

# 中国都市群政策の動向について

——成渝経済圏を中心に——

程 天 敏\*

## Trends in China's Metropolitan Area Policy: Focusing on the Cheng-Yu Economic Zone

CHENG Tianmin

In 2020, the Chinese government approved the Chengdu-Chongqing (Cheng-Yu) dual-city economic circle. It aims to boost the economy of inner western areas and promote the development of Chengdu and Chongqing. Together with the Bohai Bay, Yangtze River Delta, and the Pearl River Delta, the Cheng-Yu Economic Zone is set up as China's fourth economic zone. There are voices in industries and others expecting the revitalization of the regional economy through the formation of Metropolitan areas, and it is necessary to pay attention to the ongoing structural reforms of inland cities in China. The purpose of this paper is to investigate the progress of urbanization by China's urbanization policy.

キーワード：中国, 重慶, 成都, 西部地域, 都市化, 経済圏

Key Words: China, Chongqing, Chengdu, Western Region, Urbanization, Economic Zone

### 1. はじめに

中国は1978年の改革開放以降、2008年リーマン・ショックまでの30年間、平均約10%の経済成長率で成長してきた。2010年代からは、経済が緩やかながらも持続的な成長を果たし、改革を模索しつつある。改革の一環で、2012年12月に開催された中央経済工作会議では<sup>1)</sup>、「城鎮化」と称される都市化のコンセプトが提唱された。同会議では、「加強和改善宏観調控（マクロ・コントロールの強化と改善）」、「夯實農業基礎（農業基盤の充實）」、「加快調整産業結構（産業構造調整の加速）」、「加強民生保障（国民生活保障の強化）」、「全面深化經濟体制改革（經濟体制改革の全面的な深化）」のほか、「積極穩妥推進城鎮化（都市化を積極的かつ適切、着実に推進する）」といった6つの目標を掲げた（時

\* 中央大学政策文化総合研究所客員研究員

Visiting Research Fellow, The Institute of Policy and Cultural Studies, Chuo University

代金融，2013）。これらの目標に向かってこれまでの都市と農村の格差問題に向けた対策や内需拡大による経済発展が期待される。以降，中国は「都市化」を国家戦略に位置付けて，都市化に関する政策が続々と打ち出され，都市化の推進に取り組んでいる。都市化の目的の一つは，経済発展を続けるための新たな原動力を創出することである。

また，2018年从中国と米国の貿易摩擦がエスカレートしている。中国は米国への貿易依存度が低下に転じた一方，国内消費を強力に喚起していくこととなる。このような変化で，都市化は重点政策の一つとして，その進展は一段と重要性を増してきた。さらに，2020年に米国が中国の華為技術（ファーウェイ）社に対する禁輸措置を強化し，電子機器の部品調達を完全に遮断した。両国の貿易摩擦が激化する中で，中国は第14次の5カ年計画（2021-2025年）で海外の市場や技術への依存を減らす「内循環」方針を打ち出した。内循環とは内需をメインとする経済モデルに切り替えるものである。足元では両国の貿易摩擦により，海外市場への依存度を減らし，中国は都市化を通じた国内市場の成長力の強化に力を入れている。

本稿は，中国が目指す都市化の進展段階を踏まえて，2010年代以降の都市化に係る政策の方向感を探るとともに，打ち出された政策の変遷についての考察も試みる。と同時に，中国における急速に進む都市化の現状を把握しつつ，とりわけ成都市と重慶市を中心とする成渝経済圏について重点的に考察する<sup>2)</sup>。以下，第2章では都市化に関する先行研究をレビューする。第3章では中国の都市化の概要を説明する。第4章では中国の都市群の状態を把握し，とりわけ成渝経済圏の発展を重点的に取り上げる。終章では，成渝経済圏の今後の見通しについてまとめる。

## 2. 先行研究

この数十年，都市化は歴史上前例のない変化を遂げてきた。世界各国の都市化の進展に伴い，都市化の研究にも大きな関心が寄せられている。うち，社会学，都市地理学，経済学といった様々な分野から都市化の問題に関して研究が展開されてきた。1990年代からは，社会や経済に関するものが国や地域を超えて，急速にグローバル化が進んでいる。ポーター（1995，中辻等訳）は，イノベーションがもたらす競争力が都市化を推進する可能性に言及し，当該地域の優位性の決定要因として人材，資本，情報，物的や科学技術インフラ等の要素をピックアップした。同研究は経済成長の原動力として人材，資本，情報，物的や科学技術インフラがその地域の競争力につながることを明らかにした。

都市化と経済成長の連動について多くの研究者に提起された一方，都市化による諸問題についても取り上げられた。1972年国際的民間組織であるローマクラブが公表した「成

長の限界」は、現在のままで人口増大や環境破壊が続けば、諸環境の悪化によって100年以内に地球上の成長は限界に達すると警鐘を鳴らした（Meadows et al., 1972）。また、都市化と居住の問題に取り組む国際的機関であるUN-HABITAT（国際連合人間居住計画、ハビタット）によって、1976年に「第1回国連人間居住会議」がバンクーバーで開催され、急激な都市化により地球環境に負の影響を及ぼす問題について、注意喚起が行われた（UN, 1976）。2015年、ニューヨーク国連本部での「国連持続可能な開発サミット」で採択された「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された持続可能な開発目標（SDGs）では、2030年までに達成すべき17の目標のうち、目標11に包括的で持続可能な都市および人間居住を実現することが盛り込まれている（外務省仮訳, 2015）。言い換えると、包括的な方法で都市計画や管理を実現することが必要である。

都市群の形成により、これからインフラ整備など投資が拡大されると予想されるが、それによる景気浮揚効果は限定的であるか、大きく寄与するものであるか、様々な議論が行われている。一般的に、都市化政策は都市機能を向上するためのインフラ整備による投資拡大、周辺地域については広範囲の輸送網の整備などへの期待が寄せられ、都市化は地域の経済的・社会的発展において重要な役割を果たしていると言える。

中国の都市化政策に関しては、国内外の学者から関心が寄せられている。都市化に伴う変化について、萩原（2019）が中国の都市化政策は膨大な投資機会を内包していることも事実であると指摘した。一方、劉（2013）は都市化による短期的な景気浮揚効果に過度の期待をもつべきではないとの見解も示した。ここ数年、中国では、地方政府にとって、土地使用権譲渡収入は重要な財源となっている。それにより、都市域の拡散が顕著である。加えて、中国が長年にわたって、都市の振興を図る政策を本格的に実行に移すようになり、学界においても都市化政策について多くの研究が行われてきた。屠等（2020）は、都市圏や都市群の建設は、中国の地域経済発展を促進させるための重要な戦略的選択肢となっていると指摘した。都市化は社会の進展において重要な課題であると同時に、内需拡大と産業活性化への重要なきっかけとなっているとも考えられる。これから、中国が都市化政策を着実に実施していくことにより、都市化の進展への影響が大きいと考えられる。

### 3. 中国の都市化の動き

#### 3.1 中央政府による都市化の推進

中国の都市の種類としては直轄市（北京市・上海市・天津市・重慶市）、地級市（例えば四川省綿陽市）、県級市（例えば四川省成都市所管轄の都江堰市）が挙げられる。都市

化率（都市部に住む人口の割合）に関して，国家統計局のデータによれば，中国では2019年時点で60.6%に達したが，国連が発行する世界各国の都市化に関するレポート『World Urbanization Prospects』の2018年改訂版によれば，北米や欧州では2018年時点でそれぞれ82%と74%に達した（UN, 2019）．都市化率に関しては，中国は先進国を大きく下回っているものの，大きなポテンシャルが潜んでいる．

2010年以降，中国は都市化に関わる会議の開催や計画の策定などを行い，目標を掲げている．まず，2013年12月に，改革開放政策を導入してから最初の「中央城鎮化工作会議（中央都市化工作会議）」が開催された．同会議では，都市化の確実な推進にあたって，農業移転人口の都市部市民化推進，都市建設用地利用効率の向上，多様で持続可能な資金確保メカニズムの確立，都市化の配置と形態の最適化，都市建設レベルの向上，都市化の管理強化との6つの方針を示した（中央城鎮化工作会議，2013）．同会議は中央経済工作会議と同じ時期に開催されるが，毎年の年末に開催される重要な会議である中央経済工作会議と並行するかたちで開催されるのは異例であり，都市化が極めて重要度が高い政策となっていることが窺える．さらに，2015年12月，「中央城市工作会議（中央都市工作会議）」が開催され，都市の持続可能な発展などに言及し，都市の発展における重点的な任務を明確にした（新華網，2015）．

### 3.2 新型都市化の推進

2014年，「新型城鎮化」と称される都市化政策が動き始めた．同年3月に「国家新型城鎮化規劃（2014-2020年）」（国家新型都市化計画）が公表され，都市化の構築に対する動きも活発化している．同計画は2020年まで中国の都市化に関わる健全な発展を指導するマクロのかつ戦略的計画である．主に，都市化のレベルと質の着実な改善，都市化枠組みの最適化，都市発展モデルの合理化，調和の取れた快適な都市生活，都市化システムとメカニズムの継続的改善に関する目標を掲げていた．さらに，2016年2月に，「關於深入推進新型城鎮化建設的若干意見（新型都市化建設のさらなる推進に関する若干の意見）」が公表され，より広い範囲で都市化の構築が推し進められた．

以降，新型都市化建設に向けた政策が続々と打ち出された．2016年9月には国務院弁公庁による「關於推動1億非戶籍人口在城市落戶方案的通知（一億の非都市戶籍人口の都市定住を推進する方案）」を公表し，出稼ぎ労働者の都市への転籍を推し進めた．2017年には国務院が「加快推進新型城鎮化建設行動方案（新型都市化建設の推進加速に向けた行動方案）」を承認し，2018年には国家發展改革委員会が「關於實施2018年推進新型城鎮化建設重點任務的通知（2018年における新型都市化建設の推進に向けた重点任務の實施に関する通知）」を公表し，2019年には国家發展改革委員会が「2019年新型城鎮化建設重

点任務（2019年における新型都市化建設の重点任務）」を公表した。2020年には国家發展改革委員会が「2020年新型城鎮化建設和城鄉融合發展重点任務（2020年における新型都市化建設と都市・農村融合的發展の重点任務）」を公表した。

ここでは、2014年に公表された「国家新型都市化計画（2014-2020年）」の関連事項を紹介する。同計画は2020年まで4分野において目標を設定することにした（表1）。それによれば、都市化レベルの分野において、「常住人口城鎮化率」（常住人口の都市化率、総人口に占める都市常住者の比率のこと）を2012年の52.6%から2020年までに約60%、「戸籍人口城鎮化率」（戸籍人口の都市化率、総人口に占める都市戸籍者の比率）を2012年の35.3%から2020年までに45%に引き上げることを目標に掲げていた。国家統計局（2018）によると、都市部の人口比率は改革開放政策の始まった1978年のわずか17.9%から、2000年に36.2%に上昇し、年平均0.8ポイント増加したが、2000年以降、年平均1.3ポイント増加した。付け加えると、中国の都市化率は2011年に初めて50%を突破し、都市と農村の構造に大きな変化が生じた。

また、国家發展改革委員会は2016年から新型都市化レポートを上梓した。そのレポートによると、1978年から2014年にかけて、都市部の常住人口は1億7,000万人から7億5,000万人に増加し、常住人口の都市化率は毎年約1ポイント上がり、都市の数は193から653に増え、市街地の面積は1981年の7,000平方キロメートルから2015年の49,000平方キロメートルに増えた（国家發展改革委員会、2016）。さらに、2016年には、都市の常住人口が新たに約1,600万人増え、常住人口の都市化率（57.35%）と戸籍人口の都市化率（41.2%）が対前年比でそれぞれ1.25ポイントと1.3ポイント増加した（国家發展改革委員会、2017）。このほか、2017年1月に、國務院が公表した「国家人口發展規劃（2016-2030）」（国家人口發展計画（2016-2030年））によると、全国総人口が2030年に14.5億人と予想し、常住人口の都市化率を2030年までに70.0%に引き上げることを目標に掲げていた（國務院、2017）。なお、国家統計局（2020）によると、2019年末の時点で、中国の総人口はすでに14億5万人となり、うち、都市部の常住人口数は8億4,843万人に上り、総人口に占める常住人口の都市化率は60.60%と、前年比1.02ポイント上昇。総人口に占める戸籍人口の都市化率は44.38%と、前年比1.01ポイント上昇した。上述のように、国家新型都市化計画（2014-2020年）が掲げた常住人口の都市化率と戸籍人口の都市化率における2020年の目標は60%と45%であったが、常住人口の都市化率の目標に関しては2019年の時点で達成した。戸籍人口の都市化率も目標設定した45%に近づいており、それは2020年の時点で目標を達成する可能性が十分あるものと考えられる。先進国の都市化率の増加ペースは沈静化したが見え、中国の都市化は依然として比較的速いスピードで進んでいる。

表 1 国家新型都市化計画（2014-2020 年）における主たる目標

指 標		2012 年	2020 年
都市化 レベル	常住人口の都市化率（％）	52.6	約 60
	戸籍人口の都市化率（％）	35.3	約 45
基礎的公 共サービ ス	農村部出稼ぎ労働者同行子女の義務教育普及率（％）	N/A	99 以上
	都市部失業者・農村部出稼ぎ労働者・新規雇用労働力の無料基礎的職業技能訓練カバー率（％）	N/A	95 以上
	都市部の常住人口の基本年金保険カバー率（％）	66.9	90 以上
	都市部の常住人口の基本医療保険カバー率（％）	95	98
	都市部の常住人口の中低所得層向け住宅カバー率（％）	12.5	23 以上
インフラ 整備	100 万人以上の都市の公共交通の輸送分担率（％） （2012 年発表のデータが 2011 年のデータである）	45	60
	都市の公共上水道普及率（％）	81.7	90
	都市の汚水処理率（％）	87.3	95
	都市の生活系ごみ無害化処理率（％）	84.8	95
	都市の家庭ブロードバンド接続処理能力（Mbps）	4	50 以上
	都市のコミュニティー総合サービス施設カバー率（％）	72.5	100
資源・ 環境	市民 1 人当たりの建設用地面積（m <sup>2</sup> ）	N/A	100 以下
	都市の再生可能エネルギー利用シェア（％）	8.7	13
	都市の建築物の新築に占めるグリーンビルディングのシェア（％）	2	50
	都市の建設済区域の緑被率（％）	35.7	38.9
	空気質が国家基準を満たした地級レベル以上の都市のシェア（％）	40.9	60

出所：国務院（2014）の「專欄 1 新型城镇化主要目標」より筆者作成

次に、国家新型都市化計画（2014-2020 年）では基礎的公共サービスの分野において、農村部出稼ぎ労働者同行子女の義務教育普及率、都市部失業者・農村部出稼ぎ労働者・新規雇用労働力の無料基礎的職業技能訓練カバー率、都市部の常住人口の基本年金保険カバー率や基本医療保険カバー率について、いずれも 90%以上という目標を設定していた。

さらに、インフラ整備の分野において、都市の公共上水道普及率、汚水処理率、生活系ごみ無害化処理率がともに 90%ないしそれ以上という目標を設定していた。

そのほか、資源・環境の分野において、とりわけ都市の建築物の新築に占めるグリーンビルディングのシェアが 2012 年の 2%から 2020 年までに 50%と比較的高い目標設定をしていたのである。

## 4. 中国の都市群

### 4.1 三大都市群の概況

#### 4.1.1 対象都市

ここ数年、中国の都市群において各都市の連携・協働が進んでいる。大きな都市群としては、北京市や天津市を中心とする「京津冀」（北京市・天津市・河北省）、上海市を中心とする「長三角」（長江デルタ）、広東省（粵）、香港特別行政区（港）、マカオ特別行政区（澳）によって構成された「粵港澳大湾区」（広東・香港・マカオ・グレーターベイエリア、以下グレーターベイエリア）の3つが挙げられる。

三大都市群の対象都市は表2で示す。うち、2015年4月、中央政治局会議で、北京市、天津市、河北省を中心とした一体的な発展を目指す計画「京津冀協同発展規劃綱要（京津冀協同発展計画綱要）」を採択した後、北京市、天津市、河北省協同発展は国家戦略へと格上げされた（新京報、2015）。2019年2月、中国共産党中央委員会と国務院は広東省、香港特別行政区、マカオ特別行政区の一体化された発展を目指す計画「粵港澳大湾区發展規劃綱要（粵港澳大湾区發展計画綱要）」を発表した（中国共産党中央委員会・国務院、2019a）。2019年12月、中国共産党中央委員会と国務院は上海市、江蘇省、浙江省、安徽省の一体化された発展を目指す計画「長江三角洲区域一体化發展規劃綱要（長江デルタ地域一体化發展計画綱要）」を正式に発表した（中国共産党中央委員会・国務院、2019b）。「長江デルタ地域一体化發展」は、すでに国家戦略に格上げされた。

表2 三大都市群の対象都市

都市群	都市名	中核都市
京津冀	北京市、天津市、河北省の保定市、廊坊市、唐山市、石家庄市、邯鄲市、秦皇島市、張家口市、承德市、滄州市、邢台市、衡水市、定州市、辛集市	北京市、天津市
長江デルタ	上海市、江蘇省の南京市、無錫市、常州市、蘇州市、南通市、塩城市、揚州市、鎮江市、泰州市、浙江省の杭州市、寧波市、温州市、嘉興市、湖州市、紹興市、金華市、舟山市、台州市、安徽省の合肥市、蕪湖市、馬鞍山市、銅陵市、安慶市、滁州市、池州市、宣城市	上海市
グレーターベイエリア	香港特別行政区、マカオ特別行政区、広東省の広州市、仏山市、肇慶市、深圳市、東莞市、惠州市、珠海市、中山市、江門市	香港特別行政区、マカオ特別行政区、広州市、深圳市

出所：「京津冀協同発展計画綱要」、「長江デルタ地域一体化發展計画綱要」、「粵港澳大湾区發展計画綱要」により筆者作成

## 4.1.2 数値情報

表 3 は三大都市群の数値情報を取り上げる，以下で逐次に紹介する。

## (1) 長江デルタ

1983 年 1 月，長江デルタ地域は「関于建立長江三角洲経済開発区的初步設想（長江デルタ経済開発区の設立に関する初步的構想）」に基づき，上海市を中心に経済開発区の建設を構想した。2010 年 5 月，「長江三角洲地区区域规划（長江デルタ地区区域計画）」では，上海市のほか，江蘇省，浙江省の全域を対象地域とした。2019 年 12 月，「長江デルタ地域一体化発展計画綱要」では，対象範囲をさらに安徽省まで拡大した。20 世紀 80 年代初頭から始動したこの地域の一体的な発展は間もなく 40 年を迎える。

現在，長江デルタ都市群の面積は 35.8 万平方キロメートルとなる。うち，中心地域は 27 都市に達し，上海市に加え，江蘇省の南京市，無錫市，常州市，蘇州市，南通市，塩城市，揚州市，鎮江市，泰州市の 9 都市，浙江省の杭州市，寧波市，温州市，嘉興市，湖州市，紹興市，金華市，舟山市，台州市の 9 都市，安徽省の合肥市，蕪湖市，馬鞍山市，銅陵市，安慶市，滁州市，池州市，宣城市の 8 都市で，面積は 22.5 万平方キロメートルを有する。長江デルタにおいて，常住人口は 2.27 億人で，総人口の 16.9% を占める。うち，上海市の常住人口は 2,400 万人を超えており，この地域で唯一 2,000 万人を超えた都市である。長江デルタ地域の 2019 年の GDP は 23 兆 7,253 億元に上り，全国 GDP の 23.9% を占める。GDP 成長率は対前年比 6.4% 増となり，全国の 6.1% を 0.3 ポイント上回った。

長江デルタ地域はすでに十数年前から，ハイレベルな発展を目指している。2008 年 9 月，「国務院関于進一步推進長江三角洲地区改革開放和经济社会發展的指導意見（長江デ

表 3 三大都市群の数値情報

都市群	地 域	面積 (万平方キ ロメー トル)	全土に占 める比率 (%)	常住人口 (億人)	全国に占 める比率 (%)	2019 年 GDP (兆元)	対前年比	全国に占 める比率 (%)
長江デル タ	上海市，江蘇 省，浙江省， 安徽省全域	35.8	3.7	2.27	16.9	23.72	6.4	23.9
珠江デル タ	珠江デルタ 9 都市	5.5	0.6	0.64	4.5	8.69	6.4	8.7
京津冀	北京市，天津 市，河北省の 13 都市	21.8	2.2	1.12	7.8	8.45	6.1	8.5

出所：各統計資料により筆者作成



ルタ地域の改革開放と経済社会発展のさらなる推進に関する国務院の指導意見）」が公表された。この文書は同地域を、アジア・太平洋地域における重要な国際ゲートウェイ、世界で重要な先端製造業拠点と、比較的高い国際的な競争力を確保する世界レベルの都市群として育成させていく目標を掲げた（国務院、2008）。この文書の公表は、長江デルタ地域の良質で急速な発展の実現を促すものであった。

現在、長江デルタ都市群は先端製造業集積地を目指すとともに、電子情報、生物医学、航空宇宙、先端装備、新素材、新エネ・省エネ、自動車、グリーンケミカル、繊維・アパレル、スマート家電の10の分野に焦点を当て、国家レベルの新興産業基地を構築し、いくつかの世界的な製造業の集積地を形成する。

## （2）珠江デルタ

珠江デルタ都市群の対象地域は広東省の広州市、仏山市、肇慶市、深圳市、東莞市、惠州市、珠海市、中山市、江門市の9都市をカバーする。面積は5.53万平方キロメートル、全土の0.6%を占める。9都市の常住人口は6,000万人を超え、総人口の4.5%を占める。2019年のGDPは8兆6,899億元で全国99.94兆元の8.7%を占め、対前年比6.4%増となった。

1994年10月、珠江デルタ経済圏の建設が提案され、当初から、上述の9都市で構成されていた。さらに、既述したように、2019年に中国共産党中央委員会・国務院が「粵港澳大湾区発展計画綱要」を公表し、この9都市に加え、香港特別行政区とマカオ特別行政区によって構成され、活気に満ちた世界レベルの都市群と国際的に一流のベイエリアを形成するとの目標を掲げた。現在、ニューヨーク、サンフランシスコ、東京湾が世界3大ベイエリアとして数えられるが、グレーターベイエリアがそれに匹敵するベイエリアとなりつつある。中国社会科学院財経戦略研究院とUN-HABITATが共同で「世界都市競争力レポート：2018-2019」を公表した。同レポートでは、ベイエリアの競争力に関して、サンフランシスコ、東京湾、ニューヨーク、広東・香港・マカオグレーターベイエリアの4つの主要なベイエリアの経済競争力のスコアは、それぞれ0.924、0.896、0.754、0.591と示し、グレーターベイエリアと世界の3つの主要なベイエリアとの間に一定のギャップがあるものの、そのギャップが縮小する傾向にあることと指摘した（倪等、2020）。

グレーターベイエリアが始動したのは2018年からである。代表される動きは2018年10月24日に開通した「港珠澳大橋（香港・珠海・マカオ大橋）」である。これは広東省珠海市と香港特別行政区、マカオ特別行政区をつなぐ総延長約55キロメートル、幅33.1メートルの世界最長の海上橋（一部海底トンネルを含む）であり、開通するまでは約4、5時間を所要したものが、珠海市から香港特別行政区まで車で1時間以内と大幅な短縮を実現した。同大橋の開通により、広東省と香港特別行政区・マカオ特別行政区との経済連

携や人的往来が一段と促進することとなる。

### (3) 京津冀

京津冀都市群の対象地域は北京市、天津市、河北省の保定市、廊坊市、唐山市、石家庄市、邯鄲市、秦皇島市、張家口市、承德市、滄州市、邢台市、衡水市、定州市、辛集市の13都市をカバーする。面積は21.8万平方キロメートルで、全土の2.2%を占める。

常住人口は1.12億人で、総人口の7.8%を占める。うち、北京市と天津市はそれぞれ2,000万人と1,000万人を超えている。2019年のGDPは8兆4,580億元に上り、全国の6.1%を占める。GDP成長率対前年比6.1%増となり、全国平均と同様である。その中で、北京市、天津市、河北省はそれぞれ3兆5,371億元、1兆4,104億元、3兆5,104億元、対前年比それぞれ6.1%、4.8%、6.8%増となった。

2019年の都市化率は66.7%で、対前年比0.8ポイント増となった。北京市、天津市、河北省の都市化率はそれぞれ86.6%、83.5%、57.6%で、対前年比それぞれ0.1ポイント、0.4ポイント、1.2ポイント上昇した。

2015年4月に採択された「京津冀協同発展計画綱要」において、京津冀協同発展は中国の重要な国家戦略に位置付けられている。その計画は北京市、天津市、河北省の一体的な発展と、北京市にある首都機能として必要のないものをそれ以外の地域に分散することを目指している。最終的な目標は世界レベルの都市群を構築することである。

## 4.2 成渝経済圏

### 4.2.1 政策立案

重慶市と成都市は西部地域に位置する近接した二大都市である<sup>3)</sup>。2000年から国務院が「西部開発指導小組（グループ）」を新設して、西部地域の経済発展を促進する国家プロジェクト「西部大開発」計画をスタートさせた。2010年、中国政府は重慶市と成都市の一体的な経済発展を目指す「成渝经济区」開発計画の策定を進めていた。

2011年5月に、西部大開発の一環として、国務院は「成渝经济区区域规划（成渝经济区区域計画）」を承認した（国務院、2011）。これは中国が西部大開発の実施レベルを一層高め、東部地域と西部地域のバランスの取れた発展を図るための措置の一つでもある（国家発展改革委員会、2011）。同計画によると、成渝经济区には、四川省の成都市、徳陽市、綿陽市、眉山市、資陽市、遂寧市、樂山市、雅安市、自貢市、瀘州市、内江市、南充市、宜賓市、達州市、広安市15市と、重慶市の万州、涪陵、渝中、大渡口、江北、沙坪壩、九龍坡、南岸、北碚、万盛、渝北、巴南、長寿、江津、合川、永川、南川、双橋、綦江、潼南、銅梁、大足、榮昌、璧山、梁平、豊都、墊江、忠県、開州、雲陽、石柱31区県が含まれる。なお、光明日報（2020a）の記載データによれば、成渝都市群の面積は18.5万

平方キロメートルで全土の1.9%、常住人口は9,500万人で全国の7.2%、2018年のGDPは5兆7,200億円で全国の6.4%を占めた。成渝都市群の2014年のGDPは全国の5.5%を占めたが、GDPに占める割合は拡大する一方である（四川日報、2020）。他方、都市化率については2010年の46.3%から2018年の53.8%と西南地域において最も高いが、珠江デルタ、長江デルタ、京津冀よりもそれぞれ31.5ポイント、14.8ポイント、11.6ポイントを下回った（光明日報、2020a）。

2016年3月に、国务院の常務会議では「成渝城市群發展規劃（成渝都市群發展計画）」を可決した（国务院、2016）。重慶市と成都市の両都市群の構築により、中国西南西北につながる地域特性を生かし、「一带一路（中国が推進する巨大経済圏構想）」や「長江経済ベルト（長江流域に位置する省市がカバーする経済圏）」などの重要な戦略と連動し、中西部地域の迅速な發展などを図ることとされている（国家發展改革委員会・住房城鄉建設部、2016）。同計画の公表は、重慶市と成都市の経済一体化にとっては、大きな一歩を踏み出すことになる。

2019年3月、国家發展改革委員会（2019a）が制定した「2019年における新型都市化建設の重点任務」では、京津冀協同發展、長江デルタ地域一体的な發展、グレートベイエリア建設を加速すると明記したうえ、成渝都市群の質の高い開発をサポートし、新しい重要な成長拠点として育成し、形成することを明文化した。

2020年1月に、中央財經委員会第6回会議では、「成渝地区双城經濟圏（成渝地区ダブルシティ經濟圏）」を承認した。同会議においては、成渝地区ダブルシティ經濟圏の構築などの課題を取り上げ、「推動成渝地区双城經濟圏建設、在西部形成高質量發展の重要增長極（成渝地区ダブルシティ經濟圏の建設を推し進め、西部で質の高い發展を実現するための重要な成長拠点）」に位置付けようとしている（央視網、2020）。すなわち、成渝地区ダブルシティ經濟圏を中国西部の質の高い發展のための重要なグロス・ポールと定めたのである。今後、重慶市と成都市の両都市を中心に、内陸開放のプラットフォーム形成を目指そうとしている。

#### 4.2.2 都市力の向上

重慶市と成都市は、この十数年目覚ましい發展を遂げ、国内外から注目を集めている。アメリカの研究機関であるMilken Instituteは独自の軸で「2018中国ベスト・パフォーマンス都市」と題する中国都市のランキングをまとめた。「Rank: First- and Second-tier Cities（1級都市と2級都市<sup>4)</sup>ランキング）」の上位10都市は、1位が広東省深圳市、以下重慶市、天津市、河南省鄭州市、貴州省貴陽市、吉林省長春市、四川省成都市、安徽省合肥市、陝西省西安市、浙江省杭州市の順となったことが明らかになった（Lin and Wong, 2018, p. 3）。重慶市と成都市がいずれもトップ10にランク入りした。

さらに、同機関は 2019 年にも「2019 中国ベスト・パフォーマンス都市」と題する中国の 200 以上の都市のランキングを公表し、上位 10 都市は 1 位が四川省成都市、以下広東省深圳市、北京市、甘肅省蘭州市、河南省鄭州市、陝西省西安市、貴州省貴陽市、吉林省長春市、湖北省武漢市、福建省廈門市の順となったことが明らかになった (Wong, et. al., 2019, p. 23)。2018 年の 1 位は昨今世界から広く注目を集めてきた深圳市であったが、2019 年に成都市が、深圳市を抜いてトップに躍り出た。

このほか、2020 年に第一財經・新一線城市研究所 (2020) が取り上げた都市の 5 の指数に基づくランキングの、「2020 城市商業魅力排行榜」(2020 都市商業の魅力度ランキング) のリストで、ランキング入りした 15 の新 1 級都市において成都市は 100.00 点で 1 位、重慶市は 88.74 点で 2 位になり、両都市が新 1 級都市において強い存在感を示した。ちなみに、4 つの 1 級都市は「北京市 (174.45 点)」、「上海市 (157.10 点)」、「広州市 (123.22 点)」、「深圳市 (118.33 点)」となった。総合的なランキングでは、成都市と重慶市の得点が第 5 位と第 6 位になった。

#### 4.2.3 輸送アクセスの利便性向上

現在、成都是中国における国際輸送の中枢としての地位も顕著になる一方である。同市の双流国際空港の規模は北京、上海、広州に次ぐ大型空港で、2019 年における国際航空輸送の旅客数は 673 万 8,000 人、2020 年 5 月末時点で 128 の国際・地域路線がアジア、ヨーロッパ、アメリカ、アフリカ、オセアニア 5 大州に輸送サービスを展開している (成都双流国際空港, 2020)。ターミナル面積が 71 万平方メートルとなる成都天府国際空港は 2016 年から建設が始まり、2021 年 7 月に開港する予定である (華西都市報, 2020)。成都市は北京市、上海市に次ぎ、2 つの国際空港を有する 3 番目の都市となる。同空港の供用開始により、同市が西部地域のハブ空港の地位を確たるものにしていくこととなり、それは国際空港都市として発展するためにも不可欠である。

また、成都市はヨーロッパへの輸送を展開する西部地域の鉄道輸送集積地でもある。中国日報 (2019) の報道によれば、中国と欧州をつなぐ国際貨物列車「中欧班列」の成都発の便数は 2013 年の 31 便から 2018 年末の 1591 便までに急増し、これは国内における中欧班列の運行総本数の 4 分の 1 を占め、3 年連続で国内トップシェアを確保した。同市が国内における中欧班列の運行本数が最も多いほか、カバーの範囲が最も広く、定時制が最も優れていることも伝えた。同市は中欧班列を通じて、ユーラシア大陸をカバーし、世界をつなぐサプライチェーン、バリューチェーン、産業チェーンを備えた産業拠点の集積地にも寄与しようとしている。

成都市に加え、重慶市の国際貨物輸送アクセスの利便性も確実に向上している。2019 年末まで、重慶、成都発の中欧班列の年間の運行本数はいずれも 1,500 本以上超えており、

これは国内における中欧班列の運行総本数の3分の1を超えた（光明日報，2020b）。重慶市と成都市を起点とする中欧班列の影響力は年々増加している。成渝経済圏は中欧班列を通じて西向きの陸路輸送手段を確保してきたが、南向きの輸送手段の開通を促進している。2019年8月、国家發展改革委員会（2019b）が公表した「西部陸海新通道総体規画（西部陸海新ルート総体計画）」によって、重慶、成都がハブ港としての働きを任ていることがはっきりした。これにより、重慶、成都が西部陸海新ルートの建設にも積極的に融けこみ、陸海通路としての機能も十分に発揮していることがわかる。

このほか、新華網（2020）の報道によれば、2020年5月25日時点での成都発着の中欧班列の便数は、出発が312と、対前年比で驚くべき70ポイントの大幅増となったが、復路が402で、対前年比15ポイント増となった。COVID-19により国際輸送に支障をきたしているにもかかわらず、往復路の便数は対前年比とともに増加したことがわかる。

#### 4.2.4 地域での連携強化

重慶市と四川省の連携が強化されている。2018年6月、重慶市と四川省は「深化川渝合作深入推動長江經濟帶發展行動計劃（2018-2022年）」を合意した。それは主に重慶市と四川省における環境保全、交通インフラ相互接続といった8つの分野での協力による長江デルタ経済ベルトのさらなる発展を促すものとされている（新華社，2018）。

2015年12月には成都—重慶高速鉄道が開通されることにより、成都から重慶までの運行時間が2時間から1.5時間に短縮され、両都市の連携は一段と強まった。成都・重慶都市間に「1時間経済圏」を形成する一環として、両都市をつなぐ第3の高速鉄道である「成渝中線」の整備を計画している（人民網，2020）。このルートが開通したら重慶市と成都市の移動時間は1時間以内となる。さらに、成渝地区ダブルシティ経済圏の推進に力を入れる重要な施策として、2022年までに重慶市と四川省の間に16の高速道路が完成する計画を打ち出した。こうした交通網の形成は、成渝地区ダブルシティ経済圏における経済活動の連携の根幹に流れる力強い原動力になると考えられる。

成渝地区ダブルシティ経済圏が承認されてから、両地域における関連事案への協力が相次いで公表された。2020年4月に、両政府および管轄機関が多くの分野において協定を締結した。重慶日報（2020a）は、成渝地区ダブルシティ経済圏の建設を推進する取り組みの一環として、重慶市と四川省が「清潔低炭（クリーンかつ低炭素）、経済高効（経済効率高く）、安全可靠（安全かつ信頼できる）」に向けて協力し合い、両地域におけるエネルギーの分野に一体化する動きが活発化していると報じた。重慶市人民政府（2020）によれば、重慶市の两江新区と四川省の天府新区が協定を締結し、「加強規划戰略協同（戰略協力計画の強化）、探索内陸開放新模式（内陸開放の新たなモデルの模索）、推進交通互通（交通ネットワーク相互接続の推進）、推進産業連動發展（産業連携發展の推進）、助

力西部科学城建設（西部科学シティ建設の助力）、深化多領域改革創新合作（多分野にわたる改革およびイノベーション協力の深化）、建立両地合作机制（両地域協力メカニズムの構築）」などの7つの分野で協力を進めていくことについて一致した。このほか、重慶日報（2020b）は、重慶市交通局と四川省交通運輸庁が成渝地区ダブルシティ経済圏における運輸サービスの一体的な発展に向けて、両機関が「成渝地区双城経済圏運輸服務一体化發展合作備忘録（成渝地区ダブルシティ経済圏運輸サービス一体化發展協力備忘録）」に合意したと報じた。成渝地区ダブルシティ経済圏の構築が進行するにつれ、両都市の連携がさらに強まることが予想される。

## 5. ま と め

本稿は中国の都市群政策を取り上げてきたが、成渝経済圏は今後中国の西部地域において重要な経済センターとなる見通しである。うち、重慶市は1992年10月上海浦東新区、2006年5月天津濱海新区に続き、2010年5月に重慶両江新区が内陸部として初の国家級開発区の認定を受けた。その後、重慶市の経済発展の勢いは増し、中国の都市でも群を抜いて高い成長率で推移していた。重慶市は自動車産業、電子関連産業といった工業が集積し、長江沿いに位置して貨物を運ぶための港湾を有している。対して、成都市は比較的多くの教育機関が集積し、研究開発における人材を確保しやすい。重慶市が山に囲まれ、地形的な条件という制約があるのに対し、成都市は周辺に豊富な土地資源を有し、工業用地も比較的確保しやすい。重慶と成都は産業領域において相互補完関係が強いことから、今後、両都市による連携がさらに密になるとも考えられる。

前述のように、現在、成渝地区ダブルシティ経済圏の建設が進められ、中国ではこれを西部で質の高い発展を実現するための重要な成長拠点に位置付けようとしている。成渝地区ダブルシティ経済圏は、環渤海経済圏（北京市、天津市、河北省、山東半島、遼寧省中南部）、長江デルタ経済圏（上海市、江蘇省、浙江省、安徽省）および珠江デルタ経済圏（広東省の広州市、仏山市、肇慶市、深圳市、東莞市、惠州市、珠海市、中山市、江門市の9つの都市）と合わせ、中国第4の経済圏が現れる可能性を秘めている。今後成渝経済圏は西部地域で発展を加速するエンジンとして、経済的影響力をますます高めていくと考えられる。本稿が中国の都市化発展の一助となることを願い、西部地域のさらなる発展に寄与していくことが期待される。

## 付記

本稿は中国西南政法大学国際陸海貿易新通道研究院の助成を受けている。

## 注

- 1) 毎年の年末に開催される当年の経済情勢の回顧と翌年の総合経済対策の決定を行う会議である。
- 2) 「成」は成都市, 「渝」は重慶市である。
- 3) 西部地域とは, 直轄市である重慶市のほか, 雲南省, 甘粛省, 貴州省, 四川省, 青海省, 陝西省の6つの省, 内モンゴル自治区, 広西チワン族自治区, 新疆ウイグル自治区, チベット自治区, 寧夏回族自治区の5自治区, 計12省・直轄市・自治区を指す。
- 4) 中国では, 1級都市や2級都市などの区分に関しては明確に定義していないが, 一般的に北京市, 上海市, 広東省の広州市と深圳市の4つの都市が1級と言われており, そのほかの都市を新1級, 2級, 3級, 4級といった級数に分けている。

## 参考文献

- 外務省仮訳 (2015) 「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」外務省, 1-37頁。 <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/000101402.pdf> (2021年2月18日閲覧)
- 萩原陽子 (2019) 「米中摩擦激化で重要度を増す中国の都市化の進展」『経済レビュー』2019年1号, 1-8頁。
- ポーター, M. E. (1995) 土岐坤・中辻萬治・服部照夫訳『新訂 競争の戦略』ダイヤモンド社 (Porter, M. E. 1980, *Competitive Strategy*, New York, The Free Press.)
- 劉家敏 (2013) 「中国が目指す「都市化」とは何か—都市化政策の経済効果を考える—」『みずほリサーチ』, 8-9頁。
- Lin, Michael C.Y., and Wong, Perry. (2018) *China 2018 Best-Performing Cities: The Nation's Most Successful Economies*. Milken Institute. pp. 1-52. <https://milkeninstitute.org/sites/default/files/reports-pdf/BPCC-China.pdf> (18 FEB. 2021)
- Meadows, Donella H., Meadows, Dennis L., Randers, Jørgen., and Behrens, William W. (1972): *The Limits to Growth: A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*, A Potomac Associates Book, New York.
- UN (1976): *Report of Habitat: United Nations Conference on Human Settlements*. United Nations, New York.
- UN (2019): *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*. United Nations, New York. pp. 1-126. <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Report.pdf> (18 FEB. 2021)
- Wong, Perry., Lin, Michael C.Y., and Jackson, Jessica. (2019) *China 2019 Best-Performing Cities: The Nation's Most Successful Economies*. Milken Institute. pp. 1-62. [https://www.bauer.uh.edu/learnin\\_gabroad/documents/2019/china/Milken-Institute-Best-Performing-Cities-China-2019-English.pdf](https://www.bauer.uh.edu/learnin_gabroad/documents/2019/china/Milken-Institute-Best-Performing-Cities-China-2019-English.pdf) (18 FEB. 2021)
- 重慶市人民政府 (2020) 「重慶两江新区与四川天府新区簽署戰略合作協議 七方面携手合作 共同打造内陸開放門戶」重慶日報 2020年4月24日。 [http://www.cq.gov.cn/zwxx/jrcq/202004/t20200424\\_7166729.html](http://www.cq.gov.cn/zwxx/jrcq/202004/t20200424_7166729.html) (2021年2月18日閲覧)
- 重慶日報 (2020a) 「“川渝能源一体化” 加快推進」2020年4月6日。 [https://epaper.cqrb.cn/html/cqrb/2020-04/06/001/content\\_257666.htm](https://epaper.cqrb.cn/html/cqrb/2020-04/06/001/content_257666.htm) (2021年2月18日閲覧)
- 重慶日報 (2020b) 「成渝地区双城經濟圈 運輸服務一体化發展按下“快進鍵”」2020年4月25日。 [https://www.cqrb.cn/content/2020-04/25/content\\_244797.htm](https://www.cqrb.cn/content/2020-04/25/content_244797.htm) (2021年2月18日閲覧)

- 成都双流國際空港 (2020)「成都双流國際空港簡介」成都双流國際空港。 <http://www.cdairport.com/about.aspx?t=39> (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 第一財經·新一線城市研究所 (2020)「2020 城市商業魅力排行榜：合肥， 佛山晉昇新一線」第一財經 2020 年 6 月 1 日。
- 國務院 (2008)「關於進一步推進長江三角洲地區改革開放和經濟社會發展的指導意見」中國政府網 2008 年 9 月 7 日。 [http://www.gov.cn/zwgk/2008-09/16/content\\_1096217.htm](http://www.gov.cn/zwgk/2008-09/16/content_1096217.htm) (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 國務院 (2011)「國家發展改革委關於印發成渝經濟區區域規劃的通知」國家發展改革委員會 2011 年 5 月 30 日。 [https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/ghwb/201106/t20110602\\_962116.html](https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/ghwb/201106/t20110602_962116.html) (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 國務院 (2014)『國家新型城鎮化規劃 (2014-2020 年)』中國政府網 2014 年 3 月 16 日。 [http://www.gov.cn/zhengce/2014-03/16/content\\_2640075.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2014-03/16/content_2640075.htm) (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 國務院 (2016)「打造區域發展重要增長極—解讀國務院常務會議通過《成渝城市群發展規劃》」中國政府網 2016 年 3 月 30 日。 [http://www.gov.cn/zhengce/2016-03/30/content\\_5059929.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2016-03/30/content_5059929.htm) (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 國務院 (2017)「國務院印發《國家人口發展規劃 (2016-2030)》」『城市規劃通訊』2017 年 3 号, 5-6 頁。
- 國家發展改革委員會 (2011)「國家出台成渝經濟區區域規劃」『中國工程諮詢』2011 年 6 号, 80 頁。
- 國家發展改革委員會 (2016)「國家發展改革委 住房城鄉建設部關於印發成渝城市群規劃的通知」國家發展改革委員會·住房城鄉建設部 2016 年 4 月 27 日。 [https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/ghwb/201605/t20160504\\_962182.html](https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/ghwb/201605/t20160504_962182.html) (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 國家發展改革委員會 (2016)『國家新型城鎮化報告 2015』(徐紹史主編·胡祖才副主編)北京：中國計劃出版社。
- 國家發展改革委員會 (2017)『國家新型城鎮化報告 2016』(何立峰主編·胡祖才·陳旭·鄭新立副主編)北京：中國計劃出版社。
- 國家發展改革委員會 (2019a)「2019 年新型城鎮化建設重點任務」中國政府網 2019 年 3 月 31 日。 [http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/08/content\\_5380457.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/08/content_5380457.htm) (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 國家發展改革委員會 (2019b)「西部陸海新通道總體規劃」2019 年 8 月 2 日。 <https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/ghwb/201908/W020190905497971758888.pdf> (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 國家統計局 (2018)「統籌人口發展戰略 實現人口均衡發展—改革開放 40 年經濟社會發展成就系列報告之二十一」2018 年 9 月 18 日。 [http://www.stats.gov.cn/zjtj/ztfx/ggkf40n/201809/t20180918\\_1623598.html](http://www.stats.gov.cn/zjtj/ztfx/ggkf40n/201809/t20180918_1623598.html) (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 國家統計局 (2020)「中華人民共和國 2019 年國民經濟和社會發展統計公報」2020 年 2 月 28 日。 [http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202002/t20200228\\_1728913.html](http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202002/t20200228_1728913.html) (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 華西都市報 (2020)「天府國際機場預計明年 7 月投用 航線如何分？」人民網 2020 年 5 月 24 日。 <http://sc.people.com.cn/n2/2020/0524/c345460-34038462.html> (2021 年 2 月 18 日閱覽)
- 光明日報 (2020a)「數捫說·成渝城市群」2020 年 1 月 13 日。
- 光明日報 (2020b)「在西部形成高質量發展的重要增長極 川渝共建成渝地區雙城經濟圈」2020 年 3 月 26 日。
- 倪鵬飛等 (2020)中國社會科學院財經戰略研究院·連合國人類住區規劃署連合課題組『全球城市競爭力報告 2018-2019：全球產業鏈：塑造群網化城市星球』北京：中國社會科學出版社。
- 人民網 (2020)「成渝中線高鐵有望年內開建 構建“1 小時”交通圈」2020 年 7 月 2 日。 <http://cq.people.com.cn/n2/2020/0702/c365401-34129579.html> (2021 年 2 月 18 日閱覽)



- 四川日報（2020）「双城經濟圈 成渝新期待」2020年1月4日。
- 時代金融（2013）「2012中央經濟工作會議：六大經濟方略定調 2013年政策走向」『時代金融』2013年1号，36-38頁。
- 屠啓宇等（2020）『國際城市發展報告 2020：城市的基石—都市圈与城市群引領新動力』北京：社会科学文献出版社。
- 新京報（2015）「京津冀協同發展規劃綱要獲通過」人民網 2015年5月1日。 <http://politics.people.com.cn/n/2015/0501/c1001-26935006.html>（2021年2月18日閲覽）
- 新華社（2018）「川渝八方面加強合作 深入推動長江經濟帶發展」中國政府網 2018年6月8日。 [http://www.gov.cn/xinwen/2018-06/08/content\\_5297082.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2018-06/08/content_5297082.htm)（2021年2月18日閲覽）
- 新華網（2015）「中央城市工作會議在北京舉行」2015年12月22日。 [http://www.xinhuanet.com/politics/2015-12/22/c\\_1117545528.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2015-12/22/c_1117545528.htm)（2021年2月18日閲覽）
- 新華網（2020）「中欧班列（成都）疫中運量逆勢增長之“旅”」2020年6月1日。 [http://www.xinhuanet.com/energy/2020-06/01/c\\_1126059731.htm](http://www.xinhuanet.com/energy/2020-06/01/c_1126059731.htm)（2021年2月18日閲覽）
- 央視網（2020）「打造西部高質量發展的重要增長極」2020年1月5日。 <http://news.cctv.com/2020/01/05/ARTIfkV8SvJkI52vX3mbW2C7200105.shtml>（2021年2月18日閲覽）
- 中國共產黨中央委員會・國務院（2019a）「粵港澳大湾区發展規劃綱要」中國政府網 2019年2月18日。 [http://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content\\_5370836.htm](http://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5370836.htm)（2021年2月18日閲覽）
- 中國共產黨中央委員會・國務院（2019b）「長江三角洲區域一體化發展規劃綱要」中國政府網 2019年12月1日。 [http://www.gov.cn/zhengce/2019-12/01/content\\_5457442.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2019-12/01/content_5457442.htm)（2021年2月18日閲覽）
- 中國日報（2019）「成都首發中欧班列機會清單，開行數量連續三年全國第一」2019年4月29日。
- 中央城鎮化工作會議（2013）「中央城鎮化工作會議在北京舉行 提出六大任務」『城市規劃通訊』2013年24号，1-2頁。

