

中国における産業基盤投資の地域配分

—高度成長期日本との比較—

藤 井 信 幸

1. はじめに
2. マクロ経済計画と地域開発
 - 2-1 先富論から共同富裕論へ
 - 2-2 西部大開発
 - 2-3 プロジェクトの内容
3. 産業基盤投資の地域配分
 - 3-1 統計データ
 - 3-2 地域配分
 - 3-3 回帰式
 - 3-4 回帰分析の結果
4. 日本における産業基盤投資の地域配分
5. おわりに

1. はじめに

経済成長に伴って都市化が進行することは周知の事実であるが、これは都市が「国家経済の成長エンジン」（世界銀行 [2003]、p. 204）の役割を果たすからである¹⁾。すなわち、需要が多く多数の取引者同士が近接している都市では、輸送コストや取引相手の探索・交渉といった取引コストが節約される。それゆえ、諸資源の地理的移動に対する制約が少なければ、必然的に多くの産業が集中して都市成長が進むとともに、一国全体の経済成長も促されるのである。

このような産業立地の一般的な傾向が存在するため、公共投資、特に産業基盤投資の重点を大都市に置きその成長を人為的に推進することは、経済開発を推し進める即効的な戦略の一つと考えられる。しかし、そうした戦略は、所得や雇用機会の地域差の拡大を伴うことが多い。クズネットスの

1) 各国のマクロ・データを利用した飯味 [2004] によれば、都市化率に対する1人当たり経済成長の弾力性は2.71で、また、都市化率に対する貧困率の弾力性は-0.34である (pp. 15-16)。こうした都市化率と貧困率との負の相関関係は、特に東アジアで顕著である。この事実は、都市化が都市貧民層のみならず、出稼ぎ農民による送金などを通じて農村における貧困の削減にも寄与することを示唆している。

逆U字曲線が教えるように、成長が持続すればやがて地域間格差が縮小するとしても、そこに至るまでは格差の拡大を甘受しなければならないのである。そうした地域間の不均衡成長を回避しようとすれば、都市ではなく農村や山村などの低所得地域に公共投資の重点が置かれねばならないが、それでは都市の産業基盤の不足を招き一国全体の成長が抑制される恐れがある。本稿の目的は、成長著しい1980年代以降の中国の産業基盤投資の地域配分を、高度経済成長期の日本と比較しながら検討し、このような経済成長と地域間格差の間の厄介なトレード・オフ問題に対する中国の政策的対応の特徴を明らかにすることにある。

高度経済成長期と呼ばれた1950年代から1970年代初頭にかけての日本では、成長を促すために東京、名古屋、大阪など太平洋・瀬戸内海沿岸の大都市を連ねるベルト状の工業地帯の形成が企図され、このベルト地帯に公共投資が集中的に配分された²⁾。日本の高度経済成長期に匹敵する躍進を続けているのが中国である。日本の高度成長と1980年代以降の中国の経済成長に、活発な投資活動や旺盛な貯蓄意欲など共通点が存在することは指摘されているが（南 [2004]、pp. 4-6）、公共投資の地域配分に関しても、1980年代以降の中国には、高度成長期の日本との共通性が少なくない。

第一に、高成長の初期段階ではインフラ整備の遅れが成長の“ボトルネック”となったため³⁾、大都市ないしその周辺の産業基盤の整備に重点が置かれたことである。日本の「太平洋岸ベルト地帯構想」と同様に、中国でも「沿海地域発展戦略」が提唱され、経済条件が相対的に優れた東部沿海地帯が優遇された。第二に、両国ともそうした公共投資の地域配分に関する政策方針がやがて修正されたことである。日本では1970年代初頭に「日本列島改造論」が提唱されブームを呼んで以来、地域間の均衡発展を目指して後進地帯の産業基盤整備に重点が置かれ続けた⁴⁾。他方、中国では1990年代末に「西部大開発」が掲げられ、沿海地帯の発展を内陸部に波及させる戦略が現在展開されつつある。

このように持続的な高成長のなかで似通った政策を展開した両国だが、政策方針がまったく同一であったとまでは言い難い。とりわけ西部大開発と称する一連の政策ないし計画は、西部を東部の原料・エネルギー供給地にとどめる可能性や（大西 [2004]）、国家主席に就任した江沢民の政治的権威を確立するためのスローガンという側面があり（佐々木 [2001]）、1970年代の日本ほど明確に政策軌道が修正されていないように見える。とはいえ、先行研究が中国の公共投資の地域配分に定

2) 太平洋岸ベルト地帯構想が実現する政策過程については藤井 [2004] を参照。また、片岡 [2003] は、1955～71年に、公共投資が限界生産性の高い大都市圏に優先的に配分され、それ以後1980年代前半までは限界生産性の低い地方圏への配分が優先されたことを明らかにしている。

3) 1990年代半ばまでの中国のインフラ整備がボトルネック解消のための「後追い型」となっていたことについては、王 [1996] を参照。

4) 1972年に登場した日本列島改造論は、地価の高騰やオイル・ショックのために実行に移されなかったが、世論が列島改造論を強く支持したため、その後の公共投資の地域配分は、地方圏に重点を置くようになった。藤井 [2004] 参照。

量的検討を十分に加えてこなかったため⁵⁾、ただちに、そのように断定できるわけではない。そこで本稿では、公共投資のなかでも経済開発に対する寄与の大きい鉄道、高速道路、発電所などの産業基盤投資の地域配分の政策意図を、高度成長期の日本と比較しながら定量的に検討し、西部大開発開始以前と以後における政策基調の変化の実相を具体的に明らかにしたい。

2. マクロ経済計画と地域開発

2-1 先富論から共同富裕論へ

東部沿海地帯は、周知のように北京、天津、青島、南京、上海、杭州、福州、広州と中国の代表的大都市が連なる先進地域である。しかし毛沢東時代には、この沿海地帯よりも内陸部の開発に力が入れた。一つの目安として基本建設投資（拡大再生産のための政府投資）の地域配分を見ると、第1次5ヵ年計画（1953～57年）から第3次5ヵ年計画（1966～70年）までの間に、東部地区が37%から27%まで引き下げられたのに対して、西部地区は18%から35%まで上昇した（庄 [1996]、p.175）。同時に、東部の工業生産のシェアも低下した。1952年に68%であったのが、1978年には60%となってしまったのである（中国国家统计局国民经济総合統計司 [2003]）。1950年代～70年代には、明らかに中西部が政策的に優遇されていた。

けれども、中国経済が目覚ましいパフォーマンスを示すようになったのは、開発の重点が中西部から東部に移行した1980年代以降であった。1953～78年の年平均成長率は6.0%にすぎなかったのに対して（加藤 [1997]、p.3）、それ以後の平均実質成長率は、1980～89年が8.9%、1990～99年が9.3%とはるかに高水準になったのである⁶⁾。

政策軌道の修正と高成長時代の開始が、鄧小平の「先富論」と呼ばれる改革・開放路線に基づいていることは、よく知られている。先富論とは、経済発展の好条件に恵まれた地域が「先に豊になる」ことを認めるもので、そうした地域の成長を政府が後押しする政策の根拠となった。その先富論に基づいて、1987年には「沿海地域経済発展戦略」が共産党大会で打ち出された。同時に、広東、福建両省をはじめ東部沿海地帯に「経済特区」が次々と設けられ、外国の直接投資を呼び込む一方、政府投資がその沿海地帯に重点的に配分されたのである。

以上のような「傾斜的投資政策」（中国社会科学院研究生院組編 [2000]、p.34）は、東部沿海地帯の経済成長を強く促した。まず成長の最大の牽引役となった対内直接投資（Foreign Direct Investment ; FDI）は、東部において加速度的に増加した。ストックで見ると、1980年代における

5) 俞 [2004] は、地域間の所得格差と公共投資の地域間配分の関係を検討し、所得格差が拡大した一因を東部への傾斜的な公共投資に求めている。しかし、そこで使用されているデータは基本建設投資の総額であり、一般的な意味での公共投資とはいえない。

6) データはIMF [2004]。いずれも複利法で算出。

FDI の地域分布は、東部90%、中部5.3%、西部4.7%で、1990年代も東部87.6%、中部9.2%、西部3.2%となっている（OECD [2002]、p. 23）。政府投資のなかで、特に経済成長に対する寄与が大きかったのは公共投資である。刘 [2002] は、1996～2000年のパネル・データにより地域の成長率と投資との関連を検討し、各省（直轄市と自治区を含む）間の1人当たり GDP の格差の拡大には、1人当たり公共投資の多寡が、非公共投資のそれよりも大きく作用していることを明らかにしている（p.84）。

中国政府が沿海地帯の開発に力を注いだのは、沿海地帯の発展がやがて内陸部に波及することを期待したからだ。残念ながら、その期待はいまだに実現していない。それどころか、地域間の所得格差——特に沿海地帯と内陸部と——の拡大が以前にも増して深刻な状態となっている。地域間の所得格差については多くの先行研究が検討している。たとえば1人当たり GDP を省別に見ると、1980年において、最低の貴州は最高の上海のわずか9%にすぎず、さらに2002年には8%に低下してしまっている。

そのため1990年代に入ると次第に「協調発展」が唱えられ、地域間の成長の不均衡を是正しようとする動きが強くなった（大原 [1997]、pp. 117-124）。もともと鄧小平自身、「東部が一定段階まで発展したら中西部の発展加速を支援しなければならない」と説いていたが⁷⁾、エコノミストの間では、先富論に代わる「共同富裕論」として不均衡是正策が主張されるようになり、1993年に鄧小平の後任として国家主席に選出された江沢民も、共同富裕論を持論とした。後進地域の不満が昂じて政治問題にまで発展しかねなかったからである⁸⁾。そして1996～2000年の第9次5ヵ年計画では、西部地区における農業と資源産業の振興、ならびに交通・通信インフラの整備に精力が注がれることになったのである（中嶋 [1996]）。

2-2 西部大開発

以上のような1990年代における政策軌道の修正過程の到達点が、現在展開されている西部大開発である。西部大開発の構想は、1999年3月の全人代・全国政協党員責任者会議における江沢民の提起に始まる。次いで2000年4月、西部大開発のための「十大プロジェクト」が公表された。これは鉄道、道路、空港など交通網の整備をはじめ、「南水北調」（長江からの導水による華北の慢性的水不足の解消）、「西電東送」（西部の余剰電力の東部への送電）、「西氣東輸」（西部の天然ガスを東部に輸送するパイプラインの建設）などと名付けられたインフラの拡充計画を中心とするものである（大西 [2004]）。

これを承けて2001年に第10次5ヵ年計画がスタートした。この計画の目標は、「2010年の国内総

7) 『日本経済新聞』2000年2月1日

8) 『日本経済新聞』1991年6月10日。

生産（GDP）が2000年比で倍増するための堅い基礎を作る」ことにある（魏 [2001]、p. 59）。10年間で国民所得を倍増するという発想は、奇しくも1960年に日本の池田勇人内閣が打ち出した所得倍増計画と同一である。政策手段としてインフラの整備を重視している点も、池田内閣の所得倍増計画と共通している。

しかし、経済成長を西部地区という貧困地域の開発と結び付けて推進しようとしている点は、池田内閣が大都市圏の拡張——太平洋岸ベルト地帯の形成——をペースに高成長を実現しようとしたのと正反対である。たしかに西部地区ではインフラの整備が著しく遅れており、外資が東部沿海地区に集中するのも内陸部のインフラの未整備に起因すると指摘されている（Fung, Iizaka, and Siu [2003]）⁹⁾。それゆえ、高成長政策の一環として西部の開発に力を入れるのは、一見、理に適っているように見える。

とはいえ西部には、インフラ以外にも市場経済として発展する条件がほとんど整っておらず、その開発は容易ではないと予想されている（大西 [2004]、p. 53）。インフラ建設にしても、多くの期待を集めている高速道路の場合、山岳・砂漠・草原湿地帯の多い西部では、建設費用が東部よりも嵩むという資金問題に直面している（邢 [2004]）。また、西電東送や西気東輸といったプロジェクトに関しても、東部への資源供給に終わってしまう可能性は否定できない（大西 [2004]、p. 54）。

事実、西部大開発は、少数民族統治が絡む政治的キャンペーンの性格が強いと指摘されており、江沢民も2000年6月の工作会議において、引き続き東部沿海地帯の発展を促すと同時に中西部の発展を加速する方針を明らかにしている（佐々木 [2001]、p. 24）¹⁰⁾。第10次計画でも、東部が「全国の経済発展を促す役割を引き続き果たし……中西部地区の発展を支援する」ことへの期待が表明された¹¹⁾。さらに、東北地区（遼寧、吉林、黒竜江3省）の再開発に着手されていることも見逃せない。胡錦濤新体制が誕生した2002年9月の党第16期大会で、もともと重工業地帯であった東北地区を高成長の牽引役として振興することが表明されたのである。2003年10月には、その方針に基づいて「第1次東北老工業基地改造プロジェクト計画」が発表された（江原 [2004]）。

2-3 プロジェクトの内容

しかも、西部大開発の名のもとで展開されているインフラ整備のすべてが、西部に集中しているわけではない。東部でも、西部大開発に並行して高速道路や高速鉄道などの新規のインフラ建設が

9) ただし、Fung, Iizaka, and Parker [2002] によれば、日米の対中国直接投資においてインフラの普及度は統計的に有意な要因とはならない。

10) 第9次5ヵ年計画の策定の際も、その起草作業に加わった王夢奎は「引き続き沿海地区の強みを発揮させ、それによって全国経済の発展を促す」と発言していた（呉 [1995]、p. 13）。また、国务院総理李鵬は、全国人民代表大会第4回会議で、同計画について「条件が整った地区がよりはやく発展すれば、国の経済的実力を増強させ、後進地区の経済発展を支援することに役立つ」と報告している（李 [1996]、p. 9）。

11) 「第十次国民経済・社会発展五ヵ年計画に対する党中央の提案」『北京週報』第38巻第47号、2000年11月、pp. 18-19。

進められているのである。さらに、西部で実施されている計画自体のなかにも、東部へのエネルギーや資源の供給を主目的の一つに置くプロジェクトが存在する。そこで道路、鉄道、電力、水資源に関するプロジェクトについて少し詳しく述べておこう。

改革・開放路線のなかで旅客、貨物ともに輸送量が急増したが、特に伸びが著しいのが道路輸送であった。自動車保有台数も増大している。そのため、1988年に上海～嘉定間に初めて高速道路が建設され、次いで1991年に高速道路の整備に重点を置く国道主幹線道路計画網が策定された。このプランに即して、以後、高速道路の建設が着々と進められるとともに、各省がそれぞれ独自の高速道路ネットワークの建設を企図し始めた。2003年までに完成した高速道路総延長は29,745kmで、アメリカに次いで世界第2位である。このうち東部が53%、中部が28%、西部が19%をそれぞれ占めている。過半が東部に集中しているものの、1990年代末以降は、西部地区における建設にも、かなり力が入れている（邢 [2004]、pp. 34-37）。西部大開発において道路整備が重要課題と位置づけられているためである（永尾 [2003]、p. 61）。

とはいえ東部地区でも、2000年に北京～上海間の高速道路が開通している。これは、東部における著しい経済成長が交通・通信投資のさらなる拡大を必要としていることを示している。実際、東部の大都市では、交通渋滞が深刻な社会問題となっているため、北京、上海などの大都市で進入車両の制限や特別通行免許といった交通規制が実施され始めたほどである（町田 [2004]、p. 28）。

高速道路に比べると、鉄道路線の1980年代以降の伸びは小さい。鉄道の路線延長は、1980年の53.3千kmが2000年に約1.3倍の68.7千kmになったにすぎない（高木 [2002]、p. 48）。しかも、鉄道路線の大半は東部地区に集中しており、西部地区では普及が遅れている。特にチベットでは鉄道が皆無である。そのため、西部大開発においては青海～チベット間の鉄道敷設が計画されるなど、西部での鉄道網の拡充に力が入れている（大坪 [2003]）。もっとも、その一方で、北京～上海間の高速鉄道の建設にも着工されており、高速道路と同じく、西部地区一辺倒ではないことに注意する必要がある。

電力不足は、久しい間エネルギーのなかで最大のボトルネックとなっていた（中嶋 [1996]、p. 73）。特に工業化が著しく電力需要の旺盛な東部地区では、1980年代に電力不足が続き、停電が頻繁に繰り返された。1990年代に入って、ようやく発電能力が電力消費に追いつき停電に悩まされなくなり、逆に電力過剰が懸念されるようになった（堀井 [2004]、pp. 34-35）。それゆえ、発電施設の拡充が1990年代半ば頃から抑制され始めたが、近年、再び電力不足が深刻になった。しかも東部沿海地帯では、需要の増加とともに電力の自給率が低下している（木村・張 [2005]、p. 41）。そのため、西部大開発の一環として企図されている「西電東送」では、西部地区における電源開発とともに、送電網の建設に力が入れている。電力需要が小さい西部から、電力需要が大きく電力資源の少ない東部への送電が必要だからである（張 [2004]、p. 2）。

この電力開発プロジェクトは、1950年代前半に日本で実施された特定地域総合開発計画によく似ている。これは TVA に範をとったもので、東北、北陸、山陰といった後進地域を中心とする多目的ダムの建設による河川流域の総合開発が進められたが、その主な成果は、東京、大阪などの大都市を中心とする既成工業地帯の復興のための電力供給にとどまった（藤井 [2004]、pp. 226-227）。

水資源の開発も重要な柱となるプロジェクトの一つである。中国は水資源が少なく、世界に13ある水不足国の一つであるうえに、急速な経済成長が電力需要とともに水需要も増大させているため、供水量の増加が重要な課題となっている。需要面で伸びが顕著なのは工業用水と都市生活用水である。1980年に水需要のうち工業用水は10.3%、都市生活用水は1.5%を占めるにすぎなかったが、1998年はそれぞれ20.4%、5.0%に上昇した（翁・趙 [2002]、p. 198）。工業生産の重心は次第に東部から中西部に移行し、また、都市化も全国的に進行すると予想されているので（銭・張主編 [2001]、p. 39、p. 44）、供水量の増加は全国的な課題となっている。とりわけ水資源の少ない北方では死活的な問題となっており、そのため第10次5ヵ年計画でも、節水措置の推進とともに、水利施設の整備や、前述の「南水北調」プロジェクトの企画・建設の実行が決定されている。こうしたプロジェクトを通じて水不足や水質汚濁の解消が図られる地域には、東部の北京市や広東省も含まれている（徐・張・渡辺 [2003]、pp. 197-198）。

3. 産業基盤投資の地域配分

3-1 統計データ

以上のように、内陸部開発のための産業基盤投資は、西部大開発構想が掲げられる以前から力が入られ始めているが、その一方で、東部沿海地帯における産業基盤の整備も相変わらず活発に続けられている。そこで、実際の産業基盤投資の地域別シェアを観察して、政策基調の変化の有無を窺おう。

中国の公共投資の多くは、前出の基本建設投資のなかに含まれているが、基本建設投資が固定資本形成のすべてではない。中国における固定資産投資は全人民所有制単位、都市・農民集団所有制単位および都市・農民住民個人の三種で、全人民所有制単位による投資が政府投資に相当する。全人民所有制単位による投資は、さらに「基本建設投資」「更新改造投資」「その他」に分類される。

基本建設投資は拡大再生産のための投資、更新改造投資は減耗部分の回復を図る単純再生産のための投資と定義される。ただし、更新改造投資のなかには、単なる設備の更新にとどまらず技術改良や公害処理のための投資も含まれており（南部 [1991]、p. 249、p. 252）、しかも重要なことに、近年、更新改造投資はかなり多額に達している。たとえば2000年において、更新改造投資は基本建設投資の38%となっている。したがって、中国の公共投資の地域配分を検討する場合、基本建設投

資とともに更新改造投資も合わせて考慮する必要がある。なお、「その他」は僅少なので無視しよう。

もっとも、更新改造投資の省別データが利用できるのは1985年以降に限られる。また中国では、通常の意味の公共投資に関する包括的データが公表されていない。基本建設投資にしろ更新改造投資にしろ、要するに政府投資である。アメリカや日本といった資本主義国では、政府投資がほぼ公共投資と同義となるが、共産主義の中国の場合、製造業や商業など資本主義国では原則として民間に委ねられ、明らかに公共事業とは呼べない産業においても、基本建設投資や更新改造投資の一部として政府が投資をおこなっている。したがって、基本建設投資や更新改造投資を一般的な意味での公共投資と見なすことはできない。もう少し厳密な定義に従って基本建設投資と更新改造投資を再構成し、公共投資に関するデータを作成しなければならないのである。

ハーシュマン [1961] は、公共事業を社会的間接資本と呼んだ。これはハーシュマンの造語で、「それなくしては第一次、第二次および第三次生産活動が働かえない基礎的用益から構成」され、「核心を運輸と動力に限定することも可能」(p. 145) と定義される。同時にハーシュマンは、社会的間接資本に支えられる「第一次、第二次および第三次生産活動」を「直接的生産活動」と名付けている。

このハーシュマンの定義を念頭に、1985年以降の中国の基本建設投資と更新改造投資の内訳を見ると、社会的間接資本としては、電力・ガス・水道、国土保全、交通・通信、健康・運動・社会福祉、教育・文化・放送、研究開発、公共団体があげられる。これらのうち電力・ガス・水道と交通・通信を、産業基盤と見なすことができる。本稿では、両者への投資額の地域配分を検討対象としよう¹²⁾。ただし、電力・ガス・水道への投資額の集計が始まったのは1993年からなので、本稿の対象時期は、電力・ガス・水道では1993～2002年、交通・通信では1985～2002年とする¹³⁾。

3-2 地域配分

1985年以降の交通・通信投資の地域配分の推移を示したのが表1である。通常よく利用される3地帯区分（東部、中部、西部）に従うと、最も大きなシェアを持つのが東部で、1980年代末以降50%前後を占め続けている。毛沢東時代を含めた1949～99年の交通累積投資額でも、東部62%、中部22%、西部16%となっており（邢 [2004]、p. 37）、先進地帯である東部の産業基盤の整備がかなり進んでいることが窺われる。

ただし、1889～92年の51.1%をピークに、東部のシェアはその後漸落する傾向があり、特に1990

12) 刘 [2002] は中国の公共投資を4分類し、そのうち電力・ガス・水道、地質調査、水利、交通・通信を一括して「公共基礎施設」と呼んでいる (p. 84)。

13) ここで依拠する『中国統計年鑑』では、交通・通信投資の調査区分が2003年から変更されており、2002年以前のデータと接続させることができない。

年代末からの低下が大きい。東部地区のうち、広西壮族自治区と海南省を除く省・市を、環渤海湾（北京市、天津市、河北省、遼寧省、山東省）、長江デルタ（上海市、江蘇省、浙江省）、華南（広東省、福建省）の3グループに区分した場合、1990年代に入ってシェアが低落したのは環渤海湾と華南であり、長江デルタでは、逆にシェアが上昇する傾向が生じていることがわかる。環渤海湾にしても、その落ち込みは小さい。ちなみに、1998～2002年の長江デルタと華南のGDPの増加倍率は、いずれも1.5倍となり両者に差はない。長江デルタでは、IT（情報技術）関連産業の大集積が形成されつつあるため、産業基盤投資も相対的に大きく拡大されているようである。

表1 交通・通信投資の地域分布

	東部	中部	西部	区分 不明	計	環渤海 湾	長江 デルタ	華南
I 総額（百万元）								
1985～88年	381	155	94	356	986	180	95	93
1989～92年	818	292	179	312	1,600	276	189	309
1993～97年	5,760	2,118	1,302	2,282	11,462	1,901	1,540	1,928
1998～2002年	12,264	6,028	5,408	3,356	27,056	4,303	3,803	3,284
II 構成比（％）								
1985～88年	38.7	15.7	9.5	36.1	100.0	18.2	9.6	9.4
1989～92年	51.1	18.2	11.2	19.5	100.0	17.2	11.8	19.3
1993～97年	50.3	18.5	11.4	19.9	100.0	16.6	13.4	16.8
1998～2002年	45.3	22.3	20.0	12.4	100.0	15.9	14.1	12.1

注）投資額は基本建設投資と更新改造投資の合計額。

出典）国家統計局固定資産投資統計司編 [2002]、『中国統計年鑑』各年。

表2 電力・ガス・水道投資の地域分布

	東部	中部	西部	区分 不明	計	環渤海 湾	長江 デルタ	華南
I 総額（百万元）								
1993～97年	3,983	2,161	1,317	194	7,655	1,477	1,208	1,115
1998～2002年	6,652	3,985	2,679	514	13,830	2,538	2,302	1,411
II 構成比（％）								
1993～97年	52.0	28.2	17.2	2.5	100.0	19.3	15.8	14.6
1998～2002年	48.1	28.8	19.4	3.7	100.0	18.3	16.6	10.2

注）投資額は基本建設投資と更新改造投資の合計額。

出典）表1に同じ。

とはいえ、東部全体のシェアが低下し始めたという事実は、経済成長や産業集積以外の要因も産業基盤投資の地域配分に作用していることを窺わせる。すなわち、東部地区のシェアが1990年代以降、総じて低下する一方、後進地域の中西部のシェアが上昇を続けていることは、内陸部の開発に重点が移行しつつあることを示唆している。ただし、区分不明の比率がかなり高いことにも注意しなければならない。1980年代後半には区分不明が36%にものぼり、それ以降も、低下しているものの、なお10%以上が区分不明に属す。区分不明が生ずるのは、複数の省・市・区にまたがる大規模の投資プロジェクトが展開されていることによる。

電力・ガス・水道投資の地域配分が明らかになるのは、前述のように1993年からである。表2によれば、第一に、3地帯区分では東部が50%前後のシェアを占めている、しかし第二に、1990年代末から東部のシェアがやや低下している。もっとも、東部のうち比較的大きく低下したのは、交通・通信の場合と同じく華南だけである。すなわち、環渤海湾の低下幅は小さく、長江デルタが逆に上昇していることも交通・通信と同一である。しかも、前述のように電力の場合、西部への投資は東部への電力供給のための発電・送電設備の建設を含んでおり、東部の発展を促す役割をも担っている。それゆえ、東部のシェアが低下したからといって、ただちに経済開発の重点が東部から西部に移行されていると見なすことはできない。

3-3 回帰式

以上のように、交通・通信投資では区分不明の比重がかなり大きく、また、電力投資では、地域別のシェアの推移からただちに開発政策の主目的が判明するわけではない。そうした問題を孕んでいるけれども、上述の利用可能なデータから地域配分の要因を定量的に検討することによって、その政策意図を窺い知ることができるかもしれない。ここではクロスセクション・データおよびプールド・データを用いて、次の対数線型回帰式のパラメータを最小自乗法（OLS）により推定しよう。

$$\ln\left(\sum_{t=k}^n \text{SOC}_{it}\right)/N_{ik} = \alpha + \beta_1 \ln(\text{GDP}_{ik}) + \beta_2 \ln\left(\sum_{t=k-m}^k \text{FDI}_{it}\right)/N_{ik} + \beta_3 \ln(\text{INFRA}_{ik}) + \beta_4 \ln(\text{PRMY}_{ik}) + \beta_5 \text{WESTD}_i + \mu_{it}$$

添え字 i は省（自治区と直轄市を含む。以下同様）、 t は年、 k は各期首、 N は人口をそれぞれ示す。従属変数には、1人当たり SOC_{it} 累積額を用いる。 SOC_{it} は交通・通信投資額もしくは電力・ガス・水道投資額である。前述のように交通・通信投資の場合、1985～2002年以降のデータが利用可能なので、この18年分のデータを①1985～88年、②1989～92年、③1993～97年、④1998～2002年に4区分し、従属変数にはそれぞれの期間内（ k 年～ n 年）における SOC_{it} の累積額を k 年（例え

ば①期では1985年)の人口で除したデータを採用する¹⁴⁾。ただし、データ数がやや少ないため、①期と②期、③期と④期をそれぞれ合わせたプールド・データも用いる。1993～2002年のデータしか利用できない電力・ガス・水道産業基盤投資では、③期、④期それぞれのクロスセクション・データ、ならびに③期と④期を合わせたプールド・データを使用する。

説明変数は次のとおりである。まず GDP_{ik} は、上述の各期間における i 省の期首 k 年の1人当たり国内総生産であり、これを各省の所得水準の指標と見なす。

FDI_{ik} は i 省の対内直接投資累積額で、 $(k-m)$ 年から k 年まで、すなわち①期では1981～85年、②期では1985～89年、③期では1989～93年、④期では1993～98年の累積額を、それぞれの期間の期首 k 年の人口で除した数値である。前述のように、鄧小平の対外開放政策以来、中国では東部地区を中心に外資の導入が盛んで、産業基盤投資も対内投資を促進するように配分された可能性がある。実際、鉄道や高規格道路の普及が進んだ地域において特に対内直接投資が活発となる傾向が生じていたことが、先行研究によって明らかにされている¹⁵⁾。

$INFRA_{ik}$ は産業基盤の普及度の指標で、従属変数が交通・通信投資の場合には、各期間における期首の鉄道および高規格道路の延長を面積で除した数値を採用する。また、電力・ガス・水道投資では、期首 k 年の1人当たり発電能力を用いる。1985年における単位面積当たり鉄道・高規格道路総延長の最高は天津で、第2位が北京、以下海南、上海と続き、最下位は新疆となる。また、1993年における1人当たり発電能力では、第1位が上海、第2位が天津、最下位がチベットである。このことから窺われるように、交通インフラの普及度は概ね東部地区が高く、西部地区は低い。それゆえ、中国政府が普及度に関する格差の是正、すなわち、公平性を考慮してナショナル・ミニマムを実現しようとしていたならば、 β_3 の符号が負となるであろう。

$PRMY_{ik}$ は、期首 k 年における i 省の1人当たり農林牧畜水産業生産額である。第1次産業の発達を促す目的で、中国政府が産業基盤の整備に力を入れた可能性もある。なお、一般に第1次産業への依存度が高い地域ほど所得が低くなる傾向が観察できるが、中国の場合、省別データを見る限りでは、 GDP_{ik} と $PRMY_{ik}$ との間における負の相関関係は弱い。

$WESTD_{ik}$ はダミー変数で、西部地区の省は1、それ以外は0とする。この変数によって、後進地域のなかでも西部地域に対して特別な政治的配慮が払われたのか否かを明らかにしたい。ただし、通常は東部・中部に含まれながら西部大開発の対象地区に編入された内蒙古自治区および広西壮族自治区は、④期では1とする。なお、 α は定数項、 μ_{it} は誤差項である。

14) 第10次5ヵ年計画スタート直後の状況を検討するために、2001～02年の時期についても同様の検討を試みたが、その分析結果は④期と大差がないので割愛した。

15) Cheng and Kwan [1999]、Fung, Iizaka, and Parker [2002]、Fung, Iizaka, and Siu [2003]。

3-4 回帰分析の結果

分析結果は表3に掲げた。まず β_1 の推定結果は、すべて符号条件を満たし統計的に有意である。産業基盤投資の地域配分においては、1980年代から現在に至るまで一貫して、経済活動が活発で1人当たりの所得水準が高い地域に優先的に配分されてきたことがわかる。言い換えれば、鄧小平の先富論に即した産業基盤投資の地域配分の方針が、西部大開発のスタート後も、完全に撤回されてはいないといえるであろう。

表3 産業基盤投資の地域配分に関する回帰分析（中国）

	クロスセクション・データ				プールド・データ	
	1985～88年	1989～92年	1993～97年	1998～2002年	1985～92年	1993～2002年
I 交通・通信投資						
GDP	1.591 * (5.770)	1.058 * (3.309)	1.225 * (4.676)	0.483 *** (1.804)	1.545 * (9.384)	0.918 * (5.726)
FDI	0.125 *** (1.885)	0.222 ** (2.677)	0.075 (0.936)	0.306 * (2.883)	0.098 * (3.793)	0.138 ** (2.342)
INFRA	-0.934 * (-4.074)	-0.303 *** (-1.792)	-0.072 (-0.366)	-0.347 ** (-2.195)	-0.506 * (-3.725)	-0.180 (-1.437)
PRMY	-0.222 (-0.393)	0.374 (0.894)	0.228 (0.591)	0.015 (0.087)	0.499 *** (2.008)	0.104 (0.709)
WESTD	-0.419 (-1.119)	0.154 (0.520)	0.252 (0.817)	0.528 ** (2.206)	0.050 (0.222)	0.384 ** (2.108)
定数項	5.048	1.024	0.017	4.529	1.116	1.940
決定係数 R ²	0.760	0.780	0.704	0.679	0.749	0.747
標本数	24	27	28	28	51	56
II 電力・ガス・水道投資						
GDP			0.855 * (2.902)	0.662 * (2.908)		0.671 * (4.524)
FDI			-0.028 (-0.693)	-0.066 (-1.145)		-0.028 (-0.936)
INFRA			0.473 *** (2.017)	0.554 * (3.856)		0.552 * (4.609)
PRMY			-0.200 (-0.795)	-0.197 ** (-2.083)		-0.175 ** (-2.029)
WESTD			0.172 (1.016)	0.301 ** (2.390)		0.250 ** (2.655)
定数項			-4.052	-3.879		-4.102
決定係数 R ²			0.806	0.821		0.827
標本数			28	29		57

注) 1. *は1%、**は5%、***は10%の水準でそれぞれ有意。

2. ()内はt値。

3. インフラ投資額は基本建設投資と更新改造投資の合計額。

4. インフラ普及度は、Iは単位面積当たり鉄道および高規格道路総延長、IIは1人当たり発電能力。

5. 内蒙古自治区と広西壮族自治区は、1998年以降では西部地区に含めた。

出典)『中国統計年鑑』各年、『中国電力年鑑』各年、国家統計局固定資産投資統計司編 [2002]、中国国家統計局国民経済総合統計司 [2003]。

ただし、 β_1 の推定値は時期が下るにつれて低下する傾向が生じている。クロスセクション・データの場合、交通・通信では、①期には1.59であったのが④期では0.48と、①期の約3分の1になってしまっている。電力・ガス・水道投資でも、④期の β_1 は③期よりも小さい。プールド・データも同様で、1985～97年、1998～2002年のいずれも有意であるが、後者の方がかなり小さい値を示している。高所得の先進地域を優先しつつも、その優先度は次第に低下してきたと考えてよいであろう。

次に β_2 は、交通・通信では概ね有意で正の符号となっている。しかし、電力・ガス・水道では有意ではない。交通・通信投資に限定されているとはいえ、産業基盤投資が対内直接投資を促す政策手段として重視される方針が、④期でも堅持されていることには注目する必要がある。

β_3 については、交通・通信の場合、③期とプールド・データの1993～2002年が有意にならないが、符号はすべて負であり、地域差の縮小努力が皆無ではなかったことを窺わせる。しかし、電力・ガス・水道においては、すべて正で有意となる。交通・通信投資では、産業基盤の整備が遅れた地域への政治的配慮がある程度払われたものの、電力・ガス・水道の場合には、整備の進んだ地域における拡充が一貫して優先され続けているようである。

β_4 の場合、交通・通信では、プールド・データの1985～92年がかろうじて正で有意になるが、電力・ガス・水道では④期とプールド・データで負の符号で有意となる。不可解な結果であるものの、産業基盤投資の配分においては、第1次産業の生産状況が、ほとんど考慮されていなかったことを意味するものと、一応、考えてよさそうである。

β_5 が正で有意となるのは、期待どおりクロスセクション・データでは④期、プールド・データでは1993～2002年である。第9次5ヵ年計画がスタートした1990年代後半以降、西部地区は明らかに特別な取り扱いを受けたのである。

以上から、たしかに1990年代半ばを境に、産業基盤投資の地域配分の重点は成長促進から地域格差是正、つまり東部沿海地帯から内陸部に移されつつあるといえる。しかしながら、そうした政策軌道の修正を過大視すべきではないであろう。1990年代半ば以降、西部への配慮が強まり東部の産業基盤投資が相対的に縮小されたとはいえ、東部への産業基盤投資に対する配慮が相変わらずかなり強いからである。 β_1 が時期の別なくすべて正で有意であったことや、交通・通信の β_2 、電力・ガス・水道の β_3 がいずれも正の符号で有意であったことは、その証左といえる。経済活動の旺盛な東部におけるインフラ不足がボトルネックとなって、経済成長が抑制されることが懸念されているからに違いない。その意味で、産業基盤投資の地域配分における政策基調の修正は、さほど劇的ではなく漸次的といえるだろう。

4. 日本における産業基盤投資の地域配分

高度成長期、特に所得倍増計画が実行に移された1960年代の日本では、太平洋・瀬戸内海沿岸のベルト地帯と呼ばれる地域における産業基盤が優先的に整備された。こうした政策は、大都市圏およびその周辺地域を成長の拠点とし、その成長をさらに促すことが地域間の所得格差の是正にも有効だという現実的判断に立脚していた。加えて、それまでの地域間の均衡発展を目指した分散的・総花的な公共投資の配分への反省にも基づいていた。

実際、高度成長のなかでベルト地帯への人口や事業所の集中が続くとともに、地域間の所得格差は縮小した。しかし1960年代末から、ベルト地帯への優先的配分に対する批判が強まり、地域間の均衡発展を目指す政治的な動きが活発化し始めた。1970年代初頭には、田中角栄の「日本列島改造論」が国民の強い支持を受け、政策基調は大きく変更された。すなわち、公共投資や産業基盤投資においては地域間の不均衡は正が最優先され、その地域配分の重点はベルト地帯から低所得地域へに移行したのである。

こうした1950年代から1970年代にかけての日本の産業基盤投資の地域配分に関する政策方針の変化を、中国とほぼ同様の次の回帰式を用いて再検討しよう。

$$\ln\left(\sum_{t=k}^n \text{SOC}_{it}\right)/N_{ik} = \alpha + \beta_1 \ln(\text{GNP}_{ik}) + \beta_2 \ln(\text{INFRA}_{ik}) + \beta_3 \ln(\text{PRMY}_{ik}) + \beta_4 \ln(\text{DAMY}_i) + \mu_{it}$$

添え字 i は都道府県、 t は年、 k は期首を示す。 SOC_{it} は t 年における i 県の産業基盤投資で、行政投資中の産業基盤関係統計を用いる。行政投資には、鉄道、電信・電話、電力への投資が含まれておらず、厳密な意味では公共投資と見なすことに問題があるが、公共投資の総括的な指標として利用されることが多い¹⁶⁾。本稿でも従属変数には、この SOC_{it} の k 年～ n 年の累積額を k 年の人口 N で除した数値を用いる。

説明変数のうち GNP_i は、 i 県の期首 k 年における 1 人当たり県民所得である。また、 INFRA_{ik} については、全都道府県の産業基盤に関する公的資本ストックが深尾・岳「日本府県データベース」として公開されているので、これを人口で除した 1 人当たり産業基盤資本ストックを利用する¹⁷⁾。なお、1 人当たり産業基盤資本ストックの順位を見ると、6 大都市所在府県で上位に入っているのは、1955年の大阪（4 位）、愛知（5 位）、兵庫（6 位）、1960年の愛知（8 位）、兵庫（9 位）にすぎず、1970年に至っては皆無である。東京は1955年17位、1960年38位、そして1970年が26位である。

16) 行政投資統計に代えて、深尾・岳〔2000〕に使用された深尾・岳「日本府県データベース」(<http://www.ier.hit-u.ac.jp/>) から求めた産業基盤投資累積額を用いた回帰分析も試みたが、その結果はまったく芳しくなかったので割愛する。

17) 上記の注16)を参照。

中国とは異なって、インフラの普及度が高いのは必ずしも大都市ではなかったことに留意する必要があるだろう。

$PRMY_k$ は、期首 k 年の 1 人当たり第 1 次産業純生産である。いずれの県でも高度成長期の地域開発の主目標は工業開発に置かれ、製造業の発展促進による農林水産業への依存を引き下げることが政策目標として設定された。したがって、成長促進的な地域配分が意図されていた場合には符号が負、不均衡是正の場合には正となるであろう。なお、この $PRMY_k$ と前出の GNP_k との間には、中国とは異なりかなり強い負の相関関係が存在する（たとえば 1970 年の相関係数は -0.79 ）。そこで、 $PRMY_k$ を取り除いた回帰式の推定も試みる。

$DAMY_i$ は、中国の西部地区のように特別な政治的配慮が示される地域の影響をコントロールするためのダミー変数である。北海道、東北、北陸、山陰、四国、ならびに南九州の諸県を 1、それ以外を 0 とする。

推定時期は、① 1955～59 年、② 1960～64 年、③ 65～69 年、④ 70～74 年、⑤ 75～79 年の 5 時期である。たとえば①期では、従属変数が 1955～59 年の 1 人当たり産業基盤投資累積額であり、ダミー変数以外の説明変数は、それぞれ 1955 年の 1 人当たり県内純生産、1955 年の 1 人当たり産業基盤資本ストック、1955 年の 1 人当たり第 1 次産業純生産となる。同様に、②～⑤期の従属変数は、それぞれ 1960～64 年、65～69 年、70～74 年、75～79 年の産業基盤投資累積額であり、ダミー変数を除く説明変数は、①期と同じく各期間の期首のデータを用いる。

①期は高度成長の開始当初、②・③期は所得倍増計画に基づくベルト地帯構想が実行に移された時期、④・⑤期は高度成長の末期から安定成長期に移行した時期である。寺西 [2003] は、1960～74 年の 1 人当たり公共投資累積額と 1960 年の 1 人当たり所得との間に有意な負の相関関係を析出している (p. 345)。しかし、1960～69 年と 1970～79 年についてそれぞれ同様の検討を試みた藤井 [2004] は、たしかに 1970 年代には有意な負の関係が現れていたが、1960 年代には有意な関係が見出されないことを指摘した (p. 255)。産業基盤投資に関しても、時期により地域配分の方針に変化が生じたことが推測される。

推定結果を掲げた表 4 を見ると、予想どおり時期によって産業基盤投資の地域配分の政策方針に変化が生じていたことがわかる。

まず①期で有意となるのは β_2 だけで、しかも、その有意水準は低い。この時期には、あまり明確な方針が定まっていなかったからではあるまいか。②期では β_1 が有意となり、その符号は正である。 β_4 も有意水準は低いものの一応、正で有意となっている。1960 年代には、インフラ不足が成長のボトルネックとなることを避けるために、経済活動が活発で所得水準も高い大都市圏とその周辺における産業基盤を重点的に整備する方針が明確に打ち出される一方、ベルト地帯構想を実現するための政治的代償として、やむなく東北や南九州などの低所得県にも配慮がある程度は払われ

表4 産業基盤投資の地域配分に関する回帰分析（日本）

	1955～59年		1960～64年		1965～69年		1970～74年		1975～79年	
GNP	0.173 (0.649)	0.005 (0.188)	0.947** (2.443)	0.808 * (3.675)	0.231 (0.481)	0.246 (0.934)	-0.274 (-0.791)	-0.643* (-2.886)	-0.726 (-1.623)	-1.215* (-3.988)
INFRA	0.173*** (1.769)	0.257*** (1.934)	0.171 (0.926)	0.200 (1.128)	0.890* (4.450)	0.887* (4.692)	0.634* (3.686)	0.733* (4.639)	0.995* (6.262)	1.081* (6.485)
PRMY	0.088 (1.106)		0.068 (0.439)		-0.0052 (-0.036)		0.120 (1.379)		0.132*** (1.752)	
DAMY	0.0004 (0.0044)	0.024 (0.297)	0.184*** (1.786)	0.190*** (1.876)	0.023 (0.218)	0.023 (0.223)	-0.010 (-0.127)	-0.0015 (-0.018)	0.103 (1.411)	0.122 (1.559)
定数項	-1.309	0.271	-2.386	-1.626	-1.487	-1.574	1.807	4.829	2.830	7.209
決定係数 R^2	0.141	0.113	0.273	0.270	0.364	0.364	0.479	0.454	0.789	0.737
標本数	43	43	46	46	46	46	45	45	45	46

注) 1. *は1%, **は5%, ***は10%の水準でそれぞれ有意。

2. ()内はt値。

出典) 1. 県民所得は東洋経済新報社編 [1991]。

2. 第1次産業純生産は『県民所得統計』各年。

3. 産業基盤ストックは、深尾・岳 [2000] のデータベース (<http://www.ier.hit-u.ac.jp/>)。

4. 人口は『日本統計年鑑』各年。

5. 産業基盤投資累積額は『行政投資統計』各年。

たのであろう。

しかし③期では、またもや β_2 だけが正で有意となる。倍増計画が予想した以上に経済成長が進んだので、1960年代後半には再び政策方針があいまいになってきたようである。1970年代になると変化がさらにはっきりと現れている。まず④期では、 β_2 が正で有意になる一方、 β_1 の符号が負になる。 $PRMY_{ik}$ を除いた回帰式では、 β_1 が負で有意になる。前述のように1970年の $INFRA_{ik}$ では、大都市所在府県が上位に入っていないので、地方圏の低所得県が優先された結果と見ることができそうである。⑤期には、④期とほぼ同様の推定結果に加えて、 $PRMY_{ik}$ までもが低水準ながら正で有意となる。1970年代において、産業基盤投資の地域配分の重点がベルト地帯以外の低所得県に移行したことは、間違いないものと推測される。

以上要するに、高度成長期の日本も、改革・開放期以降の中国と同様、成長促進的な産業基盤投資の地域配分が実施されたとはいえ、そうした政策方針が明確に打ち出されたのは1960年代、特にその前半だけであり、1970年代には政策方針が劇的に転換された。いまだにそのような政策転換が完全に実現していない中国とは、この点が大きく異なるのである。

5. おわりに

改革・開放期以後の中国は、東部沿海地帯を国際市場にリンケージさせ、対内直接投資を引き付けながら輸出主導による成長を推進してきた。産業基盤投資は、こうした戦略の一環として位置付

けられた。すなわち、経済が活況を呈する東部地区に重点的に配分され、インフラ不足が成長のボトルネックとなることが回避されようとしたのである。しかし、このような成長戦略は、1990年代後半には見直されざるをえなかった。地域間の所得格差が著しく拡大し、所得の伸びが低迷した内陸部の不満が蓄積されたからである。そこで産業基盤投資の地域配分においては、1990年代後半以降は内陸部、特に西部地区にその重点を移しつつある。

とはいえ、現在といえども東部が「経済発展のエンジン」（大西 [2001]、p. 16）という重要な役割を担っていることに変わりはない。同時に、インフラの整備が商工業の成長に追い付かない東部では、交通渋滞や電力不足といった問題が深刻な状態となっている。それゆえ、西部「大開発」と謳われながら、現実には、産業基盤投資の重点が東部沿海地帯から内陸部に完全に移行しているとは言い難い。さらに、西部における産業基盤投資のなかには、東部への原料やエネルギー供給を目的とするプロジェクトも含まれており、それらは西部の開発よりも東部の成長を促進する役割の方が大きくなる可能性がある。

以上のように中国が、成長促進的な産業基盤投資の地域配分の方針をかなり長く持続させている点は、高度成長期の日本とは異なる。日本でも、たしかに1960年代、特にその前半には経済成長の拠点である大都市圏やその周辺地域に産業基盤投資が優先的に配分される政策が展開されたものの、1970年代には逆に低所得地域への配分が優先されるようになったからである。

最後に、同じく高成長期において、中国と日本とで産業基盤投資の地域配分に以上のような相違が生じた理由として、初期条件の差異を指摘しておきたい。すなわち、高成長のスタート時の中国の所得水準が国際的に見てかなり低く、そうした状態が現在でもあまり改善されていないことである（表5）。

表5 1人当たり GDP の国際比較

(アメリカ=100)

	中国	日本	アメリカ
I Maddison			
1945	n.a.	11	100
1955	7	25	100
1960	8	35	100
1970	7	64	100
1980	8	62	100
1990	12	85	100
II IMF			
1990	6	82	100
2000	11	76	100
2004	14	74	100

出典) Maddison[1995]、pp. 197-205、IMF [2004]。

Maddison [1995] の推計によれば、日本の高度成長がスタートした1955年に、その1人当たり GDP は世界最高のアメリカの25%であった。これに対して、1980年の中国の1人当たり GDP はアメリカの8%にすぎず、1990年に至っても12%でしかない。また、IMF の推計でも、購買力平価による1990年の中国の1人当たり GDP はアメリカの6%、2000年のそれは11%である。もちろん、中国国内の地域差は前述のように非常に大きいから、最高水準の上海では先進国レベルにかなり近づいている見てよいだろうが（たとえば1998年の上海の1人当たり GDP は全国平均の4.4倍）、中国全体の平均所得水準が今なおかなり低いこ

とは否定できまい。2001～10年に所得の倍増という高成長が企図されている所以であろう。

このような先進国との格差が存在している以上、中国の先進国グループへのキャッチ・アップが、間もなく実現すると予想することは難しい。そして、そのキャッチ・アップを中国政府が優先課題とする限り、産業基盤投資の地域配分における政策軌道の大転換は、今後も当分の間、実現しない。

参考文献

〈邦語文献〉

飯味淳 [2004]、「東アジアにおける都市化とインフラ整備」、『開発研究所報』第20号、pp. 4-25。

江原規由 [2004]、「始動する東北部開発」、『ジェトロセンサー』第54巻第640号、pp. 40-49。

王名 [1996]、「経済高成長期における中国のインフラ整備」、『国際開発研究フォーラム』第4号、pp. 191-210。

大坪嘉章 [2003]、「中国西部地域の鉄道建設」、『運輸と経済』第63巻第1号、pp. 79-84。

大西康雄 [2001]、「21世紀の中国経済と西部大開発」、大西康雄編『中国の西部大開発——内陸発展戦略の行方』、日本貿易振興会アジア経済研究所、pp. 1-22。

大西康雄 [2004]、「中国西部大開発の評価と展望」、『中国21』第18巻、pp. 41-56。

大原盛樹 [1997]、「地域発展戦略と外資・外国援助の役割」、石原亨一編『中国経済の国際化と東アジア』、アジア経済研究所、pp. 99-134。

片岡光彦 [2003]、「戦後日本の地域間経済格差の推移と公共投資の地域配分」、『国際開発研究フォーラム』第24号、pp. 141-161。

加藤弘之 [1997]、『中国の経済発展と市場化』、名古屋大学出版会。

魏後凱 [2001]、「第十次五カ年計画と西部大開発」、大西康雄編『中国の西部大開発』、pp. 59-73。

木村徹・張継偉 [2005]、「中国の経済情勢とエネルギー・電力需給の現状」、『エネルギー経済』第31巻第1号、pp. 34-51。

呉乃陶 [1995]、「第九次五カ年計画の問題点について」、『北京週報』第33巻第52号、pp. 9-13。

佐々木智弘 [2001]、「西部大開発の政治的分析」、大西康雄編『中国の西部大開発』、pp. 23-42。

徐開欽・張継群・渡辺正孝 [2003]、「中国における水資源の需給現状およびその利用動向の分析(2)」、『資源環境対策』第39巻第1号、pp. 187-199。

庄志強 [1996]、「中国の工業配置戦略と工業の地域的分布の変化に関する一考察」、『国際開発研究フォーラム』第4号、pp. 171-190。

世界銀行(田村勝省訳) [2003]、『世界開発報告2003—ダイナミックな世界における持続的開発』、シュプリンガー・フェアラーク東京。

- 高木清晴 [2002]、「中国鉄道の現況と今後の整備」、『運輸と経済』第62巻第7号、pp. 47-56。
- 邢健 [2004]、「中国における高速道路の整備計画及び政策」、『高速道路と自動車』第47巻第11号、pp. 34-39。
- 中国国家统计局国民经济综合统计司（日本統計協会訳・刊）[2003]、『新中国五十年統計資料彙編』。
- 張繼偉 [2004]、「中国の電力産業の動向」、『エネルギー経済』第30巻第2号、pp. 1-5。
- 寺西重郎 [2003]、『日本の経済システム』、東洋経済新報社。
- 東洋経済新報社編・刊 [1991]、『完結昭和国勢総覧』第1巻。
- 永尾祐治 [2003]、「中国の高速道路について」、『高速道路と自動車』第46巻第7号、pp. 57-65。
- 中嶋誠一 [1996]、「中国第九次五カ年計画と長期目標」、『海外事情』第44巻第4号、pp. 66-79。
- 南部稔 [1991]、『現代中国の財政金融政策』、多賀出版。
- ハーシュマン、O. アルバート（麻田四郎訳）[1961]、『経済発展の戦略』、巖松堂。
- 林宜嗣 [1993]、『都市問題の経済学』、日本経済新聞社。
- 深尾京司・岳希明 [2000]、「戦後日本国内における経済収束と生産要素投入——ソロー成長モデルは適用できるか」、『経済研究』第51巻第2号、pp. 136-151。
- 藤井信幸 [2004]、『地域開発の来歴——太平洋岸ベルト地帯構想の成立』、日本経済評論社。
- 堀井伸浩 [2004]、「電力危機に瀕する中国——その背景と電力産業改革の行方」、『東亜』第445号、pp. 34-45。
- 町田一兵 [2004]、「中国における交通輸送機関の現状および課題について」、『高速道路と自動車』第47巻第11号、pp. 23-28。
- 南亮進 [2004]、「中国高度成長の要因と帰結——日本との比較」、『中国经济研究』第2巻第1号、pp. 1-16。
- 俞嶸 [2004]、「中国地域間経済格差の動向と公共投資配分による格差への影響」、『国際開発研究フォーラム』第25号、pp. 239-254。
- 李鵬 [1996]、「国民经济・社会发展第九次五カ年計画と二〇一〇年までの長期目標綱要についての報告」、『北京週報』第34巻第14号別冊付録、pp. 1-22。

〈中国語文献〉

- 国家统计局固定资产投资统计司編 [2002]、『中国固定资产投资统计数典 1950~2000』中国統計出版社。
- 刘国亮 [2002]、「政府公共投資与經濟增長」、『改革』総第116期、pp. 80-85。
- 錢正英・張光斗主編 [2001]、『中国可持續發展水資源戰略研究綜合報告及各主題報告』、中国水利水電出版社。
- 中国社会科学院研究生院組編 [2000]、『中国西部大開發全書』第四卷經驗借鑑卷、人民出版社。
- 翁文斌・趙建世 [2002]、『中国水源的危机与对策』、河北人民出版社。

〈英語文献〉

- Cheng, L.k. and Kwan, Y.K. [1999], “Foreign Capital Stock and Its Developments”, Yanrui,Wu, edt., *Foreign Direct Investment and Economic Growth in China*, Edward Elgar Publishing Ltd., pp.42-56.
- Fung, K.C., Iizaka, H., and Parker, S. [2002], “Determinants of U.S. and Japanese Direct Investment in China”, *Journal of Comparative Economics*, 30, pp.567-579.
- Fung, K.C., Iizaka, H., and Siu, A. [2003], “Japanese Direct Investment in China”, *China Economic Review*, 14, pp.304-315.
- IMF, WORLD ECONOMIC OUTLOOK, Database, Sep.2004, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2004/02/data/dbginim.cfm>.
- Maddison, A. [1995], *Monitoring the World Economy 1820-1992*, OECD.
- OECD [2002], *Foreign Direct Investment China; Challenge and Prospects for Regional Development*.