

改革開放以降の中国における地方都市の変貌

—雲南省昆明市を事例として—

橋 谷 弘

- 1 はじめに
- 2 昆明市の都市計画
 - (1) 改革開放以前の昆明都市計画
 - (2) チューリヒ市との協力プロジェクト
 - (3) 昆明市都市計画マスタープラン 2002—2010
 - (4) 昆明都市計画マスタープラン 2011—2020
 - (5) 滇中城市経済圏
- 3 旧市街の再開発と新市街の建設
 - (1) 昆明老街（文明街歴史文化街区）
 - (2) 北市区
 - (3) 呈貢新区
- 4 東南アジア・南アジアと昆明市
 - (1) 雲南橋頭堡戦略
 - (2) 交通・物流ハブとしての昆明
- 5 おわりに

1 はじめに

本稿の課題は、改革開放以降の雲南省昆明市の変化を検討することを通じて、この時期の中国地方都市の変貌の具体例を明らかにすることである。この間の中国の都市化は、経済構造の変化と政策の変化を受けながら、世界に例をみないほど急速に進展した。さらに、2013年に発足した習近平政権の下で「新型城鎮化（新型都市化）」政策が打ち出され、全国的な都市配置が見直されて、沿海部の大都市だけでなく中小都市の発展や農村都市化など多面的な都市形成が図られるようになった¹⁾。また、昆明市は、同政権のいわゆる「一帯一路（陸と海のシルクロード）」の結節点としても、重要視されている。

しかし、これまで昆明に関しては、急速な都市化の負の側面である「鬼城（ゴーストタウン）」の一例として、批判的に紹介されることが多かった²⁾。もちろん、不動産バブルをはじめとする都市化のマイナス面は深刻な問題だが、中国の都市化そのものを無秩序で実体のないものとする都市化のマイナス面は深刻な問題だが、中国の都市化そのものを無秩序で実体のないものとするのは一面的に過ぎるだろう³⁾。工業化など実体経済の変化が都市化の原動

改革開放以降の中国における地方都市の変貌

力となった歴史的な先例と異なり、中国の都市化は政府主導で急速に進められるという特徴を持つために、その途中の段階では都市建設が人口移動などに先行し、一時的な空洞化が起こることは避けられない。昆明南部の呈貢の開発などは、そのような事例としてとらえることができるだろう。また、昆明の都市開発が、すべて民間ディベロッパーによって無秩序に進められてきたわけではなく、その背景には体系的な都市計画が存在するし、昆明の都市計画には国際的な発想も加味されていた。

本稿では、このような視点から昆明の都市計画の全容を紹介し、合わせて歴史文化都市としての中心市街地の再開発、人口増加に応じた郊外新市区の建設、東南アジア・南アジアと関わる交通・物流ハブとしての役割など、昆明固有の問題も明らかにしていきたい。急速に進行している昆明の都市化の到達点を検討するのは時期尚早なので、本稿では成果や問題点の具体的な分析は行わず、政府主導の都市化の特徴を表す計画や政策の整理と紹介を中心に叙述していきたい。

2 昆明市の都市計画

(1) 改革開放以前の昆明都市計画

昆明市は中国雲南省の省都（省会）であり、雲南省は中国南西部にあってミャンマー・ラオス・ベトナムと国境を接している（図1）。現在の総人口は662.6万人、うち都市人口が457.5万人である（2014年）⁴⁾。歴史的には756年に南詔国の拓東城が築かれて以来、この地域の中心都市としての発展が続いてきた⁵⁾。1276年には元朝によって雲南支配の拠点として昆明県が置かれ、1382年には明の雲南府城が築かれて今日に至る都市計画の原型が形成された。近代に入ると商工業が発展するとともに、辛亥革命以降、国民党政府の中国南部における拠点となり、1928年に昆明市が設置された。一方、1910年にフランスが建設した滇越鉄路（ハノイー昆明）が開通するなど、ベトナムを経由して南シナ海に至るルートが開け、ヨーロッパ勢力の侵入もみられた。日中戦争下では、いわゆる援蔣ルートの終点となり、西南連合大学（北京・清華・南開大学の戦時連合組織）が置かれるなど、抗日の拠点ともなった。

近代昆明の都市計画のはじまりは、1939年に昆明市工務局が作成した「大昆明市規劃図」である⁶⁾。それまでは明代に形成された城壁都市（旧城）の範囲内で都市形成が進んでいたが、この「規劃図」は旧城の南部にある滇池周辺の開発を視野に入れ、ドイツに留学した都市計画家が主導して本格的な都市計画として作成された。「規劃図」とそれに続く「昆明市建設綱要」は、日中戦争下でほとんど実施できなかったが、その後の昆明の都市計画に重要な影響を与えた。

やがて中華人民共和国の成立とともに、1950年3月、新たな昆明市政府が設立されたが、



図 1 雲南省と昆明市
(出所) 筆者作成

その市域は旧城を中心とした 7.8 km^2 にすぎず、周辺部は昆明県として武定専区の管轄下に置かれた⁷⁾。翌 51 年に昆明県も昆明市政府の管轄下に移され、53 年には昆明県が廃止されて昆明市に編入された。その後も周辺地域の昆明市への編入が続き、83 年までに総面積は $15,561 \text{ km}^2$ となり、行政区画は 4 区（盤竜・五華・西山・官渡）・8 県（呈貢・富民・安寧など）に編成された。98 年には東川市が昆明市の区として編入され、 $21,473 \text{ km}^2$ に及ぶ昆明市の範囲が確定した。

この間に、1953 年の「昆明市城市初步规划」以来、50 年代・60 年代の計画経済の下でいくつかの都市計画が立案されたが、対象とする地域は狭く、その後は文化大革命によって空白の期間が続いた。したがって、今日の昆明に直接つながる総合的な計画は、1982 年に確定された「昆明城市总体规划 1981—2000（昆明都市計画マスタープラン 1981—2000）」を待たなければならなかった。この計画によって、前述の 4 区・8 県が都市計画の対象となり、二重の環状道路を核とする街路計画も拡大された。さらに、改革開放後の経済発展と共に、96 年にこの計画が修正されて「昆明城市总体规划 1996—2000」となり、公共施設の充実や歴史的景観の保存など広範な内容が盛り込まれた⁸⁾。また、これと並行して、のちの都市建設に大きな影響を与えた、スイス・チューリヒ市との協力プロジェクトが開始されることになった。

改革開放以降の中国における地方都市の変貌

(2) チューリヒ市との協力プロジェクト

昆明市とチューリヒ市は、1982年に友好都市となり、都市計画部門などの交流が始まった⁹⁾。そして94年から都市の持続的発展や公共交通計画に関する共同研究が始まり、96・99・2001年の3回にわたって「中国・スイス 都市の持続的発展と公共交通計画に関するシンポジウム」が開催された。

持続的発展に関しては、汚染が深刻になっていた滇池の水質浄化のために、汚水処理システムを整備し、さらに昆明市の水不足解消のために滇池を上水道の水源とする計画が立てられた。公共交通システムとしては、1999年の昆明世界園芸博覧会を前にして、バス専用レーンなど現代的なバス路線の整備が急がれ¹⁰⁾、さらに“#”字型の東西南北2本ずつの路線を核とする地下鉄（郊外では高架鉄道、正式名称は昆明軌道交通）の導入が計画された。地下鉄は、昆明空港に向かう6号線の一部が2012年に開通し、さらに1・2号線の一期工事が2014年に完工している¹¹⁾。

このほか、中心市街地の開発に関して注目すべきなのが、北市区のニュータウン開発と、中心市街地の再開発（どちらも後述）に関する、中国・スイスの文化的交流である。このプロジェクトではスイスの先進的な都市計画の手法が導入されただけでなく、スイス側も中国の伝統文化を学ぶという姿勢がみられた。その結果、双方とも中国の伝統文化と都市の個性に配慮しながら、北市区の平面プランに風水思想の合理的な面を導入したり、中心市街地の伝統建築を保存しながら「文明街歴史街区」を計画するという発想が生まれたりした。

また、昆明と周辺地域との連携も構想された。図2のように、昆明の市街は明代の旧城から中華民国時代まで基本的に規模は拡大しなかったが、改革開放以降の都市開発、とくに北市区の開発によって市街地が拡大すると同時に、中軸線が正義路から北京路に移った。さらに、昆明空港へ向かう昆明—嵩明軸線や、呈貢—昆陽へ向かう東市区・滇池東岸開発などが提唱され、安寧市の都市計画も視野に入れられた。

スイス・チューリヒ市との協力プロジェクトで生まれたこのような様々な発想が、2000年代以降の新たなマスタープランに取り入れられていくことになったのである。その成果や問題点は十分に検討できなかったが、少なくとも冒頭に紹介したように、無秩序な「鬼城」の出現という視点だけでは昆明の都市開発を理解することはできないだろう。

(3) 昆明市都市計画マスタープラン 2002—2010

以上のような1982年以來の都市計画を集成成したのものとして作成されたのが、「昆明市城市总体规划 2002—2010（昆明市都市計画マスタープラン 2002—2010）」¹²⁾である。

この計画の対象は、昆明市の管轄する五区（五華、盤竜、官渡、西山、東川）・一市（安寧）・八県（呈貢、晋寧、富民、嵩明、禄勸、宜良、路南、尋甸）で、「市域」の総面積は21,111 km²にわたり、このうち5,031 km²を中心市街にあたる「都市区」、500 km²を都市建

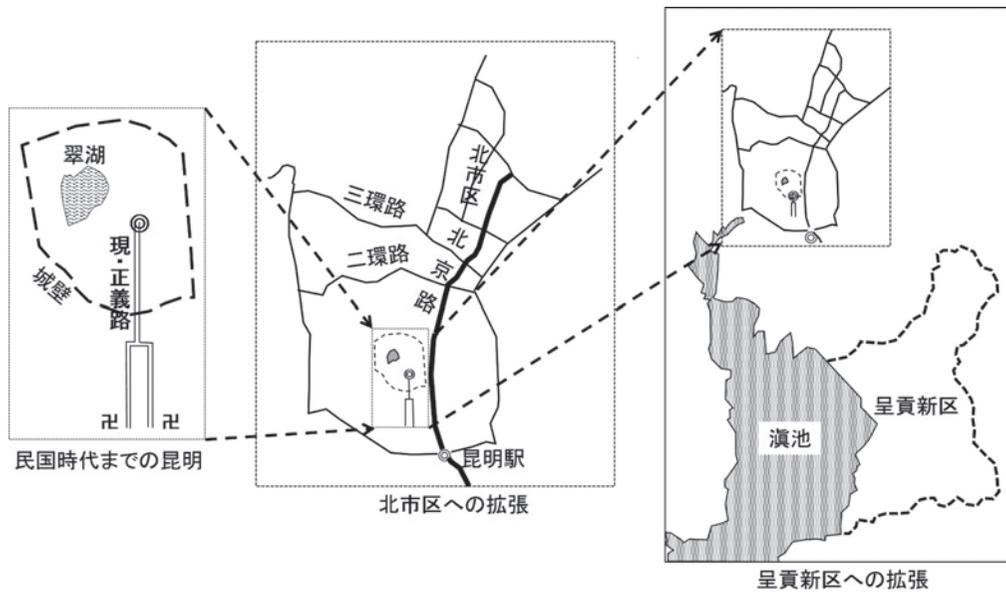


図 2 昆明市街の拡張

(出所) Fingerhuth, C. & Joos, E. ed. "The Kunming Project: Urban Development in China—a Dialogue", Birkhäuser, 2002, p. 99 をもとに作成

設の主対象である「主城規畫区（中心計画区）」に指定している。都市体系は、主城（中心都市）—一次級城市（二級都市）—县城・重要城鎮（農村部の中心都市）—小城鎮（農村部の小都市）に段階区分している。

主城は 215 km² で、その内部の機能は「五区三軸」・「一主三副」という形で配置される。五区というのは最も核心となる地域で、主城中心区・北市区・西市区・南市区・東市区のことである。そして、ここから中部城市發展軸・東部城市發展軸・南部城市發展軸という三本の都市發展軸の方向に沿って、都市の發展方向を誘導する。さらに都市機能は 4 つに区分され、中心部の「城市効能主中心（都市機能主中心）」、北側の「城市文化商务副中心（都市文化ビジネス副中心）」、南側の「行政与体育休闲度假副中心（行政・スポーツ・レジャー副中心）」、および東側の「体育、会展、商务、对外交通副中心（スポーツ・展示会・ビジネス・対外交通副中心）」という一主三副によって構成されている。

次級城市は、臨空工業区とゴルフ観光リゾートがある嵩明県（15 km²・15 万人）、冶金・化学工業を中心とする安寧市（20 km²・20 万人）、良好な居住環境の生態観光都市である宜良県（10 km²・10 万人）の 3 か所である。

また、このマスタープランには「历史文化名城保护规划（历史文化都市保護計画）」が定められて、歴史的な都市でもある昆明の文化保護に重点を置きながら、「保護と展示」、「保護と利用」、「保護と修復再建」を図るとされている。そして、旧城壁に沿った一環路の内側

の旧市街と滇池盆地を中心として、具体的な文化財保護の方針が示されている。

交通に関しては、昆明新空港（長水空港）の建設がうたわれているが、その他の市内外の交通に関しては、次に述べる2008年からのマスタープランの方が地下鉄や高速鉄道などの体系的な内容を持っている。

環境保全に関しては、とくに滇池周辺の生態保護と開発規制について触れられている。そのほか、上下水道・電気ガス・通信などの公共インフラ整備も示されている。

(4) 昆明都市計画マスタープラン2011—2020

上述の2010年までのマスタープランに続いて立案されたのが、「昆明城市总体规划2008—2020（昆明都市計画マスタープラン2008—2020）」¹³⁾であり、その後改訂されて「昆明城市总体规划2011—2020」¹⁴⁾として現在も施行されている。

この計画の対象地域は昆明市域21,011 km²のうち、図3で色分けされた4,060 km²で、都市体系は、中心城区（中心都市区）—6つの二級城市（二級都市）—5つの三級城鎮（三級都市）—重点鎮（農村部の重点都市）—一般鎮（農村部の一般都市）から構成され、「城鎮」まで含む都市計画によって周辺部が重視されていることがわかる。

全体の配置は、「一核五軸三層多心」という言葉で表されている（図3）。「一核」は中心

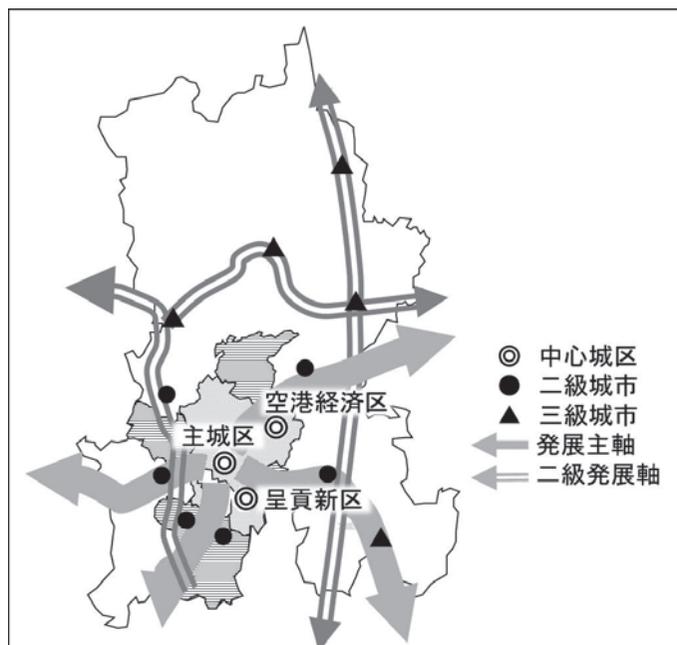


図3 昆明都市計画マスタープラン2011—2020

(出所) 昆明市规划局《昆明城市总体规划（2011—2020）》上报稿展示により作成

城区 (1,722 km²) で、旧市街を中心とする主城区、ニュータウンの呈貢新区、昆明新空港・臨空経済地域がある空港経済区の三地域で構成される。前のマスタープランにあった主城 (215 km²) だけでなく、「南延北拓」と呼ばれる周辺地域への拡張が明確にされた。「五軸」は昆明から周辺への主要交通路のことで、東西発展主軸 (楚雄—昆明—紅河)、南北発展主軸 (曲靖—昆明—玉溪)、その他 3 本の二級発展軸 (禄観—富民—安寧—晋寧・東川—尋甸—嵩明—宜良・尋甸—倘甸—転竜—禄観) を指す。「三層」は、中心城区—都市区—市域という三層構造を意味する。

このように交通体系の整備や周辺地域との広域連携が重視されているのが、このマスタープランの特徴である。2010 年までのマスタープランに比べて、後述の滇中城市経済圏と連動しながら、昆明市外の曲靖・玉溪・楚雄・紅河への広がりが意識されている。

交通体系に関しては、このマスタープランに伴って 2010 年に作成された「昆明市综合交通运输总体规划 2011—2020 (昆明市综合交通運輸マスタープラン 2011—2020)」がある¹⁵⁾。都市交通に関わる部分だけ紹介すれば、道路網は「五環十三射 (5 本の環状道路と 13 本の放射道路)」で構成され、総延長は 2,834 km (うち高速道路 1,567 km) にのぼる。環状道路は、都市快速道路としての 2 本の環状線と、その外側の 2 本の高速道路、そして後述の滇中城市群を結ぶ幹線高速道路である。また、地下鉄と高架鉄道による軌道交通が 6 本 (162.6 km) 計画され、一部はすでに開通している。

マスタープランの産業政策は、重化学工業を抑制し、たばこ産業とサポーターティングインダストリーの緩やかな発展を維持しながら、バイオメディカル・光電子情報・機械加工製造など特色ある工業や、物流・観光・貿易などサービス産業を積極的に発展させるとされている。この方針は、後述の滇中城市経済圏とも共通する。

このほか、環境保全、歴史文化都市の保全、上下水道やエネルギーの供給などにも、前のマスタープラン同様に言及されている。

(5) 滇中城市経済圏

以上のような昆明市の開発計画だけでなく、昆明を中心として雲南省に新たな都市経済圏を形成する構想が、滇中城市群 (滇中都市群) であり、のちに滇中城市経済圏へと拡充された。

この構想は 2011 年 8 月に雲南省が公布した「滇中城市群规划 2009—2030 (滇中都市群計画 2009—2030)」によって確定された¹⁶⁾。対象地域は、昆明のほか曲靖、玉溪、楚雄を合わせて 4 市で、計画面積は 9.6 万 km² に及び、雲南省全体の 4 分の 1 を占める。その配置は「一核三極兩環兩軸」と表現されるが、「一核」は昆明都市区、「三極」は曲靖・玉溪・楚雄で、「兩環」は昆明を囲む 30 分通勤圏と 1 時間通勤圏の交通体系、「兩軸」は曲靖—昆明—楚雄と楚雄—昆明—文山を結ぶ道路・鉄道である。

改革開放以降の中国における地方都市の変貌

滇中城市群は、さらに習近平政権が進めている「新型都市化」の一環に組み込まれることになった。「国家新型城镇化规划 2014—2020 年（国家新型都市化計画 2014—2020 年）」¹⁷⁾によれば、図 4 のように「両横三縦」という 5 本の線に沿って、中国全土に都市群が配置されることになった。両横とは、中国を東西に貫く陸橋通道（江蘇省連雲港—新疆ウイグル自治区阿拉山口）と長江通道（揚子江流域）、三縦とは南北に貫く沿海通道（瀋陽—広州）と京哈京広通道（ハルビン—北京—広州）と包昆通道（内モンゴル包頭—昆明）である。昆明は、このうち包昆通道の要の位置にある。

これに沿って、雲南省では 2014 年に「云南省新型城镇化规划 2014—2020 年（雲南省新型都市化計画 2014—2020）」が公布された¹⁸⁾。その概要は、図 5 に示すように「一区一带五群七廊」という都市群と回廊から構成され、滇中城市群と後述の滇中産業集積区は「一区」として、その中枢を占める。「一带」は国境の沿辺開放城鎮帯（国境開放都市ベルト地帯）である。「五群」は「城市群」に比べて小規模の都市が集まった「城鎮群」で、滇東北・滇東南・滇西北・滇西・滇西南の 5 つである。「七廊」はこれらの都市群を結ぶ 7 本の回廊である。滇中城市群計画の策定にあたっては、スイス連邦工科大学チューリヒ校（ETH Zürich）を通じて、スイスの都市計画や環境問題の専門家からも助言を得ている¹⁹⁾。

前述の「滇中城市群规划 2009—2030」は、この「云南省新型城镇化规划」と連動して 2014 年に拡充され、「滇中城市经济圈一体化发展总体规划 2014—2020 年（滇中都市経済圏一体化発展マスタープラン 2014—2020 年）」として公布された²⁰⁾。

新計画では、従来の 4 市に紅河州北部拓展区を加えた「4+1」が対象となり、総面積は 11.46 万 km² に拡大されて、雲南省全体の 29% を占めている。そして、その配置は「一区兩帶四城多点」と表現される（図 6）。「一区」は滇中産業集積区、「兩帶」は昆明—玉溪—紅河の旅游産業経済帯（観光産業経済ベルト地帯）と昆明—曲靖の綠色経済示範帯（グリーンエコノミー・モデルベルト地帯）、「四城」は昆明・曲靖・玉溪・楚雄の 4 市、「多点」はその他の 49 県市区を意味する。

このような都市群の形成は、都市建設や交通網の整備などによって都市化を推進するだけでなく、地域経済の振興を視野に入れたものである。すなわち、域内総生産・一人あたり域内総生産・財政収入・全社会固定資本投資力を 2016 年までに 2012 年比で倍増するという「四翻番」、都市住民の一人あたり可処分所得と農民の一人あたり純所得を同期間に倍増するという「兩倍增」を目標として掲げている。さらに 2020 年までには、前者を 3 倍にするなど一層高い目標が示されると同時に、都市化率を 66%、森林被覆率を 55% とするなど、都市化と環境保全の両立をめざす指標も含まれている。

このように切りのいい数字を並べながら、短期間に大規模な開発を進めるという計画が、どの程度の現実性を持つかは検討を要するが、当面の産業振興の要となるのが滇中産業集積区の新設であろう。



図 4 全国の都市群と「兩横三縦」
 (出所)《国家新型城镇化规划 2014—2020 年》により作成

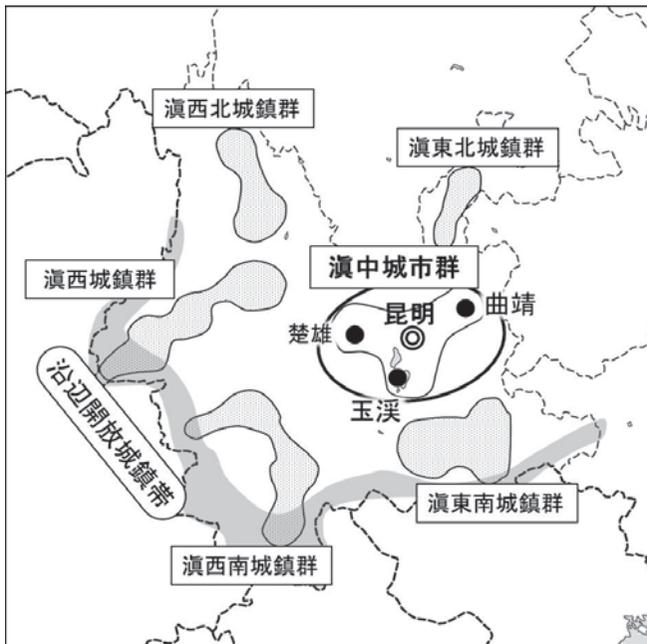


図 5 雲南省の新型都市化と「一区一带五群七廊」
 (出所)《关于印发《云南省新型城镇化规划》的通知》50 ページにより作成

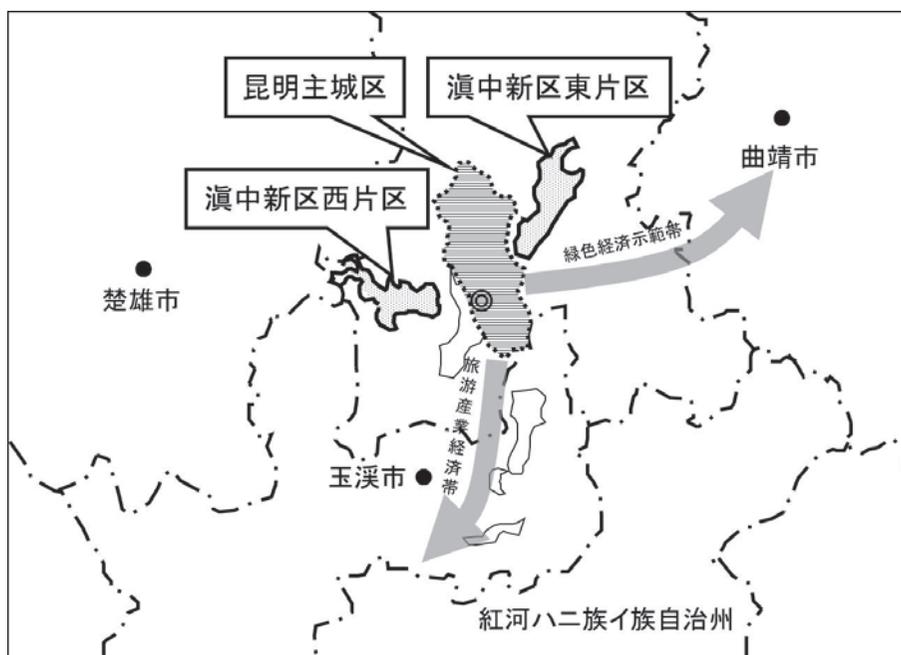


図6 滇中城市経済圏の「一区兩帶四城多点」

(出所)《国家发展改革委关于印发云南滇中新区总体方案的通知》附件により作成

滇中産業聚集区の中心は、2015年9月に国家發展改革委員会の公布した雲南滇中新区の計画である²¹⁾。滇中新区は図6のように昆明主城区の東西に位置し、東片区は嵩明県・官渡区の一部、西片区は安寧市の一部に置かれ、面積は合わせて482 km²、現在の人口は60万人(2014年)である。計画されている産業はハイテク分野で、嵩明楊林經濟技術開發区・昆明空港經濟区・安寧石油化工基地など国家級の工業団地を含むほか、多数の大学・研究機関を擁する。また、城市建設区・産業發展区・歴史文化区・生態保護区など、工業化にとどまらず多面的な機能を持つエリアが計画されている。

このような計画の背景には、中小都市や農村都市も含む「新型都市化」のほか、「一帯一路」に象徴される東南アジア・南アジア經濟との連携や、後述の雲南橋頭堡戰略など、国家レベルの大規模な開發政策がうかがえる。まだ開始されたばかりで具体的な進展は未知数だが、従来型の重化学工業主導、あるいは労働集約的製品の輸出主導による工業化とは異なり、バイオやICTなども視野に入れた工業化構想が特徴だといえるだろう。そして、このようなハイテク産業にとって、内陸部の昆明周辺の立地は必ずしも不利とはいえない。とくに、後述のような空港と高速鉄道の整備による交通網の形成は、ハイテク産業の展開にとって有利な条件を生み出す可能性もあるだろう。

3 旧市街の再開発と新市街の建設

(1) 昆明老街（文明街歴史文化街区）

これまで述べてきたような都市建設のマスタープランの下で、昆明中心部の旧市街再開発と、郊外のニュータウン開発が進められた。その事例として、まず中心市街地の街並み保存を含む再開発プロジェクトである、「昆明老街」（文明街歴史文化街区）を紹介したい²²⁾。

1982年、国務院は《关于保护我国历史文化名城的请示（我が国の歴史文化都市保護に関する指示）》を批准し、24の国家歴史文化名城を指定したが、昆明もその中に含まれることになった。昆明市政府は、翌83年に《昆明历史文化名城保护规划（昆明歴史文化都市保護計画）》を制定し、文明街のほか、翠湖畔の文林街周辺や、旧城南部の金碧坊から東寺街にかけての地区など、市内数か所を歴史街区に指定した²³⁾。このうち文明街に関しては、93年から「文明街歴史街区」の保存計画の策定が始まり、96年には前述のスイスとの協力プロジェクト項目の一つに位置付けられた。その結果、98年に《文明街传统风貌片区保护规划（文明街伝統風致地区保護計画）》、2003年に《昆明文明街历史街区保护详细规划（昆明文明街歴史地区保護詳細計画）》が制定された。この過程で、文明街には伝統的な建築や街並みを保存するだけでなく、かつての商業的繁栄を取り戻すための再開発の構想も生まれた。

その構想を実施するために、昆明市政府は「政府主导，市场运作（政府主導，市場運営）」という方針をとり、2003年の昆明交易会で民間企業の之江置業有限公司を開発業者に指定した。同会社は、2003年に資本金5千万元で設立され²⁴⁾、同じ年に設立された上海力品（集団）置業有限公司の子会社で、2010年に力品が全株式を買収した。力品集団は、全国各地で高級住宅街やショッピングモール、リゾートを開発しているディベロッパーである²⁵⁾。

この企業が再開発の対象としたのは、歴史街区保存地域の中心にある、正義路以西の文明街・光華街など8本の街路がある一帯で、13万m²余りの土地に50億元以上が投資された。昆明市政府は2005年に同地域を正式に「昆明老街」と命名し、歴史学者などによる昆明老街研究会も発足させた（図7）。全体の街並みは主として中華民国時代に形成され、地域内には11棟の歴史的建造物がある。保存修築の第1期工事は2003年から始まり、2011年に完成した。再開発の内容は街並み保存だけでなく、大規模ショッピングセンター「正義坊」や、歴史街区に合わせたデザインの飲食店などが新設され、地区全体の景観が一新された（図8）。歴史的建造物を修復する際には、結果的にほとんど新しい部材が使われるため、この一角はすべての建物が新築と変わらないような外観をみせている。また、之江置業は再開発地区と別の場所に、歴史街区の地名をブランドにした「文明花園」と「景星花園」という住宅団地も開発・分譲している。

以上のような再開発に対しては、さまざまな評価がある²⁶⁾。歴史的街並みの保存・復元に関して、木造建築は柱や梁の交換などでほとんど新築と同じような状態になり、さらに外

改革開放以降の中国における地方都市の変貌



図7 昆明老街
(之江置業 WEB サイトによる)



図8 左がショッピングセンター「正義坊」北館、右が歴史的建築の伝氏宅院



図9 修復に向けて解体中の街並み（南強街）



図10 修復後の街並み（南強街）



図11 修復前の街並み（光華街と文廟直街の交差点西北角）



図12 修復後の街並み（図11と同じ交差点の西南角）



図 13 中心が歴史的建造物の常楽寺塔（東塔）、左右が新しく作られた現代の街並み



図 14 歴史的な街並みとの融和を意図したスターバックスの現代建築（手前の大きな建物）

壁の塗装や漆喰の壁塗りによって外観も一新されている（図 9～12）。同時に、居住や営業のために増改築された部分の原状復元も行われている。しかし、新築のような「歴史的」街並みの出現に戸惑う声もあるようだ。また、歴史的建造物が部分的にしか残っていない場合、その狭間に新築する現代建築との調和を考えなければならない。そのときに、古建築を表面的に模倣しただけのオーセンティシティ（真正性）を欠いた街並みを作るのか、それとも鉄やガラスなど現代的な素材を隠さずに歴史的街並みと融和させるのか、そのセンスが問題になるだろう（図 13・14）。

このように、街並み保存と商業的開発の共存については、文化的意味と経済効果を含めた検証が必要であろう。

(2) 北市区

改革開放後の都市開発が進む中で、昆明への人口集中に伴って居住環境の悪化がみられた。とくに、中心部の住宅の老朽化と、郊外人口の増加によるスプロール化が、多数の不良住宅を発生させた²⁷⁾。その一方で、中産層や富裕層の住宅需要の増加に応じるための、大規模な高層住宅団地の建設も盛んになった²⁸⁾。

その代表的なものが、新たな中軸線となった北京路の北端に開発された北市区である²⁹⁾。北市区は 1996 年のマスタープランと、スイスとの協力プロジェクトで、従来の中心区に次ぐ副都心として位置付けられた。このほか、昆明中心区の周辺には、旧昆明空港（巫家壩空港）の跡地開発などで住宅が急増してきた南市区、開発が遅れたが最近では昆明空港（長水空港）・空港経済区・経済開発区・呈貢新区などの結節点として注目される東市区、大学や工場の立地する西市区がある（図 15）。

北市区の範囲は、西は竜泉路、東は昆曲高速、南は二環路に囲まれ、中心を北京路が貫き、内部は三竹營・小壩・上庄・銀河・北倉・竜頭の 6 片区（エリア）に分かれて住宅地が



図 15 昆明市内の各エリア
(出所) 筆者作成



図 16 北市区
(出所) 筆者作成

43 km² に広がっている (図 16)。北京路の地下には、地下鉄 2 号線が開通している。

北市区にはもともと多くの城中村 (都市の中の村落) が存在していた。2000 年ごろから官房集団・江東集団・倫華地産・城建股份などの民間ディベロッパーが高層住宅団地の建設を始め、これに数年遅れて大規模商業施設も整備された。このうち倫華が開発した天驕北麓団地では、分譲された第 1 期 11,000 戸のうち昆明市内在住者の購入が 45%、地元の城中村在住者の購入が 35%、その他が 20% となっている。購入目的は居住用が 65% と圧倒的で、居住兼投資が 25%、純粋な投資目的は 10% にすぎない³⁰⁾。また、江東集団が開発した和諧世紀団地では、9000 戸のうち居住用が 70%、居住兼投資が 10% で、投資目的は 25% である³¹⁾。一方、これより小規模な竜沢不動産が開発した金領時代団地では、1,400 戸のうち居住用が 30%、居住兼投資が 40%、投資用が 30% で、先ほどの例よりも投資目的が強い³²⁾。しかし、購入者は昆明市内在住者が 60%、城中村が 30% で、こちらも地元が多い。これらは個別事例による大まかな数字にすぎないが、現在の北市区をみても、投資目的で居住者のいない部屋が極端に目立つ状況ではない。北市区は、基本的には昆明住民の住宅需要増加に対応した開発になっていると思われる。北市区のある盤竜区の総人口は 82.6 万人 (2014 年) で、すでに中心部 4 区の 4 分の 1 を占めるほどになった。



図 17 呈貢新区

(出所) 筆者作成

(注) 各片区は行政区画ではないので境界線が不明で、この図はだまかな位置関係を示したものである

(3) 呈貢新区

昆明市中心区の北に郊外住宅地として北市区が建設されたあと、さらに南の滇池東岸に大規模なニュータウンとして建設されたのが、呈貢新区である³³⁾。この新区は、前述の昆明市の2020年までのマスタープランに基づいて計画され、総面積461km²、中心的な計画対象は123km²に及んでいる(図17)。ここはもともと昆明周辺農村の呈貢県が置かれていたが、2003年に新たな都市開発をめざして呈貢新城が設置され、2006年に呈貢新区と改称された。

呈貢新区の当面の開発区域は7つの片区(エリア)に分かれているが、その行政中心は吳家營片区で、すでに昆明市政府がここに移転し、昆明市全体の行政センターになっている。その南の核心区はCBD(中心業務地区)となり、東南アジア・南アジアに向けた金融業の拠点をめざしている。また、後述の高速鉄道のターミナルも吳家營片区にある。雨花片区は「大学城」の別名を持ち、雲南大学など旧来から昆明市内にあった9つの高等教育機関が順次移転して大規模なキャンパスを建設し、はじめは15万人、将来的には35万人の学生が住

改革開放以降の中国における地方都市の変貌

む計画で、教職員用の住宅団地も置かれている。雨花東南片区には情報産業団地がある。斗南片区は農業、とくに昆明の特色である花卉栽培やその流通の拠点となり、斗南国際花卉産業園区（斗南国際花卉産業団地）には花卉市場も置かれている。烏竜片区は滇池湖畔で、市政府の公務員住宅のほか、スポーツ訓練基地が置かれている。昆明市は海拔2000メートル近い高地にあるため、従来からマラソンやサッカーなどの高地訓練の場として国際的にも人気が高い。昆明呈貢信息産業園区（昆明呈貢情報産業団地）は大学城の南の片区で、アジア全域に向けた情報産業の拠点化をめざす。

さらに、上記の中心地域を「一核」として、その周辺に産業振興のための「四片」を配置するという構想が進められている。「四片」とされる4つのエリアは、昆明国家経済技術開発区に委託する洛羊片区、昆明滇池国家旅游度假区（昆明滇池国家リゾートエリア）に委託する大漁片区、昆明高新技术産業開発区（昆明ハイテク産業開発区）に委託する馬金鋪片区、昆明陽宗海風景名勝区に委託する七甸片区で、ハイテク産業と観光業に特化した産業基盤整備が計画されている。

交通機関は道路網のほか、昆明旧城と結ぶ地下鉄（軌道交通）1号線が開通しており、将来は4号線も建設される。また、市政府のある呉家营片区には、高速鉄道の昆明南駅が2016年末に開業し、1号線・4号線と接続する。

このようにニュータウンとして開発が進む呈貢だが、前述のように、これまではゴーストタウン（鬼城）の典型的な事例として報道されることが少なくなかった。しかし、呈貢区の総人口は既に33万人、うち都市人口は21.45万人に達して、旧市街に近い北部の道路沿いには高層団地が目立つようになった。今後も都市化のスピード鈍化の可能性はあっても、呈貢全体がゴーストタウン化することはもはやありえないだろう。以前に、建設途上の無人のアパートや広大な更地が目立つ状態が「鬼城」とみられたのは、もともと農村地帯だった呈貢³⁴⁾に、政府主導で急速な都市化を進めるという都市化政策の特徴が反映されたものにすぎない。ただし、現在の都市化は大学や行政機関の移転と、大規模住宅団地の開発による政策主導の内容であり、今後の成長を支える第二次・第三次産業の発展にどの程度成功するかは、予断を許さない。

4 東南アジア・南アジアと昆明市

(1) 雲南橋頭堡戦略

昆明の都市開発、とくに前述の滇中城市経済圏開発の背景にあるのが、2010年から政策化された雲南橋頭堡戦略である。この政策は、中国の第12次5カ年計画の中で、2010年に国務院が「国務院关于印发全国主体功能区规划的通知（全国主体機能区計画の印刷発行に関する国務院通知）」を決定したことに始まる³⁵⁾。「主体機能」というのは、人口・経済・資

源などの条件に対応して決まる各地域の主たる機能のことで、これに配慮しながら全国の都市や産業の配置を決定するという政策である。具体的には、全国を最適化開発区、重点開発区、開発規制区、開発禁止区に4分類するとともに、図4のように「両横三縦」と呼ばれる東西2本、南北3本のベルト地帯と都市群が配置されたが、ここに前述の滇中城市経済圏が位置付けられることになったのである。

滇中城市経済圏の「主体効能」としては、東南アジア・南アジアに向けた戦略的拠点となることがあげられたが、これを受けて中央政府レベルで2011年から12年にかけて、「雲南橋頭堡」戦略が打ち出された³⁶⁾。もともとこの「橋頭堡」という言葉は、2009年7月に胡錦濤国家主席が雲南省を視察した際の講話で使用したといわれる³⁷⁾。この戦略では、東南アジア・南アジアと中国内陸部を連結するために、総合交通運輸システム、パイプライン、物流チャネル、通信施設を整備する構想が掲げられている。そして、雲南省を輸出加工貿易、クリーンエネルギー、石油化学、農産物生産加工、バイオインダストリー、観光の分野で重要な拠点とする。さらに生物多様性の保護や人と自然の調和を実現する。このように総花的な政策が並べられており、しいて特徴をあげれば、従来型の重厚長大産業や労働集約産業に過度に依存した工業化から脱却して、新しい産業分野を創成することと、東南アジア（大メコン圏）・南アジアを視野に入れた交通・物流・通信の整備に力点が置かれていることだろう。前述の滇中城市群の機能を雲南省全体に拡大したような内容を持つ。

その結果、昆明は雲南省だけでなく中国と東南アジア・南アジアを結ぶ交通・物流ハブとしての役割を与えられることになった³⁸⁾。交通手段としては道路や水運もあるが³⁹⁾、近年の整備が目立つのは航空と高速鉄道である。次に、その動向を紹介したい。

(2) 交通・物流ハブとしての昆明

昆明の交通ハブとしての機能を象徴するものとして、2012年6月に開港した昆明長水国際空港があげられる⁴⁰⁾。昆明にはもともと現在の南市区に巫家壩国際空港があったが、3600 m 滑走路1本の小規模な空港で、雲南観光の拠点としてのローカル空港（等級4E）にすぎなかった。これに対して長水国際空港（以下、昆明空港）は、昆明中心区の東北24.5 kmに位置し、4500 mと4000 mの滑走路各1本を持つ本格的な規模の空港（等級4F）である。

昆明空港は、中国全土で最も重要な空港の一つに位置づけられている。中国民用航空総局が2007年12月に制定した「全国民用机场布局规划（全国民間空港配置計画）」⁴¹⁾では、全国を北方・華東・中南・西南・西北の5つの空港群に編成し、北京首都（北方）・上海浦東（華東）・広州白雲（中南）の3空港を国際ハブ空港に位置づけ、これに次ぐ「門戶机场（ポータル空港）」として昆明（西南）・ウルムチ（西北）が指定されている。つまり昆明空港は全国5つの重要空港の一つであり、「南アジアと東南アジアに接続する門戶の空港として重

点的に育成する」とされている。

その結果、昆明空港は2015年に利用旅客数37,523,098人（前年比16.4%増）で全国7位、貨物取扱量は355,422.8トン（前年比12.2%増）で全国9位、発着回数は300,406回で全国5位（前年比11.0%増）となった⁴²⁾。貨物は上位の北京・上海・広州・深圳と比べて一桁少ない数字だが、旅客数や発着回数は順位だけでなく量的にも全国有数の規模である。2013年8月の報道⁴³⁾では、東南アジア14都市・南アジア5都市への路線就航が紹介されており、ネットワークの形成は進んでいるようだ。

今後の課題としては、ハブ空港としての機能を果たすために旅客・貨物の乗り継ぎ需要の確保が必要であり、ネットワークの結節点としての役割を拡大することが必要だろう。一方、東南アジア・南アジア向けのハブ空港としての機能が強化されたとしても、国内外の貨客の通過点に終われば、昆明にとってのメリットは限定的になってしまう。現在のところ、昆明市内へのアクセスは自家用車とバスが中心で、地下鉄6号線は市内中心部への乗り入れが未完成である。また、市内中心部から離れた農村地域に造成された大規模空港であるため、交通アクセスだけでなく、周辺社会との関係や環境保全、産業振興などにも課題を残している⁴⁴⁾。

一方、高速鉄道に関しては、2016年末に呈貢新区の昆明南駅が開業し、滬昆高速鉄道（上海—昆明）と雲桂高速鉄道（雲南—桂林）のターミナルとなった。全国の高速鉄道網は、まず2008年10月に国家発展改革委員会が批准した「中长期铁路网规划（中长期鉄道網計画）2008年調整」に基づき、「四縦四横」と呼ばれる路線が体系化された⁴⁵⁾。「四縦」は南北の4路線で、北京—上海、北京—深圳、北京—ハルビン、上海—深圳である。「四横」は東西の4路線で、徐州—蘭州、杭州—昆明、青島—太原、南京—成都である。さらに、2016年7月には、2004年の「中长期铁路网规划」が改訂され、「八縦八横」路線網へと拡充された⁴⁶⁾。これは単に路線網を密にただけではなく、従来の規格（時速250km以上、一部時速300km以上）以外に、時速200kmの規格も新設してインターシティ（城際）交通を充実させることをめざしている。このうち昆明に関わる路線は、東西の「八横」では、杭州までの路線が上海まで延長されて滬昆通道となり、新たに広州と結ぶ広昆通道が加わった。また南北の「八縦」では、北京と結ぶ京昆通道が加えられた（図18）。

今回の昆明南駅開業で、滬昆高速鉄道は全通し、桂林へはその途中の貴陽から広州へ向かう路線の一部を利用することになる。このように、中国国内の高速鉄道網は、昆明も組み込みながら着々と整備されている。

その一方で、東南アジアへ向かう高速鉄道も計画されている。この構想は、雲南省に関係する報道では、「泛亞铁路（汎アジア鉄道：Trans-Asian Railway, TAR）」と呼ばれている（図19）。ただし、本来のTARは、ESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）で合意されたもので、現行の構想の直接の起点は2006年の政府間合意にさかのぼる⁴⁷⁾。その内容は、

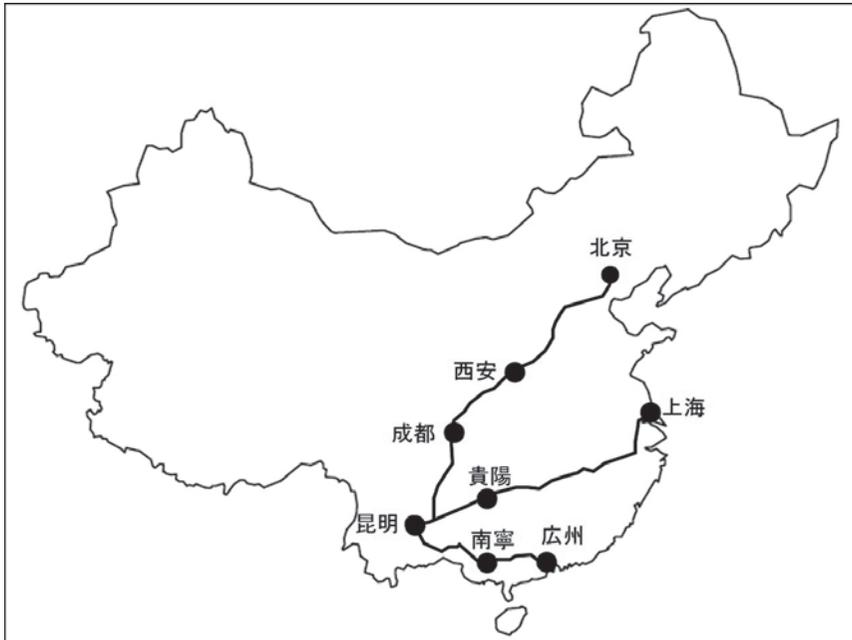
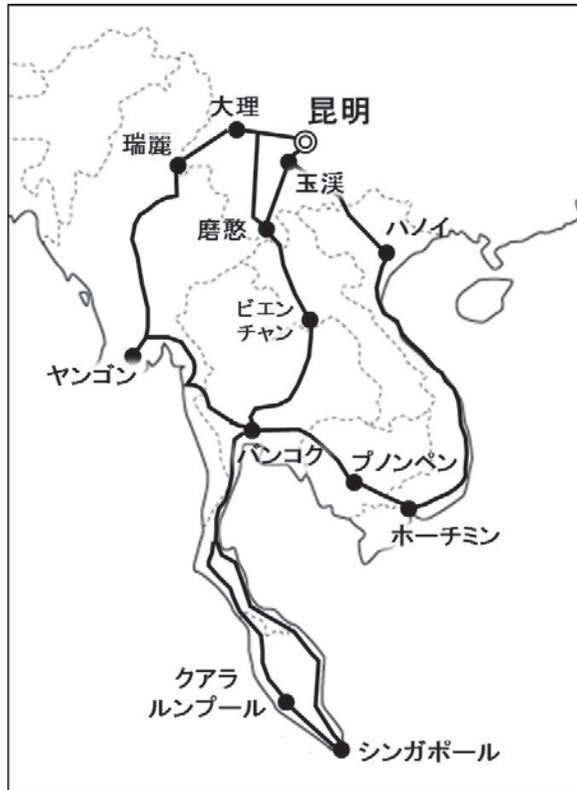


図 18 昆明からの高速鉄道計画

(出所) 国家发展改革委《中长期铁路网规划》により作成

図 19 「泛亚铁路」計画路線

(出所) 《泛亚铁路东线国内段年内建成通车》云南网 2014 年 5 月 9 日により作成



28 国が参加して、ユーラシア大陸に総延長 117,500 km に及ぶ壮大な鉄道網を建設するというもので、東南アジアに向かう「泛亞鐵路」は、ESCAP の計画の一部として位置付けられる。ESCAP の TAR は、高速鉄道に限られず、どちらかといえば貨物輸送を想定した計画である。したがって、高速鉄道を敷設して旅客輸送を中心とするという中国の構想は、本来の TAR とやや性格の異なる構想と言わざるを得ない。

実際、国内の高速鉄道網に比べて、東南アジアに向けた路線建設は順調とはいえない。中国の報道を中心に現状を確認すれば、以下の通りである。まずラオスに関しては、中国国内で昆明の南にある玉溪から、ラオス国境の磨憨に向かう玉磨鐵路が、すでに全線で着工されている⁴⁸⁾。一方ラオスでは、2015 年 12 月にビエンチャン駅建設に着工したといわれるが、16 年後半の報道でも工事は全く進展していない⁴⁹⁾。さらに、この路線はタイに入り、南北に縦断する約 870 km の高速鉄道の建設が計画され、中国とタイの共同事業として 2013 年と 14 年に一定の合意が成立していた。タイの高速鉄道では、貨物輸送も視野に入れられているようである。ところが、2016 年 3 月にタイ側が一方向的に計画を縮小し、バンコク—ナコンラーチャシーマー間の 250 km をタイ単独で建設すると発表した⁵⁰⁾。採算性や融資条件、出資比率などをめぐって両国の折り合いがつかなかったことが原因とみられる。ところが、同年 9 月から 10 月にかけて、中国が 50 億ドルを融資し、タイが同区間を全線の第一期工事と位置付け、年末までに着工すると発表された⁵¹⁾。一方、ミャンマーに関しては、中国国内の大理から瑞麗に向かう路線の建設が進展し、2016 年 1 月には国境の怒江（サルウィン川）の鉄橋工事に着工したが、ミャンマー国内の動向は不明である⁵²⁾。さらに、マレーシアとシンガポールは、シンガポール—クアラ Lumpur 間の高速鉄道建設で合意しているが、受注は日本・中国・韓国が競っており、まだ詳細は確定していない⁵³⁾。

このように、各地で高速鉄道計画は始まっているものの、これが中国の考えているような「泛亞鐵路」として一体化されるかどうかは不明である。第一の問題は、路線の接続と経営主体の一本化が困難とみられることである。上述のように、タイ・マレーシア・シンガポールでは、それぞれの政府が高速鉄道建設に向けて動き始めている。その結果、路線計画も国内事情が重視され、中国との接続は優先課題ではない。また、経営主体が一本化されるか、あるいは緊密な連携で相互乗り入れが実現しなければ、路線を接続する意味が薄れる。近年は、コンセッションなど建設主体と経営主体を分離する手法も盛んだが、この地域で円滑な連絡輸送を図るための国際的枠組みは、今のところ成立していない。第二の問題点は、旅客需要である。この南北ルートに沿った人の移動は活発とはいえ、どの程度の潜在需要があるのかわからない。仮に移動の需要があったとしても、すでに航空網が発達する中で、高速とはいえ長時間の乗車を強られる鉄道に競争力があるのか疑問である。第三の問題点は、貨物輸送の技術的問題と需要である。現在まで、世界的にみても高速鉄道による大規模な貨物輸送の事例はない。また、この地域の工業地帯は、現時点ではベトナム—カンボジア—タ

イーミャンマーを東西に結ぶルート上に配置されており、南北の高速鉄道に沿った工業都市の開発が進まない限り、大量の貨物輸送は見込めない。また、農産物などに関しては、すでに整備されている道路網との競合が課題になるだろう⁵⁴⁾。ただ、前述のように雲南省や昆明市がめざすハイテク産業の発展が実現すれば、航空路と相俟って、高速鉄道の機能が発揮されることになるかもしれない。

このように昆明に関わる交通網の形成は、航空・鉄道とも、もっぱらインフラ建設が先行していい、その運用と需要の創出には大きな課題を残している。

5 おわりに

以上、改革開放以降の昆明市の変貌について、都市計画と開発計画を中心に紹介してきた。その内容をみると、1990年代後半から昆明の都市計画が本格的に展開されるようになり、2000年代に入ると都市再配置や農村都市化なども視野に入れながら一層総合的な計画となっていくことがわかる。この時期は、中国の第9次5か年計画（1996—2000年）以降にあたるが、第9次計画では沿岸部と内陸部の格差是正が重要課題の一つとされた。さらに第10次（01—05年）では、地域格差是正のために、雲南省を含む「西部大開発」が打ち出された。第11次（06—10年）では全国の都市化率を47%に上げることが目標とされ、「社会主義新農村」が提起されるなど、都市と農村の連携による格差是正の発想がみられた。また、「主体効能区（主体機能区）」という構想で地域特性に即した開発戦略が盛り込まれた。そして第12次（11年—15年）では、この方向がさらに強化され、「都市化の積極的かつ確実な推進」や「主体機能区戦略の実施」が明確にされた。昆明市の都市計画マスタープランは、1996年の修正計画、2002年の計画、2011年の計画が、それぞれこのような中央政府レベルの政策に対応すると同時に、昆明固有の事情に応じた計画の一貫性もみられる。さらにチューリヒ市との共同プロジェクトによって、一種のグローバルスタンダードの計画手法も積極的に取り入れられてきた。近年の習近平政権の下での「新型都市化」は確かに重要な契機ではあるが、それだけで昆明の都市化に根本的な転換が始まったのではなく、この20年間の流れの中で理解しなければならない。

一方、都市開発の負の側面としての「鬼城（ゴーストタウン）」批判に関しては、政府主導で短期間に急速に進められる都市化という特徴に留意すれば、過大に問題視することには慎重であるべきだろう。実は筆者も、10数年前に現在の北市区で、砂ぼこりの舞う見渡す限りの更地に、建設途上の高層マンションの大群が出現したのを見て、ゴーストタウンのはじまりかと驚いた経験がある。人口80万人を超えた現在の北市区を見ると、隔世の感がある。近年の中国の都市化率は50%台で、世界平均をやや上回る程度であり、70%を超えた先進国に比べて極端に低い。中国の工業化や経済生活の水準をみれば、今後も都市化の進展

改革開放以降の中国における地方都市の変貌

は止まることはないだろう。ただし、投資目的の不動産バブルや、地方政府傘下で資金調達とディベロッパーを兼ねている「融資平台（融資プラットフォーム）」の暗躍などの問題は、昆明に関しても批判的に追及していく必要があるだろう。

また、インフラ先行で進む都市計画や開発計画が、果たして内実を伴うかどうかにも注視する必要がある。住宅に関しては、人口移動を伴う以上、全面的な空洞化はあり得ないだろうが、産業基盤に関しては問題点もうかがえる。本稿で検討した東南アジアと連結するための高速鉄道をもみても、中国国内では公的資金の投入で着々と工事が進行しているのに対し、国外では建設や運営の枠組みすら明確でないという状態である。また、都市経済を支える産業基盤の形成についても、構想通り進むかどうかは予断を許さない。

同時に、このような政府主導型の都市開発やインフラ整備は、政治家や官僚の腐敗を招きがちである。2015年3月に元昆明市共産党委員会書記だった仇和雲南省委副書記が、全国人民代表大会出席のため滞在中の北京で、中央規律検査委員会に拘束された。その報道の中で、辣腕の官僚として有名だった仇和が、昆明市の旧市街再開発と新市街建設を強引に進めて反感を買っていたことを指摘する記事がみられた⁵⁵⁾。また、彼の秘書だった昆明副市長の謝新松は、雲南省規律検査委の取り調べを受けたが、仇と謝は昆明のディベロッパー中豪集団と密接な関係があったと報道された⁵⁶⁾。2016年10月9日には、元雲南省共産党委書記の白恩培に、執行猶予付きの死刑判決が出された⁵⁷⁾。白は2001年から11年まで雲南省委書記を務めていたが、14年に公職を罷免されて取り調べを受けていた。関連報道では、白が雲南省委書記在職中に「大昆明」「大都市」政策を進め、ディベロッパーと不正な関係が始まったことが指摘されている⁵⁸⁾。ほかにも、仇和以前の市党委書記だった張田欣、高勁松も腐敗で失脚するなど、このような事件は枚挙にいとまがない⁵⁹⁾。日本では「反腐敗」政策の展開を単なる権力闘争とみる向きも多いが、このような開発政策遂行に伴う問題点にも留意すべきだろう。

注

- 1) 「城鎮化」という用語は、中国語で大都市を意味する「城市」だけでなく、農村中小都市を意味する「鎮（建制鎮）」も視野に入れた総合的な都市化を意味するものである。ただし、中国以外では従来からこのような中小都市化や農村都市化も含めて都市化をとらえてきたので、「城鎮化」はたんに「urbanization」「都市化」と訳されることが多い。その概略については、三浦有史「中国『城鎮化』の実現可能性を検証する」、『JRI レビュー』2014 Vol. 3, No. 13 が簡潔に紹介している。また、中国における事例研究や政策提言を含んだ論集として、李強等著：《多元城镇化与中国发展——戰略及推進模式研究》，社会科学文献出版社，2013年がある。日本での最近の事例研究としては、『中国の新型都市化：政策と現状』アジア経済研究所，2016年などがある。
- 2) たとえば、'China: No one home—China's economy may be overheating', "The Financial

- Times”, 2002. 2. 22, ‘People, not paving’, “The Economist”, 2014. 4. 19, 《活在“鬼城”里》, 《南方都市报》2014年6月18日など。
- 3) 呈貢に対する上記とは別の視点からの報道として, 《人民日报辟谣昆明呈貢“空城”传闻 官方否认盲目扩张》, 人民网 2013. 12. 16。
<http://leaders.people.com.cn/n/2013/1216/c58278-23848078.html>
 2016年10月20日閲覧, 以下同じ。
- 4) 以下, 人口統計に関しては, 昆明市政府《昆明年鉴 2015》による。
- 5) 以下, 昆明の歴史の概説は, 谢本书, 李江主编:《昆明城市史》第1卷, 云南大学出版社, 2009年による。
- 6) 朱林:《论抗战时期《大昆明市规划图》的影响》, 《保山学院学报》2013年第1期。また, 1920年代から30年代にかけて, 北東アジア各地で「大〇〇」と名付けられた都市計画の作成が盛んになったことは, 橋谷弘「北東アジアにおける植民地都市の近代性をめぐって」(井上徹・仁木宏・松浦恆雄編『東アジアの都市構造と集団性——伝統都市から近代都市へ』大阪市立大学文学研究科叢書第9巻, 清文堂, 2016年)。
- 7) 中国の「県」は, 歴史を通じて農村部の行政単位である。現在の制度では, 主要な「市」は周辺農村部まで含み, 大まかに「市」の中の都市部は「区」, 農村部は「県」という行政単位が置かれることが多い。
- 8) この間の都市計画の詳細について明らかにできる資料は得られなかったが, とりあえずインターネット上の二次的な情報として, 以下のものを参照した。
 《一个城市的历史, 现状和未来——昆明的故事》
<http://wenku.baidu.com/view/91f94a69cc7931b765ce15fd.html?from=search>,
 《昆明市城市总体规划》
http://www.360doc.com/content/10/1008/19/2838407_59389178.shtml
- 9) Fingerhuth, C. & Joos, E. ed. “The Kunming Project: Urban Development in China—a Dialogue”, Birkhäuser, 2002. 以下, このプロジェクトに関しては同書による。
- 10) 罗兵保, 赵力:《昆明 BRT 的生与死》, 《城市时代, 协同规划——2013 中国城市规划年会论文集 (01-城市道路与交通规划)》2013 年。
- 11) 軌道交通に関しては, 昆明轨道交通集团有限公司公式 Web サイト参照。
<http://www.kmgdgs.com/>
 また, この軌道交通には世界銀行も融資している。
<http://documents.worldbank.org/curated/en/785791468024326837/pdf/Kunming0PID0at0PCN0Stage107jan2010.pdf>
- 12) 《昆明市城市总体规划文本》
<http://wenku.baidu.com/view/f6590be19b89680203d825c3.html>
- 13) 昆明市规划局《昆明城市总体规划 (2008—2020) (征集意见稿一~五)》
<http://www.kmghj.gov.cn/article/details.aspx?id=448&cd=cid-29>
<http://www.kmghj.gov.cn/article/details.aspx?id=394&cd=cid-29>
<http://www.kmghj.gov.cn/article/details.aspx?id=455&cd=cid-29>
<http://www.kmghj.gov.cn/article/details.aspx?id=445&cd=cid-29>
<http://www.kmghj.gov.cn/article/details.aspx?id=457&cd=cid-29>

改革開放以降の中国における地方都市の変貌

- 14) 昆明市规划局《昆明城市总体规划（2011—2020）》上报稿展示
<http://ghj.km.gov.cn/articledetails.aspx?id=2677>
昆明市政府《到 2020 年昆明中心城区将向“南延、北拓”》
<http://www.km.gov.cn/c/2016-01-04/1006464.shtml>
《昆明市城市总体规划为未来城市建设明确方向》新华网云南 2016 年 9 月 22 日
http://www.yn.xinhuanet.com/2016news/20160922/3452473_c.html
- 15) 昆明市交通运输局《昆明市综合交通运输总体规划 2011—2020》
<http://www.doc88.com/p-00624961250.html>
- 16) 云南省政府《滇中城市群规划提速区域发展 奏响了桥头堡建设的又一个强音》2011 年 8 月 4 日
http://www.yn.gov.cn/yn_ynyw/201108/t20110804_531.html
云南省发展和改革委员会《云南省滇中城市经济圈区域协调发展规划（2009 年—2020 年）》2009 年 10 月
http://wenku.baidu.com/link?url=wac4ic77hU0SnYrcjBDWViZ-XNah_pJpyBwKdxM_8YqRWGXGXAXdLQd9iPdLQi-_mzUk2p1KROP2TL9_H1pfvHOuprir621-pV4gGorakCW
《滇中城市群规划》工作组《滇中城市群规划修改（2009—2030 年）》（公示稿）2010 年 8 月。
http://wenku.baidu.com/link?url=qZoJmTvQGCL0emSV5R2seHcUBR721ap_wvUM9zGx-sehVJEEUXudxU2fpWxAbSVG8brpPL3U5-I-ZzWT9ho2dB09briuKE7YmAPLII7uEw_
- 17) 《授权发布：国家新型城镇化规划（2014—2020 年）》新华网 2014 年 3 月 17 日
http://news.xinhuanet.com/house/bj/2014-03-17/c_126274610.htm
- 18) 《关于印发《云南省新型城镇化规划》的通知》云南网 2014 年 4 月 19 日
http://yn.yunnan.cn/html/2014-04/19/content_3179728.htm
- 19) 前掲《滇中城市群规划修改（2009—2030 年）》の「前言」。
- 20) 云南省政府《云南省人民政府关于印发滇中城市经济圈一体化发展总体规划（2014—2020 年）的通知》2014 年 9 月 23 日。
<http://xuewen.cnki.net/CJFD-CXZB201406002.html>
- 21) 《国家发展改革委关于印发云南滇中新区总体方案的通知》附件：云南滇中新区总体方案
http://www.sdpc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201509/t20150929_753241.html
云南滇中新区管理委员会公式 Web サイト
<http://www.dzxq.gov.cn/default.aspx>
- 22) 以下、昆明老街についての記述は、注にあげた文献や Web サイトのほか、昆明老街展覽館の展示物による。
- 23) 李婷、张捷霍、晓卫：《破解现实困境，推动名城保护——以昆明历史文化名城保护规划研究为例》，《住区》2014 年第 5 期。唐黎洲、高蕾、金浩萍：《昆明文明街历史文化街区保护与更新策略实践》，《有色金属设计》第 37 卷第 1 期，2010 年。
- 24) 之江置業有限公司公式 Web サイト。
<http://www.ynkmlj.com/Default.aspx>
- 25) 上海力品集团公式 Web サイト
<http://www.lipinggroup.com/>
- 26) 再開発計画の内容を批判的に検討した論文として、高雪梅：《昆明文明街历史街区保护更新规划管理反思》昆明理工大学 2008 年硕士论文。一方、昆明老街の飲食店が顧客に一定の満足感

- を与えているという実証分析として、徐秀美、李洁：《历史文化街区顾客餐饮满意度分析——以昆明文明街为例》，《旅游论坛》第 4 卷第 2 期，2011 年 4 月。
- 27) 菅野博真「中国昆明市における不良住宅地区の類型化に関する研究」（『都市計画論文集』No. 38—3，2003 年 10 月，同「社会の流動化に伴う中国の都市居住問題とその改善に向けて——雲南省昆明市の事例研究——」（『アジア経済』XLVI—3，2005 年 3 月）。
- 28) 周昕、陈文：《对昆明住宅郊区化发展的研究》，《思想战线》2010 年人文社会科学专辑第 36 卷。
- 29) 昆明中原地産事业一部《【昆明北市区】区域报告》2011 年 5 月
http://wenku.baidu.com/link?url=qdBDJka77ewJ6IDstPz-TQ45St_0AmeycLA6GYBcA1kYfKhHf9eaxrzHapsbr8baXPpd4fMoZ31hKUYqaDaEYcTheJ707d4XkfoUtOwX88S
- 30) 中原（中国）物业顾问有限公司昆明中原策略中心《昆明北市区区域报告》2010 年 7 月，29—30 ページ。
http://wenku.baidu.com/link?url=Ogk8UmE0IOP9qUI4vPW0AZ36SgbcCNHnQ5rglB9U2_g0ElEGwbYlmd9bQ5TcPp-nNhCNMXeec-RMi5OHgGiS-P0qubpWcWU9rSAw5tLpZh9q
- 31) 注 24 の資料 42 ページ。
- 32) 同前資料 46 ページ。
- 33) 《呈贡新区十二五规划》
<http://wenku.baidu.com/link?url=gmA9RUHD6TpxK2UxjXK3ILSv2unquuVcSpjmgYStWMuQeKpMBTcl0gsfof-mHWx3i49MC7QvIGTtErdIU4TiIbwUuSvhRk90cXwti5Tn43>
 《呈贡新区将建成昆明新中心》云南网 2015 年 1 月 7 日
http://yn.yunnan.cn/html/2015-01/07/content_3538556.htm
- 34) その過程で農地を失った農民の生活保障は、大きな社会問題になっている。
 夏云娟：《昆明市呈贡大学城失地农民的安置问题研究——以柏枝营、郎家营小区为例》《价值工程》，第 31 卷第 30 号，2012 年，周艳茹：《失地农民市民化的可持续生计问题研究——以呈贡新区为例》《学术论坛》2013 年 11 月，龙银才、魏蕾、赵媛媛：《呈贡新区失地农民就业创业现状的调查分析——基于 2014 年 7 月实地调研数据》《区域经济》2015 年 4 月。
- 35) 《国务院关于印发全国主体功能区规划的通知》国发〔2010〕46 号，2010 年 12 月 21 日
http://www.gov.cn/zhengce/content/2011-06/08/content_1441.htm
- 36) 《国务院关于支持云南省加快建设面向西南开放重要桥头堡的意见》国发〔2011〕11 号，2011 年 11 月 3 日
http://www.gov.cn/zwgk/2011-11/03/content_1985444.htm
 国家发展和改革委员会《云南省加快建设面向西南开放重要桥头堡总体规划》2012 年 10 月
<http://yunnan.mca.gov.cn/article/zsdwdw/bkyw/201301/20130100414089.shtml>
- 37) 《云南省委通知要求 结合实际真传达学习贯彻落实胡锦涛在云南考察重要讲话精神》云南网 2009 年 7 月 31 日
http://yn.yunnan.cn/html/2009-07/31/content_854747.htm
- 38) 张秀生、阮凤斌：《桥头堡视角下的昆明现代物流业发展研究》，《思想战线》第 4 期第 40 卷第 4 号，2014 年。
- 39) 橋谷弘「中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状——大メコン圏における水路と陸路——」（『コミュニケーション科学』第 33 号，2011 年 2 月）。
- 40) 《昆明长水国际机场航站楼概述》，《现代物业·新建设》第 11 卷第 5 期，2012 年。

改革開放以降の中国における地方都市の変貌

- 41) 中国民用航空局《全国民用机场布局规划》
http://www.caac.gov.cn/11/12/200808/t20080819_18371.html
- 42) 中国民用航空局《2015年全国机场生产统计公报》
http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201603/t20160331_30105.html
- 43) 《昆明长水机场已开通至东南亚南亚国家 19 个城市航线》云南网 2013 年 8 月 11 日
http://yn.yunnan.cn/html/2013-08/11/content_2839784.htm
- 44) 丁寿颐, 陆君超:《大型机场门户地区的空间矛盾与规划应对——以昆明长水国际机场空间规划设计为例》,《现代城市研究》2014 年 1 月。
- 45) 国家发展改革委批准《中长期铁路网规划(2008 年调整)》
http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbqt/200906/t20090605_284525.html
- 46) 国家发展改革委印发《中长期铁路网规划》
http://www.gov.cn/xinwen/2016-07/20/content_5093165.htm
- 47) ESCAP “Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network”
<http://www.unescap.org/resources/intergovernmental-agreement-trans-asian-railway-network>
“Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network”
<http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR-Agreement-Consolidated-6Nov2013-Eng.pdf>
- 48) 《玉磨铁路全线开工, 泛亚铁路中线一波三折》中华铁道网 2016 年 04 月 21 日
<http://www.chnrailway.com/html/20160421/1361560.shtml>
- 49) 《中国铁路加快走向世界 一批境外项目取得重大进展》云南网 2016 年 7 月 5 日
http://news.yunnan.cn/html/2016-07/05/content_4420730.htm
「何もなかった建設予定地, 中国—ラオス鉄道が描く不透明な未来」ニューズウィーク日本版(電子版) 2016 年 5 月 16 日
<http://www.newsweekjapan.jp/stories/world/2016/05/post-5095.php>
「中国鉄道計画 停滞相次ぐ」『読売新聞』2016 年 10 月 26 日
- 50) 「タイ, 中国との鉄道縮小, 融資・建設費巡り溝, 計画 3 分の 1 に, 共同事業体も中止。」『日本経済新聞』2016 年 3 月 26 日。
- 51) ‘Thailand, China agree on \$5 billion cost for rail project’s first phase’ Rauter 2016. 9. 21
<http://www.reuters.com/article/us-thailand-china-railway-idUSKCN11R0Q1>
《中泰高铁助泰国经济引发洪荒之力》中华铁道网 2016 年 10 月 16 日
<http://www.chnrailway.com/html/20161016/1460056.shtml>
- 52) 《中缅铁路通道建设加快》云南网 2016 年 8 月 1 日
http://finance.yunnan.cn/html/2016-08/01/content_4464841.htm
《中缅国际铁路怒江特大桥全面开工》人民铁道网 2016 年 01 月 25 日
<http://www.peoplerrail.com/rail/show-456-253608-1.htm>
- 53) 《新马高铁 中国高铁用实力说话》中华铁道网 2016 年 10 月 19 日
<http://www.chnrailway.com/html/20161019/1466561.shtml>
‘China, Japan and S Korea eye multi-billion dollar HSR prize’, “Asia One” 2016. 10. 18
<http://news.asiaone.com/news/business/china-japan-and-s-korea-eye-multi-billion-dollar-hsr->

prize

「高速鉄道受注競争に号砲」『日本経済新聞』2016年12月14日。

- 54) 高速道路開通による経済効果の事例研究として、戴松君「“昆明—バンコク”高速道路開通後における昆明産切花のタイ向け輸出量の急増要因——輸出業者の収益変化の視点から」(『農村研究』第116号, 2013年3月)。
- 55) 《从仇和落马反思“权力任性”》北京青年报电子版 2015年03月17日
http://epaper.yinet.com/html/2015-03/17/content_121856.htm?div=-1
- 56) 《云南官场地震：4名老虎落马 多涉及矿产和土地》新华网 2015年3月19日
http://news.xinhuanet.com/legal/2015-03/19/c_127597927.htm
- 57) 《全国人大环资委原副主任委员白恩培一审被判死缓 不得减刑, 假释》中国经济网 2016年10月9日
http://district.ce.cn/newarea/sddy/201610/09/t20161009_16573963.shtml
- 58) 《大型专题片《永远在路上》：清理白家受贿品 纪委花了十几天》云南网 2016年10月18日
http://www.yunnan.cn/html/2016-10/18/content_4579773.htm
- 59) 《昆明市创新举措狠抓落实 用纪律和规矩管住每个党组织每名党员》云南网 2015年9月22日
http://politics.yunnan.cn/html/2015-09/22/content_3922816.htm