

それが、どこへむかって（どこに着地点を求めて）、どのようなチャンネルを通りながら実態化し、制度化されていくのか。さきにふれた東大出版会の「UP誌」の私の小論のタイトルのように、中国は「壮大な実験——改革・開放」をすすめている。その動きについて、われわれは細大もろさず正確に理解し、そのすすむ方向と動因を「科学的」に明らかにすることが、21世紀にむかって極めて重要だと、しみじみ感じ入っている。

## 上海・浦東新区見学記

黒田彰三

北京から空路上海に着いたときの印象は「明るい」と言うことである。北京の都心部及びその周辺地区は非常な勢いで古い建物が取り除かれ、道路整備とビル建設が進んでいた。黄河の砂と共に建設工事に伴う砂埃で少し不愉快な思いをしていたが、おなじ建設工事がさかんに行われている上海では余り不快ではなかった。上海上空からの景色は、のどかな田園風景で目の休まるものであった。空港らしきものを機内から見るができず、田園の中に不時着でもするのはと小生は心配してしまった。万里の長城を見学したときに通った北京近郊の農村と比較するとはるかに豊かな感じがした。長江（揚子江）の恵みと温暖な気温に依るものであろう。また空港内の施設だけでなく、人々の服装も明るく、動きにも落ちつきを感じた。日本人にも大変馴染みがある都市のせいか、北京にいたときの緊張感が溶けていく感じであった。しかし首都と商業都市の違いはあった。どんなに工業や商業が発展していても首都には独特の雰囲気がある、と小生は思う。東京、ロンドン、パリ、ソウル、台北程度しか体験していないが、緊張感或いは「都市の格」と言えるようなものを感じる。但し日本の場合には東京だけでなく、京都も含めてである。何故、それを感じるのか理由はまだわからない。

上海を案内してくれた、上海社会科学院の邵力群氏は我々との会話で「北京」と言うとき半ば軽蔑的なニュアンスを含んでいるような話ぶりであったのが強く印象に残っている。北京の中国国内での物理的な位置や政治的要因を考えると上海のような「華やか」で「先端に行く」都市にはなれないのはやむを得ないと思う。

上海市について物理的規模は次のとおりである。

面積： 745 km<sup>2</sup> （東京都区部と川崎市を合わせた大きさ）

人口： 1,300 万人

人口密度：10,464 人/km<sup>2</sup>（東京区部が約13,000人/km<sup>2</sup>）

何時の時代でも大都市への人口流入は自然の流れであり、その事から生じる問題の解決にどの為政者も或いは政府も常に頭を悩ましている。上海もその例外ではない。改革・開放政策によって中国の経済活動が世界の注目を浴びていることは周知の事実である。経済活動が活発に行われている地域へ周辺の農村から就業機会を求めて流入してくる人が増加するのは当然であるし、他の近隣の中小の都市からもより大きなビジネスチャンスを求めてさまざまな業種の人が入り込んでくるのである。そのような人々の要求を満たし、かつ中国全体としても経済活動を活発にするためには、上海での都市的施設の充実が急を要する問題になるのである。「都市上海」が十分な機能を果たすためには種々の施設、産業基盤と呼ばれる「生産関連社会資本」や社会的共同消費手段と呼ばれる「生活関連の社会資本」を適切に調え建設しなければならない。もしそれができなければ、経済活動がスムーズに行われただけでなく、人々の生活も不便・不快なものとなり、社会不安が生じる。その解決のために考えられたものの一つが「浦東新区」の建設である。上海は大きく浦東と浦西に分けられる。長江の支流である黄浦江を挟んで西と東になる。上海市の中心的部分は浦西である。浦西地区の人口密度は37,000人を超えている。浦東地区のそれは3,100人で狭山市とほぼ同じである。日本全体では320人位なので、上海の人口密度がいかに高いかが解るであろう。しかも人口流入がまだまだ続いているのである。当然に交通混雑、大気汚染、騒音、失業、犯罪と言った種々の「都市問題」が発生する。それへの対策が必要になる。このために考えられたものの一つが「浦東新区」の建設である。しかしこの浦東新区は単なる衛星都市（ベッドタウン）の建設ではない。経済発展を狙った戦略的な新都市建設である。

浦東地区建設にいたる歴史的な経緯は大体以下のようなものである。先ず文化大革命による混乱がほぼ完全に終わり、鄧小平が復権した1982年頃に、浦東開発構想が立案される。そして1985年に、国務院が新市区建設の計画を策定するように指示し、「上海城市総体規画方案」が策定され、1986年に国務院の批准を得ている。しかし1989年6月4日「天安門事件」が発生して、諸外国からも大きな非難を受けて一時この計画の実行も遅れた。しかし1990年に「関干浦東開発的請示」を上海市党委員会と市政府が党中央と国務院へ提出して、国家プロジェクトとして承認された。このときから「開発浦東・開放浦東」政策が始まる。

そして国家的規模では「社会主義市場経済」の導入が1992年10月「第14回全人代」で決定された。価格メカニズムと自由競争による経済活動とイデオロギーとしての社会主義による国家再建事業の本格的開始になるとも言える。1990年代に入って上海の役割の増大が生じている。1980年代は中国の地域開発が進んだ。その「牽引車」の役は中国政府の地域開発政策

でありプッシュの役は周辺諸国が沿海地域に強い投資意欲を持っていた事であろう。全国土を均等に開発、発展させることはできない。立地条件の違い、産業構造の変化から特定の地域が格別に発展することはやむを得ない。日本でもかつて選択した「地域間不均衡発展戦略」を採用して、中国も経済特区、開放都市、開放地域を戦略的に進め、自己完結型産業構造から貿易中心型構造へ変化させ、近代化を進めている。これによって経済近代化が加速されることは確かであろう。対外貿易の拡大が急務であり、そのための技術の吸収と輸出産業育成の役割を担える地域として「上海」が最も期待されているのである。貿易中心構造に変えるために、外資を誘致し得るに足るインセンティブと環境の整備が急がれている。海外市場のアクセスに便利であり、海外華僑との強いネットワークの利用の点からも「上海」が有利な立地条件にあることは明白である。

浦東地区建設のための開発・整備の期間はおよそ三段階に分けて進められている。

第一段階（1991-95）計画策定。環境整備，交通運輸関連整備。外資導入の条件づくり。

第二段階（1996-2000）市政の公共インフラ建設中心。道路，交通施設の建設を引き続き行う。

第三段階（2000年以降20-30年以上）全面的開発段階。国際的な開放経済の都市にする。

現在は第一段階の終期といえる。交通運輸関連整備の一環として公共輸送機関としての「地下鉄」の建設が行われていた。北京や台北もそうであったが、日本のように地上の環状鉄道は建設されていない。建設費は地上の方が安価と思われるのであるが、地下鉄優先の理由は良く解らない。おそらく「都市化」が先に進み、土地取得が困難になったのではないかと思われる。しかし北京でもそうであったが、広い道路の多くは、自動車道路と自転車道路及び歩行者用の3区分にきちんと区別されていた。安全の上からは非常に配慮された作りかたである。このことから考えると地上は個人的利用を重視した交通機関の建設ということになるだろうか。

最も発展が期待され、投資が重点的に行われている、浦東新区の内部の主要な地区は五つに区分されている。

陸家嘴金融貿易区	6.8 km <sup>2</sup>	商業貿易センター
金橋輸出加工区	9.5 km <sup>2</sup>	輸出志向型産業
外高橋保税区	10.0 km <sup>2</sup>	倉庫区，中継貿易区，輸出加工区，
張江科学技術区	17.0 km <sup>2</sup>	マイクロエレクトロニクス，コンピュータソフト， 通信機械，新素材など。

この5区分から明らかなように、「浦東地区」は単なるベッドタウンではない。これから

の中国経済発展のために中心的な役割を果たす産業を中心に新たな就業機会を積極的に作り出す計画を持つものである。欧米や日本などの先進資本主義諸国の経済的發展を導いたいわゆる重厚長大型の自動車産業や製鉄業の立地は考えず、主としてソフト化・サービス化・情報化と言った世界の先端をいく産業（軽薄短小型産業ともいわれることがある）を積極的に立地させようとしているのである。

気になることは、労働者の育成すなわち学校教育施設の充実への配慮が不足しているのでは無かろうかという点である。外国の技術・知識を導入する能力を持つ労働者を育成する必要があると思う。単に技術だけでなく、法律や経済の知識を身につけている労働者の育成は大変に重要な問題である。一部のエリートは欧米の大学に留学しているようであるが、中堅及び底辺の労働者に対する教育も重要である。

土地利用においては地帯別土地利用制（ゾーニング）が採用されている。案内して下さった邵力郡氏に、小生が興味を持っていた、「居住地区」の内部の土地利用、例えば欧米流の「近隣住区」の考えに基づく街造りなのか、中国独自の考えに基づく街造りなのかに関しては明確な答えは得られなかった。もちろん邵力郡氏がその専門家でなかったこともあるが、そこまで未だ計画が進んでいないとも思われた。居住環境の向上が「地域開発」の主要目的であるとすれば、その点は軽視できない問題である。

浦東新区（Pudong New Area）全体の主な指標を示す。

面積： 350 km<sup>2</sup> （函館市に相当）

人口： 110万人 （川崎市に相当）

人口密度： 3,143人/km<sup>2</sup> （奈良市に相当）

上海の中心部である浦西との交通機関による結合の重視も含めて、「十大インフラ整備」が行われている。それらは次のとおりである。

- 一 南浦大橋の建設（浦西地区と浦東地区と結ぶもの）
- 二 楊浦大橋 （同上）
- 三 楊高路の拡張工事
- 四 内環状道路の浦東区間工事
- 五 外高橋新埠頭
- 六 浦東ガス工事第二期工事
- 七 電話通信施設
- 八 凌橋浄水場
- 九 合流污水处理

## 十 外高橋発電所

産業基盤整備が中心であることは一目瞭然である。見学に行った日に、行き違いがあって現地の担当者からの説明や案内ビデオを見るができなかったのは大変残念である。又現地をバスで廻って見たのであるが、建設工場の現場は工事関係者が休みの日だったのか実際に建設している状況を目にすることはできなかった。近代的な建設機械と工事労働者の働いている状況、特に安全対策などが気になったが見ることはできなかった。中国の労働者が苛酷な労働に苦しんでいる姿はよく聞かされる。最近でもユン・チアン著「ワイルド・スワン」(土屋訳 講談社 1993年)に描写されている。

日本企業も既に数社浦東に進出している。我々が見学できたのは94年1月から生産開始している「上海日立電器有限公司」の工場で、主として「エアコン」用のモーターを生産しているところであった。技術部門は日本人が担当し、管理、経理部門は中国人の担当になっている。その製品は近くに立地している「シャープ」の工場に殆ど販売するそうである。中国の人の安い労賃を利用して日本の企業が利潤をあげている姿を見て、かなり申し訳ない気持ちになったのは私だけだろうか。売り上げは順調で、更に機械・設備を導入して生産の拡大を図る計画を持っていた。



上海日立電器有限公司の工場内＝古川団員撮影

日本人従業員の住む地区は大体限定されているようである。これは中国以外の海外の諸国においてもそうであるが、日本人同士は狭い範囲に居住して、「集積のメリット」を享受している或いは作り出しているようである。12,000人ほどの在留邦人は所属する企業に関係なく同一或いは近隣のアパートに住んで、子供も同じ学校に通わせているようである。私が10年ほど前に体験した英国での生活でも「証券会社」「電気会社」「洋服店」などの「駐在員」や「現地法人」の日本人が特定の狭い地域内で居住していた。無論それに伴う「情報交換」「言語」「食料」「医療」や「日本の書籍、ビデオの貸借」などでのメリットはあるが、現地の人との交流が少なくなり非難を受けることも多いようであった。しかし上海の場合はまだその種の問題は発生していないと聞いた。更に「海外生活時の人脈」を生かして、日本に帰国後独立して成功している人も欧米諸国の場合はしばしばあるときいたが、この点でも上海では未だそこまでは行っていないようである。

翌日「蘇州」で古運河から見た光景が忘れられない。私事で恐縮ですが、郷里の岡山に旭川が流れていて、小さい頃泳いだり、舟遊びしたのですが、今から40年位前の川岸の状況と古運河の一区域の川岸はそっくりであった。良い悪いの判断はできない。岡山の川と川岸は



蘇州の古運河で生活する人々＝古川団員撮影

綺麗になったが、泳ぐこともできなければ、川岸を散歩することもできない。魚を釣ることもできないのである。ただ川が流れているだけである。上海も発展することが好ましいが、自然環境に人間が親しみ難い都市は建設して欲しくない。近代化を急ぎ過ぎて、大切なものを忘れて不便で不安定で人間味のない都市を建設しているのではないかと不安に思われてならない。

## 上海の都市構造の変化 ——浦東開発地区を訪ねて——

福島 義和

### はじめに

ロンドン、パリ、そしてニューヨーク。これらの都市は資本主義経済が高度に発展した産業国家の代表的な都市であると同時に世界都市 global city の代表でもある。しかし、1990年代になって第三世界のメガシティ化が加速するなか、特にアジアの都市が注目されている。21世紀にはアジアの台頭する都市が東京を追い越す日が来るのだろうか。

### 1. 中国のテイクオフへの戦略拠点；1,300万人の上海

農村や地方からの民工潮のために人口1,300万人余に急激に膨張した大都市上海は、単なる一発展途上国のメガシティからグローバルシティになりえるのだろうか。

2年前の中国画報<sup>(1)</sup>の長江流域報道シリーズ「建設と開発を速める長江経済ベルト地帯」のなかで、中国経済の態勢を次のように「曲った弓や長い矢」にたとえている。

「曲った弓」は経済特別区と沿海開放地区を、「長い矢」は、黄金水路の長江を、それぞれ指しているが、曲った弓を引いて矢を射てこそ中国という竜は、はじめて天に向けて飛翔するだろう。もし1970年代の末から1980年代の初めにかけて行った経済特別区の設立及び14の沿海都市の対外開放が、長年間にわたって閉鎖していた中国の世界に門戸を開いた探索や試みとすれば、1990年代に行った長江流域の開発・開放は中国経済が世界に向けて歩きだした重要な第一歩であり、この見地から言えば、後者は前者よりさらに重要である。