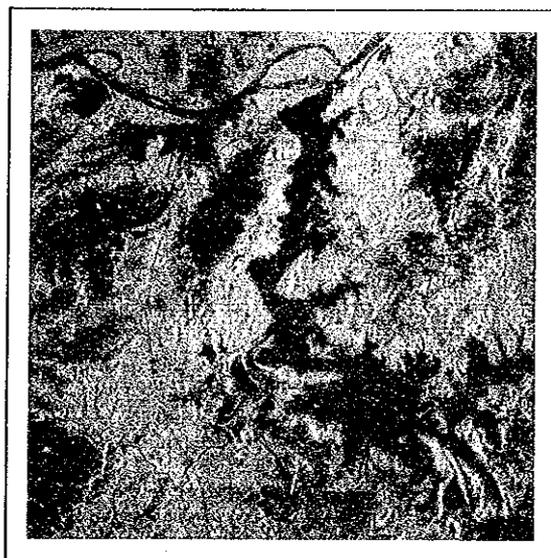


中華人民共和國
江西省
九江市政府

中華人民共和國
江西省九江市
綜合開發計劃調查



第1卷 全体計画

最終報告書
1994年11月
中華人民共和國
江西省九江市政府

国際協力事業団

中国江西省九江市総合開発計画調査 最終報告書

第1巻 全体計画

一九九四年一月

105
34
SSF

社調一

J R

94-005

中華人民共和国
江西省
九江市人民政府

日本
国際協力事業団

中華人民共和国
江西省九江市
総合開発計画調査

JICA LIBRARY



1110848(7)

第1巻 全体計画

最終報告書
1994年1月

財団法人 国際開発センター
株式会社 パシフィックコンサルタンツ
インターナショナル

国際協力事業団

25803

序文

日本国政府は、中華人民共和国江西省九江市人民政府の要請に基づき、同市の総合開発計画調査を行うことを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施いたしました。

当事業団は、平成4年9月から平成6年1月までの間4回にわたり、(財)国際開発センターの藪田仁一郎氏を団長とし、同センターおよび(株)パシフィックコンサルタンツインターナショナルから構成される調査団を現地に派遣しました。

調査団は、九江市人民政府関係者と協議を行うとともに、計画対象地域における現地調査を実施し、帰国後の国内作業を経て、ここに本報告書完成の運びとなりました。

この報告書が、本計画推進に寄与するとともに、両国の友好・親善の一層の発展に役立つことを願うものです。

終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係者各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成6年1月

国際協力事業団

総裁

柳谷謙介

国際協力事業団
総裁 柳谷 謙介 殿

伝達状

ここに中華人民共和国江西省九江市総合開発計画調査の最終報告書を提出致します。

この報告書は、(財)国際開発センター及び(株)パシフィックコンサルタンツインターナショナルが組織した共同企業体が貴事業団との契約に基づいて行った約1年半にわたる調査の結果を取りまとめたものであります。

調査の結果は本報告書にとりまとめたとおりであります。九江の開発戦略のポイントについて改めて以下を挙げたいと思います。

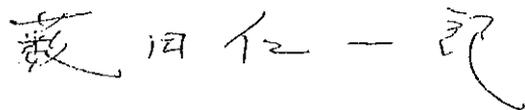
- －長江中流経済圏の中心である湖北省・武漢とのリンケージの強化及びそれにもとづく国内市場指向産業の育成
- －道路整備による大都市経済圏市場との時間距離の短縮及び流通機能の強化
- －都市機能の再配置と生活環境改善による都市経済の活性化

このような開発戦略に沿い、上記4分野に都市環境、人材開発を加えた6分野において2000年までに着手すべき優先プロジェクトを提案しました。また、基本方針と優先プロジェクトを実効あるものとするためには、都市財政の体系化と自立化が不可欠であるとの認識のもとに、問題提起と提言を行ないました。これらは計画経済から市場経済への過渡期にあつて、中長期的な開発戦略を必要としている中国の多くの内陸地方都市にとっても先駆的な内容を含んでいると考えております。

本報告書のとりにまとめに際しては九江市人民政府計画委員会による第8次5ヶ年計画をはじめ、数多くの調査の成果を参考とさせていただきました。調査の遂行にあつては、貴事業団本部及び本調査作業監理委員会より多大なるご指導とご支援をいただきました。また約1年間にわたる現地調査においては、在中国日本大使館、貴事業団中国事務所及び九江市人民政府をはじめとする中国政府機関、地方公共団体等の各位より種々のご協力を得ることができました。ここに深甚なる謝意を表する次第です。

終わりに、本報告書が、九江市発展への一助となることを念願しつつ、調査期間中に皆様より賜ったご高配に改めて感謝する次第です。

1994年1月



団長 藪田 仁一郎
中国江西省九江市総合開発計画調査団
同 調査共同企業体
(財)国際開発センター
(株)パシフィックコンサルタンツ
インターナショナル

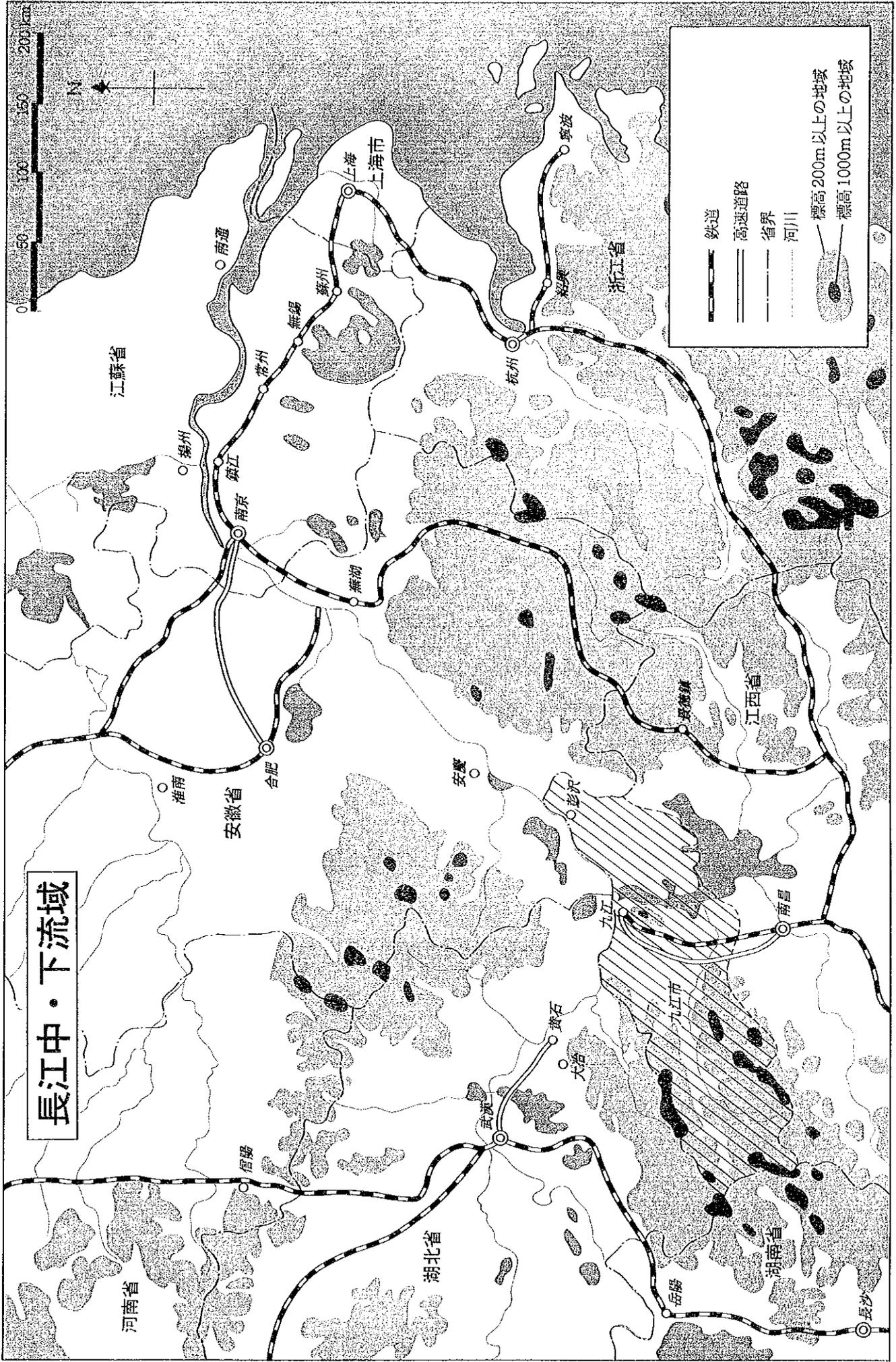
中国主要部及び 周辺諸国



凡例

- 国境線
- - - 省界
- 九江 都市名
- 江西省 省市名

長江中・下流域



河南省

湖北省

安徽省

江蘇省

江西省

浙江省

鎮江

南京

揚州

無錫

常州

南通

蘇州

上海

蘇州

無錫

常州

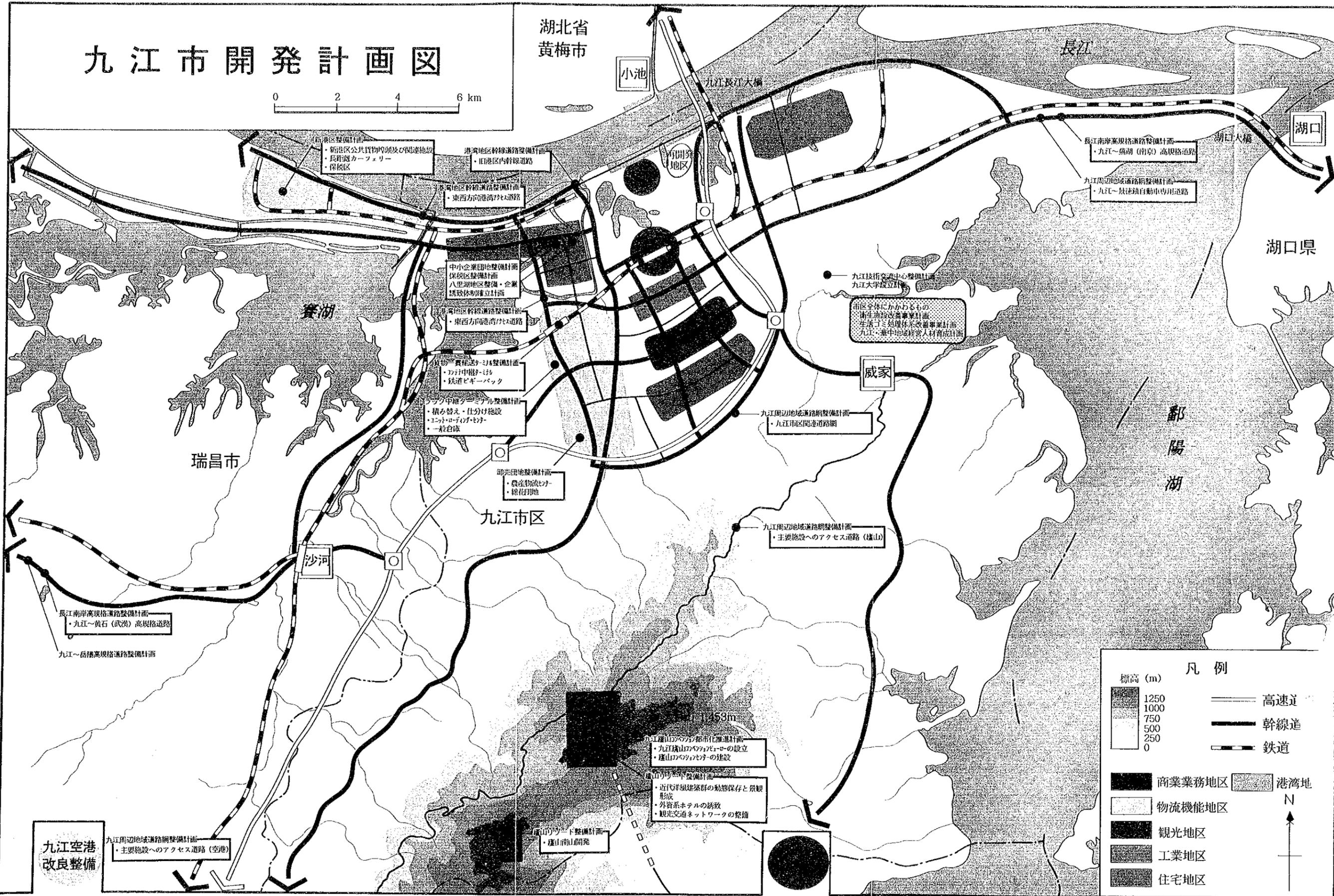
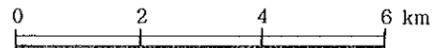
南通

蘇州

上海

九江市開発計画図

湖北省
黄梅市



長江南岸高規格道路整備計画
・九江～蕪湖(南京)高規格道路
九江周辺地域道路網整備計画
・九江～景徳鎮自動車専用道路

新港区整備計画
・新港区公共貨物埠頭及び関連施設
・長江渡カーフェリー
・保税地区

港灣地区幹線道路整備計画
・旧港区内幹線道路
赤湖地区幹線道路整備計画
・東西方向港湾アクセス道路

中小企業団地整備計画
保税地区整備計画
八里湖地区整備計画
・企業誘致体制確立計画

赤湖地区幹線道路整備計画
・東西方向港湾アクセス道路

貨物・農産物センター整備計画
・物流センター
・鉄道ピギーバック

ラック中継ターミナル整備計画
・積み替え・仕分け施設
・エントロディング・センター
・一般倉庫

錦泰団地整備計画
・農産物流センター
・緑化団地

九江周辺地域道路網整備計画
・九江市区間道路網

九江周辺地域道路網整備計画
・主要施設へのアクセス道路(礄山)

九江技術交流中心整備計画
九江大学設立計画
市区全体にかかわるもの
衛生施設改善事業計画
生活ゴミ処理体系改善事業計画
九江・進中地域経営人材育成計画

九江礄山のペニンシュラ都市化推進計画
・九江礄山コパソパフォーの設立
・礄山コパソパフォーの建設

礄山リゾート整備計画
・近代洋風建築群の動態保存と景観形成
・外資系ホテルの誘致
・観光交通ネットワークの整備

礄山リゾート整備計画
・礄山南山開発

長江南岸高規格道路整備計画
・九江～黄石(武穴)高規格道路

九江～岳陽高規格道路整備計画

九江空港
改良整備

九江周辺地域道路網整備計画
・主要施設へのアクセス道路(空港)

凡例

標高 (m)	凡例
1250	—— 高速道
1000	—— 幹線道
750	—— 鉄道
500	
250	
0	
商業業務地区	港湾地
物流機能地区	
観光地区	
工業地区	
住宅地区	

九江市 1453m

中国江西省九江市総合開発計画調査 最終報告書の要約

第I部 基本計画

1. 開発可能性と制約条件

沿海地方開発に続く中国の地域開発戦略は、国内市場の一層緊密な統合による内陸地方経済の活性化となろう。上海と武漢の中間にあって（九江からそれぞれ800キロと200キロ）、新しい国土南北縦貫鉄道京九線が通る九江は、この戦略を有効に活用しうる位置にある。とくに着目すべき潜在的優位性は、（1）武漢の発展を受けとめうること、（2）長江九江大橋による九江圏の拡大（とくに流通分野）、（3）後背圏拡大と地元の既存経済集積とを結びつけうること（とくに工業分野）、（4）昌九工業走廊計画の活用、（5）廬山観光開発にある。

こうした潜在的優位性を現実化するためには、九江自身の体質を強化しなければならない。その意味で九江が克服すべき制約条件は、（1）第3次産業を中心とする都市経済の未発達、（2）工業投資環境整備の遅れ、（3）交通、通信、流通機能の未発達、（4）不十分な人材集積、（5）低い都市生活環境、（6）シンボルの不在（廬山はシンボルたりうる素材）である。

2. 開発計画

九江の発展には「対外経済拠点都市」、「地域経済中心都市」、「経済交流中継都市」の3つの基本方向がありうる。しかし内陸輸送コストのハンディにより対外経済拠点としては沿海諸都市に対する優位性を持ちえず、また省都を経済・行政の中心とする江西省の中では地域経済中心都市としての発展にも限界がある。したがって九江が上記の潜在的優位性を生かしつつまた制約条件を克服し、中国のこれからの地域開発戦略に対応するためのシナリオとして「物流、産業連関、人材交流の広域的な結節機能を成長基盤とし、周辺農村部の発展に支えられた地域中心都市としての機能及び江西省の対外拠点としての機能をこれに結びつけていくこと」を提案する。すなわち経済交流中継都市を九江の将来像として提示する。

九江の発展は広域的条件と地元の潜在力の両方に依存する。着目すべき重要な広域的条件は全国高速道路体系の整備及び国内市場向け耐久消費財工業の発展、そしてそれらに連動した長江中流域経済圏（武漢を中心とし湖北、湖南、江西各省にまたがる）の形成である。地元の潜在力としては農村部の余剰資金蓄積による郷鎮企業・個体企業の成長機会の拡大が重要である。

シナリオに沿った開発の目標と戦略は以下の通りである。

目 標	戦 略
I. 地域産業の振興	A. 国内市場指向産業の育成 B. 武漢とのリンケージ強化
II. 大都市経済圏間の距離の短縮	A. 生産地—消費地間の商機能の強化 B. 交通運輸通信網の強化
III. 人材の育成	A. 市場経済化に伴う人材の再教育、再訓練 B. 教育および職業訓練機関の充実
IV. 都市の生産・生活環境整備	A. 都市の機能、幹線街路の適正配置、環境問題地区の再開発による都市の活性化 B. 生産、生活活動の環境水準を上げる

以上の戦略によって開発が進んでいく場合、経済規模は1990年から2010年までの間に4.3倍となり（年平均成長率7.5%）、人口は100万人に達しよう。広域的な経済交流中継機能を果たしつつ、これだけの経済・都市集積を受けとめていくには、都市空間構造の転換が必要となる。その基本的考え方は以下の通りである。

- (1) 市区を分断する河、湖、鉄道という遮断帯を活かし、東地区（重化学工業）、西地区（開発区・物流施設）、南地区（工業・住宅）、中心地区（商業業務）の4地区を市区空間の単位とする。
- (2) 市区内幹線道路体系は、従来の放射状体系から連続的放射状体系に移行させ、4地区間の相互リンクと広域交通の処理を確保する。
- (3) 各地区はそれぞれまとまった職場・居住の圏域として形成し、地区センター、地区外周幹線街路を整備する。地区内部は自転車交通を主体としつつ、自動車アクセスを確保しうるよう街路網を構成する。

以上の開発目標、戦略を中長期にわたって実現していくには、市財政の体系化と自立化が不可欠である。とくに重要な財政体質強化策は、経常経費と投資予算の分離（複式予算の徹底）、予算外資金の系統的把握、地方債発行、資産税型課税（土地利用権への課税）の導入である。

3. 優先プロジェクト

開発計画を踏まえ、(1) 交通・通信ネットワークを拡げ、物流中継機能を発達させる、(2) 可能なかぎりの手段を動員して都市集積を高め、人口100万人都市を実現するという観点から、プロジェクト・リスト（120件）を作成した。その中から開発目標・戦略の達成に不可欠で、かつ九江の経済社会構造の変革を主導しうるプロジェクト（ないしプロジェクトの組み合わせ）を優先プロジェクトとして選んだ。更に、他の関連

プロジェクトの進捗、既存構想・計画の成熟度、当面の九江市の行政的、技術的、資金的、環境的受け入れ能力に留意しつつ、早期取り組みが必要かつ可能な18件を2000年までに着手すべき優先プロジェクトとして選んだ。

2000年までに着手すべき優先プロジェクトの概略費用と投資時期

部門	プロジェクト名	概算費用 (万元)	1995	2000	2005	2010
			(8・五計画)	(9・五計画)	(10・五計画)	(11・五計画)
工業	・中小企業団地整備	4,000		■		
	・保税區整備	27,000		■		
	・八里湖開放開發區の整備と企業誘致体制の確立	—	■			
	・九江技術交流中心整備	2,250		■		
観光	・九江・廬山コンベンション都市化推進計画	1,200		■		
	・廬山リゾート整備計画	9,500		■		
流通	・トラック中継ターミナル	2,600		■		
	・流通複合ターミナル	4,100		■		
	・卸売団地	1,650		■		
交通	・長江南岸高規格道路	810,000		■		
	・九江—岳陽高規格道路	350,000		■		
	・九江市区関連道路計画	200,000		■		
	九江—景德鎮自動車専用道路	150,000	■			
	主要施設へのアクセス道路	10,000	■			
	中心市街地道路計画	40,000		■		
	・新港區整備計画	100,000		■		
・港灣地區幹線道路整備計画	35,000		■			
都市開発・環境整備	・衛生施設(糞便処理)改善事業	1,059		■		
	・生活廃棄物系施設整備	1,125		■		
人材開発	・九江及び華中地域経営人材養成	—		■		
	・九江大学設立	—		■		
合計		1,749,484				

以下、部門別に記述する。

第II部 部門計画

4. 工業計画

九江市は江西省の中で南昌市に次ぐ工業生産拠点である。工業構造は石油加工と紡績に特化している。既存工業は投資効率の低さ(間接部門への過大な投資、外注化でなく内製化を基本とした投資等)によるところが大きい)、輸出競争力の不足、技術開発力の不足等の問題を抱えており、また成長業種が少ない。一方、第I部基本計画で述べた開発可能性は新たな工業開発の潜在力につながるものである。開放開發區の整備、交通体系の整備、機械・精密工業分野等での高度技術企業、優良企業の存在、地域間の企業

提携・企業系列化（横向き経済連合）の進展等である。

こうした現状に鑑み、工業開発の基本方針には、既存工業の強化を眼目とする内発アプローチと新規工業導入を眼目とする外発アプローチの組み合わせを提案する。既存工業強化の重点は製造品目・産業連関の多様化、成長分野の育成、市場経済化に対応した技術力・経営力の強化である。新規工業導入の重点は地域間の企業提携・企業系列化及び外資企業導入の推進である。業種としては自動車関連産業、電子通信設備等が期待される。生産額成長率は年平均12%を目標とする。以上の基本方針及び目標を達成するための主要推進方策（プログラム）は、（1）中核企業の育成、（2）中小企業の育成、（3）国内外市場の開拓、（4）開放開発区の整備と企業誘致体制の確立、（5）技術交流の拡大、技術・研究開発と生産の一体的推進、（6）良好な工業操業環境整備と工業の適正配置である。これらの推進方策の下、2000年までに着手すべき優先プロジェクトとして次のものを提案する。

（1）中小企業団地（郷鎮企業団地）の整備

多様な分野にわたる中小企業製造業の新規参入と育成を目的とした10haの団地を開放開発区内に整備し、協業化・共同施設利用の推進、企業間交流の促進を図る。企業集積形成による都市化の促進と環境管理にも資する。

（2）保税区の整備

対外経済開放、輸出産業振興、内外貿易拡大を目的として180haの保税区を開放開発区の北部沿江地点に設置し、輸出加工業、貿易業、倉庫業、金融業等を集積する。九江の中継機能を発展させるためにも重要である。

（3）八里湖地区の整備と企業誘致体制の確立

九江開放開発区・八里湖地区への企業誘致の加速化を目的として、基盤整備のために新たな財源確保措置（土地使用権、土地使用権転売利益、土地使用権未利用保有に対する課税）をとる。そして既存の企業誘致関係機関の連携、誘致・許認可業務の一元化（ワンストップ・サービス）の徹底、有力な投資先における誘致活動拠点の設置を進める。

（4）九江技術交流中心の整備

九江産業・技術都市圏形成へのステップとして、技術水準の向上及び新しい工業技術標準や規格への対応を図る。主な活動内容は、依頼試験、技術相談、横向き経済連合の一環としての地域間技術交流の支援、技術情報の蓄積である。

5. 観光計画

九江市は知名度が高く、独特の景観、歴史文化財、西欧的な異国情緒とをあわせもつ廬山を抱えている。会議開催地としても有名で、会議運営ノウハウも蓄積している。廬山は九江のシンボルとしても人材交流拠点としても、今後の九江の開発全体に重要な意義をもつ。ただし、次のような制約条件が克服されねばならない。

- (1) 国内客に偏り、しかも夏季への集中が著しい。
- (2) 宿泊施設等の多くがバラバラに個別の企業、官庁組織に内部化されていること、観光関連行政が弱体なこと等のため、観光サービス（とくに対個人）の質が低い。

以上に鑑みて、計画の基本コンセプトを「通年型国際コンベンションリゾート」とし、以下の目標と戦略を提案する。

- 3大計画目標 ①市場競争力の強化、観光業の高収益化、②季節変動の平準化
7大開発戦略 ①廬山の「洋」的イメージの演出、②新たな観光アトラクションの開発、③旅行環境の改善、④九江市旅遊局と江西省廬山旅遊局とに分れている観光行政の一本化とマーケティング機能の強化、⑤自然環境と観光資源・景観の保護、⑥コンベンション都市化推進、⑦国際観光の振興

2010年の旅行需要は、廬山の環境容量に配慮して、国内460万人（91年の1.5倍）国際72,000人（同8.5倍）を見込む。観光収入増はそれぞれ8倍増、40倍増を見込んでいる。以上7項目の開発戦略を具体化するため、次のプログラムを実施する。

- (1) 廬山の近代洋風建築群の動態保存（保存しつつ宿泊等の用途に供すること）
- (2) 廬山環境施設整備（上下水、ゴミ処理等）
- (3) 廬山南山開発
- (4) 日帰り観光拠点の整備（ポーヤン湖畔、九江市街地に点在する観光拠点の一体的整備）
- (5) 観光エンタテインメントとイベントの開発
- (6) 産業観光の推進（土産品、工場見学、ファクトリーパーク）
- (7) 全市的な観光行政機構の機能強化
- (8) 九江廬山コンベンションビューローの設立及び廬山コンベンションセンターの建設
- (9) 外資系リゾートホテルの誘致
- (10) 観光関連施設のサービス改善（旅行情報改善、接客訓練等）
- (11) 観光交通網の整備
- (12) 九江大学への観光学科開設。

これらのプログラムを地理的まとまり及び相互関連性の観点から組み合わせ、以下を2000年までに着手すべき優先プログラムとして提案する。

(1) 九江廬山コンベンション都市化推進計画

各種会議、セミナー、見本市、慰安旅行を九江市に誘致し、廬山の季節変動を軽減するとともに観光収益率を高める。人材交流を通じて、九江市の経済交流中継機能を高めるうえで戦略的重要性を持つコンベンションセンターを廬山南山に建設する。

(2) 廬山リゾート整備計画

乱開発にさらされている自然と景観を保全し、観光客の分散を図るため、北山の環境保全と南山開発を行う。主要コンポーネントは北山における建築群の動態保存と上水等の環境施設整備、南山における仰天坪リゾート開発と交通施設（遊歩道、ロープウェイ等）の整備、外資系リゾートホテルの誘致、主要ゲートウェイから廬山山頂にいたる公共交通機関の整備である。

6. 流通計画

九江は華中商業経済圏（貿易部指定。安徽、江西、湖南、湖北、河南の5省）に属する流通拠点である。主な広域物流は西→東の農産物、東→西の工業製品、北→南の石炭、南→北の農産品及び輸入製品である。開放改革政策の下、伝統的な農産物流通拠点であった九江では急速に流通機能が復活しつつあり、市場施設、倉庫、民間小売業の伸長が著しい。しかし今後の発展を妨げる問題点も少なくない。主な問題点は次のようなものである。（1）都市集積が小さく、限られた都市内消費への対応にとどまっている。（2）一般が利用できる倉庫及び小口輸送手段の不足（多くは生産単位ごとに内部化されている）（3）卸売と小売の未分化、（4）市場設備・機構の不備（セリによる生産者市場がない）、（5）輸送における官民の非分離、（6）鉄道・水運への輸送の依存。

九江の流通機能が都市内消費への依存から脱し、その位置的条件を生かして華中の流通拠点、更には国土開発軸に沿った広域流通拠点となっていくための開発目標及び開発戦略は以下のとおりである。

開発目標

市場施設の設備、物流施設の整備と開放、多様な流通チャネルの確保、全国市場へのアクセス確保、道路輸送への対応

開発戦略

地域流通拠点の整備、中間的輸送手段の整備、物流システムの近代化、商機能の強化、広域流通拠点の整備

流通部門は他部門との相互関連がとくに強い。2000年までに着手すべき優先プロジェクトとして、以上の開発戦略及び関連するプログラムを踏まえつつ、以下の3件を提案する。

(1) トラック中継ターミナル

九江及び近辺を通過する陸上輸送の安全、効率向上を可能にする拠点を京九線貨物駅及び昌九自動車専用道路のインターチェンジ周辺に設置し、九江での物流集積を高めるとともに、自動車輸送に適した製品を製造するための前提条件を整備する。ターミナルは積み替え・仕分け施設、ユニット・ローディング・センター、一般営業倉庫から成る。

(2) 貨物一貫輸送ターミナル

九江を大物流拠点とするうえで重要な京九線と長江水運との相互利用を実現する。コンテナ主体の中継ターミナル及びピギーバック輸送センターを新鉄道貨物駅と外貿埠頭隣接地域に整備する。

(3) 卸売団地整備

自由化しつつある農産物流通における生産側市場の形成と取引量拡大のため、農産物流通センター、綿花団地から成る卸売団地を整備する。現在は計画配分によっているが、近い将来自由化が予測される綿花流通については、従来の国営企業中心体制では国際市場での競争が困難となろう。綿花団地については工場の再編統合による集荷、加工、技術開発、マーケティングの一貫機能を持たせることを目指す。

7. 交通計画

九江は従来から水運を通ずる江西省の対外物流拠点である。鉄道京九線およびその沿海地方への一連の接続線の計画により、鉄道輸送拠点としての重要性も増大している。相対的に遅れているのが道路である。昌九自動車専用道路の完成により、江西省の中心である南昌との交通が大幅に改善され、道路輸送量の伸びは著しい一方、東西方向の都市間道路および九江周辺地域の道路網体系の整備が遅れている。空港へのアクセスも悪い。

位置的優位性を生かしつつ九江の発展を支えていくべき交通計画の主要課題は、市場経済に合致した交通体系、とくに道路網の強化、貨物需要の伸びと道路整備の進捗状況とに適合した水運、鉄道、道路の体系化である。基本整備方針は以下の通りである。

- (1) 自動車専用道路ないし高規格道路の整備、鉄道、空港アクセス短縮による大都市圏との接続
- (2) 鉄道、水運、道路輸送の一体的利用
- (3) 九江周辺地域内(200キロ圏)の道路整備
- (4) 市区関連道路網の整備(とくに通過交通と都市内交通の分離)

(5) 港湾施設の整備

(6) 安全性の確保（とくに自転車と自動車の分離）

この方針の下で2000年までに着手すべき優先プロジェクトは以下のとおりである。

(1) 長江南岸高規格網整備計画

国土軸としての東西および南北の幹線高速道路計画を沿江地域の地域開発と結びつける方途として、武漢—九江—南京—上海を接続する。改良・新設区間は黄石—九江—蕪湖である。武漢と九江の間の産業連関の密接化、沿海地方市場・海外市場へのアクセス強化、武漢・上海を中心とする物流の中継活動の進展に対する効果が大きい。

(2) 九江—岳陽高規格道路整備計画

長江中流域経済圏における国家計画の高規格道路骨格（九江—武漢—長沙—南昌—九江）を補完し、九江市西端の修水县をより密接に九江市区の経済圏域に取り込むことを目的とする。改良・新設区間は瑞昌—岳陽である。

(3) 九江周辺地域道路網整備計画

長江南岸高規格道路のインパクトを九江市区周辺地域で受けとめ、周辺の主要施設・都市へのアクセスを確保し、九江市区の市街地内交通の円滑な処理を図るための道路整備計画である。九江—景德鎮自動車専用道路計画、九江市区関連道路網計画、九江空港及び廬山へのアクセス道路計画、中心市街地主要道路計画から成る。

(4) 新港区整備計画

2000年以降に不足する公共埠頭の取扱い能力の拡大及び新しい輸送需要への対応（陸運との連携、コンテナ輸送）を目的として、三角線埠頭の西側に新港区を整備する。新港区公共貨物埠頭及び関連施設、長距離カーフェリー整備計画、保税區整備計画から成る。この計画により九江に高度な物流中継ターミナルが形成される。

(5) 港湾地区幹線道路整備計画

港湾機能の向上にとって大きなネックとなっている道路交通問題を解決し、広域幹線道路から港湾地区へのアクセスを短縮する。旧港区内幹線道路、東西方向港湾アクセス道路、南北方向（新港区—沙河）港湾アクセス道路を整備する。

8. 都市環境計画

市区の都市環境整備の目的は、地域発展を支えるべく人々が再訪し定住

したくなる都市、開放政策を支えるべく外国人も住みたくなる都市を創造することである。一般市民の生活向上は言うまでもない。このような目的を掲げる理由は、地域発展を担う人材の定住促進、「経済交流中継機能」の促進、百万人都市への対応の3点である。都市環境施設整備計画の主な内容は以下のとおりである。

上水供給の事業は、第3浄水場20万m³/日の建設、第4浄水場以降合計47万m³/日の建設、新市街地域へ配水地区の拡張、新取水施設(八里湖と塞湖付近)と導水施設の建設などである。都市廃棄物(下水、糞便、都市生活ゴミ)の管理では、廃棄物処理施設を資源再生施設へ転換することが基本方針である。下水と污水管理の事業は、第1に老鶴塘、十里転盤、七里湖の3ヶ所の酸化池による下水処理。第2に汚泥の農地還元の体系づくり、特に汚泥肥料の流通体制の確立。第3に市区内4地区の下水道本管整備。第4に「臨水背山之都」として重要な風景要素である甘棠湖の改善・整備を提案した。衛生施設(糞便処理)の事業は、第1に公共空間における公共便所の増設と改善、既存の公共便所の水洗化と改善。第2に糞便の運搬・処理の改善対策として、糞便収集運搬用衛生車の導入、糞便処理資源化施設の設置、資源化された生産物の流通体制整備。第3に公共建築における浄化槽の整備を提案した。生活ゴミ処理の改善対策事業は、第1に居民区におけるゴミ集積用容器の整備。第2にくゴミ集積用容器→ゴミ収集運搬車→ゴミ処分場>のゴミ収集・輸送システムの確立。第3に衛生埋立用地の確保、資源回収施設の設置、生態工程と堆肥化施設の候補地選定と事業化である。

「環境都市」の実現には住民の役割が重要である。住民による環境保全型まちづくりの基本的な原則は、第1に市民による環境監視、第2に環境への負荷を抑制する生活様式を創ることである。住民による環境都市づくりを実現する手段として、居民区委員会による環境維持管理、市民の経済負担の2点が大事である。前者は近隣地域社会の単位である「居民区」が果たす環境管理機能を活用する。後者は下水施設利用、公共便所の維持管理、生活ゴミ収集など都市環境施設サービスの費用負担である。

環境改善には財源確保が必要である。工場移転では都市再開発と資金調達(移転跡地利用)を結び付ける方法が有効である。また公害対策資金の調達には、資金や技術を行政が援助する制度、たとえば低利融資を行なう公害防止融資制度なども有効である。

都市環境施設整備計画の中から優先プロジェクトとして次の2事業を提案した。

- (1) 衛生施設(糞便処理)改善事業
- (2) 生活ゴミ処理体系改善事業

9. 人材開発計画

開放改革計画の下、労働市場でも規制緩和が急速に進行中である。九江の人材集積は限られており、雇用の規模も小さい。全民所有制企業の比重が大きいため人材配分システムが残存しており、雇用構造は硬直的である。また人材定着の要件である都市環境も十分ではない。したがって、労働市場自由化により人材はむしろ流出している。他方、九江の開発は人材（とくに市場経済に対応し、九江の比較優位に合致した人材）を必要としている。しかし九江には高等教育機関がなく、既存職業訓練諸機関も経営難に陥っている。

九江市の人材開発の目標は以下の3点である。

- (1) 科学技術の発展方向に即した知識と技術開発能力をもち、あわせて市場経済のしくみにあった経営管理能力を備えた人材の育成と確保
- (2) 流通、輸送、観光等九江の中継・交流機能を支えるに必要な人材の重点開発
- (3) 人材集積の基礎となる農村基礎教育の向上

この目標の下、九江市政府として採りうる戦略は以下のとおりである。

人材開発に直接関係するもの

- (1) 地元教育訓練機関の新設、拡充（九江大学設立、既存学校の強化、華中地域経営人材育成）
- (2) 武漢・南昌の技術・人材集積の利用、これらの地域の教育機関との連携・交流（人材育成機能支援、外部人材支援）

人材育成・確保のための条件整備に関わるもの

- (3) 外部資金・人材の導入、国際協力の推進
- (4) 都市雇用の拡大・人材市場の整備と人材定着のための都市環境整備
- (5) 九江市政府の人材開発推進（九江市人材開発中心の組織化）

2000年までに着手すべき優先プロジェクトは以下の2件である。

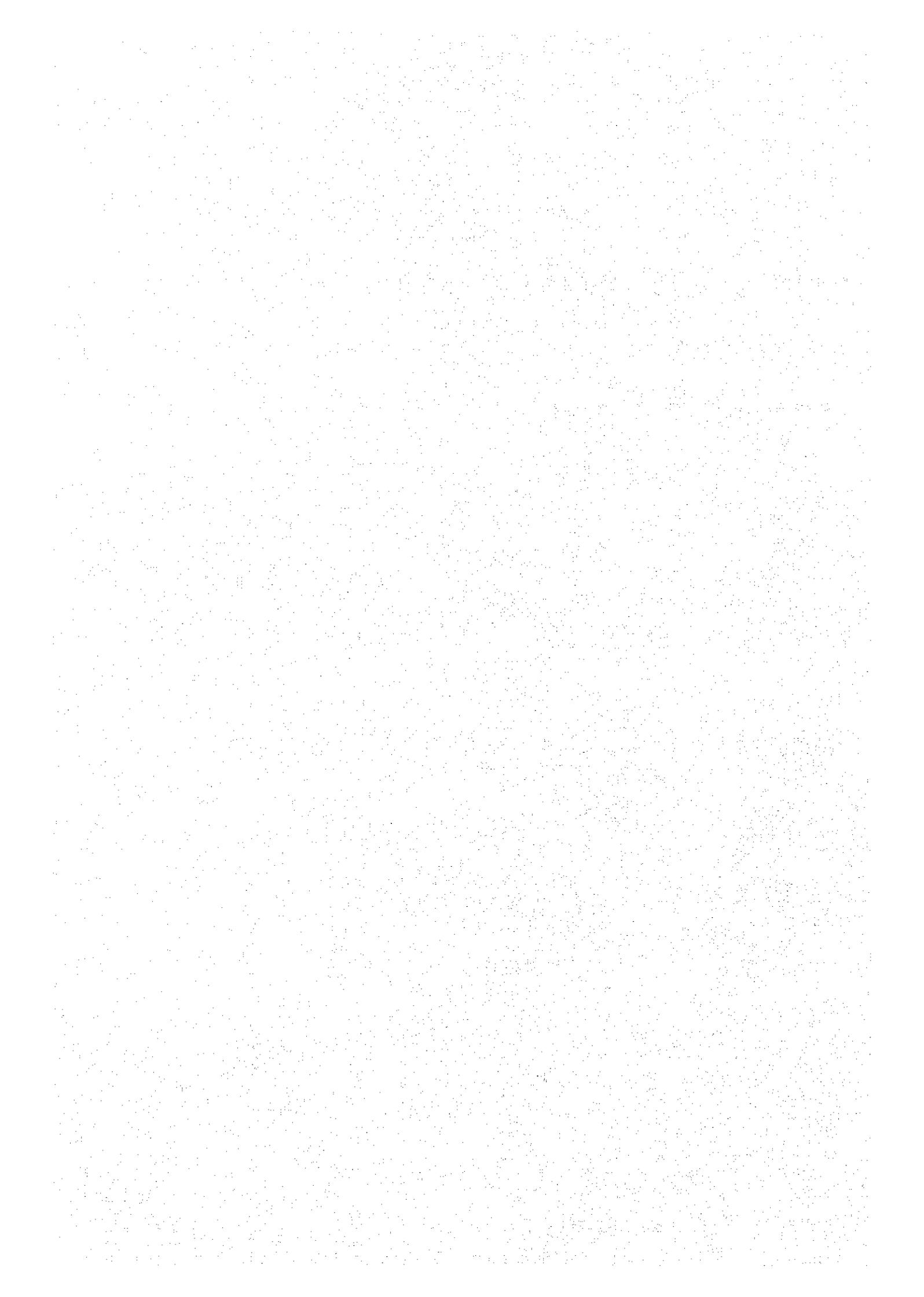
(1) 九江及び華中地域経営人材育成

九江における工業企業の生産性と第3次産業のサービスの質を高め、更に華中地域の経営管理人材交流に貢献するため、九江経営管理研修センターを廬山（将来はコンベンションセンターを活用）及び九江市街地に設立する。廬山の既存の人材交流機能の高度化にとっても大きな意義を持つ。

(2) 九江大学設立

労働市場の自由化（計画配分制度の解消）に対応し、九江市自身の科学

技術・経営人材育成の基盤を確保する。既存の総合大学設立構想を具体化のきっかけとするが、性格は工科系・経済経営系に特化し、九江の比較優位と中国の大学教育の中で未発達な分野に焦点をおくものとする。したがって総合大学を対象とする国家重点大学指定でなく国家的に重要な学科に絞って指定される国家重点学科となることを目指す。立地は既存市街地周辺の適地に十分な用地を確保し、将来的な新市街地形成の核とすることが望ましい。



中国江西省九江市総合開発計画調査
最終報告書
第1巻 全体計画
目次

基本計画要約

第I部 基本計画

第1章 開発可能性と制約条件

1. 広域条件	17
1.1. 中国の構造転換と地域開発の課題	17
1.2. 九江をとりまく地域経済	21
2. 現状と課題	41
2.1. 九江の位置的条件と潜在的優位性	41
2.2. 九江における市場経済	45
2.3. 九江が克服すべき制約条件	52

第2章 開発計画

1. 基本方針	56
1.1. 国土空間の将来	56
1.2. 長江中流経済圏としての華中地方の開発特性	59
1.3. 内発的発展の条件	63
1.4. 九江が進むべき基本方向	65
2. 経済・人口フレーム	72
2.1. 経済成長のフレーム	73
2.2. 人口フレームの設定	78
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前提	81
3. 都市空間フレーム	84
3.1. 都市空間の遮断帯による地区空間への分割と街路体系による地区空間の組織化	84
3.2. 各地区の現状特性	86
3.3. 九江市区と上位の地域空間単位の関係	88
3.4. 市区空間としての組織化	89
3.5. 地区における空間の組織化	93

4. 財政問題と財政強化の戦略	102
4.1. 市場経済における財政の役割	102
4.2. 財政制度	103
4.3. 財政分散化の悪影響	106
4.4. 九江市財政	108
4.5. 都市経済拡大に対応する財政強化の戦略	115

第3章 優先プロジェクト

1. 選定方針	120
2. 優先プロジェクト	134
3. 具体化への優先事項	136
3.1. 重要政策支援	136
3.2. 市計画委員会の新しい役割と九江経済計画中心の設立	137
4. 優先プロジェクトの環境配慮	138
4.1. 優先プロジェクトの環境配慮の位置付け	138
4.2. 環境配慮のスコーピング	139

第II部 部門計画

第4章 工業計画

1. 開発可能性と制約条件	141
1.1. 九江市工業の現状	141
1.2. 九江市工業の問題点	141
1.3. 工業開発推進のための条件	143
2. 開発計画	145
2.1. 基本方針	145
2.2. プログラム(工業開発の戦略と推進方策)	151
3. 優先プロジェクト	151
3.1. 中小企業団地(郷鎮企業団地)の整備	151
3.2. 保税区の整備	154
3.3. 八里湖地区の整備と企業誘致体制の確立	156
3.4. 九江技術交流中心の整備	159

第5章 観光計画

1. 開発可能性と制約条件	162
1.1. 制約条件	162
1.2. 比較優位点	162
1.3. 九江市の発展のために観光産業が果たすべき役割	163

2. 開発計画	163
2.1. 基本コンセプトと開発目標	163
2.2. 開発戦略	163
2.3. 開発フレーム	164
2.4. 開発プロジェクトとプログラム	165
3. 優先プロジェクト	172
3.1. 九江廬山コンベンション都市化推進計画	173
3.2. 廬山リゾート整備計画	175

第6章 流通計画

1. 開発可能性と制約条件	178
1.1. 九江の流通圏域	178
1.2. 現状と課題	179
2. 開発計画	184
2.1. 基本方針	184
2.2. プログラム	187
3. 優先プロジェクト	189
3.1. トラック中継ターミナル	189
3.2. 貨物一貫輸送ターミナル	191
3.3. 卸売団地整備	194

第7章 交通計画

1. 開発可能性と制約条件	197
1.1. 広域条件	197
1.2. 九江周辺の交通の現状	197
1.3. 課題と制約条件	198
2. 開発計画	200
2.1. 基本方針	200
2.2. プログラム	202
3. 優先プロジェクト	207
3.1. 長江南岸高規格道路網整備計画	207
3.2. 九江一岳陽高規格道路整備計画	209
3.3. 九江周辺地域道路網整備計画	212
3.4. 新港区整備計画	214
3.5. 港湾地区幹線道路整備計画	217

第8章 都市環境計画

1. 現状分析と計画課題	220
1.1. 後背地の自然資源	220
1.2. 自然環境管理の課題	220
1.3. 都市環境の現状と課題	221
1.4. 都市環境施設の現状と課題	222
2. 開発計画	223
2.1. 広域環境保護の戦略	223
2.2. 都市環境整備の目的と戦略	224
2.3. 開発の空間構成	224
2.4. 九江市区都市環境施設整備	225
2.5. その他の環境対策	225
2.6. 廬山環境施設整備	226
2.7. 環境管理の主体	226
2.8. 都市環境計画事業の実施時期	226
3. 優先プロジェクト	228
3.1. 衛生施設(糞便処理)改善事業	228
3.2. 生活ゴミ処理体系改善事業	231

第9章 人材開発計画

1. 開発可能性と制約条件	234
1.1. 広域条件—人口移動・労働力雇用に関する国家政策の動向	234
1.2. 現状と課題	234
2. 開発計画	237
2.1. 基本方針	237
2.2. プログラム	238
3. 優先プロジェクト	241
3.1. 九江及び華中地域経営人材育成	241
3.2. 九江大学設立	242

計量単位換算表

中国において使用されている各種計量単位の換算表は、以下に示す通りである。

項目	換算値
里	0.5km
畝	0.066ha
立方市尺	0.0370立方m
升	1.0リットル
斤	0.5kg

通貨換算表

1994年1月の中国元の換算レートは以下のとおりである。

US\$1=	8.7元
1元=	US\$0.11

US\$1=112日本円の場合、1元は約13円となる。

基本計画要約

第1章 開発可能性と制約条件

1. 広域条件

中国では省ごとの自給自足経済を基本とする従来の国土空間システムに依存するかぎり、経済拡大が困難になり始めている。この認識に基づく重点国土政策の第1は沿海特区開発であり、大量の公共投資と外資がここに投入された。これが成功しつつある一方で沿海部と内陸部との経済格差が拡大しつつある。従って第2の重点国土政策は内陸部、特定地域への資本集中になると考えられる。

内陸開発には新しいアプローチが必要である。基本方向としては、内陸部は沿海地区の輻射効果への依存から脱皮する必要がある。また輸出のみでなく国内市場の拡大を助長するような開発が必要である。

こうした新しいアプローチを実現するには次の3点が特に重要である。

- (1) 内陸大都市経済圏の形成
- (2) 内陸交通体系の多様化と流通拠点の形成
- (3) 非公有制部門における耐久消費財・組立型工業の育成

2. 現状と課題

2.1. 九江の位置的条件と潜在的優位性

長江流域において今後起こるであろう主要な変化は第1に上海・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。もう一つの変化は京九線という新たな南北軸の導入である。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で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。今後それに沿江道路が加わると、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つ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。

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。

- (1) 武漢の発展を受けとめること
- (2) 長江九江大橋による九江圏の拡大
- (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
- (4) 昌九工業走廊計画の活用
- (5) 廬山観光開発

2.2. 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
には九江自身の体質を強化しなければならない。九江が克服すべき条件は
次のようなものである。

2.2.1. 都市経済の未発達

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。

2.2.2. 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。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。第2は工業活動を支援するサー
ビス業務（輸送、卸売、修理等）の企業内抱え込みである。第3は電力供
給の遅れである。第4は過去の工業立地政策である。地方農村部への分散
的工業立地が進められた結果、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。

2.2.3. 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・通信網は十分に発達していない。幹線
道路網はまだ確立されていない。市・地区行政区域ごとの道路網の継ぎあ
わせで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。そして水運と陸上運
輸との関連がほとんどない。

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。

2.2.4. 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。

しかしその受け皿となる組織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ている。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。

2.2.5. 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。

第2章 開発計画

1. 基本方針

1.1 国土空間の将来

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。国内各地の主要都市を相互に結びつけるこの高速自動車道路本線の建設は、全国統一市場圏の形成の基盤となる。これによって、規模の経済を追求する産業は高速交通体系の基幹流動軸上の主要都市に魅きつけられよう。特に都市経済のポテンシャルが高いのは大都市(400万以上の人口)である。

他方、1980年代の改革開放政策の先陣を担っ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。輸出産業は沿海地方への立地が有利である。内陸は沿海地方への内陸輸送のコストが高いからである。沿海地方の輸出産業が内陸に期待するのは、原材料及びその加工品の供給となる。しかしこれに特化すると経済格差は開く一方である。したがって内陸の立場から考えれば、国内市場を相手にする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。自動車道路体系の整備と相まって耐久消費財・組立型工業、特に自動車産業が戦略的な主導産業となる可能性は高い。

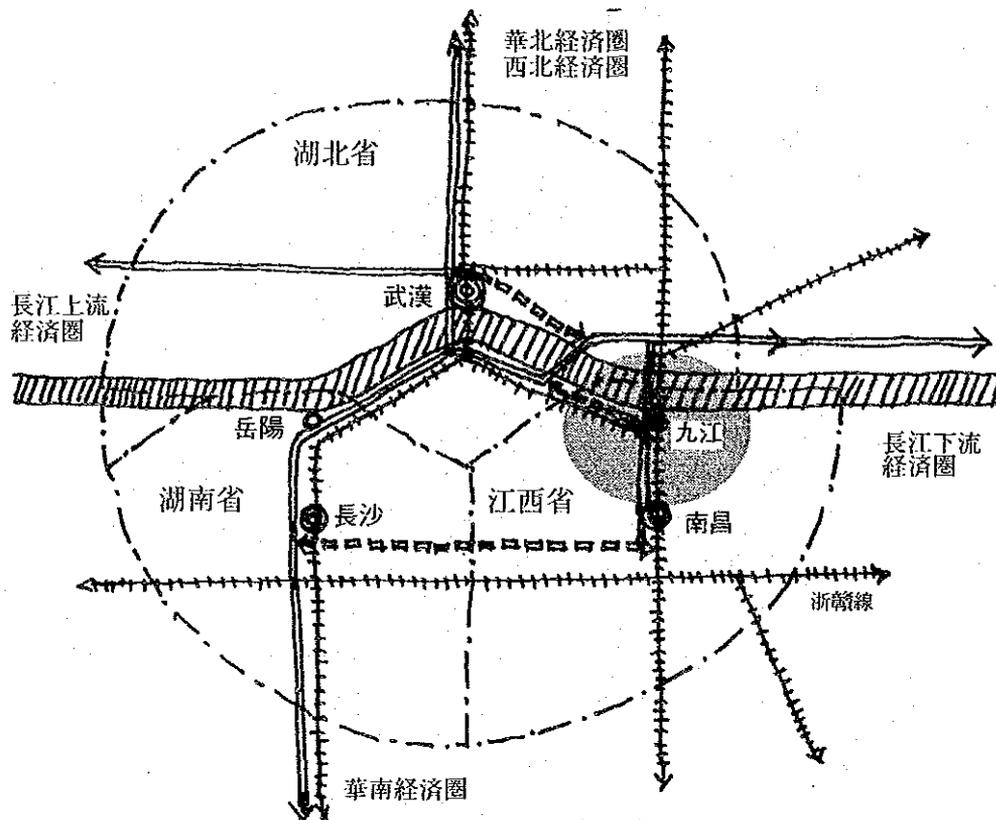
1.2. 長江中流経済圏としての華中地方の開発特性

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。都市の発達で見ると早期に全国の交通の要所に省都を置いた湖北省、武漢の都市集積の優位性があきらかである。

長江流域は、歴史的にみて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かった。さらに省ごとに自給自足的な経済システム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。

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。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。経済圏相互間では中流経済圏と華南地方の福建省との間の結節が欠けている。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。経済のオープン・システム化は、華中地方各省の境界を越えた既存産業の再編成をし、非効率的な自己完結型の省経済システムを合理的な相互補完型に転換する。

図表2-1 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



1.3. 内発的發展の条件

沿海地方にみられるように、内発的な農村工業化にとって最も重要なのは余剰資金の農村内部での蓄積である。しかし、九江市周辺のモノカルチャー的農業からは生じにくい。多様な農産物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。

また、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開拓されてしまっている。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の内発的發展を成功させる鍵となるのが農村中心都市の發展、道路網、農産物流通網の整備による農産品市場拡大と所得の向上である。

農村所得の向上による投資資金蓄積は郷鎮企業、个体企業の成長機会を提供する。それと同時に、長江中流經濟圏内に裾野の広い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。

1.4. 九江が進むべき基本方向

1.4.1. 代替案

以上のように考えてくると九江の發展には3つの代替的な基本的方向を想定することができよう。

第1の対外經濟拠点都市は、外資の先導によって九江が内陸の貿易・輸出工業拠点となることを想定している。有利な点は、九江が江西省の出入口に位置する、労働力、外国人を引きつける得る観光地廬山等である。他方、不利な点は、沿海地域諸都市に対する距離のハンディ、都市生活環境が整っていないことである。

第2の地域經濟中心都市は、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發展することを想定している。その有利な点は九江が一定範囲の都市圏を有すること、ある程度の工業集積を有することにある。不利な点は、江西省北部の地域中心都市はやはり省都南昌であり、市場經濟化の中でも省内における消費市場集積としての南昌の優位性が大きいことである。

第3は經濟交流中継都市である。これは長期的には九江が大都市經濟圏相互間の物、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。その有利な点は、上海、武漢、広州、北京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適していることである。また九江は廬山を抱えており、広範囲から人を集めやすい。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。

以上代替案の比較検討に基づき、我々は第3の方向、つまり經濟交流中継都市を目指すという方向を提案したい。当然ながら、經濟交流中継機能は、対外經濟拠点機能、地域經濟中心機能と相互に関連しつつ發達するものであり、特に地域經濟中心機能は、いかなる都市においても基本となる。

まず、九江市レベルでの中継機能が強化されねばならない。その主な役割は農水産品、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。

次に、省レベルの中継機能である。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。昌九工業走廊開發の進展とともに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發展すること

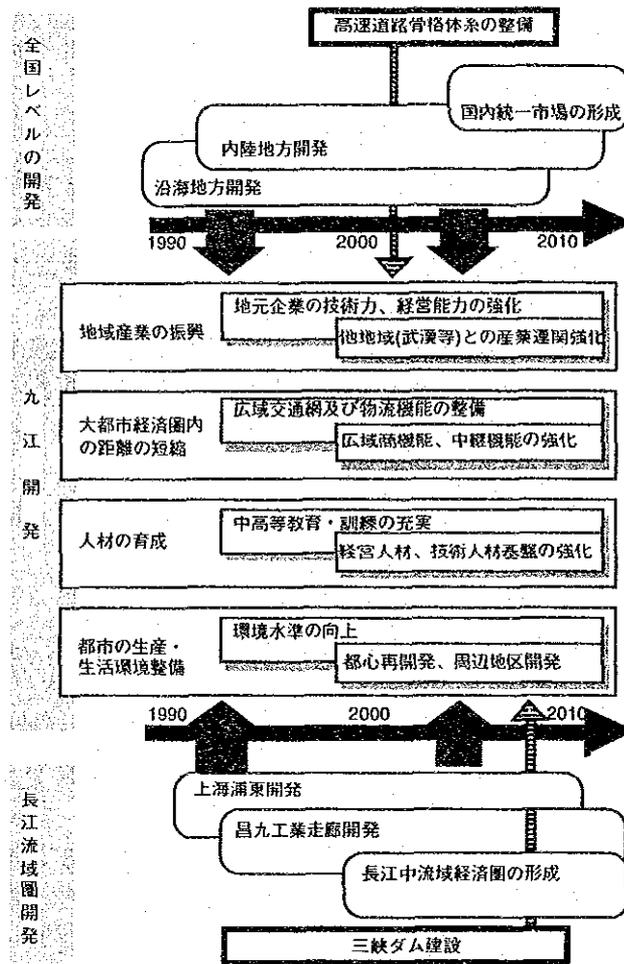
となろう。

更に広域レベルでは、武漢を中心とする長江中流域経済圏の中継機能の一端を担う可能性が高い。

そして最も高いレベルでの中継機能が国土の交通・通信網の発展と九江における上記の中継諸機能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。

1.4.2. 目標と戦略

図表2-2 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



九江が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、広域化していくため、以下のような目標と戦略を提案する。

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、武漢とのリンケージを強化する。

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。以下が重点戦略である。

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。

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取り組むべき課題とその時期を図表2-2に示す。

2. 経済・人口フレーム

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)。
- 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)。
- 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。

2.1. 経済成長のフレーム

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。

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。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るという位置づけである。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。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。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。

図表2-3 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

2.2. 人口フレームの設定

図表2-4 人口フレーム要約表

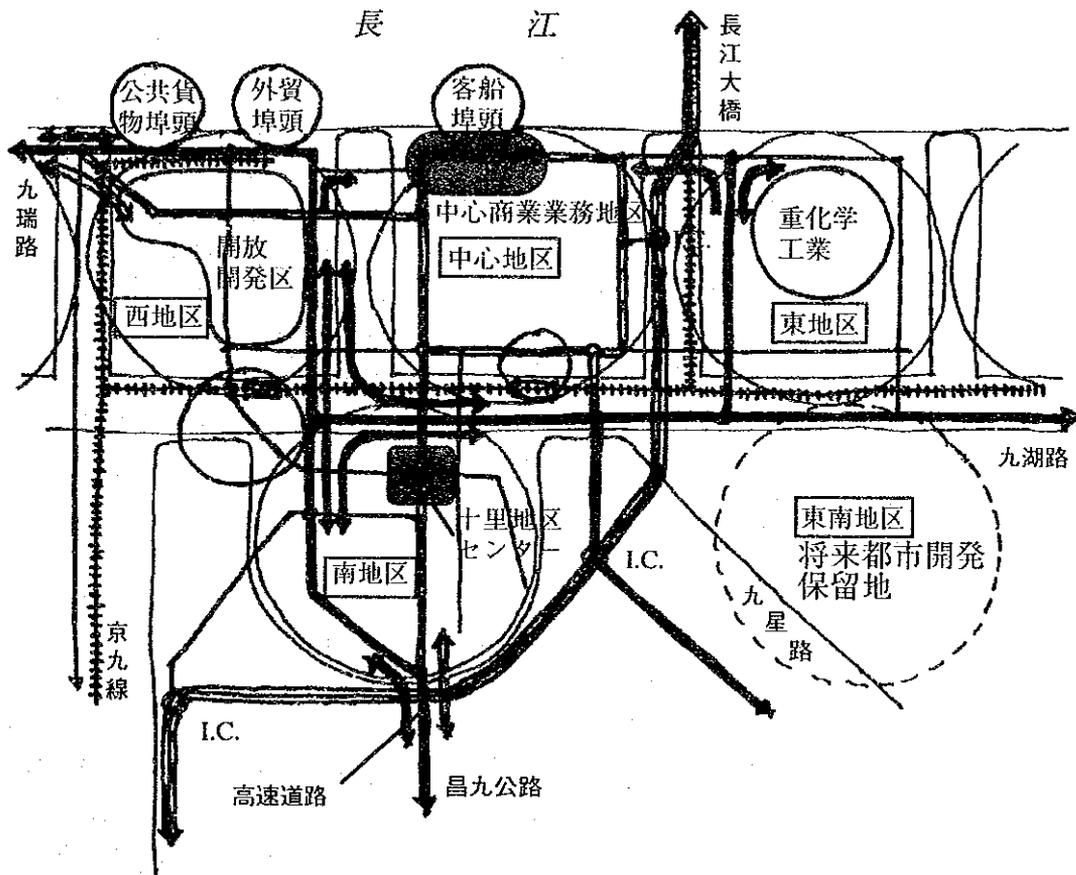
(万人)	1990	2000	2010	構成比			年増加率(%)		市全体に占める割合		
				1990	2000	2010	1990 -2000	2001 -2010	1990	2000	2010
九江市全体の人口	405.2	447.3	494.1	100	100	100	1.0	1.0			
非農業人口	71.2	103.0	160.0	18	23	32	3.8	4.5			
農業人口	334.0	344.3	334.2	82	77	68	0.3	-0.3			
九江市全体の就業人口	207.4	230.1	263.9	100	100	100	1.0	1.4			
第一次産業	144.4	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

- 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。

3. 都市空間フレーム

九江市区は北を長江、東を鄱陽湖、西を八里湖、南を廬山に囲まれている。比較的限られたこの空間の中には、今後整備されるものを含め、東西南北に広域交通施設が入ってくる。こうした前提の上に九江が経済交流中継機能を発揮するとともに市区人口100万人規模の都市集積を受けとめることができるようにするため、以下の基本的考え方にもとづき、都市空間構造の転換を図る。図表2-5をあわせて参照されたい。

図表2-5 九江の都市空間フレーム



3.1. 都市空間の遮断帯を活かした地区空間

市街化地域（建城区）は港湾の拡大に伴って東西方向に、陸上交通幹線に沿って南へも拡大する傾向をもつ。他方、東方向には白水湖、西方向には龍開河・新開河という自然の遮断帯、南方向には京九線鉄道という人工的な遮断帯が存在する。遮断帯で分割されることにより、それぞれの中で特化した産業と職住近接とを実現している以下の4地区が、市街化地域を構成する部分空間として認知される。

- －東地区 長江に接する重化学工業地域
- －西地区 八里湖開放開発区及び物流施設集中地区
- －南地区 電気・電子・機械系工場及び住宅が带状に展開し、昌九自動車専用道路に連なる地区
- －中心地区 商業業務地区であり公害型工場も存在する。

これら4地区において、新市街地開発が可能な地域は、西地区内の新港・保税区計画地域、南地区内の京九線新旅客駅南部丘陵地域、東地区内の新港鎮東部地区である。また、南地区の東にある東南部丘陵地は市街化地域及びその周辺で唯一の東南向き斜面を持ち、環境条件も良い。アクセス条件が限られていたため、開発が進んでいないが、大学・研究所の立地に最適である。

3.2. 市区空間としての組織化

九江市は省をまたがる交通軸、省内の交通軸、市内の交通軸が重なり合う空間である。九江経済発展の基礎をなすのが、これら広域的な交通軸と市区空間との接点としての市区幹線道路体系である。他方、市区空間内のレベルでは遮断帯で隔てられた東、西、南、中心各地区の間のリンクが市区内幹線道路体系の機能となる。このように広域交通軸との接点及び地区間リンクの両面をもつ市区内幹線道路体系は、従来の商業業務中心からの放射状体系から遮断帯及び通過交通処理を考慮した新しい連続的放射状体系へ変わらなければならない。中心地区の外周幹線道路の完成、とくに十里大道と浜江路の接続、が新しい体系の前提となる。

3.3. 地区における空間の組織化

各地区はそれぞれまとまった職場・居住の圏域として形成される。各地区に共通する圏域構成要素は以下の3点である。

- －生活サービスのための地区センター及びその下位の住区センターの計画的整備
- －地区外周幹線街路の整備
- －地区内街路網の再構成。地区内部は自転車交通とバス等の公共交通を主体としつつ、地区外からの自動車アクセスと駐車需要に対応する

市街化地域の再構成を以上のように進めて行く上で鍵となるのが以下の3つの条件である。

- 生産単位ごとに抱え込まれた第3次産業部門の外部化を通ずる土地利用の高度化と各レベルのサービス・センターの形成
- 威家、沙河、湖口等の市区周辺部ないし外縁部の小規模集積の発展、さらに、黄梅・徳安・瑞昌・修水・彭澤等の周辺都市の発展につながる多極分散的な都市化の誘導。
- 市民の足としての自転車交通を主体としつつ、都市間の自動車交通の増大に対応しうる都市交通管理。

4. 財政問題と財政強化の戦略

九江市も含め、現在の中国の地方財政は開発計画の十分な実施手段になっていない。財政構造が不透明であり、かつ自立していないからである。しかし、財政は開発計画の実施において政府が果たすべき最も重要な役割であり、以下の財政問題を解決することが、中長期計画の実施に市政府が参画して行くための基本条件である。

4.1. 1980年代以後の国家財政の特徴

現在の国家財政構造を決定づけている主な要素は、(1)財政の地方分散化、(2)全民所有制企業の独立採算化にともなう税制改革、(3)企業税収への依存の3点である。

財政の分散化は、市場経済導入のプロセスを促進する効果がある一方で、分散された財政のありかたに3つの大きな問題を残した。

第一の問題は、財政（特に各部局が持つ「予算外資金」）投資の対象が企業関係に傾斜しがちなことである。これは、公共部門が本来担当すべきである長期的な視点にたった社会資本整備のための投資の比重が減少することにつながる。

第二の問題点は、中央、省、市の各レベルでの公共部門財源の総量を把握することが困難になっていることである。これは、中国の財政が単式予算制度（経常経費と投資費用の区別のない収支計算）をとっていることに大きな原因がある。

第三に、1980年代以降、中国の通貨供給量の増加率は一貫して経済成長率を上回っている。これは、金融決済制度の未整備と、金融と財政の分離が不完全なままに財政分散化が進んだため、放漫な借り入れが増大したことに起因する。

4.2. 九江市財政

九江市財政収支は、一貫して赤字である。そして財政収入の非常に大きな部分が、所得と物流を対象とした企業税収に立脚している。企業活動依存型の税収構造は、経済規模と財政を結びつける上で有効である一方で、長期的な視点からみれば、潜在的な問題を併せ持っている。

最大の問題点は、経済の調整局面において収入の安定性に欠けるという点である。国務院が表明したように金融制度の整備が進めば、1985年以降に急拡大した信用供与全体に対する引締め圧力がたかまり、調整局面に向かうことは避けがたい。このことは、九江経済も信用供与に対する引締め圧力の影響をかなり強く受けることを示唆している。その一方で、財政支出にもっとも大きな比重を占める社会サービス部門に対する需要は減少しない。したがって、すでに構造的に存在すると考えられる赤字体質を考えに入れれば、深刻な財政危機を招く可能性がある。

第二の問題点は、市が企業経営への関与によって財政収入を確保しようとする傾向を助長することである。市は予算外資金も含めて企業活動への投資を直接的に行なうべきではない。市は公共投資による経済成長の基礎的な条件づくりに専念すべきである。また、企業活動へ関与すると、市政府（部局）自身が金融引締め効果の直接の対象となる。

第三の問題点は、投機的な経済活動を呼び込みやすいことである。現在の税制には、資産価値（特に土地使用権価格）や資産売却利益（土地使用権の転売益）に対する課税は存在しない。このような条件下では、投機的な土地売買を行なうことが容易である。他方、財政側からみれば、長期的な生産活動による税収の増加を期待して公共投資をしたにもかかわらず効果はあがらない。

4.3. 都市経済拡大に対応する財政強化の戦略

現在の財政の課題は、市場経済が定着する過程で必ず直面しなければならない本格的な経済の調整局面を乗り切るために必要な財政体質の強化を早い段階から準備しておくことである。

4.3.1 今の制度および実施が決定している改革に沿った改善

(1) 複式予算の徹底

すでに実施が決定されている複式予算（經常経費と投資予算を分けた予算方式）を厳密に行ない、その有利な点を財政強化に十分に活かす必要がある。複式予算の利点は以下の二点である。

—財政構造が明確になる

—借款や金融市場での資金調達の可能性が高まる

(2) 予算外資金の系統的な把握

現在、財政のなかに含まれていない予算外資金の動きについても、複式予算を導入して、その構造を明らかにする必要がある。予算外資金であっても九江市にとっては貴重な自主財源であることには変わりがない。

(3) 徴税能力を高める

徴税能力の低さが、現在の制度を十分に活かさない原因となっている。

所得税や間接税を確実に徴収するには、企業および個人の所得や会計を正確に把握する必要がある。会計簿の確立と普及、所得申告を正確に審査する能力を持つ人材が十分に存在することが前提条件となる。

4.3.2 今の財政制度では不十分な点を補う仕組みを作ること

(1) 地方債による資金調達

現在、地域的な投資に活用されない形で存在する貯蓄（タンス預金、純金の装飾品等）を動員する仕組みを導入する。ただし、「都市整備債券」に「公共住宅購入申込券」をセットにするというような、表面利率以外にも貯蓄を奨励する仕組みをつける必要があるだろう。

(2) 資産税型地方税の導入

地方税は、その地域の開発効果を税収に反映するものでなければならない。固定資産税型地方税には、以下にあげるような長所がある。

- 税収が景気変動に左右されにくく安定している
- 徴税コストが所得税に比べて低い
- 土地の有効利用を促進する

第3章 優先プロジェクト

1. 選定方針

基本計画レベル、部門計画レベルそれぞれにおける開発計画を踏まえ、以下の観点からプロジェクト・リスト（120件）を作成した。

(1) ネットワークを拡げ、物流中継機能を発達させる

- ① 道路輸送時代到来を先取りするための戦略的道路アクセスの整備。
- ② 工業集積を促進するための既存輸送施設（とくに港湾と鉄道）の改善。
- ③ 流通体系を市場経済化に同調させていくための既存の物流施設・物流システムの開放及び集約化。

(2) 可能な限りの手段を動員して都市集積を高め、人口100万人都市を達成する

- ① 昌九工業走廊内及び江西省経済における重化学工業基地としての役割の増大。
- ② 昌九工業走廊計画の推進及び開発区整備の加速化による外資導入促進及び対外拠点機能の強化。
- ③ 地元産品集約加工型の重点産業（綿花加工等）の育成強化。
- ④ 流通・サービス機能を強化するための周辺地域道路網強化及び農産品流通システムの改善。
- ⑤ 湖北省黄梅市との協調的發展による、「九黄都市圏」としての都市集

積形成。

⑥ ネットワークの拡大及び武漢の成長拡大に応じた武漢に立地する工業（自動車等）の関連産業誘致。

(3) 技術・人材基盤を強化し、産業技術交流の核を形成する

① 既存の技術研究機関、職業訓練機関、生産単位内の技術者の組織化による産業技術の振興及び技術交流の活発化。

② 観光施設及び会議施設が既にある程度集積している廬山の観光環境の整備、保全による九江の魅力度の向上。

③ 都市衛生環境の改善による外部人材の定着促進及び、市民の環境改善意識の向上。

プロジェクト・リストにあげられたものの中から、以下の基準によって優先プロジェクトを選定した。

(1) 優先プロジェクトの選定

① 九江開発の目標・戦略の実現に不可欠なものを優先プロジェクトとする。

② プロジェクト・リストにおいて、単独では効果が限定されているが、組み合わせることによって九江開発の目標・戦略の実現に不可欠なプロジェクトとなり得る場合は、これらをまとめて一つの優先プロジェクトとする。

③ 九江の地域経済社会構造の変革を主導しうるものを優先プロジェクトとする。

(2) 2000年までに着手すべき優先プロジェクトの選定

以下の点を考慮し、優先プロジェクトの中から2000年までに着手すべきものを選び出す。

① 下記の点により各部門計画の実施上、早期に着手することが重要である。

・当該部門における他のプロジェクト(優先プロジェクトのほか既に実施中のもの、国家プロジェクト等を含む)との関係で先に取り組む必要がある。

・構想、計画は既に整っており、九江の開発目標・戦略にかなっているが、実施上の制約諸条件により着手に至らないままとっている。

・九江市の行政面、技術面、資金面、環境面での現在の受入体制、維持運営体制に対して過大な重荷とならない。

② 九江開発の目標実現のため図表2-3に示した早期取り組みが必要かつ可能な課題に対応する。

(3) 下記に該当するものは九江発展のために重要ではあるが、本調査における優先プロジェクトとしてはとりあげていない。なお、これらについても計画レベルでは提案に含めた。

- ① 第8次5ヶ年計画期で既に計画済みないし実施中のプロジェクト
- ② 立地上、九江市区に全くかからないプロジェクト
- ③ 中央政府行政の専管であり九江市行政としては計画への関与の余地がほとんど無いプロジェクト

2. 優先プロジェクト

以上の基準により選定した優先プロジェクトは図表3-1に示す通りである。

図表3-1 優先プロジェクト

部門	2000年までに着手すべきもの	2000年以降になってから着手すべきもの
工業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中小企業団地整備 ・ 保税區整備 ・ 八里湖開放開發區の整備と企業誘致体制の確立 ・ 九江技術交流中心整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開放型研究施設と高新技術開發區整備
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・ 九江・廬山コンベンション都市化推進計画 ・ 廬山リゾート整備計画 	
流通	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラック中継ターミナル ・ 流通複合ターミナル ・ 卸売団地 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域物流センター ・ 地方商社設立
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長江南岸高規格道路 ・ 九江—岳陽高規格道路 ・ 九江市区関連道路計画 ・ 九江—景德鎮自動車専用道路 ・ 主要施設へのアクセス道路 ・ 中心市街地道路計画 ・ 新港区整備計画 ・ 港灣地区幹線道路整備計画 	
都市開発・環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 衛生施設（糞便処理）改善事業 ・ 生活廃棄物系施設整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境問題地区更新
人材開発	<ul style="list-style-type: none"> ・ 九江及び華中地域経営人材養成 ・ 九江大学設立 	

また、2000年までに着手すべき優先プロジェクトの概算費用とそれらの投資時期の目安は、図表3-2に示すとおりである。

図表3-2 2000年までに着手すべき優先プロジェクトの概算費用と投資時期の目安

部 門	プロジェクト名	概算費用 (万元)	1995	2000	2005	2010
			(8・五計画)	(9・五計画)	(10・五計画)	(11・五計画)
工 業	・ 中小企業団地整備	4,000		■		
	・ 保税區整備	27,000		■		
	・ 八里湖開放開發區の整備と企業誘致体制の確立	—	■			
	・ 九江技術交流中心整備	2,250		■		
観 光	・ 九江・廬山コンベンション都市化推進計画	1,200		■		
	・ 廬山リゾート整備計画	9,500		■		
流 通	・ トラック中継ターミナル	2,600		■		
	・ 流通複合ターミナル	4,100		■		
	・ 卸売団地	1,650		■		
交 通	・ 長江南岸高規格道路	810,000		■		
	・ 九江一岳陽高規格道路	350,000		■		
	・ 九江市区関連道路計画	200,000		■		
	・ 九江—景德鎮自動車専用道路	150,000	■			
	・ 主要施設へのアクセス道路	10,000	■			
	・ 中心市街地道路計画	40,000		■		
	・ 新港区整備計画	100,000		■		
都市開発・ 環境整備	・ 衛生施設（糞便処理）改善事業	1,059		■		
	・ 生活廃棄物系施設整備	1,125		■		
人材開発	・ 九江及び華中地域経営人材養成	—		■		
	・ 九江大学設立	—		■		
合計		1,749,484				

第I部 基本計画

第1章 開発可能性と制約条件

九江市は面積699Km²、人口43万人の限られた地域である。一方、東西南北方向へのアクセスが良い。従ってこの地域の発展は他地域の発展をいかに利用するかにかかっている。

九江は今まで農業依存の江西省にあって、その出入り口という位置に安住してきた。しかし都市経済が発達し、交通手段が多様化するとともに、従来の九江の比較優位は失われつつある。従って従来の地域経済システムを前提とした比較優位でなく将来の地域経済システムを前提とした比較優位を先取りしていくことが九江開発にとって最も重要である。

この観点に立ち、本調査団はまず中国の地域経済システムの主要課題と新しい方向を考察し、次にそれに応じた九江の広域的開発条件と克服すべき制約条件を分析した。

1. 広域条件

1.1. 中国の構造転換と地域開発の課題

1.1.1. 中国の地域経済システムの主要課題

中国経済は開放改革政策のもと、輸出主導の急成長を続けている。しかし1990年の全国工業生産額増及び全国輸出増のそれぞれ90%は沿海14省市のみで生じたものである。現在の部分的な経済成長が人口の60%を占める内陸諸省を含む全国的かつ内発的な経済発展につながるためには従来からの地域経済システムに内在する基本的問題点が克服されねばならない。地域開発の観点からは、特に以下の2点が重要である。これらについては第8次5カ年計画においてもその基本任務として指摘されているところである。

第1の問題点は省ごとの自給自足的経済である。過去の地域開発政策、市場経済の未発達、地域間交通網の未発達により、多くの省が比較的独立した地方市場をベースにそれぞれワン・セットの産業を抱える結果となった。江西省は農業地域である（GDPにおける農業部門の比率は全国第4位）。しかしそれでも江西省は全国主要工業製品63品目のうち2/3にあたる41品目について省内市場に相応する生産量を維持している（便宜的に、城市非農業GDPに関する同省の対全国比率1.4%を達成している品目数を挙げた）。このように小規模の工業生産基地が各省に乱立しているわけである。こうした状況下では、各企業が規模の経済を達成できず、また各地域も地理的優位性を発揮しにくい。

第2の問題点は都市経済の未発達である。中国は都市人口比率（城市非農業人口比率）を世界でも最も低い水準に抑えてきた。他方、直接生産部門（農工業）のGDPに占める比率は世界第2位である。これは市場より生産が重視された過去の経済政策、直接生産部門の企業や政府機関による

サービス部門活動の個別抱え込み、人口移動規制等がもたらした結果である。国民経済規模が限られていた時期における都市化の抑制は労働の安定的吸収と諸資源の節約に一定の役割を果たしたものと考えられる。しかし今や都市経済・サービス部門の未発達が直接生産部門の効率化、国内市場の拡大、人材の養成・定着といった今後の中国経済発展を左右する要件の実現を阻んでいる。中国の農村人口密度（農地面積あたり農業就業人口）は世界最高水準にあり、1人あたり国内総生産における都市（市区）と農村（市区外）との格差は2.7倍（200万以上の都市との格差は約5倍）に達している。従って都市化の流れはいずれにせよ不可避であろう。

1.1.2. 中国の構造転換

交点としての九江の役割は中国経済の発展と共に変化してきた。伝統的農業経済の下での九江は水運による米と茶の集散地であった。計画経済の下、それは水運と鉄道に支えられたエネルギー・重化学工業の拠点の一つに発展した。しかし将来の役割は必ずしも過去の延長線上にはない。将来の役割は何か、その役割に自身の経済・空間構造をどう適合させていくか。それに答えるためには、九江の位置的特性に鑑み、国民経済及び国土空間の変化の方向を見定める必要がある。

西暦2010年までという本調査の計画対象期間に中国は3つの構造転換を経験するものと考えられる。第一は社会主義市場経済への移行である。戦略的産業（エネルギー、基幹産業、基幹輸送）を除く民生用最終消費財関連産業は市場経済化が進行する。そして生産単位を通じた製品、サービスの配分は開放的、競争的な市場での取引に益々代替されよう。競争に勝つための効率と質の向上、つまり生産技術、経営の向上が決定的重要性を持つようになる。第2は自力更生型封鎖経済から国際経済と結合した開放経済への転換である。現在は沿海地域における国際経済との結合が進行中である。次に続くのは、自給自足的色彩が支配的であった省経済同士の相互依存関係の拡大であろう。そして、最終的には国内市場及び国内産業組織の全体が国際経済と相互に結びつくようになるものと考えられる。第3は生産請負制の導入による農村への商品経済の浸透である。農村でも市場競争原理が支配的となり、その結果、潜在的余剰労働力の顕在化が進む。農村から都市への人口移動圧力が高まると共に、次の段階では都市から農村への企業進出が進むこととなる。

1.1.3. 構造転換が地域開発に持つ意味

中国では省ごとの自給自足経済を基本的な地域単位とする従来の国土空間システムでは経済拡大が困難になり始めている。この認識に基づく重点国土政策の第1は沿海特区開発であり、大量の公共投資と外資がここに投入された。これが成功しつつある一方で沿海部と内陸部との経済格差が拡大しつつある。内陸開発が重要視されつつあるものの資本投資能力には限りがある。従って第2の重点国土政策は内陸部、特定地域への資本集中に

なると考えられる。具体的には投資効率が高く地域副射効果の大きい内陸大都市、国民経済に戦略的重要性を持つエネルギー生産地域、内陸国境地域等がその対象になってくるであろう。将来の国土政策をこのように想定すると、先述の中国の構造転換は地域開発に対して次のような3つの意義でもっているものと考えられる。

第1は大都市経済圏の形成である。現在は上海、広州をはじめとする沿海大都市を中心としてこれが進行中である。同じことが次は武漢、瀋陽、重慶等の内陸大都市を中心として進行し、これらの大都市が内陸開発の牽引車の役割を果たすこととなろう。つまり市場経済拡大と所得上昇はまず大都市で進行し、これによって地方産業発達、農村所得上昇が支えられるという過程をたどることとなろう。

第2は、省都、沿江都市をはじめとする内陸地方都市における対外指向の強まりである。これら地方都市の多くは歴史的には農産物集散地として発達し、なかでも省都は計画経済下の行政中心として更に発展した。開放経済への転換と共にこれらのそれぞれが対外指向を強めている。しかしここにも市場競争原理は作用し、対外アクセスに比較優位を持つ都市が発展を加速させることとなるであろう。

第3は、物流・情報ネットワークの発展である。市場経済化に伴ない、従来の生産単位間を結ぶネットワークは市場を結び付けるネットワークに次第に代替されていくであろう。特に市場の中心たる大都市相互のネットワークの発達が著しくなる。更に省間の経済交流に対応したネットワークも発達するであろう。また市場の発達に応じ、輸送における高速性、確実性、弾力性への要求及びその要求に合致した道路輸送の重要性が高まるであろう。他方、従来の基本的輸送手段であった鉄道、水運は大口、特定区間の輸送に特化していくこととなろう。

1.1.4. 沿海開発から内陸開発へ

1980年に4つの経済特区が指定されて以来、地域開発は対外開放政策推進の重要な戦略となった。その成果を最も達成しているのが広東省を中心とするいわゆる華南経済圏である。香港に近接する同省は中央政府による支持のもと、外国投資主導の輸出工業化に成功した。資金と人材の集中は投資を一層加速化させている。また同省等での先行的な開発経験は市場システム導入に関して中国経済に多くの重要な教訓をもたらした。一方、長期的かつ全国的な観点からは華南経済圏の限界も指摘されている。第一は、同省の地理的条件もあって、外国投資主導の輸出工業化による国内産業への輻射効果は限られているという点である。第二は、省ごとの自給自足の経済及び都市経済・サービス部門の未発達という基本的問題点の解決には十分つながっていないという点である。

数年の準備期間を経た後、1990年に上海浦東開発が正式発足した。これは停滞傾向にあった上海の再活性化を直接の狙いとしているが、同時に国内輻射効果の大きい対外拠点を国土中心部に形成することによって華南経

済圏の限界を越えることが期待されている。世界経済に対する窓口としては、中国全体貿易額をさらに上回る額の貿易業務を取り扱っている香港に上海が肩を並べることは当面考えられない。しかし上海にはあらゆる業種の工業、サービス業が従来から集積している。浦東開発を跳躍台とした上海の再活性化は、人口1.2億人を擁する長江デルタをバックに自律的な大都市経済圏の形成につながる可能性が大きい。また製鉄、化学をはじめとする重工業分野で大企業が集中しているため、高度な資本財の供給基地として全国各地の産業構造近代化に重要な役割を果たすであろう。

上海・浦東開発に続いて1992年、内陸開放政策が打ち出された。

沿長江地域では九江を含む5都市が開放都市に指定された。そして「上海を龍頭として長江流域の協調的發展を進める」という構想の実現が検討されている。沿江6省1市の人口、国民総生産値はそれぞれ全国の約1/3を占める。この構想は省ごとの自給自足的經濟を打破し、省の枠にとらわれずに地方中心都市の相互連携を進めることを狙いとしており、それが地元の世論形成に果たした役割は大きい。

しかし上海の發展は長江上中流部まで実際に波及していくだろうか？現実には下流に行くほど上海を拠点とする協調的發展への関心が強いことが指摘されている。理由はいくつか挙げられる。第1に直接の産業連関効果が生ずる範囲は精々200キロ程度（自動車専用道で片道約3時間、つまり日帰りですべて済ますことのできる範囲）に限られる。第2に外資導入・輸出指向の戦略を取る限り内陸部の立地ハンディキャップは宿命である。1991年外国投資額は、上海9.1億ドル、江蘇省9.4億ドル、安徽省1億ドル、江西省1.4億ドル、湖北省2.1億ドル、湖南省1.9億ドル、四川省1.4億ドルとなっており、この傾向は明白である。第3に沿江地域は東西方向の輸送を水運に大きく依存している。これは石油、石炭、土砂、鉱石等の限られた品目の貨物輸送には効率的であるが（九江港の場合、これら4品目のみで貨物取り扱い量の92%を占める）、經濟發展に伴い拡大が予想される多種類多方向の貨物輸送には不十分である。従って内陸諸省は、上海の發展に伴いむしろ上海大都市經濟圏への原料、資金、エネルギー、人材の供給源になっていくことすら懸念される。現在でも、例えば、鉄道貨物においては沿江6省から上海への輸送が逆方向輸送の2.1倍に達している。

内陸開発には新しいアプローチが必要である。基本方向としては、内陸部は沿海地区の輻射効果への依存から脱皮し、内陸部自身の中に成長のエンジンを持つ必要がある。また輸出拡大のみでなく国内市場の拡大との一体化にも依存し、またそれを助長するような開発が必要である。中国では石油製品、石油化学製品、プラスチック、自動車の輸入が急増している（これらは1991年輸入額が10億ドル以上かつ対前年増加率が40%以上であった品目—SITC2桁分類による）。例えばこうした製品に対する需要増大を内陸開発の戦略産業育成につなげることができる。

こうした新しいアプローチを実現するには次の3点が特に重要である。