

(1) 大都市経済圏の形成

今後、当分の期間、重視すべき産業活動及び国内市場の中心は都市であり、特に大都市である。北京－天津、上海－南京、広州－深圳では既に大都市経済圏が形成されつつある。大都市を中心とする200キロ圏を大都市経済圏と想定すると全国に図表1-1に示すような6経済圏を認めることができ、その強化を積極的に支援することが望ましい。

図表1-1 中国の大都市経済圏とその200km圏

大都市経済圏	200km 圏内の非農業人口 (万人)
哈爾濱	1,402
北京	1,505
上海	1,808
武漢	651
重慶	680
広州	1,023(香港を含めると1,600)

(2) 内陸交通体系の多様化と流通拠点の形成

大都市経済圏間及び大都市経済圏内の輸送網を輸送需要の多様化にあわせて多様化、効率化する必要がある。特に鉄道、水運、道路のうちいずれかに大きく依存している大都市間交通については交通機関間分担の適正化と高速化が重要である。また、大都市間の幹線と省都等の地方中心都市とを結ぶ要所に流通拠点を形成し、国内市場及び産業組織の一体化を進めるべきである。

(3) 非公有制部門における耐久消費財・組立型工業の育成

耐久消費財生産及び組立型製品生産（自動車はその典型例）は原料・部品、需要家が多様であるため、中間財・資本財生産に比べて市場経済システム導入の利点大きい。これらの製品に対する国内需要は今後拡大することが予想され、関連産業は成長業種であるといえよう。こうした分野での外資導入や公有制部門企業の民営化がもたらす地域経済波及効果、市場統合効果、技術普及効果は大きいものと考えられる。現在、全民所有制企業が支配的な業種は（従業員数で80%以上を占める業種）食品、エネルギー、化学、金属であり、過半数を割った業種は縫製、木材、家具、文教体育製品、金属製品である。これらの中に機械、電気製品、電子製品等の耐久消費財・組立型工業が含まれている。こうした分野が有望と考えられる。

1.2. 九江をとりまく地域経済

1.2.1. 中国の経済体制改革の現況

以上のような全国的な地域開発の課題に照らし、その今後に重要な影響をもたらすと考えられる中国の経済体制改革の現況について概観しよう。

89年中盤以降、市場経済への移行をめざす経済体制改革は一時期後退し、経済成長の停滞がみられたが、91年の改革路線復活の動きと経済調整期を経て、92年に入ってから中国経済は改革・開放と経済発展の双方が共に急速に進展している「二つの加速」の状況にある。92年春節の鄧小平の南部視察を受けて公表された2月の中共中央第2号文件（鄧小平談話）、5月の同4号文件（「全方位・多元的開放」）、6月の同5号文件（「第三次産業の振興」）など一連の通達により改革・開放の加速の具体的施策が明らかにされ、10月の第14回中国共産党大会において、経済体制改革の目標が「社会主義市場経済体制の確立」にあることが明確に示されたことにより、中国の市場経済への移行はもはや不可逆的なものとして確立したと言えることができる。

これら開放・改革の重点は ①対外開放の一層の拡大、②国営企業改革と政府機能の転換、③市場整備と第三次産業の振興、④マクロ・コントロールの強化（財政・金融改革など）におかれている。ここでは、とくに九江の広域的地域開発との関連において重要であり、現状と方向性がある程度明確な事柄について以下に述べる。

(1) 対外開放の拡大（「全方位・多元的開放」）

1992年第4号文件によって発表された、対外開放の一層の促進のための地域政策は、南部四大経済特区（および海南省）と14沿海開放都市を中心とする「沿海開放」の一層の進展と加速に加えて、長江流域を対象とする「沿江開放」、国境都市・市県の開放と国境貿易の発展をめざす「沿辺開放」、内陸省区の省都を対象とし、沿海発展の内陸への波及をめざす「沿線開放」の4つのレベルでの「全方位・多元的開放」を提唱している。この方針に基づく一連の新措置中で、上海浦東開発を先導とする長江流域開発は第一の課題として掲げられており、九江は、蕪湖（安徽省）、武漢（湖北省）、岳陽（湖南省）、重慶（四川省）とともに重点開放都市に指定された。

(2) 国営企業の改革と政府機能の転換

前掲の第4号文件は国営企業の経営メカニズムの転換の加速のための新措置として、工業企業の経営メカニズム転換にかかわる暫行条例の制定、長期赤字企業の閉鎖、株式会社制度試行拠点の拡大などを挙げている。これに応じた国営企業活性化・効率化の第一の施策として、92年7月、国務院は、企業活動の原則を表わす基本法の性格を持つ「全人民所有制工業企業経営体制転換条例」を公布した。同条例は企業経営自主権、企業損益自己責任、企業と政府の関係等の面から企業の行為と政府の行為を規範化したものであり、10月段階の情報では政府は実施細則制定を考慮中である。

同条例は所有と経営の分離、政府と企業の職責の分離、政府の権限の委譲と並行した経営投資決定権・価格決定権・輸出入自営権・労働人事権・賃金配分権などの企業自主権の拡大を中心として、その他市場の競争と淘

汰原理に基づく企業組織機構の調整、企業の水平的連合の推進と企業集団の組織、株式制度の安定的試行などを規定している。

同条例は公布以来数か月の間のうちに、国営企業活性化の面で既に大都市では顕著な効果をあげつつあるといわれ、14の企業自主権の多くを行使するに至った模範的企業としてあげられている中に、首都製鉄所、宝山製鉄所、第二汽車（湖北）、第一汽車（吉林）、上海第二紡織機械工場がある。14回党大会以後、国営企業、とくに重工業大中型企業の経営体制の改革は現段階での経済体制改革の焦点となっている。

(3) 第三次産業の振興

開放・改革の加速とともに第三次産業の振興が課題に上ってきたのは偶然の出来事ではなく、農業から工業へと経済体制改革が進行しながらも、現時点でなお大きな問題である中国の農業の商品経済化の遅れ、工業経済の非効率性等の重要な原因の一つに、第三次産業の、第一次、第二次産業の発展による需要への立ち遅れとこれに起因する市場形成への障害がある。

これには政府機関・企業・事業単位が衣食住・衛生・福利厚生等の社会生活サービスを経営する（「単位弁社会」）慣行による行政機構の肥大化、企業の非効率性も含まれる。第三次産業の育成・進行は改革・開放の現段階での緊急な要請であるばかりではなく、それ自体の持つ社会的投資効率の高さ（比較的少ない投入資源で大きな効果があがること）、人口増加からくる就業圧力の緩和に資する労働集約性・雇用吸収力の高さなどの特性の点においても、中国経済社会の要請に応じたものでもある。

中共中央1992年第4号および第5号文件に掲げられた具体的政策・措置としては、都市農村の集団と私営企業・個人による、労働集約的な生産・生活に直結したサービス業種の開拓、外国資金・技術・マーケティング等の近代的サービス業種への導入、政府・企業・事業単位の現有情報、コンサルティング機構、内部サービス施設、交通運輸手段などの社会化・企業化・有償化、これと並行した行政人員の機関離脱とサービス業への就業の奨励等がある。

これらにより、外資導入領域は金融、貿易、商業、交通、観光その他の第三次産業まで逐次拡大されることになり、いくつかの都市での外資系銀行と外資の商業小売業の認可、上海での外資系保険会社の試験的認可が行なわれることになった。また第三次産業においては労働人事制度に関して、企業自主権のみならず、自己退職制度・就職の二重選択制（就業希望者の側の選択も認める）の実施など一層進んだ方式が提案されている。

(4) 価格改革

1991年末には、生産財・原料・中間財、農産物、小売店価格のそれぞれに市場価格の占める割合は45%から69%程度になっていたが、1992年に入って、価格改革も急速に進展し、農産物では穀類の買い付け、販売価格の引き上げと同一価格化が行なわれ、広東省では全省で穀類価格を自由化、

江西省も全省で穀類販売価格を自由化、他の12の省では一部地域で自由化を試行している。原料・中間財・生産財では石炭・原油の出庫価格の引き上げと石炭国家指導価格とユーザー価格の自由化、化学工業製品の大部分、統一配分硝子など建設材料価格、全機械製品、一部の高品質鋼材、輸入原油加工製品等の自由化が行なわれた結果、国の物価局が直接管理する種類は従来の737種から89種に減少した。

この結果、農産物では穀類、綿花、葉たばこ、繭など6種類に公定価格が一部残存し、植物油、糖類、豚肉などで指導価格が実施されていることを除き、基本的には自由化された。生産財では統一配分石炭、原油、石油製品、電力、鋼材、銑鉄、非鉄金属、一部農業生産財で公定価格があり（大多数は計画内外の二重価格制）、鉄道・河川輸送においても公定価格が残存している。この結果、現在の価格の歪みの主要な問題は、①石炭・原油価格の低計画内価格による両業界の欠損、②低すぎる鉄道輸送価格による鉄道建設の遅滞、③低農業生産財価格による企業の生産・経営活動への悪影響とされているが、これらの低価格エネルギーと原材料製品の生産とそのユーザーは共に国営大中企業に集中しており、これらの価格改革の今後の進捗は市場形成の条件を整え、企業活性化の環境を整備する上で重要であり、また大規模ユーザーである外資系企業の活動にも大きな影響をあたえるであろう。

1.2.2. 浦東開発と長江流域開発

図表1-2は長江流域諸省の人口、国民総産値、工農総産値、貿易・外資導入額、財政収入・支出などの経済規模を地域別に一覧したものである。（本章では対象を長江流域開発の共同調査等で協力関係にある7省1市に限る）

これら諸省市の人口は全中国の38.5%を占め、国民総産値、農業総産値もほぼ同程度の37~38%、工業総産値ではややこれを上回る40~41%を占めており、中国経済において重要な地位を占めている。

域内の経済力の分布状況を見ると、中・上流域地区は農業総産値ではほぼ人口シェアに見合った全中国におけるシェアを維持しているが、工業総産値では人口のシェアと比較してデルタ諸省が最も大きく、これを反映して、国内総産値のシェアも全体として中流域、上流域と内陸に向かうほど小さくなっている。ただし、中流域の中では安徽・江西の両省は沿海に総体的に近い距離にあるにもかかわらず、その水準は低い。これは各省の一人当たり国民総産値にも示されており、デルタ地区が上海市の例外的に高い6400元は別としても、2000元以上を達成しているのに対し、中流域以西は湖北省の1554元を最高に、湖南省の1266元が続き、安徽、江西、四川省が1000~1200元の低水準にある。これら上・中流域諸省の貧しさは財政規模とその収支にも反映しており、とくに江西省は、1985年の中央上納と地方留保の歳入配分処理に関する国の決定によって、国内全省の中で中央から毎年定額の補助を受ける4省（貧困省）のひとつに規定されている。沿

江諸省の全国の貿易額・外資導入額に占める比率はそれぞれ15%、14%と国民総産値に占める比率と較べて低く、貿易・外資導入を通じた外向的発展のメカニズムはあまり浸透していない。その中では沿岸に近いデルタ各省が圧倒的な比重をしめている。

図表1-2 長江流域各省の経済規模（1991年現在）

	デルタ地区				中流地区					上流地区	7省1市	中国
	上海市	江蘇省	浙江省	合計	安徽省	江西省	湖北省	湖南省	4省合計	四川省	合計	
人口(万人)	1,340	6,844	4,202	12,386	5,761	3,865	5,521	6,209	21,356	10,897	44,639	115,823
(全中国に占める比重)	(1.2)	(5.9)	(3.6)	(10.7)	(5.0)	(3.3)	(4.8)	(5.4)	(18.4)	(9.4)	(38.5)	(100.0)
人口密度(人/km)	2,118	654	407		404	226	290	286		188		118
国民総産値(億元)	858	1,453	984	3,295	600	461	858	786	2,705	1,284	7,284	19,855
(全中国に占める比重)	(4.3)	(7.3)	(5.0)	(16.6)	(3.0)	(2.3)	(4.3)	(4.0)	(13.6)	(6.5)	(36.7)	(100.0)
1人当たり(元/人)	6,403	2,123	2,342	10,868	1,041	1,193	1,554	1,266		1,178		1,714
工業総産値(億元)	2,021	3,741	2,170	7,932	1,083	770	1,541	1,229	4,623	2,114	14,669	36,405
(全中国に占める比重)	(5.6)	(10.3)	(6.0)	(21.8)	(3.0)	(2.1)	(4.2)	(3.4)	(12.7)	(5.8)	(40.3)	(100.0)
工業総産値(億元)	1,947	3,160	1,801	6,908	766	498	1,136	804	3,204	1,434	11,546	28,248
(全中国に占める比重)	(6.9)	(11.2)	(6.4)	(24.5)	(2.7)	(1.8)	(4.0)	(2.8)	(11.3)	(5.1)	(40.9)	(100.0)
農業総産値(億元)	74	581	369	1,024	317	272	405	426	1,420	680	3,124	8,157
(全中国に占める比重)	(0.9)	(7.1)	(4.5)	(12.6)	(3.9)	(3.3)	(5.0)	(5.2)	(17.4)	(8.3)	(38.3)	(100.0)
貿易額(億ドル)	80.44	45.04	34.47	136.72	8.54	7.06	15.82	13.75	45.17	17.14	199	1,357.00
(全中国に占める比重)	(5.9)	(3.3)	(2.5)	(11.8)	(0.6)	(0.5)	(1.2)	(1.0)	(3.3)	(1.3)	(14.7)	(100.0)
輸出(億ドル)	57.40	34.60	29.12	105.26	7.05	6.10	13.72	10.16	37.03	13.20	155.49	719.00
輸入(億ドル)	23.04	10.44	5.35	31.46	1.49	0.96	2.10	3.59	8.14	3.94	43.54	637.90
外資導入額(万ドル)	33,025	31,471	14,381	78,877	2,512	5,065	14,114	10,274	31,965	15,439	126,281	673,916
うち直接投資	14,519	21,232	9,162	44,913	954	1,949	4,643	2,276	9,822	2,439	57,174	412,556
(全中国に占める比重)	(3.5)	(5.1)	(2.2)	(10.9)	(0.2)	(0.5)	(1.1)	(0.6)	(2.4)	(0.6)	(13.9)	(100.0)
地方財政収入(億元)	324.28	125.43	108.94	558.65	54.62	44.811	95.09	80.53	275.05	119.82	953.52	
地方財政支出(億元)	80.85	110.51	84.93	276.29	79.77	60.37	99.53	88.58	328.25	147.71	752.25	
地方財政収支(億元)	243.43	14.92	24.01	282.36	-25.15	-15.56	-4.44	-8.05	-53.199	-27.89	201.271	

出所：中国統計年鑑1992
各省市統計年鑑1992

(1) 浦東・沿江開発の背景

近代の上海は極東の経済センターとして栄え、その地位は香港よりもはるかに高いものであったが、社会主義中国による新上海の建設と計画経済の進展による非商品化（指令経済化）、非貨幣化（実物経済化）、非金融化（財政の肥大化）とともに、上海の経済基盤と、世界経済における地位は次第に、また必然的に低下の一途をたどった。全国有数の工業基地、最大の財政・税収供給源として存続しつつも、上海はかつての金融・貿易・工業センターとしての地位を喪失し、国内経済の中心は政治の中心でもある首都北京に移り、アジアの貿易・金融センターの機能は資本主義の下で発展を続けた香港に代替されるようになった。とくに80年代に入ってから上海は経済成長の停滞が著しく（図表1-3）、沿岸開放地域の広東の勃興

と対比的に凋落が著しく、中国全体にしめるGNPシェアを基準とした経済規模でみると、70年代を通じて81年までは常に第1位であったものが、81年に第3位、86年に第6位、さらに90年には第10位にまで下がっている（図表1-4）。他の省に比較しても非常に顕著なこの急落の直接の原因は主として次の二点に見いだされる。

図表1-3 沿江諸省の経済成長度の比較

	長江デルタ地区			中流地区				上流地区	華南	中国
	上海市	江蘇省	浙江省	安徽省	江西省	湖北省	湖南省	四川省	四省	
人口増加率 (80-90)	15.5	13.2	8.6	14.9	15.4	15.0	15.0	9.6	19.1	15.5
GNP (1980-90)	7.4	10.5	11.2	9.7	8.9	8.1	7.8	8.4	10.0	8.9
一人当たりGNP	5.7	9.1	10.2	8.1	7.2	7.1	6.3	7.4	7.9	7.3
工業総生産 (80-90)	7.1	17.1	20.1	14.7	13.6	13.8	11.4	12.2	16.1	13.2
輸出額 (85-90)	35.5	10.5	12.6	5.0	6.4	6.3	5.4	4.7	26.5	14.8

注： 華南諸省は広東、福建、広西、海南の四省。ただし、GNP、輸出額には海南省のデータを含まない。

出所： 矢吹晋「図説中国の経済」1992、158ページより構成。

図表1-4 沿江諸省の経済規模の相対的地位の変化

	1972		1981		1986		1990	
1位	上海	7.9	江蘇	7.3	江蘇	7.5	広東	8.3
2位	遼寧	7.0	山東	7.3	山東	6.7	山東	7.5
3位	四川	6.5	上海	7.1	広東	6.4	江蘇	7.4
4位	江蘇	6.5	四川	6.8	四川	6.0	四川	6.5
5位	山東	6.3	広東	6.6	遼寧	5.4	遼寧	5.5
6位	広東	5.3	遼寧	6.1	上海	4.8	河南	5.1
7位	河南	5.0	河南	5.2	浙江	4.8	浙江	4.7
8位	黒龍江	4.9	湖北	4.8	河南	4.7	河北	4.6
9位	湖南	4.8	河北	4.6	湖北	4.5	湖北	4.5
10位	湖北	4.7	黒龍江	4.6	河北	4.3	上海	4.2
浙江	13位	3.6	12位	4.4	7位	4.8	7位	4.7
湖南	9位	4.8	11位	4.6	11位	3.9	11位	4.1
江西	14位	3.0	15位	2.6	16位	2.1	16位	2.5
安徽	12位	3.9	13位	3.7	13位	3.5	13位	3.6

注： 1985年までは国民所得シェアの、1989年以降はGNPシェアの順位

出所： 中国統計年鑑87、88、91年版より作成

第一に、計画経済の中で、国営企業による、基幹産業（鉄鋼など重化学工業）主体の輸入代替の開発戦略が一貫して取られ、70年代末に始まる経済体制改革期における国営企業の生産性の著しい低下と赤字の増大・経営悪化が持続的な成長を阻害したことである。

第二には、中央との財政関係において、政府の不均等・南部沿海地域重視の財政配分によって、上海市の上納額が非常に大きく、国家財政に大きく貢献する一方、自己財源が圧迫されたことによる。1980年代の上海市と広東省の中央と地方への歳入配分を実績値において比較すると、広東省で

は、国への上納比率が80年の44.4%を最高に、85年36.4%、87～89年32%、90年には30%にまで低下しているのに対し、上海市は80～87年は70%で推移、90年には67%となっており、この間全省・直轄市中、国への上納比率は最も高かった。

しかし、長期的な観点からみたより重要な原因は、計画経済システムの本質的な特徴である非市場化と共に、歴史的に長江流域に形成され上海の発展の土台・後背地となっていた統一的な地域市場が喪失し、タテ割り行政機構の中で、上海と流域各省がそれぞれ中央に直接責任を負う体制が固定化し、流域諸省・都市相互の水平的な連携が弱められたことにある。

この上海の低迷から最活性化をめざす試みは80年代から浦西、つまり現在の上海市市区部の過去40年間の基礎インフラの老朽化や都市空間の横溢化と人口過密状態、交通運輸の逼迫化、工業設備の陳腐化、国家への上納による財政的疲弊などの累積した問題を解決するための市街地再開発に重点をおいた「上海経済区構想」として進められてきたが、90年代に入って、一転して長江沿江開発と連携した浦東開発として重視されることになった。これには主として以下のような要因が考えられる。

第一に、80年代の東南沿海地帯を中心とする対外開放政策は中国の東部と西部（沿海と内陸部）の地域格差を拡大し、また珠江デルタの地勢にもとづく地理的限界により、内陸への波及効果は少なく、中国全体の発展の牽引車にはなりえず、発展ギャップの増大は民族団結の基盤そのものを脅かし、政治的にも国境防衛の安全保障の観点からも放置しがたいところまでに至ったこと、また沿海地方の開放による急速な経済成長が中国全体の資源・エネルギー不足を加速化し、発展の重大なボトルネックとなっていることから、内陸の資源開発が重要になってきたこと。

第二に、従来その経済規模において中国経済全体に大きな役割を果たしてきた長江流域経済が、上海低落への危機感と反省と共に、同地域の経済規模と発展のポテンシャルのみならず、開放・改革の深化と内陸への広域的な波及効果という点からも見直され、開放・改革の加速へ向けての先導的な役割を担うにふさわしいと位置づけられたこと。

第三に、今日の中国の経済体制改革の目標が社会主義体制の下での市場経済システムの形成と位置づけられ、80年代の開放改革が従来中国経済の中では周辺部に属する加工貿易と郷鎮企業の成長による局地的なものであったのに対して、90年代は国営企業の改革、とくに重工業大中型企業の活性化と大都市をはじめとする都市の再生、大規模な国内産業再編成と市場の形成をめざす、いわば中国経済の核心にせまるものであり、国営大中型企業が最も集中している上海および同一傾向にある沿江地域の開放改革はそのモデルとしてふさわしいと考えられること。つまり、市場経済への移行の進展と共に、その産業構造の特色が、現時点の改革の全国的な焦点となっていることにある。

浦東開発構想は1990年4月党中央と国務院の決定により実現に向かう運びとなった。1992年に入り、中国経済の開放・改革の一層の広がりや深化を

めざす「2つの加速」が国の政策に掲げられると共に、浦東開発と長江沿江開発はその最重点となった。92年4月には全国人民代表大会で長江三峡ダムの建設議案が通過した。三峡ダム建設と内陸開発に関連する水利・エネルギー・交通・郵便電信と原材料開発プロジェクトの実施は国レベルの「全方位・多元的開放」政策中の重点施策となっている。

このような国の政策の動向を反映して、上海市の経済的地位は回復の兆しが見えている。既に深圳と並んで証券取引所が誕生した他、金属先物市場も設置された。外資系銀行と外資の商業小売業の他、全国にさきがけて外資系保険会社の試験的認可が行なわれることになった。1997年の香港返還と共に、深圳の機能は前者に吸収される可能性が大きいことが、上海の大陸における貿易・金融センターとしての機能も、中国レベルでは今後一層重要なものとなるであろう。

(2) 長江流域の「協調的發展」の基本戦略と課題

浦東計画が国务院の認可を受け、上海市が計画の主体となって同計画の推進をはかった当初は、内陸諸省は人材・資金等の上海集中と原材料供給基地としてのみの役割固定への危惧を抱き、さらに財政改革によってもたらされた小ブロック化の傾向が顕著であったことから、流域開発には消極的であったといわれる。しかし、流域経済全体と上海の發展の相互の依存関係の重要性が再認識されるとともに、官ベース・民間ベースの双方で、長江流域の「協調的發展」の可能性とその戦略、共同事業の実施などについての調査研究の動きが活発になっている。これらに共通した流域開発の基本的戦略あるいは構想は以下の二点に整理することができる。

① 上海の再活性化と流域開発の牽引車としての役割の実現

- 一産業構造の再編による集積の利益の実現と高付加価値・ハイテク工業化、人材の育成とプール
- 一金融センター・貿易センター・流通センター・情報センターとしての機能の回復、

② 内陸開発と浦東開発の補完関係の形成

- 一市場経済への移行のモデルとしての上海
- 一内陸諸省市による浦東の経済センター機能の活用：各省市の貿易公司・輸出入企業の出先の設置などによる、外国為替の自由兌換、高橋保税區・各種優遇政策の利用、輸出品のデザイン・包装、特産品・製品の常設展示、浦東の窓口を通じた国際市場へのアクセス・マーケティング能力の向上、先物市場の利用、株式の上場など
- 一流域各地域の比較優位に基づいた水平・垂直分業の形成と効率的な産業配置の実現
- 一長江流域共同事業の実施（インフラ整備、流域全体の交通・運輸、観光、貿易、金融など第三次産業の育成）、共同市場の形成、省にまたがる「連合企業」の設立など

このような長江流域の協調的發展の構想に関して、流域各省の反応は必ずしも一様ではなく、上海に近く上海経済と一体化している浙江・江蘇両

省が非常に熱心である一方、中流域以降は内陸へ行くほど反応が弱い。これは各省にとっての水上輸送の重要度の違いにもよる（図表1-5）。また図表1-6に見るように、上海と流域諸省との鉄道輸送を通じた連携も江蘇、浙江両省との間の重要性に較べて、中流以上の省では漸次弱くなっている。とくに流域各地域の経済レベル向上に対する具体的方策に関しては、下流デルタ地域を優先し、中・上流地域への波及をめざすという考え方（流域全体の中での各地域間の分業と産業再編成）と、流域全体の主要都市の同時的發展という2つの考え方とが対立していると言われる。

図表1-5 沿江各省市の輸送構成（貨物輸送量：トンキロ）

		単位： %							
		上海	江蘇	浙江	安徽	江西	湖北	湖南	四川
鉄道		36.7	45.7	36.8	67.9	67.2	65.5	76.3	58.8
道路		35.4	23.7	25.6	20.8	24.4	19.9	17.4	32.9
水運		27.9	30.6	37.6	11.3	8.3	14.6	6.3	8.3

出所： 中国統計年鑑1991

図表1-6 上海市と沿江各省との間の鉄道輸送構成

		単位： %							
		上海	江蘇	浙江	安徽	江西	湖北	湖南	四川
搬入構成（→上海）		6.2	27.4	34.8	14.8	9.6	1.6	2.0	2.8
搬出構成（上海→）		15.7	10.9	22.8	14.4	17.0	4.9	5.2	7.0

注： 母数には貴州省を含むため合計は100にならない

出所： 中国交通年鑑1991

流域開発と産業再編成の具体的方向に関しては、次節でより詳しくみるように、かつての「三線建設」など内陸重視、立地条件を無視した工業配置政策の結果によるものとはいえ、長江流域には都市人口700万の上海市を別格として、すでに都市人口200～300万規模、ほぼ同一発展レベルの、おおまかにみて同様な産業構造をもつ南京、武漢、重慶の三都市が存在しており、それぞれ下流、中流、上流地域の発展の中心となっていることから、これら大都市を中核とした各流域内の水平・垂直分業と市場経済圏の形成をめざす後者の考え方のほうがより現実的といえる。流域全体の協調はむしろこれを補完するゆるやかな結合として、上海と流域諸市との連携、インフラ整備、限られた分野（とくに浦東を媒介とした金融、貿易等第三次産業）での域内共同市場の形成など実現可能なくつかの共同事業を推進し、すでに存在する各都市間の経済的連携（「横向き経済連合」）を主体のある、相互に経済的効果の高いものへと強化する方向が妥当であろう。

これら大規模な共同事業を達成するためには各省市間の協調体制づくり、特に総合的な流域開発体制の確立とその中心となる協力組織の設立と資金

集めの方策が不可避であり、官民双方のこれまでの調査もこの点を協調している。また上海浦東開発と内陸との連携に関しては、上海、南京、武漢、重慶の四大都市が共同で組織した「長江連合開発有限公司」が1992年9月に浦東に設立された。これは沿江省内34都市の400企業が資本金6.5億元を共同出資し、これら内陸企業が浦東開発に参加するための窓口とすることをめざすものである。

「横向き経済連合」には企業どうしの企業間協調と地域間の経済協調システムづくりの二つがある。企業間協調には技術提携、技術者の派遣・指導などによる技術移転、新商品の共同開発、企業合同、合資等の形態があり、上海と流域省・都市の企業との間では、上海の企業による沿江の同業企業へ技術者の派遣、上海と内陸企業との技術提供と原材料・資源との交換、定年技術者の内陸企業への再就職などに多くの実例があるとみられる。また、地域間協調には大都市を中心としたものと多くの都市の水平的連携があり、前者には上海経済協作区、南京経済協作区、洞庭湖区・鄱陽湖区からなる武漢経済協作区、重慶経済協作区がある。ただし重慶のそれは、雲南・貴州・四川各省の18都市（人口9,363万人）を含み、流域内の地域間協調というよりは、西南地域開発の要としての重慶を中心とした東西交流の性格が強く、四川省全体がそうであるように、沿江開発そのものへの役割は比較的小さい。後者には、長江沿江16中心都市経済懇談会、23都市経済技術懇談会がある。また上海、南京、武漢、重慶の流域四大都市は「沿江経済回廊」を組織し、このうち重慶を除く三都市はさらに電子工業の発展に関して協力を行ない、長江流域における「シリコン・バレー」の形成をめざしているといわれる。

(3) 長江流域開発における九江

長江流域開発を九江市の今後の発展にいかに関与させるかを考えるにあたっては、以下の二つの側面から考察することが必要であろう。第一に、上海浦東開発と全体としての流域共同開発を九江の今後の発展にどのように取り込むか、第二に、長江流域開発の第二の中心かつ中流域最大都市である武漢との経済的連携をいかに形成していくか、この中で、沿江諸都市、とくに同様な規模、発展段階にある中流域都市の間での九江の立地条件、既存の産業基盤の特性をどのように生かしていくか。この二点は上海との関係強化か武漢とのそのどちらが優先するかといった相互に代替的な関係にあるのではなく、違うレベルでの、相互に補完的な関係にある課題である。前者に関しては、前記の浦東の経済センターとしての機能を利用した輸出活動と外資導入の強化・拡大とともに、上海の先進的企業との連携による資本、技術、人材、マネジメント・マーケティングのノウハウの交流を進めて行くことが重要である。後者ではより直接的、緊密な、地域経済圏の形成をめざした産業連関の可能性を追求することになる。

(4) 沿岸主要都市の経済発展の現状

長江流域沿い（沿江）には全部で28の行政区域上の「地区」レベルの都市があり、図表1-7はこれらの経済規模と港の重要性に関してのおおまかな指標を一覧したものである。「城市統計年鑑」による区分にしたがって都市人口（市区非農業人口）によってみたとき、200万人以上の大都市は上海（753万人）、南京（212万人）、武漢（332万人）、重慶（229万人）の4都市、100万以上の都市は杭州（111万人）がある。

図表1-7 上海および28長江沿岸都市の経済規模と内港貨物取扱量・港岸外貿易（1991年）

	人口 (万人)	市区非農業 人口(万人)	比率 (%)	国内総産 値(億元)	一人当たり (元)	工業総産 値(億元)	港内貨物 取扱量(万t)	港岸外貿易(万\$)	
								輸入	輸出
上海	1,287.20	752.82	(58.5)	857.71	6,663.38	1975.01	3,614	1,025,790	1,015,110
江蘇省									
南京	506.44	211.57	(41.8)	185.48	3,662.43	360.01	4,578	80,003	74,361
無錫	421.22	83.84	(19.9)	184.82	4,387.73	541.94	1,268	1,752	9,257
蘇州	564.27	71.43	(12.7)	235.1	4,166.45	659.87	1,876	—	—
常州	326.87	54.15	(16.6)	102.18	3,126.01	302.62	576	—	—
鎮江	259.05	37.32	(14.4)	72.11	2,783.63	167.30	1,635	8,509	7,147
南通	778.84	37.79	(4.9)	141.56	1,817.57	257.74	2,230	38,760	31,185
揚州	929.26	31.88	(3.4)	168.84	1,816.93	357.61	1,096	—	—
浙江省									
杭州	578.73	111.20	(19.2)	208.56	3,603.75	438.28	1,116	6,530	13,622
寧波	514.16	56.16	(10.9)	169.86	3,303.64	356.25	—	104,731	84,573
湖州	246.76	21.90	(8.9)	60.52	2,452.59	111.96	—	—	21
嘉興	318.30	21.43	(6.7)	91.25	2,866.79	191.64	—	—	—
紹興	415.31	18.14	(4.4)	98.16	2,363.54	215.35	—	47	469
安徽省									
蕪湖	204.20	32.25	(15.8)	31.52	1,513.98	122.20	1,412	2,218	10,075
馬鞍山	106.89	31.50	(29.5)	32.02	2,995.60	35.15	679	—	—
安慶	573.37	25.83	(4.5)	48.89	852.68	74.43	831	614	2,739
銅陵	61.37	23.14	(37.7)	14.76	2,405.08	32.02	287	—	—
江西省									
九江	468.61	19.71	(4.2)	46.85	1,131.01	68.98	1,050	1,774	2,779
湖北省									
武漢	672.03	311.80	(46.4)	192.52	2,640.64	388.44	2,346	16,130	33,340
黃石	133.10	46.76	(35.1)	29.01	2,179.56	60.06	261	—	—
宜昌	46.35	38.32	(82.7)	19.22	4,146.71	38.13	265	—	—
沙市	33.96	28.82	(84.9)	11.4	3,356.89	33.51	236	—	—
荊門	105.02	22.14	(21.1)	24.05	2,290.04	32.51	25	—	—
鄂州	93.07	20.26	(21.8)	16.62	1,785.75	23.07	169	—	—
湖南省									
長沙	493.56	32.04	(6.5)	76.45	1,463.56	89.94	968	—	—
常德	571.60	30.56	(5.3)	85.23	1,491.08	75.18	504	—	—
四川省									
重慶	432.35	228.32	(52.8)	381.56	1,951.89	308.30	360	51,948	19,060

注：①各省内の都市は都市人口（市区非農業人口）の大きさの順に配列
 ②港内貨物取扱量は内河（長江網）のみ、沿海網を含まない。
 ③斜線付の都市は沿江開放五大重点都市
 ④斜線で囲まれた都市は九江に近い規模の都市人口125-50万人の中規模都市
 出所：中国城市統計年鑑1991

20万人以下の小都市紹興（18万人）を除く残りの23都市が20～50万人の中都市に属するが、その中では50万人以上の比較的大きい都市はすべてデルタ地域に集中しており、中流域以西には都市人口50万人以上の中都市はない。

都市人口規模の似通った都市を比較すると、工業総産値のデルタ地域都市の高さがきわだっており、これは国内総産値に反映している。国内総産値100億元以上の都市は四大都市を除けば、すべてデルタ地域に集中してお

り、同地域には150億元以上の都市もいくつかみられるのに対し、中流以西では人口規模の大きい岳陽、常德だけが50億元以上を達成している。一人当たり国内総産値はデルタ地域の、都市化の比率の低さにもかかわらず2000~3000元の高さを達成している「郷鎮企業発展型」の都市を除けば、ほぼ都市化比率と相関している。九江市の都市化比率はかなり低い方であり、一人当たり国内総産値は28市中最低から二番目である。港の稼働状況を見ると、港湾貨物取扱量は10位、港岸外国貿易量では外貿に従事している都市中下位に属している（10位）。

図表1-8および1-9は、長江沿岸の四大都市、上海、南京、武漢、重慶と、沿江重点開放都市（南京、武漢、重慶と九江、岳陽）の経済構造と工業業種構成を一覧している。五大沿江重点開放都市といっても、都市の規模と経済力の格差が大きい武漢、重慶と他の3都市を比較することに余り意味はなく、むしろ九江にとっては上海、南京と合わせた四大都市を、①都市発展の将来像、あるいは開発モデルとして、②産業構造、交通運輸面からみた補完関係の形成の可能性の対象として（とくに武漢に関して）分析することが妥当であろう。また九江との比較の対象としては残りの重点開放都市である蕪湖、岳陽は対外開放港としての優位性の側面からは検討が必要であるが、内陸沿江都市の発展という点では、この2市を含めたもう少し広い範囲での、たとえば九江とほぼ同一規模、同一発展レベルにある中流域都市との比較（競争の面のみではなく、地域経済圏形成のための協同の側面からも）がより重要であろう。

上海、南京、武漢、重慶の四大都市はいずれも高度に発達した工業都市であり、重工業・大中型国営企業がその中心となっており、財政収入は豊かで、国・省の財政に上納金等を通じて大きく貢献しているが、工業業種構成においては若干の相異がみられる。他の都市が重工業偏重型であるのに対し、上海は紡績をはじめとして、軽工業も発達している。機械工業はどの都市も発達しているが、石油加工は南京が中心であり、武漢に若干あり、上海、重慶にはほとんどみられない。同様に南京は化学工業が盛んで、他の3都市には少なく、かわりに鉄鋼業があり、とくに上海、武漢でさかんである。金属製品の総生産額にしめる比重はどの都市も低い（中都市の中小企業との補完関係の可能性）。機械工業の中では、上海、重慶の一般機械、上海、重慶、武漢の輸送機器、南京の電子・通信機器が重要である。電力・エネルギー生産は工業総産額にくらべていずれも低く、他からの供給に多くを依存している。

重点開放都市のうち武漢、重慶をのぞく蕪湖、九江、岳陽の3都市のうちでは岳陽が全体の人口規模が一番大きい、一番小さい蕪湖の都市化比率は21%と高く、都市人口は最大であり、一人当たり国内総産値ももっとも大きい。九江と岳陽は人口・都市人口の規模が近接しており、共に農村経済の色彩が強く、石油加工がもっとも重要な工業業種となっている。これに対して、蕪湖は非鉄金属の占める比重が高く、紡績が盛んな点は九江と共通点を持つ。蕪湖の全般的な工業化レベルは他の2都市より高い。人

材育成に熱心で労働者の技術水準も高く、売上の1%を新製品開発基金にあてるなど企業の技術革新対策も盛んだといわれる。その港は長江沿岸で一番深く、埠頭もよく整備されているといわれ、対外貿易の実績は3都市の中では蕪湖が一番進んでおり、港湾貨物取り扱い量も一番多い。この面では岳陽が一番遅れており、91年までは外国貿易の実績はなく、湖南省の港岸外国貿易は100%省都長沙を通じて行なわれていた。

図表1-8 長江沿岸四大都市および重点開放都市の経済構造（1991年）

	上海	南京 (江蘇省)	蕪湖 (安徽省)	九江 (江西省)	武漢 (湖北省)	岳陽 (湖南省)	重慶 (四川省)
工農総産値構成 (%)							
農業総産値	3.7	7.4	12.9	33.5	9.0	33.0	21.7
工業総産値	96.3	92.6	87.1	66.5	91.0	67.0	78.3
工業総生産構成 (%)							
1. 軽重工業構成							
軽工業	49.6	27.8	54.7	45.0	39.0	45.1	43.9
重工業	50.4	72.2	45.3	55.0	61.0	54.9	56.1
2. 郷鎮企業比率	19.4	15.3	20.0	18.6	14.1	21.9	16.9
3. 所有形態別比率							
全人民所有制	70.3	70.2	72.5	81.8	81.6	66.8	77.3
集団所有制	14.0	23.3	26.9	18.1	16.7	30.1	21.8
その他	15.7	7.5	0.6	0.1	1.7	3.1	0.9
財政状況 (万元)							
財政収入	1,650,861	209,086	50,291	47,415	321,900	50,882	332,875
財政支出	808,477	114,268	28,586	54,467	159,388	49,077	259,263
収支バランス	842,384	94,818	21,705	-7,052	162,512	1,805	73,612
対外貿易収入総額 (万元)	2,543,762	114,397	38,746	36,825	156,845	29,180	207,918
外資導入金額 (万ドル)	85,488	3,050	226	4,396	10,206	5,174	16,087
直接投資額	16,420	2,361	54	77	1,507	174	921

注： 外資導入は実際利用ベース

上海、南京、武漢、重慶は沿江四大都市、蕪湖、九江、岳陽、武漢、重慶は沿江開放重点都市

出所： 各市統計局および中国城市統計年鑑1992

図表1-9 長江沿岸四大都市及び重点開放都市の工業業種構成 (1991年)

	上海市	南京 (江蘇省)	蕪湖 (安徽省)	九江 (江西省)	武漢 (湖北省)	岳陽 (湖南省)	重慶 (四川省)
工業総産値 (万元)	12,559,248	2,894,758	458,586	346,832	2,743,142	508,307	2,234,516
電力・エネルギー	301,346 (2.4)	51,567 (1.8)	6,896 (1.5)	21,627 (6.2)	57,693 (2.1)	10,776 (2.1)	81,006 (3.6)
紡績	305,316 (2.4)	94,816 (3.3)	39,094 (8.7)	30,866 (8.9)	263,054 (9.6)	23,763 (4.7)	124,989 (5.6)
製紙・紙製品	161,685 (1.3)	13,815 (0.5)	16,980 (3.7)	799 (0.2)	43,120 (1.6)	26,795 (5.3)	23,035 (1.0)
石油加工	12,367 (0.1)	385,600 (13.3)	0 (0.0)	14,496 (4.2)	145,274 (5.3)	287,296 (56.5)	438 (0.0)
化学							
化学製品	967,153 (7.7)	412,481 (14.2)	37,230 (8.1)	15,065 (4.3)	139,079 (5.1)	17,403 (3.4)	166,400 (7.4)
化学繊維	64,335 (0.5)	28,776 (1.0)	0 (0.0)	8,751 (2.5)	2,994 (0.1)	635 (0.1)	3,449 (0.2)
プラスチック製品	151,660 (1.2)	36,182 (1.2)	4,053 (0.9)	5,567 (1.6)	29,738 (1.1)	4,132 (0.8)	23,264 (1.0)
建築材料	256,487 (2.0)	66,239 (2.3)	17,925 (3.9)	17,583 (5.1)	56,878 (2.1)	10,234 (2.0)	62,385 (2.8)
金属							
鉄鋼	2,032,201 (16.2)	141,857 (4.9)	12,773 (2.8)	2,282 (0.7)	239,204 (8.7)	0 (0.0)	291,229 (13.0)
非鉄金属	422,908 (3.4)	15,750 (0.5)	27,009 (5.9)	3,487 (1.0)	57,329 (2.1)	709 (0.1)	4,839 (0.2)
金属製品	342,511 (2.7)	38,548 (1.3)	12,537 (2.7)	3,638 (1.0)	68,005 (2.5)	2,597 (0.5)	67,021 (3.0)
機械							
機械 (一般)	1,674,978 (13.3)	203,681 (7.0)	26,177 (5.7)	14,573 (4.2)	223,111 (8.1)	15,246 (3.0)	466,689 (21.0)
輸送機器	582,640 (4.6)	274,312 (9.5)	17,795 (3.9)	989 (0.3)	168,756 (6.2)	5,440 (1.1)	256,152 (11.6)
電機機械	700,620 (5.6)	59,169 (2.0)	14,315 (3.1)	3,723 (1.1)	116,058 (4.2)	1,762 (0.3)	118,277 (5.3)
電子・通信機器	730,994 (5.8)	435,091 (15.0)	14,370 (3.1)	6,187 (1.8)	78,405 (2.9)	649 (0.1)	49,645 (2.2)
計装・計器	153,392 (1.2)	92,580 (3.2)	2,446 (0.5)	5,719 (1.6)	28,057 (1.0)	1,730 (0.3)	61,829 (2.8)

出所：各市統計局、中国城市統計年鑑1992

1.2.3. 南北開発軸

(1) 南北低開発地帯における九江・南昌

中国を東西で見て東部沿海地域と京広線に挟まれた部分、南北は長江北側の北京から九江までと南側の九江から汕頭に至るまでの地域（河北省中部から広東北部）は「京汕低谷」と称される経済的未発達地域をなしている。江西省はこの低谷に省ぐるみで属している唯一の省である。この江西省の経済的停滞は東・西・南の三方を山で囲まれた閉鎖的な地形とともに交通の不便さが大きな原因となっている。近代まで江西省には華北と華南を連結する国内通商の要地であったが、阿片戦争以後の対外貿易の開始と貿易港の発達、粵漢鉄道、京漢鉄道の開通により中国の物資流通の流れは一変し、旧通商路は南北交通の大動脈としての使命を失い、国共内戦時の国民党の封鎖戦略とあいまって、江西省経済は衰退の一途をたどった。江西省の現在の交通状況は九江港のポテンシャルが活かし切れておらず利用率が低い他、鉄道も荷役負荷の超過、あるいは運送能力が飽和状態ないし非常に低い。道路も105号線を除くと能力が低い。

鄱陽湖経済区、すなわち九江・南昌中心とし、長江と南潯鉄道他3つの鉄道を基礎とした鄱陽湖周辺地域は江西省唯一の工業地帯であると共に、この「低谷」全域の中でも比較的発達した地域である。南昌は低谷中最大の都市であり、江西省の行政、経済、教育、交通等の中心である。九江は江西省の長江沿いの唯一の港、北への窓口であり、対外開放港であると共に、南昌に続く第二の工業都市である。またこの地域は中国最大の銅冶金基地であり、重要な農業基地である。従って、鄱陽湖地域、特に南昌・九

江都市圏への重点的な投資は省レベルでの「傾斜政策」の対象としてのみならず、そこへの投資の集中が域内他地域にもたらす波及効果という点でも大きなポテンシャルを持つ。

(2) 京九線のインパクト

江西省全体の交通事情の悪さの中でも、とくに江西省南部の貧困地帯に鉄道が開通していないことは閉鎖性の固定化と長期的停滞の悪循環をもたらして来た。

図表1-10はやや古いデータに基づいたものであるが、前出の表1-5と合わせて、鉄道輸送を通じた江西省の長江流域諸省及び南部沿海諸省との提携の程度を示している。これによると、江西省の省内部での輸送に較べて、他省との連携は弱く、長江流域諸省の間では、上海、浙江省との連携が比較的強い（浙贛鉄道）。江西省は上海から長江沿江諸省への全搬出量の17%を占め、沿江諸省から上海への全搬入量の9.6%を占める。これに対して、隣接の湖北、湖南、安徽省との結びつきが意外に弱い。江西省と南部沿海諸省（特に福建）との連携は上海、浙江との連携より弱く、また湖南省と南部諸省、特に広東との関連（同年データで湖南省への搬入430万トン、湖南省からの搬出680万トン）に比べるとはるかに弱い。

図表1-10 江西省と沿江省市・沿海諸省との鉄道輸送構成

単位： 万トン

	江西	上海	江蘇	浙江	安徽	湖北	湖南	四川	福建	広東	広西	合計
搬入（→江西）	1365	111	58	95	84	30	67	15	137	58	41	2061
構成（%）	(66.2)	(5.4)	(2.8)	(4.6)	(4.1)	(1.5)	(3.3)	(0.7)	(6.6)	(2.8)	(2.0)	(100.0)
搬出（江西→）	1365	159	77	281	37	42	57	40	152	95	28	2333
構成（%）	(58.5)	(6.8)	(3.3)	(12.0)	(1.6)	(1.8)	(2.4)	(1.7)	(6.5)	(4.1)	(1.2)	(100.0)

出所： 中国交通年鑑1991

1997年開通予定（1995年九江以北区間完成が予想されている）の京九線は全国第4番目の内陸南北鉄道となり江西省南部貧困地帯に交通・輸送手段を提供し、江西省の農工製品の市場を拡大し、江西省（特に南部）と広東省との投資や労働力の移出、技術交流などを通じた直接的連携の手段を提供するばかりではなく、江西省から、寧波、福州、アモイへの沿海地方へのアクセスの至便さをもたらし、これら他の沿海諸都市との経済的連携の形成の契機を得ることになる。

ただし、江西省とこれら諸地域との連携の形成、市場ポテンシャルの現実化の程度はさまざまな条件によって制約を受け、京九線の開通のみによって達成できるものではない。第一に、既存の鉄道路線との関係（京広線のキャパシティなど）、第二に京九線を補完する省内の交通・運輸網の整備が重要な外的条件である。さらに、省の枠を越えた経済関係の形成を積

極的に推進する省の施策の有無も大きくかかわってこよう。たとえば、広東省との関係をとってみると、湖南省の資源条件、工業開発の程度、産業構造は比較的江西省と似通っており、現在湖南省と広東省との間にある経済的補完関係は江西省との間にも潜在的には存在する。すなわち天然資源がなく、農業が不振で、工業では軽工業の委託加工型が突出している広東省に対して湖南省は資源が豊富、重工業の比重が高く、農業が盛んである。実際に広東省は現在湖南省の主要な農産物市場となり、湖南省は広東省の労働集約型工業製品の市場となってきた。一時的な省閉鎖的経済への逆行現象を克服した後、90年頃から、湖南省は京広線を補完する南への交通手段の強化として、香港—長沙間の直行便増強、長沙—深圳間の直行列車の毎日相互運行の実施等を行ない、沿海特区・開放区の企業の湖南省での分工場の設置、労働集約型企業の湖南省への移転の誘致、両省間の物資移動の円滑化のための生産地と市場との協力関係の強化の提唱、余剰労働力の広東省の外資系企業への供給への取り組みなどを行なっている。江西省がこのような、また人材の育成をふくめた他の創造的な方法で積極的に沿海地方の発展を取り込む施策を取り得るかが重要である。

江西省北端に位置する九江にとっての南北軸の拡大は、①京九線の長江渡河点でもある九江長江大橋による北部諸省、とくに湖北省との経済的連携の拡大と、②南部沿海諸省との、内陸投資や間接的な外資導入の増大を中心とした連携の強化、の二つの側面がある。現在までの九江への外国直接投資の大部分は香港からのものであり、すでに南部諸省とのつながりとこれを通じた外資導入は一定程度進展している。また、北部諸省、とくに湖北省、および南部諸省との「横向き経済連合」の省間の企業合作投資はともに現在までにかんがりの実績があるとみられる。京九線の開通が江西省南部地域にとっては広東省をはじめ南部諸省との連携の強化に直結するのに対し、九江にとっては、鉄道による人、物、情報の流れのスピードと種類の限界から、南部諸省の連携、及び経済特区を通じた外国直接投資の導入の拡大には直接結びつくことは少なく、むしろ長江大橋によって直結する湖北省との連携の強化につながる可能性が強い。この点でも、沿江中流域の中心である武漢との経済的連関、補完関係の可能性の追求は九江にとっては重要になってこよう。

1.2.4. 九江・南昌都市圏

(1) 江西省経済の中での九江・南昌都市圏

九江・南昌都市圏（九江市全域及び南昌市全域）の経済規模を江西省全体の中でみると（図表1-11）、1991年現在で人口の20.6%、国民総産値の24.9%、工農総産値の29.5%を占めている。とくに工業総産値に占める比率は35.2%に達し、江西省随一の工業地帯となっている。港岸外国貿易はこの両市が独占しており、外国直接投資件数の38%、金額の35%を占めている。92年には九江が沿江重点開放都市に、南昌が内陸開放都市に指定され、八里湖開発区だけでも10月19日までに10604万元の外資が導入されている

ことから、現在では全省に占める比率ははるかに高まっていると予想される。注目されるのは港岸外貿の大部分が直接南昌から行なわれていることであり、九江は長江に面した江西省唯一の港でありながら、九江港を通じた外国貿易の利用度が小さく、貿易額が少ないことである。

図表1-11 江西省における九江・南昌都市圏の経済規模（1991年）

	江西省	九江	江西省中 比率	南昌	江西省中 比率	九江 +南昌	江西省中 比率
人口(万人)	3864.6	409.8	(10.6)	387.44	(10.0)	797.25	(20.6)
都市人口	n.a.	29.71		110.56			
比率(%)	n.a.	(7.2)		(28.5)			
国民総生産(億元)	465.1	50.25	(10.8)	65.74	(14.1)	115.99	(24.9)
1人当たり(元/人)	1,203	1,226		1,697			
工農総生産(億元)	769.52	92.46	(12.0)	134.56	(17.5)	227.02	(29.5)
農業総生産(億元)	271.58	26.77	(9.9)	24.98	(9.2)	51.75	(19.1)
比率(%)	(35.3)	(29.0)		(18.6)			
工業総生産(億元)	497.94	65.69	(13.2)	109.58	(22.0)	175.27	(35.2)
比率(%)	(64.7)	(71.0)		(81.4)			
貿易・外資導入							
貿易収入総額(万元)	190412	36825	(19.3)	40940	(21.5)	77765	(40.8)
港湾外貿額(万ドル)	76568	6944	(9.1)	69366	(90.6)	76310	(99.7)
輸出額(万ドル)	50814	2173	(4.3)	48629	(95.7)	50802	(100.0)
輸入額(万ドル)	25754	4771	(18.5)	20737	(80.5)	25508	(99.0)
外資導入件数	238	5	(2.1)	63	(26.5)	68	(28.6)
内直接投資	162	4	(2.5)	58	(35.8)	62	(38.3)
外資導入額(万ドル)	15796	153	(1.0)	2400	(15.2)	2553	(16.2)
内直接投資	5562	153	(2.8)	1807	(32.5)	1960	(35.2)
財政収支(万元)	-155,601	-7,985		46,250			
財政収入	448,050	40,846		108,436			
財政支出	603,651	48,831		62,186			

注： 1. 都市人口は市区非農業人口
 2. 外資導入件数・金額は協議ベース、江西省の外国貿易は市以上の行政単位によるもののみを含む

出所： 江西統計年鑑1992、中国城市統計年鑑1992

この都市圏内の九江市と南昌市の経済発展レベルの差は大きい。九江市全体の人口は南昌市よりも大きいですが、都市人口は三分の一以下に過ぎず、都市人口の総人口に対する比率が30%に近い南昌に較べて九江はわずか7%前後と格段に低く、農村経済の色彩を多くとどめており、農村の農業人口をほぼ同程度の割合とすると、農村にかなりの相対的過剰人口を抱えていることが示されている。農業総産値はほぼ同額であるが工業総産値ははるかに南昌が大きく、国民総産値、一人あたり国民総産値も南昌が大きく上回っている。この差は財政規模にも反映している。ただし、南昌の都市人口110万は、沿江諸省の中では杭州、長沙とほぼ同規模で、安徽省省都の合肥より大きいですが、南京、重慶の二分の一、武漢の三分の一に過ぎず、全

国の省都のレベルでも比較的小さい方に属する。

産業構造では、重軽工業の比率だけをみると両市ともにやや重工業型であり、九江市の方が重工業比率が高いが、九江市の「重工業」の約四分の一を原料工業が占め、採掘工業も一割近くを占めているのに対して、南昌市では製造業が約75%と圧倒的に比重が高い（図表1-12）。所有形態別比率をみると、南昌、九江の全人民所有制企業の比率はそれぞれ78.1%、81.8%と高い。

図表1-12 九江・南昌都市圏の産業構造（1991年）

	江西省	九江	南昌
国民総産値構成 (%)			
第一次産業	39.4	35.2	21.8
第二次産業	33.3	37.1	43.4
第三次産業	27.3	27.7	38.9
工業総産値構成			
工業総産値 (万元)	4,979,398	656,898	1,095,834
うち郷以上工業総産値	3,097,677	578,324	936,689
1. 軽重工業比率 (%)			
軽工業	42.7	43.2	48.3
原料農産品	(30.1)	(38.9)	(31.1)
原料非農産品	(12.6)	(4.2)	(17.3)
重工業	57.3	56.8	51.7
採掘工業	(9.5)	(3.5)	(0.3)
原料工業	(24.5)	(38.0)	(12.6)
製造工業	(23.3)	(15.3)	(38.8)
2. 所有形態別比率 (%)			
全人民所有制	79.3	81.8	78.1
集団所有制	19.6	18.1	21.3
その他	1.1	0.1	0.5
3. 規模別構成 (%)			
大企業	16.6	19.0	13.5
中企業	31.5	15.6	41.4
小企業	51.9	23.5	38.9
4. 郷鎮企業総産値 (万元)	2,000,113	210,333	292,848
工農総産値 (万元)	7,695,234	924,597	1,345,599
工農総産値中比率 (%)	(26.0)	(22.7)	(21.8)

出所：江西統計年鑑1992

図表1-13により両市の工業の業種別構成を比較すると、九江市の主要業種は石油加工、紡績、電力、建築材料、化学製品、一般機械であるが、江西省レベルで重要な比率を占めるものは省唯一の精油施設による石油加工と紡績（全省の約30%）、軍需関連の計装・計器類（28%）、電力・エネルギー（27%）縫製（同20%）、化学繊維（19%）程度である。南昌市の主要業種は輸送機器、一般機械、紡績、鉄鋼、化学製品、化学繊維であり、製造業の21業種のうち13種が全省の30%以上を占め、とくに化学繊維、輸送機器、ゴム製品、印刷、医薬品は50%以上を占める。しかし製造業の業種構成が多岐にわたる一方全国レベルで重要な地位を占めるものは少なく、

南昌は全国479の地区レベル以上の都市の工業総産値の約0.5%を占めるが、製品分野ごとの生産総額の1%を超えるものは輸送機器、化学繊維、印刷、0.5%を超えるものは、医薬品、ゴムのみである。機械工業は全般的にさかんであるが、軍用機生産にはじまる飛行機製造、日本企業との合弁による江西いすずの軽自動車生産が有名であり、後者は南昌製造業の中での先導的業種とみなされている。業種別構成で見ると、九江市と南昌市の工業は互いに補完関係にあると見る事ができよう。ただし、規模別構成に関しては、両市ともに大企業の割合が低く、さらに南昌では中規模の企業が多いが、九江市においては企業の零細性が顕著である。

図表1-13 九江・南昌都市圏の工業業種構成（1991年）

	江西省	九江	江西省中 比率	南昌	江西省中 比率	九江 +南昌	江西省中 比率
工業総産値(万元)	2,425,070	346,832	(14.3)	755,234	(31.1)	1,102,066	(45.4)
電力・エネルギー	81,038	21,627	(26.7)	30,724	(37.9)	52,351	(64.6)
食品	139,021	9,683	(7.0)	32,570	(23.4)	42,253	(30.4)
飲料	46,007	3,812	(8.3)	3,913	(8.5)	7,725	(16.8)
紡績	197,637	59,866	(30.3)	58,903	(29.8)	118,769	(60.1)
縫製	28,058	5,734	(20.4)	9,796	(34.9)	15,530	(55.3)
製紙・紙製品	49,161	799	(1.6)	13,440	(27.3)	14,239	(29.0)
印刷	37,630	1,470	(3.9)	25,123	(66.8)	26,593	(70.7)
石油加工	145,551	144,900	(99.6)	532	(0.4)	145,432	(99.9)
化学製品	141,933	15,065	(10.6)	47,612	(33.5)	62,677	(44.2)
医薬品	60,501	839	(1.4)	30,838	(51.0)	31,677	(52.4)
化学繊維	45,257	8,751	(19.3)	34,859	(77.0)	43,610	(96.4)
ゴム製品	23,766	3,351	(14.1)	16,182	(68.1)	19,533	(82.2)
プラスチック製品	32,574	5,567	(17.1)	12,661	(38.9)	18,228	(56.0)
建築材料	134,920	17,583	(13.0)	19,559	(14.5)	37,142	(27.5)
鉄鋼	252,662	2,282	(0.9)	55,507	(22.0)	57,789	(22.9)
非鉄金属	49,149	3,487	(7.1)	10,539	(21.4)	14,026	(28.5)
金属製品	43,733	3,638	(8.3)	16,076	(36.8)	19,714	(45.1)
機械(一般)	187,648	14,573	(7.8)	77,629	(41.4)	92,202	(49.1)
輸送機器	204,485	989	(0.5)	140,727	(68.8)	141,716	(69.3)
電機機械	93,951	3,723	(4.0)	30,112	(32.1)	33,835	(36.0)
電子・通信機器	82,882	6,187	(7.5)	22,196	(26.8)	28,383	(34.2)
計装・計器	20,295	5,719	(28.2)	2,948	(14.5)	8,667	(42.7)

注： 生産額は經常価格、郷以上の単位によるもののみ。經常価格、江西省及び各市の生産額には市の管轄下のの県を含まない。

出所： 中国城市統計年鑑1992

(2) 昌九工業走廊計画

京九線の新設、九江長江大橋の建設という南北軸における発展の好機をとらえて、上記のような九江・南昌両市の工業ポテンシャルに注目し、同地域に重点的に開発投資を行うことによって江西省経済の牽引力とし、省

経済全体の活性化とレベルの向上、貧困からの脱却をめざぞうという試みが昌九工業走廊計画である。

同計画は上海浦東開発と長江流域開発に呼応した江西省の開放開発戦略として、91年末に江西省人民政府によって決定され、92年2月に正式発足した。対象地域は九江市（市区）、南昌市（市区）の二市、昌九、新祺周、雲山（軍山、星火化工場を含む）、共青、沙城（沙河、城門山を含む）の五区、向塘、長埠、蛟橋、牧畜良種場、新祺周、塗家埠、軍山、共青、徳安、城門山の十開発点とされ、九江市区を北端、南昌県を南端とし東側に鄱陽湖を臨む、南北にのびる100km余りの工業ベルトの形成をめざすものである。計画担当局は江西省計画委員会工業走廊弁公室（組織、調達、企画、企業へのサービス）、実施主体は走廊沿線の下級行政機関（九江市、南昌市、九江県、徳安県、永修県、新建県、南昌県の2市5県と郷・鎮）及び沿線工場、農場である。昌九工業走廊計画決定以前の7・5計画期（86-90）末から8・5計画期（91-95）にかけて、江西省の投資はこの一帯に集中する傾向が顕著であり、92年1-9月の間に江西諸全省で560のプロジェクトが計画されたが、うち260は走廊内のプロジェクトであった。国家計画委員会も重要プロジェクトに資金補助を多数行ない、O E C F借款（九江市第2発電所第3期工事等）などの外国援助もみられる。走廊地域は面積は江西省の5%以下、人口は6%以下を占めるに過ぎないが、1990年度の工業総生産は128億元、全江西省の30%に達している。

域内には、省政府認可による九江、昌北、共青の三つの開放開発区、新祺周、軍山の二つの経済技術開発区、軍山のもう一つの高新（ハイテク）技術産業開発区の合計五つの「開発区」がこれまでに設立され、江西省の「開放開発」の中心となっている。このうち昌北開放開発区は92年12月に国务院開発弁公室により、国レベルの開発区として認可された。走廊内の工業配置をおおまかにとらえると、九江市区を走廊内エネルギー・重化学工業基地、南昌市を機械、電機・電子など比較的高度な製造業生産基地とし、中間地帯は農牧資源、鉱産資源を利用した郷鎮企業的農村工業を發展させるというものである。現在のところ「工業走廊」の名が示すように、開発の重点はもっぱら工業にあるが、金融・貿易・不動産・土地開発、旅行・観光など第三次産業の導入も目標とされており、国の第三次産業の奨励とこれらの業種への外資導入の解禁とともに、すでに92年度の八里湖開発区への外国投資の動向にみられるように、後者の比重も大きくなってこよう。

各開発区の開発の重点は以下のとおりである。

九江開放開発区： 八里開放開発小区（4.5km²）石油、硫黄・りん系化学、大型発電

共青開放開発区： 農牧産品ベースの軽工業（高付加価値紡織、建材、飼料、食品）外国投資工業区（6km²）

雲山経済技術開発区（軍山）：毛紡織、製薬、化学、醸造
高新技术産業開発区（軍山）：有機シリコン生産
桑海経済技術開発区（新祺周）：国・省レベルの先進企業、医薬品、食品、械、精密化学
昌北開放開発区： 機械・建材工業、農牧産品ベースの総合加工業（食品加工、医薬器具、衣料品、牧畜機械）

この他の重要開発地点としては、走廊内鉄産資源基地（アンチモン、錫、螢石、石灰石）として位置づけられた徳安、浙贛鉄道、向樂鉄道、将来の京九線の合流地点であり、大規模商品集散センターとしての開発をめざす向塘（南昌県）がある。

(3) 主要計画プロジェクト

インフラストラクチャ整備に関しては、7・5計画期に建設された光ファイバー通信、長距離・国際電話網が重要な役割を果たしている。これらは既に九江・南昌を中心とした走廊内情報伝播のネットワークを形成し、国際自動交換ネットワークに属している。また交通網に関しては、8・5計画期のプロジェクトで九江長江大橋の道路橋部分は完成間近であり、昌九自動車専用道路は93年1月に開通した。今後九江―景德鎮間（93年着工）、以後95年までに、世銀の6000万ドルのローンによる昌九自動車専用道路の拡張（現対向2車線から4車線へ）による南昌―九江間、南昌―景德鎮間の三本の高速道路が完成し、省内北部の三大都市が連結される見通しである。1997年開通予定の京九線は最終的に北京から広東沿岸地方を結ぶ南北軸を完成させるものであるが、完成は95年に早まることが予測されており、九江―南昌間も1993年から工事が着手する予定である。また昌北開発区の近くに南昌新空港を建設することにつき、93年1月に民航総局、江西省、空軍との間での了解が既に得られた。

工業プロジェクトは九江に関して言えば、走廊内の工業配置にほぼ沿った形で、主としてそのエネルギー・重化学工業基地としての機能を強化・拡大する方向で計画されており、基本建設、技術改良プロジェクト共に化学工業と電力が最も重要視されている。基本建設の例では、8・5計画期の化学肥料工場、九江化学繊維工場、楊家嶺化学工業基地、九江石油化学工場（時期不明）、8・5、9・5両期間中に継続する第二九江発電所第二期・第三期拡張工事および変電所、第三九江発電所（以上時期未定）などがある。

2. 現状と課題

2.1. 九江の位置的条件と潜在的優位性

九江は長江流域にある。そして長江流域においても前述の構造転換を反映した変化が起こりつつある。従来の長江流域は、支流域を単位とした農業ベースの省経済から成り、水運で対外的につながっていた。そして河口

及び主要な河川分岐点において上海、武漢、重慶といった大都市が発達した。今後起こるであろう主要な変化は第1に沿海開発の新しい国家的拠点である上海・浦東を龍頭とする長江流域全体の経済交流拡大である。第2は武漢を中心とする長江中流経済圏の形成である。武漢は全国的な交通要所であり、計画経済の下で、産業、技術、人材の集積を達成した。この武漢が今後、上海と並んで長江流域開発のエンジンとなり、開放経済化を通じて両都市間の経済交流が急速に拡大していく可能性は大きい。もう一つの変化は長江流域における新たな南北軸の導入である。国土レベルでの石炭等の物資配分の効率化を第一義的目的とする京九線上海及び長江9地点で計画・建設中の橋は、結果的に長江沿岸地域の経済交流を活発化させ、全国物流ネットワークの発達をも促進することとなる。

長江流域において予想されるこうした変化の中での九江は次の3つのレベルで位置づけることができよう。

第1のレベルは江西省における九江である。九江は水運を通ずる江西省の出入口であり、それに立って重化学工業を発展させてきた。昌九工業走廊計画は江西省各地に対する重化学工業製品供給基地としての九江の役割を強化していくとともに、江西省の対外輸出を九江に集中させていくものと期待される。しかし省経済の開放化が進むと省内での比較優位のみに発展の基礎を置くことは長期的には困難になるであろう。

第2のレベルは武漢を中心として発達することが予想される長江中流経済圏における九江である。九江と武漢は従来、主として水運で結ばれていた。そして最近、鉄道が敷設された。今後それに黄石長江大橋、九江長江大橋が加わり、更に沿江道路が改善されると、九江と全国的な物流、産業、人材の集中点である武漢との関係は急速に緊密化するであろう。

第3のレベルは長江流域圏における上海との関係である。九江—上海800kmという距離は九江を上海の直接の地域経済圏に含めるには長過ぎる。しかし上海—武漢の経済交流活発化はその中間にあって南北軸をあわせ持つ九江に広域的な物流、情報の中継機会をもたらす可能性が大である。沿海部には北京—天津、上海、広州という3つの大都市圏があるが、それらの市場と産業構造は異なっている。従ってこれら市場間を動く物流（工業製品等）が九江を通過する機会は増大するものと考えられる。また上海は海外市場情報との接点であり、産業技術の集積は他の大都市を圧して大きい。従って上海からの市場・技術情報を九江が活用しうる可能性は大きい。これらの意味で浦東開発をテコとした上海の再活性化は九江にとっても重要である。

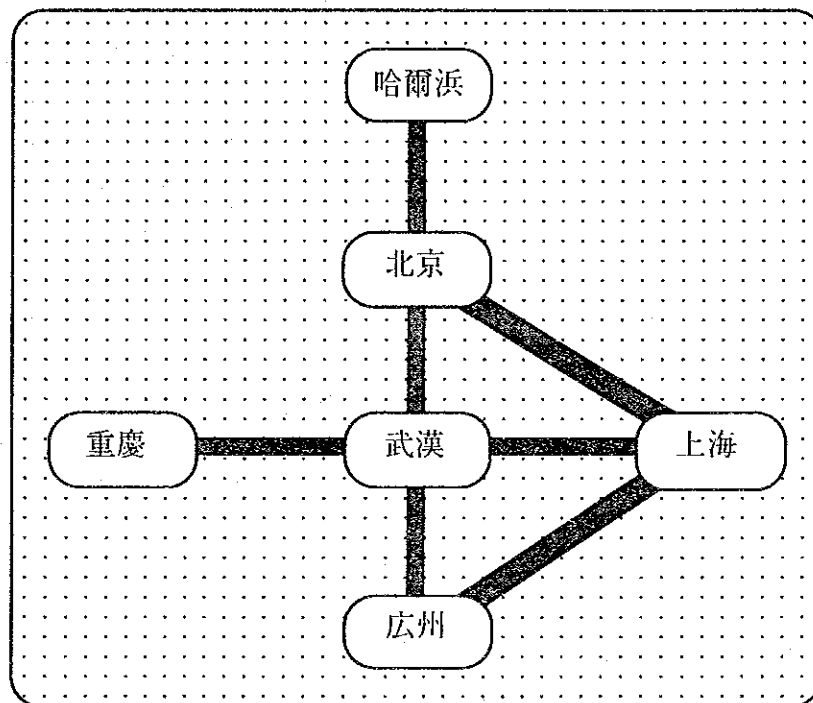
このような位置的条件のもとで、九江の比較優位を活かすためには何に着目すべきであろうか。我々は以下が重要だと考えている。

2.1.1. 武漢の発展を受けとめること

武漢（城市人口380万人）は九江から200kmの位置にあり、自動車専用道を仮定した場合、2時間半で行ける。図表1-14に示すように武漢は前述の全

国6大都市経済圏の中心的位置にある。この地理的優位性によりその発展潜在力は大きい。物流の中心であり、鉄道貨物取り扱い量は全国の都市の中で北京に次いで大きい。また人材養成の中心でもあり大学生数は北京に次いでやはり全国第2位である。大学は単に数が集中しているのみではない。数多くの大学研究機関が政府機関や企業との共同研究を活発に行っており広域的な技術開発の中心となっている。また、武漢は広域行政の中心でもある。諸工業、資源開発、貿易、輸送、水利等の部門において周辺諸省と中央政府との中継機能を果たす行政機関が集中しており、また多くの省政府、市政府が武漢に駐在事務所を構えている。物資、人材、情報、行政のこうした集積にもとづき武漢には各種工業が立地している。湖北省の自動車生産は全国省市の中で第1位を占めており、鋼材生産、糸・布製品生産もともに第3位である。これらのほとんどは武漢に集中している。

図表1-14 中国の大都市圏の構成



九江は武漢の発展を受けとめうる位置にある。特に九江の多方面へのアクセスの良さを念頭におくと武漢にある工業との関連産業の立地及び長期的には武漢から分散・拡散する投資の受け皿になることが考えられる。九江と武漢の間の交通条件は急速に改善される可能性がある。従来は水運に大きく依存していたが、鉄道大冶線（九江－武漢）がこれに加わった。九江長江大橋に続いて黄石長江大橋が工事中であり、沿長江幹線道路を想定するとその開発効果も大きな可能性をもつものとなる。湖北省政府は既に長江北岸を東西に走る幹線道路の構想を持っている。

2.1.2. 長江九江大橋による九江圏の飛躍的拡大

長江九江大橋は道路橋が1993年に完成した。鉄道橋も1995年に完成の予定である。橋の開通は流通拠点としての九江の後背圏を飛躍的に拡大することになる。九江を通る南北、東西方向の長距離輸送軸（道路、鉄道、水運）が強化されると九江はこの後背圏各地と他地域との間の原料、加工品、製品の流れを集約し振り分ける中継機能を発揮できることとなる。更にまた全国の大都市経済圏間の物流中継基地（例えば部品供給センター）の必要性がいずれ増大するものと考えられる。九江自身の後背圏をベースとした中継機能の集積はこうした全国的物流中継基地の立地をも可能にするであろう。

2.1.3. 後背圏拡大と地元の既存工業蓄積とを結びつけること

後背圏の拡大は地元既存工業にも市場と製品の多角化及び地域間産業連関形成の機会をもたらす。長江沿岸には7カ所の石油精製加工工場があり（上海、南京、安慶、九江、武漢、岳陽、宜昌）、九江工場は九江で最大の工場である。今後の道路網の発達と自動車の普及は当然ガソリンやディーゼル油の需要増を促進する。後背圏の拡大は九江石油工場にとっても製品流通範囲の拡大につながり得る。また武漢、南昌における自動車工業等の耐久消費財工業の発展はプラスチック製品等の多様化に機会を与えることとなろう。

また、九江には組立型工業の裾野を将来形成しうる各種業種が、それぞれ生産規模は限定されているもののある程度集積している。例えばディーゼルエンジン、金属切削、鍛造、トラクター、プラスチック、板ガラス、計測機器、電子部品等である。武漢200キロ圏には、武漢の東方向に黄石と九江、南方向に岳陽、西方向に沙市というほぼ同規模の4つの工業集積が存在する。しかし将来の交通条件は、とくに上海に相対的に近いという意味で九江が最も恵まれており、武漢にある工業の関連産業立地には適している。

2.1.4. 昌九工業走廊計画の活用

昌九工業走廊計画は、南昌と九江における工業の発展性に着目し、両都市間を結ぶ地帯に重点的に開発投資を行うことによって江西省経済の活性化をめざそうとするものである。このような試みは他の沿江省にまだみられず、江西省が一步先んじた形となっている。現在、中国では各地が外資導入を競っているが江西省では九江八里湖を含む6カ所の開発区が走廊一帯に指定され、外資導入促進が起こりつつある。国務院により特区として指定されたのは現在のところ南昌の昌北開発区だけであるが、九江でも既に100社以上の外国企業が開発区内外で投資認可をうけている。九江にとって特にメリットの大きいのは昌九自動車専用道の開通及び拡張予定、南昌北部での新空港建設計画をはじめとする交通インフラストラクチャーの整

備である。これは、エネルギーや原材料の中継を主体とした付加価値の低い伝統的な九江の中継機能を小口・多方面の貨物の輸送、保管を中心とするより付加価値の高い情報集約的な中継機能に発展させるきっかけを提供している。

2.1.5. 廬山観光開発

廬山は中国でも有数の山水観光地であり、歴史文化財も多い。イギリス人がリゾート地として開発したため、異国情緒を強く残していることが独自の個性をこの観光地に持たせている。観光開発はそれ自体が地域経済に直接貢献するが「廬山-九江は良い所だ」というイメージを広め、九江の都市の魅力を高めるという間接効果も大きい。投資にせよ貿易にせよ技術導入にせよ、他所の人と地元の人・環境との出会いがきっかけを作る。従ってその機会を提供しうる観光地を有することは地域開発全体にとって大きな利点である。現在、年間300万人の国内客と1万人の外国客が九江を訪れている。特に国内客は近年数年間は年率10%程度で増加している。今後の都市化、所得増はこの傾向を更に加速するであろう。武漢も交通網の整備に伴い廬山の大きな観光市場となる可能性を持つ。また外国客の中では、まだ量は少ないが経済成長の著しい東南アジアの華人の伸びが目立つ。

2.2. 九江における市場経済

中国は市場経済への移行過程にある。ただし、それは国のマクロ経済政策によって全国一様に進行しているのではない。実際には外国の資本、市場に近い沿海地方が先行し、内陸地方各地では計画経済下で形成された制度・組織が市場経済移行に対する障害としてまだ強く残っている。

市場経済の中心は都市である。都市経済の発達、農村を含めてより広い地域、さらには全国的な市場経済移行を押し進める条件である。流通拠点として有利な位置にある九江では、とくにその市場経済移行が重要である。

以下に九江における市場経済を統計的に分析した。市場経済の発展は、第三次産業の成長にあらわれるということから、第三次産業に焦点を置いている。

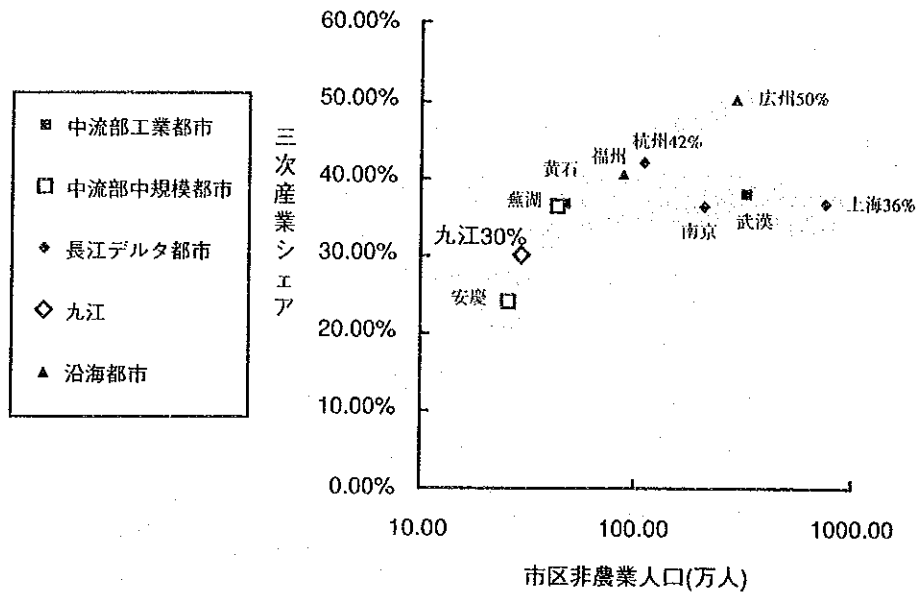
2.2.1. 経済構造という観点からみた第三次産業

都市における第三次産業のシェアは、一般的に①都市の非農業人口の拡大、②所得水準の上昇、③市場経済の高度化、の三つの要素によって拡大する。

最初の2つの要素は経済の規模という観点であり、最後の要素は市場経済機能を支えるのは第三次産業（特に流通）という視点である。

まず、非農業人口規模と国民総生産に占める第三次産業（サービス部門）の比重との関係について、長江流域の主な都市および沿海先進都市を相互に比較してみる。

図表1-15 市区非農業人口と第三次産業比率



出所： 城市統計年鑑1992年度版のデータから作成

これによると、非農業人口が100万人規模までは、非農業人口規模が大きい都市ほど第三次産業のシェアが高いという傾向が見られる。この範囲の中でもっとも高いレベルにあるのが福州の約41%と杭州の約42%である。しかしながら、非農業人口が100万人を超える巨大都市の中には、広州のように第三次産業のシェアが50%まで拡大している都市がある一方で、南京、武漢、上海は非常に大きな非農業人口を持つ都市であるにもかかわらず30%台にとどまっている。

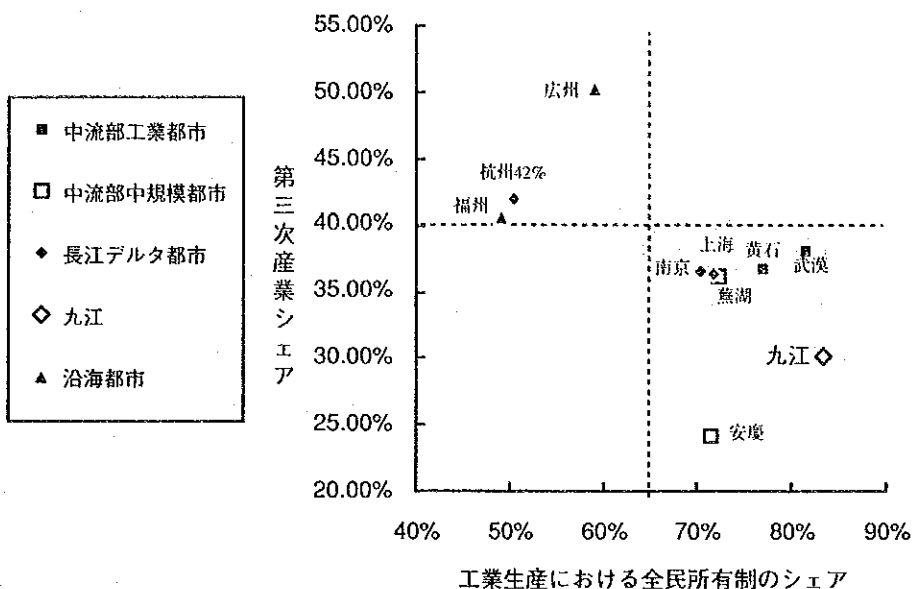
他方、第二の要素である各都市の所得水準は、非農業人口規模が大きい都市ほど高いという傾向を持つことから、やはり同様の傾向を示すことになる。すなわち、非農業人口100万人以上の規模の都市については、第三次産業の比重は、都市の規模や都市の総生産規模と必ずしも相関関係を持たないことになる。したがって、第三次産業のシェアは、先にあげた三番目の要素である「市場経済の進展度」によって大きく左右されていることになる。

2.2.2. 第三次産業の成長の制約要因

(1) 市場の細分化

中国の都市における第三次産業のシェア（市場経済の進展度）の低さは、工業部門の経営形態と密接な関係がある。先の場合と同じ都市をサンプルとして、市域の工業生産に占める全民所有制企業生産の比重と、市区部の国民総生産に占める第三次産業の比重を対比してみる。

図表1-16 全民所有制工業生産比率と第三次産業比率



出所：城市統計年鑑1992年度版のデータから作成

ここで明らかな傾向は、第三次産業のシェアは、全民所有制工業生産の比重が大きい都市では低く、全民の比重が小さい（すなわち郷鎮企業、三資企業主導の）都市では高いことである（注：三資企業とは、合弁、合作、100%外資の三形態分類される外資系企業の総称）。

この傾向をマクロな経済構造という視点からみれば、生産手段の所有形態そのものの違いよりも、他の制度的な側面に問題があると考えられる。

その問題とは、現在の全民所有制企業に一般的な企業単位による第三次産業（サービス）部門の抱え込みと、この抱え込みによるサービス市場の細分化である。

(2) 市場が細分化するとなぜ競争が起きないか

ここで言う市場の細分化とは、売り手と買い手が制度的に限定されている（振り分けられている）状態をさす。

以下に仮説的な例を上げる。今、理髪店が一人分の調髪をするのに20元分の総費用がかかるとする。一方、企業内に抱え込まれた理髪店の名目価格は1元であったとする。実際には、一人1元では成り立つはずはないので、19元分の費用は生産単位からの補助として支出される。すなわち、19元分はサービスの現物支給という形の間接所得（源泉は労働者の生産）である。他方、企業単位外の独立した理髪店は20元という実質総価格をまるごと要求せざるをえない（自分が所属していない単位の内部サービスも立場は同じである）。

このように、労働者側からみた価格差が大きい状況では、サービスの質の善し悪しに関係なく、ほとんどの労働者が自分の所属する企業内の理髪

店を撰択することになる。すなわち競争的な市場が存在しないわけである。ここで重要なのは、市場の細分化は、労働者の総所得額の大小ではなく、直接所得が間接所得よりも遥に小さいことに原因があるという点である。

例外があるとすれば、以下にあげるような理由によって価格が撰択の尺度として適用されず、結果として両者の間に直接の競合が存在しない場合である。

第一に、内部的なサービスでは供給されていない特別なサービスを必要とするときである。たとえば、ある特別な髪形を調整する技術が外部の理髪店にしかなければ、内部の理髪店は比較の対象にはならない。しかしながら、これは必然的に高価格な（付加価値が非常に大きい）ものになり、労働者の直接所得（現金収入）が小さいかぎり、大きな需要にはなりえない。場合によっては、社用支出として購入する以外に方法がないことになる。

第二に、もともとの価格が非常に低く、価格差があつたとしても商品・サービス価格が絶対額では小さい場合である。たとえば、路上の小規模飲食店の包子（饅頭）は絶対額が非常に小さい（0.2元前後）ことから、購入する側としては価格差よりも質の差のほうが優先される。したがって、このような非常に低価格な（単位当たり付加価値が非常に小さい）ものについては、独立した民間部門が育ちうる。

このように、市場が細分化された状況で民間部門が育ちうる市場の範囲は、付加価値幅の分布の両極端に限定されることとなり、付加価値総量としてはもっとも大きな部分を占める中間価格帯に進出することは非常に困難となる。いわば、民間部門は国営の供給の両端にある隙間を埋める立場に置かれている。結果として、飲食業や生鮮食料品販売店等のように比較的規模の小さい個人向けのサービス産業と社用支出を想定した一握りの高級店だけが断片的な市場を形成するという段階から脱却することが困難になる。

(3) 三資企業の経済構造に対する影響

一般に広く知られているとおり、1980年代の広州の成長は改革・開放路線の進展による三資企業の伸びによってもたらされた。工業部門の生産という観点から見れば、外国資本・技術等の導入による高い生産性が大きく貢献したことは明白である。

しかしながら、経済構造の変化という観点から見れば、三資企業はサービス部門を外部化しそのかわりに直接所得としての賃金を多く支払うという傾向があることのほうが重要な点である。なぜならば、このような傾向を持つ三資企業の生産比率の高い地域では、全体として直接所得比率が高くなり、一方でサービス産業に対する需要が必然的に高まるからである。その結果として、製造業から独立し、かつ一体的（消費者としての労働者全般に開放された）第三次産業市場が創出されたと考えられる。

他方、生産企業側にとって製品を外国市場に輸出するという事は、外

貨収入の道が開かれていること以上に有利な点がある。それは、外国市場がターゲットであれば、もともと競争的な国際貿易市場を舞台として機能している流通システムを直接利用することになり、国内向け製品販売が背負う「細分化されたサービス部門」という制約条件から開放されているという点である。つまり、商品を輸出すること自体は国内経済の構造変化には直接貢献しない。

以上の点から、外資を導入し輸出を増やすこと自体が国内の市場経済を活性化すると考えるのは誤りである。むしろ、外資導入にともなう生産単位と個人の関係の変化が一体的な市場形成と経済構造変化を促すと理解すべきである。逆に言えば、沿海部から物理的に遠い九江市のように当面は国内資本・市場を基盤とする地域であっても、自ら積極的に構造変化を進め、細分化された第三次産業市場を一体化する方向に進めば、地域的に市場経済を発展させる可能性が十分にある。また、そのことによって、将来的に予想される国内市場と国際市場の本格的なリンクの拡大という大きな流れに、早い時期から参加するための準備が整う。

2.2.3. 市場の一体化に向けての課題

以上の諸点を勘案すると、市場経済を進展させるためには以下にあげるような課題に取り組む必要がある。

- ①生産単位からサービス部門を分離独立させること。
- ②競争的な市場を作るためには、企業と労働者の雇用関係ではなく、労働者の撰択によって物・サービスが分配されるようにすること。
- ③分離するもののなかでも、市場経済に直接参入するのが適当なもの、公共・社会サービスとして政府サービス部門が維持して安定的に供給すべきものに分けること。
- ④社会サービスの中でも生産単位ではなく地方政府による住宅供給および住宅市場の形成が最大の課題。
- ⑤構造変化によって、労働者の労働の対価としての実質的総所得（間接所得と直接所得の合計）に急激な変化がないような政策をとること。

(1) 市場経済に直接参入するサービス部門

第三次産業市場の一体化を進める上で、工業部門の内部に抱え込まれているサービス部門を独立させることが重要な課題である。工業部門の企業の間では、サービス部門を外部化しようとする動きが活発化しつつある。

しかしながら、市場の細分化を温存したままサービス部門を形式的に分離独立させただけでは市場経済進展にむけての構造変化は進まない。このような形式的な分離は、工業部門の側から言えば、サービス部門の人件費等を分離することによる財務負担の軽減というメリットがあるが、それはあくまで企業単位ごとの会計収支レベルの話であり、経済構造レベルでは大きなプラスではない。

すなわち、分離したサービス部門の利用の門戸を、特定の生産単位との

雇用関係ではなく、そのサービスに対して対価を支払う意志のあるすべての労働者に対して等しく開放することが市場の一体化の進展にとって不可欠である。これは、企業間の経済活動全般にもあてはめるべき原則である。

他方、断片的な市場経済を形成しつつある現存の小規模民間流通業者にとって、経済活動の規模を拡大しやすい環境を整備することも重要課題である。そのためには市場への参入障害を政策的に取り除く必要がある。

多くの民間業者が小規模な状態にとどまるのは、流通インフラが未整備であるか、既存の流通インフラが生産単位ごとに細分化されているために利用することが出来ないからである。

したがって、特定の生産単位との取引関係ではなく、流通インフラ利用に対して対価を支払う意志のあるすべての労働者ないし生産単位が利用可能な公共流通インフラを十分に供給することが、市場の一体化の進展にとって不可欠である。

以上の点については、以下の二つの原則を守る必要がある。

- ①生産企業がサービス部門を外部化することによって軽減する間接的所得支出分を、労働者個人に対する直接所得の上乗せ分として支払うこと。
- ②公的な資金を導入するかぎり、一般に広く開放された流通インフラ整備が主体になること。

(2) 公共部門が担うべきサービス部門

市場化することが適当でない労働者の生活を支える基盤となる社会サービス部門も存在する。保健衛生、教育、中低所得者用住宅等がその代表的なものである。これらのものについても、原則的に特定の雇用関係にもとづく生産単位別供給から労働者全般に対する公的供給に移るべきである。その主な理由を以下にあげる。

- ①現在主流になりつつある生産単位の独立採算化が定着すると、単位別の社会サービスの供給は企業経営状態の良否によって影響を受ける可能性が高まる。
- ②その結果、経営状態の良好な単位と良好でない単位では社会サービスの供給にばらつきが生まれかねない。
- ③したがって、社会サービス部門本来の使命であるすべての労働者に対する安定的なサービス供給を維持するには、生産単位から独立した形の公的サービス供給への移行が望ましい。

したがって、新規に必要な社会サービス供給分については、生産単位に分割することなく、政府部門による公的サービス供給という形態を最初からとるべきである。

(3) 公営住宅の供給

さきに述べた社会サービスの中でも、住宅の供給は特に重大な意味を持つ。住宅は、すべての労働者にとって絶対不可欠な生活基盤である。また、九江市区が人口集積を高めることになれば、必然的に新規住宅需要が拡大する。

次章の人口フレームで設定した市区人口の増加数は、戸籍人口ベースだけでも1990-2000年で19万人増、2000-2010年で38万人増である。この人口増加分を8.5計画の生活水準向上の目標値である一人当たり住宅面積12平方メートルを使って新規住宅需要面積として換算すると、1990-2000年で228万平方メートル（年平均22.8万平方メートル）、2000-2010年で456万平方メートル（年平均45.6万平方メートル）となる。

一方、実際の新規住宅竣工面積は1990年で9.5万平方メートル、1991年で11.9万平方メートルと加速傾向にはあるものの、全く不十分な水準である。

この新規住宅需要の増大に対応するためには、特定の生産単位との雇用関係に左右されない一般公共住宅の供給を大きく増大させる必要がある。その理由を以下にあげる。

- ①1990年の全竣工住宅建築面積9.5万平方メートルのうち9.2万平方メートル（97%）が企業に属する社宅である。しかしながら、この社宅型供給依存の構造を維持したまま全ての新規住宅を供給することは不可能である。
- ②現状では社宅供給することができるのは大企業等であり、多くの中小規模の企業にとっては難しい面がある。もし、社宅型供給を維持するならば、新規雇用は社宅を供給できる企業がすべて創出しなければならないことになる。
- ③経済構造変化の流れから見ても、社宅供給が可能な企業だけで30万人近い新規雇用を創出すると考えること自体が非現実的である。現段階で社宅供給可能な企業には、労働生産性の向上を課題とする工業部門の企業が多いからである。
- ④すなわち、市場経済活動の活発化を実現するためには、現存の大企業に限らず中小規模の新規参入企業も大いに成長し、新規雇用を創出することが必要である。ところが、新規参入企業が成長して雇用を増やそうとする時に、住宅確保の難しさが重大な障害となる。
- ⑤労働者の側から見れば、企業あるいは労働者自身の生産性の水準よりも、企業の規模（住宅を確保しているかどうか）によって生活水準が大きく左右されることになる。

他方、公営住宅の建設投資費用は、全体として相当な金額になる。また、建設後の維持・管理費用の問題も長期間にわたって存在する。これらの費用負担に関係した問題への対応は、入居する住民が個人として住宅の賃貸価格、占有価格、もしくは分譲価格のかたちで負担することを前提とすべきである。

住宅は、ある特定の個人ないし家族が長期間にわたって特定の住戸を占

有する形で利用するものである。すなわち、住宅は全体としては社会全体の発展と安定のために不可欠な社会資本という性格を持つ一方で、最終的な利益は明確に特定の個人に帰属する。したがって、政府は、住宅整備の公共資本形成部分（住宅地・市街地盤整備等）の投資を進めることを本来の役割とすべきである。

このような、受益者がはっきり特定される固定資本の建設・維持を受益者の費用負担を全く導入しないで進めることは、①財政負担を野放しに増加させて税負担構造等の財政基盤をゆがめることになるか、②建設・維持財源不足のために住宅の絶対数の不足と既存住宅の質の低下を放置することになるか、のいずれかである。

一方、労働者個人から見て適切な価格水準となるような配慮も別途必要である。具体的な費用負担バランスについては、労働者の実質的総所得（社宅等の提供による間接所得と直接所得の合計）、直接所得比率、社宅と一般住宅の価格比較、通勤距離、市政府による住宅債券販売の可能性を含めた財政的枠組み、等の観点から現実的な価格構造を検討する必要がある。

ここでは、基本的な考え方を示すために非常に単純化した例をあげておく。ここに全く同じ労働生産性水準をもつ労働者が二人いるとする。一方は社宅に、もう一方は一般住宅に居住している。実質的総所得という観点から見れば、社宅に住んでいる労働者よりも、一般住宅に住んでいる労働者のほうが社宅一戸当たりの建設・維持費（社宅に住むということによって得ている間接所得額）分だけ直接所得（現金給与）部分が多く支払われていなければならない。このような状態が実現されていれば、両者の実質総所得は同水準であり、一般住宅に住む労働者が適切なレベルの住宅費用分を負担することができるはずである。

2.3. 九江が克服すべき制約条件

他地域の発展をうまく利用することが九江発展の途であるが、そのためには利用できるだけの九江自身の体質を強化しなければならない。その意味で九江がその潜在的優位性を現実化するために克服すべき条件は次のようなものである。

2.3.1. 都市経済の未発達

経済交流の中継は、都市経済の一定の集積と多様性の中ではじめて可能となる。九江にはある程度の工業集積が存在する。しかしそれが都市経済の発展を伴っていない。主な原因は生産単位ごとの都市サービス、流通システム、人材の抱え込みである。抱え込みは全民所有制企業において著しい。中国の都市において全民所有制企業の比率と第3次産業の比率は逆相関の関係にあることが本調査の統計分析でも確認されているが、九江は全民所有制企業比率の高い典型例である。この抱え込みの結果、地域市場がバラバラに細分化され、都市経済の発達が阻まれている。土地利用の面に

もこの問題はあらわれている。生産単位内に商業サービス施設、住宅が取り込まれており、商業業務地区の十分な発達と効率的な都市空間の形成を阻んでいる。このことがはねかえってまた都市経済未発達の原因をなしている。

全国レベルでの独立採算制導入の結果、各生産単位内の資金は増大している。しかしその資金の多くは生産単位内のみで回転し、市場に出て来ない。このため都市経済は依然として低滞しているばかりか、都市整備に必要な社会資本蓄積にもつながっていない。独立採算制導入による中央政府財政の緊縮化が進んでいる現在、都市経済の発展と都市財政の強化の相互関係が形成されていないことは、今後の公共投資にとって深刻な問題を投げかけている。

都市経済発展の基礎は市民の所得上昇及びそれに支えられた消費市場の拡大と多様化である。九江では工業を中心とするこれまでの発展によりある程度の消費市場が形成されてきている。今後は消費市場の多様化が重要となり、そのためには各生産単位の従業員の間接所得が直接所得に転換されていくことが鍵となろう。

2.3.2. 工業投資環境整備の遅れ

開放改革政策のもと、中国のマクロ経済環境は貿易、金融をはじめとして急速に改善されつつある。しかし地域レベルでの投資環境整備はまだ十分とはいえない。地方になればなるほど投資環境整備の遅れは大きく、その遅れは各企業の縦割り体制の中での自主努力によって補われているのが多くの現実である。九江もその例外ではない。中国の羽毛製品輸出の1/3を占める徳安の共青羽毛工場は、意欲的な人材集団が不十分な地方投資環境の中で企業運営を成功に導いた数少ない例である。しかしこうした例を一般化することはできない。九江の工業投資環境整備が重要な課題である。

そのために克服すべき制約条件の第1は、弱体な技能・技術基盤である。現在、九江の技術系教育訓練機関としては高校レベルで九江職業大学、江西大学共青職業大学の2校、短大レベルで九江テレビ大学があり、これに加えて8つの技工学校（船舶、石油精製、航務、軽工業、等）がある。しかし本科レベルの大学がない。中国では大学が中央においても地方においても科学技術発展に極めて重要な役割を果たしているだけにその問題は重視せざるをえない。江西省は寧夏、青海、海南の3辺境省を除くと大学生数の省都集中率において全国第1位（66%）であり、南昌以外での大学の不足は明らかである。

第2の制約条件は工業活動を支援する様々のサービス業務の企業内抱え込みである。抱え込まれている業務は、輸送、卸売、修理といった対企業サービスと小売、娯楽、教育、医療といった対従業員サービスの両方にわたる。これらのサービス業務に従事する人員は企業全体の中でもかなりの比率に達していると思われ、経営採算上の大きなマイナス要因となっている。

第3の制約条件は電力供給の遅れである。九江は、江西省北部に対する電力供給基地であるが、市区内の電力事情は不安定である。

第4の制約条件は過去の工業立地政策である。20～30年前に地方農村部での分散的工業立地が進められた時期があった。その結果、本来工業が集中し易い九江のような地点での工業集積は限られたものになった。農村部に立地した工業の効率は低く、江西省全体で市区外に立地する製造業企業のうち35%が欠損企業である（市区内での欠損企業比率は20%）。他方、都市での工業立地に関しては行政中心である南昌に軽工業、重工業が共に集中している。方針としては「組立型、ハイテク型の工業は南昌、重化学工業型は九江に重点立地させる」ということになっている。しかし市の財政収入上の理由もあって、現実には「何でも誘致したい」という傾向が強まっているようである。この傾向は地域経済の効率上だけでなく環境上も問題である。鄱陽湖はその上流部に汚染源が集中した場合、膨大な水量が流れる長江とは異なり、汚染物質が滞留する。そして環境劣化は回復不可能なまで進行する恐れがある。

2.3.3. 交通・通信・流通機能の未発達

九江周辺地域における広域交通網は十分に発達していない。従って既存経済圏の範囲は限られており、本調査の重力分析によればせいぜい半径100キロである。鉄道は南北方向には九江－南昌間の複線化が工事中であり、東西方向でも従来の空白部分において新線が工事中及び計画中である。一方、幹線道路網はまだ確立されていない。地形的障害も手伝って市・地区行政区域ごとの道路網の継ぎあわせにより長距離交通に対応しているのが現状である。また南昌空港まで極めて遠いことが業務、観光の大きな制約となっている。長江水運の南京－武漢区間において九江は、安慶、蕪湖と並ぶ主要港湾である。しかし水運は水運単独の交通体系を構築しており陸上運輸との関連はほとんどない。特に水運と道路輸送との結節点の施設、スペースが不十分であり、運営管理面でも改善の余地が大きいことに原因がある。

当面は既存の100キロ経済圏における集積効果を高めることが第一の課題となろう。しかし現在はこの範囲においても道路整備、特に都市－農村間の道路、は遅れており、特に九江市区での遅れが著しい。九江市域には彭澤の上質綿花、修水の茶、湖口のぶどう、食用油、水産物、鄱陽湖畔（都昌、星子、永修）及び拓林ダムの養殖といった産地が点在している。にもかかわらず市中心部へのアクセスが容易でないため、産品が集約されず、中継加工業務はその成立に必要な企業規模を達成することが困難である。結果として、各産地はそれぞれバラバラに広州、上海等の大市場での販路開拓に努力しているのが現状である。

道路、港湾等の交通網が整備されても流通業が存在しなければ諸生産物は集まらず中継拠点となりえない。自己のリスクにおいて生産物を多くの生産者から買い付け、消費者に販売する人が極めて限られている。中国は

もともと都市の第3次産業人口比率が低く全国平均25%であるが、九江はさらに低く23%に過ぎない。九江から200キロ以内にある7都市（武漢、南昌、九江、安慶、黄石、景徳鎮、鷹潭）を比べると、黄石と並んで第3次産業比率が最も低いのが九江である。また、流通業を含めた都市経済の発達には通信網の整備が不可欠である。光ファイバー設置、交換機の拡充など改善努力はなされている。しかし、国内遠距離通話回線はいまだ不十分であり、また周辺農村地域との電話連絡は極めて不便な状態にある。

2.3.4. 不十分な人材集積

人材、とくに科学技術と経営ノウハウを持つ人材が不足している。技術基盤強化と経営活性化のためには外部からの技術導入及び人材交流が効率的である。しかしその受け皿の中心となる組織・施設が九江には存在せず、市内の稀少な人材さえも所属する生産単位の中で孤立した状況にある。外部人材を引きつけるうえでのもう一つの制約条件は、都市生活環境が大都市と比べてかなり低い水準にあることである。また都市における人材集積の基盤は、農村を含む地域全体の初中等教育である。しかし近年の農村部への市場経済の浸透は教師、子供の双方を教育より目前の収入機会に走らせる傾向をもたらしており、とくに農村部における初中等教育水準の低下が懸念される。都市への人口移動圧力も高まっているだけにこれは人材集積の基礎を揺るがせるものである。

2.3.5. シンボルの不在

人と情報が集まるためにはシンボルが必要である。九江のイメージを全国にアピールしうるシンボルの素材として廬山がある。しかしこれも実際に十分な魅力と人材交流機能を持つまでにはまだ整備されていない。観光開発は急速であるが、九江市の開発とは別の観光業資源の開発としてのみ進行しており、むしろこの傾向が無計画に続くとシンボルの素材としての潜在価値は失われていくことさえ懸念される。新しく考えられるもう一つのシンボルの素材は技術者及び経営人材の交流施設である。しかしそれにもっとも該当する大学や施設が現在の九江には無い。

第2章 開発計画

1. 基本方針

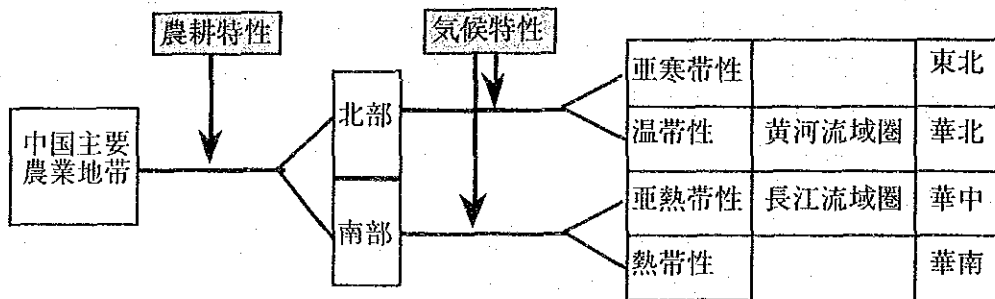
1.1. 国土空間の将来

1.1.1. 国土の構造

中国は主要な農業地帯を農作物の大きな違いで、畑作中心の北部と水田耕作中心の南部に分けることができる。さらに、気候帯によると北部は亜寒帯と温帯の地域に分けられ南部は亜熱帯気候の地域と熱帯気候によって区分される。

北部の温帯気候の地域は黄河流域圏に対応する。そして南部の亜熱帯気候の地域は長江流域圏に対応する。伝統的な地方区分の華北、華中はこの両者に対応し、華南は南部の熱帯気候に対応する地方である。このように中国は南北方向では4つの地帯区分がマクロに認識される。

図表2-1 農耕特性、気候特性による中国の地域区分



東西方向の地方区分を黄河流域圏で見ると農業地帯としては現在重要な位置を占めないが、黄河文明発祥の地帯であり、また「三線計画」による重点的工業基地の1つであった西安を含む黄河中上流域を華北地方とは別に区分して設置することができる。即ち西北地方である。長江流域圏について見ると地形的条件と長江の水利水運の管理区分によると上流圏、中流圏、下流圏の3分割が可能である。上流圏は四川盆地という自然地形条件特性を持つ西南地方である。中流圏は三方を山脈で囲まれ長江に注ぐ主要な支流と湖水を持ち長江に面するという共通な自然地形条件をもつ3つの省(湖北、湖南、江西)によって構成される華中地方である。

下流圏は上の2つの圏ほど地形的特徴をもたず、長江デルタとそれに隣接する地域で構成される華東地方である。

1.1.2. 国土開発軸の形成

1993年6月、中央政府は高速自動車道路体系の建設を正式に発表した。2本の東西線と2本の南北線である。

南北線 ①同江—哈爾濱—長春—瀋陽—大連—青島—上海—杭州—福

州—広州—海口

②北京—石家莊—鄭州—武漢—長沙—珠海

東西線 ①連雲港—鄭州—西安—蘭州—烏魯木齊

②上海—南京—合肥—武漢—重慶—成都

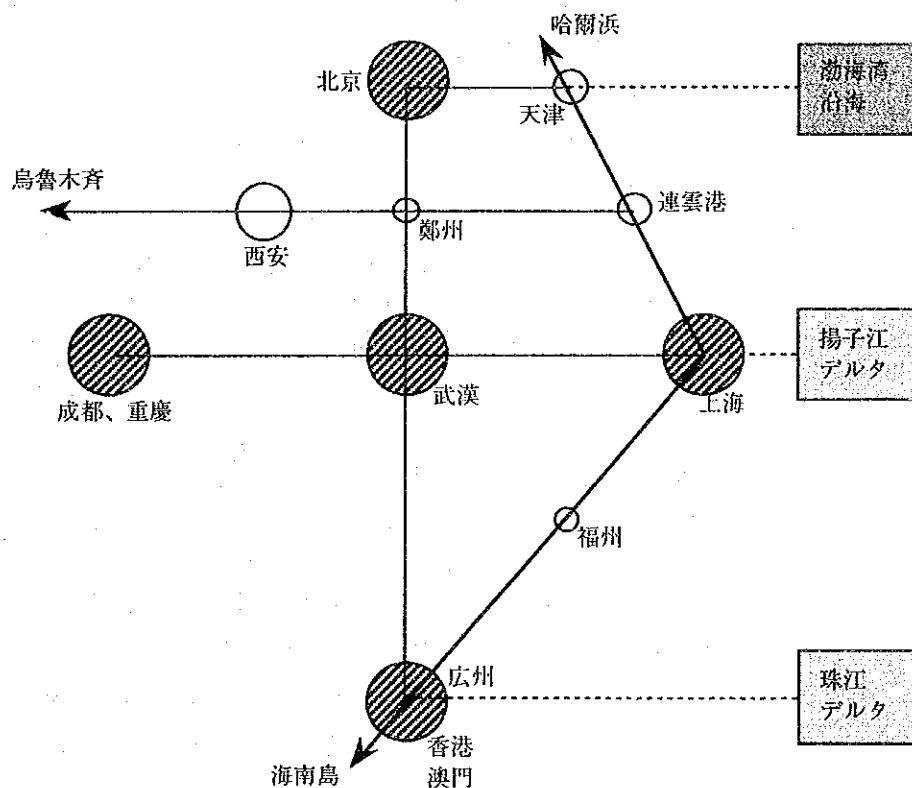
この高速自動車道路本線の建設は併行する鉄道、水運、航空輸送体系の高速交通化を促進し、各種交通機関の選択可能性はこの交通輸送軸上への産業投資の優位性を保障する。

国家経済、地方経済、地域経済の観点から見ると、高速交通体系の時代の国土開発軸は物資、人、情報の移動にとって動脈となり産業の配置に決定的な役割を果たすようになる。そして局地市場圏の時代から全国统一市場圏の形成の時代への移行を促すわけである。

もう一つ重要なことは高速道路体系として全国ネットワークの基軸が完成するという意味は、将来その完成に合わせて自動車産業を中国の基幹産業として認知したということ物語る。先進国の例では自動車産業は製造業総生産額の約2割を占め関連産業の裾野の広がりも群を抜いている。

それだけに、中国が自動車産業を産業の近代化、産業構造再編成のための戦略として捉える意義は大きいと考えられる。

図表2-2 将来の国土開発軸



1.1.3. 大都市経済圏の形成

中国は経済力をつける必要性から市場経済化を選択した。その中で産業

の近代化は必然的に規模の経済を追求することになる。高速交通体系の実現は規模の経済の追求のために重要な基盤を提供することになる。即ち全国統一市場圏の形成の基盤となるのである。

産業とくに規模の経済を追求する製造業は高速交通体系の基幹流動軸のどこへでも立地するものではない。効率を追求するからである。効率の追求が最大な場所は都市経済の成長極としてのポテンシャルがもっとも高い大都市(400万以上の人口)である。

経済成長に必要な要件の第1は資源配分効率である。エネルギー、原材料、インフラストラクチャーがボトルネックになっている現在の中国では、輸出産業の育成のために沿海各地域にそれらの50%以上を投入したといわれている。次段階ではこの結果生じた地域格差を是正するためにも内陸に重点投資を向ける必要がある。内陸部への資源の重点投資も、都市経済の成長極とその周辺を含む経済圏の形成に向けた方が地域的に均一な配分より効率が高いと言える。また、産業間の資源配分効率も行なわれやすい。

第2は技術効率としての資本と労働の質的向上の適切な結び付きである。一般に大都市になればなる程、産業の多様化と高度化が進んでおり、分業活動の要となる中間管理者、中間技術者の供給が可能である。

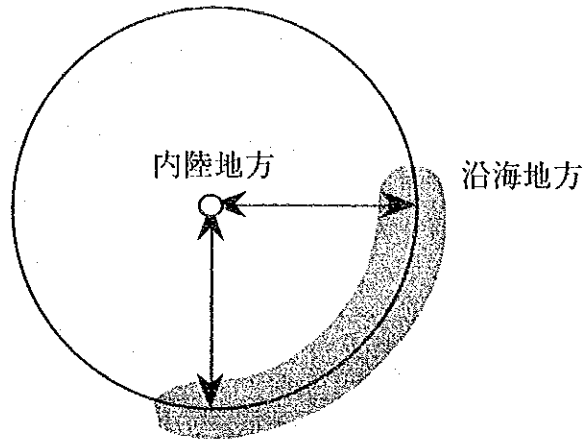
第3には生産効率である。これは規模の経済性と社会的分業の利益を享受できる生産システムの形成ということである。大都市は市場としての基礎を有していると共に企業活動を支える関連産業、対企業サービス産業の可能性に優位性を持っている。

そしてそれぞれの地方中心都市は大都市経済圏を構成できるだけの大都市であるか、大都市になるポテンシャルを有している。重要なポイントはこれらの地方中心都市は国土空間の経営上、将来の高速交通時代に適合した空間距離をもっているということである。一般に大型航空機利用の経済性は500kmでは短すぎるし、1,000km程度が少なくともほしいといわれている。これら上記の地方中心都市間距離は1,000km程度以上であり、国内の主要ハブ空港であるかまた将来ハブ空港となるポテンシャルを有している。更に国際空港となる可能性も高い。

地方中心都市相互間の間に約500km程度の距離があれば独立性の高い都市経済圏の成立を許容することができる。東北地方と華北地方の中間の瀋陽、華北と華中の中間の東西軸に位置する西安、華南地方の海南島、華南、華東両地方の中間に位置する厦門—福州等がこれらに属する。地方中心都市から250kmくらい以内の都市は高速交通時代には1日生活圏に取り込まれてしまうが故に、独立性の高い都市経済圏の形成は期待できず、地方中心都市の経済圏に組み込まれる傾向が強くなることになる。

1.1.4. 沿海地方対内陸地方の構図

図表2-3 沿海地方対内陸地方



1980年代の改革開放政策の先陣を担った沿海地方での輸出産業の育成は、国内海外からの投資集中によって現在その高度経済成長過程を支えている。この結果もたらされた、沿海地方と内陸地方との経済格差は大きな問題として認識されなければならない。

輸出産業の沿海地方への優位な立地条件は動かさないものである。内陸地方から沿海地方への内陸輸送のコストを製品価格に転嫁し国際競争のできるレベルの産業は育っていないからである。したがって内陸地方での輸出産業は一部の高負荷価値製品の製造可能な企業に限定される。

一般にこの輸送コスト制約により内陸地方で輸出産業振興によって地域振興をしようという政策は誤りである。

内陸地方は沿海地方の輸出産業にとっては原材料及びその加工品の供給という形でのリンケージによる協調が期待されているということになる。

内陸地方にとっては沿海地方の市場が原材料に限定されると経済格差は開く一方になるので、最終製品市場としてもリンケージできる、即ち国内市場を相手にする最終製品の製造業の育成と投資の誘導が開発戦略とならなくてはならない。

1.2. 長江中流経済圏としての華中地方の開発特性

1.2.1. 風土の特性と都市配置

先述のように長江中流部に位置する3省(江西省、湖北省、湖南省)は類似の自然地形的条件、気候条件をもっている。特に湖南省と江西省は相似形をもっている。長江に注ぐ支流とそれが形成する湖水を持ち、長江に面した場所以外の省の境界は山々の連なりによって区切られる。

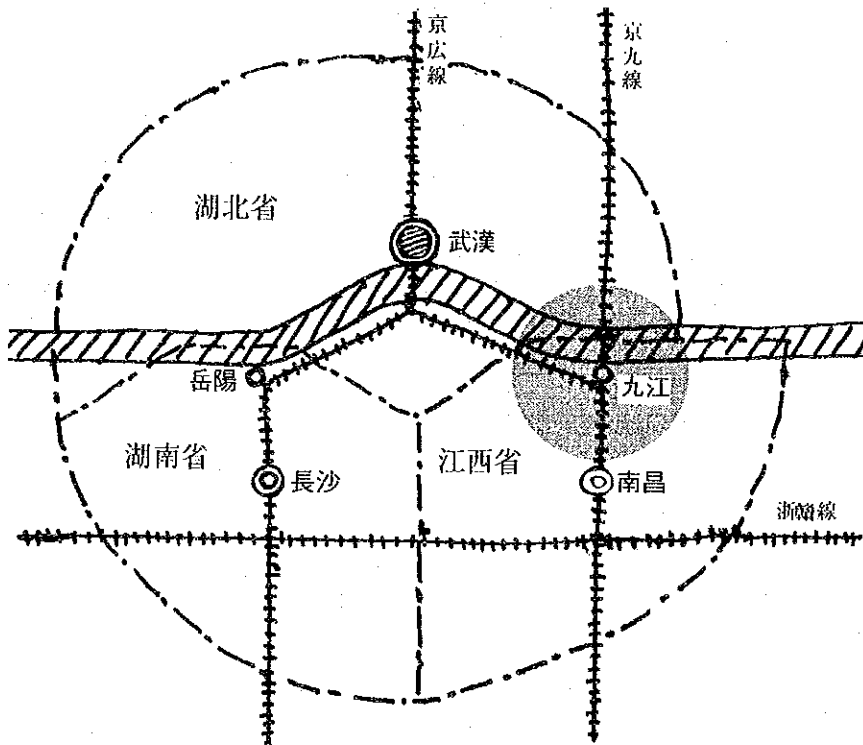
従って平野部の豊かな農耕地帯と山岳丘陵部の貧しい農業地区を併せ持つ点でも共通の特性が見られる。

都市の発達で見ると湖北省、武漢の都市集積の優位性は歴史的時間にお

いて早期に交通の要所に省都を置いたことにある。それに対し湖南省、江西省では農業経済の時代の都市配置であり農地の支配と交易の支配が分化し経済力が集中しない構造となっており、必然的に社会の進歩に適応できなくなっていると見る事ができる。

しかしながらこの後進性は大都市は都市機能の集中と分散という成長過程をたどるものであり、この大都市の分散過程と小都市間の協調をするようになると、かえって利益となる(後進性の利益)。ただし長い時間をかけなければならない。市場経済化の進展は上述のようにして企業の再編成をもたらすものである。その結果、企業の分野において市場のサイズに適合した棲み分けが進んでくることが期待できる。

図表2-4 長江中流経済圏としての華中地方



1.2.2. 東西、南北流動軸、及びその交点としての特性

南北軸は北部中国と南部中国の風土の違いによる農産物の相互交易による流動を受け持っており、また中国西北地方の石油石炭を華南へ配分すると共に武漢より長江を通じて東西軸に積み換えを行ない主として華東地方へ配分している。京九線は京広線のエネルギー輸送の量が限界に来たことにより代替ルートとして建設されており1995年完成を目指している。

東西軸は圧倒的に東方向へつまり上海を中心とする華東地方へは食糧原材料の流れであり華東地方から西方向、内陸地方へは工業製品の流れである。現在の物資流動パターンから見ると交点としての積み換え機能を除くとすべて通過する流動である。従って途中の沿線各地域への経済効果はあ

まり期待できない。今後期待できるのは全国各地へ配分できる中心的な位置に在ることの利益を生かせる産業の育成であると考えられる。この関連では京九線と長江水運の交点としての九江は武漢の石油、石炭のディストリビューションセンターの機能を補完していくことが京九線開通後は考えられる。

歴史的時間における種々の開発は中国南部では水利水運の動脈である長江に沿って展開してきた。長江流域経済圏である。東西軸の輸送を水運のみに依存してきたため、沿江諸省相互間の結びつきは南北方向に比べ伝統的に弱いものであった。省ごとに自給自足的な経済システムを確立することを重視した計画経済の下で、省間のつながりは経済的にも行政的にも更に希薄となった。しかし東西方向高速道路は市場経済化と相まって上海、武漢、重慶を核とする沿江大都市経済圏とその相互の結びつきを発展させることとなろう。中流経済圏内の主要都市としては上海に最も近く、幹線道路、幹線鉄道、幹線水運が至近範囲で交叉する九江は、中流経済圏の中心たる武漢と長江流域圏全体の中心たる上海との経済関係の緊密化を活用しうる可能性が高い。

1.2.3. 国土開発軸に対応した中流経済圏のインフラストラクチャー

高速道路計画決定のもたらす意味は国土開発軸の決定である。人材、資源共に制約条件となる場合は、開発軸上の特定地点に集中的・効率的配分をしなければ経済の成長は期待できないからである。

高速自動車道路は鉄道、船舶輸送の高速化をもたらすと共に省閉鎖経済体制のオープン・システムへの再編も促すことになる。3省にある企業の協調が発展の鍵になるであろう。

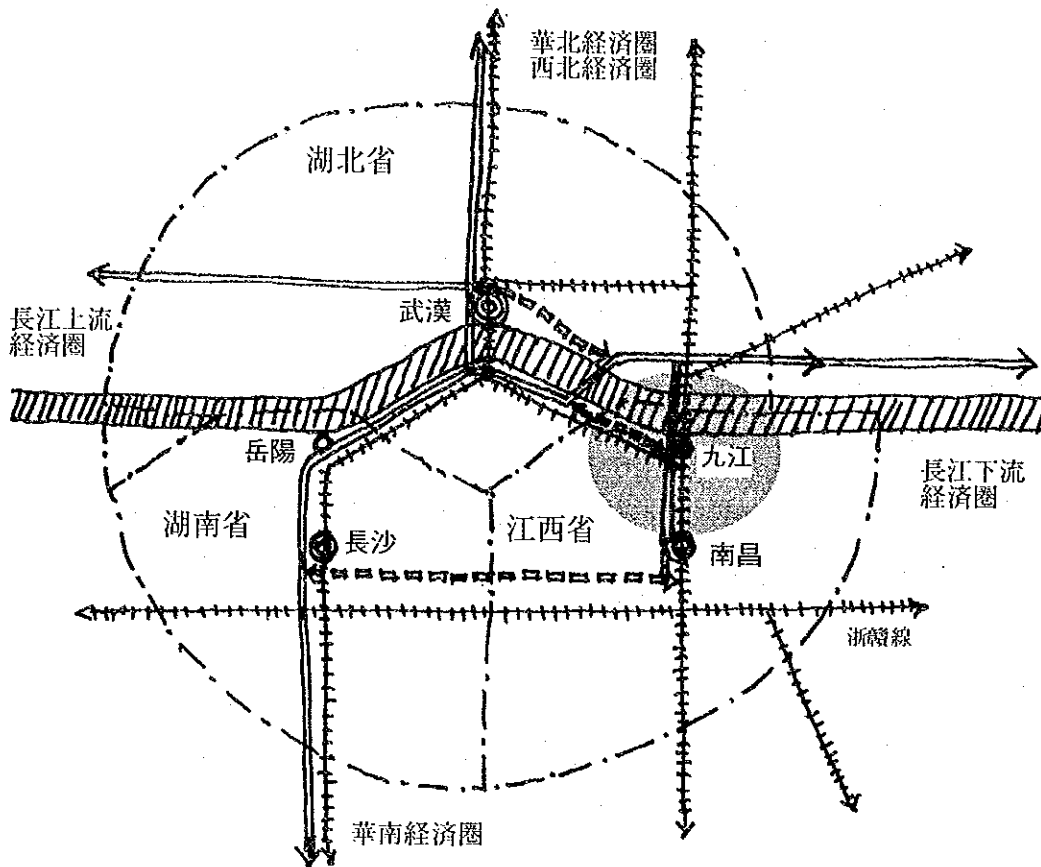
この交通輸送の基盤はやはり全国システムに連動した中流経済圏主要都市間高速道路である。武漢—長沙—南昌三角形高速道路の実現が急がなければならない。

現在時点で想定される東西、南北高速道路及び昌九高速道路を基礎にして、追加する結節は長沙—南昌、黄石—九江の2つのリンクであり、湖北省は橋梁渡河地点をさけるためにも長江北岸の東西結節を完成させることが期待される。

地方経済圏相互間での欠陥リンクは中流経済圏と華南地方の福建省との間の結節である。福建省での都市・工業開発の進展は内陸からの資源の支援を必要としており、高速リンクでの結節が必要である。

同様に重要なのは銅陵、蕪湖、南京等の長江南岸都市群の中流経済圏と下流経済圏の結節である。最後に浙贛線沿線都市を結ぶ第二の東西高速道路であり、華南と結節する京広線沿線の第一の南北高速が交通需要に対応できなくなれば京九線沿線に第二の南北高速を必要とする時がくるけれどもずっと後の時点であろう。

図表2-5 将来の国土開発軸に対応した長江中流経済圏のインフラストラクチャー



1.2.4. 中流経済圏の経済構造の可能性(三省協調体制による)

インフラストラクチャー整備に対応する協調による経済開発の可能性は内陸発展のキイ・プロジェクトとして自動車産業の振興にあると想定される。高速道路の開発計画の中央政府の承認は自動車産業を重点産業とすることを意味するからである。

自動車産業は関連産業の裾野の広さで現代の基幹産業となっており、中国も長期的に見れば本格的な大量生産の時代が来る可能性をもっている。

ただし、大量生産が成立するには、個人が消費者となれる社会が来ること、また石油資源開発の進展により、エネルギー問題が解決されることが条件となる。自動車の大量生産をもたらすものは、部品産業の育成を通しての既存産業の再編成が華中地方に各省の境界を越えて起こることである。これは現在ワン・セットの産業構造をもつ省経済システムを合理的に改革することを推し進めることになるであろう。

もう一つの点では量産効果の高い消費財製造業で三省別々に企業が存在するものについて、優れた技術のある企業が提携ないし吸収合併し、一つのブランド名に統一することの可能性である。そのメリットは量産効果による研究開発費の投入がより優れた製品の開発に結びつき全国統一市場で

の競争に加われるものでなければならないであろう。このようにまず中流経済圏統一市場を目指した生産体系の再編を行ない、企業の体力をつけるステップを踏むことを経て全国統一市場での各地方経済圏の企業との競争に参入していくという道筋が考えられる。

これはもともと中国がワンセットの経済構造を創ってきた基礎があり、これから市場経済化に対応して企業が体力をつけていくには最も無理の少ない道筋であろう。

1.3. 内発的発展の条件

1.3.1. 地方開発の方向性:風土特性(自然地形、気候条件)を生かした開発

一般的に風土条件に合った土地を生かして使う方法は農民が最も良く知っているものである。農林水産業の分野では農山村の1人当りの農地面積は小さく農業人口を多く抱え、いわゆる園芸農業といわれるゆえんのものである。国家目標である食料自給に寄与することは最低限として必要であるが、余剰生産物、農林水産業での人間の余力は農産品加工、日用雑貨、製造等少しでも付加価値の高い工業化を農山村で内発的に育成する必要がある。あくまで内発的な工業化、3次産業化による鎮レベルの都市化でなければならない。

都市部は外部から都市の市場へのアクセスの改善（インフラ等）資金の援助、労働力依存型企業の都市からの分散等により支援することが重要である。

このような農山村での都市化による農業人口の減少は農山林での新しい農業技術の導入(例えば農業機械の使用)等による生産性の向上をもたらす契機となることが期待される。このことは既に郷鎮企業の成長の著しい長江デルタ周辺で起こっていることである。

また、鉱物資源を材料とする鉱業、窯業土石業は都市部の生産生活活動の需要が発展させるものであるが、農山村での企業化の可能性も都市の発展に従い大きくなるものである。

1.3.2. 九江市の内発的発展の方向性

このような内発的な工業化、第3次産業化という方向性に照らすと九江市及び周辺農村地域の発展可能性はどうであろうか？

九江市を含む江西省北部地域の農業は稲作に加えて綿花、油料を主体とする経済作物に相対的に特化しておりモノカルチャー的傾向が強い。水運の便がこうした農業を発達させ、綿工業をはじめとする国営企業主導の原料加工業の基盤を形成してきた。しかし沿海地方の農村で典型的にみられ、内発的な工業化にとって最も重要な余剰資金の農村内部での蓄積はこうした農業からは生じにくい。多様な農産品生産を可能とするだけの都市消費市場が育っていないことも原因である。他方、長江対岸の湖北省黄梅県は地形的条件にも恵まれ農業多角化の度合いが高い。従来よりこの地方は九江市区に対する野菜の主要供給地である。九江市の内発的発展を考えると、

対岸部の豊かな農業及びそこから生ずる余剰資金を見逃してはならない。

沿海地方農村部の内発的発展は郷鎮企業の成長に主導されてきた。その成長は大量の低賃金非熟練労働力と沿海地方の国内市場によって支えられてきたことを特色としている。その上に立って近年は外資の参加による輸出向け郷鎮企業生産も活発化している。農村経済にもとづく工業成長という発展過程においても九江市、長江中流域をはじめとする内陸部は後発である。低賃金非熟練労働力によって供給可能な消費財、部品等の既存国内市場は沿海地方の郷鎮企業によって既にかかなりの程度まで開拓されてしまっているとみななければならないであろう。内陸部で今後成長の余地が残されている郷鎮企業は、より技能集約度が高いもの、また部品生産の裾野の広い技術集約的工業(自動車生産及び関連部品工業はその典型)を下支えするものとなる可能性が高い。

このように考えると九江市及び周辺農村地域にとっての内発的発展は次のような条件を整備することが重要である。

- (1)農水産業生産性の向上と農水産品多角化を通じ農村余剰資金を増大させる。このためには都市からの支援が不可欠であり、とくに都市内農産物消費市場の開放、農業及び水産業の技術情報の導入が重要である。また農村側では農水産業環境の保全及び農産品販売活動の組織化も必要とされる。
- (2)以上を成功させる鍵となるのが九江市区及び周辺地域の農村中心都市(湖口、彭沢、瑞昌、沙河、岫津、黄梅、修水等)の発展、市区・農村中心都市を農村と結ぶ道路網、農産物流通網の整備である。
- (3)農村所得の向上による投資資金は農村、農村中心都市、九江市区における郷鎮企業、个体企業の成長機会を提供する。このとき、長江中流経済圏内に裾野の広いこれからの主導産業が立地していれば、これらの郷鎮・个体企業は、多様な部品供給機会を得ることとなる。内陸拠点都市としての武漢の成長、国土高速道路軸の導入によりその可能性は大きい。

現在江西省農村部からの流出口の約50%は沿海地方に向かっているとされている。内陸諸省からの人口流入により沿海地方では既に盲流現象といった問題が顕在化している。今後、人口移動規制は一層緩和の方向に向かうと予想されているが、輸出市場に大きく依存しつつ域内農村に依然として大きな人口を抱える沿海地方が、内陸部からの急速な人口流入を吸収し続けることができるとは考えにくい。内陸部の中での農村中心都市を含めた都市による人口吸収、そして農村部内での非農業雇用機会の増大は国土的観点からも極めて重要な課題となりつつある。九江市においても内発的発展は重要と考えられる所以の一つである。

1.4. 九江が進むべき基本方向

1.4.1. 代替案

以上のように中国全体の構造転換、国土空間の将来、華中地方の開発特性、九江自身の内発的発展の条件を考えると九江の発展には次の3つの代替的な基本的方向を想定することができよう。

- ① 対外経済拠点都市
- ② 地域経済中心都市
- ③ 経済交流中継都市

第1の対外経済拠点都市は、外資の先導によって九江が輸出市場と直結した内陸の貿易・輸出工業拠点となることを想定している。この方向に関し、九江は有利な点と不利な点の両方を備えている。有利な点は、九江が江西省の中ではその出入口に位置する、量的には労働力も他地域と同様、十分にある、外国人を引きつける得る観光地廬山をひかえている等である。またこの方向が現在の中央政府重点政策に直結しており、その政策が続く限りは中央の支援が得やすいこともインフラストラクチャー整備の面では有利な点である。他方、不利な点は、少なくとも対外アクセスに関する限り沿海地域諸都市に対する距離のハンディがあるうえに外資関係者が定住しうるだけの都市生活環境が整っていないことである。また対外開放が今後各地で拡大するほど、政策上の恩恵は相対的に薄らいでいくことも予想しておかねばならない。従って現段階では九江が江西省の対省外経済拠点とはなり得ても、他の多くに先んじて対海外経済拠点都市として自立することを想定するのは困難だと考えざるを得ない。

第2の基本的方向として考えられる地域経済中心都市は、九江がその後背圏域の市場、資源に支えられた商工業都市に発展することを想定している。その有利な点は九江が歴史的に蓄積された一次産品集約機能をベースに一定範囲（約100km圏）の都市圏を有すること、また水運、鉄道の便に基づくある程度の工業集積を有することにある。しかし不利な点もある。第1に江西省北部の地域中心都市は、やはり省都南昌である。地域中心都市の成長の源は自都市内の消費人口とその都市による生産サービス、生活サービスの影響圏である。この点で南昌は、江西省内第一であり、市場経済化の中で省内におけるその優位性を一層発揮していくとも考えられる。第2に地形的条件がある。九江は北を河川、東を湖、南を山地で遮られている。農業平野の中心に発達した多くの地域経済中心都市と比べると、その影響圏は狭いものとならざるを得ない。このように考えると、地域経済中心都市としての規模の拡大には限界があると考えざるを得ない。

第3の基本的方向は経済交流中継都市である。これは長期的には九江が全国各地相互間、特に大都市経済圏相互間の物、情報、人の流れを中継する拠点となることを想定している。とくに、武漢を中心とする長江中流経済圏の形成とともに、武漢との経済関係を密接化させつつ武漢の広域拠点機能の一端を担っていく可能性は大きい。その有利な点は、上海、武漢、

広州、北京という四つの大都市経済圏を結び付ける将来交通軸の交点にあって、需要の多様化と拡大が予想される物流の中継に九江こそが適していることである。我々の道路OD調査によれば、現在でも九江を通過する大都市間長距離トラックは予想以上に活発である。

また九江は廬山という全国的に有名な観光地を抱えており、外国を含む広範囲の地域から人を集めやすい。事実、廬山は既に国内の各種会議の場として重要な役割を果たしており、これがより多様な人々と外国人をも対象とする国際的水準の会議センターとして更に開放されるとその人材交流拠点としての価値は一層高まることとなろう。廬山は江南に居住する外国人の避暑地として開発された。この価値を更に高め、長期滞在型リゾートとしても全国各地からの人材を引きつけることができよう。

物と人の集中が容易な地点では企業投資の機会が生まれ易い。したがって以上を考えると、中継機能の維持発展に必要なだけの集積と拠点性を九江に実現できれば、この方向は市場経済化、開放経済化という中国の構造転換の中で位置のポテンシャルという九江の比較優位を最大に生かすものと考えられる。

大都市（統計的には人口500万人以上の都市）は対外拠点、地域経済中心、経済交流中継の3つの役割を既に兼ね備えている。しかし九江は中都市であり上記のような条件を踏まえると、たとえ長期的にも大都市とはなり得ない。むしろ、特色を生かした経済基盤を持つ中都市を目指すべきである。

以上代替案の比較検討に基づき、我々は第3の方向、つまり経済交流中継都市を目指すという方向を基本とすることを提案したい。当然ながら、経済交流中継機能は、対外経済拠点機能、地域経済中心機能と相互に関連しつつ発達するものであり、特に地域経済中心機能は、いかなる都市においても基本となるものである。したがって、実際の開発プログラムはバランスのとれたものでなければならない。

経済交流中継都市の実現にあたっては、物的にも組織的にも体制整備がまだ不十分な道路輸送に着目し、その成長可能性を先取りしていくことが肝要である。

ただし地域間の物、人、情報の流れの中継を経済基盤とすることを目標にするこの経済交流中継都市は国土空間構造の中で自立的に存在するものではない。また全国レベルでの中継機能が一足飛びに実現されるものでもない。経済交流中継機能は市場経済化の進行及び全国道路網の整備を条件として形成される多層的な地域社会経済圏及びそのネットワークの中に逐次位置付けられてこそ有効に発揮されるものである。

九江市レベルでの中継機能がまずは地元レベルでのものとして強化されねばならない。その主な役割は九江市内農村部及び長江対岸を含む隣接農村部の農水産品、鉱産品を市区周辺の農村中心都市を通じて集約し、他地域市場に販送すること、またこれら農村部に対して農業技術、一次加工技術の提供をはじめとするサービスを提供することである。これも市区周辺の農村中心都市を通ずることとなろう。

次に高いレベルの中継機能は省レベルでのそれである。従来からも九江はバルク物資の中継拠点として重要な役割を担ってきた。昌九工業走廊開発の進展とともにその北端で東西交通軸(水運、鉄道、道路)と接する九江はより多様な工業原料、中間製品、最終製品の中継拠点に発展することとなる。

内陸開発の広域拠点として武漢を中心とする大都市経済圏が形成されてくることを想定すると九江は更に広域のレベル、つまり長江中流域経済圏が必要とする中継機能の一端を担う可能性が高い。その前提となるのが、江西、湖北、湖南各省の経済を武漢を中心として相互に結び付ける交通ネットワークの強化である。とくに鉄道京九線と長江水運を利用した広域的な物流中継の補完、武漢で今後成長が期待される高次の商業・金融機能及び組立産業等の工業機能に主導される関連産業の発展を想定することができる。

そして最も高いレベルでの中継機能が国土の高速幹線道路網、航空網、通信網の形成を前提とし、また市、省、長江中流域経済圏の各レベルでの中継諸機能の発達にもとづく都市集積を前提とした全国レベルでの製品、人材、情報の中継・交流機能である。この局面において九江は、華北、華東、華南、華中、西南各地方の大都市経済圏間の相互物流を中継し、廬山を拠点とし、市区の優れた都市環境を前提とした広域的・国際的な人材、情報交流の場を提供しうることとなる。

なおこうした多層にわたる多極分散的構造は中継機能の高次化に応じて市区内においても形成されていくこととなる。即ち生産単位の並列に基づく計画経済下の都市空間構成から明確な都心と周辺地区センターをもつ市場経済下の都市空間構成への移行である。広域サービス機能は都心を形成し、そして現在はその多くが生産単位内にかかえ込まれている都市内サービス機能の開放化は周辺地区センターを形成していくこととなるであろう。

1.4.2. 目標と戦略

九江には水運、鉄道、重化学工業、観光施設をはじめとして今までの開発努力による蓄積が多く存在している。しかしこれらはそれぞれ細分化された行政の下で部門別バラバラに計画、実施、運営されており、九江自身の発展のためには必ずしも一体的に活用されていない。今後は交通網整備をテコとする新しい国土空間構造の形成及び市場経済移行の進展度合をにらみつつ新たな投資を計画的に付加していく必要がある。都市集積を高めつつ限られた分野、地理的範囲での現在の中継機能を効率化し、更に高度化、広域化していくにはとくに次のような制約条件が打開されねばならない。

- (1)交通インフラストラクチャーの未整備
- (2)九江に経営基盤をおく地元企業の未発達
- (3)都市経済の未発達及び都市環境の未整備
- (4)不十分な人材・技術集積

(5)人材、情報の交流の核となりうるシンボルの不在

九江がこのような制約条件を克服し、長期的に経済交流中継都市として発展していくには以下のような目標と戦略のもとにその開発政策を具体化していくことを提案する。

目標I. 周辺地域との産業連関効果及び地元経済・財政への還元効果が大きな地域産業を振興する。もって九江市及び隣接農村部の資源を最大に活用し、都市集積を高め、域外の技術・情報の導入を図る。このため以下の戦略を重視する。

- A. 海外市場指向産業より国内市場指向産業の育成に重点をおく。
- B. 長江中流域経済圏の成長極、武漢とのリンクを強化する。

目標II. 内陸部及び沿海部それぞれの大都市経済圏との時間距離を短縮する。もって多方向の国内の消費市場中心及び産業集積へのアクセス(物的及び非物的の両側面)を確保する。このため以下の戦略を重視する。

- A. 生産地—消費地を結節する商機能の強化。特に地元産品の他の大都市経済圏への販売及び消費地情報を集め地元企業を育成する機能を持たせることに重点をおく。
- B. 大都市経済圏相互間の交通、輸送、通信ネットワークの強化。とくに道路設備に重点をおく。

目標III. 九江の開発を担う人材を育成し、中国の市場経済化が必然的に要求する経営管理能力、技術の導入・適用力を高める。もって九江の都市としての競争力を強化し、人材・技術交流の核を形成する。このため以下の戦略を重視する。

- A. 市場経済化に伴う人材の再教育、再訓練をすすめる。
- B. 教育及び職業訓練機関を充実する。

目標IV. 都市の生産・生活環境整備をすすめる。もって都市経済、中継機能の発達を促進し、技術人材・経営管理人材の定着に資し、都市集積の拡大に対応する。このため以下の戦略を重視する。

- A. 都市機能及び幹線街路の適正配置及び問題地区の再開発により都市を活性化する。
- B. 生産・生活活動の環境水準を上げる。

1.4.3. 投資時期を考慮するための将来見通し

改革開放は世界経済の分業体制への参入による国内経済の活性化に目的があるとすると、それは中国が世界市場の求める輸出商品をもっていること、また作り出していくことであり、同時に中国が国内経済の活性化のため不足する資源、商品を輸入して経済システムを運営していくことを意味する。

この関係は国を構成する地域単位である省においても、また省を構成する市・県という単位においても基本的には成立するものである。従って海

外市場を国内市場に出せる物を量的には多く、質的には高付加価値のものをもっている地域ほど経済は活性化し、逆に對外市場に出せるものをもっていないと地域経済は沈滞するものである。

第1段階の経済の活性化は中国東部及び南部の沿海地方で始まった。外貨の獲得の必要性から輸出産業の育成が急がれたからである。輸出産業にとって沿海地方への立地の優位性は現在将来を通じて揺るがないものである。一つは中国が外国市場にアクセスする能力が未熟であり外貨のもつ市場に依存した輸出産業育成策をとらざるを得ないからであり、第二には、海外への海運輸送コストに比べて内陸から沿海の出口への内陸輸送コストが高いからである。このことから内陸部が経済活性化の手段として輸出産業振興策をとることは誤っており、内陸部相互あるいは沿海先進地域即ち国内市場をターゲットとした産業振興策をとることが妥当である。こうすると各地方間の同種の生産品をもつ企業間でより安価で品質の良い製品を供給できる企業が生き残ることになる。その上輸入品との競争も強いられるわけである。市場をめぐる競争が技術を育てるのであり現代は経済戦争といわれる所以である。

競争過程を通じて全国の統一市場が形成され、市場の大きさに対応して企業の棲み分けが進むことになる。ということは企業の合併、廃業等を通じて産業再編成がおこることである。大切なことはこの過程で先進国との生産技術ギャップをどれだけ縮められるかということである。

技術ギャップの縮小が世界経済システムでの分業体制への本格的参入へのキイである。これができると第二期の輸出産業の時代を迎えることになる。この意味から見ると、現在の沿海地方の第一期の輸出産業育成期は基本的に原材料、生産設備を輸入し加工する輸出加工型を主体としており、国内企業の生産技術水準の上昇に寄与する可能性は小さいと見なければならぬ。

以上のような経済の概観による国内統一市場経済の実現が将来いつごろと考えられるかが重要な投資時期の判断の指針となる。

計画経済	→ 諸侯経済の時代	→ 統一市場経済の時代
国家のコントロール	国家及び省のコントロール	国家のマクロコントロールと市場による調整
	第一次輸出産業育成	第二次輸出産業
	省のワンセット経済構造	市場のサイズによる企業の棲み分け(産業再編)
	生産技術ギャップ大	生産技術ギャップ減少

第2の投資時期を考察する要因は高速自動車道路である。本年6月、中央

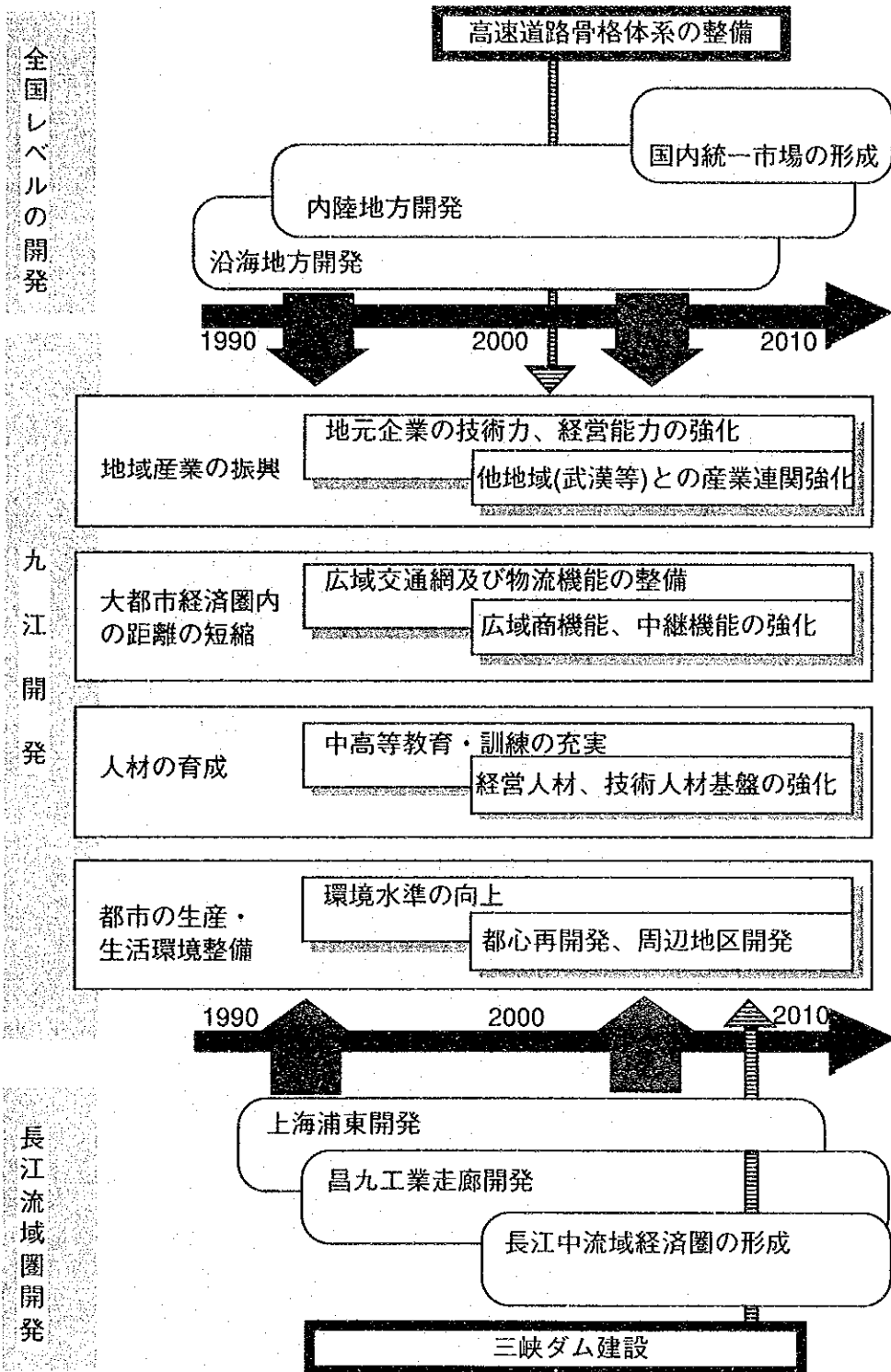
政府は2東西及び2南北の高速道路の建設を正式発表した。このことは高速交通体系の時代をはっきり視野に入れたことを示し、国土開発軸の設定を意味する。経済効率を求める投資はこの軸上の拠点に集中するであろう。

現在の計画進捗状況から推察しておそらく2000年近くまでには北京-合肥-武漢/上海を相互に結ぶ逆Y字型の高速道路が完成しているであろう。そして東西、南北各2本からなる高速道路骨格体系は2005年までには実現していると見てよいであろう。

高速交通体系の実現と国内統一市場経済の実現は恐らく同じ時期となる。高速道路網は大都市相互間及び沿海部と内陸部との間の物理的障壁を大幅に解消する。一方、国内統一市場形成を阻むもう一つの障壁—制度的障壁はこの一兩年内の実現が想定される中国のGATT加盟をきっかけに加速的に解消にむかい、10年経過後には国内流通制度、価格制度は自由化されていよう。企業改革の継続的推進が重要である。

全国レベルでの以上の時間的見通し及び各地域レベルにおいて留意すべき主要な開発政策及び開発事業のタイミングを考慮し、九江における開発目標実現のために早期から取り組むべき課題と将来取り組むべき課題を図表2-6に示す。

図表2-6 九江開発:早期から取り組むべき課題と将来取り組むべき課題

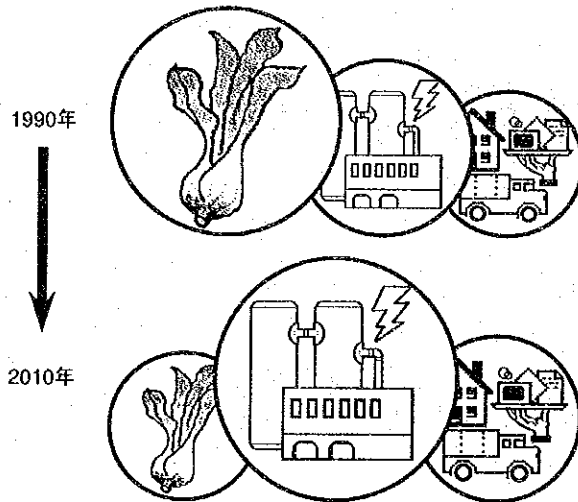


2. 経済・人口フレーム

経済・人口フレームの大枠は、成長の量的な積み上げの結果というよりも成長にともなう経済構造変化の設定によって決まる。ここで説明する経済・人口フレームの大前提として設定した2010年に向けた経済構造の転換の方向は、次の4点である。

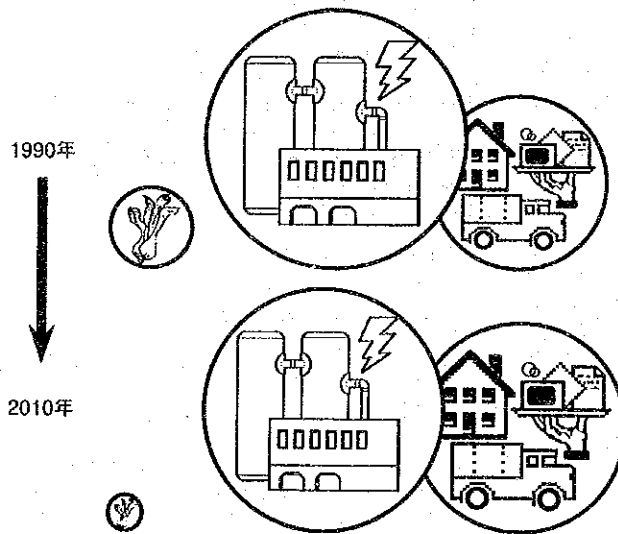
- ①市域全体の経済の重心は、第一次産業から第二次産業に大きく移行する（国民総生産の50%前後の水準）。

図表2-7 九江市全体の経済の重心移動概念図



- ②市区経済は、第二次産業と第三次産業が両輪となって発展するが、都市集積の進展と共に徐々に第三次産業へと重心が移動する（市区国民総生産の35%以上の水準）。

図表2-8 市区経済の重心の移動概念図



- ③上記2点のような構造変化を進めるためには、高めの経済成長が必要。
- ④都市集積の中核となる市区の人口は、①非農業部門就業人口の実質的な増加と、②市区部の都市インフラ整備の容量から考えて現実的な都市人口増加率、という二つの観点から考えて、100万人規模を目安とする。他方、合併等による制度的な都市戸籍人口の増加は、経済成長・構造変化とは本質的につながりがない別系列の変数とみる。

2.1. 経済成長のフレーム

経済成長フレームの設定値は、以下に示す要約表のとおりである。

図表2-9 経済フレーム要約表

(GDPベース)	1990	2000	2010	構成比(%)			年増加率(%)		市全体に占める割合(%)		
				1990	2000	2010	1990 -2000	2001 -2010	1990	2000	2010
国民総生産/人(元)	1,012	1,914	4,345				6.6	8.5			
(千万元)											
九江市国民生産	410	856	2,147	100	100	100	7.6	9.6			100.0
第一次産業生産	191	315	466	47	37	22	5.1	4.0			100.0
第二次産業生産	127	365	1,147	31	43	53	11.1	12.1			100.0
第三次産業生産	91	177	534	22	21	25	6.8	11.7			100.0
九江市区国民生産	113	294	962	100	100	100	10.1	12.6	27.5	34.4	44.8
第一次産業生産	5	7	10	5	2	1	3.1	3.0	2.8	2.3	2.1
第二次産業生産	70	190	593	62	64	62	10.4	12.1	55.2	52.1	51.7
第三次産業生産	37	97	360	33	33	37	10.1	14.0	40.7	55.1	67.4
市区以外の国民生産	297	562	1,185	100	100	100	6.6	7.7	72.5	65.6	55.2
第一次産業生産	186	308	456	63	55	39	5.2	4.0	97.2	97.7	97.9
第二次産業生産	57	175	554	19	31	47	11.8	12.2	44.8	47.9	48.3
第三次産業生産	54	79	174	18	14	15	3.9	8.2	59.3	44.9	32.6

2.1.1. 九江市全体の経済成長と九江市区の位置づけのイメージ

(1) 想定した九江市・市区成長の構造

九江市域全体としては、製造業部門の成長が経済発展の原動力となる。一方、九江市区部については、市区部立地型工業（流通加工、重化学等）の生産拡大とともに第三次産業の成長が第二の経済発展の柱となる。これは、①流通拠点都市としての市区部の発展（人口集積の高まり）と、②廬山を中心とした観光の拠点としての発展、という第三次産業を軸とした前提を置いているからである。

また、1990-2010年の20年間の経済成長が時期的にどう配分されるかについては、後半期待型を想定した。2000年までは成長によって経済的な集積を高めつつ経済的構造変化の基礎づくりを進める時期とみなし、2010年に向けての10年間はそれを足掛かりに成長が加速するというシナリオである。

(2) 経済成長フレームにおける第一次、第二次、第三次産業の位置づけ

a. 第一次産業

第一次産業（農業）については、労働生産性・土地生産性ともに飽和状態に近づきつつあり、他の部門ほどの大幅な生産拡大は想定しがたい。し

たがって、第一次産業の九江市経済全体に占める比重は低下する方向にある。むしろ第二次産業と第三次産業の雇用拡大によって農村人口を都市部に吸収し、それを受ける形で農業人口一人当たりの生産を高め、その一方で増大する都市型需要へのリンクを強めるという位置づけである。

b. 第二次産業

第二次産業（工業、建設）は、市域全体の中での分業・分散型成長を想定する。すなわち九江市全体の成長の原動力となる工業生産の市区部への集中を避け、とりわけ労働集約的な軽工業は市区部以外の拠点に分業・分散させていく方向である。たとえば、衣料品関係については徳安（共青開發区）が拠点となり、市区部との分業化が進むこと等である。したがって、九江市全体の第二次産業生産の中で九江市区が占める比重は相対的にみれば若干低下するシナリオとなる。

c. 第三次産業

第三次産業（流通、対個人・企業サービス、社会サービス等）の成長は、市場経済進展の要である。特に、流通拠点としての発展、都市人口の集積の高まり等から考えて市区部が中心となる。

市区部は、すでにある程度の都市集積が存在することから、人口集積の増加と第二次産業の成長が第三次産業の成長に結びつくまでの期間が比較的短いと考えられる。したがって、市区部では、1990-2000年の時期から高い伸びを想定している。

一方、市区部以外に第三次産業の成長が波及するのは2000年以降になる。これは、市区外の新農業部門集積度が依然として低い水準にあることを考慮した結果である。初等教育・保健等の基礎的な社会サービスを除いて考えた場合、第三次産業に対する本格的な需要の高まりとそれに対応するサービス供給の増加は、基本的に当該地域の非農業就業人口の集積度と非農業部門生産額（所得）によって決まる。したがって、市区外の第三次産業が本格的に成長するのは、市区外の拠点に分業・分散化した第二次産業が、ある程度以上の規模に拡大するのを待たなければならない。

2.1.2. 経済成長の量的・時間的構成と構造変化

(1) 経済成長の量・速度

a. 九江市全体

九江市全体の経済成長の大きさは国民総生産（GDP）ベースで、1990-2000年の間に41億元から85億元（1990-2000年平均成長率7.6%）、2010年には1990年の5.5倍にあたる214億元（2000-2010年平均成長率9.6%）に成長することを想定した。

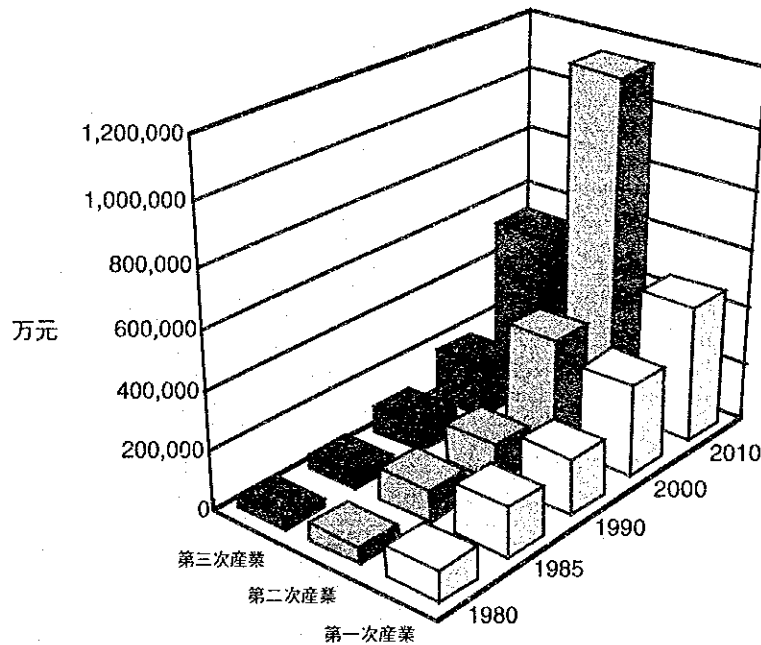
成長の時間的構成は、前半部の10年間（1990-2000年）については「九江市国民経済と社会発展の十年計画及び第八次五箇年計画」で設定されている目標生産額と成長率を踏襲している。後半部（2000-2010年）の10年間に

については、全体として前半よりも高い成長率を設定した。これは①各産業分野の成長の積み上げとともに、②目標とすべき九江市全体の経済構造の変化にむけて必要とされる各産業の成長量と、③前半の10年間の集積による相乗効果を考慮した結果である。

前半10年間の成長は、第二次産業主導である。1990-2000年の年平均成長率は、第一次産業5.1%、第二次産業11.1%、第三次産業6.8%と設定した。国民総生産額でいえば、第一次産業は1990年の19億1千万元から2000年には31億5千万元、第二次産業は12億7千万元から36億5千万元、第三次産業は9億1千万元から17億7千万元へと拡大する。

後半の10年間は、第二次産業に加えて第三次産業の成長が大きく伸びる構造である。2000-2010年の年平均成長率は、第一次産業4.0%、第二次産業12.1%、第三次産業11.7%と設定した。国民総生産額でいえば、第一次産業は2000年には46億6千万元、第二次産業は114億7千万元、第三次産業は53億4千万元に拡大する。

図表2-10 市域全体の国民総生産の推移（1980-1990）と経済フレーム設定値（2000-2010）



b. 九江市区

九江市区については、1990-2000年の間に11億2千万元から29億4千万元（1990-2000年平均成長率10.1%）、2010年には1990年の8.6倍にあたる96億2千万元（2000-2010年平均成長率12.6%）に成長することを想定した。1990-2010年の20年間を通じて、第二次産業と第三次産業が両輪となって成長をひっぱり形となっている。

1990-2000年の市区部の成長率10.1%は、同時期の市域全体の成長率7.6%にくらべて高い。これは、①市区部については第三次産業の成長が市区外よ

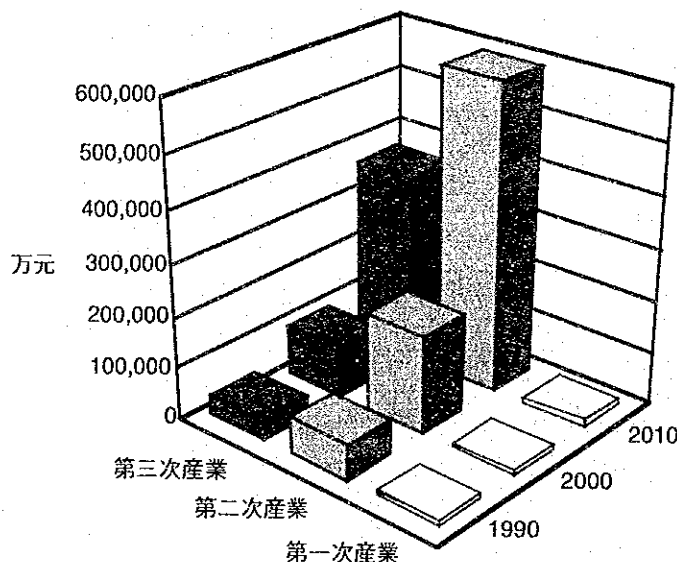
りも早い時期から進行する、②市区部のほうが第二次産業、第三次産業の労働生産性の向上が早い、という前提を置いているからである。

一方、市区内の経済成長の時期的配分については、市域全体の場合と同様に後半部（2000-2010年）の10年間に相対的に高い成長率を設定している。これは、①各産業分野の成長の積み上げ、②目標とすべき市区の経済構造の変化にむけて必要とされる成長量と九江市全体の構造変化・成長量とのバランス、③市区経済の成長量と市区が吸収可能な非農業就業者数とのバランス、④前半の10年間の集積による相乗効果、を考慮した結果である。

以上の前提から、各産業別の年平均成長率は、1990-2000年では第一次産業3.1%、第二次産業10.4%、第三次産業10.1%と設定した。後半の10年間は、第三次産業の成長が第二次産業以上の速度で大きく伸びる構造である。2000-2010年の年平均成長率は、第一次産業3.0%、第二次産業12.1%、第三次産業14.0%と設定した。

国民総生産額でいえば、第一次産業は1990年の5千3百万元から2000年には7千2百万元、第二次産業は7億元から19億元、第三次産業は3億7千万元から9億7千万元へと拡大する。さらに2010年には、第一次産業は9千7百万元、第二次産業は59億3千万元、第三次産業は36億元へと拡大する。

図表2-11 市区国民総生産設定値の推移



(2) 経済成長に伴う構造変化

以上の各産業の生産額の量的変化を、構造変化という側面からみると以下ようになる。構造変化については経済フレームの意図するところを明確にするために、市区と市区以外の地域の対比という観点から説明する。

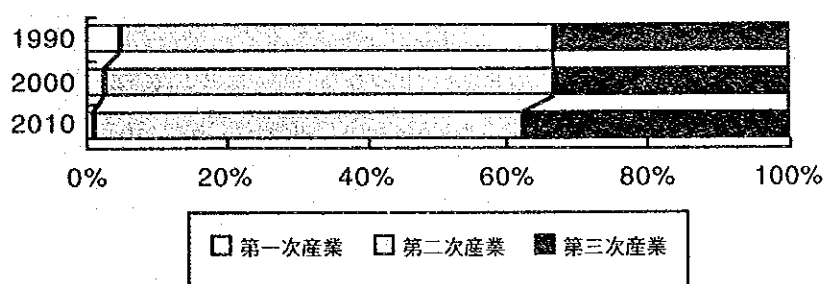
a. 九江市区

市区部については第二次産業が成長する一方で、第三次産業の比重が次第に高まるという方向で部門構成の変化が進む。

成長の両輪である第二次産業と第三次産業が市区国民生産に占める比率は、第二次産業が1990年の62%から2000年には64%に上昇するものの2010年には62%に低下する横這いであるのに対して、第三次産業は1990年から2000年の期間では33%の水準に留まるものの、その後は比重が高まり、2010年には37%にまで上昇する。これは、経済フレームの大枠として設定した流通拠点都市としての九江市区部の発展というイメージを第三次産業への重心の移動という形で現わしている。

他方、市区部における第一次産業生産の比率は1990年でもすでに5%と小さいが、他の部門の高成長が進展するにしたがって2000年には2%、2010年には1%にまで低下する。

図表2-12 設定した市区経済の構造変化

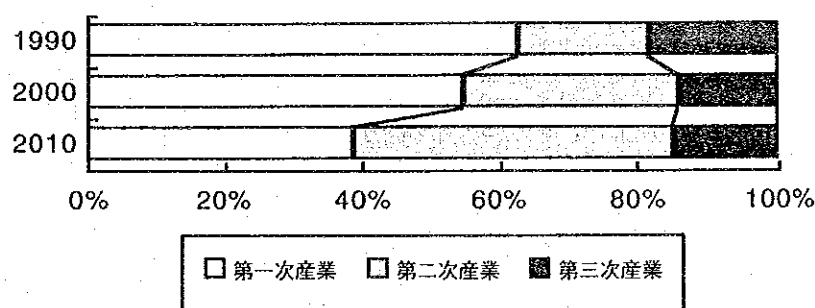


b. 九江市区以外の地域

市区以外の地域では1990-2010年の間に第一次産業から第二次産業へと大きく経済の重心が移動する。市区外における第一次産業生産の比率は1990年の63%から2000年には55%、2010年には39%にまで低下する。他方、第二次産業生産の比率は1990年の19%から2000年には31%、2010年には47%に上昇する。

これは、九江市全体として大きな成長を設定した第二次産業の立地を積極的に市区以外の地域的拠点に分業・分散するという前提を数量化したものである。その結果、九江市全体の第二次産業生産の中で九江市区と市区以外が占める比重は1990年の市区55.2%、市区外44.8%から、2010年には市区51.7%、市区外48.3%へと変化する。

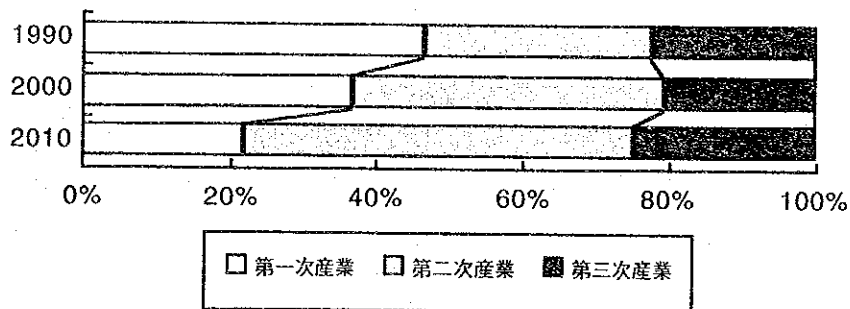
図表2-13 設定した市区以外の地域の経済構造変化推移



c. 九江市全体

九江市全体の経済構造変化は、上記の市区部と市区外の構造変化の加重平均値となる。大枠としては1990-2010年の間に第一次産業から第二次産業へと経済の重心が移動する。第一次産業生産の比率は1990年の47%から2000年には37%、2010年には22%にまで低下し、第二次産業生産の比率は1990年に31%、2000年に43%、2010年には53%に上昇する。第三次産業については、1990年に22%、2000年に21%、2010年には25%という水準で推移する。

図表2-14 設定した九江市区全体の経済構造変化



2.2. 人口フレームの設定

人口フレームの設定値は、以下に示す要約表のとおりである。

図表2-15 人口フレーム要約表

(万人)	1990	2000	2010	構成比			年増加率(%)		市全体に占める割合		
				1990	2000	2010	1990 -2000	2000 -2010	1990	2000	2010
九江市全体の人口	405.2	447.3	494.1	100	100	100	1.0	1.0			
非農業人口	71.2	103.0	160.0	18	23	32	3.8	4.5			
農業人口	334.0	344.3	334.2	82	77	68	0.3	-0.3			
九江市全体の就業人口	207.4	230.1	263.9	100	100	100	1.0	1.4			
第一次産業	144.4	134.0	104.0	70	58	39	-0.7	-2.5			
第二次産業	28.8	51.7	79.6	14	22	30	6.0	4.4			
第三次産業	34.1	44.5	80.3	16	19	30	2.7	6.1			
九江市市区人口	42.4	61.4	100.0	100	100	100	3.8	5.0	10.5	13.7	20.2
九江市市区在籍就業人口 (在籍人口の52%)	21.7	31.4	51.2	51	51	51					
九江市市区内総就業人口	33.3	50.1	75.0	100	100	100	4.2	4.1	16.1	21.8	28.4
第一次産業	4.3	5.8	4.8	13	12	6	3.0	-2.0	3.0	4.4	4.6
第二次産業	14.6	23.6	33.4	44	47	45	4.9	3.5	50.6	45.6	42.0
第三次産業	14.4	20.7	36.9	43	41	49	3.7	6.0	42.1	46.5	45.9
市区内総就業数と在籍者 就業数のギャップ (流動人口)	11.6	18.7	23.9	35	37	32	4.9	2.5	3.8		
九江市市区以外の総就業 人口	174.1	180.1	188.8	100	100	100	4.3	5.6	83.9	78.2	71.6
第一次産業	140.1	128.1	99.3	80	71	53	-0.9	-2.5	97.0	95.6	95.4
第二次産業	14.2	28.1	46.2	8	16	24	7.0	5.1	49.4	54.4	58.0
第三次産業	19.8	23.8	43.4	11	13	23	1.9	6.2	57.9	53.5	54.1

2.2.1. 人口フレームのイメージと九江市区の位置づけ

(1) 想定した人口フレームの構造（都市農村部門間の人口移動）

人口フレームの構造は、調査対象地域である市区における人口の動向を中心に検討されている。基本的な方向としては、次の四点を念頭に置いた。

- ①経済フレームで設定された経済規模を担うのに十分な水準まで人口集積が高まる。
- ②農村部門から都市部門への就業人口移動が中心（全国的な趨勢でもある）。
- ③就業人口移動による都市部門と農村部門の格差拡大の緩和。
- ④経済フレームの成長が後半期待型であること、また都市基盤整備にある程度の時間が必要であることを考慮して、人口フレームも後半加速型。

(2) 人口フレームと経済フレームのリンクの設定

人口フレームは以下の前提によって経済フレームとリンクしている。

- ①経済フレームで設定した経済成長・構造変化・労働生産性から導出される地域別・産業部門別の就業人口構成をベースとする。他方、居住地域による戸籍上の人口構成区分は、別系列の変数として扱う。たとえば、周辺地域の市区部への合併等による人口の増加は、形式的な都市戸籍人口の増加であり、経済成長・構造変化等とは基本的に独立した変数である。したがって経済フレームとの直接的な関連性は考慮しない。
- ②市区部での非農業部門就業人口の増加への対応は、フレームの設定上は市区部への人口移動（社会増）として反映する。人口の自然増は、最近の傾向を単純化した所与の定数として扱う。
- ③経済構造から算出される就業人口と市区戸籍人口から算出される就業人口のギャップは、便宜的に流動人口として扱う。
- ④市区部の都市インフラ整備の進展から考えて現実的な都市人口増加率を設定する。目安として市区内居住（戸籍のある）人口の増加率の上限を5%とした。

2.2.2. 人口移動の量的・時間的構成と構造変化

(1) 人口移動の量・速度

以上の諸点から、人口移動の量と速度は以下のように設定された。

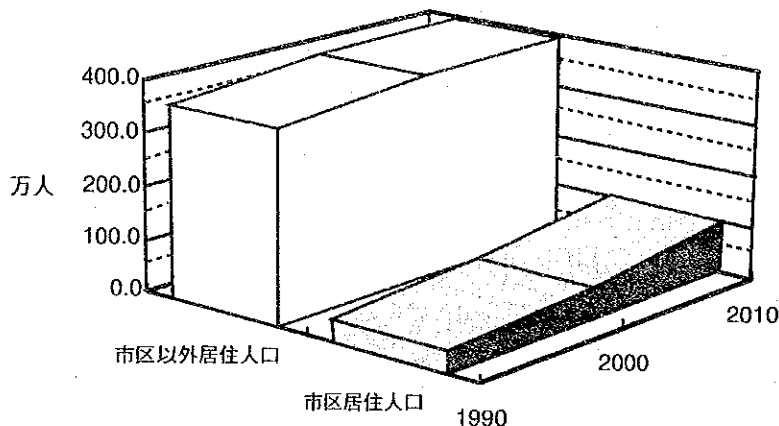
九江市全体の人口は、1990年の405万人から2000年には447万人、2010年には494万人に増大する。純増加率は、年平均1%の水準で均衡状態が続くと仮定している。

九江市区は、居住人口（戸籍）ベースで1990年の42.4万人から2000年には61.4万人、2010年には100万人に増大する。年平均増加率は、1990-2000年が4.1%、2000-2010年が5.0%と設定されている。このうち、自然増加率については、やはり年平均1%で均衡状態が続くと仮定している。したがって、移

動による純社会増は、1990-2000年の間に年平均増加率3.4%で16万人、2000-2010年では同4.3%で33万人、20年間の合計で49万人と設定されている。

つまり、トータルで見れば、九江市全体の人口純増加分にあたる90万人のうち、60万人（移入による増加分49万人）は九江市区が吸収し、残る30万人を市区以外の地域が吸収することになる。

図表2-16 設定した九江市居住人口の推移



(2) 就業人口構造の変化

就業人口構造の変化は以下のように設定されている。

九江市全体の就労人口は、1990年の207万人から2000年には230万人、2010年には264万人に増大する。

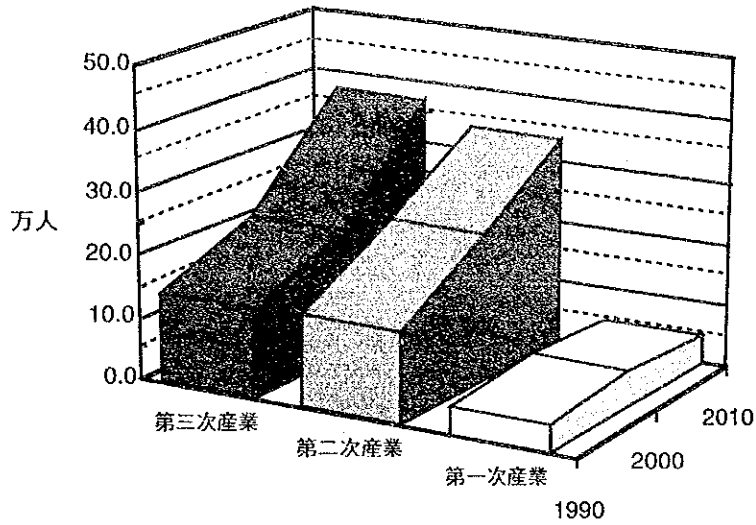
a. 九江市区

経済フレームで設定された経済規模・経済構造変化および労働生産性等から算出すると、九江市区の就業人口構成は、第一次産業は1990年の4.3万人から2000年には5.8万人に増加した後、2010年には4.8万人に減少する。第二次産業は1990年の14.6万人から2000年には23.6万人、2010年には33.4万人に増加する。第三次産業は1990年の14.4万人から2000年には20.7万人、2010年には36.9万人に増加し、就業者数では最大の比重を占めることになる。全産業合計の就業人口は1990年の33.3万人から2000年には50.0万人、2010年には75.0万人に増加する。

一方、九江市区居住人口（戸籍）と就労人口／人口比率をもとに算出される市区在籍就労人口は、1990年で21.7万人、2000年で31.4万人、2010年で51.2万人にすぎない。先の経済規模から算出した就業人口とのギャップは、1990年で11.6万人、2000年で18.7万人、2010年で23.9万人となる。このギャップを便宜的に流動人口と呼ぶが、フレームの中での定性的な位置づけは今後の検討課題である。

位置づけの例としては、農村からの臨時雇い労働人口、九江市区周辺地域や長江対岸の小池地区等からの通勤就業人口（2010年で5万人規模ぐらいまでは現実的）等がありうる。

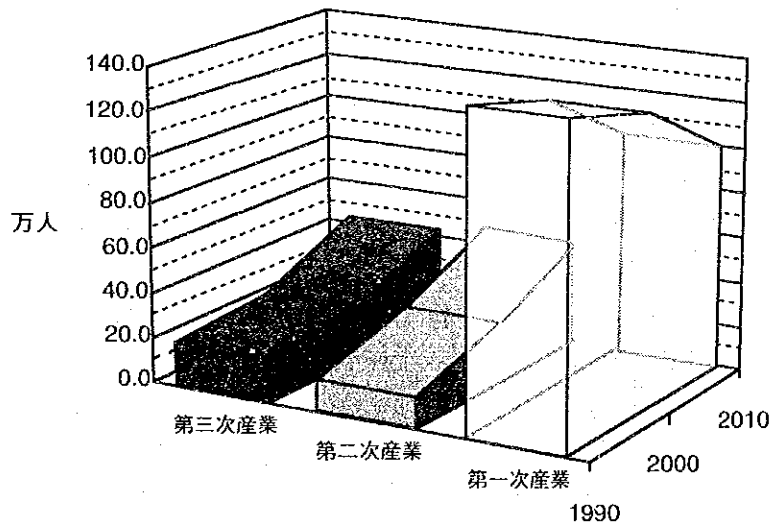
図表2-17 市区就業人口構成の変化



b. 九江市区以外の地域

市区の場合と同様に、経済フレームで設定された経済規模・経済構造変化および労働生産性等から算出すると、九江市区以外の地域における就業人口構成は、第一次産業は1990年の140.0万人から2000年には128.1万人、2010年には99.3万人に減少するが、いぜんとして就業者数では最大の比重を占めることになる。第二次産業は1990年の14.2万人から2000年には28.1万人、2010年には46.2万人に増加する。第三次産業は1990年の19.8万人から2000年には23.8万人、2010年には43.4万人にまで増加する。全産業合計の就業人口は1990年の174.1万人から2000年には180.0万人、2010年には188.8万人に増加する。

図表2-18 市区以外の就業人口構成の変化



2.3. 九江市経済主要部門の成長の条件—経済フレーム設定の定性的な前提

2.3.1. 農業部門

(1) 基本的な認識

農業部門は、生産額でも就業者数でも九江市最大の生産部門である。他方、以下のような制約要因から生産絶対量の大幅な増加は期待できない。

- ①地形的に農地の外延的拡大はすでに限界に達している。
- ②農地对農業従事者の比率はすでに飽和状態に近づきつつあり、余剰労働力が存在すると考えられる。
- ③したがって、農業就業人口の増減は、農業生産総量のファクターにはならない。

また、現在のように労働力供給過剰の状態にある場合は、機械化も生産総量変化のファクターにはならない。農業部門の機械化は、他の部門への就業人口移動が進行し、労働供給過剰が解消された後の課題となる。

(2) 想定した成長率

以上の諸点を念頭に置き、次項で詳述する成長の条件を勘案すると、九江市10年計画で設定されている、①2000年の農業総生産41億元（中間材の重複分を差し引いたGDP換算で31億4千万円）、②1990-2000年の年率4%成長、という目標を経済フレームに反映し、その後の2010年までの期間もほぼ同様のレベルと想定するのが妥当である。

(3) 成長の条件

物理的な生産量増加に限界がある一方で、人民公社の解体以後、農業従事者個人の段階における土壌保全・生産意欲そのものは強まっている。この意欲が、所得増加につながるためには、まず生産者段階での付加価値（利益分）を大きくし、さらにその付加価値を所得として実現する機会を増やす必要がある。

具体的に言えば、

- ①農作物を付加価値の高いもの（都市需要をねらった野菜・果実等）に転換すること、
 - ②生産者が農産品を商品化しやすい流通経路を物理的・制度的に整えること、
- である。

上記2点は、いずれも農業生産をとりまく外部的要因としての交通・流通システムの物理的・制度的整備が非常に重要である。すなわち、農業部門の成長(作物の多様化・商品化)は、需要地へのアクセス改善が鍵である。たとえば、綿工場等の農産品加工工場において原料供給が不足するという問題が指摘されている。その原因は、マクロな生産総量の不足というよりも、むしろ綿花等の集荷能力の低さにある。多くの農業生産物がアクセスの悪さのために商品化される機会を失っている。すなわち、商品化機会の増加→契約生産比率の拡大→農産品付加価値の上昇→所得上昇、という流

れが実現されていない。

他方、肥料等の農業投入物の使用量の拡大も、長期的に見れば所得上昇の重要な要素である。しかしながら、投入物の量は逆に現在の所得の低さによって制限されている場合が多い。したがって、まず現状の投入物量によって所得上昇をはかり、それを原資として投入物量を着実に増加させて生産量拡大につなげるという段階をふむと考えるのが現実的である。

2.3.2. 製造業（工業）部門

工業部門については、以下にあげるのはごく要点のみとし、詳細な分析・フレームの設定については、「第4章工業計画」を参照されたい。

(1) 基本的な認識

九江市の経済的集積を高め、九江市経済の構造変化のための地力を蓄える原動力である。

一方、①企業所有形態の再編・強化、②企業育成と経営体質の強化、③資本生産性と労働生産性の向上、④総合的な都市開発と産業基盤整備の調和、等といった課題がある。

(2) 成長率の設定

基本的に8.5計画と九江市10年計画に設定された生産目標値をベースにして検討されている。

上記課題への取組を前提とし、八里湖地区などへの新規投資による拡大、労働生産性の改善（現存工場の生産性改善、新規工場の資本集約化等）を勘案し、九江市工業全体のうち製造業で1990-2000年に11.4%、2001-2010に12%の成長率を見込む。

2.3.3. 流通・社会サービス部門

(1) 基本的な認識

繰り返し強調されている流通拠点都市としての九江市区の発展とは、第三次産業の発展にほかならない。一方、経済構造全体を市場経済型に変化させることが第三次産業成長の必須条件である。構造変化についての基本的認識は、以下の5点である。

- ①九江の地理的優位性をもっとも発揮しうるのは第三次産業（特に流通部門）である。
- ②第三次産業の拡大と市場経済の進展は表裏一体の関係にある。中国経済において第三次産業のシェアは、市場経済の進展度をあらわす指標である。
- ③第三次産業のポテンシャルを伸ばすためには、現状では生産単位ごとに細分化されている流通・サービス市場を一体化し、労働者一人一人が独立した最終消費者となる必要がある。