

中国沿海部における工業化と産業集積

—初期条件が工業開発区の実績に及ぼす影響を中心として—

辻 忠 博

1. はじめに

中国は現在、世界各地から直接投資を受け入れ、世界の主要工業製品輸出国として急成長を遂げてきているが、このことを伝統的国際貿易理論である比較優位理論に従って説明すると、工業製品輸出国としての中国の発展は、中国における要素賦存状況が工業製品の生産に特化することが有利であるからであるということになる。しかし、この比較優位理論はまだ国際的な生産要素移動がほとんどなかった頃に考えられた理論的枠組みであり、直接投資などを通じて容易に国家間を生産要素が移動してしまう現在においては、その前提条件がもはや成立しなくなっている。さらに、現在工業製品生産国として誰しも疑わない中国は、改革開放政策が開始された1970年代末以前は、むしろ農業国というべき存在であり、めばしい工業製品の生産・輸出には従事していなかった。改革開放政策が始まって以来、わずか二十数年にすぎないが、この間、中国経済および対外経済関係にどのような変化が生じたのか、比較優位理論では適切に説明できなくなっているのである。

そこで、本論文では、最近の理論的発展の成果を取り入れて、中国経済の発展を念頭に置きながら、国際分業体制の変化を空間経済学の考え方を取り入れて明らかにしていく。空間経済学は、企業あるいは産業の立地に影響を与える要素として、立地先の初期条件を重視している。また、そ

の初期条件は歴史的に立地先に元々備わっていた諸条件もさることながら、近年活発になっている国境をまたぐ生産要素の移動によって、元々の初期条件に変化が加えられたり、新たな条件が付け加えられたりすることを想定している。空間経済学の観点を取り入れると、初期条件が変化し、それによって、ある国の要素賦存比率が変化することによって、企業ないし産業の立地が影響を受けるメカニズムを説明することが可能となるのである。こうした枠組みは、絶え間ない経済構造の転換を遂げている中国経済に適用したとき、改革開放政策前後、および、現在に至る中国の経済発展のプロセスを、伝統的国際貿易理論よりも適切に説明することが出来ることが期待されるわけである¹⁾。

このような訳で、本論文では、初期条件と企業あるいは産業の立地に注目する空間経済学の考え方を手がかりにして、中国の中でも経済発展が目覚ましい江蘇省の産業立地について、その実態と背景を、現地調査の結果も踏まえて、明らかにしていく。第1章に続く第2章では、中国の経済発展のプロセスを、改革開放をキーワードに概観し、第3章では、江蘇省経済の位置づけを行う。第4章では、江蘇省の3つの工業開発区の特徴を現地調査に基づいて浮き彫りにし、開発の実態と初期条件および実績について明らかにし、最後に本論文における分析結果の要約を行う。

2. 中国の経済発展と改革開放

2.1 経済発展の軌跡

1949年の建国以来中国は社会主義計画経済体制の下で比較的地味な経済発展を遂げてきたといえるが、1979年の改革開放政策の施行以降、中国は目覚ましい経済発展を遂げてきており、中国経済は様々な側面で構造転換を遂げてきている。まず、各種統計指標に拠りながら、中国の経済発展の軌跡を概観したい。

表1. 中国のGDPと年平均成長率

年次	GDP(10億元、年平均1978年価格)	年平均成長率(%)	備考
1980	389.5		
1990	658.4	5.4	1980年～1990年
2000	1211.0	6.3	1990年～2000年
2003	1245.7	0.3	2000年～2003年

出所) ADB (various issues) を基に作成。

表1は改革開放後の中国経済の規模とその推移を示したものである。それによると、中国経済全体の規模は1980年から1990年の10年間でほぼ倍増し、1990年から2000年の次の10年間でさらにほぼ倍増するという極めて速いペースで経済発展を遂げてきたことが分かる。こうした速い経済発展のペースは同期間における年平均経済成長率からも伺うことができる。最近では中国経済の成長率が緩慢になっては来ているが、6%前後の成長率が1980年から2000年までの20年間維持されてきたことが示されている。

表2. 中国の産業構造 (%)

年次	第1次産業	第2次産業	第3次産業	合計
1960	47.0	33.0	20.0	100.0
1970	34.0	38.0	28.0	100.0
1980	30.1	48.5	21.4	100.0
1990	27.0	41.6	31.3	100.0
2000	15.9	50.9	33.2	100.0
2003	14.6	45.3	40.1	100.0

出所) ADB (various issues) を基に作成。

こうした高く継続的な経済成長は、中国の産業構造の変化も促してきた。表2は計画経済体制期も含めた期間の中国の産業構造を示している。それによると、まだ中国経済が対外開放される以前の1960年には、第1次産業が中国の主要産業としての地位を占めていた。しかし、その後中国経済に占める第1次産業の地位は縮小していく一方で、第2次産業及び第3次産業の地位が上昇していくことになった。特に改革開放後の現在では、第2次産業は若干の変動はあるものの50%前後を占めるに至っている。さらに、第3次産業の重要性が着実に高まっており、現在では第2次産業に次ぐ重要な位置を占めるようになっており、第1次産業の重要性はすっかり薄れることになってしまった。このように、1979年の改革開放をはさんで、中国の産業構造は第1次産業中心の経済から、第2次産業及び第3次産業中心の経済へと、劇的な産業構造の転換を遂げてきたのである。

表3. 中国の国際貿易

年次	輸出(FOB) (百万ドル)	輸入(CIF) (百万ドル)	貿易依存度 (%)	輸出工業 化率 (%)
1960	2,571	2,649	-	-
1970	2,307	2,279	-	-
1980	18,099	19,941	12.5	48.6
1990	60,920	52,275	30.1	55.7
2000	249,203	225,094	43.9	89.7
2003	325,565	295,203	50.2	91.1

出所) ADB (various issues) を基に作成。

中国経済の高度成長と劇的な産業構造の転換は、中国の対外貿易にも様々な変化を及ぼしてきた。表3は中国の対外貿易額(すなわち輸出入)の推移と中国経済に占める対外貿易の重要性(貿易依存度)を示したものである。対外貿易額に関する統計数値を見ると、改革開放が中国経済の対外経済関係を深化させることに寄与したことは明白であり、1960年および1970年において対外貿易額にはあまり大きな変化が伺われない。しか

し、1980年以降、その数値には大きな変化が見られ、年々対外貿易額が顕著に拡大している。対外貿易に関するこうした拡大傾向は中国の貿易依存度の推移に見ることもできる。それによると、改革開放が始まったばかりの中国の貿易依存度は12.5%であったが、その値はその後急拡大し、2002年には50.2%にまで高まっている。貿易依存度が上昇することは中国経済の対外的な脆弱性を高めることにもつながり、それ自体は必ずしも良いことばかりとはいえないが²⁾、そういう判断を考慮に入れないならば、中国経済の対外開放と相互依存関係は改革開放政策の実施に伴って着実に進展してきていることになる。

表4. 中国の主要貿易（輸出）品目（%）

	1980	1990	2003
食糧	16.5	10.6	4.0
鉱物資源（原油は除く）	9.4	5.7	1.1
化学	6.2	6.0	4.5
基礎製造品	22.1	20.3	15.7
機械・輸送機械	4.7	9.0	42.9
その他製造品	15.7	20.4	28.8
その他	25.4	28.0	3.0
合計	100.0	100.0	100.0

出所）ADB（various issues）を基に作成。

中国の対外貿易バランスは、改革開放が始まった前後の期間には、赤字を示すときもあったが、現在では常に黒字を計上している。それは、中国の主要輸出品目の変化によってある程度説明できる。表3に拠ると、1980年の中国からの輸出品に占める工業製品の割合（輸出工業化率）は48.6%であったが、この割合はその後急上昇することになり、2002年この数値は91.1%にまで達している。表4は輸出品目をさらに詳細に示したものである。これによると、1980年から2003年のおよそ20年の間に、食料や鉱物資源（原油を除く）の割合が激減しているのに対して、機械やその他の製造業品の輸出が拡大し、現在では圧倒的な割合を占めるようになってきていることが示さ

れている。こうした状況はもちろん産業構造が第2次産業へ転換してきていることと無関係ではない。

表5. 中国の主要貿易（輸出）相手国

	1980	1990	2003
アメリカ合衆国	5.4	8.5	21.1
香港	24.0	43.3	17.4
日本	22.2	14.7	13.6
韓国	—	0.7	4.6
ドイツ	3.9	3.3	4.0
その他	44.5	29.5	39.3
合計	100.0	100.0	100.0

出所）ADB（various issues）を基に作成。

表5は中国の主要輸出相手国を示している。特筆に値するのは改革開放が始まったときには、中国の主要輸出先として香港が示されていることである。中継貿易港としての香港の重要性については現在も揺るぎないことには変わりないが、当時は中国からの輸出額の約4分の1が香港経由であった。その後、輸出先として重要性を増してきたのはアメリカ合衆国である。以前は香港経由で輸出されていたことと考えられるが、改革開放政策によって、中国からアメリカへ直接輸出が可能になったというべきであるかもしれない。また、対韓輸出額も2003年に増加しているが、これは1992年に中国と韓国が国交正常化したことがきっかけとなって直接貿易が開始されたことを反映したものである。

このように、中国の改革開放後の二十数年の間に、中国経済は目覚ましい経済発展を遂げることになった。それは産業構造や貿易構造を含めた中国経済の大規模な構造転換であり、中国経済を全体としてその実績について考えたとき、それはまさに中国における高度経済成長とでもいうべき目覚ましいものであったといえることができるし、それは、まだ継続しているのである。次に、改革開放政策に伴って対外開放が政策的に進められた経緯について明らかにしたい。

2.2 改革開放政策と開放都市

中国の目覚ましい経済発展は改革開放政策の実施と無関係に考えることはできないが、中国の改革開放はまた中国の一部の都市の対外開放なしには考えることはできない。現在中国の至るところで外資との合弁が進んでいるが、以下ではそのきっかけについて明らかにしたい。

改革開放以前の中国では、基本的に経済活動は計画経済に基づいて行われることになっており、現在ほど民間経営は認められていなかった。また、表 3 でも明らかにされたように、中国経済の貿易依存度が低く、諸外国との交流は現在と比較して極めて低調であったといえる。対外貿易についても、中継貿易港としての香港の役割が相対的に大きく、中国各都市は現在ほど自由に対外経済との関係を持つことはなかったといえる。

しかし、改革開放政策はこうした状況を一変し、中国の一部の都市を政策的に対外開放し、そうした都市に外資を導入することによって中国の経済発展の原動力としようとしたのであった。その一環として、真っ先に開放の対象となったのが、広東省の深圳、珠海、汕頭（スワトウ）と福建省の廈門（アモイ）の 4 つの都市であり、1980 年に経済特別区（経済特区）として指定された。これらの都市には、外資との合弁事業の認可、法人税など各種租税の減免措置など、輸出指向型工業を誘致するために特別な優遇措置が与えられた。その結果として、これらの経済特区には、外資が流入することになり、多くの合弁企業が設立され、その他の地域に先駆けて経済発展の恩恵に浴することになった。

都市の対外開放は、経済特区での実績を受けて、その後、その他の都市にも拡大されることになった。1984 年には、14 の都市が対外開放都市の対象となった。それらの 14 の都市は表 6 に掲げたとおりである。さらに、1988 年には、5 番目の経済特区として海南島が指定され、同時に海南省へ格上げされることになった。これらの

表 6. 1984 年に対外開放された 14 都市一覧

省名	都市名
遼寧省	大連
河北省	秦皇島
直轄市	天津
山東省	煙台, 青島
江蘇省	連雲港, 南通
直轄市	上海
浙江省	寧波, 温州
福建省	福州
広東省	広州, 湛江
広西チワン族自治区	北海

都市には経済特区と同様の優遇条件が与えられ、中国に外資を引きつける役割を果たすことになった。また、1988 年以来、さらに多くの都市が対外開放されるに至っており、それらの都市はこれまでの中国東海岸沿いの沿海部の都市にとどまらず、内陸部や少数民族自治区にも広がっている。結果として、現在では、極めて多くの都市や地区が対外開放されており、これらの地域で外資が引きつけられ、中国の工業化を支えているといえる。

このように中国大陸の沿海部や内陸部を問わず、多くの都市が開発のために特別な優遇措置を授けられることになったが、それは中国政府の政策的な誘導があったからこそそのことではあるが、それに加えて、特に改革開放の初期に対外開放された都市には経済特区や経済開発区に指定されるだけの必然的な立地上の理由があったことも事実である。その理由は、1842 年の南京条約によって上海や廈門などが条約港として開港させられたことを皮切りに、表 7 に掲げたとおりのように、中国の各都市が条約港あるいは租借地として事実上対外開放されたことと関わりがある。南京条約を初めとして、これらの港湾都市や地区を対外開放させた条約は不平等条約であったことには間違いないが、しかし、これによってこれらの地区は、それ以外の中国のどの都市よりも、対外経済関係

表 7. 中国の主要条約港及び租借地一覧

省名	都市名
主要条約港	
黒竜江省	ハルビン
吉林省	長春
遼寧省	営口, 瀋陽
直轄市	天津
山東省	煙台
江蘇省	南京, 鎮江
直轄市	上海
浙江省	寧波, 温州
福建省	福州, 廈門
広東省	広州, 汕頭, 海口
湖南省	長沙
四川省	重慶
広西チワン族自治区	北海, 南寧
主要租借地	
遼寧省	大連
山東省	威海, 青島
広東省	湛江
香港	新界

出所) Hsu (1976) を基に作成。

に関するノウハウや経験を積んできたのであり、そうした歴史が中国の改革開放政策の下で対外開放都市を決定する際に大きな要素となったのであった。

ところで、今回、私を含めた日本大学経済学部経済科学研究所の共同研究チームは、蘇州、徐州、連雲港という中国沿海部の江蘇省の3つの都市の経済開発区を現地調査してきたのであるが、これらの都市に共通しているのはかつて条約港として対外開放された歴史がないことである。そういう意味では、何の歴史的な必然性がない都市での工業化の実績について現地調査・研究を行ってきたわけであるが、実は、そこが我々の共同研究を行った重要な点といえる。すなわち、産業集積がどのような地域に起こるのか、産業集積を引き起こすためにはどのような立地上の条件が必要なの

か、全くあるいはほとんど工業化の素地がなかった地域でも工業部門を設立し、それを軌道に乗せることが可能であるのだろうか、という疑問に対して、我々のケース・スタディは1つの回答を与えることができるのである。こうした問題提起に関して、以下では、蘇州、徐州、連雲港という3つの都市とそれぞれの都市の経済開発区を紹介し、工業化の実績と初期条件との関係などについて明らかにしていく。

3. 沿海部における工業化と経済開発区 —江蘇省の事例を中心に—

3.1 中国経済に占める江蘇省の位置

今回我々が現地調査した蘇州、徐州、連雲港の3つの都市はいずれも中国の沿海部に位置する江蘇省にある都市である。これらの都市について詳細な説明を加える前に、まず、江蘇省経済は中国経済の中いかに位置づけられるのか明らかにしたい。

江蘇省は、中国経済の中でも経済発展が最も著しい沿岸部に位置する地域の1つである。地理的には、上海を取り囲むように位置しており、特に江蘇省南部は上海を中心として形成されている長江デルタ地帯の一翼を担っている。人口規模では中国全人口の約13億人に対して江蘇省の人口は僅か7400万人程度と全人口の5.7%を占めるに過ぎない(表8を参照)。この点からすると、中国全土における江蘇省の物理的な位置はそれほど印象的ではない。

しかし、経済実績という点では、江蘇省の中国経済に占める位置は上昇する。同じく表8によると、江蘇省が2003年に生み出した付加価値額の総計(すなわちGDP)は全中国のGDPの10%強を占め、人口比を上回る貢献度を示している。江蘇省の産業構造を中国全体と比較すると(表8を参照)、江蘇省は、第1次産業については全国平均よりも相当小さい一方で、第2次産業および第3次産業については全国平均を上回り、江蘇省は相対的に工業、サービス産業に強いことが

表8. 中国経済に占める江蘇省経済の位置 (2003年)

	全 国	江蘇省	割合 (%)
人口 (万人)	129227	7406	5.7
GDP (億元)	116898	12461	10.7
輸出入 (億ドル)	8510	1137	13.4
輸出 (億ドル)	4382	591	13.5
輸入 (億ドル)	4128	546	13.2
直接投資受入 (億ドル)	535	158	29.5
産業構造 (%)			
第1次産業	14.6	8.9	—
第2次産業	52.3	54.5	—
第3次産業	33.1	36.7	—
合 計	100.0	100.0	—

出所) 江蘇省統計局 (各年版) に基づき作成。

伺える。特に、江蘇省は全中国が受け入れた直接投資額の約3分の1を占めることになっており (表8を参照)、江蘇省は外国資本にとって対中投資の窓口的役割を果たしている。そのことは、江蘇省が全国平均と比較して高い水準で国際貿易に関わっていることにつながっており、中国の国際貿易の10%以上を江蘇省が担っている (表8を参照)。

これらの経済指標から大雑把に江蘇省の特徴をまとめると、江蘇省は物的側面では中国全土のごく一部に過ぎないが、経済実績の面では全中国に占める江蘇省の位置づけは重要であり、それは外資の導入と決して無関係ではないということである。その結果として、2003年の江蘇省の1人あたりGDPは16,809元であり、これは中国平均(9,073元)の約1.9倍となっている (江蘇省統計局、各年版)。

3.2 江蘇省経済に占める蘇州、徐州、連雲港の位置

現地調査を行った3つの江蘇省の都市は、蘇州が江蘇省南部に位置するのに対して、徐州と連雲港は北部に位置している。一方で、蘇州と徐州

は外洋に面しておらず、その意味で、江蘇省の中では内陸部ということができるが、連雲港については外洋に面している。つまり、これら3つの都市は江蘇省に立地する都市であるという共通項があるとはいえ、地理的にそれぞれ異なる特徴を有している都市であるということができる。ここでは、3つの都市に関する経済指標を比較することによって、これらの都市の特徴を経済面から浮き彫りにしていきたい。

まず、人口規模および就業人口という点から3つの都市の比較を試みたい (表9を参照)。3つの都市の中で、最も人口が多いのは徐州であり、その他の2つの都市は大体徐州の半分の人口規模であるといえる。ただし、労働人口についてみると、蘇州と徐州がほぼ同じ水準である。産業別の就業人口を見てみると、蘇州では、労働人口の半分以上が第2次産業に就業しており、そのうちの92%が工業部門に就業していることが示されている。第1次産業についてはわずか15.9%でしかない。つまり、蘇州は労働力の就業人口の点からして工業部門に強い都市であるということがいえる。

一方、徐州と連雲港については、蘇州とは異なる特徴を示している。同じく表9によると、これらの2つの都市では、労働人口の半数以上が第1次産業に従事している。第2次産業に従事している労働者は二十数%程度に過ぎず、また、第2次産業従事者の中で工業部門に従事している者の割合は蘇州の場合ほど高くない。その意味では、徐州と連雲港は労働力の就業人口の点で相対的に工業部門には弱く、農林水産業部門に強い都市であるということがいえる。

次に、GDPという点からこれらの3つの都市の特徴を比較したい (表10を参照)。まず、GDP全体という点について比較すると、高い付加価値を生み出すことができる第2次産業および第3次産業に相対的に強い蘇州では圧倒的にGDP総額がその他の都市よりも高くなっている。次に各都市の産業構造をGDPの点から比較する

中国沿海部における工業化と産業集積（辻）

表 9. 3 都市の人口・労働力比較（2003 年）

	蘇州		徐州		連雲港	
人口（万人）	591	—	909	—	468	—
労働人口（万人）	346	(100.0)	382	(100.0)	202	(100.0)
第1次産業	55	(15.9)	196	(51.3)	106	(52.5)
第2次産業	195	(56.4)	103	(27.0)	43	(21.3)
（うち工業）	179	—	70	—	23	—
第3次産業	96	(27.7)	82	(21.5)	53	(26.2)

注）カッコ内は割合（％）。

出所）江蘇省統計局（各年版）に基づき作成。

表 10. 3 都市の GDP 比較（2003 年）

	蘇州		徐州		連雲港	
GDP（億元）	2802	(100.0)	906	(100.0)	351	(100.0)
第1次産業	76	(2.7)	135	(14.9)	83	(24.5)
第2次産業	1772	(63.2)	441	(48.7)	148	(42.2)
（うち工業）	1587	—	368	—	114	—
第3次産業	954	(34.0)	330	(36.4)	120	(34.2)
1人当たり GDP(元)	47693		9992		7536	

注）カッコ内は割合（％）。

出所）江蘇省統計局（各年版）に基づき作成。

と、蘇州では表 9 と同様の傾向が示されている。すなわち、第 2 次産業と第 3 次産業が大きなウェイトを占めているということであるが、GDP の各産業に対するウェイトは、労働人口の各産業に対する分布よりもさらに大きな値になっている。すなわち少ない労働力でより大きな付加価値を生み出していることであり、そのことは蘇州における 1 人当たり GDP の比較的高い水準での達成ということを示されている。

一方、徐州と連雲港については、表 9 で示された労働人口の各産業に対する分布の傾向とは大きく異なり、各都市の GDP に対する第 1 次産業の貢献度は相当小さくなっている。それに対して、双方の都市において、GDP に対する第 2 次産業の貢献度が高くなっている。このことは、徐州と連雲港では、第 1 次産業については、就業人口が多いにもかかわらず、彼らが生み出す付加

価値額は低く、その意味で、こうした非効率な生産をいかに改善していくべきか、ということがこれらの都市の開発に関する課題の 1 つといえる。蘇州と徐州、連雲港の間には、5 倍弱から 6 倍以上の所得格差が生み出されている。したがって、これらの 3 つの都市は同じ江蘇省の中にあるとはいっても、1 人当たり GDP の水準に大きな格差が生じている。

これら 3 つの都市にこれだけ大きな経済実績の格差が生じた理由は何であろうか。こうした格差の発生を説明する 1 つの理由は各都市においてどのような形態の企業が操業を担っているのかということに求めることができる。蘇州、徐州、連雲港の 3 つの都市で操業している企業の形態を企業数から比較すると、そこには大きな違いがあることが分かる（表 11 を参照）。まず、企業数で圧倒的に優位に立っているのが蘇州である。

表 11. 3都市の形態別企業数 (2003年)

	蘇州		徐州		連雲港	
総企業数 (社)	4553	(100.0)	835	(100.0)	486	(100.0)
内資企業	2936	(64.5)	790	(94.6)	383	(78.8)
香港・マカオ・台湾企業	722	(15.9)	29	(3.5)	29	(6.0)
外資企業	895	(19.7)	16	(1.9)	74	(15.2)

注) カッコ内は割合 (%)。

出所) 江蘇省統計局 (各年版) に基づき作成。

表 12. 3都市の工業生産高と企業形態との関係

	蘇州			徐州			連雲港		
工業生産高 (億元)	4977	(100.0)	—	726	(100.0)	—	211	(100.0)	—
内資企業	1964	(39.5)	(100.0)	682	(93.9)	(100.0)	141	(66.8)	(100.0)
国有工業	129	—	(6.6)	125	—	(18.3)	25	—	(17.7)
集体工業	59	—	(3.0)	15	—	(2.2)	11	—	(7.8)
股份合作企業	80	—	(4.1)	5	—	(0.7)	4	—	(2.8)
有限責任公司	478	—	(24.3)	293	—	(43.0)	38	—	(27.0)
股份有限公司	267	—	(13.6)	89	—	(13.0)	26	—	(18.4)
私営企業	942	—	(48.0)	155	—	(22.7)	37	—	(26.2)
香港・マカオ・台湾企業	997	(20.0)	—	26	(3.6)	—	11	(5.2)	—
外資企業	2015	(40.5)	—	(2.5)	—	—	59	(28.0)	—

注) カッコ内は割合 (%)。

集体工業：地域政府等が所有する工業。

股份合作企業：株式会社型外資系企業。

有限責任公司：日本でいう有限会社。

股份有限公司：日本でいう株式会社。

出所) 江蘇省統計局 (各年版) に基づき作成。

表 13. 3都市の外資受入状況 (2003年)

	蘇州	徐州	連雲港
新規契約			
(件数) (件)	2399	166	235
(金額) (万ドル)	1249606	57301	50863
1件当たり (万ドル)	520	345	216
実行金額 (万ドル)	680511	34095	21240

出所) 江蘇省統計局 (各年版) に基づき作成。

企業の形態別内訳では、外資系企業 (香港・マカオ・台湾企業を含む) が全体の3分の1を占めており、この3つの都市の中では最も外資依存度が高くなっている。企業形態別の工業生産高に

対する寄与についてみると (表12を参照)、内資企業の工業生産高に対する寄与度は企業数に対するウェイトに反して4割弱にとどまっている。これに対して、企業数では3割強の外資系企業の工業生産高に対する寄与度は6割に達しており、外資系企業の存在は工業化の推進および目覚ましい経済的実績という点で決して無視できないことが伺える。また、比較的企業数の点で割合が大きい内資企業の場合でも、蘇州にあっては、私営企業のウェイトが高く、公有企業のウェイトは極めて小さいのが特徴である。なお、外資受け入れ実績は表13に示されている。

一方で、徐州と連雲港ではどのようになっ

るのであろうか。まず、企業数では、徐州は蘇州の約5分の1であり、連雲港では蘇州の約10分の1となっており、これらの2つの都市では企業数という点ですら蘇州には全くかなわない状況を示している。また、その内訳を見ても、なぜ徐州と連雲港が蘇州と比較して大きく引き離されているのか、その理由が伺える。すなわち、徐州では企業数の9割以上が内資企業であり、外資系企業のウェイトは極めて小さく、1割に満たない。こうした状況は、企業形態の工業生産高に対する寄与度にも表れており、外資系企業の工業生産に対する寄与度は極めて低いものに対して、内資企業の貢献度が企業数と同様に大変高いことが示されている（表12を参照）。その内訳を見ると、内資企業の中でも有限会社の割合が高いものの、公有企業の割合も依然として無視できない水準である。こうした状況からすると、企業数並びに企業形態は徐州と蘇州の経済実績に大きな違いをもたらしていることが分かる。

連雲港については、企業数では、内資企業の割合が高いことには変わりはないが、徐州ほどは高くなく、むしろ、外資系企業の割合が高く、2割強を占めている（表11を参照）。また、外資系企業の大部分は香港・マカオ・台湾以外の企業であることが示されている。工業生産に対する内資企業の貢献度は蘇州の場合よりも相当高く、6割強を占めるが、その水準は徐州ほど高くない。一方で、外資系企業は連雲港の工業生産高の3分の1を生み出している（表12を参照）。この点では、連雲港は蘇州のケースと類似しているということもできる。連雲港は、都市全体で見た経済実績という観点では、3つの都市の中で最も遅れているということになるが、外資系企業の進出と実績という点からすると、蘇州に次ぐ存在である。このように、蘇州、徐州、連雲港は同じ省に立地しているにもかかわらず、企業の形態別特徴という点で異なる特徴を示しているということが浮き彫りにされた。

表14. 3都市の国際貿易（2003年）

	蘇州	徐州	連雲港
輸出入（万ドル）	6566313	74484	95167
輸出（万ドル）	3263377	29658	57747
輸入（万ドル）	3302936	44826	37420

出所）江蘇省統計局（各年版）に基づき作成。

外資系企業の多寡はこれら3つの都市の国際貿易額にも大きな影響を及ぼしている（表14を参照）。3つの都市の中では、蘇州が圧倒的な地位を占めているが、経済実績では最も低かった連雲港が比較的積極的に国際貿易に関与していることが示されており、徐州は内資企業が大部分を占めていることから国際貿易への関与の程度は相対的に小さくなっている。

このように、蘇州、徐州、連雲港は中国沿海部の江蘇省という、中国経済の中では比較的経済発展が進んでいる地域に位置する都市であるが、これらの都市の経済実績には大きな違いがあることが浮き彫りにされた。蘇州については、外洋に面してはいないが、同市で操業している企業総数に占める外資系企業の割合は3つの都市の中で最も高く、そのことが、国際貿易に対する積極的な関与と高い工業生産高という結果につながり、蘇州が最も良好な経済実績を達成していることにつながっている。その一方、徐州と連雲港については、全体的な経済実績という点では徐州の方が連雲港よりも優れているという結果になっている。しかし、徐州と連雲港が決定的に違うことは、徐州が江蘇省の中では内陸部に位置していることに対して、連雲港は外洋に面していることである。このことは、外資を徐州よりも連雲港に多く引きつけることになり、連雲港では、企業総数に占める外資系企業のウェイトが相対的に高いこと、および、国際貿易額が比較的多いことが特徴といえる。次では、上記で明らかにされた3つの都市における経済実績に関する特徴を踏まえて、3つの都市にそれぞれ設立された工業開発区を事例として、工業化と産業集積との関係について検討し

ていきたい。

4. 経済実績と産業集積

— 3つの工業開発区の事例を中心として—

4.1 3つの経済開発区の現状と実績

4.1.1 工業開発区の概要

現地調査の対象である3つの工業開発区のうち、最も早く設立されたのは連雲港経済技術開発区（連雲港開発区）であり、1984年、すなわち、改革開放政策の下で対外開放された4つの経済特区に次いで対外開放された都市の1つである。したがって、連雲港開発区は国家級のプロジェクトである。これに対して、蘇州と徐州の工業開発区は1990年代になって設立されたものである。1994年に設立された中国シンガポール蘇州工業園区（蘇州工業団地）は省級、国家級という区分は特にされていないようであるが、その名称が示すように、中国の中央政府とシンガポール政府との間の政府間で設立が進められた工業団地開発プロジェクトであり、その意味では、国家級あるいは通常の国家級開発区プロジェクトを凌ぐ権限を与えられた特殊なプロジェクトといえる。一方、1992年に設立された江蘇徐州経済開発区（徐州開発区）は省級プロジェクトであり、3つの工業開発区の中ではプロジェクトの等級が最も低いものとなっている。

4.1.2 工業開発区の実績

次に、3つの工業開発区の実績の比較に関して、各工業団地の統計指標は同一の分類で作成されているわけではないので、厳密な意味での比較はできないが、入手可能なデータを用いて、実績を比較検討したい（表15を参照）。生産高については、連雲港開発区のデータはないので、蘇州工業団地と徐州開発区との比較になるが、徐州開発区の方が高い生産高を記録しているという結果になっている。徐州は外資系企業が少なく、外資系企業が多い蘇州の生産高を上回ることが果たして可能なのか、このデータの信憑性については疑わし

いといえる。これに対して、輸出額については、蘇州工業団地と連雲港開発区のデータが比較できる。それによると、両者の間には40倍近くの実績の開きがある。

表 15. 3つの工業開発区の主要指標（2003年）

	蘇州工業団地	徐州開発区	連雲港開発区
生産高（億元）	898	950	—
輸出額（百万ドル）	5505	—	139
業種別構成（%）			
現代エンジニア	—	55.6	—
電子	28.8	16.4	—
機械	24.3	—	7.9
化工	—	—	4.6
紡織	—	—	11.9
医薬	9.9	—	29.7
建材	—	10.5	2.6
食品	6.3	12.5	35.3
その他	30.6	5.0	2.3
合計	100.0	100.0	100.0

出所) 蘇州工業園区招商区 (2004), 蘇州工業団地 (2005), 日本貿易振興会 (2001), 徐州経済開発区 (n.d.), 連雲港経済技術開発区管理委員会 (n.d.) を基に作成。

各工業開発区における生産高の業種別割合についても、厳密な意味での比較は難しいが、得られたデータからすると、一定の傾向を読み取ることができる。それによると、蘇州工業団地については、電子および機械の2つで半数以上を占めている一方で、食品についてはわずかである。電子産業の中でも、半導体製造、液晶ディスプレイの製造、精密測量機器、医療機器、自動車部品などの製造が主に行われており、蘇州工業団地ではハイテク分野が強いことが伺える。それは、投資国の構成からもある程度いえることであるが、全投資の約21%が日本企業によるものであることが示されており、数多くある日系企業の中では、日立グループの進出が最も多いといわれている³⁾。

徐州開発区については、生産高の半分が現代エンジニアリングに分類されているが、その内容に

については必ずしも明らかではない。ただし、蘇州工業団地のように、半導体関連企業のまとまった進出のようなハイテク企業の集団的な立地はなく、外資系企業で主だったものは建設機械メーカーであるアメリカのキャタピラー程度である。その意味では、徐州工業団地で生産されている製品の技術の程度はそれほど高いものとはいえない。

連雲港開発区の主要分野は食品と医薬であり、全体の6割以上を占めている一方、機械などはそれほど大きな貢献をしていない。ただし、既述のように、3つの都市の直接投資の導入実績の比較で、連雲港は外洋に面していることから、徐州よりも外資を多く受け入れていたことが明らかにされたが、このことは連雲港開発区における投資先国の特徴にも反映されている。第1の投資先国は日本で、第2は韓国であり、両者を併せて全体の4割を占めている（連雲港経済技術開発区管理委員会, n. d., p. 19）。

表 16. 主要輸出品・輸出先一覧 —蘇州および連雲港—

	蘇州	連雲港
輸出総額（百万ドル）	103,201	503
一次産品	—	245
工業製品	—	258
企業形態別輸出額（百万ドル）		
外資企業	45,192	—
内資企業	5,578	—
外貿公司	3,119	—
私営企業	1,180	—
主要輸出先（百万ドル）		
アジア	22,457	216（日本）
北米	13,232	74（韓国）
欧州	13,068	26（合衆国）

出所）蘇州市統計局（2005）、中国対外経済貿易年編集委員会（2003）に基づき作成。

こうした3つの工業開発区における工業活動の実績の結果として、蘇州、徐州、連雲港の各市

の貿易には明確な特徴が現れている。輸出総額については、蘇州が桁違いに大きな実績をあげているというのは既に見たとおりであるが、表16に示されているように、その大部分が外資系企業によって担われている。また、同じく表16に示されているように、輸出先はアジア向けが多く、北米および欧州向けの各輸出の倍の規模を誇っている⁴⁾。一方、連雲港の輸出品は一次産品と工業製品の割合が半々であり、主要輸出先として日本（4割強）、韓国（15%）となっており、連雲港開発区に進出してきている企業の大部分が日系、韓国系企業であることから、連雲港の輸出先もその影響を大きく受けていることが示されている。

このように、現地調査対象の3つの工業団地にはそれぞれ異なる特徴を見てとることができた。蘇州工業団地は外資系企業を中心としたハイテク工業団地であり、輸出先はアジアと北米、欧州が中心である。これに対して、連雲港開発区はハイテク分野よりも軽工業分野が中心で、外資系企業の進出は特に日本と韓国によって担われており、そのことが輸出先の偏りにも反映されている。徐州開発区については、外資系企業の進出が極めて限られていることが明らかにされた。次に、これら3つの工業開発区が結果として異なる様相を呈することになった、すなわち、3つの異なる地区で、異なる産業集積を示すことになった背景について、その一端を明らかにしたい。

4.2 3つの都市の初期条件

上述のように、3つの工業開発区の特徴は一様ではなく、極めて異なることが明らかにされた。ここでは、こうした異なる特徴を示すことになった理由の1つとして、3つのそれぞれの都市が置かれている地理的条件や歴史的な条件などの初期条件について明らかにしたい。

4.2.1 蘇州の初期条件

まず、歴史的な条件に関して、蘇州は中国経済における中心地としてみなされたことはあまりない

ようである⁵⁾。それよりもむしろ蘇州は「上有天堂，下有蘇杭」といわれるように⁶⁾，経済の中心地というよりは，文人や芸術家の集まる文化の都市として栄えたということができよう。

しかし，なぜ蘇州は目覚ましい工業発展を遂げることになったのか，その1つの理由は，蘇州の有利な地理的条件にあるといえる。蘇州は経済の大集積地である上海に近接しており，100キロ程度しか離れていない。これは高速道路ではおよそ1時間の距離ということになり，他の2つの都市と比較をすると，それだけで蘇州は外資にとっては魅力となる。ただし，蘇州が工業の集積地として発展するためには大きな問題点があった。それは蘇州には港湾がなく，蘇州からの輸出は外洋に面している上海の港湾によって担われなければならないということであった⁷⁾。

そこで，外洋に面していない蘇州工業団地に，いかにして輸出指向型の外資系企業を誘致するかという課題に蘇州は直面し，それを克服するための政策的な方策を考えなければならなかった。その方策とは，蘇州工業団地内に港湾施設を設けることであった。もちろん，港湾施設を設けるといっても，蘇州は外洋から相当離れているために，港自体は工業団地内に作ることはできない。そこで，税関などの港湾施設の機能を蘇州工業団地内に設けて，通関手続きを工業団地内で完了し，積荷は近くの港湾へ運び，そこではそのまま船積みするというように，蘇州工業団地内に「実質的な」港を作り，外洋に面しない蘇州工業団地を実質的に外洋に面しているように作り替えたのであった。その結果として，「本当の」港で通関手続き待ちのために時間を費やすことがなくなり，効率的に船積みをすることができるようになったのであった。

4.2.2 連雲港の初期条件

外洋に面した港という点では，連雲港は港湾都市である。しかも，連雲港は江蘇省唯一の港であり，また，中国沿海部の十大港の1つとしての

地盤を築いている。したがって，連雲港開発区で製造された製品のみならず，近隣の徐州で製造された製品の多くが連雲港から輸出されている⁸⁾。また，最近では，新ユーラシア・ランド・ブリッジ構想の下で，鉄道で中国からオランダのアムステルダムまでを結ぶ輸送計画があるが，連雲港はその東の起点である。さらに，南北および西を結ぶ高速道路網が通っており，連雲港からは高速道路を通じて各地の拠点都市（例えば，青島，徐州，南京，上海など）につながっている。したがって，交通の便という点では連雲港は輸出指向型の外資による投資プロジェクトを呼び込むには都合の良い立地であるといえる。

しかし，連雲港は1984年に国家級の開発区に指定されているが，なぜあまり目覚ましい発展を遂げてきていないのであろうか。その理由の1つに，連雲港には歴史的に，外資系のハイテク工業投資プロジェクトを誘致するための受け皿がなかったといえる。連雲港の場合には，近隣には上海のような高度に発展した大都市がなく，連雲港自体工業都市ではなく，むしろ，農水産物の生産基地であった。したがって，外資の導入はハイテク分野よりも食品分野に偏ったことが連雲港開発区の発展の限界となっているようである。

4.2.3 徐州の初期条件

徐州は蘇州や連雲港と異なり，歴史的に建設機械産業の中心地として発展してきた経緯がある。徐州の工業面での発展は，1960年代に当時の中央政府によって中国全土の産業分布について指導があったときに，徐州については建設機械産業を中心に工業化を進めていこうとの方針が示されたことに端を発している⁹⁾。そのことは徐州の周辺に関連産業の発展を促すことにつながり，結果として，建設機械メーカーが徐州に集積することになった。徐州は今でも同分野では全国生産の25%を占めているといわれている¹⁰⁾。とはいうものの，こうして製造された建設機械および同部品や資材は主に国内向けの販売である。

地理的条件については、徐州は東西南北の交通の要衝であり、北京と上海を結ぶ鉄道と、連雲港と蘭州や成都など中国西部地区を結ぶ鉄道路線は必ず徐州を通ることになっている。また、現在導入が検討されている新幹線も徐州を通り、駅が設けられることになっている。高速道路についても、鉄道と同様に、東西南北の主要都市との間で高速道路網が整備されており、拠点都市へ移動するのに都合の良い立地であるといえる。

このように、徐州については、現在工業開発区でアメリカの建設機械メーカーであるキャタピラーが操業をしているわけであるが、それはまさにそうした受け皿がもともとあったわけであり、歴史的な経済発展の方向の延長線上に現在の徐州経済の発展もあるということができるのである。ただし、徐州開発区の場合には、既述のように、外資系企業の誘致が課題である。港湾については、同開発区で製造されたもののほとんどが連雲港経由で輸出されているし、また、輸出指向型投資プロジェクトであれば、わざわざ徐州まで行かなくても、連雲港で事足りるということもいえる。そういう意味で、徐州開発区と連雲港開発区は競合する関係にあり、輸出指向型の外資投資プロジェクトを誘致するという同じ戦略を双方が持っているとするれば、徐州開発区にとっては極めて厳しい結果になるであろう。徐州開発区にとっては、自らの置かれた初期条件に基づいて、近隣の開発区とは異なる誘致戦略をとり、連雲港とは異なる産業集積を実現する方向に持って行かなければならないことになるであろう。

4.3 産業集積の実現と初期条件との関わり

我々の共同研究では、理論的側面の研究において1つの傾向を見いだすことが出来た。それは、産業は国内では収束する傾向にあり、国際的には分散する傾向にあるということである（本多他、2005）。どのような国においても、物理的な規模の大小に応じて、国境に接しない地域もあれば、国境に接する地域もあり、一国の中で国境地帯と

見なすことが出来る地域は限られている。しかし、我々が取り組んできた産業集積に関する研究からすると、国境地帯は何も「真に」国と国の境界である必要はなく、本来の国境地帯でない地域にも、「人為的に」国境地帯を作り出すことが出来るということである。そのためには、本来国境地帯でない地域に、国境にある様々な機能（例えば、税関など）を設ける必要があるが、それを主導するために政府の関与が示唆されるのである（本多他、2005）。

この理論的研究の帰結を念頭に置いて、3つの工業開発区の実績と初期条件について検討すると、自然と備わっていた元々の初期条件と人為的に作り出した条件が各開発区の実績を左右していることが伺われる。例えば、蘇州工業団地が目覚ましい実績を上げた理由には、元々同地に備わっていた初期条件に専ら依存したというよりはむしろ、蘇州工業団地に有利な初期条件を人為的に生み出したということがあげられる。連雲港開発区については、歴史的に国際港としての基盤はあったが（元々の初期条件）、それだけでは連雲港は自然と工業化へ向かっていかなかったであろう。むしろ、1984年に中央政府が対外開放都市の1つとして連雲港を指定したことで、工業化の道が開かれることになったということであろう。

一方、徐州については、歴史的に建設機械産業の集積地になるように中央政府から指導され、また、東西南北の交通の要衝という初期条件の点では、工業化の受け皿として極めて望ましい条件を有していたといえる。しかし、連雲港開発区と競合したこと、そして、連雲港開発区と競合する中で、徐州開発区を有利にするような条件が人為的に作り出されなかったことなどで、受け皿としての初期条件は外資系企業の誘致には活かされず、国内企業の進出が中心となっている。

このように、初期条件の違いはそのまま開発区の実績の違いに結びつく訳であるが、こうした初期条件は固定して、都市の将来を運命づけるような性格のものではなく、これまでにはないような

条件を人為的に作り出して、それを産業発展の行方に反映させることも可能であるといえる。すなわち、産業集積の方向性は誘導することが可能であり、新たな初期条件を作り出すためには政府の役割が一定程度認められるわけである。

5. おわりに

本論文は、初期条件が企業ないし産業の立地を決定するという空間経済学の1つの考え方を手がかりにして、江蘇省の3つの工業開発区の実績と産業集積の相違がそれらの工業開発区に立地する都市の初期条件にいかん影響を受けているのかについて明らかにしてきた。

まず、本論文では、中国経済全体の発展の軌跡を、対外開放をキーワードに概観し、中国の経済発展が沿海部に集中する1つの要因について明らかにした。それによると、沿海部における目覚ましい工業化は過去の発展の実績と密接にかかわっているのが普通であり、現在輸出指向型工業の発展が目覚ましい都市の多くが、アヘン戦争以降に締結された不平等条約によって強制的ではあるが開港を求められた都市ないし地域であることが浮き彫りにされた。

次に、本論文は、中国の中でも経済発展が目覚ましい江蘇省に注目して、中国経済全体の中における江蘇省経済の位置づけをするとともに、現地調査の対象とした工業開発区が立地する3つの都市の経済実績を比較検討した。それによると、江蘇省は物的な観点では、中国の中では1割にも満たない小さな存在でしかないが、経済実績という点からすると、江蘇省の存在は顕著であり、工業生産高、対外貿易額、外資導入額および件数などの点で中国の経済発展を牽引している重要な省の1つであることが明らかにされた。このように、江蘇省は中国の中でも経済実績が顕著で、早くから対外経済活動に晒されてきたという対外開放の歴史的条件を持っていることからして、中国全体の経済発展と中国各地における目覚ましい工業化との間には歴史的条件というものが少な

らず影響を及ぼしていることが明らかにされた。

しかし、現地調査対象である江蘇省の3つの都市は、こうした対外開放の経験はほとんどなかったといえる都市であり、本論文では、この点に関して、歴史的条件に加えて、その他の立地上の条件を勘案しながら、これらの3つの都市における発展の実績とそれらの都市に設立された工業開発区の実績および産業集積との関係について分析した。それによって明らかになったことは、歴史的には開港を迫られた経験はいずれの都市にもなかったが、その後の中国の経済開発の過程で、中国政府がいかなる政策を採り、そうした政策が各地の地方経済の発展の行方にいかなる影響を与えることになったのか、自然に備わっていた初期条件に加えて、追加的にあるいは人為的にいかなる条件が付け加えられたのかということが、これらの3つの都市における、その後の発展に影響を与え、また、発展の状況に違いを生み出すことになったということである。したがって、蘇州の場合には、地理的には内陸部に分類され、外洋に面していないが、税関施設などを工業団地内に設置したことが、蘇州工業団地が国境に面しているのと事実上同じ条件を作り出したことになり、極めて多くの外資系企業が設立されることになった。一方で、徐州は内陸部に位置しており、対外貿易を連雲港に依存せざるを得ないという条件を克服することが出来ず、外資系企業の進出は限られたものとどまった。連雲港の場合には、外洋に面した港湾施設を持っているけれども、上海のような後背地がなく、地元経済の受け皿もなかったことが、ハイテク分野の外資系企業の進出が伸び悩んだことにつながり、蘇州の場合との実績の違いにつながったのではないかということが明らかにされた。

このように、本論文では、各都市に備わっている初期条件と人為的に創造された条件が中国の沿海部における産業集積の状況に決定的な影響を与えていることが、部分的にはあれ、明らかにされた。今後の研究の方向性としては、今回の研究

であり詳細に検討することが出来なかった歴史的初期条件と自然的初期条件について、さらに詳細に調査することが挙げられる。そうすることによって、工業化政策の対象地域にとって望ましい産業集積を実現する上での弱点は何で、それを克服するためにはいかなる方法があるのかということなどについて、一層示唆に富む提言が出来ることになるのではないと思われる。

（日本大学経済学部助教授）

注

- 1) 伝統的貿易理論の限界と経済地理学や立地論を取り込んだ新たな貿易理論の可能性に関する示唆に富む論考については本多（2004）を参照のこと。
- 2) 日本やアメリカの貿易依存度は中国が改革開放を始めたばかりの10%台の水準で現在でも推移している。
- 3) 2004年9月9日の蘇州工業団地でのヒアリングにおいて示された工業団地管理委員会の担当者による見解に基づいている。
- 4) 2004年9月9日の蘇州工業団地でのヒアリングにおいて、工業団地管理委員会の担当者によると、以前は工業団地で生産されたもの（特に半導体）のほとんどが台湾向けで、国内市場向けは1割程度であった。しかし、現在では、外国市場向けと国内市場向けの割合は半々程度になっている。
- 5) 明清の時代には中国経済の中心地として栄えたという見方も一部にはある。
- 6) 頭上には天国があり、地上には蘇州と杭州があるといわれるほど、風光明媚で温暖なこの2つの都市は住むのに憧れの土地であった。
- 7) 2004年9月9日の蘇州工業団地でのヒアリングによると、上海港が蘇州からの輸出の70%を担っているということである。
- 8) 2004年9月6日の徐州工業開発区でのヒアリングにおいて示された開発区管理委員会の担当者による見解に基づいている。
- 9) 注8)と同じ。
- 10) 注8)と同じ。

参考文献

- 江蘇省統計局（各年版）『江蘇統計年鑑』中国統計出版社。
蘇州工業団地（2005）「蘇州工業団地投資企業」、
<http://www.spac.gov.cn/tzqy>。
蘇州工業園区招商局（2004）『蘇州工業園区概要プレゼンテーション資料』2004年9月9日。
蘇州市統計局（2005）「蘇州市2004年国民経済および社会発展統計公報」、<http://www.szjtj.sz.js.cn>。
徐州経済開発区（n. d.）『中国・江蘇徐州経済開発区』徐州経済開発区。
徐州市統計局（2005）「徐州市統計局2004年国民経済および社会発展統計公報」2005年1月27日、
<http://tjj.xz.gov.cn>。
徐州市人民政府（n. d.）『徐州』徐州市人民政府。
中国対外経済貿易年鑑編集委員会（2003）『中国対外経済貿易年鑑』中国対外経済貿易出版社。
日本貿易振興会（2001）『中国対外貿易統計』日本貿易振興会。
本多光雄（2004）「日本の国際化・情報化が貿易に与える影響—国際貿易理論の新しい動きを考える—」日本大学経済学部経済科学研究所『紀要』第34号、pp. 3-11。
本多光雄・井尻直彦・呉逸良・辻忠博・陸亦群（2005）「中国における経済発展と産業集積—理論、政策および実証—」第45回日本貿易学会全国大会報告、2005年5月28日、於広島経済大学。
連雲港経済技術開発区管理委員会（n.d.）『国家級連雲港経済技術開発区投資手帳』連雲港経済技術開発区管理委員会。
ADB (Asian Development Bank) (various issues) *Key Indicators of Developing Asian and Pacific Countries*, Manila: ADB.
Hsu, Immanuel C. Y. (1976) *The Rise of Modern China*, N.Y.: Oxford University Press.