

韓日間超国境的地域連携発展戦略及び課題

日韓における地域間連携推進シンポジウム

2012. 1. 17



崔榮國・国土研究院

基調講演の焦点

、超広域圏として
韓日間地域連携発展のための必要性和戦略を提示し、
韓国の超広域開発圏政策の一環として推進されている
「南海岸圏発展戦略」を紹介することにより、
韓日間地域連携のための強力課題を提案

국립중앙연구원 KRIHS 2

基調講演目次

- I. 超国境的地域連携の意味及び必要性
- II. 海外事例の検討及び示唆点
- III. 韓日間地域連携推進戦略
- IV. 超広域開発圏としての南海岸圏発展案
(南海岸ベルト総合計画)
- V. 韓日間超国境的地域連携のための協力課題

※基調講演資料は「釜山・金海南道・慶尚南道 2010 南海岸圏発展総合計画」、「キム・ウォンベ他. 2005. 韓日海峡圏統合地域経済基盤構築のための戦略 国土研究院」、「崔榮國. 2009. 超広域開発圏としての南海岸圏発展方向及び課題. セミナー発表資料. 国土研究院」を中心に作成された。

국립중앙연구원 KRIHS 3

I 超国境的地域連携の 意味及び必要性

1. 問題提起：超国境の構築の意味
2. 韓日地域間連携状況
3. 韓日間地域連携の必要性

1. 問題提起：超国境の構築の意味

- 国際化の進展により国境の意味縮小及び境界地域の開発潜在力増加
→ 国土の境界(越境的地域(cross-border region))を越えて生産要素間の相互補完形成の必要性浮上

- ・ 超国境地域は相互補完性(complementarity)、移動可能性(transferability)、介入機会(intervening opportunity)等で相互協力的ネットワークを形成するのに有利な条件保有
- ・ これにより、地域発展戦略として国土境界を超越した協力的発展を図るために、地域間または都市間の経済圏を構築しようとする努力が主要国で推進されている。

- 韓国の地域均衡発展戦略として南海岸サンベルトの構築が推進されている。
→ これに関連する南海岸圏(特に釜山及び慶尚南道地域)と日本の福岡、北九州地域等は、韓日間地域連携可能対象として注目されている。

- 韓日間地域連携の構築は超国境の空間経済単位の形成を意味
→ こうした地域連携戦略は経済的相互補完性をなして共生発展しようとする両地域の意志を内包している。

- ・ こうした観点から韓日間地域連携発展戦略は、韓日両国の新たな飛躍の土台になるであろう。

국립한글연구원 KRIHS 5

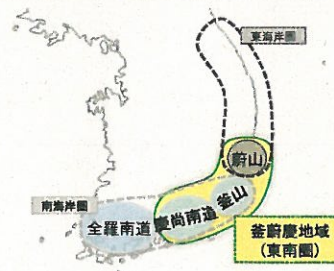
2. 韓日間地域連携状況

- 韓日両国の地方自治体は、地域連携のための努力を持続的に展開しているが、まだ成熟段階にはほど遠い。
- 例) 韓国南海岸圏と日本の九州地域間の商業、技術、文化交流は足踏み状態

- 韓国企業と日本企業の関心領域に対する見解差
- ・ 韓国企業と北九州の企業の関心が巨大市場である中国に転換している。
- ・ 日本企業と韓国企業の相互関心の不一致：韓国企業は技術移転に関心があるが、日本企業は消費製品の輸出にもっと関心がある。

- 最近、韓国南海岸圏と北九州圏の間の新たな交流が推進されている。
- 韓日経済人交流会創設(2011. 11. 21)、相互のビジネス活性化及び技術協力推進のためMOU体系(2011. 11. 17)等
- ・ 特に東日本大震災以降ソフトバンクの金海データセンターが構築されて、相互補完的共生発展の土台整備
→ 超広域開発の模範的な事例

- 韓日海峽圏知事会議等の様々な分野で交流活動を展開しているが、企業間協力を促進するところまで至っていない。
- 九州地域にある中小企業が外国企業との貿易で制限的な機能と能力を保有：日本の大規模企業の支社の制限的役割
(南海岸圏にある中小企業も同じような状況)



6

3. 韓日間地域連携の必要性

1) 共通の条件保有

- 世界経済の流れは相互依存性関係を発展の中心要素として登場→東北アジアの経済競争の深化により、韓国南海岸圏と北九州地域経済の未来が不確実化する：両地域はこれを克服しなければならないという共通の懸念を抱えている。

- 韓国の南海岸圏と東海岸圏の一部に構成された釜山圏地域（これを東南圏という。）は、造船、自動車、金属及び機械と衣類と履き物産業で集積を示しており、北九州圏も鉄鋼、自動車、半導体、環境産業に相対的な集積を示している。
- 半導体、環境産業の部分を除く大部分の産業で中国の追撃を受けている。
- 東北アジア全体として見ると、鉄鋼、造船、自動車部門で過剰設備の現象を示している：競争深化及び新たな代替案の必要性を提起

- 人材と開発能力において韓国の東南圏と日本の北九州圏は韓国の首都圏と日本の東京圏に比べてはるかに劣るという点で、やはり共通の課題を有している。

- 国境を超越する投資や戦略的提携が普通中心的地域中心に起きる傾向を示している。
- 韓国の東南圏と日本の北九州圏は研究開発、マーケティング、生産者サービス等、高付加価値活動を確保するにおいて両国の首都圏より不利な状況にある。

韓国研究 KRIHS 7

3. 韓日間地域連携の必要性

2) 韓日間地域連携発展のための相互補完の可能性保有

- 韓国と日本の全国国土計画でともに超国家的協力を国土発展戦略として提示

- 韓国では第4次国土総合計画再修正計画で、超広域開発圏、広域経済圏等の戦略を提示して、国境を超越した越境的協力のための相互補完的ネットワーク構築を提示
- 日本では第5次全国総合開発計画で、既存の東京圏中心の地域開発で全国土を4大国土軸に形成して、地域の自立的发展と周辺地域との相互補完的发展を図ろうとしている。
- 国境を超越した地域間協力的統合地域経済ネットワークの構築、そして周辺諸国の都市とクラスターを形成して、都市と都市間の協力競争力の強化を強調している。

- 韓国と日本の自由貿易協定が締結される場合、一般的に中小企業が大企業に比べて多く影響を受けるものと予想

- 韓国の首都圏と日本の東京圏に比べて中小企業の比率が高い東南圏と北九州圏は、対外競争力において不利な環境に直面することになると予想される。
- 半面、部品や素材販売に関連する市場拡大が予想され、海峡圏地域主体が情報と経営資源の共有を通じて新産業を創出するならば、自由貿易協定による環境変化を有利に活用することができるであろう。

- 国境開放や国際化の圧力は次第に増大しており、隣接地域間の相互補完性の強化による共生発展戦略が重要な課題として浮上し、韓日間越境的な地域連携の必要性が増大

- 韓日間地方自治体レベルの越境的協力が両地域の発展のために必要であるという認識を有している。
- 特に世界的な競争力を備えていなかった両国の地域の立場における越境的協力は、相互競争力を向上させることのできる新たな機会を有することになるであろう。

韓国研究 KRIHS 8

II 海外事例の検討及び示唆点

1. ユーレジオ (EUREGIO, European Region)
2. エレスンド (Oresund) 地域：サウンド海峡圏の越境的都市形成
3. その他の事例：グローバルレベルの地域連携発展戦略



1. ユーレジオ(EUREGIO, European Region)

1) 歴史的背景

- ユーレジオは1958年にオランダとドイツ両国の地方自治体連合で組織した「国境地域会議」に由来
 - 次第に越境的協力が相互利益になりうるだろうという判断から、1966年に両国の地方自治体連合が集まって「執行委員会」を構成
 - 基金づくり、両地域の事務局設置、協議体構成
 - 1985年、単一事務局設置
 - 1987年、Regional cross-border action programme の20年計画策定



2) ユーレジオ地域の現状

- 対象地域：オランダ Gelderland, Overijssel and Drenthe provinces + ドイツ federal states Nordrhein-Westfalen and Niedersachsen
- 総面積1万3千km²、人口337万で構成
- 農村地域基盤の繊維産業のような伝統産業を保有

河合塾 KRIHS 10

1. ユーレジオ(EUREGIO, European Region)

2) ユーレジオ地域の現状(続き)

- ドイツの1地域とオランダの2地域から130の地方自治体 (municipalities, towns, and administrative districts) 参加
- 加盟者共通の「準公法的」準拠制定：両国でこれを裏付ける法令制定
 - 安定的財源の確保、法的義務の遵守
- 組織：執行委員会、事務局、多様な分野の実務協議体等

3) 活動及び成果

- ユーレジオはつくられた「基金」によりR&D、企業間ネットワーク、観光、産業財産権等、経済発展及び技術と革新、そして空間計画の策定活動を展開
- ユーレジオ事務局は実行機能よりはプロジェクトを選定し、これを支援することに集中
 - 民間レベルの企業の相互補完的關係形成及びプロジェクト推進

河合塾 KRIHS 11

2. エレスンド(Oeresund)地域：サウンド海峡圏の越境的都市形成

1) 歴史的背景

- スカンジナビア地域のデンマークとスウェーデン間のサウンド(Sound)海峡圏の越境的地域連携協力事例
- ユーレジオとは異なり、一つの主体で推進されたものではなく、多様な越境的協力参加者によって推進され構成される。
- 二つの大都市圏の中心を連結するという面で、越境的協力ネットワークの独特な形態
- 地方と中央レベルで相互協力をともに推進
 - 地方自治体：制度整備
 - 中央：主要インフラ施設構築
- インフラ施設投資が越境的協力のための活動に及ぼした影響を及ぼしたかを研究するのにより事例対象

河合塾 KRIHS 12

2. エレスンド(Oeresund)地域：サウンド海峡圏の越境的都市形成

2) サウンド海峡圏の現状

- 面積及び人口：デンマークの首都コペンハーゲン(Copenhagen)とスウェーデン南部の都市マルメ(Malmö)を含む周辺地域、人口350万人、二都市で構成
- 1991年、両国政府間協定締結+ 1993年、地方自治体当局と政府によりエレスンド協議体構成
- エレスンド地域雇用協定を締結(Oeresund Territorial Employment Pact)して越境的雇用政策推進
- 2000年、12km大橋開通(両国政府で担当)：越境的経済協力と日常生活に新たなページを開くことになる。
- 二つの地域はサービス分野に依存しており、主に知識集約的な経済活動(食品処理、ソフトウェア、デザイン、環境技術、医薬等)が集中している。



図解資料 KRIHS 13

2. エレスンド(Oeresund)地域：サウンド海峡圏の越境的都市形成

3) 活動及び成果

- 組織体：協議体、委員会、事務局の3組織で構成
 - 協議体：議会と類似の組織と機能→両側地域から選出された代表者と政府参観者で構成
 - 委員会：協議体で選任された公務員で構成され基金で運営
 - 事務局：法令を執行し情報収集と連絡先としての役割
- 活動(協力)領域
 - 研究、環境、文化、教育及び通信、インフラ、人的資本交流、国際マーケティング
- エレスンド海峡圏地域協力目的
 - 経済成長、雇用創出、社会的統合、生態系保全
- 大橋建設以降、越境的地域間相互関係に新たな転機
 - 教育と研究開発政策の地域統合のための「柔軟な」インフラストラクチャー拡大
 - 民間分野への参加拡大推進

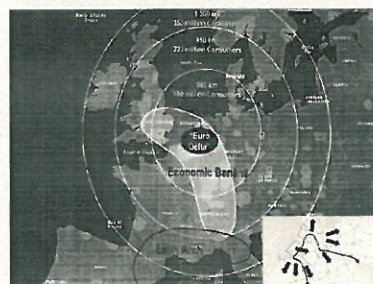
図解資料 KRIHS 14

3. その他の事例：グローバルレベルの地域連携発展戦略

1) オランダ→ Blue-Banana中心拠点

- Gateway for Europe(ヨーロッパ関門)からEURO Delta(ヨーロッパ拠点)指向
- Deltametropolis構想：拠点都市- 海洋- インフラ連携

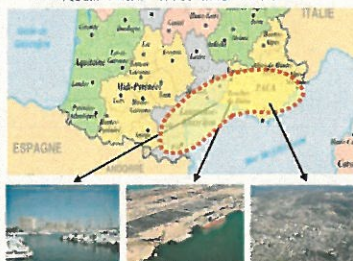
Delta ↔ Metro ↔ Polis
Green-Blueネットワーク インフラ ネットワーク 都市及び成長拠点



資料：Hen Lorzling(2002)

2) フランス→地中海沿岸の観光・物流・R&D拠点軸の形成

- ヨーロッパの経済・文化中心国家戦略
- 6広域地域別にヨーロッパ地域と交流・協力強化
- 世界的競争拠点育成：リヨン等
- 観光、産業等地域資源を連携した超広域開発推進
- 南部地中海沿岸複合開発プロジェクト
- ▲三角拠点：観光・休養、物流・産業、R&D



サン・ドナート/303
(観光休養)

マルセイユ-フォス港
(コンテナ港、臨海産出)

アヴィニョン/13
(先端科学産業拠地)

図解資料 KRIHS 15

III

韓日間地域連携 推進戦略

1. 韓日間地域連携構築の条件及び潜在力
2. 韓日間地域連携推進戦略



1. 韓日間地域連携構築の条件及び潜在力

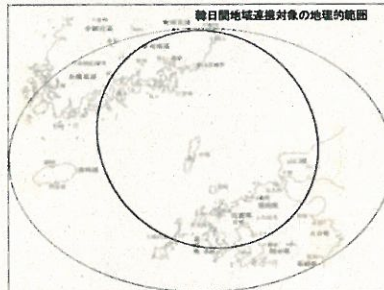
1) 韓日間地域連携発展対象地域(南海岸圏の観点から)

● 韓国の南海岸圏と北九州地域

- そのうち韓国東南圏(釜山・蔚山・慶尚南道、釜蔚慶地域)と
- 日本、福岡・長崎・佐賀・山口(フナサヤ地域)は、韓日間地域連携構築の中心

● 韓日間地域連携候補地域の性格

- 韓国の南海岸圏：全羅南道、慶尚南道、釜山
 - ・ 西海岸圏と東海岸圏の連結の役割
 - ・ 全羅南道は西海岸圏と中国とのネットワーク、釜山は蔚山の東海岸圏と日本及びロシアと連結ネットワーク構築基地の役割
- 特に韓国の釜蔚慶地域
 - ・ 地理的接近性により海洋を通した日本との交流中心地の役割遂行
- 歴史的に北九州地域は韓国との交流において関門の役割を果たしてきた。
 - ・ 日本の観点からは南海岸圏を踏み台に韓国との地域連携及び中国との交流基地化可能



韓国研究センター KRIHS 17

1. 韓日間地域連携構築の条件及び潜在力

2) 韓日間地域連携構築の条件

- 韓国と中国、日本と中国に比べて、韓国の南海岸圏と九州地域は市場開放程度、産業構造、経済運用の側面で、制度的に相互連携可能性が非常に高い有利な利点がある。
 - 自動車、造船、機械等類似の産業に相当な集積をなしていて相互補完的条件を保有している。
- 釜蔚慶地域とフナサヤ地域は約200kmの比較的近距离に位置
- 釜蔚慶地域とフナサヤ地域の韓日越境的協力に対する韓国国民の反応
 - アンケート調査(2005年)：釜蔚慶地域企業及び住民対象
 - ・ 海峡圏協力が地域経済発展に役立つという意見：半数以上
 - ・ 協力有望分野：自動車・部品、一般機械、観光、物流産業

韓国研究センター KRIHS 18

1. 韓日間地域連携構築の条件及び潜在力

3) 韓日間地域連携構築の潜在力

● 世界的に成長している環境産業分野で地域間連携協力可能

- ・ 韓国南海岸圏と日本の九州地域に属す地域は、交流に関する歴史的背景、地理的条件と産業構造によって、環境産業における協力を通じて第三市場へ共同進出できる条件を保有している。
- ・ 釜山圏の場合、重化学工業が集中して、これら産業の外部効果を減らさなければならない課題とともに、環境産業を振興させなければならない課題を抱えている。

● 財貨、アイデア、情報等を自由に取引できる市場開放等の自由化傾向が加速化される。：韓日間地域連携のために、文化、社会的障壁を低くしており、新たなビジネス環境を提供している。

- ・ 韓国と日本の文化受容の相互増大(映画、ドラマ、音楽)により、多様な形態の付加価値がすでに増大している。

● 韓国の南海岸圏に属する企業と日本の九州地域の多くの企業は、東アジアと世界への新たな市場開拓のために多角的な案を模索している。

- ・ 情報、ソフトウェア産業等の分野で新たな視野を拡大しようとする。
- ・ 南海岸圏と九州地域に位置する中小企業の立場で単独で未開拓市場に進出するのは負担になるが、ここに位置する企業が共同で製品を開発し生産することになれば危険も低くなり、製品開発とマーケティングに要する費用も削減することができる。
- ・ 関連して上の2地域に位置する韓日企業は、海外進出において相互「テスト市場」の役割を果たすことができるであろう。

국립연구기관 KRIHS 19

1. 韓日間地域連携構築の条件及び潜在力

4) 協力分野

● 自動車産業、機械産業、環境産業、情報通信産業、観光産業、医療サービス産業、物流、科学技術交流等

● 企業間の戦略的提携を通じて他の企業の強みを利用して共生発展

- 企業間の戦略的協力を通じた共生発展モデルは、都市や地域経済でも適用可能：国境を超越して協力することによって、都市と地域経済の弱点を補完し両地域間の発展土台づくりが可能
- ・ 地理的距離による制約をどのように解決するかがカギ
→ 機能的クラスター形成により弱点補完+政府の制度的支援等



국립연구기관 KRIHS 20

2. 韓日間地域連携推進戦略

1) 2つの戦略的アプローチ

● 代案

● 代案1：消極的協力推進

- 両地域の静態的な比較優位を活用するレベルの協力推進
→ 協力がなければよりよいという認識

● 代案2：積極的協力推進

- 地域連携を通じた革新主導的協力推進
→ 協力を通じて地域経済を転換させなければならないという認識

● 代案の選択

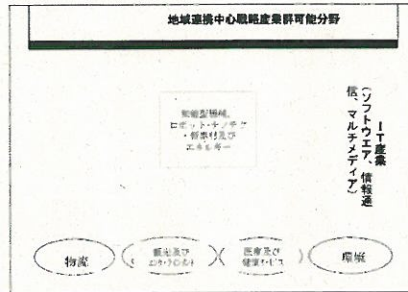
- 両政府の国土発展に対するビジョンと地域の企業と住民が有する状況判断と相互信頼を土台に、
- 両地域の発展のために達成しなければならない目的(指向するところ)に対する共感形成優先

국립연구기관 KRIHS 21

2. 韓日間地域連携推進戦略

2) 地域連携推進のための目標設定：南海岸圏の観点

- **地域連携のための中心戦略産業群を構成：両国地方自治体**
(特に釜山圏地域とフナサヤ地域)の潜在力、弱点そして各地域で推進しようとする政策方向を考慮して設定
 - 両地域の強みと相互補完性を考慮
 - 2地域間の協力分野例示：ロボット等知能型機械・装置産業、ナノ技術及びバイオ技術産業等・物流、観光、医療・健康サービス分野、環境産業等
- **両地域の相互補完性の強化**
 - 関連産業、物流、観光等で両地域の潜在力保有・相互補完的役割が可能に条件づくり(韓国の場合：南海岸圏発展総合計画作成)
 - 韓国：南海岸圏の温和な気候、安全な国土防災特化、物流、先端IT
 - 日本：多様な分野で保有している革新的技術力、高い情報システム等

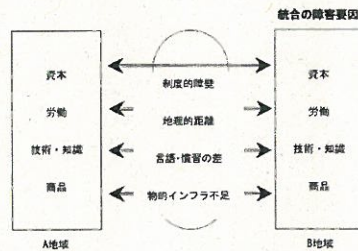


両国共同研究 KRIHS 22

2. 韓日間地域連携推進戦略

3) 韓日間地域連携の段階的推進

- **地域連携の障害要因解消のための相互努力を持続的に推進して相互信頼形成**
 - 情報不足、コミュニケーション、商取引慣行、そして相互信頼不足と技術移転、出入国及び関税問題等の解決のための相互努力：両地方自治体間、企業間、大学間、非営利機関間のネットワーク活性化
 - 文化交流を通じた相互関心事の共有及び信頼形成
 - 情報共有を通じた協力的競争及び技術革新に対するシナジー効果
- **地域連携の段階的推進**
 - 韓日海峡圏知事会議の漸進的活性化
 - 地方自治体間の交流強化及び地域連携のための対象地方自治体間協議体の構成
 - 超国境的協議体を中心に長期協力計画策定
 - 地域連携のための「政府-地方自治体-民間-企業」間の協力体系構築
 - 地域連携のための両地域の基盤づくり及び力量強化→韓国の南海岸圏発展戦略



両国共同研究 KRIHS 23

IV 超広域開発圏としての南海岸圏発展策 (南海岸サンベルト総合計画)

1. 超広域開発圏の推進方向
2. 超広域開発圏としての南海岸圏発展の必要性
3. 計画の概要
4. 南海岸圏発展総合計画の目標設定
5. 戦略別事業構想
6. 事業推進案
7. 期待効果

1. 超広域開発圏の推進方向

1) 推進の背景

● 超広域開発圏

- グローバル時代に対応した国家競争力向上と地域共生をリードする超広域成長地帯
 - ・ 対外開放型国家競争力向上のための国土新成長軸の形成
 - ・ 首都圏と非首都圏間の地域矛盾を克服し、広域経済圏間の連携開発により、首都圏に対応する新たな開発圏構成

➤ 超広域戦略産業ベルト構築及び連携インフラの拡充、国際協力の活性化等を通してグローバル国土成長基盤を構築

➤ 超広域開発圏とはー

超広域-広域を外れているという意味、開発圏-意図的な計画地域

超広域開発圏は自然発生的な機能地域でなく、計画地域であり操作的に定義

広域経済圏が有する地理的範囲の孤立性克服、対外指向の発展軸としての価値

超広域開発圏は広域経済圏の地理的範囲を外れて、国土全体の共生発展と対外指向発展のために(海岸に沿って)設定したベルト形態の発展軸として、明確な地理的境界を備えない。



国土研究センター KRIHS 23

1. 超広域開発圏の推進方向

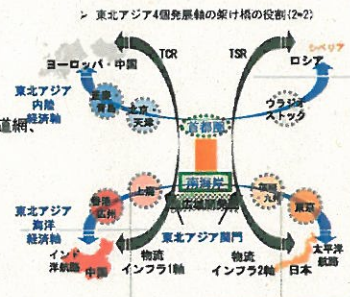
2) 超広域開発圏の5大推進方向

● 推進目的

- 2020年までに超国境的協力・広域経済圏間の連携を促進するために、東西南海岸圏及び南北境界地域の4大ベルトの未来成長地帯づくり

● 5大推進方向

- 東北アジア(環日本海、環黄海、環太平洋圏)経済協力の促進
- 超国境(大陸-海洋連携)及び超広域(口字型高速化鉄道路網、海岸一周景観道路づくり等)インフラ構築
- 国家競争力向上のための新産業ベルト及び休養観光ベルトづくり
- 山、海岸、島嶼等共有資源と歴史文化遺産基盤づくりを通じた地域発展土台の構築
- 南北交流地帯づくり



1. 超広域開発圏の推進方向

3) 東・西・南海岸圏超広域開発圏推進案

● 海岸圏の現状

- 海岸圏は海岸線に接続した10市道75市郡区地域(3,138島を含む)

- 全国と比べて面積31%、人口26%、地域総生産31%
- 自動車(66%)、製鉄(85%)、石油化学、造船等基幹産業密集

● 海岸圏別にそれぞれ固有の特性保有

- 南海岸：リアス式海岸と多島海(造船、石油化学、機械産業発達)
- 東海岸：白頭山脈ときれいな海岸(製鉄、自動車、造船産業発達)
- 西海岸：広い干潟と港湾開発(自動車、機械産業発達)



1. 超広域開発圏の推進方向

3) 東・西・南海岸圏超広域開発圏推進案

● 潜在力

— 東北アジア経済圏の関門の役割を果たす対外開放型国土成長発展軸

- ・ グローバル競争力を備えた新たな経済産業地帯づくり
- ・ 観光・レジャーハブ化と高品格グリーン国土創出リード

● 海岸圏別開発案

— 海岸圏別に固有の特性と潜在力を極限化することができるように、

— 行政区域を超越する特化された開発案整備

南海岸圏	新たな経済・物流・休養ハブのサンベルト
東海岸圏	グリーン成長をリードするエネルギー・観光ベルト
西海岸圏	環黄海経済圏を主導する新産業ベルト



2. 超広域開発圏としての南海岸圏発展の必要性

1) 南海岸圏(特に釜蔚慶地域の東南圏)と日本フナサヤ地域(福岡+長崎+佐賀+山口+北九州地域)間連携の必要性

- 南海岸圏、特に釜蔚慶地域の産業構造が対日本依存度の高い機械、化学、自動車等の産業に集中しており、これを改善するためには、積極的な投資環境の改善と企業間協力を活性化させる必要性を提起

— 超広域開発圏戦略が浮上した背景であり、韓日間越境的な地域連携が必要な理由

- 韓日地方自治体間の粘り強い努力にもかかわらず、地域連携が活性化できずにいる理由の一つである両地域に対する情報不足と相互補完性を有する分野を共有できずにいるという認識を持つようになる。

— 釜蔚慶地域で見ると、一部産業(機械)で韓日関係は垂直的な分業関係を示しており、これを水平的分業関係に転換させていかなければならないことが、韓国の課題(技術移転とこれを通じたシナジー効果等)

2. 超広域開発圏としての南海岸圏発展の必要性

2) 南海岸圏発展の必要性

- 南海岸圏は国土空間上、環太平洋、環黄海及び環日本海を合わせる立地的条件を保有し、対外開放型ネットワークを構築しやすい。

- 南海岸圏は他の二つの超広域開発圏である西海岸圏と東海岸圏を連結する役割が可能であって、海岸圏発展の土台となる。

- 西海岸圏は中国とのネットワーク構築によって形成される環黄海経済圏で南海岸圏の木浦地域(南西小圏)が西海岸圏のセマングムを連結する役割遂行
- 東海岸圏はロシア、日本とのネットワーク構築によって形成される環日本海経済圏で南海岸圏の釜山、馬山地域(南東小圏)と東海岸圏の蔚山を連結する役割遂行

➤ 南海岸圏の発展は韓国の地域均衡発展と新たな飛躍のための空間づくりという目的とともに、韓日海峡圏の協力的地域連携発展の基盤を構築するという点で重要な課題として浮上



3. 計画の概要

1) 課題推進の背景及び目的

背景

- 東・西・南海岸圏発展特別法の効率的な推進のための戦略と実行策整備の必要性提起
- 南海岸一帯の豊富な自然環境を土台に、新たなグリーン成長動力の整備・第二の首都圏のような競争力拡充の共感形成

目的

- 南海岸圏発展総合計画の策定
- 開発区域指定告示のための先導事業の開発計画策定(3ヶ所)

2) 計画の策定及び承認

- 計画策定：2008年7月31日～2009年10月30日(15ヶ月)
- 計画承認(決定・告示)：2010年5月28日

政策研究部 KRIHS 31

3. 計画の概要

3) 計画策定範囲：特別法に根拠

空間的範囲

- 南海岸に接続した35市・郡・区(釜山9区1郡、全羅南道4市12郡、慶尚南道6市3郡)
- 3小圏に区分：南西小圏、南中小圏、南東小圏

時間的範囲

- 2020年(国土総合計画と連携)

内容的範囲

- 総合計画：6部門(自然環境保全、製造業革新、観光及び休養、港湾・物流及びインフラ、農水産業、マーケティング)



政策研究部 KRIHS 32

3. 計画の概要

4) 条件及び潜在力

条 件	弱 点	潜 在 力
- 最適な自然環境及び気候 - 豊富な文化・観光資源 * 計8,425kmの海岸線、2,546島	首都圏集中による競争力弱体化	国際的な休養観光拠点育成可能
- 基幹産業の高い立地分布 - 革新のための人的・物的条件 * 造船(56.5%)、石油化学(39.7%) - 機械(37.3%)	新たな成長動力不足	未来産業に対するグローバル競争力保有
- 内陸と海洋の連結関門 - 拠点物流港湾保有 * 12貿易港、4空港立地	海洋・島嶼資源活用が不十分	国際海洋物流及び交流拡大
- 慶尚道・全羅道を合わせた地域 - 朝鮮半島のU字軸の中心	広域交通網等SOCの地域格差顕著	東西統合共生発展リード
	知識集約型先端製造業及び知識基盤サービス業の弱体化	

政策研究部 KRIHS 33

3. 計画の概要

5) 南海岸圏のSWOT分析

外的要素 内的要素		機会 (O)	脅威 (T)
		- 東北アジア経済圏の比率拡大 - 海洋開発の重要性増大 - クリーン・ウェルビーイング受容の増大	- 市場開放の拡大 - 気候変化及びエネルギー危機 - 中国の成長及び競争深化
強み (S)	- 天恵の自然資源 - 豊富な歴史文化資源 - 伝統製造業の集積 - 良好な拠点港湾保有	- グローバル観光休養拠点の構築 - 伝統製造業と先端技術の融合一体化 - グローバル港湾物流拠点の構築	- 東北アジア他経済圏との隙間市場の開拓 - グリーン成長産業の発掘 - 地域資源の国際ブランド化
弱点 (W)	- 人口、経済規模不十分 - 先端産業・知識基盤サービス脆弱 - 海洋・島嶼資源の活用不十分 - 内部アクセス劣悪	- 単一経済圏としての競争力確保 - 海洋・島嶼資源の成長動力化 - 内外交通インフラの拡充	- 人・資本の誘致基盤づくり - 再生エネルギー産業の育成 - 低炭素型交通網の拡充

南海岸圏発展戦略作成の基本要素

政策研究 KRIHS 34

4. 南海岸圏発展総合計画の目標設定

1) ビジョン+目標+ 4大推進戦略



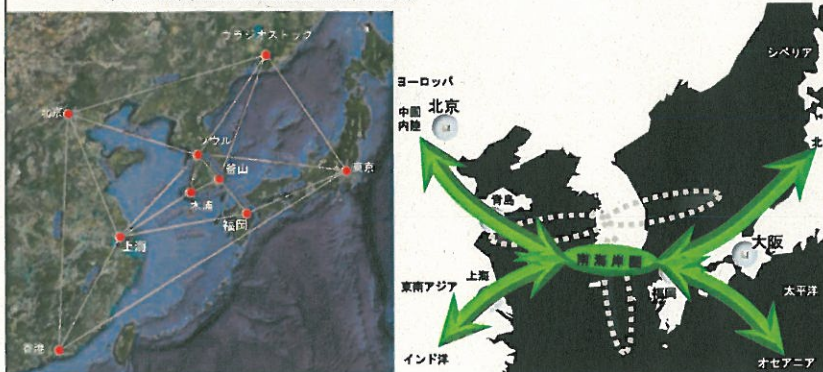
政策研究 KRIHS 35

4. 南海岸圏発展総合計画の目標設定

2) 目標

● 目標1：東北アジア5位経済圏突入：周辺都市圏と協力的ネットワーク構築

- 南海岸圏海洋・大陸の多重開門地帯：環黄海、環日本海、環太平洋と大陸へ出入りするための周辺地域連携開発の条件整備

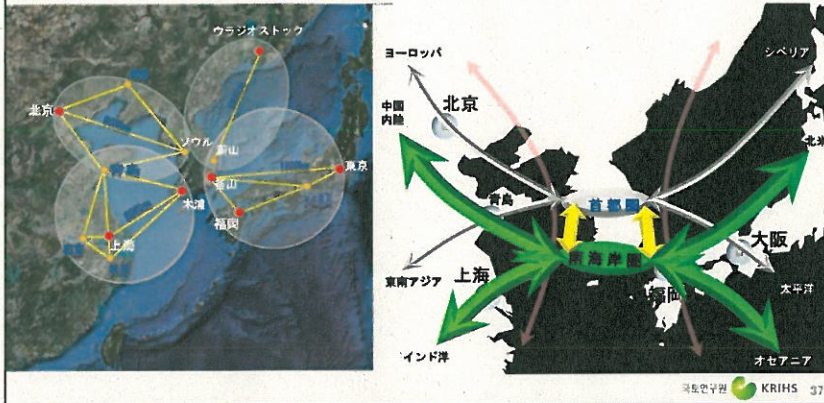


政策研究 KRIHS 36

4. 南海岸圏発展総合計画の目標設定

2) 目標

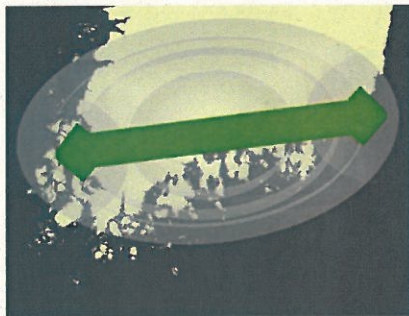
- **目標2：南海岸圏に第2の首都圏(首都圏規模の新たな経済圏)形成-役割分担**
 - 首都圏に対応する第2の複合経済地帯づくりのため多様な分野の発展促進



4. 南海岸圏発展総合計画の目標設定

2) 目標

- **目標3：2時間台統合生活圏の達成-東西間の時間距離の短縮**
 - 中心地開発中心からネットワーク体系への転換：結節点に連携・相互補完性、特化開発



	中心地体系	ネットワーク体系
立地決定	中心性	結節性
規模	規模依存性	規模独立性
支配構造	主従性	補完性
費用	交通費・物流費	情報費
競争類型	完全競争	協力的競争

5. 戦略別事業構想

1) 戦略1：グローバル経済・物流拠点の育成



①戦略産業の構造高度化と未来新産業の創出

造船産業	産業間融合先進化	生態産業
- 修造船船(釜山) - 備置材、プラン - 中小造船船(新設) - エンジン・部品 - 造船(釜山)	- 航空宇宙部品 - 造船(釜山) - 新設材料産業 - 造船(釜山) - 造船(釜山)	- 既存産業用地を生態産業用地として開発 - 造船、光陽、重 品、造船 - 造船(釜山)

②東北アジア物流港湾関門(Gate Way)の構築

東北アジア物流拠点	観光美学
- 釜山(新設)海運ビジネスクラスター - 釜山(新設)ハワジングネットワーク	- 多文化した海運施設高層ビル及び観光美学づくり - 釜山、釜山、釜山、釜山、釜山、釜山、釜山、釜山

③農水産業特化発展基盤づくり

未来戦略産業	環境にやさしい農水産業	地域特産品特化
- 海洋バイオ産業 - バイオエネルギー産業 - バイオ産業 - バイオ産業 - バイオ産業	- 研究加工センター(木浦) - 水産物産地 - 釜山 - 釜山、釜山、釜山、釜山、釜山、釜山	- ニンニク(南海、高陽) - 野生茶(河東) - キムチ(南海)

5. 戦略別事業構想

2)戦略2：世界的海洋観光・休養地帯づくり



①環境にやさしい海洋観光産業の育成

②文化芸術・グリーン生態等 テーマ観光の活性化

③新海洋観光連携 インフラの構築

閑麗水道園	多島海園	南島文化園	都心型 観光園	海上英語 ベルト	南島文化 探訪ベルト	生態観光 テーマルート	クルーズ	ヨット マリーナ
・海苔型体験 券等 ・外国人観光地 ・環境にやさしい リゾート ・家族休暇地	・[ファンタジー アイランド] ・海洋レジャー スペース ・テーマ島、ク ルーズ ・レジャー基地	・(休養・ヘルス ケア) ・スローシティ長 島等 ・緑茶・漢方ヘル ス ・農産	・都心型海洋観光 [海苔島、海苔 島等] ・宇宙・航空ス ペース ・[高興、洞川]	・統制官等歴史・文 化 ・海苔博物館 ・海上英語テーマ公 園	・生態観光 ・生態化石地 ・文化インフラ 拡充	・生態観光 ・生態化石地 ・生態公園 ・海の道等	・国際クルーズ基 盤整備の充実 ・[海山、龍水、木 浦、統志] ・クルーズ船会社 の誘致及び商品 開発	・西海等観光圏 ・統志レジャー ・ボート・リゾート 型マリーナづく り



韓国観光公社 KRIHS 40

5. 戦略別事業構想

3)戦略3：統合インフラ及び超国境ネットワークの構築



①2時間台統合生活圏構築のためのインフラ構築 ②超国境・広域経済圏間連携ネットワーク構築

東西連携 インフラ	南北及び内陸 連携インフラ	超国境連携	広域経済圏間 連携
・慶全線[木浦-釜山]複線電化 ・国道77号線段階的拡充 ・一部島の道路拡充計画	・光州-釜山、統志-巨濟間高速道路 ・海苔及び統志都市間交通 ・釜山-周道線拡充	・南海岸国際交流基本計画策定 ・韓日海峽沿岸知事会組織強化 ・韓中国際ビジネスプレーブ	・南海岸-済州連携プログラム ・海苔・クルーズ等 ・東北アジアクルーズ連携策の検討

韓国観光公社 KRIHS 41

5. 戦略別事業構想

4)戦略4：東西統合及び地域発展拠点の育成



①東西統合及び地域共生 基盤の構築

②麗水万国博覧会開催 支援

③地域別特化成長拠点の育成

短期	中長期	麗水EXPO 開催支援	革新都市	企業都市	経済自由区域
・[共生発展促進] ・ストーリーテリング型テーマロードづくり ・韓国大橋(麗水-南島)の建設	・[南海岸発展中核拠点の育成] ・東西統合文化芸術地帯 ・新産業クラスター ・R&Dモデル地帯[光陽等]	・麗水新港開港・再生 ・カーフェリーターミナル(南島)及び観光地 ・海洋エネルギーモデル園地	・釜山革新都市の提 ・企業都市活性化のための支援策展開	・釜山・統志、光陽等 ・投資誘致策の展開	・釜山・統志、光陽等 ・投資誘致策の展開

42

6. 事業推進案

1) 総事業費規模

2020年までに計24兆2,512億ウォン投資

- 事業は計4戦略、12プロジェクト、166事業で構成
- 2020年までに計24兆2,512億ウォン投資

総投資額	国費	地方費	民間資本
24兆2,512億ウォン	6兆9,814億ウォン	3兆1,833億ウォン	14兆865億ウォン

経済的波及効果

生産誘発額 [億ウォン]	付加価値 誘発額	就職誘発人口 [名]
480,183	199,744	219,585

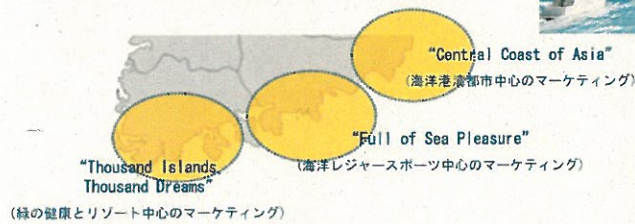
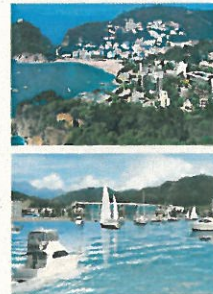
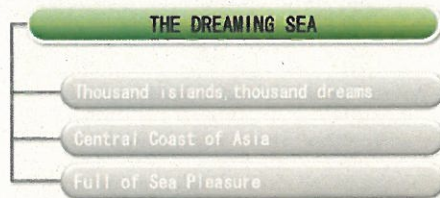
雇用創出効果

戦略	投資額 (兆ウォン)	就業誘発 人口	就業誘発 人口
合計	24.3	-	219,585
世界的海洋観光・休養地帯づくり	9.9	11.4	112,519
グローバル経済物流拠点育成	9.3	6.3	58,524
統合インフラ及び超国境ネットワーク構築	3.7	8.8	32,645
東西統合及び地域発展拠点育成	1.4	11.2	15,896

政策研究 KRIHS 43

6. 事業推進案

2) 南海岸圏統合ブランド

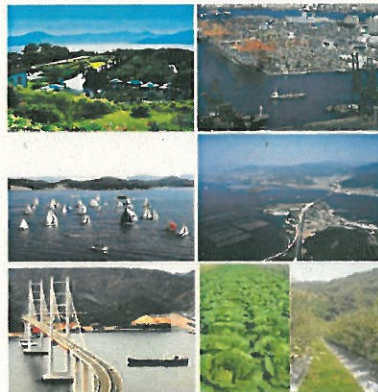
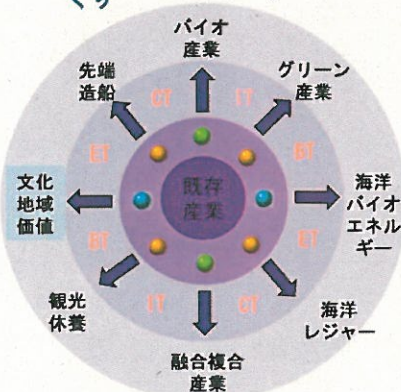


政策研究 KRIHS 44

7. 期待効果

1) 先進国型未来新産業基地化

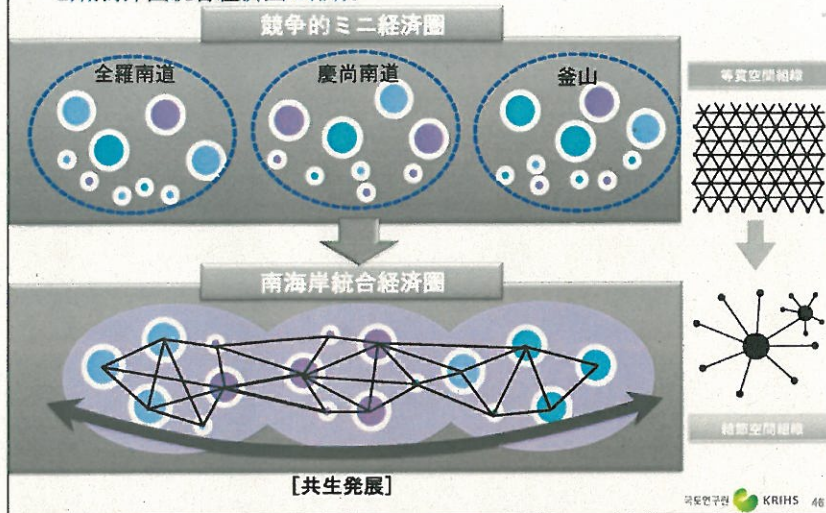
- 産業間連携・先端化不足→産業間融合複合化を通した新成長地帯づくり



政策研究 KRIHS 45

7. 期待効果

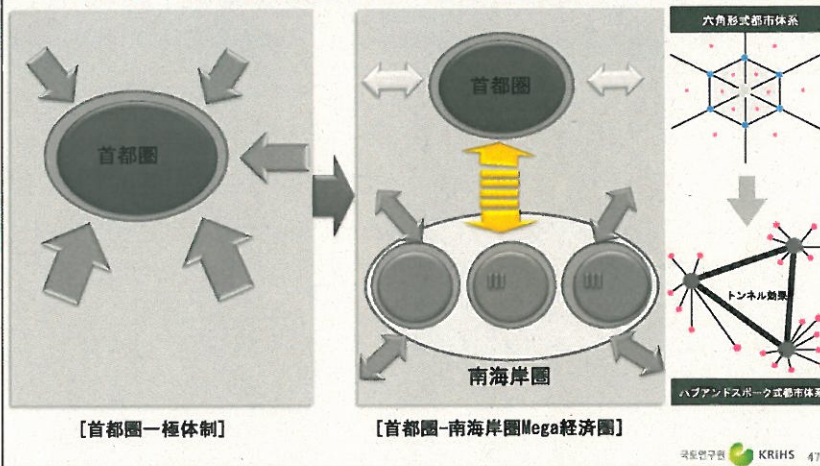
2) 南海岸圏統合経済圏の形成



7. 期待効果

3) 地域均衡発展に寄与

● 首都圏一極現象から脱皮：南海岸圏と共生発展軸整備



7. 期待効果

4) 超広域開発圏形成の土台づくり

● 南海岸圏Megalopolis経済圏の形成

- 閉鎖的な後れた地域から抜け出して周辺地域と協力ネットワーク構築
- 開放的単一経済圏として飛躍
- 周辺競争経済圏と地域連携の協力発展軸用意
- 東アジア地中海経済圏構築の出発点は韓日間地域連携を通じた協力構築がなされることである。
- 南海岸圏発展戦略は韓日間地域連携構築基盤を整備する礎石である。

➤ 超広域開発圏の特徴

それぞれの影響力を備えた行動因子(actors)が特定目標を達成するために相互に密接な連携網(network)を構築した領域的空間(territorial space)
- 相互協働性、ネットワーク、シンジケート効果等が重要-

国土空間の発展方向は階層的構造からネットワーク構造への変化

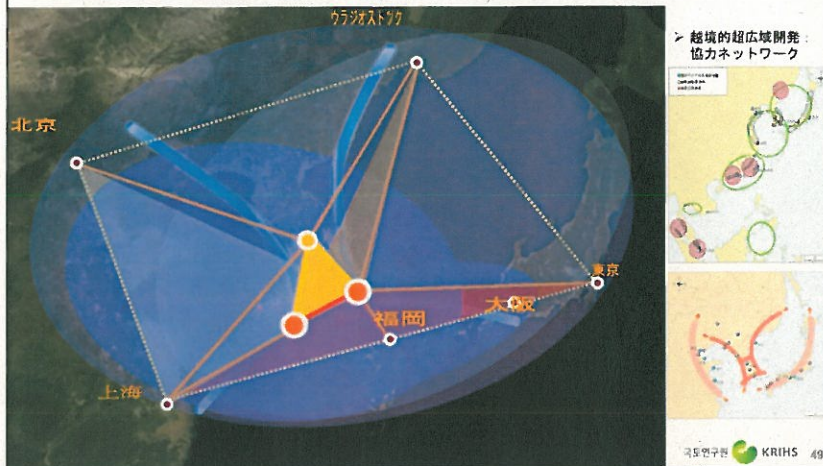
重層的な多層的空間への変形
多様な地理的規模で事業推進が可能

地理的スケールで国土>超広域開発圏>南海岸圏>広域経済圏>道>市郡区

7. 期待効果

5) 国土空間構造の変化を通じた韓日間地域連携発展基盤づくり

- 海洋指向的開放型国土構造に転換：重なったTriangle Economic Zoneの中心

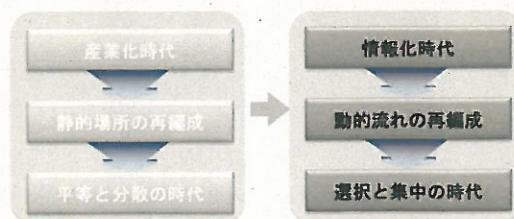


韓日間超国境的 地域連携のための協力課題

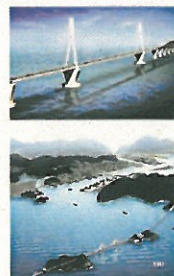
1. 地域連携のための協力方向
2. 韓日間地域連携のための協力課題
3. 協力：例示
4. 韓日国土協力のための提言

1. 地域連携のための協力方向

- 超広域圏形成の重要性に対する共感拡大
— 両国の首都圏集中から脱皮しようとする政策の実行力強化
- 南海岸圏発展政策推進のための情報交流の活性化
— 超大型(韓日協力)グローバル都市圏形成の基盤づくり
- 南海岸のよい環境を土台にした日本の関連産業立地条件づくり
— 南海岸圏総合計画(南海岸サンベルト)推進事業の日本企業参加条件の整備
— 韓日事業間補完関係の形成：製造業とサービス業の相互協力

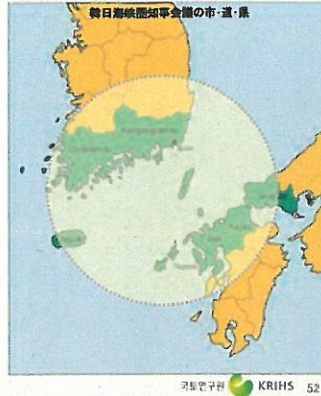


➤ 情報化時代に合う選択と集中の論理



2. 韓日間地域連携のための協力課題

- 韓日海峽圏地方自治体間で1992年から開催されている「韓日海峽圏国際会議(韓日知事会議)」の持続及び交流領域の拡大
 - 両地域の地方自治体指導者、市民、研究者等の活発な交流は、韓日間越境的協力のための条件整備に大きな寄与
 - 技術の共同開発、企業間情報共有を通した新たな市場開拓、貿易投資等
- 企業間協力の課題
 - 投資と技術導入や提携を通した企業の技術競争力向上
- 制度的整備
 - 協力的なベンチャー資金とインキュベーターシステムを共同で整備
- 「政府-地方自治体-民間-企業」間の持続的な交流条件づくり及び協力体系の構築



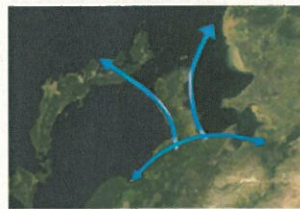
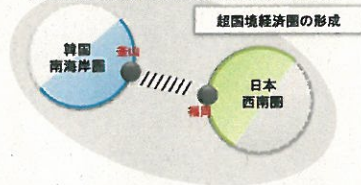
3. 協力：例示

- 例示1：釜山と福岡の超国境広域経済圏の形成
 - 両都市の立体的連携強化→国際競争力向上と地域の活性化
 - 国境を超越した新たな地域発展モデル：相互投資促進策の模索
 - 企業間協力環境づくり：IT、自動車、エネルギー産業の連携体制構築
- 例示2：東南圏地域—北九州地域
 - 文化交流の活性化
 - 未来型産業の共同育成+共同ブランドの開発
 - 観光、コンベンション等の人的交流協力事業の推進
- 協力のための優先推進課題
 - 超広域圏発展のための韓日間協力事業の成功事例の創出
 - 両国政府レベルの戦略的政策支援の模索
 - 地域連携発展のための空間計画の共同作成

地域性を土台に地域間の相互補完性極대화

地域の特性(場所性)を最大限にし、これを連携して相互補完性を高めることで地域の発展を図る。

国境を越えた協力と地域の競争力を土台に世界的競争力の創出必要



4. 結び：韓日国土協力のための提言

- 韓日間地域連携を通した協力的発展に対する共感は形成されたが、より発展させるためには、協力事業の有用性を勘案した具体的なアイテムの発掘と実践のため両国政府の努力が必要である。
 - 事業推進に必要な人的資源と財政能力の拡大、そして両国政府の高い関心と支援がなければならない。
 - 韓日間地域連携に関する両国政府の制度的整備
 - 韓日相互カウンターパートナー間(政府間、地方自治体間、R&D、企業間、民間団体間等)の相互交流の活性化及び連携のための実行策の整備
- 単純に静的比較優位の活用を通した現状維持でなく、協力を通して競争力を強化し、両地域発展のための新たな成長動力を探さなければならない。
 - 狭い意味で比較優位や経済的補完性を適用させる程度の韓日間地域連携を推進しようとするならば、その潜在力や効果は大きくならない可能性が高い：こうした消極的な協力は釜山圏地域とフナサヤ地域を東北アジアの周辺地域に転落させるであろう。
 - 相互補完性を強化し、持続的なネットワーク構造を構築して、韓日両国のすべての地域で経済交流と人的交流を拡大する等の連携比較優位概念を導入しなければならない。
 - ・ こうした相互補完性による地域連携の例をあげると、両側の優位を占めている自動車産業を結合させるならば、東北アジア自動車産業で立地を強化できるであろう。
 - ・ 産業の広域化を通して相互補完性強化と対外競争力を拡大させていくことが、すなわち韓日間地域連携の重要な意味といえるであろう。

