

(㊦)市場の一体化のためには、第三次産業は第二次産業の付属物もしくは供給の隙間を埋める個人飲食店と零細業者、という現在の立場を脱却しなければならない。すなわち、生産単位からの間接所得型サービス供給から個人に帰属する直接所得型消費への重心の移動である。

(㊧)市場化することが適当でない社会サービス部門についても、原則的に生産単位別供給から労働者全般に対する供給に移る。特に新規の社会サービスについては、政府部門によるサービス供給という形態に転換する。このことによって、社会サービスの本来の使命であるサービス供給の平順化が進む。

(2) 成長率の設定

以上の諸点を念頭に置き、次項以下に詳述する成長の条件が整えらると仮定すると、2010年の市区部における第三次産業の比重は37%前後におき、それ以降には40%台をこえる方向に進む。この目標とする比重から算出される三次産業の年平均成長率が、1990-2000年の10.1%、2000-2010年の14.0%である。

他方、この非常に高い水準に設定された成長率による増加分が、すべて実体的な第三次産業生産の供給量の増加にあたりと考えているわけではない。この増加分には、実体的には存在しながら現在の経済統計上は欠落してしまう供給部分が、経済構造変化によって正当な第三次産業供給として評価されるようになることを見込んでいる。今後評価されるようになると考えられる実体部分には、以下にあげるようなものが含まれる。

第一に、国民生産のベースとなるべき社会生産（グロスの粗生産）統計に、現状では含まれていないものが相当に大きく存在する（私営バス・タクシー、旅館業）ことから、現在の国民生産統計の推計値は過小評価となっている。

第二に、本来は第三次産業生産に含まれるべき最終消費が、中間材購入費として支出されているために、国民総生産統計上は正当に評価されていない部分が少なくないと考えられることである。たとえば、労働者の間接的所得部分にあたる生産単位の内部的なサービス供給（企業内運送、招待所、企業内飲食業、企業内小売業等）や各種社用支出を中間財として会計処理することがこれにあたる。

3. 都市空間フレーム

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

九江市区の市街化区域（建成区）は長江水運の東西交通とそれを利用する内陸背後地との結節点として発達してきたため、港湾施設の拡大に伴い、東西方向に拡張しようとする傾向を持っている。と同時に内陸後背地と結節する陸上交通幹線の存在は南へも市街化区域の拡大の傾向を持っている。

歴史的時間の中で形成された都心部即ち旧市街を中心として見ると、東方向には白水湖、更にその先には新港鎮の小河川という自然の遮断帯によ

り空間の連続性が分割される。西方向へは竜開河、更にその先には新開河という遮断帯により空間の連続性が分割される。

南北方向で見ると、旧市街地のすぐ南は甘棠湖、南湖があり更に南には石油化学工場への鉄道引込線が京九線に転用されて鉄道という人工的な遮断帯が存在する。その更に南は廬山から発達した山麓の丘陵地帯によって都市空間の連続的拡大は限定される。旧市街西部の南側には八里湖があり、また東部の南側は廬山山麓丘陵により都市空間の連続性は限定される。

このように東西方向、南北方向の自然地形および人工の遮断帯の存在は現在の都市空間を基本的に中心、東、西、南の各地区に分割している。

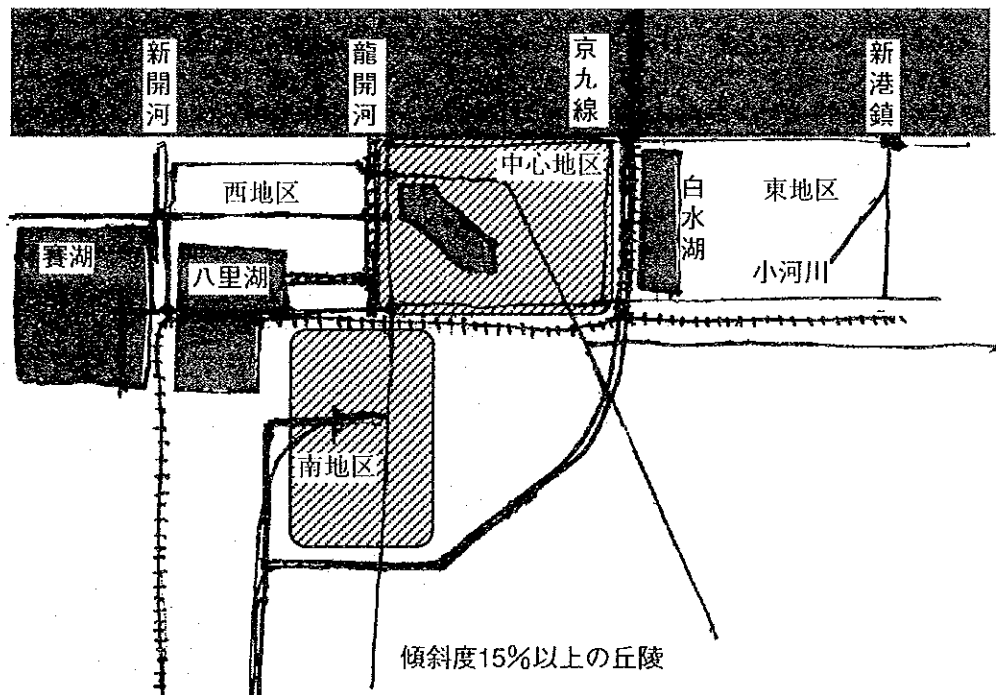
そして分割された地区空間を全体の都市として組織化するのは遮断帯によってルートが限定された地区相互間交通を受持つ幹線街路体系がその役割を果たすことになる。

このような地区空間の物理的役割に内実を与えるのは各地区の産業機能の特化であり、現在各地区の核となる産業をそれぞれ発展させることが期待される。

また、伝統的な職・住近接配置が今後も継続することが都市交通管理の点からみて好ましい。これは地区ごとの自主的発展の基礎を与えるものであるし、それをもとに全体としての協調的発展を考えやすくし、同時にインフラストラクチャー整備方針に明晰性を与えるものである。

即ち、九江市市区市街化区域自体が多核都市としての空間組織を持つ構想が基本的に考えられるということである。

図表2-19 遮断帯の位置関係



河川、湖水、鉄道、傾斜度15%以上の丘陵地等を市街化の連続性に対する遮断帯と見ると地図上の位置関係は図表2-19のようになる。

これらの遮断帯によって東、西、南、中心地区の4地区が市街化区域を構成する部分空間として認知される。

3.2. 各地区の現状特性

3.2.1. 東部地区

東は新港鎮の小河川、西は白水湖、京九線、南北高速道路、北は長江、南は鉄道引込線によって囲まれる地区である。

現在この地区には発電所、石油化学工場、化学肥料工場等が立地しており、重化学工業地区と位置づけられる。現在中心地区へのアクセスは浜江路と九湖路によっている。

3.2.2. 中央地区

東は上述の東部地区との間のバリアー、西は龍開河、北は長江、南は京九線によって囲まれる地区である。

九江市の都心機能はほとんど全てこの地区に集中している。その意味で商業業務中心地区であるといえる。

一方、東部および南西部には工場も多く存在しており、大気汚染の発生源として問題のある工場も多くある地区である。

近年、客船埠頭も集約化し、多くの貨物埠頭は西部地区へ移転、集約化しつつある。

また、京九線の旅客新駅が設置されるのもこの地区であり、長距離バスターミナルもこの地区にある。

在来よりの基本的な4本の放射状幹線道路は中央地区の潯陽路からの放射パターンをとっている。他の東西南各地区とも放射状の結節関係を持っている。

3.2.3. 西部地区

東は龍開河、西は新開河、北は長江、南は八里湖と竜開河放水路および京九線によって囲まれる地区である。

京九線の開通と共に在来線の運行は停止し、この地区にあった旅客、貨物ターミナルは姿を消し、これに依存した関係産業は移転するかその場で衰退することになる。

この廃線部分を貨物専用引込線として利用すべく、すでに中央地区にあった埠頭を整理し、この地区に貨物公共埠頭および外貿埠頭を順次建設してきた。

また、鉄道貨物駅はこの西部地区と南部地区との中間地帯に建設予定である。

鉄道、水運、道路貨物輸送の結節点が集中する地区で、市区内各地区への貨物の配送、4本の放射状幹線および高速道路体系への良好なアクセス

条件を必要とする。この地区の大部分を占めるのが450haの「開放開発区」である。うち6割程度が工業用地と見込まれる。

中央地区からの放射状幹線、九瑞路が沿江を通るほか、開発区を東西に結節する西三路が骨格となっている。南北方向の貨物車ルートとしては七里湖駅から南に鉄道に沿って沙河街に至る昌九公路のバイパスともいえる閩沙路がある。

3.2.4. 南部地区

北は京九線、東、西、南は傾斜度15%以上の丘陵地によって隔定される地区で、ここには廬山区の行政中心が置かれている。電気、電子、機械等の工場が他の地区に比して比較的多く立地しており、今後この傾向が強まるとみられる。

九江の中心となる中央地区からの南北放射状幹線である十里大道に带状開発のパターンを持つ形であり、これと直交する前進路の带状開発の二つが主体的な町のパターンを作っている。前進東路の延伸は九星路に結節し、西側は一応西部地区と結節しているが、いずれも車道として機能するには十分な整備水準を満たしていない。

3.2.5 今後の市街地開発の可能な地区

(1) 新港地区

新開河以西に保税區および新港区建設の計画案がある。この地区の開発が進めば前述の七里湖駅～沙河の南北バイパスの重要性が増すと考えられる。この地区が九江市区開発の西への拡大の最後の地区となると考えてよい。また、この地区は大規模な工業用地を必要とする場合、最後の可能性を提供できる場所となる。

保税區予定地までは九江市区に属するがそれ以西は九江県に属するので開発協調が必要である。

(2) 旅客駅南部地区

傾斜度15%以上の丘陵地であるが、上述に述べた地区ほどの大きさをもたないけれども幹線街路の計画の仕方によっては開発可能地がある。

北は京九線、東は九星路、西は十里大道、南は丘陵保全緑地に囲まれる約600haの広さを持つ地区である。

(3) 新港鎮東部地区

九湖路が一級公路として整備されると開発圧力がかかる可能性が高い。しかし、東部、西部、南部各地区が開発余力がある間は保留地として扱うべきであろう。

(4) 東南部地区

九星路以東で鉄道引込線以南、東は鄱陽湖の入江である鞋山湖に至り、

南は鞋山湖に入る小河川の氾濫源より以北の地区である。

九星路の沿道は丘陵地でまとまった平地が少なく、九江市区市街地中心からの4本の放射状幹線の沿道で唯一開発されない所であった。この地区は九江市区の現在市街地からの距離も十里に相当するくらいの近さであり、中央地区からのアクセス条件の改良があれば都市化の適地となり得る。

各地区の中では唯一の東南向きの斜面を持つ地区で九江の工場地帯からの大気汚染からも無縁である環境条件の良さを有している。九江市の必要とする大学、研究所等の立地に最適と言えよう。

3.3. 九江市区と上位の地域空間単位の関係

市場経済化の流れは広大な中国の国土空間の広さをいくつかの大都市が経済中枢都市として地方空間を組織化する可能性が非常に大きいという傾向を前節で示した。このような大都市経済圏の形成は周辺の地域空間をとり込んで組織化するため、過去の閉鎖的な省経済システムの構造変革を迫るものと見る事ができる。この構造変革をもたらす力は国際経済システムと接続する窓口である沿海地方の経済中枢から来る。すなわち、華北、華東、華南地方の経済中枢であり、これらの地方の中心となる大都市がその役割を果たす。

華中地方の経済中枢は武漢が受け持つことになるであろう。

沿海の3つの経済中枢都市からみて九江市は周辺に位置し内陸経済中枢都市（武漢）からみると九江市は中枢と周辺の間である半周辺に位置する。

これらの経済中枢都市間の物資、人の流動を支える大構造としての基幹交通網が鉄道、高速道路、長江水運である。

九江市はこれら東西、南北の基幹交通網が通るということ、そして基幹交通網と下位の地域システムとの接点を持つということが、将来の経済発展の基礎を提供することになる。

九江市は武漢を中枢都市とする中流経済圏の都市システムに組み込まれると共にその下位のレベルでは江西省の南昌市を中心とする都市システム、特に江西省の優先的工業化三角地帯（昌九工業走廊と景德鎮市）構想に組み込まれる。

その次の下位のレベルで九江市は市区の中心として都市システムと農村システムを空間として組織化することになる。

これらのレベルの異なった中心と周辺の関係性をその重なり合いとして投影したものが地域の幹線交通網である。

九江市区を通過する地域幹線交通網は東西・南北方向に整理された軸線となって現れる。

鉄道では京九線は南北方向であり、将来東西線として九江～景德鎮、九江～銅陵の計画線の空間的な位置の配置が必要となる。

高速道路では南北線は合肥～九江～南昌～福州間の内陸－沿海地方を結節する区間の一部として九江市区を通過する。また、長期的には東西線と

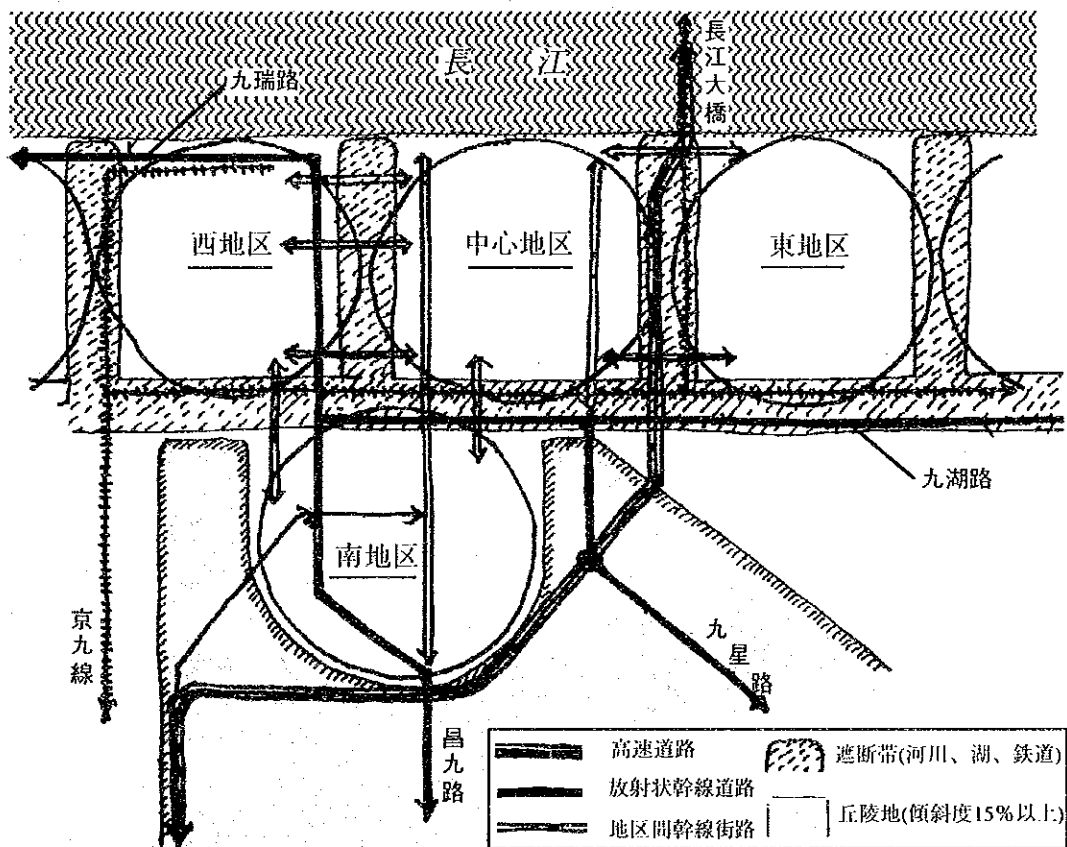
して長江南岸高速道路の可能性を留保しておかなくてはならない。

一般道路レベルでは4本の九江市区からの放射状幹線がある。昌九路、九瑞路、九星路、九湖路であるが、このうち九湖路、九星路の九江市区～威家の区間は一級公路として60mの広幅員道路として整備計画が決定している。

他の2本の放射状幹線との間の整備水準の格差が目立ちすぎ、将来他の2本も同様の水準に合わせることが望ましい。また、問題点は東西、南北方向共に通過交通に対し考慮がない現在の網体系であることである。

上述の地域幹線交通の九江市区における空間配置は前に記述した地区空間への分割をもたらしている遮断帯（その近傍を含む）に配置すべきである。そうすることによって地区の経済活動、生活活動は分断されることがなく一定の空間としてのまとまりを保持できることが可能になる。そして地区相互間の交通は地域幹線交通と重なり合うことなく直交的に交差することにより影響を最小限に保つことが出来る。このことを図表2-20に示す。

図表2-20 遮断帯と各地区の空間配置



3.4. 市区空間としての組織化

地方間、地域間の都市間交通を受け持つ基幹交通体系は東西、南北両方向に連続性をもった形態をとり、市区域を通過する。鉄道、高速道路の位

置関係は固定して問題はないが、幹線道路体系はその東西、南北方向の連続性の原則を保持し、その位置を決定するには地区からの都市間交通体系へのアクセスおよび地区相互間の街路交通体系が考慮されなくてはならない。幹線道路体系も従来の商業業務中心からの放射状体系から通過交通を考慮した新しい連続的放射状の体系へ変わるわけである。また、水運、鉄道、道路輸送の結節点であることによって物流センターの機能を重視することから、貨物輸送ルートと旅客輸送ルートを区別して設定することが重要である。特に将来、コンテナ輸送が貨物輸送の主流となることを考慮しなければならない（広幅広規規格道路が必要となる）。

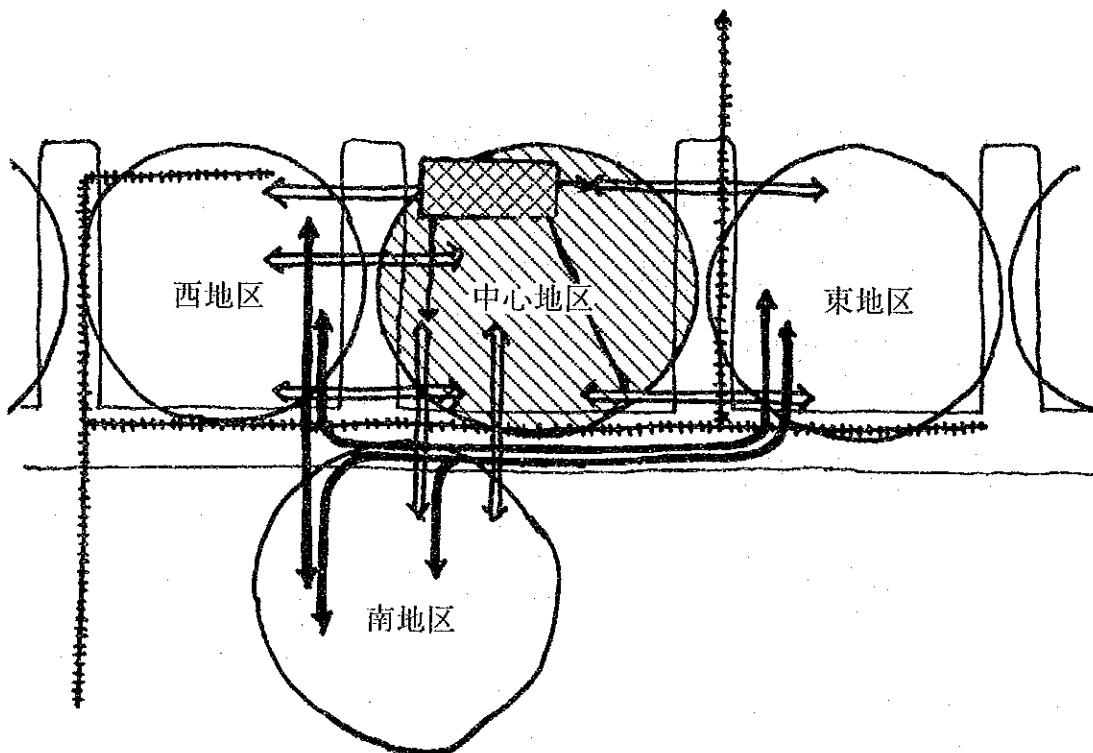
3.4.1. 地区間交通の組織化

(1) 中心地区からの放射状街路

中心地区の商業業務地区は市級および超市級の商業業務中心である。ここへの各周辺地区からのアクセスは遮断帯の性格により位置の制限があるが、複数以上必要とされる。中心地区では外周街路で交通を分散させる機能を持たせる。これによって商業業務中心への直接的な求心交通を分散させ、緩和させることが出来る。

(2) 周辺地区間の交通

図表2-21 2つの街路網の構成要素



都心機能（商業業務、サービス、娯楽、行政管理等）の発展は中心地区

が受け持つのが妥当である。市区外部地域との結節機能（客船ターミナル、鉄道駅、長距離バスターミナル）が中心地区の外周部に計画的に配置されているのも、過去の歴史的時間における集積があるからであり、人が集まってくる要件即ち都市機能集積密度があり、発生集中交通量が他地区とは比べものにならぬ程大きいからである。したがって、周辺地区間の交通については中心地区へ通過交通が通らない迂回交通のルートを設定する必要がある。特に中心地区を迂回する貨物車ルートの設定は重要である。近距離の迂回交通のため出来る限り距離を短縮する位置に設定する必要がある。したがって、各地区間の遮断帯、その近傍が選定される。

以上、2つの街路網を構成する要素を模式図に示すと図表2-21のようになる。

(3) 各地区より基幹交通体系へのアクセス

長江水運を利用する港湾施設の近代化プロジェクトとしては、東地区は従来からの重化学工業の展開とそれらの利用する専用埠頭で占められるが、中心地区は商業業務地区として機能するための客船埠頭の集約化が行われ、貨物埠頭は隣接する西地区へ統合され、公共貨物埠頭を形成した。

さらに、九江市が長江流域の5つの開放都市の指定に伴い外貿埠頭および開放開発区の建設が行われた。

また、鉄道輸送については1995年京九線の開通に伴い、旅客駅は中心地区の南部に、貨物駅は西地区と南地区の間接地帯に建設が予定されている。

さらに、1993年に入り長江大橋の自動車橋部分のアクセス道路整備が進行中ながら非公式な開通が行われ、昌九高速道路が暫定2車線で開通した。現在、昌九高速道路は南地区の十里大道に結節されているが、将来は南地区外周を通り、長江大橋と結節され、長江北岸に至り上海、武漢—重慶—成都を結ぶ東西高速道路に結節する計画となっている。九江市区の街路体系と結節するインターチェンジは3ヶ所予定されている。すなわち、中心市街地へのアクセス、観光地廬山へのアクセス、市区南部へのアクセスである。

現在、十里大道と前進路の交差点を中心とする区域は南地区の地区中心であり、廬山区の行政中心もここにある。

将来の自動車交通量の増大を想定すると南部からの幹線交通を十里大道に接続することは地区センターを分断し、南部地区を東西に分断することにつながるのを避けなければならない。

西部地区の発生交通量および西—南両地区の間接地帯の発生交通量の南部幹線道路への接続、また、南地区の東西への分断を避けるために十里大道の併行幹線街路を南地区西部を通り西地区東部を通過して沿岸幹線である九瑞路に直結するルートの新設する必要がある。

この新幹線街路は南地区中心地区にとってバイパス（迂回路）として機能すると共に、京九線の南部近傍で併行に九湖路と接続することにより九江市区の各地区の一体的地区空間形成を阻害することなく東西幹線の連続

性を確保することが可能になる。

この連続性を確保するためには、従来の市区市街化区域（建成区内）の街路に市区外の道路体系を接続するという責任行政体の違いによる負担区分を反映する体系ではなく、市区内を通過するにもかかわらず街路でなく道路の系として整備することが望ましい。そしてこの系は貨物車ルートとして指定されることにより、従来の市街地を通過する放射状幹線街路体系と交通を分断することが可能となる。

以上の3つの大構造と九江市区の都市の諸活動との対応を見ると、中心地区では客船埠頭、九江駅、高速道路のインターチェンジに対応して浜江路の拡幅改良、長虹大道、長虹北路の新設が行われ、既存の十里大道と合わせて中心地区の外周幹線街路がほぼ完成した。ほぼ完成したという意味は昌九公路を通過して南部からの交通を受ける十里大道が接続する廬山路は2車線街路であり、浜江路へ通じ潯陽路と接続するには交通のボトルネックになることが容易に想定されるからである。

いずれにせよこの中心地区の外周幹線街路の完成により、従来からの中心商業業務地区からの放射状幹線体系への集中交通を分散させることが可能になること、すなわち、中心地区への自動車のアクセスは外周からという原則を適応できることになった。よって内部の交通は公共交通としてのバス、タクシー、そして自転車主体の交通に主体をもたせることが可能となる。

以上の中心地区の対応に対し、他の3地区の対応は従来の中心地区からの放射状幹線体系に依存しており、何ら明解な交通の解決策が見られない。例えば、上述のように西地区に大量の貨物車交通を発生することが予測される外貿埠頭、公共貨物埠頭、開放開発区を設置したにもかかわらず、外部地域、特に南方向と東方向に関する交通を受け持つ有効な幹線は無い。

また、南地区と西地区ととの中間地帯には貨物駅の設置が予定されており、当然鉄道—自動車間の貨物積換えのターミナルが付随することが想定されるし、南地区には高速道路インターチェンジへのアクセスが取付くことになり、全市区の南北交通は全て十里大道を利用することになる。

各地区からの市区外の都市間交通幹線へのアクセスは上述の東西南北方向の連続性を持った新しい幹線への地区からのアクセス街路を接続することにより可能となる。

この意味で新幹線道路の重要性は下位のシステムを決定することにおいて明らかである。したがって、優先度は非常に高い。

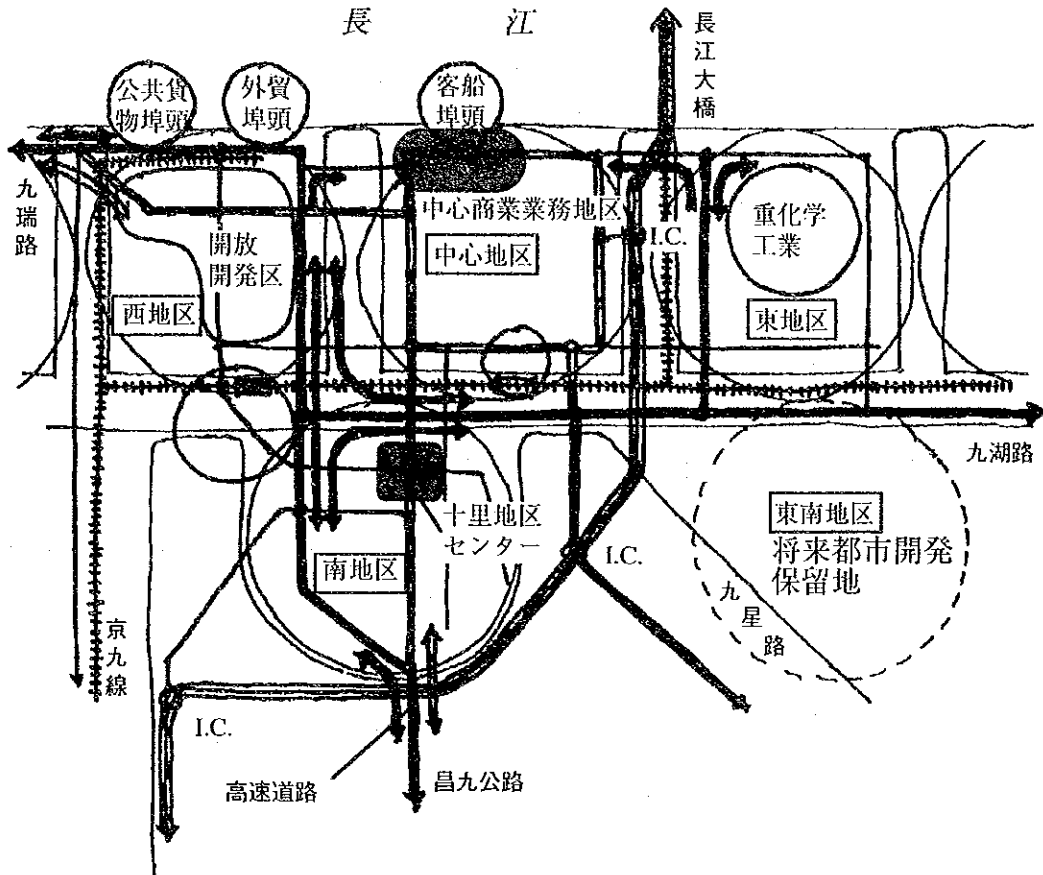
しかしながら問題点が二つある。一つは西地区の開放開発区の整備および外貿埠頭の整備が市区全体の交通体系を再構成する計画なしに進行中であること、したがって早急に見直さなければならないということ。

もう一つは連続性の確保の問題である。九湖路および九星路（九江～威家区間）は60m幅の一級公路基準での整備が決定しており、現在改良進行中の九瑞路は2車線の二級基準の道路であることである。将来コンテナ輸送の普及を想定すると都市間幹線道路は4車線道路であることが最低条件

となると考えてよい。

また、九湖路、九星路は用地界を100mとしている。したがって、市区内を通過する区間も同じ用地界をとり、片側20mずつの緑地帯とすることが望ましい。

図表2-22 都市空間フレーム



3.5. 地区における空間の組織化

空間の組織化のレベルの第一は市区の外部地域との結節機能（水運東西動脈、南北交通軸としての京九線、そして南北交通軸として的高速道路）との関係の街路網への投影であり、第二は市区内という市街化区域（建成区）の空間における各地区空間の相互関係の街路網への投影であって、幹線街路網による空間の組織化のレベルを扱った。

ここでは上位の二つのレベルを前提にして、各地区内の空間の組織化について記述する。

各地区については交通ターミナル施設の配置、産業活動の特性、職場と住居の関係、住居と住区センター、地区センターの関係は異なり、街路網の形成も自然地形的条件により異なっているが、共通して配慮する形成の原則は次のように記述される。これは遮断帯によって分割されて、地区が

形成されることにより導き出されるものである。

3.5.1. 住区センター、地区センター

地区相互間の結節は遮断帯により数が限定される。したがって、各地区とも地区センターおよびその下位の住区センターの計画的形成を図り、生活サービスに関して中心地区へ過度の集中交通をもたらさないようにしなければならない。

3.5.2. 地区外周幹線街路

中心地区において地区外周幹線街路がほぼでき上がっている。中心地区と外側の地区相互間交通に対応するため、外側の各地区でも地区外周幹線街路は形成し易くなっている。

将来自動車交通量の増大した場合、地区外周に発生交通量の多い産業施設を配置しすることと対応して、外周幹線から交通を分散させることが可能になる。

3.5.3. 地区内街路網の再構成

地区外周からの自動車利用交通の内部へのアクセスに対応して、地区内部は自転車交通とバス等の公共交通を主体とした移動のネットワークを形成することができる。基盤投資の財政制約から見ても自動車交通を主体とする街区形成を全面的に展開するのは不可能と見てよいし、また自転車利用を生かした街区形成を行うことが中国的特性を生かしたものと言える。

このような地区街路網の構成で重要な役割を果たすのが地区センターおよび住区センターであり、職場の配置と住宅の配置である。

市場経済化の流れは企業単位内にあった生活サービス関連施設を合理化のため外部化することが予想され、また今後発展する第三次産業は住宅をも外部化する可能性も大きくなると見られるからである。

以下に各地区の地区内空間の組織化について要点を指摘する。

(1) 中心地区

九江市区は長江水運の港湾都市として発展してきたため水運との関連を抜きにして都市形成を語ることはできない。

新中国の発足以来、都市は生産を受け持つとの方針の下に工業の導入が図られ、市区内における工場の占める面積は大きい。

近年、沿江開放都市の指定に併せて港湾機能の地区別純化（東地区は企業の専用埠頭、中心地区は客船埠頭、西地区は外貿埠頭と公共貨物埠頭）が進むと共に、長江大橋の完成は全国的な高速道路体系への結節を将来の展望に加えると共に、京九線の開通は九江市区の全国における位置の利を再認識する可能性を持つものである。

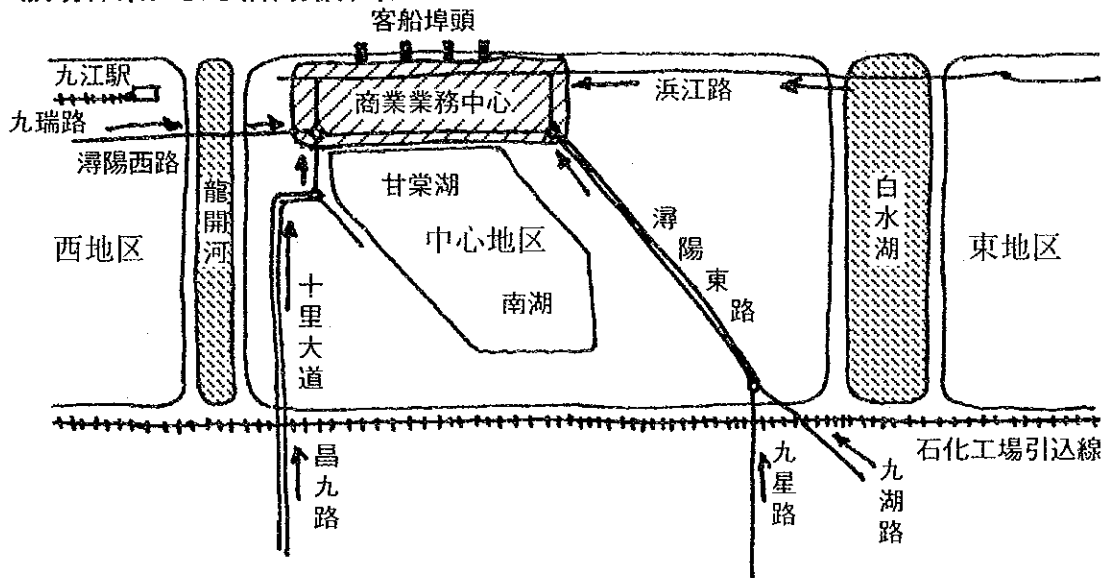
これら全国的な交通ネットワークとしての大規模構造が九江市区のそれらへの対応の変革を生んでいると見なすことができる。

中心地区では、歴史的に集積形成された中心商業業務地区を持つため京九線九江駅、高速道路インターチェンジの1つをこの地区内に設定し、これらから既成市街地へのアクセス幹線として長虹大道、長江北路を建設した。

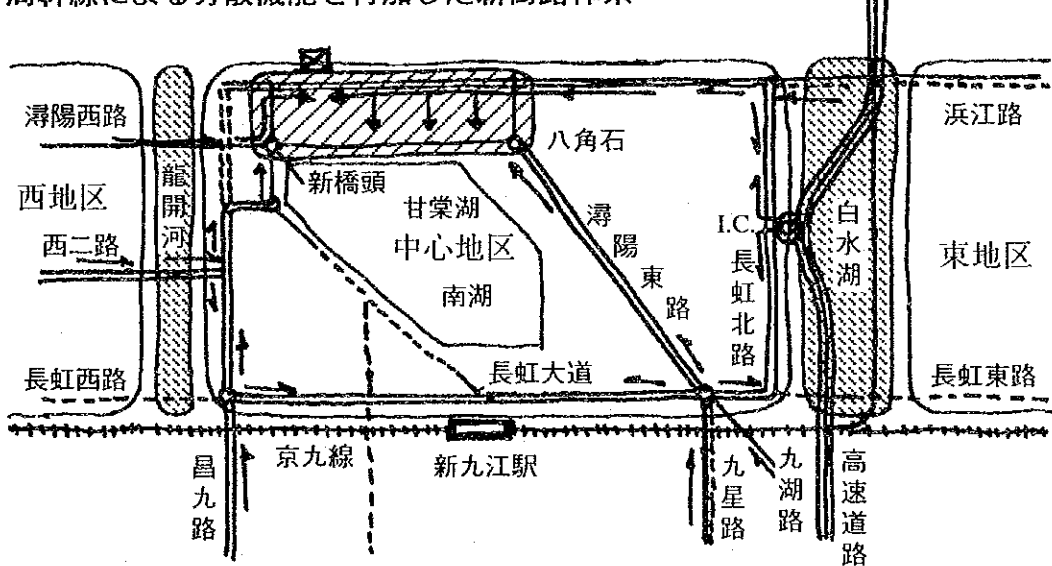
このことにより従来の中心商業業務地区からの放射状体系に依存してきた街路網を基本的に組み換え、外周街路という分散機能をもった新しい街路網の体系となった。

図表2-23 中心地区の空間構成

放射体系による旧街路体系



外周幹線による分散機能を付加した新街路体系



この外周幹線街路の完成は九江市区の各地区の市街地整備に新しい可

能性をもたらすことは前段で記述したとおりである。すなわち、中心から放射状結節による中心と周辺という関係から、各地区の機能分担による独自性をもった地区形成の結合による、多核による都市の組織化である。

中心地区では隣接地区間の結節は外周幹線を介在して行なわれる。一部（廬山路の区間）を除いて十里大道、長虹大道、長虹北路、浜江路は片側2車線の車道を持ち、自動車はこの外周幹線から中心地区へアクセスすることが可能となった。

したがって、このシステムを機能させるため十里大道を廬山路を通して浜江路に結節するという部分の問題は廬山路の片側1車線の車道区間にある。廬山路の南端は新九江と結節するため、十里大道を延伸して浜江路につなぐ区間は廬山路と別に設定しなければならない。

この解決策は、西地区の部で論じることとなる。この地区だけでは解決する空間余地が無いからである。中心地区で片側2車線の車道を持つ街路は周辺幹線以外には潯陽東路のみである。潯陽東路の中心商業業務地区との接点近傍には長距離バスターミナルがある。

現在の商業業務中心地区は将来の自動車交通量の増大を想定した場合、集中交通に対応できる街路網を持っていない。したがって、ここは歩行街を中心とするセンターとし、新たに自動車アクセスに適した都心機能の集積地を建設する必要がある。適地は浜江路、長虹北路、潯陽東路の3本の4車線街路に囲まれた東部の三角地帯以外にない。

ここは外部地域からのアクセスに優れているからである。また、この三角地帯は街路網が未整備であり、移転を必要とする大気汚染をもたらしている工場がいくつか存在するところであるからでもある。

工場生産機能は中心部を離れても機能するが、市級、超市級レベルのサービス機能は集積を離れることはできない。

このような意味で、街路網の整った近代的都心地区の形成可能な場所は上述の三角地帯以外にないと考えてよい。

現在この三角地帯で3ヶ所の自由市場を含む商業施設の建設が進行中である。いずれも街路網の整備を伴わない場所での開発だけに、将来の交通処理に問題を起す可能性を持つと言える。現在の開発ブームにおける街路網等の基盤施設の欠除した開発は、将来、問題が発生することを十分認識し、最小限計画的に街路用地を指定し、用地を確保しておくことが必要である。

将来の対応性の配慮で最も重要なことは都市交通における自動車利用の増大である。この配慮のない目先の利益を追う開発計画は将来の発展の可能性を失うことになることに注意すべきである。

(2) 東地区

西は白水湖から東は新港鎮に至る地区である。間に琵琶湖があり、この西側の主な企業は火力発電所であり、第3期の拡張が予定されている。また、東側は石油化学関係の企業で占められている。従業員5000人を抱えて

おり、九江市区に立地する最大の企業である。

この地区は重化学工業を中心に排水型の汚染をもたらす企業の誘導地区である。中心地区から延びる浜江路に沿って带状開発の形態をとっているが、専用埠頭の必要な企業にとっても好適地であったが沿江部の開発の余地は少ない。

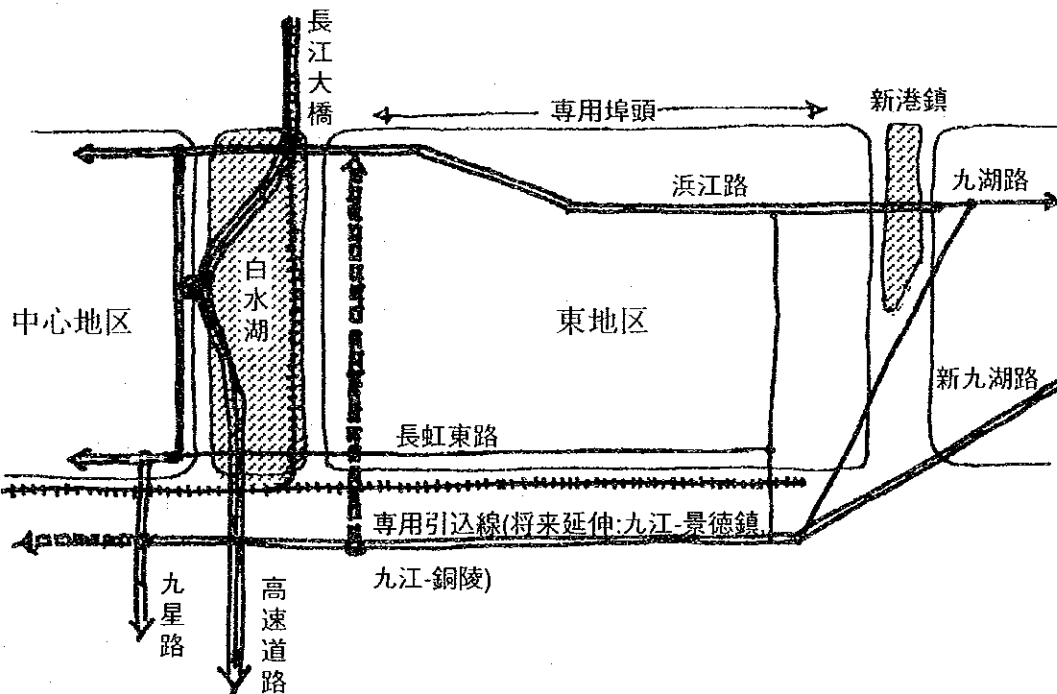
南側は、石油化学工場の専用鉄道引込線で区切られる。地区全体としては街路整備をすれば工業用地はかなり造成可能である。

地区センターは東部と西部に必要となり、将来の工場立地を考慮した街路網の形成が重要である。

なお、地区の南部を東西に長虹東路が計画されているが、早期に実現しないと地区の開発も進展できないであろう。

また、九湖路へのアクセスの確保と、将来東南部開発が進んだ場合の地区間アクセスを考慮しておかねばならない。現在の専用引込線は、将来景德鎮、銅陵方向への延伸が計画されているからである。

図表2-24 東地区の空間構成



(3) 西地区

歴史的に中心地区と竜開河をはさんで隣接する西地区は南潯線の終着駅を地区の東北部に設置されたことにより開発が進んだが、開発の西への展開には限界があった。

一つは幹線鉄道体系に対し、不利な位置にある支線であるため鉄道輸送需要が極めて狭い地域に限定されたことであり、九江市経済発展に果たす役割も小さかったこと。また、西地区は九江市区の中で一番低地にあり、

夏期の増水期に洪水防禦の問題があることによっている。

中心地区と結節する竜開河の橋は3つあるが、建設は北から南へという順でなされた。まず、中心地区の東西幹線である大中路に駅を接続する橋ができ、次に中心地区の南部を東西に通る潯陽路に結節する潯陽西路が市街地をバイパスするために建設され、この街路は瑞昌市と結ぶ九瑞路に接続することになった。そして、最後に西二路と十里大道を結節する橋できた。

したがって、西地区の市街地は鉄道駅を中心として西方向と南方向に発展したが、土地条件の問題で限界があったと見られる。

近年のこの地区における外貿埠頭および公共貨物埠の建設、開放開発区の建設は、この地区に大きな問題をもたらしている。

すなわち、上記の発生貨物量を南方向および東方向の都市間幹線道路へどう流すかという交通ルートの計画欠陥があるということである。

第二の問題は、今までの開発と新規開発を街路網整備を通してどう一体化するかということである。

第三の問題は、京九線の開通に伴い在来線の九江駅は廃止されることによる鉄道旅客を対象としたサービス産業の駅前地区の用途転換の可能性である。

第一の貨物車ルートの問題に関して、現在市政府は竜開河埋立てによって道路用地を産み出そうとしており、関連した代替的な排水系統を建設中である。

この竜開河埋立ルートには2ヶ所大きな問題が付随している。北部において中心地区の南北幹線である廬山路との間隔が50mと離れておらず、東西幹線がある潯陽路と交差点が短距離で連続し、今でも問題のある新橋頭ロータリーにそれ以上の重荷をかけることとなる。

もう一点は、この南部をどこへ接続するかということが問題になる。さらに隣の中心地区の交通のボトルネックである廬山路の問題解決のためには外周幹線として十里大道を延伸し浜江路と結節する必要がある。しかし、この交通スペースは中心地区になく、竜開河を横断して鉄道駅前再開発を想定した位置を通すルートが最も問題が少ない。

この提案の意味は、竜開河埋立ての代替案である。整理すると、次のように記述される。

一西地区の沿江の発生貨物を南方向、東方向の都市間幹線に接続するルートは開放開発区の計画にある長江路に受持たせるか、または、長江路と十里大道の中間位置に新道を計画する。後者の方が新開発地と既成開発地の接点になるので好ましい位置と考えられる。

北側は、九瑞路の起点にどちらの場合も接続することになる。

注) この南北ルートを十里バイパスと共に西地区開発のための造成土運搬ルートとして先行的に南部から建設することが合理的である。埋立て用の土は近傍では南部丘陵にしかない。

一外貿埠頭の発生交通量に対しては、西方向に沿江ぞいに九瑞路の起点まで建設すべきである。東側に交通ルートを設定すると(例えば竜開河埋立て地の道路スペース利用)、十里大道へ結節せざるを得ない。この場合、短期的には交通量が少ない時期には問題ないが、長期的な解決とならないと見てよい。

一西地区沿江部からの貨物ルートは、九湖路、九星路との連続性を考慮し、一般公路の基準を採用する。すなわち、用地界100m、道路幅員60mであり、このR/Wの中で両側20mづつの緑地帯が形成される。

このルートにより西地区の既成市街地と新市街地としての開放開発区を分離する。

一分離された既成市街地部分は、竜開河埋立てにより中心地区と連続性を持つことが可能になる。

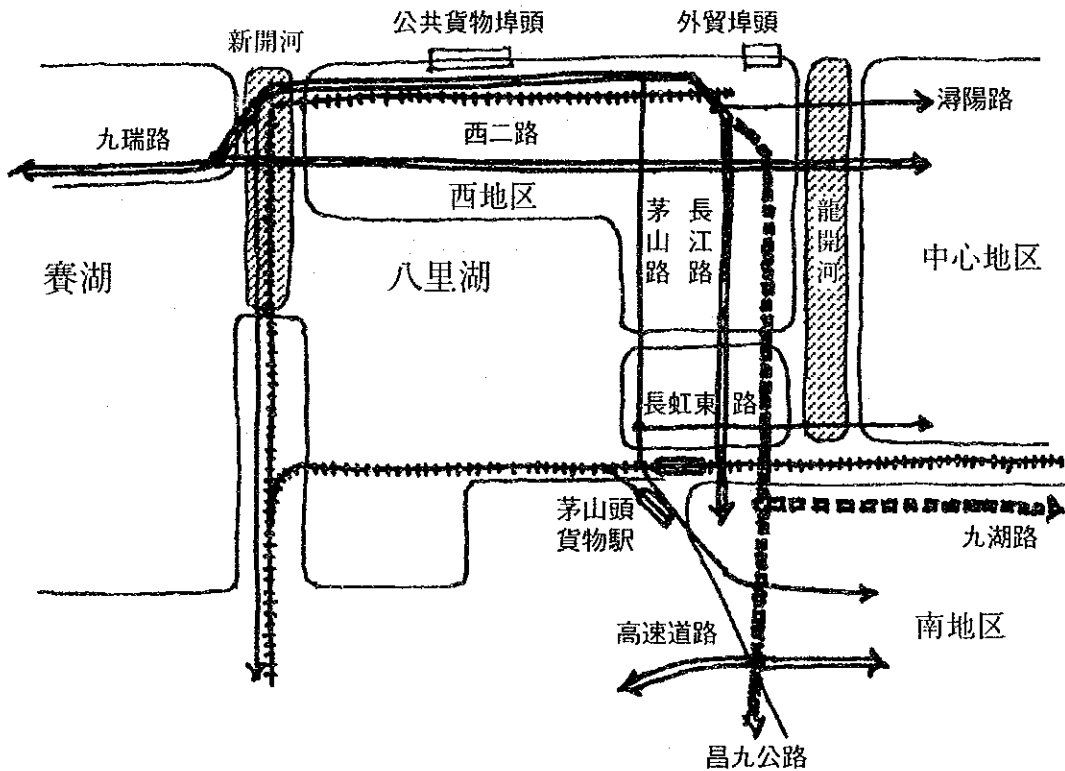
九瑞路結節点より貨物ルート、西二路、竜開河で囲まれる地区は、中心地区と一体化して街区整備を行なうことができることになる。

一十里大道の延伸を計画し、浜江路と結節する。ルートは駅南部既成市街の西側を通り、駅前広場を通るのが最も問題が少ないと考えられる。

一竜開河埋立は上述の指摘に関連して、全面的に再検討を要する。

それ以外に、甘棠湖、南湖の内水排除の問題があるが、それが解決したとしても、将来九江市が必要とする運動公園とする空間として確保することが望ましい。また、船溜りとして入江を残すことも考えられる。

図表2-25 西地区の空間構成

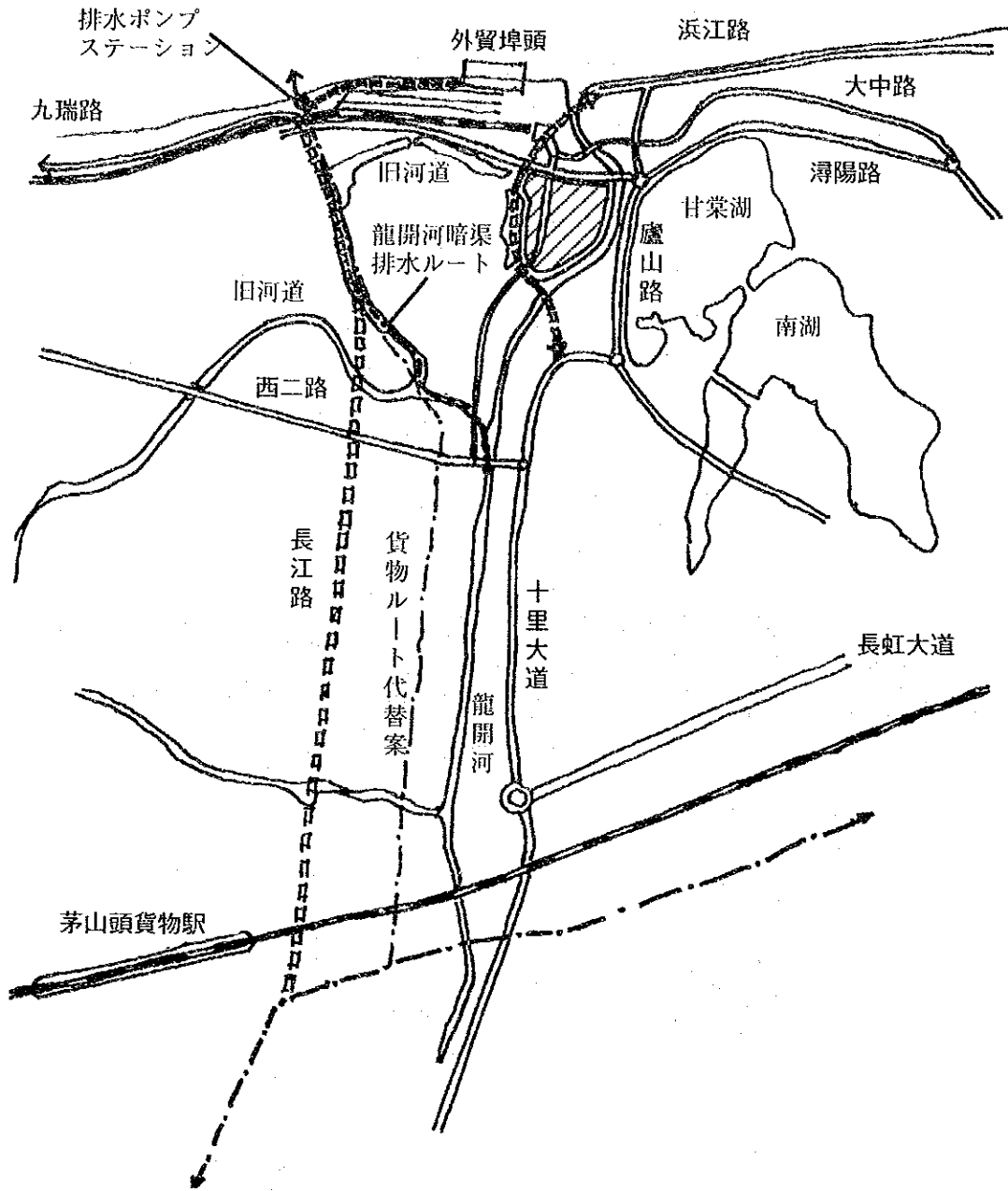


九江市は長江、廬山、河川、湖、丘陵等の変化に富んだ景観要素を持っており、一方都市産業および生活活動の拡大は開発用地を必要とする。

これらの景観要素を可能な限り保全するという文脈の中で、開発を考えないと大きな財産を失うことになる。

九江の中心地区には、中心地区でなくても活動を続けられる機能が多く存在するし、これらの移転によって必要な開発用地を生み出すことが、限られた用地しかない九江市区での一つの重要な解決策である。

図表2-26 代替ルート的位置

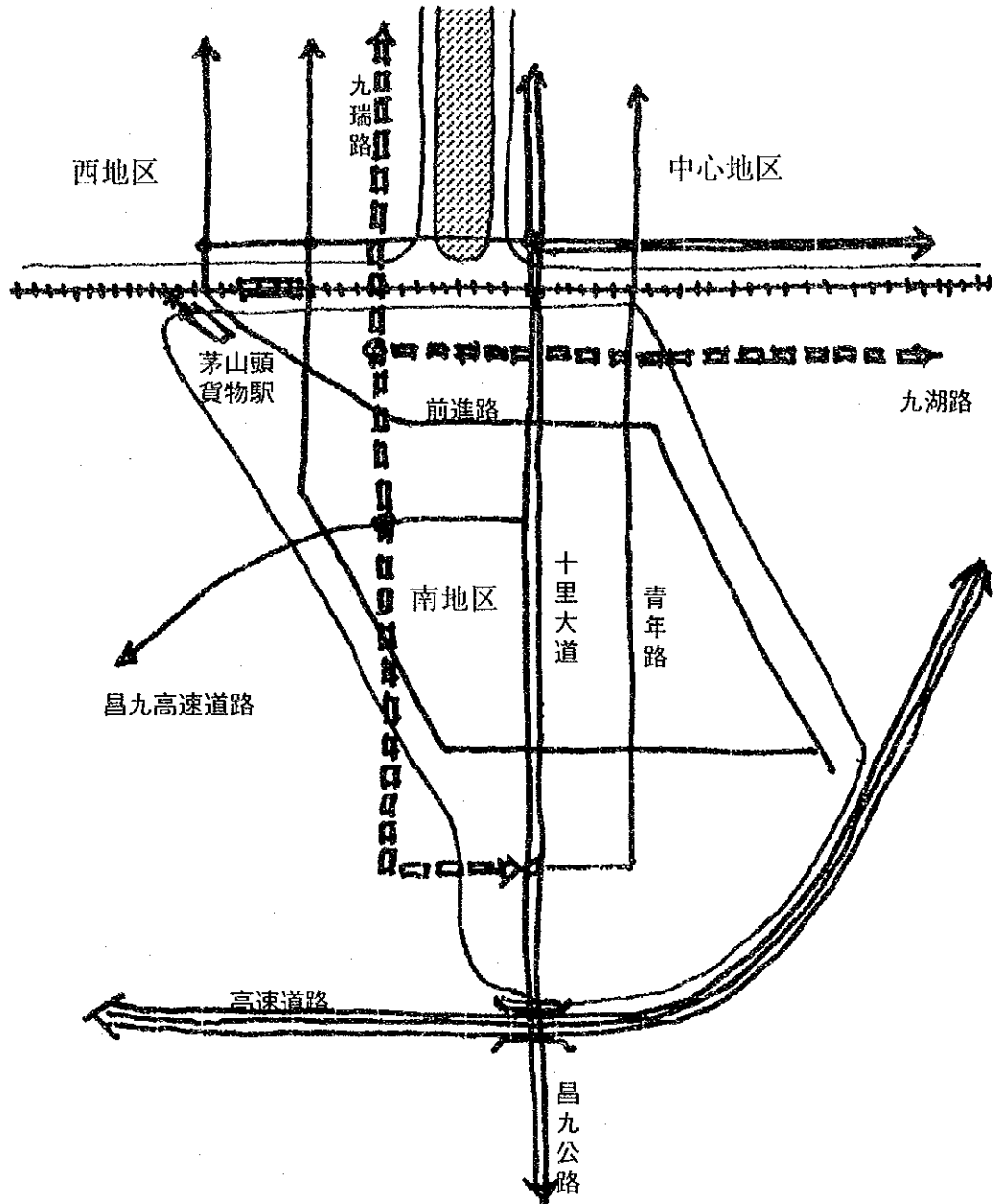


(4) 南地区

沿江の平地以外に、市区でまとまりのある市街地を形成可能な平地がある唯一の場所である。

中心地区のセンターから南方向に省都南昌市に向かう旧街道沿道にできた古い带状開発形態の市街化部分があり、新らしく十里大道および前進路ができて新市街が発展してきたが、市街化は二つの街路沿いの带状開発の形態をとっている。二つの街路の交差点周辺がこの地区のセンターであり、廬山区の行政センターもここに立地している。

図表2-27 南地区の空間構成



この地区の南部は廬山山麓の丘陵地であり、市街化がまとまった形で展開する可能性はない。したがって、市街化区域（建成区）の南限をなすものとしてよい。

長江大橋を通じて北岸地域、昌九高速公路と結節する市区内通過部分は、市区の市街化区域のまとまりを分断しないよう、この南地区の南の外縁を通る位置に設定される予定である。

この地区は、市区市街地の幹線交通整序化のため重要な役割を果たすことになる。すなわち、南地区の発生貨物車交通を中心地区を通過させずに、東方向は九湖路に結節し、南方向は昌九公路に結節する役割である。

この幹線交通路の位置としては九湖路結節部分は、南地区市街地のまと

まりの分断を最小にするよう、鉄道路線と併行にできるだけ近く配置するのが望ましい。

また、昌九公路結節部分は、西地区と南地区の間に計画されている。茅山頭貨物駅の発生交通量の処理を考え、南地区市街地の西側に配置するのが適切である。昌九公路との結節点は市街地南部が考えられる。このことによって、十里大道を貨物車交通が通過することを避けさせ、地区センターの機能を阻害することを最小化することが可能になる。いわば十里大道のバイパス機能をもつものである。

高速道路アクセスは、上述のバイパス機能ができると現在の十里大道への結節をそのまま使用することができる。但し、インターチェンジは南部へ移転して建設しなければならない。

地区内の街路網構成の骨格を作るのは隣接地区との結節をする地区間幹線の充実に依存することになる。中心地区との結節は青年路を十里大道の東側に併行に設定することにより、西地区との結節は西地区の南北線である茅山路および長江路を南地区の東西方向の街路と結節するのが有効な方策である。

いずれにせよ、この南地区は適切な街路網の構成によって産業を誘導する用地を生み出す必要がある。それと同時に地区センターをもっと人の集まり易い形態に再構成する必要がある。20mを超える幅員の沿道では、集まる人々に空虚な感覚を与えることは幾多の経験、多くの国での経験で言われることである。

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。現在の財政事情の下で、中長期的な投資計画を作成することは困難かつ非現実的である。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、本計画のような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. 市場経済における財政の役割

財政の役割は、市場経済システムにおいても非常に重要である。市場経済は、価格・品質競争によって生産性の向上をもたらすが、市場メカニズムでは満たすことができない社会的需要も存在するからである。このような社会的な需要を財政が満たすことによって、市場の活性化と社会的安定を両立させることが財政の役割である。

財政が市場経済の中で果たすべき役割は、基本的には以下の3つの機能にまとめることができる。

- ・資源配分機能—市場メカニズム（個別企業・個人の立場からみた投資効率による意思決定）だけでは資源配分が十分に行なわれない公共財への投資を行なう。公

共財には環境保全施設、教育施設、上下水道、発電所・送電設備、一般道路整備等がある。

- ・所得再分配機能—年金、社会保障制度、累進課税（所得が高いほど税率があがる）等によって所得を再分配する。所得の多い少ないにかかわらず、すべての国民が人間として基本的に必要な生活水準を維持できるようにする。たとえば、社会的な弱者（就業するのが困難な高齢者や病人等）が対象となる。
- ・成長安定化機能—財政政策（税率、支出規模、公債の発行による資金調達等）によって、景気の加熱（インフレ）や落ち込み（失業率の増大）といった経済的変動の振幅を小さくする。マクロ経済政策としては金融政策による通貨供給量の調節（公定歩合による金利の調整等）があるが、その主導権が中央銀行に一任されている場合は、行政組織が管理主体となる財政の範疇からははずして考えるのが一般的である。

また当然のことながら、財政によって供給する財・サービスに対する需要は人口・経済規模が拡大するとともに増大する。したがって、人口・経済規模に見合った財政の拡大が不可欠である。

他方、財政支出によって供給される財・サービスは景気の良し悪しに関わらず一定水準以上に保たれなければならないものが数多く含まれている。衛生環境保全、医療、教育、街路等の都市基盤維持整備といったものに対する需要は、不況になったとしても減少しない。したがって、経済活動と直接連動した部分だけでなく、景気によって左右されにくい安定した財政基盤を税収構造の中に組み込んでおくことが必要となる。

4.2. 財政制度

4.2.1. 1980年代以後の国家財政の特徴

中国の国家財政制度は、市場経済システムの導入の一環として、1980年代前半からさまざまな試行錯誤を経て現在の形になっている。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。

(1) 財政の分散化の進行

1980年以後、中央財政の対GNP比率は顕著に低下した。1978年迄は、中央財政収入の対GNP比は30%を越えていたが、1980年代後半には20%を若干上回る水準にまで低下した。一方、中央と地方の財政収入の合計については、対GNP比は一貫して40～35%の水準で推移している。これは、財源の地方分散が進んだことを示している。

第二に、従来は財政の一部として扱われていた全民所有制企業財務の分離独立である。これについては、税制改革という側面とともに次項で触れる。

第三に、財政分散化は、地方財政と国営企業の間にあたる公営事業部門が独自に管理する財政部分も拡大させた。例えば、公営事業ごとに設けられた賦課金収入を持つ道路部門や港湾部門等は一般財政には含まれていない。また、流通部門に関係する公的な権限を有する物資局、商業局、供销社等に関する財務も「予算外」という内部留保が存在し、その全体像は含まれていない。

(2) 全民所有制企業の独立採算化と税制改革

全民所有制企業の独立採算化は、所有と経営の分離を意味する。従来、財政収支の一部として扱われていた全民所有企業の会計は、1985年の企業・財政改革（利改税）によって切り離されることとなった。

その結果として、財政収入面では企業利潤上納が激減し、それにかわって企業所得税、付加価値税、営業税等の収入が一挙に拡大した。

図表2-28 全民所有企業の独立採算化と中央財政収入構造の変化

年度	税収 (a)	企業利潤上納 (b)	(a)+(b)		企業赤字補填 (c)	(a)+(b)+(c)		経済成長率 (名目値)
			(a)+(b)	伸び率		(a)+(b)+(c)	伸び率	
1983	776	241	1,016	—	—	1,016	—	—
1984	947	277	1,224	20%	—	1,224	20%	20%
1985	2,041	44	2,085	70%	—	2,085	70%	23%
1986	2,091	42	2,133	2%	-325	1,808	-13%	13%
1987	2,140	43	2,183	2%	-376	1,807	0%	17%
1988	2,391	51	2,442	12%	-447	1,995	10%	24%
1989	2,727	64	2,791	14%	-599	2,192	10%	14%
1990	2,822	78	2,900	4%	-579	2,321	6%	11%
1991	2,990	75	3,065	6%	-510	2,555	10%	12%

出所：中国統計年鑑各年版

財政支出面では、従来は公共投資として支出されていた企業の運営・投資資金は姿を消し、かわりに企業は自己資金を使うか金融市場から元利返済義務をとまなう資金を調達することになった。

他方、全民所有企業の中には赤字のものも多く存在し、それらの企業に対する財政補填を別途行なうことになっている。その金額は1989年以降減少傾向にはあるものの依然として500億元を越えており、財政に対する圧力は高い。企業赤字補填を差し引いた財政収入の純額の伸び率は、経済成長率に比較して低い水準にある。

すなわち、独立採算化の成果は、企業側の責任が明確化された（自立可能な生産性の高い企業と赤字企業がはっきりと区別されるようになった）ことにあり、実際に赤字を減らし財政補填を圧縮することについては依然

として大きな課題として残されている。

(3) 企業税収への依存度が高い

財政収入の最も大きな特徴は、企業からの税収に対する依存度が高いことである。特に、大中規模全民所有企業からの収入に依存するという体質は根強い。全民所有企業からの所得税、増値税（歳出し税型の付加価値税）、営業税等の収入は、財政収入全体の70%前後を占めている。これは中央財政と地方財政に共通する特徴である。

他方、個人所得税の財政収入に対する貢献度は非常に低い。税法上は、月収801元以上に累進課税、月収401元以上に少額の調節税が課せられることになっている。しかしながら、課税対象になる水準の収入をもつ個人の絶対数が少ないことと所得の補足率が必ずしも高くないことから、ごく一部の大都市を除けば、財政的な貢献はほとんどないに等しい。また、保有する資産価値（中国でいえば土地利用権価格）や資産売却利益に対する課税（日本でいう固定資産税等に相当する考え方のもの）は存在しない。

4.2.2. 企業分類による中央と地方の企業税収の配分

中国の場合、国税と地方税が二本立ての制度として分けられていない。たとえば、企業所得税（通常の税率は企業所得の55%、三資企業については33%）そのものは一種類しかない。その税収を、企業分類ごとに定められた比率によって中央と地方が分けあうことになる。

全民所有・集体所有企業には中央属、省属、市属といった分類があるが、これはどの行政単位が優先的に税収の配分を受けられることができるのかをあらわしている。九江市内に立地する企業が中央属であれば中央90%に対して市10%、省属であれば省80%に対して市20%、市属であれば100%市という割合で税収が配分される。他方、个体・私営企業と三資企業については、税収は100%市に配分される。

したがって、現在まで進められてきた財源の地方分散化とは、事実上は企業の分類によって企業税収を割り振ったということになる。すなわち、優先的に税収配分を受けられるタイプの企業を増やすことが、財政強化への近道であり、九江市の立場からいえば、市属の全民所有・集体所有企業の生産性の向上、个体・私営企業の振興、三資企業の誘致が財政拡大に直結するという構造になっている。

他方、今後の企業税収の位置付けを考える上で注目すべき動きがある。それは、現在55%となっている全民所有制企業に対する税率を順次引き下げ、1995年には三資企業と同じ33%とするという1992年3月の全人代の決定である。これは、全民所有制企業の税負担の軽減によって自立的な設備更新を促すこと等が目的であるが、九江のように全民所有制企業が経済に占める比率の大きい地域では、財政の伸び悩みにつながる可能性があり、民営企業の振興はますます重要となる。

4.3. 財政分散化の悪影響

財政の分散化は、それぞれの企業、部門、地方政府レベルの積極性や創意工夫を引きだし、市場経済導入のプロセスを促進する効果がある一方で、財政の3要素のバランスを保ちにくくする状況をつくりだしている。これは、中央予算の比率の低下そのものではなく、分散された財政のありかたに3つの大きな問題があるからである。

(1) 企業関係投資への傾斜

第一の問題は、財政の分散化が進む一方で、その投資の対象が企業関係に傾斜しがちなことである。中央財政、地方財政に関わらず、企業からの税収が非常に大きな比重を占めることから、公的部門が財政の拡大に直結する「企業の総量」を増やそうとするのは当然の結果ともいえる。

しかしながら、公的資金による企業関係への直接的な投資が拡大することは、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。これは、財政の本来の役割分担である市場経済に欠けた点を補うという機能が低下し、逆に財政が市場の中に引き込まれてしまう状態である。

とりわけ、この状態に陥りがちなのが各部局が持つ「予算外資金」である。部門ごとの「独立採算化」は、公営事業の効率性を高める上では効果的な面もある一方で、賦課金収入がインフラ等の維持・投資のための特定財源には必ずしもなっておらず、より収益率の高い卸売企業活動等への投資に振り向けられている部分も存在するという指摘がある。さらに、従来は直接経済活動に参画していなかった政府関連の委員会、室、庁、局までが企業設置や管轄企業を新設し、「予算外」資金を関係企業へ投資しようとする動きがあった。

このような行政権（市場参入・価格に関する許認可権）と経営権が未分割な状況が広がれば、市場での公正な競争は大きく阻害される。特に、公的部門による市場参入規制が特定の企業の利益のために行なわれたら、価格統制がすべて撤廃されたとしても本来の市場価格の形成にはつながらない。これはまさに改革開放の目指す「市場原理導入」を阻害する要因となる。

1988年7月には、1985年発布の「党・政府機関および党・政府幹部の商業・企業経営を厳禁する規定」を遵守するように再度通達を出している。しかしながらこの問題は「倫理的」手法のみで解決することは不可能であり、現在急速に進められつつある「計画内配分と計画外配分との二重システムの撤廃」や「多重価格制の解消」が必要条件となる。

(2) 財政構造の不透明化

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ところである。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）をとっている一方

で、財政の分散化によって収入・支出構造が一気に複雑化したことに大きな原因がある。

公的部門の効率性を高めるための公営事業の独立採算制そのものには問題はない。問題は、財政収入規模をもとに公共事業に対する投資能力の全体像を判断できないことである。例えば、財政に占める経常経費比率が不明なために、現在どの程度の投資余力があるのか、あるいは行政改革が必要な部分はどこなのかがまったく把握されていない。

この問題への対処については、複式予算制度（経常経費と投資費用を区別する）を全面的に導入することが決定している。

(3) 投資加熱によるインフレ圧力の増加

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。これには以下の3つの要因がある。

- a. 市場経済化にともなう貨幣経済部分の拡大。
- b. 預金増を超える貸出額の増加（特に、1985年の全民所有制企業の投資資金の融資への切り替え以後）。
- c. 財政赤字の増加。特に地方の財政支出拡大は、1985年以降、顕著である。

貨幣経済部分の拡大と市場経済化は不可分であり、この点については避けがたい。しかしながら、残る二つの要因については、各レベルでの投資が加熱しがちであり、インフレ圧力の原因となっていることを示している（図表2-29参照）。

図表2-29 通貨増発量と要因試算値

	単位：億元				
	通貨流通量	要因別通貨増発量試算値			
		通貨増発量 (a)+(b)+(c)	財政赤字 (a)	預金増を超える貸出増 (b)	保有外貨増 その他要因 (c)
1983	529	90	29	-16	78
1984	792	263	61	364	-163
1985	987	195	14	635	-453
1986	1,218	231	95	540	-404
1987	1,454	236	145	252	-161
1988	2,134	680	62	665	-48
1989	2,344	210	108	270	-168
1990	2,644	300	116	126	58

(注) 中国統計年鑑1992の数値からの試算値

特に、預金増を超える貸出額の増加は最も大きな要素と考えられる。この投資の加熱は、「三角債」（取り引き企業間等の債務の付け回しによる債務不履行が連鎖的に続くこと）問題の拡大となってあらわれた。企業で

は製品在庫の増加による資金回収の停滞、公共部門投資でいえば資金手当て・返済計画が十分でないにもかかわらず新規投資に着手してしまうことが大きな原因である。国务院の調査によれば、全国の三角債は1991年6月で累計3000億元に達したという。

事態を重くみた中央政府は、1991年から1992年末までに510億元の資金を投じて三角債整理に乗り出した。1992年末には固定資産投資関連のものを中心に2190億元の整理が完了したと宣言する一方で、今後は未返済債務について国家が融資を行ない清算することはなく、法制管理や銀行決済制度の強化によって連鎖的な不履行債務の発生を防ぐという方針を示した。

金融決済制度の未整備と、金融と財政の分離が不完全であることによって放漫な借入れが増大し、「経済の水膨れ部分がかなり大きい」ことを示している。したがって、現在準備が進められている経済法や銀行決済制度の強化による金融制度の正常化が実施されれば「金融引き締め」政策に等しい効果を持つことになり経済の水膨れ部分は縮小せざるを得なくなる。

4.4. 九江市財政

以上に述べてきた財政制度を前提として、以下に九江市財政の現状分析と将来の試算を示す。ただし、各部局が独自財源的に徴収している行政事業性収入（各種「賦課金」等）、市政府が間接的に関わっている借入金、またこれらの収入に対応する支出については数量データがまとめられていない。また、現存する財政収支データもすべて経常経費と投資費用が分けられていない単式予算方式によるものである。

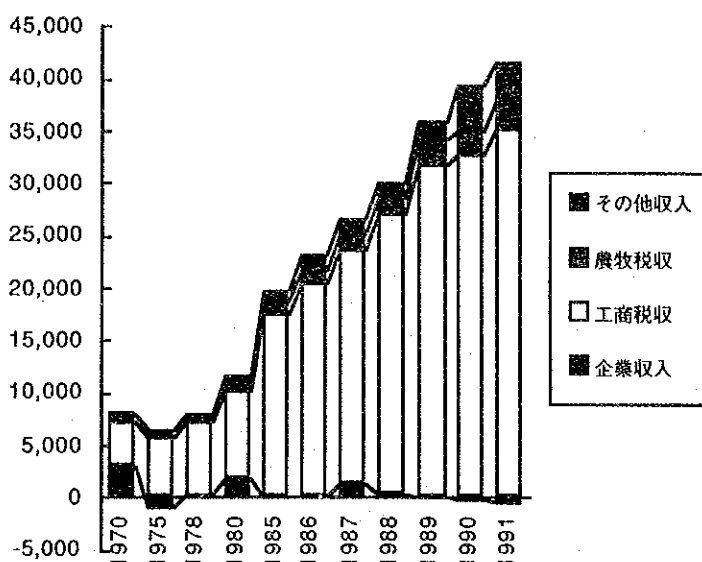
ここでは現在の九江統計年鑑等でとりまとめられている単式予算方式による財政データの範囲で分析と財政収入規模の試算をおこなった。さきあげたデータの性格から、ここでいう財政とは九江市全体の投資能力に相当する公的資金の全体像とは大きく異なったものにならざるをえない。本章の後半部で詳述するが、九江市は、財政の量を議論する以前の問題—財政構造の正確な把握—にまず取り組む必要がある。

4.4.1. 財政収入構造

さきにも述べたとおり、中国では個人所得税が事実上存在せず、したがって中央も地方も企業からの税収（所得税、営業税、付加価値税等）に頼るという共通の構造を持つ。九江市財政も例外ではなく「工商税収（企業税収）」が、財政収入のほぼ90%を占めている。

九江市財政規模は一貫して拡大傾向にある。したがって、九江市の過去の財政収入の拡大についても、「工商税収」の増大によるものである。1980年から1991年までの実績値をもとに、100元分の経済成長がどれぐらいの税収拡大につながるかを試算すると、第一次産業の成長100元に対して1.4元の税収増、第二次産業では成長100元に対して14元、同様に第三次産業では11元となっている。財政の拡大は、非農業部門の成長が鍵である。

図表2-30 九江市財政収入の変化（万元）



4.4.2. 財政配分構造

財政支出項目でもっとも大きな比重を占めるものは、文教科学衛生事業費である。この費目に分類される事業は教育、医療、都市環境等を中心とした公共性の高い（収益性は低いが社会にとって不可欠な）ものであり、財政によって支える必要性が高い。また、当然のことながら、これらの社会サービス事業の供給は、景気の変動に関わりなく常に一定以上の水準を保つ必要がある。

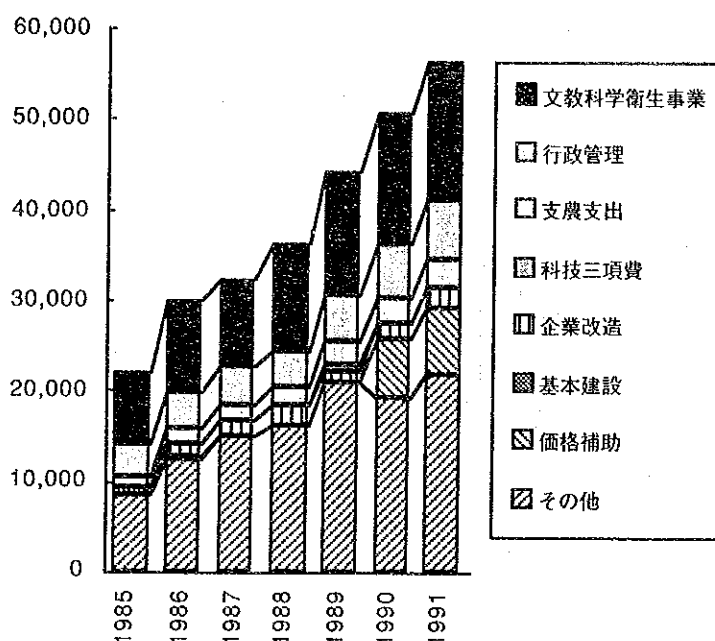
他方、相対的に小さい金額ながらもっとも特異な変動を示しているのは基本建設費である。基本建設費は、語感からしてインフラ投資のように思えるが、実際の内容は市属全民所有制企業の為の投資資金である。

基本建設費の変動をみると、1985年以前には市財政にまったく計上されていないが、1985年の利改税（企業・税制改革）以降から1988年までの間に限って支出されている。金額的には、1985年に800万元、1986年69万元、1987年57万元、1988年に1万元である。

1985年以前に計上されていないのは、全民所有企業の収支が中央と直結し、市財政が関与していなかったからである。他方、1985年以降の支出についても、市財政から直接市属企業に対して建設資金を出しているわけではない。

これは、1985年から1988年までの間に、中央から市政府にたいして交付された資金を「基本建設基金」として建設銀行に預け入れたものを支出として計上している。つまり、システムとしては、市属全民所有制企業は投資資金を手当てするために基金から融資を受ける一方で、市財政は基金からの金利収入を受け取るという形になっている。

図表2-31 九江市財政支出の変化（万元）



注：1989年以前については、價格補助金分はその他に含む

最近の支出増加要因をみると、文教科学卫生事業費の増加が最も大きい。ついで價格差補助金がほぼ同じ大きさの増加額をもつ。價格差補助は生産財の市場取り引き一本化に向けての移行処置である。

市場取り引きの導入までは、全民所有企業はすべての生産財を安い統制價格で購入していた。しかしながら、市場取り引きがはじまってからは、物資局系列企業から市場價格で購入する場合も生じてきた。價格補助は、その差額分を補填するものである。したがって、将来は段階的にその補填額を減少させることになっているが、依然として九江市では増加している。この傾向の背景には、九江市の工業生産に占める全民所有制企業の比率が80%以上と高いことがある。

また、支出項目・額を性格ごとにまとめたうえでその傾向をみると、以下の二つの特徴がある。第一に社会サービス関連がやはり総額として最も大きいことである。第二に、支出の増加要因としては企業活動関連が最も大きいことである。

図表2-32 支出増加要因

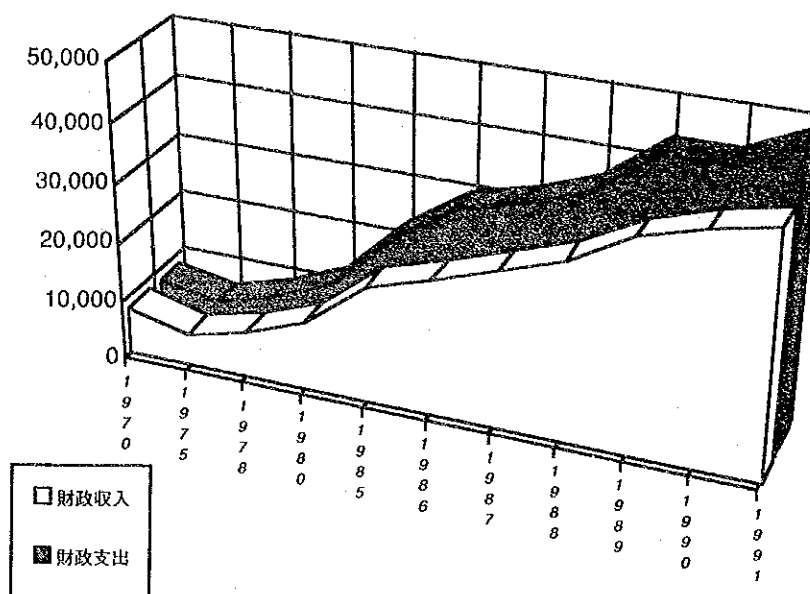
	1990	1991	増加額	増加額に占める割合
合計	44,051	48,830	4,779	100%
社会サービス	18,351	19,617	1,266	26%
文教科学衛生事業	14,448	15,347	899	19%
城市維持費	2,245	2,553	308	6%
社会福祉救済費	1,323	1,550	227	5%
城鎮青年就業経費	85	90	5	0%
科技三項費	103	77	-26	-1%
簡易建築費	147	0	-147	-3%
企業活動	8,188	9,631	1,443	30%
価格補助	6,457	7,355	898	19%
企業改造	1,590	2,070	480	10%
商業部門事業費	141	206	65	1%
農村支援	5,523	6,396	873	18%
支農支出	2,772	3,276	504	11%
農村水利気象部門事業費	2,436	2,637	201	4%
後進地区支援	315	483	168	4%
公営事業	3,124	3,448	324	7%
その他部門事業費	1,481	1,445	-36	-1%
特定プロジェクト特別投資	1,173	1,164	-9	0%
工業交通部門事業費	470	839	369	8%
行政経費	8,866	9,738	872	18%
行政管理	5,851	6,303	452	9%
檢察司法支出	1,939	1,984	45	1%
その他支出	1,076	1,451	375	8%

4.4.3 財政収支傾向

九江市財政収支は、一貫して赤字である。赤字幅は1985年を境に絶体額が拡大した後は、大きな変動の少ない規模で推移している。この変動幅は九江市の独自の財政政策の結果というよりも、むしろ江西省から提示される財政赤字補填幅にあわせて調整されたものとみるほうが実情に近い。

経済規模との関係から財政収支をみると、極端な構造の変化はみられない。対前年国民生産（課税対象となる）に対する財政収入の比率は、経済成長率が変動しても11%前後で安定しており、財政収入拡大は経済規模の拡大と緊密に連動しているといえる。これは、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からに他ならない。

図表2-33 財政収支の推移



図表2-34 経済規模と財政収支の関係

経済成長率 (名目値)		財政収入÷ 前年国民生産	財政支出÷ 前年国民生産	赤字額÷ 前年国民生産	収支差額 (万元)	
		1985	11.3%	12.7%	-1.4%	-3,253
1985	18.9%	1986	11.0%	14.4%	-3.4%	-7,075
1986	13.9%	1987	11.2%	13.7%	-2.5%	-5,898
1987	11.8%	1988	11.4%	13.7%	-2.3%	-6,074
1988	24.1%	1989	10.8%	13.4%	-2.5%	-8,359
1989	6.7%	1990	11.1%	12.6%	-1.5%	-5,162
1990	12.3%	1991	10.4%	12.4%	-2.0%	-7,985

4.4.4. 財政収入の試算

以上の財政構造を前提条件とし、経済フレームで設定した経済成長をもとに財政収入規模の試算をすると以下のようなになる。

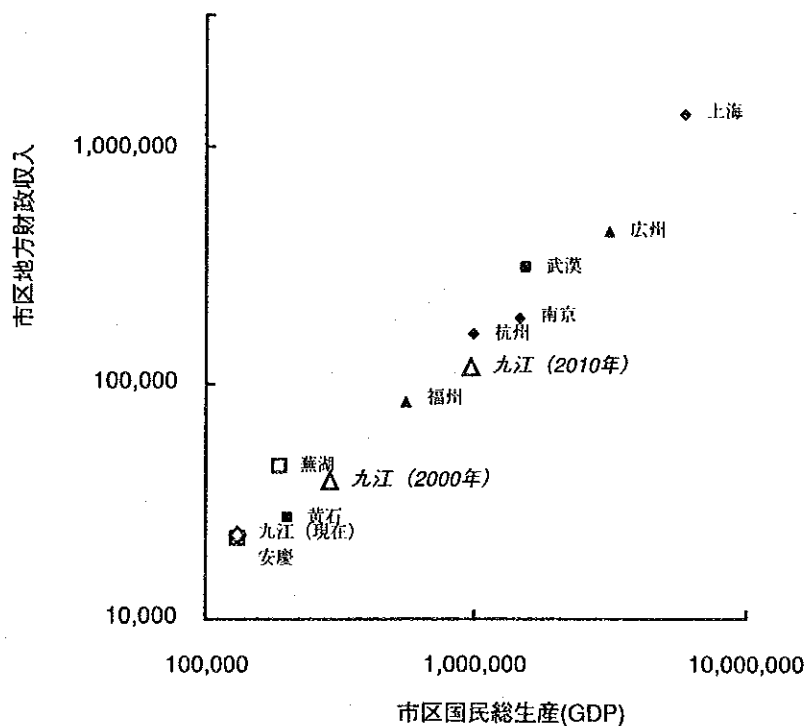
図表2-35 将来の財政収入試算値

(億元)

	国民生産				財政収入			
	合計	第一次産業	第二次産業	第三次産業	合計	農牧税	工商税	その他収入
九江市全体								
1990	41.0	19.1	12.7	9.1	3.9	0.2	3.3	0.4
2000	85.6	31.5	36.5	17.7	8.0	0.5	6.8	0.7
2010	214.7	46.6	114.7	53.4	22.2	0.7	19.5	2.0
市区								
1990	11.3	0.5	7.0	3.7	1.9			
2000	29.4	0.7	19.0	9.7	3.8	0.0	3.6	0.3
2010	96.2	1.0	59.3	36.0	11.6	0.0	10.7	0.9
市区以外								
1990	29.7	18.6	5.7	5.4	2.0			
2000	56.2	30.8	17.5	7.9	4.1	0.4	3.2	0.5
2010	118.5	45.6	55.4	17.4	10.6	0.7	8.8	1.1

1990年は実績値。2000年と2010年の試算値は、
 GRP=国民総生産、 GRP_1 =第一次産業、 GRP_2 =第二次産業、 GRP_3 =第三次産業
 農牧税= $m_1 \times GRP + b_1$
 工商税= $m_2 \times GRP + m_3 \times GRP_2 + b_2$
 その他収入= $m_4 \times GRP + b_3$
 として、各mとbを1980年から1990年のデータの傾向から算出して計算したものの。

図表2-36 経済規模と財政収入



図表2-36は、試算値を現在の主要都市（市区部）の傾向とかさねあわせ
 たものである。主要都市の傾向をみても明らかなように、財政収入規模は
 経済規模と非常に強い相関関係がある。

経済フレームの設定による財政収入規模のイメージは、現在の福州と杭州の間ぐらいに位置する。

4.4.5 現在の収支構造の問題点

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きわめて有効である一方で、市場経済の導入を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。

(1) 経済変動に対する抵抗力が弱い

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。このタイプの税制は、経済規模がとにかく拡大している間は安定しているが、逆に経済活動が停滞したときには、そのあおりをまともに受けることになる。

1980年以降、中国経済は高い成長率を維持し、いままでのところはこの点は問題とならなかった。しかしながら、市場経済には必ず調整局面がともなう。さきにも述べたとおり、全国で未だに1000億元をこえる三角債（不良債務）が存在している。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。

九江市の金融情勢をみても預金増を越える信用供与増が存在している。不良債務比率は不明だが、1990年末から1991年末で貸出額は39.2億元から49億元に拡大したのに対して、預金額は21.5億元から26.7億元に増加したにすぎない。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可能性があ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、さきにも述べたとおり景気が低迷しても減少しない。したがって、収入減にあわせて支出を削減すれば社会サービス部門の質の低下は避けがたいことになる。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。

(2) 企業関係投資への傾斜

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。さきに財政支出の項で指摘した企業活動に対する支出の拡大は、この傾向の一端をあらわしている。予算外資金を中心とする動きについては数量的に把握されていないが、企業活動に対する事実上の出資が行なわれている可能性がある。これは、市財政が企業活動のフロー（流動資産取支や物流）に対する課税に依存する構造であれば当然予想しうることである。

しかしながら、市はたとえ予算外資金であっても企業活動への投資を直接的に行なうべきではない。市政府の支出は、公共投資による経済成長の基礎的な条件づくりに対して行なわれるべきものである。特定の企業への

直接的な関与は、望ましくない。もし、企業の立上り等を支援するのであれば、一定の要件を満たしたら経営形態にかかわらず普遍的に交付される補助金制度等によるべきである。

また、市の公的資金の企業活動への関与が広がっていると、市政府（部局）自身が金融引締め効果の直接の対象になりかねない。これは、さきにあげたような調整局面における財政の脆弱さを一層拡大することになる可能性がある。

(3) 投機的な経済活動を呼び込みやすい

現在の税制には、資産価値（特に土地権利価格としてあらわれる）や資産売却利益（土地権利の転売）に対する課税は存在しない。したがって公共投資によって行なわれる街区・開発区整備を中心とした都市開発開発がもたらす資産価値の上昇分は、その土地の権利を持つ企業（もしくは個人）に集中することになる。このような条件が存在する場合、投機的な土地売買を行なうことが容易である。

投機的な土地権利の取得とは、公共投資による開発計画によって資産価値が上昇することを見込んで土地権利を入手し、価格が上昇したのを見計らって売却して短期的な利ざや得ることを主な目的とするものである。したがって、投機に重きをおく投資の場合は、生産活動部分の投資はできるだけ引き上げやすい形態をとり、取得した土地面積に対して実際の利用面積が小さいという傾向を持つ。

もっとも極端な投機の例は、土地を取得しても生産活動がまったく行なわれない場合である。企業活動をしないほうが、生産施設投資資金を用意したり所得税を負担する必要がないので短期的な利益を狙う投機には好都合だからである。財政による開発投資によって土地が値上がりするのを待っていれば、労せず値上がり分の利益が手に入るわけである。

すなわち、投機が目的である場合は、できるだけ短期間にできるだけ極端に権利価格が上昇し、投入資金を回収したほうがよいわけである。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、その効果はあがらないことになる。

4.5. 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。

景気循環による影響を直接受ける財政体質では、市民サービスを安定的に供給したり、ましてや公共投資によって成長を安定化する機能を担うには不安定すぎる。

財政制度の整備については、中央レベルでの対応が不可欠な部分が大きく、今後も様々な制度改革が上から進められることになる。しかしながら、地方財政側は、中央からの制度改革の決定を漫然と待つだけでなく、制度

改革が進みつつある方向を先取りする形で、自ら実行できる部分を積極的に探して少しでも先に進んでおくことが重要である。

4.5.1 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（経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。

a. 財政構造が明確になる

現在の単式予算では、収入と支出の性格が曖昧で財政構造が不明確である。例えば、財政赤字は総支出と総収入の差額という意味しかない。つまり九江市は自己資金が不足していることは明らかだが、その原因は不明である。したがって、財政強化の選択肢が「企業を増やすこと」以外には見えてこない。このような「目隠し」状態は、複式予算を厳密に実施することによって大きく改善される。

一例をあげれば、経常経費と投資予算を区分することによって、財政赤字が一過性の投資支出によるものなのか、あるいは経常経費が財政規模からみて肥大しているのか等といったように赤字の構造が把握できるようになる。これは、投資能力の算定や行政合理化等を進める上で不可欠である。

また、広域投資プロジェクトを投資負担比率によって区分・整理するうえでも役立つ。投資は、総額も重要だが、九江市財政からみた位置付けをはっきりさせる必要がある。中央、省からの予算が期待できないものであっても九江市が独自に進めなければならないものなのか、あるいは投資を行なったとして九江市財政が経常経費部分を負担する能力があるのか、といった点を明確化することができる。

b. 借款や金融市場での資金調達の可能性が高まる

財政構造を明らかにすることによって、借款や金融市場による合理的な資金調達が可能となる。借款や金融市場を通じた調達可能な資金量は、財政側の返済能力の見通しによって決まってくる。したがって、財政構造が不明な状態で融資を行なうことは、貸す側と借りる側の両方にとって危険である。

金融制度が市場経済システムに沿って整備された状態では、貸す側が危険性が高いと判断すれば資金入手の可能性が低下し、融資を受けられたとしても高金利の不利な条件になる可能性が高い。したがって、特に国外から公共投資資金を調達する可能性を高めるためには、財政構造そのものの強化に加えて財政構造と返済能力を明確に示すことが重要である。

(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。

したがって、その大きさは全体としてどれぐらいなのか、構造はどうなっているのかを把握することは重要である。これは、上記の複式予算導入の利点を予算外資金についても活かし、その可能性を拡大することにはほかならない。これは、たとえ複式予算導入が予算外資金について義務付けられなかった場合でも、自主的に実行すべきことである。

また、複式予算導入を機会に公的な資金や権限が特定の企業との関係が、市場形成を阻害する形で深まっていないことを確認する必要がある。

(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。たとえば、企業所得税は、制度としては収入額が拡大もしくは縮小するにつれて比例的に変化することになっているが、実際の所は5年間据え置きで定額徴収となっている。

しかしながら、所得税や間接税を確実に徴収するためには、個々の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。そのためには、統一されたシステムによる企業会計簿の確立と普及、さらにはその帳簿による所得申告を正確に審査する能力を持つ人材が納税する側にも徴税する側にも十分に存在することが前提条件となる。

この点については、一気に進めようとするとう徴税業務の複雑化による徴税コストの上昇も相当に大きいことが予想される。したがって当面は、据え置き期間の短縮を段階的に進めるとともに、納税される公的資金と地域社会開発の関係に関する広報（具体的な形での財政情報の公開が効果的）、優良納税者に対する顕彰等によって納税意識を高める努力が必要である。

4.5.2 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、債券の購入（貯蓄）が個人に対しても具体的な利益があることがわかる形のものから着手すべきであろう。一般財源向けの公債は、金利などの面から不人気になる可能性がある。

たとえば、「都市整備債券」に「公共住宅購入申込券」や「住宅金融利子補助券」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工夫して考える必要があるだろう。

また、当然のことながら、さきあげた複式予算の厳密な導入がその前提条件である。

(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。すなわち、公共の資金によって整備された社会資本を占有・占用する

ことに対する課税を導入する必要がある。

たとえば、都市再開発事業があったとする。これに市政府が参画するとすれば、上下水道や街区整備・街路整備等という公共の立場からであり、ビル建設資金拠出等といった企業的な立場に立つべきではない。むしろ、街区整備事業を利用する企業から開発利益の一部を回収しなければならない。

他方、現在のような企業税だけでは、その企業の生産性への依存度が高すぎるために街区・開発区整備を中心とした都市開発を進める財源として不安定である。また、もし大きな予算を投入して街区整備を進めたとしても、その開発によって新たに得られる資産価値の上昇を財政収入に還元する手段として不十分である。

a. 固定資産税型地方税の利点

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

所得税は、文字どおり所得（企業の場合は企業利益）に対して一定税率で課税するものであるから景気の変動によって税収は増減する。他方、固定資産価値（例えば土地使用権価格）は所得に比べて急激な変動はおこりにくく、したがって資産に基礎をおく税収についても安定している。

徴税コストが所得税に比べて低い

先にも述べたとおり、所得税や間接税の徴収は、複雑な徴税・納税手続きを実施する能力が必要である。

他方、固定資産税の場合は資産台帳（不動産の場合は、誰がどこの土地使用権・専用権を持っているか、その使用権の現在の価格はいくらか等を記録した土地台帳）を整備すれば、課税対象の補足が所得税よりも容易である。土地利用についての土地台帳は既に存在する。これを大いに活用すべきである。

土地の有効利用を促進する

固定資産税型地方税は、適切な評価価値・税率を設定することによって、非効率的な土地利用を防ぐことができる。ここでいう非効率的な土地利用には二つの場合が有り得る。

第一に、その位置に立地することが不適當な企業が居座り続ける場合である。例えば、わずかしか収益のあがらない企業が都心部の非常にいい位置にあったとする。収益があがっていないのであるから所得税支払額は非常に小さい。他方、整備された都心部の利益は何の代償もなく享受し続けることになる。

このような場合に、土地利用権（すなわち、都心部に居座り続ける利益）に対する課税が存在すれば、収益があがらないまま都心部に立地すること

は困難となり、割高な土地利用権を手放して価格の低いところへ移転せざるを得なくなる。一方、売りに出た土地利用権は立地の良さを活かすことができる企業が入手して収益をあげることとなる。したがって、結果的に所得税収も増大する。

第二の非効率的な土地利用は、土地利用権の転売による差益を狙った投機的な利用権取得によって生ずる低・未利用地である。先にも述べたとおり投機的な土地利用権の取得が増加すると、長期的にみれば投入した公共投資資金量にみあった水準まで企業税収が増加しない。

土地使用権に対する課税は、このような土地投機による開発利益への「ただ乗り」を防ぐ有力な道具となる。このような投機は、一般的に比べて銀行金利に比べて土地利用権価格の上昇率のほうが高い場合に増加する。本来、金融資産となるべき資金が土地投機に流れ込むからである。特に、国全体の経済活動を活発化することをねらって金利が低めに誘導されているときやインフレ圧力が高い時期は、土地の価値の上昇率のほうが金利よりも高くなりがちである。そこで、金利と土地利用価格上昇率の差に相当する水準の土地使用権税率で課税すれば、投機目的の資金流入を防ぐことができる。

一方、投機目的ではない土地利用者にとっては、経済活動の拡大を上回る急激な価格上昇は税負担の過大な上昇につながり、使用権を手放すことを検討することとなる。そうなれば、その地域の利用権は「手放したい側」のほうが多くなり、価格を下げる方向への圧力が高まる。結果として「投機」の対象としては魅力が薄くなる。

また、投機目的の売買の抑制は、利用権の転売による差額利益に対する課税と組み合わせることによってさらに効果が大きくなる。たとえば、実質経済成長率を上回る土地価格の上昇分は、公共投資による価値の上昇分とみなして課税対象とすることも考えられる。

b. 企業税と資産課税のバランス

資産課税には、様々なメリットがあるが、企業税に全額上乘せする形では企業の投資意欲を阻害することになりかねない。そこで、企業税と資産課税のバランスが問題となる。

大まかな指針としては、資産税の導入によって追加される税額に相当する部分を企業税側の減免処置によって相殺することが考えられる。資産課税のメリットである「投機的な資金流入」の抑制効果を考慮すれば、特に新しい開発地域については資産税側の減免を行なうことは得策ではない。投機資金流入を安易に放置することは一時的な開発熱の高まりや使用権売却収入の上昇と引きかえに、長期的な地域住民の利益を阻害することになりかねない。

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。
 - 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。
 - ③ 技術・人材基盤を強化し、産業技術交流の核を形成する。
- ①②③を通じ、まずは既存の施設・システムの十分な活用と戦略的先行投資に重点をおく。そして将来に向け継続的に既存施設・システムの構造転換と新しい広域拠点の整備を進めていく。

(1) ネットワークを拡げ、物流中継機能を発達させる

まず取り組むべきこと

- 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、更新。
- 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。

長期的に取り組むべきこと

- ① 物流集中を促進するための路線トラック輸送の導入及び輸送中継拠点の整備。
- ② トラックによる道路、鉄道、港湾の一貫輸送システムの整備による物流中継機能の強化。
- ③ 物流支援産業及び物流システム依存産業の集中促進による物流中継機能の活用及び更なる物流集中の促進。

(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

まず取り組むべきこと

- ① エネルギー生産、重化学工業製品生産の加速化、多様化による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 地域経済中心都市としての流通・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 長江大橋完成を契機に発展が予想される湖北省黄梅市との協調的発展

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。

長期的に取り組むべきこと

①既存生産単位内に抱え込まれている第3次産業部門（流通、輸送、商業、娯楽施設等）の市場開放及び外部化による都市経済の発展。

②既存生産単位内に取り込まれている第3次産業用地及び老朽住宅用地の有効利用。

③物流中継機能の強化に応じた組立型最終消費財工業（自動車、家電製品、電子製品等）の誘致。

④都市集積の高まりに応じた工業の周辺農村部への進出誘導及び郷鎮企業支援による九江都市工業圏の形成。

(3) 技術・人材基盤を強化し、産業技術交流の核を形成する

まず取り組むべきこと

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。

長期的に取り組むべきこと

①九江の位置の特性を生かした産業技術交流の推進及び九江の新しいシンボルの創出に向けて産業技術の大学を設置し、これを拠点とする国家間・地域間の技術・人材交流を進める。

②廬山観光開発の一環として国内各地及び海外から広く人を集めうるコンベンション・センターの整備。

プロジェクト・リストは以下に示すとおりである。このリストの中には、既存計画に関連する成熟度の高いものから、構想段階の提案まで、また投資プロジェクトから非投資プロジェクトまで、そして九江市政府が主導的に実施しうるものから、九江にとって重要だが中央ないし省政府機関専管のものまで、多様なものが含まれている。

プロジェクト・リスト1

区分コード:九江市外 1000番台

関連区分:既存計画と関連するもの 1

セクターNo:

九江市で実施 2000番台

交通:100 流通:200

国、省で実施 3000番台

観光:300 工業:400

種別:対象区域内 1

その他:500

区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
111	九江—合肥鉄道計画	3000	1	湖北省	北京—深圳間の鉄道計画の暫定路線として、合肥—九江間を建設する。	在来鉄道線を利用しながら、最終的には北京—深圳を結ぶもので、8・5計画に盛り込まれている。	1
112	九江—北京鉄道計画	3000	1	湖北省	北京—深圳間の鉄道計画の新規路線を計画する一環としを建設する。	九江—合肥間が在来線を利用するのに対して、新線計画として北京—深圳間を連絡する。8・5計画	1
113	武漢—麻城間鉄道建設	3000	2	湖北省	武漢—麻城間を鉄道で連絡する。	九江—北京間の鉄道計画せんに対して、武漢からのアクセスを図る路線。	1
114	九江—銅陵鉄道計画	3000	1	九江市	九江—銅陵間を鉄道新線で結ぶ。	上海—銅陵間の在来鉄道と九江を接続するためのもので、これによって上海—九江間が鉄道で接続される。	1
115	九江—景德鎮鉄道計画	3000	1	九江市	九江—景德鎮鉄道間を鉄道で接続する計画	これによって九江から貴溪—蕪湖間の在来鉄道へのアクセスが確立される。	1
121	九江—黄石高規格道路計画	3000	1	九江市	武漢へのアクセス性を飛躍的に高めるために、九江—瑞昌—陽新—黄石間を高規格道路で接続する。	現在供用されている武漢—黄石間の高規格道路を九江へ延伸する性格を持ち、九江の圏域拡大と武漢との連携を強化する。	1
122	九江—南京高規格道路計画	3000	1	九江市	九江—彭沢—銅陵—蕪湖—南京を高規格道路で接続する。	銅陵、蕪湖、南京等の長江南岸の諸都市を連絡すると共に現在工事中の南京—上海高規格道路と接続し、九江—上海間を高	1
123	九江—岳陽高規格道路計画	3000	1	九江市、湖南省	九江—瑞昌—修水—岳陽間を高規格道路で接続する。	九江市の東西方向のアクセスを改善することと、湖南省との圏域を拡大する。	1
124	九江—景德鎮自動車専用道路計画	3000	1	九江市、景德鎮市	九江と景德鎮を自動車専用道路で結ぶ。	東方面の中心都市であり、陶器工業のある景德鎮と安全で、高速で走行出来る規格の道路で接続することにより、東方面の区域の圏域を拡大する。	1
125	南昌—景德鎮高規格道路計画	3000	2	江西省	南昌と景德鎮を高い規格の道路で結ぶ。	安全で高速で走行出来る規格の道路で接続することにより、鄱陽湖周辺地域に対するアクセスを強化する。	1
126	主要観光地アクセス道路整備	2000	1	九江市	廬山等九江市内の主要観光地に対するアクセスを強化する。	観光地をネットワーク化することにより、観光資源の活用を図る。	1
127	新空港アクセスの整備	2000	1		南昌新空港、九江空港に対するアクセスを確保する。	九江空港の改良および新空港の設置に対応して、九江市街地からのアクセス道路	1
128	九江市街地外郭環状線の整備	2000	1		将来の九江市区の拡大に対応して、外郭環状線を整備する。	将来の市街地の拡大および物流交通の増加に対応して、九江市区の外郭環状線を整備する。	1
129	地域内道路網の整備	2000	1		以上に述べたような道路の整備を基本にして、これにアクセスする地域内道路網の整備。	昌九自動車専用道路およびその他の高速、高規格道路に対するアクセス道路と、武寧大橋等の九江市内、地方都市相互を連絡する地域内道路の整備。	1

プロジェクト・リスト2

区分コード:九江市外 1000番台

関連区分:既存計画と関連するもの 1

セクターNo:

九江市で実施 2000番台

交通:100 流通:200

国、省で実施 3000番台

観光:300 工業:400

種別:対象区域内 1

その他:500

区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
140	新旧市街地の軌道系計画	2000	1		九江市区の旧市街地と新市街地の間を軌道系施設で連絡する。	九江市区の旧市街地の商業地と新市街地を安定した交通機関によって接続し、双方の地区相乗的の発展を図る。	
151	新港区整備計画	2000	1	九江市区	九江市区の上流側へ新港および後背地を整備する。	取扱量の増加と在来埠頭の移転の受け皿として新港を建設し、保税區を設置する。倉庫、専用線整備等後背地を整備する。	1
152	新港へのアクセス整備	2000	1	九江市区	九江の中心市街地および市区外との流動を受けるため、新港へのアクセス道路を整備する。	港湾発生交通の一般交通よりの分離と大型車の分離。	1
153	旧港区の改良と整備	2000	1	九江市区	第一作業区、専用埠頭、地方埠頭および荷役施設の近代化	取扱量の増加への対応に伴う荷役の近代化と、中心市街地前の埠頭のクリアランス。	1
154	外貿埠頭の第2期整備	2000	1	九江市区	外貿埠頭の新設整備。	増加する輸出入取扱量に対応して、コンテナおよび一般船舶用の埠頭の整備。	1
155	旧港区等へのアクセス整備	2000	1	九江市区	旧港区、外貿埠頭地区等への港内および港外アクセス	港湾交通と一般交通の分離とボトルネックの解消。	1
156	カーフェリーの整備	2000	1	九江市区	貨物自動車用のカーフェリーの就航	水運と一体となった中長距離貨物自動車の運行。	
157	客運埠頭の整備	2000	1	九江市区	客運埠頭地区に近距離航路用の埠頭を整備する。	増加する船舶旅客への対応。	1
158	ストックヤードの拡張	2000	1	九江市区	第一作業区および第二作業区におけるストックヤードの拡張	荷役の効率化と近代化によって貨物流動の決節点として整備する。	1
159	主要地方港湾の整備	2000	2	九江市	彭沢、湖口、瑞昌の港湾整備	地域の中心港湾としてと同時に鄱陽湖との中継港、セメントの出荷等に対応した港湾整備。	1
160	小池鎮側のフェリー施設改良	1000	2	湖北省	九江市、小池鎮間の旅客フェリーの改良整備。	当面の間の渡岸施設の多様化と利用者サービス	
161	旅客船の高速化				船舶の改良などによる高速就航化を図る。	将来の旅客のニーズに合わせた船舶の高速化	
162	長江航路整備	3000	2	湖北省その他	長江航路の水深確保と航路の拡大を図る。	将来の高速化と大型化および安全管理を図ることにより利用の増加と効率化を図る。	
171	港湾管理の合理化	2000	1	九江市区	港湾施設の管理と船舶の管理を分離して管理する。	管理を区分することにより、公共的利用の促進と効率化を図る。	

プロジェクト・リスト3

区分コード:九江市外 1000番台

関連区分:既存計画と関連するもの 1

セクターNo:

九江市で実施 2000番台

交通:100 流通:200

国、省で実施 3000番台

観光:300 工業:400

種別:対象区域内 1

その他:500

区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
172	南昌空港の移転計画	1000	2	南昌市	現在の南昌空港の移転。	現在の南昌空港は軍民共用空港であるが、新たに民用空港を新設する。(沿走	1
180	九江空港の拡張計画	1000	1	廬山区	現在の九江空港を沿走路3300Mに拡張する。	軍民共同運営として、8路線の新規解説等を含み広域的な全国主要都市とのネット	1
181	バスターミナルの整備計画	2000	1	九江市区	九江市区における遠距離バスターミナルの整備。	将来の人口増加に対する公共交通体系の整備の一環として、遠距離と市区内バスの接続ターミナルを整備する。	
182	高速バス運行等	2000	2	広域	九江市区始発の広州、上海等への遠距離バスの運行および小池鎮とのシャトルバスサービスの整備。	将来的にも旅客鉄道が混雑することが予想されるため、遠距離主要都市に対して、高速バスの運行によって多様化した、アクセスの確保と対岸地域の一体化。	
183	駐車場整備計画	2000	1	九江市区	九江市区内の主要地点に駐車場を整備する。	旧市街地、旅客船ターミナル、主要公共施設等に駐車場を整備する。	
184	九江旧鉄道駅の跡地開発	2000	1	九江市区	京九線の建設により、現在の貨物および旅客の鉄道駅	港湾施設に近接しており、貨物の流通施設機能の集積を図る。	
185	バス車両の近代化	2000	1	九江市	市内、市外の公共バスの車両の近代化を図る。	快適な公共交通サービスの提供。	
186	バス専用レーンの設置	2000	1	九江市区	市区内における主要道路でのバスレーン設置。	定時走行と安定した走行を確保することにより、旅客の増加とサービスの提供。	
190	マネジメントとサービス改善	2000	1	九江市区	鉄道、港湾、航空等において予約、接客、情報提供等を	だれでもが安全、快適に利用出来る体制の確立。	
191	鉄道新駅周辺開発計画	2000	1	九江市区	京九線の旅客駅および貨物駅の周辺の開発整備。	鉄道駅のポテンシャルを周辺開発によって引き出すとともに、九江市区のシンボ	
192	江西省道路網基本計画の策定	3000	2	江西省	江西省内の幹線道路網のマスタープランの策定	隣接省との調整を含めて、今後の江西省内の幹線道路計画	
201	自由ターミナル整備	2000	1	鉄道・水運・陸運の結節点	(甲)トラック・ターミナル(返り荷斡旋システムを付加する)、(乙)小規模事業者のための自由埠頭、(丙)鉄道引込線のターミナル	個人企業などの小規模事業者の経済活動は活発になりつつあるが、いくつかの既存インフラへのアクセスは限定されたままである。小回りの利くインフラを適切な利用料で小規模事業者者に提供する必要がある。	
202	一般倉庫整備	2000	1	荷揚げ地点/内陸	一般営業倉庫の設置。荷揚げ用と比較的長期保存用の2種類。	既存の倉庫の多くが老朽化、系列化しており、新たなニーズに適応出来ない。一般雑貨を中心として荷揚げ貨物の一時保存と長期保存の二つの倉庫が必要である。	

プロジェクト・リスト4

区分コード:九江市外 1000番台

関連区分:既存計画と関連するもの 1

セクターNo:

九江市で実施 2000番台

交通:100 流通:200

国、省で実施 3000番台

観光:300 工業:400

種別:対象区域内 1

その他:500

区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
203	農産物流通センター整備	2000	1	郊外	農産物を中心とした卸市場を中心とし、集荷、出荷機能を付加する。	既存の農産物市場は、生産者と消費者の相対取引が中心である。取り扱い量の増加にしたがって市場の物的、制度的整備が必要になる。	
204	郷鎮共同出荷センター	2000	2	郊区	複数の農家による協同組合の設立により、出荷のための輸送手段を確保する。また、市場動向をにらんだ商品開発を行なう。	農業集約化の解体によって、生産意欲は刺激されるようになったが、市場へ出荷する輸送手段を各農家が持っていないために、市場へ生産物を出すことの出来る農家は限られている。	
205	綿花団地	2000	1	新市街	立地が分散している綿花関連産業を集約して、集荷から加工、技術開発、マーケティング、出荷までを一貫して行なう。	綿花は九江の貴重な地場産業でありながら、工場が5つに分散しており、スケールメリットを活かせず、付加価値の低いままになっている。立地を集約化することにより、付加価値の高い産業へ転化すると同時に輸送の合理化、工場跡地の再開発を行なう。	
206	個人企業百貨店	2000	1	既存市街地	店子の全てが個人企業商店であるような百貨店を設置する。	多くの個人企業は露天・街頭で営業しており、天候によって営業が左右されることさえある。全てを貸出ブースとするような百貨店を作り、個人企業のプレゼンスの向上、同業種立地の集約化、アメニティーの向上を図る。	
207	中間的輸送手段整備	2000	1	-	トラック以下大八車以上の中間的輸送手段を供給する。	トラックなどの大型輸送手段はある程度供給されているが、その下が少なく、人力・大八車などに小口輸送を依存している。市場情報が未整備な現況では輸送手段を持つ者が独占的利益を手にしがちである。安く買えるような機動機付輸送手段を供給する必要がある。	
208	ユニット・ローディング・センター	2000	1	港湾施設のそば	江西省内から来たバラ荷を段ボール詰め、コンテナ詰め、パレタイズするなどして、外貿・長距離輸送に耐え売る荷姿とし、付加価値を高める。CFSの機能の一部を分担する。	港湾の整備が進展する一方で、バックヤードの狭さが河川港である九江の短所となりつつある。港湾とは離れた地点で、貨物を捌く場所が必要である。	
209	トラック一貫輸送	3000	2	-	(H)貨物専用フェリー、(I)長距離路線トラック導入、伏鉄道ビギーバック拠点整備。(II)は地域経済圏における高速道路が未整備な段階で、(III)は広域流通拠点としての整備段階で行なう。	広域的な観点から、将来的に九江から1000km圏に貨物を運ぶ必要性が出てくる。そのための長距離路線トラックを導入する必要がある。また、鉄道でそのまま車輦を運ぶビギーバック化も必要である。	

プロジェクト・リスト5

区分コード:九江市外 1000番台

関連区分:既存計画と関連するもの 1

セクターNo:

九江市で実施 2000番台

交通:100 流通:200

国、省で実施 3000番台

観光:300 工業:400

種別:対象区域内 1

その他:500

区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
210	広域物流センター整備	3000	1	-	沿江の開発を広域的に支援する複合的機能を有する物流センターの整備。流通支援のための共同集荷・配送センター、組立型加工工業のための部品センター、輸送機器・製品修理センター、流通工業団地など。	沿江各都市は各種の物流施設を抱え込んだ状態となっているが、地域経済圏の一体化が進行するにしたがって、共同の物流施設を設置する必要が生じてくる。	
211	地方商社設立	2000	1	-	中国内外の市場、技術情報の入手、地元企業の製品改良、製品開発、販路開拓の機能を持つ貿易商社を設立する。	集休・個人企業および農業組織をはじめとする地元経済組織の活性化および流通機能の強化を推進する。	
212	九江流通研修センター	3000	1	-	流通に携わる人材の訓練センター。	地域流通拠点としての機能が備わった段階で、流通管理に携わる国家的な人材を養成する。在庫管理、輸送管理、商業管理等を主体とする。その後物流大学に発展させる。	
300	廬山南山観光開発	2000	1, 2	廬山管理局	秀峰(星子県)-漢陽峰-仰天坪-康王谷-天下第一泉間の自然歩道建設、廬山北山と仰天坪の自動車道路整備、仰天坪リゾート開発。	廬山の誘客力の強化。夏期における過剰入込の解消。→廬山コンベンションセンター建設	1
301	廬山コンベンションセンター建設	2000	1, 2	廬山管理局	廬山におけるコンベンション、展示会、セミナー施設の建設	九江/廬山におけるコンベンション施設不足の解消。→廬山南山観光開発	
302	湖口漁夫埠頭整備	2000	2	湖口県	湖口フェリーの埠頭周辺を、揚子江/波陽湖クルーズ拠点と魚業宴酒店、地場産業の商品展示即売施設を備えた観光コンプレックスとして整備する。	湖口大橋建設にともなう既存フェリー埠頭の再開発。既存観光資源(石鐘山)の魅力強化。	1
303	九江大橋沿江観光公園整備	2000	1	九江市区	九江大橋建設資材置場跡地と背後の白水湖、琵琶亭、鎮江楼、潯陽楼などの史跡群を一体化した観光公園化を図る。	既存観光集積の有効利用。都市アメニティー向上。既存埠頭の移転、あるいは観光埠頭化に関する調整が必要。	1
304	廬山水源開発	2000	1, 2	廬山管理局	新たな水資源を開発し、廬山における上水供給量を増やす。	廬山観光開発のボトルネックとなっている上水供給量を増やし、山上の収容入口を増大させる。→廬山南山観光開発	
305	廬山汚水廃棄物処理施設整備	2000	1, 2	廬山管理局	廬山山上に汚水廃棄物処理施設を建設する。	廬山の自然を保護し、誘客力を強化する。→廬山南山観光開発	
306	廬山別荘群動態保存	2000	1	廬山管理局	建築規制、投機防止、売却の際の用途制限等によって、廬山山上の別荘群のホテル化/貸別荘化を推進する。	廬山観光のコアイメージの維持と誘客力の強化、宿泊施設の高付加価値化を図る。	

プロジェクト・リスト6

区分コード:九江市外 1000番台

関連区分:既存計画と関連するもの 1

セクターNo:

九江市で実施 2000番台

交通:100 流通:200

国、省で実施 3000番台

観光:300 工業:400

種別:対象区域内 1

その他:500

区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
307	非営利宿泊施設の営利化促進	2000	1	廬山管理局	廬山山上にある非営利の招待所、休養所、療養所の対外開放と営利化を振興し、これらの施設のサービスと設備、および利用率を改善する。	宿泊施設のサービスの向上と高付加価値化を促進し、観光収入の増加を図る。	
308	廬山／九江コンベンションビューロー設立	2000	1	廬山管理局	廬山と九江における会議、展示会、イベント、セミナーの誘致と、こうした活動のオーガナイザーを支援する各種サービスを提供する組織を設立する。	廬山コンベンションセンターの有効利用と来訪者の増加を図る。→廬山コンベンションセンター建設	
309	廬山／九江の統一的観光地経営組織設立	2000, 3000	1, 2	九江市、廬山管理局	現在九江市区、廬山区、星子県と廬山管理局に分かれている旅遊局の組織を統一し、全九江市的視野から観光地経営をおこなう組織を作る。	観光資源管理、計画、宣伝機能を一元化し強化する。山麓で進む自然破壊に歯止めをかける。→廬山／九江コンベンションビューロー設立、コンベンションセンター建設	
310	観光標識整備	2000	1, 2	九江市、廬山管理局	道路標識、案内版、説明版の設置、テープによるガイドシステムの導入を図る。外国人観光客を考慮した整備をおこなう。	観光客、国際会議の誘致を図る。	
311, 501	甘棠湖／南門湖畔公園整備	2000	1	九江市	甘棠湖、南門湖の周囲を带状に公園化し、親水空間を創出する。	九江の歴史的シンボルの保護と、都市アメニティーの向上を図る。	
312	外資系リゾートホテルの誘致	2000	1	廬山管理局	投資条件の整備、各種インセンティブ、誘致活動の展開によって、廬山観光の核となる四星以上の外資ホテルを誘致する。	短期的にはサービスの向上による外国人観光客誘致を、長期的にはコンベンションセンター利用者の受け皿の形成と経営ノウハウの吸収を目指す。→合弁企業設立促進	
313	廬山サイクリングターミナルとサイクリング道路整備	2000	1	廬山管理局	廬山山上に観光客用のサイクリングターミナルとサイクリング道路／車線を建設する。	観光客の利便性の向上と環境保護を図る。	
314	星子温泉リゾート開発	2000	2	星子県	廬山山麓で温泉療養施設とゴルフ場の建設をおこなう。	外資企業誘致のインセンティブと廬山の魅力の多様化を図る。	
315	太乙村ロープウェイアクセス道路整備	2000	2	星子県	五里鎮から太乙村ロープウェイ乗り場までの道路整備をおこなう。	ロープウェイ乗り場へのアクセスの向上を図る。	1
316	産業観光促進と土産品の開発	2000	1, 2	九江市、星子県等	工場見学とショッピング、企業の遊休地を利用した観光アトラクションなど企業の経営資源を利用した観光資源の創出と、観光客のライフスタイルにあった土産品の開発。	地元への観光波及効果を拡大する。企業のPRをおこない、製品の販路を拡大する。→湖口漁夫埠頭整備計	

プロジェクト・リスト7

区分コード:九江市外 1000番台 関連区分:既存計画と関連するもの 1
 セクターNo: 九江市で実施 2000番台
 交通:100 流通:200 国、省で実施 3000番台
 観光:300 工業:400 種別:対象区域内 1
 その他:500 区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
192	短距離公共交通機関導入	2000	1	九江市、廬山管理局	乗合ミニバスなど民間セクターによる短距離用公共交通機関を、廬山山上の観光地間、九江市区内の交通ターミナル間に導入する。	旅客の利便性を向上させ、移動時間の短縮を図る。→長距離交通ターミナルで民間セクター用のスペース確保が必要。	
193, 317	広域観光交通ネットワークの整備	3000	2		主要観光地間を結ぶ観光交通ネットワークの形成を促進する。杭州-黄山-廬山間の道路、宜昌-九江間の道路または宜昌-南昌間の航空便、南京-九江間の道路または航空便、重慶-南昌間の航空便を検討する。	有力観光地と廬山との結びつきを強化することにより、観光客の流入を容易にする。ネットワークによって一体化することによって、全体としての誘客力を強化する	
401	工芸美術品研究所団地	2000	1	九江市区	九江の特産品のデザインを向上し、九江ブランド製品	全民所有性企業の運営形態再編の一環として、既存経営資源特化型企業の自立化	
402	公園工業設立立地	2000	1	九江市区	既存工業用地内の未利用部分に観光施設を整備する	全民所有性企業の低利用既存資源に付加価値を与え、企業のイメージ向上、九江市の魅力作りに資する。	
403	郷鎮団地の建設	2000	1	九江市区	郷鎮企業に新たな用地を確保・提供し、協業化、共同	企業運営形態の再編円滑化のため、各所有形態の特性をいかした共存、連携、機	
404	九江市技術交流中心整備	2000	1	九江市区	既存の試験研究所及び規格試験の統合を進め、研究と試験と工業生産を高めるた	九江市全体の技術力向上、中小企業の発展、企業内技術者の再配置の活用、交流を促進する。また、九江総合大学設置案	
405	高新技術開発区	2000	1	九江市区	工業などにおける開発、試作、企業化、生産の一本化を図るため、九江総合大学案を核として関連施設を集約化させる。	九江の技術基盤強化及び他の技術先進地域からの技術者導入、技術者交流の核を形成する。	
406	八里湖開発区インフラ整備の促進	2000	1	九江市区	開発区内の道路、供給処理等のインフラ整備を促進する。	外資導入を促進し、産業構造の多様化、技術・経営能力の向上、輸出拡大に対応する。	1
407	九江第2火力発電所	2000	1	九江市	既存火力発電所の第2期拡張(40万KW)及び第3期拡張を行な	九江市の電力安定供給を実現するとともに、江西省内の電力需要増に対応する。	
408	九江第3火力発電所	2000	1		出力240万KWの火力発電所を新たに建設する。	九江市及び江西省の電力需要増に対応し、工業化を促進する。	1
409	専用埠頭地区アクセス整備	2000	1	九江市	専用埠頭地区において秩序立った道路網を整備する。	九江長江大橋以東沿江地区における重化学工業の効率的採集及び新規立地を促進	
410	重点企業の育成と予算の傾斜配分	2・3000	1	九江市	成長力の高い集体所有性企業に対し、技術開発の設備投資資金を傾斜配分する。	地域内外の産業連関の柱になる地元企業を育成する。	

プロジェクト・リスト 8

区分コード:九江市外 1000番台

関連区分:既存計画と関連するもの 1

セクターNo:

九江市で実施 2000番台

交通:100 流通:200

国、省で実施 3000番台

観光:300 工業:400

種別:対象区域内 1

その他:500

区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
411	出資機能強化	2000	1	九江市	投資公司等の出資機能を強化し、工業地整備における土地現物出資の限界を克服する。	外資都の合弁、合作を推進し、技術力強化と連携させる。	
412	対郷鎮个体企業金融支援	2000	1	九江市	主管単位別債務補償を一般制度化し、公的低利融資を促進する。	郷鎮个体企業の信用力を高め、その発展を促進する。	
413	江西省工業再配地計画の策定	2・3000	2	江西省	省内の長期的工業再配地・誘致計画を省政府と各市政府との協議を通じて作成する。	不便な農村部に偏った工業立地を効率的に再配置し、交通、電力、都市政策、環境保全等との整合性を確保	
414	保税區整備	2000	1		保税倉庫、保税上屋などの整備。	九江が外貿を扱う上で保税倉庫が必要である。港湾計画との調整が必要である。	
503	都市工場移転、跡地整備	2000	1		賓江路、長虹大道、尋陽路で囲まれる九江長江大橋以西の沿江市街地内老朽工場群を移転し、跡地に商業、住宅、サービス業務地区を形成する。	九江市区の流通機能強化、環境改善とともに、老朽工場の設備更新、合理的立地を促進する。既存港地区再開発と補完関係にある。	
504	既存港地区再開発	2000	1		九江長江大橋以西の専用埠頭及び地方貨物埠頭を、九江新港の整備に応じて移転し、跡地を既存史跡を活かした公園地区として整備する。	港湾機能の更新と共に都市観光、環境の整備を進める。都市工場移転との調整が重要。	
505	甘棠湖・南門湖周辺環境整備	2000	1		甘棠湖周辺の建造物、街路、遊歩道、レクリエーション、公園等を再開発・整備し、杯城路沿道の湖岸側の土地利用を含めて魅力的な都市空間を形成する。	甘棠湖周辺は、都市観光の中心となる潜在力を持ちながらも、従来の自然発生的都市化により、十分その力が活かされていない。甘棠湖浄化、下水道整備と相互関係を持つ。	
506	九江-黄梅共同開発協議会設立	1000、2000	1、2		九江長江大橋の完成に伴い、九江市と黄梅市の一体的発展と諸課題の調整を迅速に行なう常設協議機関を市レベルで設置する。	九江長江大橋の完成と共に、九江と黄梅の社会経済関係は従来よりも急速に緊密化する。双方の発展が相互補完的になるような広域都市件を計画して行く必要がある。	
507	長距離電話網増強	3000	1、2		長距離電話回線数の飛躍的増大、電話局・交換機の更新、光ファイバーの市区内拠点地区への導入、市内農村部への電話回線増強を推進する。	九江の物流、工業、観光機能の発展のためには、長距離電話網の先行的整備は不可欠である。	1

プロジェクト・リスト9

区分コード:九江市外 1000番台 関連区分:既存計画と関連するもの 1
 セクターNo: 九江市で実施 2000番台
 交通:100 流通:200 国、省で実施 3000番台
 観光:300 工業:400 種別:対象区域内 1
 その他:500 区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
508	九江南駅地区再開 発(沙河)	2000	1		九江南駅地区を九江市区のサブ・センターとして整備する。商業・サービス施設、郷鎮企業、新住宅地等の集積を図る。	九江南駅は鉄道による武漢へのアクセスポイントであり、九江新港、昌九工業走廊へのアクセスも良い戦略的位置にある。これを活かして多角的な都市化の推進に資する。	
509	九江商工会議所設立	2000	1		九江市の商業、工業、流通、運輸、観光、農業各分野での指導者の協同的發展を促進するための新組織を作る。投資相談、市場情報交換、地域間交流、政府組織との対話等を主な業務とする。	九江市の今後の発展にとって、企業レベルでの相互交流(分野間交流、全民所有性・集体所有制・その他企業間の交流、外資と地元企業との交流、企業と政府の交流)が重要である。	
510	九江大学設置	3000	1		九江に特色ある大学を新設する。流通、工業、観光の各分野に重点を置く。企業との連携により、研究開発を進めると共に、人材養成を促進する。	九江発展のための大きな制約条件は、技術力と企業経営力であり、これを克服し、地域外からの技術導入を促進するための核を形成する。	1
511	公営市民住宅供給	2000	1	新市街地	賃貸/分譲用の集合住宅を企業・生産単位から名実ともに独立した形で供給する。	社会サービス部門の生産単位からの分離独立を進めるうえで、住宅供給の抱え込みが最大の制約要因。市場経済を原動力とした民間・サービス部門の集積を目指し優秀な人材を確保するために不可欠。また上下水整備、土地利用計画、財政構造の一般財源へのシフト、債券発行等が前提。	
512	地域暖房・熱供給 処理システム	2000	1	中心市街地	既成市街地に熱水供給する。	火力発電所の廃熱利用と生活環境整備	
513	九江市新市街地上 水道拡張 計画	2000	1	八里湖開 発区	八里湖開発区を中心とする 水道整備	この水道整備は間もなく実施される予定。	1
514	九江市区第3浄水 施設拡張 計画	2000	1	九江市区	都市人口増大、商工業活動 増大に対応する上水供給能力の増大		1
515	長江取水場付け替 え/導水事業	2000	1	九江市区	工業廃水と都市下水により 現取水水域が汚染されているため、取水位置を上流に変更(八里湖の西端付近)し 導水施設を建設する。		
516	九江市区下水道整 備(甘棠湖改善を 含む)	2000	1	九江市区	甘棠湖改善計画を含む市街 地の下水道整備計画の立案 と実施	環境保護局が下水道整備計画を作成済み。最適システムを立案して実施することが必要。	1
517	九江市区下水処理 場建設	2000	1	九江市区	市街地の最適下水処理計画 の立案と実施		1
518	八里湖開発区下水 道建設	2000	1	八里湖開 発区	八里湖新市街地の下水道建 設	八里湖開発委員会の下水道計画を実施。	1
519	八里湖開発区下水 処理場建設	2000	1	八里湖開 発区	八里湖新市街地の下水処理 場建設	八里湖開発委員会の下水処理計画を実施。	1

プロジェクト・リスト10

区分コード:九江市外 1000番台

関連区分:既存計画と関連するもの 1

セクターNo:

九江市で実施 2000番台

交通:100 流通:200

国、省で実施 3000番台

観光:300 工業:400

種別:対象区域内 1

その他:500

区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
520	龍開河埋立と排水安暗渠建設	2000	1	九江市区	長江の洪水流入対策と土地造成		1
521	長江洪水(広域排水)対策	2000	1	九江市区	堤防の嵩上げと排水能力増強(長江沿岸排水機場、八里湖地区排水、八里湖排水路)	「九江市排水治理報告」の事業を実施。	1
522	都市廃棄物収集再利用システム改善計画	2000	1	九江市区	都市ゴミの収集、集積、資源再利用、最終処分等の長期的最適システムの設計と実施	廃棄物処理マスタープランであり、以下の廃棄物関連の事業は本プランと総合的に実施する。	
523	市区廃棄物衛生埋立処分場拡張	2000	1	九江市区	近隣対策も含む最終処分場の拡張	壺山区に計画中の埋立処分場にアクセス道路、有価廃棄物分別施設などの建設。	1
524	都市廃棄物集積所改善	2000	1	九江市区	市街地における臭気・衛生の近隣対策	市街地の蓮華池ゴミ中継場の改善。	1
525	都市廃棄物収集施設増強	2000	1	九江市区	ゴミ運搬トラックなどの施設増強	現在の施設能力が不足しているため増強する。	1
526	廃品回収改善向上計画	2000	1	九江市区	ゴミ/廃棄物に含まれる有価資源の再利用を促進するシステムの設計と実施		
527	糞便処理・農地還元最適システム計画	2000	1	九江市区	糞便処理と農地還元等の長期的な最適なシステムを設計と実施	糞便処理のマスタープランであり、以下の糞便処理関係の事業は本プランと総合的/段階的に実施。	
528	公共便所簡易水洗化	2000	1	九江市区	100ヶ所の公共便所を簡易水洗化	既存の改善事業をさらに増大して継続実施。	1
529	糞便処理・肥料化施設建設	2000	1	九江市区	糞便を処理し肥料化する嫌気発酵施設の建設	このタイプの施設は市区2ヶ所にすでに建設済み。	1
530	糞便収集改善施設導入	2000	1	九江市区	糞便を収集する衛生車の導入		
531	八里湖広域医療センター	2000	1	八里湖開発区	八里湖開発区に広域医療センターを建設する。	八里湖開発区には病院が計画されている。	1
532	救急医療システム	2000	1	九江市区	救急医療のための車輛と通信システムの導入	市区には救急医療システムが存在しない。	
533	潯陽区・沿江地区工場廃水処理改善	2000	1	九江市区	潯陽区・沿江地区工場廃水処理を改善するために監視と環境行政を強化	長江の汚染を防止する。	

プロジェクト・リスト11

区分コード:九江市外 1000番台

関連区分:既存計画と関連するもの 1

セクターNo:

九江市で実施 2000番台

交通:100 流通:200

国、省で実施 3000番台

観光:300 工業:400

種別:対象区域内 1

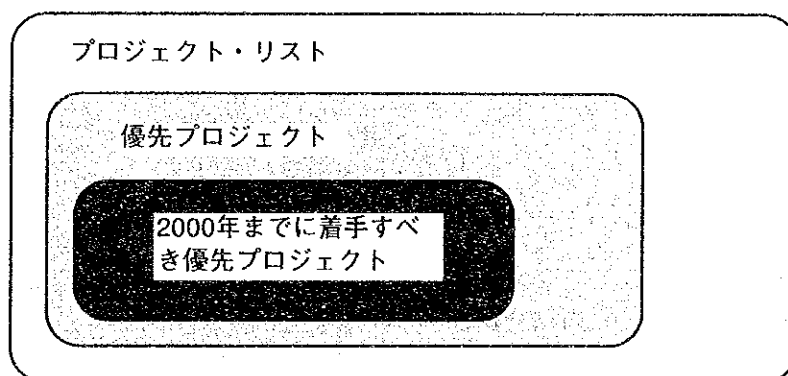
その他:500

区域外 2

No	プロジェクトの名称	区分コード	種別	場所/区間	プロジェクト概要	提案理由と関連計画との調整事項	関連区分
534	十里舖地区工場廃水処理改善	2000	1	九江市区	十里舖地区工場廃水処理を改善するために監視を強化	龍開河の汚染を改善する。	
535	臨湖資源利用・環境保護管理	3000	2	鄱陽湖臨湖地区	鄱陽湖の臨湖地域における湖水面利用と環境保護に関する計画を作成し、それに基づいて臨湖資源の利用/保護事業(水産、干拓地基盤整備、灌漑、洪水防御、観光開発)をすすめる。	臨湖資源の利用事業は数多く存在する。持続的な資源利用を可能にするため、環境保護と資源利用の一体化を図る。	
536	昌九工業走廊排水管理監視行政	3000	2	昌九工業走廊	昌九工業走廊の工場排水処理を管理・監視する行政を強化		
537	都市ガス供給計画	2000	1	九江市区	市区内に石炭ガス供給施設を建設する。	生活用エネルギー源を多角化するとともに冬期の大気汚染を緩和する。	1
538	九江経済情報中心	2000	1		市計画委員会のシンクタンクとして各種統計、地図、経済情報を集約し、開発のために広く供与する。あわせて経済分析、経済予測、特定課題の検討を市内外の関連機関と協力して実施する。	九江市の政策・計画の立案・管理体制を強化する。	

プロジェクトの選定にあたっては「開発目標に照らした重要度」と「緊急性及び実施可能性から見た時期的優先度」の両方の観点を念頭におく必要がある。つまり「短中期的には機が熟していないが長期的には重要なプロジェクト」また「早期着手が可能だが長期的視点からの重要性は相対的に低いプロジェクト」がありうる。本調査の目的は西暦2010年を目標とした開発に資する計画を策定することとされている。したがって、まず開発目標に照らした重要度を第一義的な選定基準とし、次に時期的優先度を検討した。図表3-1に示すような2段階での選定を行なった。

図表3-1 2段階のプロジェクト選定



選定の基準と手順は以下の通りである。

(1) 優先プロジェクトの選定

- 1) 図表3-2にある九江開発の目標・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なっている。

・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3-3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3-4及び図表3-5に示す通りである。各プロジェクトの概要は本報告書「第II部 部門計画」の各章及び別冊の部門計画篇で記述している。

なお、これらの中で述べられているこのプロジェクトの概算事業費については、中郷側が提示した単価に基づいて算定されている。

図表3-2 優先プロジェクト

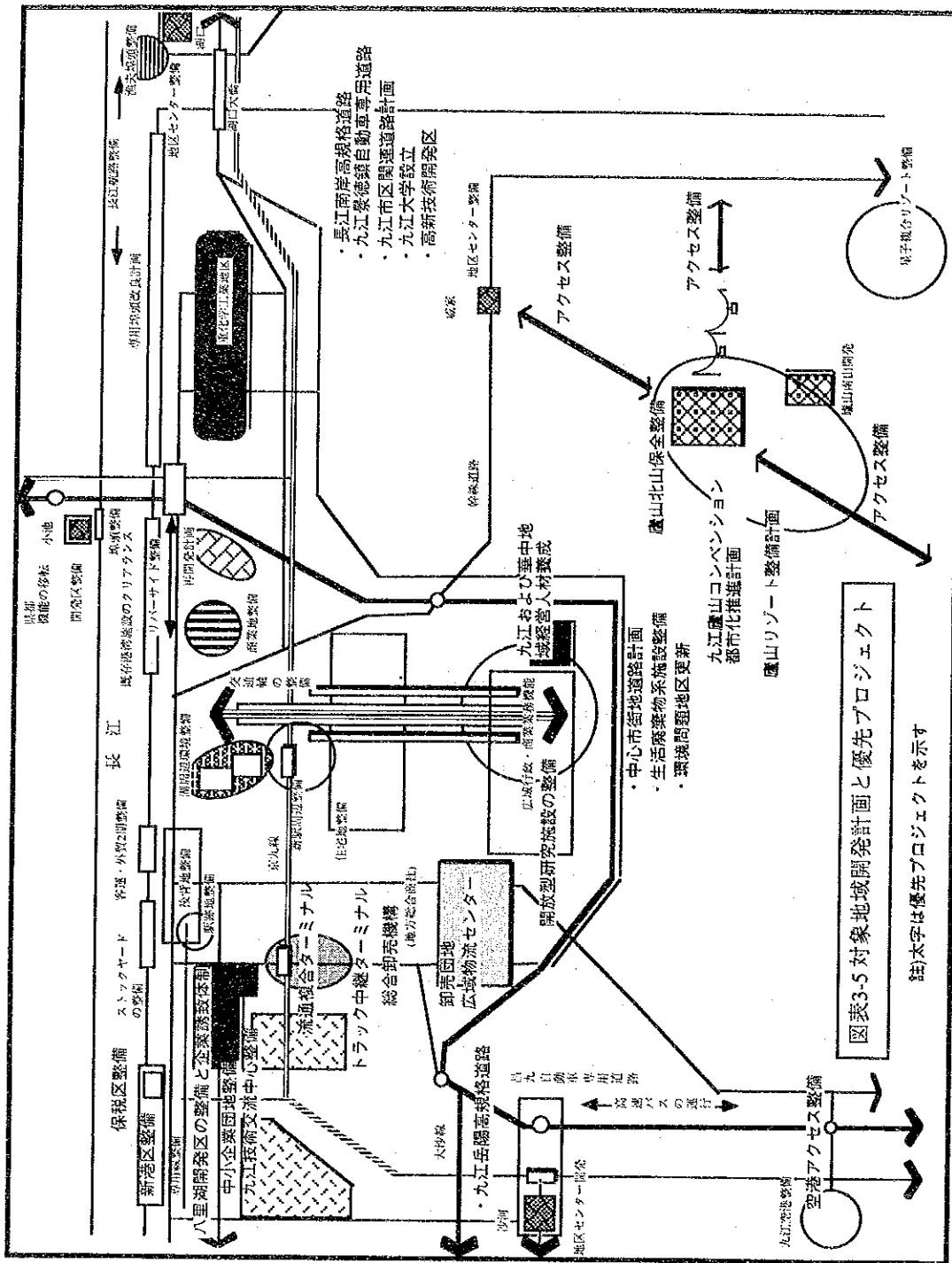
目 標	戦 略
I. 地域産業の振興	A. 国内市場指向産業の育成 B. 武漢とのリンク強化
II. 大都市経済圏内の距離の短縮	A. 生産地—消費地間の商機能の強化 B. 交通運輸通信網の強化
III. 人材の育成	A. 市場経済化に伴う人材の再教育、再訓練 B. 教育及び職業訓練機関の充実
IV. 都市の生産・生活環境整備	A. 都市機能、幹線街路の適正配置、問題地区の再開発による都市の活性化 B. 生産、生活活動の環境水準を上げる

図表3-3 早期に取り組みを開始すべき課題

目 標	早期取り組みが必要かつ可能な課題
I. 地域産業の振興	地元企業の技術力、経営能力の強化
II. 大都市経済圏内の距離の短縮	広域交通網及び物流機能の整備
III. 人材の育成	中高等教育・訓練の充実
IV. 都市の生産・生活環境整備	環境水準の向上

図表3-4 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 ・ 九江一岳陽高規格道路 ・ 九江市区関連道路計画 - 九江一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 ・ 新港區整備計画 ・ 港湾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"> ・ 環境問題地區更新
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 	



図表3-5 対象地域開発計画と優先プロジェクト

注)太字は優先プロジェクトを示す

3. 具体化への優先事項
3.1. 重要政策支援

以上の開発計画および優先プロジェクトは九江市が実施を主導していくべきものであるが、もとより省政府、中央政府の支援が不可欠である。更に、九江市の開発のみならず、中国の地域開発・都市開発の推進にとって不可欠の政策支援が前提条件となることを指摘しておきたい。とくに九江

にとって重要なものは下記である。

中央政府レベルの政策支援

- ①高速道路網、通信網の整備推進による市場経済化の推進。
- ②運輸サービスの抜本的改善。
- ③企業経営改革の継続的推進。
- ④農村部初中等教育の支援。

省政府レベルの政策支援

- ①長期計画、事業計画作成における省内及び省間の調整と公共投資における異なった地方行政機関の間の過当競争の回避。
- ②市場経済下における省内産業立地に関する指針の策定。

市政府レベルの政策努力

- ①都市経済の発展及び市内経済循環をベースとした市政府財政基盤の明確化。
- ②長期的視点に立った計画の段階的事業化。

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

市計画委員会は市政府の行政全般にわたって計画・調整を行なう重要な役割を果たしている。また、国－省－市を通ずる一貫した計画体制の一端を担っている。

開放改革政策は、今後一層進むであろう。この中で政府の役割は変化していく。そして計画委員会の役割も変化していくこととなる。九江市も例外ではない。市場経済化、地方分権の方向が今後も継続すると考えると、とくに以下の点で市計画委員会は新しい役割を果たさねばならない。

- (1) 国民経済、省経済への貢献度の大きい直接生産部門（とくに全民所有制部門）よりも、九江自身の都市経済、税収への効果が大きい部門（集体および個体部門、第三次産業）の活性化に焦点を置いた計画。
- (2) 上位機関の財政資金への依存度が高く実施時期の見通しがつきにくい多数のプロジェクトの計画よりも、市自身の立場からの政策体系（特に長期政策）の立案。そしてその政策に位置付けられた市自身にとって本当に重要なプロジェクトの計画。
- (3) 市外からの投資（財政資金、外国投資等）の環境づくりよりも、地元企業、住民による投資向けの環境づくり。そのための基礎調査活動、意見交流活動、広報活動の強化。

九江市も含め、中国における多くの都市は、「自主財源難→上位機関依存→計画の矮小化→限られた都市経済波及効果→自主財政難」という悪循環に陥っている。この悪循環を断ち切る突破口は、市政府にとって財政収入効果の大きい事業の支援および主導である。その戦略的事業は何か、他

の関連事業をどう結びつけるか、狙うべき市場は何か、都市計画の観点からはどう位置づけるか等、戦略的事業（例えば、本計画の優先プロジェクトである中小企業団地、九江・廬山コンベンション都市化、卸売団地等）に関する総合的な可行性研究が重要である。

こうした課題に応えるためには、市計画委員会の能力をさらに強化することが必要である。とくに、統計、地図、調査報告書などの集約、整理、公開、スタッフの現状分析能力、調整能力の強化、総合的可行性研究の推進母体の形成が重要と考えられる。

このような市計画委員会の新しい役割に応えるための手段として、「九江経済研究中心」を設立することを提案する。その概要は、以下のとおりである。

- (1) 市場経済の下で、九江市の地元経済活性化及び市財政強化に重点を置いた計画体制づくりを目的とする。九江市は、その位置的条件により市場経済の下での成長の潜在力が大きい。にもかかわらず、計画経済システムによって長期にわたりその本来の成長力を阻害されてきた。上記目的の計画体制づくりは、とくにこうした背景を持つ都市にとって重要であり、九江市は先進的な役割を担うことが出来る。
- (2) 同中心は、九江市計画委員会の下に設置する。
- (3) 投資ブームが鎮静化しつつある現在、地元経済活性化および市財政強化の必要性は緊急であり、同中心の設立も出来るだけ早い時期であることが望ましい。
- (4) 計画分野、経済分野における既存の研究・情報機関とことなる特性を持たせ、それら既存機関との相互補完関係を密接にする。同中心は、特に①分析と計画の一体化、②行財政と計画の一体化、③民間関係者と計画の一体化、④経済研究における横向き連合が特性となるものとする。
- (5) 経済研究の継続的、効果的実施のため、同中心の経常経費は市財政によってまかなう。

4. 優先プロジェクトの環境配慮

4.1. 優先プロジェクトの環境配慮の位置付け

ここにいう環境配慮とは、本調査の中で提案する開発プロジェクトの実施に際して、環境に影響を与えると考えられるものに対して、次段階の調査（F/S,D/Dなど）の中でEIA（Environmental Impact Assessment, 環境影響調査）が必要かどうかを示し、必要である場合には環境分野の今後の調査方針を示すことである。

各優先プロジェクトに対して、スクリーニングを行い、スクリーニングの評定においてC以上と評定された項目に対して、EIAのスクーピングを行って、今後の調査方針を定めた（各論の優先プロジェクトの項を参照されたい）。

本巻のプロジェクト概要書には、その内の環境分野の今後の調査方針を

載せてある。A～Dの評定は以下の基準によって行った。

- A: 重大なインパクトが見込まれる。
- B: 多少のインパクトが見込まれる。
- C: 不明（検討をする必要があり、調査が進むにつれて明かになる場合も十分に考慮に入れておくものとする）
- D: ほとんどインパクトが考えられないためEIAの対象としない。

企業誘致体制の確立、経営人材の育成など、ソフト分野のみで施設等の建設を伴う必要のないプロジェクトについては、当然のことながら、評定がDとなる。

また、環境項目、評定の方法などは、「社会・経済インフラ整備計画に関わる環境配慮ガイドライン」（1992年9月国際協力事業団）に準拠している。

4.2. 環境配慮のスコーピング

図表3-6に各優先プロジェクトの環境配慮スコーピングをまとめた。

図表3-6 優先プロジェクトの環境配慮スコーピング

優先プロジェクト	工業		観光		流通		交通		都市環境		人材						
	中小企業団地	保税区の整備	八里湖・企業誘致	技術交流中心	コンベンション	嵐山リゾート整備	トラック中継	貨物一貫輸送	卸売団地	長江南岸高規格	九江一岳陽高規格	九江周辺地域	新港区整備	港湾地区幹線道路	衛生施設改善	生活ゴミ処理体系	経営人材育成
1 住民移転	B	B	B,D	D	D	A	B	B	A	A	A	A	D	A	D	D	C
2 経済活動	B	B	B,D	D	D	A	B	B	A	A	A	A	D	A	C	D	B
3 交通・生活施設	B	D	B,D	D	B	A	A	A	A	B	B	D	B	D	A	D	B
4 地域分断	D	D	D	D	D	D	A	A	A	B	B	B	D	B	D	D	D
5 遺跡・文化財	C	C	C,D	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C
6 水利権・人会権	C	C	C,D	D	D	C	D	D	D	D	D	D	B	D	C	D	C
7 保険衛生	C	C	C,D	D	D	B	D	D	B	D	D	D	D	D	A	D	D
8 廃棄物	C	C	C,D	D	B	B	D	D	A	B	B	B	D	B	D	D	B
9 災害(リスク)	C	C	C,D	B	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	C	D	D
10 地形・地質	D	D	D	D	D	D	D	D	B	A	A	B	D	B	A	D	B
11 土壌侵食	D	D	D	D	D	D	D	D	B	B	B	B	D	D	C	D	D
12 地下水	D	D	D	D	D	D	D	D	C	D	D	D	D	D	C	D	B
13 湖沼・河川流況	D	D	D	D	D	D	D	D	B	B	B	B	B	B	C	D	D
14 海岸・海域	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
15 動植物	D	D	D	D	D	C	C	C	C	C	C	C	B	C	D	D	C
16 気象	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
17 景観	D	B	D	D	B	A	D	D	D	B	B	B	B	B	A	D	D
18 大気汚染	C	C	C,D	C	D	D	A	A	A	A	A	A	B	A	B	D	D
19 水質汚濁	C	C	C,D	C	D	D	D	D	B	D	D	D	D	D	B	D	B
20 土壌汚染	C	C	C,D	C	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	B	D	D
21 騒音・振動	C	C	C,D	D	D	D	D	D	B	B	B	B	B	B	B	D	D
22 地盤沈下	D	D	D	D	D	D	D	D	C	D	D	D	D	D	D	D	D
23 悪臭	C	C	C,D	C	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	B	D	D

注) 八里湖・企業誘致プロジェクトは、八里湖開放開発区関連を左側に、企業誘致体制整備に関しては、右側に示した。
都市環境分野の2プロジェクトについては、一括して評定を行った。

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

1.1. 九江市工業の現状

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。九江市工業（鉱業、電力等を含む）の1991年の工業総生産額は約66億元、江西省の13.2%を占める。九江市の人口は約416万人、人口1人当たりの総生産額は約1,578元であり、江西省平均の約1,288元を23%ほど上回っている。

工業構造は石油加工と紡績に大きく特化しているが、衣服の総生産額も少なくない。工業総生産の過去の伸びは、石油加工の立地・拡張もあって江西省及び中国全体に比べて大きい（1980年～91年の年平均成長率17.8%）。

企業所有形態は、工業総生産額ベースで全民所有制企業が73.5%と大半を占め、これは九江市工業の大きな特徴の1つである。地区別には、九江市市区に総生産額の54.3%が集中している。これに次ぐのは、衣服関係（羽毛製品）の集積がある徳安県の10.9%である。

九江市の1991年の輸出額は食料品、紡績等を中心に約3.68億元であり、江西省の13.8%と工業総生産額の比率（13.2%）をやや上回る。外資の導入は1992年10月迄に約4,000万ドルの実績であるが、1992年5月の対外経済開放都市の指定によって、直接投資が増加しつつある。

工業の1991年の付加価値率は22.2%であり、江西省平均の25.7%より低い。電力や石油加工の立地によるもので、其の他の業種の付加価値率や労働装備率は高いものの、全体としては江西省の「重工業地域」との性格が出ている。

技術開発や技術交流については、大中型企業（日本の大企業に相当）の66%（29企業）が技術開発機構を有し、衣服や石油加工、計測機器等精密機器（造船関連）では江西省の技術開発の中心となっている。技術開発機構の開発従事者1人当たりの年間支出額（1991年）は1万元強であるが、江西省平均の79%と低い水準にある。

1.2. 九江市工業の問題点

1.2.1. 内部経済に関する問題点

(1) 企業経営、工業生産に関する問題点

欠損企業が全体の15.9%（1991年）あり、特に全民所有制企業は29.1%と欠損企業の比率が高く、その投資効率が低いことが問題である。

(2) 輸出、外資導入に関する問題点

多くの業種が輸出を行なっているが、金額的には少なく、輸出競争力を有する業種や企業が少ないことが問題である。これは工業製品の品質、企業の技術力に深く関係する問題である。

外資導入に関する問題点は、九江市側又は中国側の資金不足である。こ

れによって、基盤整備や企業の操業が遅れている。

(3) 工業構造、主要産品、生産性に関する問題点

九江市工業は、多様な業種・産品はあるものの、成長業種が不足している。また、企業の内製化に関係する外部関連産業の活用も十分でない。更に、工業用資源の活用が不十分であり、例えば水産加工は他地域に比べて立ち遅れている。このほか、鉱物資源の加工も不十分である。ただし、地域資源の加工の具体化に当たっては、生産の経済規模との関係に十分に留意する必要がある。

(4) 技術開発、技術交流に関する問題点

技術開発等に関する問題点として大きいのは、資金不足である。実際に開発に必要な試験研究設備やコンピュータなどが未整備の企業や公的研究所が少なくない。

また、技術者への内部評価は高まりつつあるが、九江市工業の発展を技術主導で図るとすれば、依然として不十分と言える。

更に、工業生産が社会的な生産体系として十分にその機能を発揮するためには、企業従業員全体・各層への技術の移転・定着が十分でなく、現状は改善されつつあるものの未だ問題も少なくない。

1.2.2. 外部経済に関する問題点

以上が九江市工業の内部経済的な問題点であるが、外部経済に関する問題点を簡単に整理すると次のとおりである。

- 一市場の問題。九江市の所得水準の低さの一方、江西省および周辺地域市場の掘り起こしが不十分である。
- 一技術開発を促進する高度な需要、消費者ニーズの未成熟。高度・高品質な産品が価格的に評価されないところでは、技術は発展しない。技術開発のための市場環境、マインドの問題である。
- 一都市基盤の未整備。九江市には理工系の大学ないしは国家レベルの研究機関がない。中国では、こうした研究機関をコアとした高新技术開発区（国レベル）が全国で27カ所ある。先端技術の開発・移転・定着を担うものであるが、九江市は認定を受ける要件自体に欠けている。また、高度な生産や技術開発を支える情報産業やその他の都市的サービスが未成熟なことも問題である。
- 一環境問題。九江市では工業が市区に集中しており、また、工場の配置が適切でないため、一部で公害が問題化している。
- 一交通条件。特に三資企業(外国資本との合弁、合作、100%外資)の導入を更に促進するためには、国際空港機能へのアクセスの良し悪しも問題となる。
- 一その他産業基盤の問題。電力をはじめとした各種ユーティリティの未整備又は事業の遅延は問題である。特に電力の問題は大きく、自家発電設備を装備すればコスト高になる。また、通信は国内他地域との通話混雑が顕著である。市場経済化の進展による通話量の増大によるものであ

る。これらは九江市だけで解決できる問題ではないが、改善が期待される。

1.3. 工業開発推進のための条件

1.3.1. 九江市の比較優位

九江市には、以上に述べた問題点の一方、以下のように新たな工業開発を可能とする潜在的な力、比較優位がある。

第1は、国家発展計画上の位置づけ、九江開放開発区等の整備である。1992年5月の対外経済開放都市の指定により、九江市は国策でもある長江沿江地域の協調的開発・発展戦略において重要な拠点と位置づけられ、この一環として九江開放開発区等の整備が進められている。

こうした国家発展計画上での位置づけは、経済過熱が懸念され開発区の整理整頓が伝えられる中で、九江市の開発が継続的に中央政府の支援を期待できることを意味する。各種産業基盤整備に対する財政的な支援の一方、九江市独自の計画の策定、権限の拡大など、工業開発を推進する上で有利な条件である。

第2は、交通体系の整備による広域条件の大幅な改善、結節交流・生産拠点化である。「黄金水道・長江」の水運に加え、長江沿江の道路整備といった東西方向、南北方向としての京九線および長江大橋等の整備、更には武漢等の周辺地域との交通体系の整備などが進みつつある。

こうした交通体系の整備は、九江市の広域条件を大幅に改善し、九江市が長江中流地域における「結節交流・生産拠点」たるための条件の成熟を意味する。言い換えれば、九江市は武漢と同様の位置的条件を有することとなり、「ボトムアップとしての比較優位」を獲得し、これは今後の工業開発を大きく加速すると言える。

第3は、九江市は工業発展のための地域的な潜在力、立地条件を有することである。安価な労働力と土地使用権のほか、数はそれほど多くないが今後の工業の発展を担うと期待される高度技術企業、優良経営企業がある。

素材等関連では、中国大型企業の上位にある石油加工企業のほか有機シリコン等の化学企業、地域資源活用の銅製錬企業と紡績企業などがある。

金属・機械関係では、酸素製造設備で中国市場の70～80%のシェアを誇り、冷凍コンテナやガス等圧力容器・設備（改造車）では国際水準の技術力を有する企業がある。また、精密加工（機械加工、設計）や軽質高強セメント船の開発に実績を有する造船関連企業のほか、品質管理の厳しさと定評のある軍民転換企業、自動車部品への進出を図る動力機械企業、更には燃焼方法改善のボイラーで急成長の私営企業もある。軽工業では、優秀な品質管理と経営管理により世界的なブランドとなった「鴨鴨」企業が代表的存在である。

また、未だ開発余力のある水産、農業、鉱業等の自然資源、更には豊富な水資源がある。

1.3.2. 横向き経済連合の将来見通し

横向き経済連合は中国国内の地域間経済交流であり、その内容は多様である。合資や合作等の企業連合や共同経営、国内貿易・販売、委託加工、技術合作や導入又は移転、更には労務提供もある。

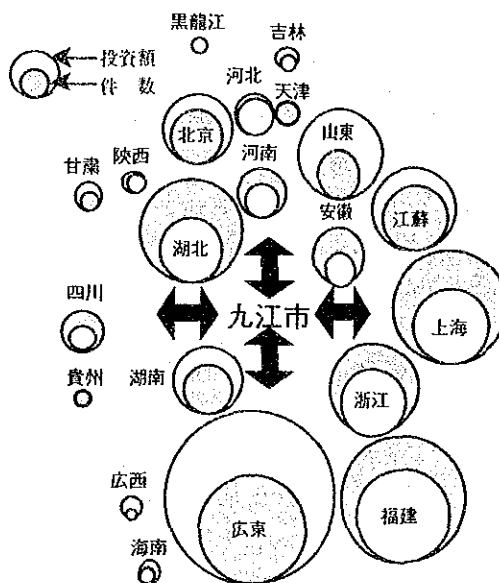
九江市と他地域との横向き経済連合の現状（1992年）を整理すると、図表4-1に示すとおりである。

図表4-1 九江市と他省(江西省を除く)との横向き経済連合の現状(1992年)

	件数		投資額(万元)	
	実数	%	実数	%
全省:計	309	100.0	18,540	100.0
上海	48	15.5	1,227	6.6
浙江	32	10.4	975	5.3
江蘇	15	4.9	1,576	8.5
安徽	12	3.9	220	1.2
湖北	39	12.6	885	4.8
湖南	9	2.9	998	5.4
四川	6	1.9	124	0.7
北京	10	3.2	1,035	5.6
天津	2	0.6		
河北	6	1.9	267	1.4
吉林	2	0.6	60	0.3
黒龍江	1	0.3		
山東	8	2.6	1,770	9.5
河南	9	2.9	238	1.3
陝西	2	0.6	75	0.4
福建	58	18.8	1,882	10.2
広東	43	13.9	6,482	35.0
広西	2	0.6	15	0.1
海南	2	0.6	41	0.2
貴州	1	0.3		
甘肅	1	0.3	150	0.8
江西省他地域	114件、13,027万元			

(注) 計には台湾(1件)を含む。

資料:九江市



第1に東西軸との関係では、九江市は特に上海市、浙江省、江蘇省の長江デルタ地域と湖北省との関係が強く、これらの4省で件数の約43%、投資額の約25%を占めている。上海市との関係では、技術導入等が目立っている。

第2に南北軸では南との関係、特に広東省（深圳市との交流が多い）、福建省との関係が強い。特に広東省は投資額で大きな比重を占め全体の35%に達している。同様に投資額では、北部の山東省の比重も全体の約10%と小さくない。

こうした横向き経済連合は、将来更に拡大と活発化が見込まれる。その背景的は第1に市場経済化の進展であり、これとも関連して第2に地域的な相互補完と連携の拡大や地域間の分業の進展があげられる。そして、既に述べたように広域的な交通体系の整備は横向き経済連合の一層の拡大と加速化を促進する。九江市経済における広域的な活動部分の比重、「結節交流・生産拠点」としての役割は、こうした横向き経済連合の拡大に加え、都市化や高度技術化・情報化の進展の中で更に大きなものになると想定される。

2. 開発計画

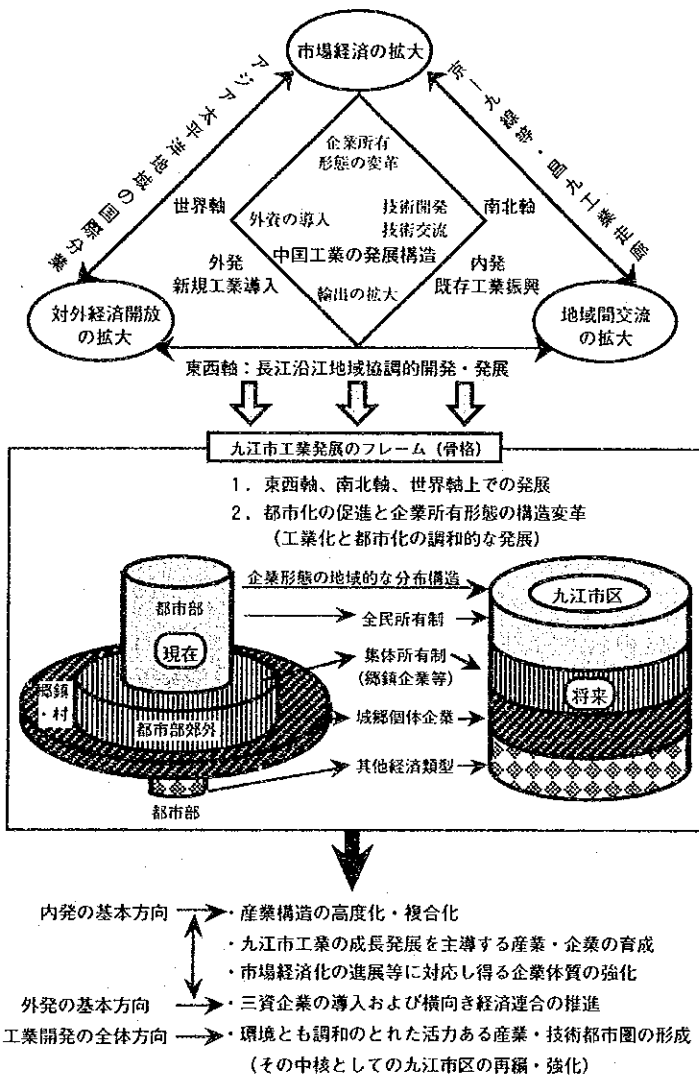
2.1. 基本方針

2.1.1. 工業開発の基本方向

(1) 九江市工業発展の基本的な枠組み

九江市工業発展の基本的な枠組みは、図表4-2に示すとおり、これまでの中国工業の発展構造を的確に把握し、東西・南北・世界の3つの軸上での積極展開を既存工業による「内発」と新規工業の導入による「外発」を通じて実現することである。こうした工業発展の枠組みの礎石をなすのは、言うまでもなく対外経済開放、市場経済、地域間交流の拡大である。

図表4-2 九江市工業発展の基本的な枠組みと工業開発の基本方向



(2) 九江市工業開発の基本方向

九江市の工業開発の基本方向は、大きくは内発と外発の2つに区分される。

内発の担い手は既存企業であり、その基本方向は九江市工業の現状にお

ける問題点への対応とともに、将来の成長を担保するものでなければならない。具体的には、第1は産業構造の高度化・複合化、第2は九江市工業の発展成長を主導する産業・企業の育成、第3は市場経済化の進展等に対応し得る企業体質の強化である。

外発は九江市外部からの工業導入を主体とした開発であり、九江市の広域的な比較優位を活用し得る工業の導入である。具体的には三資企業（外国資本との合弁、合作、100%外資）の導入および横向き経済連合の推進である。当然ながら内発と外発は相対立するものではなく「融合」して相乗的な効果を発揮することが期待されている。

九江市工業開発の全体方向については、「環境とも調和のとれた活力ある産業・技術都市圏形成」とした。（図表4-2）

中国における工業化と都市化は、全民所有制企業を主体とする都市部から周辺地域にむかっており、その広がりには長江デルタ地域において典型的な姿を見せている。すなわち、全民所有制企業の比重が大きい上海市周辺の江蘇省、浙江省における郷鎮企業を中心とした集体所有制企業の発展である。これは全民所有制の枠組みの中での、新たな経営形態の噴出・外延的発生と言える。また、郷鎮・村での個体企業の生成・発展は、九江市でも目立ち始めている。合弁企業等のその他経済類型企業は、全民所有制企業と同様に都市部に集中している。

こうした企業所有形態の地域的な広がりには、全民所有制の「隙間」を埋めるものとして有効であった半面、全民所有制企業と集体所有制企業の一部を除くと、企業相互の関連性に乏しい分散・孤立的な色彩の濃いものであった。そこでは、産業連関的な効果は減殺され、工業化の真のダイナミズムはあまり期待できない。

九江市における将来の工業化と都市化は、こうした過去のモデルの制約を克服した新たなモデルの構築であるべきである。それはすなわち、それぞれの所有形態の特性を生かした、九江市都市部・市区での重層的な企業所有形態の展開であり、産業活動のダイナミズムが構造的に担保された産業・技術都市圏の形成である。そこでは、異なった所有形態の各企業が技術・研究開発を含む都市的機能を共有し、相互の発展が連動する。工業化と都市化の調和的・相乗的発展である。

ここに至って「九江産業・技術都市圏」は、将来の成長を担保する技術・研究開発機能を装備した、言い換えれば技術が成長を主導する都市圏となる。本調査の対象地域である九江市区は関連機能の再編・強化を通じて、九江産業・技術都市圏の中核（長江中流地域の産業技術センター）をなすものである。

以上の産業・技術都市圏は、計画目標年次の2010年を視野に入れつつ長期的に形成されるべきものであるが、将来像として設定しておくことは重要である。

2.1.2. 工業開発計画の政策的枠組み

(1) 主要関連政策が果たすべき役割

九江市の工業計画の策定とは、九江市における工業発展の将来目標を効果的に実現するための一連の政策体系の構築である。対外経済開放と社会主義市場経済の進行、これらに随伴する地域間交流等の増大の中で、九江市は工業計画を次の方針のもとに推進することが適当と考えられる。

- 1) 工業企業組織政策の要点……企業所有形態の再編円滑化、最適共存
- 2) 内外貿易物価政策の要点……経済交流拡大措置
- 3) 財政投融资政策の要点……財政基盤強化、外国資金の活用、外貨の獲得
- 4) 工業構造・配置政策の要点……比較優位活用による複合化・高度化・高付加価値化と工業の適正配置
- 5) 科学技術政策の要点……技術開発体制整備と人材育成、技術移転の促進
- 6) 産業基盤整備政策の要点……企業の外部経済に属する施設の整備

(2) 工業計画の主体と対象

計画主体は、中央政府との関係もあるが原則として九江市である。今後は工業計画の対象については企業の外部経済的な各種条件整備と産業基盤の整備に重点をシフトするとともに、企業の所有形態に拘らず政策的支援を行う。また、財政面からも市属企業の振興により一層の重点をおく。

(3) 行政の役割の変化と工業計画の効果的な運用

行政サービスとしての計画づくりと運用、このための企業ニーズの的確な把握と計画への反映を行うと同時に、関連政策との整合、関係機関との協力・連携を図る。また、横向き連合を推進する。

2.1.3. 工業開発の将来像と目標

(1) 工業展開の将来像

図表4-3に示すとおりであり、九江市の地域的な比較優位を活用した工業の展開と集積形成を図り、併せて関連諸機能の充実を図るとの考え方にもとづくものである。

(2) 工業開発の目標

a. 工業生産目標

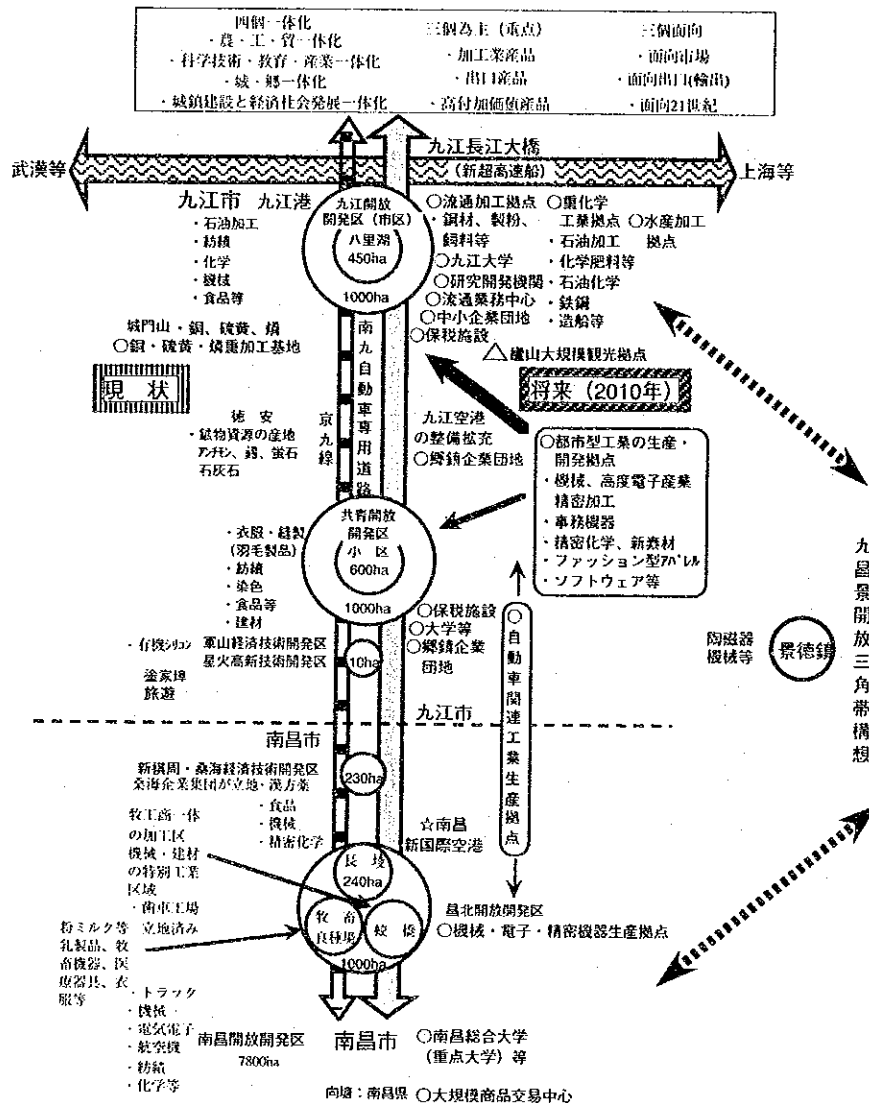
8.5計画等の九江市の計画を基礎とし、これに上記の工業の将来展開で述べた「開放の効果」を上積みして、業種別に試算した。図表4-4に示すとおりであり、工業全体総生産額の年平均の成長率は1990年～2000年が11.4%、2000年～2010年は12.6%である。

8.5計画の成長率を2000年迄延長すると、工業総生産額は約111億元となる。この金額に対して本工業計画の2000年の工業総生産額は約126億元であるので、15億元（111億元の13.5%、1990年の工業総生産額の約35%）多い。この15億元が「開放の効果」といえ、決して小さくない額である。

b. 重点目標産業

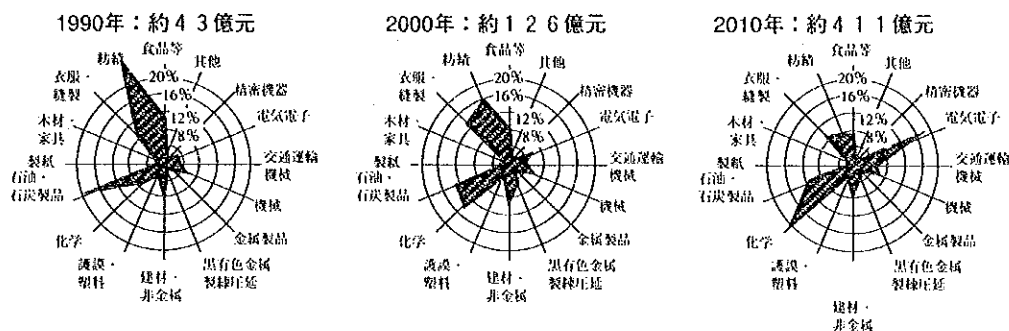
重点目標産業は、既存工業と新規工業（導入を含む）に区分される。重点産業たる基準は、既存工業においては第1に現状での生産額および雇用の規模、第2に九江市の比較優位の活用（港湾等輸送条件、地場資源の活用）からみた発展性、第3に新製品開発や技術開発を含む経営能力である。

図表4-3 九江市と昌九工業走廊における工業等の将来展開の構図



また、新規工業では、九江市の立地条件を活用し、その立地可能性が大きく、将来の九江市工業の発展・成長を担う工業であり、具体的には次のとおりである。

図表4-4 九江市工業総生産額(製造業)の現状と目標試算値の構成：1990年
実質価格



(注) 業種区分：食品等（食料品、飲料、飼料、煙草）、石油・石炭（石油加工、石炭製品・コークス）、化学（化学工業、医薬品、化学繊維）、其他（皮革、印刷、文教体育用品、工艺美术品、其他工業）

既存工業→国 級→石油加工、化学、冶金・新素材、造船・同関連

省市級→紡績、衣服、建材等（セメント、石材等）、コンテナ、
機械（自動車関連を含む）、美術工芸品や水産加工
を中心とした食品（特産品化）

新規工業→自動車関連産業、電子通信設備、事務機器、その他衣服・玩具
・皮革製品等（労働集約型のもの）

関連産業→精密機械加工・金型、プラスチック、ソフトウェア産業

c. 技術改善目標

技術改善の対象は既存工業が中心であり、既存製品の質量高度化、新製品の開発・企業化、製法の改善、製造設備の改造などからなる。九江市工業は全般的に設備の老朽化が顕著であり、設備更新は急務である。このため外国資本との合弁・合作が積極的に進められているが、現存設備の工程改善、自動化のほか、安定した品質の製品を安定的に供給するためには品質管理教育等も重要である。また、エネルギー多消費型の工業については、省エネルギー的な装置・設備への改善も重要である。既存工業の重点産業別には、次の方向で技術改善を進める。

石油加工：原油処理能力年間250万吨フル稼働のための装置系統の改善、
石油化学エチレン年間10万吨体制実現のための原油処理能力の増設、
これとも関連して規模の経済に即した生産規模の追及。

化学：化学肥料等アンモニア・窒素製品の充実、弗素応用製品の拡大、硫酸の増産、エチレン年間10万吨体制の推進と誘導品体系の構築、有機珪素の用途開発等

冶金・新素材：銅およびニオブ等のレアメタルの分離精製技術の向上と関連製品の応用開発、電気炉製鋼による特殊鋼の開発・生産、高質高規格の各種鋼材の生産技術の確立、鍛造および熱処理技術の高度化、ファイナセラミックスや複合材料の開発等

図表4-5 九江市工業開発の戦略と推進方策

