

釜山広域市

東アジア都市会議研究部会報告書

釜山発展研究院
琴 性 根

— 目 次 —

I. 概観.....	2
1. 釜山の経済社会の状況.....	2
2. 産業構造及び産業特性.....	4
3. 企業情報.....	10
4. 貿易・外国直接投資.....	16
5. 社会基盤整備.....	25
6. 廃棄物処理施設.....	36
7. 労働市場.....	37
8. 周辺地域との関係.....	39
9. 比較優位の分野.....	42
II. 釜山広域市の主要な事業.....	42
1. 製造業.....	44
2. 環境ビジネス.....	45
3. 観光.....	45
4. 物流.....	46
III. 提言.....	47

I. 概観

1. 釜山の経済社会の状況

釜山は1960年代の産業化過程において、港湾という地理的利点や、相対的に優秀なインフラ及び周辺地域から供給できる安い労働力で、繊維、履物、合板、金属加工など労働集約的な軽工業部門を急速に発展させた。そして、これらの製品輸出も急速に増加した。釜山は、産業化初期におけるこうした軽工業部門の急速な成長によって注目に価する経済成長を遂げた。1970年代の前半の工業化の推進過程においても近隣の東南臨海工業ベルトの開発とともに東南圏の中心としての地位を高めた。

1970年代の後半になると、産業環境の変化とともに政府の産業政策は重化学工業の育成政策へと転換した。しかし、既に産業化された釜山に対して中央政府は基幹産業及び重化学工業の選定における配慮を行わなかった。それで、こうした環境変化において、釜山は独自の産業構造を調整する機会を得られなかった。それで釜山では、既存の労働集約的な軽工業中心の産業構造が定着するようになった。釜山は急速に重化学工業化されていく周辺地域と、産業的・社会的・経済的に分離し始め、圏域の中心都市としての役割と機能が弱まっていった。

特に1980年代以後、もっとも急速に進行した韓国経済の製造業の構造高度化の趨勢に乗ることができず、釜山の製造業基盤は急速に弱体化していった。さらに1980年代以後からは大都市における人口の高密化の解消及び産業集中の緩和のため、釜山・ソウルなど大都市を対象に都市成長を抑制する成長管理政策が実施された。その結果、釜山は新規工業用地の拡充が難しくなり、拡大再生産のための生産施設集積、大規模製造業の新規参入などが不可能になってしまった。従って、既存の労働集約的な産業構造をそのまま維持することとなり、工場及び生産施設の拡充を求める企業は他地域へ移転することを余儀なくされた。それによって、釜山が有していた製造業の基盤はさらに弱まり、これがきっかけで起こった産業的な空白を、付加価値が高いサービス産業で穴埋めすることもできなかった。

1990年代に入ると、中央政府の政策的配慮によって発展した周辺工業地域の独自性が強化され、釜山との連繋はさらに弱まった。釜山地域の地価上昇及び工業用地の不足によって製造企業の持続的な域外への移転が進み、また経済成長の結果として現れた賃金及び地価の上昇などにより競争力が弱体化し、主要産業である履き物産業が相次いで閉鎖された。代替産業の育成の不振など、複合的な原因から釜山経済の全国的地位は次第に低下した。

〈表1〉 釜山経済の推移

区分	単位	1970	1980	1990	1995	2000	2001
面積	㎢	373.2 (0.38)	432.7 (0.45)	529.4 (0.53)	748.9 (0.75)	759.9 (0.80)	762.0 (0.77)
人口	千人	1,842 (5.9)	3,159 (8.4)	3,798 (8.7)	3,892 (8.7)	3,812 (8.0)	3,786 (8.0)
世帯数	千世帯	371.2 (6.7)	689.4 (8.7)	994.0 (8.8)	1,132.4 (8.7)	1,199.8 (8.4)	1,210.9 (-)
1世帯当り 人口数	人	5.0	4.6	3.8	3.4	3.2	3.1
GRDP	10億ウォン	223 (8.1)	3,460 (9.4)	13,846 (7.8)	24,135 (6.7)	30,305 (6.0)	32,759 (6.1)
製造業 総生産額	10億ウォン	222 (16.6)	4,109 (11.1)	13,588 (7.7)	17,488 (4.8)	19,069 (3.4)	20,975 (3.6)
製造業 従業者数	千人	137 (15.9)	319 (15.8)	368 (12.2)	237 (8.0)	184 (6.9)	184 (6.9)
輸出額	100万 ドル	220 (26.3)	3,183 (18.1)	7,805 (12.0)	6,464 (5.2)	5,444 (3.2)	4,567 (3.0)
コンテナ 処理量	千TEU	-	633 (91.5)	2,274 (95.0)	4,502 (93.8)	5,035 (82.7)	5,011 (80.8)

出所：釜山発展研究院、釜山主要経済社会指標、2002年11月。

海洋水産部、海洋水産統計（各年号）。

このような経済的・社会的変化とともに釜山広域市の市域も、1963年から直轄市に昇格した以後18回に渡った都市計画区域の拡張などで1963年360㎢から、2001年現在762.0㎢まで2倍以上拡張された。特に、市域の拡張によって観光資源及び産業用の利用可能土地が大きく拡大した。

釜山広域市の人口は、1963年の直轄市に昇格した当時は136万人であった。市域の拡大と人口流入により、1970年184万人、1980年316万人、1990年380万人、1995年390万人となった。しかし1990年代の後半から、地域企業の域外への移転により人口が相次いで減りはじめ、2001年には379万人となった。2001年、釜山広域市の世帯数は1,211千世帯で、1世帯当り人口は3.1人である。1世帯当りの人口は1970年で5.0人、1980年で4.6人、1990年で3.8人、2000年で3.2人、2001年で3.1人と相次いで減っている。

釜山広域市の域内総生産（GRDP）は1970年で2,230億ウォン、1980年で3兆4,600億ウォン、1990年で13兆8,460億ウォン、2000年で30兆3,050億ウォン、2001年で32兆7,590億ウォンと増加したが、その全国的な比重はそれぞれ8.1%、9.4%、7.8%、6.0%、6.1%と相次いで低下した。しかし最近は多少増加する傾向にある。

2. 産業構造及び産業特性

2000年の釜山広域市の産業を域内総生産で見ると、第3次産業の割合が約69.5%を占めている。その中で、卸売・小売業の割合が17.7%、不動産賃貸事業が14.3%、運輸・倉庫業が11.6%の順で高い比重を占めている。その上、釜山広域市の産業別立地係数(全国)を見ると、第3次産業の中で金融・保険業を除いては、全て1以上を示している。主要な産業別で見ると、運輸・倉庫業が2.35、卸売・小売業が1.72、通信業が1.46の順を示し、第3次産業の中でこれらの分野が特化していると思われる。

そして2000年の釜山広域市の産業別従業者数を見ると、第3次産業の割合が74.8%を占めている。その中で、卸売・小売業が20.1%、飲食・宿泊業が12.3%、運輸・倉庫業が8.5%、金融・保険業が4.4%の順を示し、高い比重を占めている。東南経済圏における釜山の第3次産業の割合を見ると、電気・ガス・水道業を除いては、ほとんどの第3次産業が東南経済圏に比べ釜山の定住人口割合47.8%を越える。その上、釜山広域市の産業別立地係数(全国)を見ると、第3次産業中で卸売・小売業が1.10、飲食・宿泊業が1.07、運輸・倉庫業が1.51、通信業が1.01を示している。

釜山広域市は今でも生産額や従業者数においては、卸売・小売業の比重が非常に高い。だが、製造業とともにその比重が次第に低下している一方、サービス業の比重は次第に高まっている。

〈表2〉地域総生産額で見た釜山広域市の産業別の比重及び立地係数(2000年)

区分	1次産業	2次産業	3次産業		電気・ガス・水道	卸売・小売業	飲食・宿泊業	運輸・倉庫業	通信業	金融・保険業	不動産賃貸	社会及び個人サービス	
			製造業	建設業									
構成比(%)	2.3	28.2	19.7	8.4	69.5	4.2	17.7	3.1	11.6	3.7	7.6	14.3	7.3
全国比重(%)	2.9	3.6	3.2	5.4	8.2	8.0	10.0	7.6	13.8	8.5	5.6	6.4	8.0
東南圏内比重(%)	20.1	16.9	13.7	36.6	55.7	35.5	59.8	51.9	61.7	58.0	53.6	57.4	55.3
立地係数(全国)	0.50	0.62	0.54	0.93	1.41	1.38	1.72	1.31	2.35	1.46	0.96	1.09	1.38
立地係数(東南圏)	0.61	0.51	0.42	1.11	1.69	1.08	1.82	1.57	1.87	1.76	1.63	1.74	1.68

注：地域総生産額中、産業部門を100とした数値である。

2次産業には鉱業、製造業、建設業を含む。

出所：統計庁『2000年市道別の地域生産及び支出』から作成。

〈表3〉 従業者数で見た釜山広域市の産業別の比重及び立地係数（2000年）

区分	1次産業	2次産業	製造業	建設業	3次産業	電気	卸売	飲食	運輸	通信	金融	不動産	事業	娯楽・	その他
						・ガス	・小売業	・宿泊業	・倉庫業	業通	・保険業	貸	サー	レク	
構成比 (%)	0.4	24.8	21.4	3.4	74.8	0.3	20.1	12.3	8.5	1.0	4.4	2.4	3.3	2.3	20.2
全国比重 (%)	16.7	6.6	6.8	5.6	8.3	6.3	8.5	8.3	11.7	7.8	7.6	7.6	5.7	7.6	8.0
東南圏内比重 (%)	31.2	34.4	33.4	42.7	51.8	40.1	53.6	48.7	62.1	52.6	49.7	58.6	53.7	50.3	48.6
立地係数 (全国)	2.15	0.85	0.88	0.72	1.07	0.81	1.10	1.07	1.51	1.01	0.98	0.98	0.73	0.98	1.03
立地係数 (東南圏)	0.68	0.75	0.73	0.93	1.13	0.87	1.17	1.06	1.35	1.15	1.08	1.28	1.17	1.10	1.06

注：2次産業には鉱業、製造業、建設業を含む。

その他サービス業には公共・社会保障、教育サービス業、保健・福祉事業、その他の個人サービス業を含む。

出所：統計庁『2000年事業体基礎統計調査報告書』から作成。

(1) 製造業

2000年の釜山広域市における製造業数の東南経済圏での比重は、衣類及び毛皮(96.0%)、皮製品・バッグ・履物製造業(92.3%)、家具及びその他の製造業(74.2%)、出版・印刷・記録メディア複製(64.2%)、繊維製造(59.2%)、第1次金属製造業(54.1%)、組立金属製品(53.6%)などが高い比重を占めている。そして2000年の釜山広域市の製造業に関わる従業者数の東南経済圏での比重は、衣服及び毛皮(96.0%)、皮製品・バック・履物製造業(86.3%)、家具及びその他の製造業(68.1%)、出版・印刷・記録メディア複製(58.5%)、繊維製造(55.1%)、木材・木製品(54.8%)、第1次金属製造業(35.8%)、組立金属製品(33.4%)などが高い比重を占めている。

2000年の釜山広域市における製造業についての付加価値額の東南経済圏での比重は、衣類及び毛皮(91.1%)、皮製品・バッグ・履物製造業(81.7%)、家具及びその他の製造業(67.7%)、出版・印刷・記録メディア複製(63.6%)、繊維製造(53.8%)、木材・木製品(51.2%)、組立金属製品(29.3%)、第1次金属(27.0%)などが高い比重を占めている。

2000年の釜山広域市における製造業の従業者数を基準にして、製造業の立地係数(東南経

済圏)を見ると、皮製品・バッグ・履物製造業(5.77)、衣類及び毛皮(2.15)、第1次金属(1.44)、組立金属製品(1.33)、未分類機械及び装備(1.14)その他の運送設備(1.12)を示している。

2000年の釜山広域市における製造業の付加価値額を基準にして、製造業の立地係数(東南経済圏)を見ると、皮製品・バッグ・履物製造業(6.93)、衣類及び毛皮(2.24)、組立金属製品(2.20)、木材・木製品(2.00)、繊維製造(1.88)、再生材料・加工処理業(1.73)、未分類機械及び装備(1.64)、その他の運送設備(1.62)、第1次金属製品(1.58)、家具及びその他の製造業(1.47)、食料品製造業(1.15)を示している。釜山広域市の製造業は従業員の人数や付加価値額で、軽工業部門への高い特化度を見せている。

(表4) 釜山広域市の製造業の東南経済圏内での比重及び立地係数

区 分	事業体数		従業者数		付加価値額	
	比重(%)	立地係数	比重(%)	立地係数	比重(%)	立地係数
全 体	51.7	-	31.4	-	16.4	-
食料品	39.2	0.77	33.0	0.96	25.1	1.15
煙草製造業	0.0	0.00	0.00	0.00	0.0	0.00
繊維製造	59.2	0.74	55.1	1.13	53.8	1.88
衣服及び毛皮	96.0	1.06	96.0	2.15	91.1	2.24
皮製品、バッグ、履物	92.3	4.08	86.3	5.77	81.7	6.93
木材、木製品	48.0	0.95	54.8	1.33	51.2	2.00
パルプ、紙、紙製品	51.9	0.76	30.3	0.59	13.8	0.50
出版、印刷、記録メディア複製	64.2	0.54	58.5	0.49	63.6	0.67
コークス、石油精製品、核燃料	18.9	0.82	5.1	0.34	0.9	0.18
化合物及び化学製品	28.9	0.54	15.2	0.43	6.1	0.37
ゴム・プラスチック製品	52.2	1.00	28.6	0.82	23.2	1.09
非金属鉱物製品	21.0	0.33	15.0	0.30	19.5	0.50
第1次金属製品	54.1	1.73	35.8	1.44	27.0	1.58
組立金属製品	53.6	1.28	33.4	1.33	29.3	2.20
未分類機械及び装備	46.4	1.26	28.1	1.14	19.1	1.64
事務・計算及び会計用機械	28.1	0.12	9.9	0.04	11.1	0.01
電気機械、電気変換装置	48.4	0.74	31.4	0.68	23.8	0.89
映像、音響、通信装備	34.9	0.28	19.8	0.31	9.6	0.25
医療、光学機器、時計	48.4	0.58	27.0	0.56	25.2	0.81
自動車、トレーラー	27.9	0.93	13.8	0.66	7.4	0.83
その他の運送装備	18.8	1.33	9.0	1.12	6.4	1.62
家具及びその他の製造業	74.2	0.97	68.1	1.07	67.7	1.47
再生材料加工処理業	41.0	0.71	34.0	0.59	44.4	1.73

出所：統計庁『鉱工業統計調査報告書(2000、地域篇)』から作成。

(2) 卸売・小売業

釜山広域市の卸売・小売業の1996年と2000年のデータを比べて見ると、従業者数においては、全国比重と東南経済圏比重の二つとも低くなっている。だが売上額においては、全国比重が非常に低くなる反面、東南経済圏内の比重は高くなっている。これは以前の南部圏の卸売業中心地であった釜山の影響力が次第に小さくなっている反面、近隣地域である東南経済圏での小売機能が大きくなっている状況を反映しているためであろう。卸売の集積度を知らせる中心性比率(W/R=卸売業年間売上額/小売業年間売上額)を見ると、2000年の全国平均が1.07で、釜山広域市は1.03で似ている。だが、1996年と2000年を比べると、全国とソウルの中心性比率はそれぞれ0.94、1.36から1.07、2.36に高まった反面、釜山広域市の中心性比率は1996年1.41から2000年1.03までに大きく低下した。これは、釜山広域市の卸売業の影響力が大きく弱まっていることを示している。

2000年の釜山広域市の卸売業の年間売上額で業種別の構成比を見ると、家庭用品卸売業が22.7%、その他の産業用中間財及び再生材料卸売業が21.4%、食料品及び煙草卸売業が18.1%、機械装備及び関連用品卸売業が10.9%の順で、消費財と生産財・資本財の割合が似ている。

釜山広域市の人口は全国比は7.9%で、東南経済圏比では47.8%を占める。2000年の小売業売上額の全国比重は10.0%で、東南経済圏比重は59.0%を示している。結局、釜山広域市の小売業は、釜山広域市の住民だけではなく近隣地域の住民も対象にして、広域的に営業を行っていると言える。釜山広域市小売業の売上額では、百貨店、大型ディスカウント店のような総合小売業が49.6%を占めているという特徴を見せている。

区 分	全国比重 (%)				東南経済圏比重 (%)			
	卸売		小売		卸売		小売	
	1996	2000	1996	2000	1996	2000	1996	2000
商 店 数	9.5	9.4	9.1	9.1	62.8	61.4	49.7	50.4
従業者数	9.9	8.7	9.0	8.4	64.0	62.7	51.4	50.0
売 上 額	11.9	9.6	7.9	10.0	65.6	75.2	50.2	59.0

出所：統計庁『卸販売・小売業総調査報告書(1996、地域篇)』

統計庁『卸売・小売業総調査報告書(2000)』から作成。

(3) サービス業

2000年の釜山広域市のサービス業の全国比重は事業所数において、釜山広域市の人口の全国比重である7.9%に近い。しかし従業者数においては事業サービス業が、また売上額においては事業サービス業、娯楽・文化及び運動関連業が、釜山広域市の人口の全国比重よりずっと低い。特に釜山広域市の事業サービス業の全国比重は、事業所数が7.9%であるに比べ、従業者数が6.1%、売上額が4.1%であり、事業所数、従業者数、売上額において大きな開きを見せている。

しかし2000年の釜山広域市のサービス業の東南経済圏比重を見ると、事業所数、従業者

数、売上額の比重はそれぞれ50.8%、52.5%、56.5%で、人口比重の47.8%より高い。事業所数においては事業サービス業が55.9%で、従業者数においては不動産及び賃貸業が58.6%で、売上額においては娯楽、文化及び運動関連業が66.8%で一番高い。

つまり、釜山広域市のサービス業は東南経済圏の中では比重が高い方であるが、収益性が高い事業サービスや娯楽、文化及び運動関連業などが首都圏へ集中しているため、釜山広域市ではこれらのようなサービス業は圏域における中心的役割をうまく果たしていないと言える。

〈表6〉釜山広域市のサービス業の事業所数、従業者数、売上額の比重（2000年）

区 分		全国比重(%)	東南経済圏比重(%)
人口		7.9	47.8
事業体数	不動産及び賃貸業	7.4	53.1
	事業サービス業	7.9	55.9
	保健及び社会福祉業	7.9	48.9
	娯楽、文化及び運動関連業	8.3	48.9
	その他の公共、修理及び個人サービス業	9.1	50.3
従業者数	不動産及び賃貸業	7.6	58.6
	事業サービス業	6.1	54.2
	保健及び社会福祉業	8.0	51.3
	娯楽、文化及び運動関連業	7.6	50.3
	その他の公共、修理及び個人サービス業	9.1	50.5
売上額	不動産及び賃貸業	7.3	57.2
	事業サービス業	4.1	61.1
	保健及び社会福祉業	7.8	50.7
	娯楽、文化及び運動関連業	5.4	66.8
	その他の公共、修理及び個人サービス業	8.5	51.1

出所：統計庁『サービス業 統計調査報告書(2000)』から作成。

(4) 金融業

釜山広域市では先物取引所、技術信用保証基金、釜山銀行などいくつかの金融機関の本社があるが、ほとんどは支店である。2000年の末、釜山広域市の預金銀行の店舗数は424店、預金は約28兆ウォン、貸出は約18兆ウォンに達する。釜山広域市の金融の全国比重は預金銀行支店の数が8.9%、預金が7.0%、貸出が6.7%、手形交換額が1.4%で、貸出と手形交換額は釜山広域市の人口の全国比重より低い。その上、釜山広域市の金融の東南経済圏における比重は、預金銀行の店舗数57.8%、預金60.1%、貸出51.6%、手形交換額53.5%で、釜山広域市の人口の東南経済圏比重より高い。

〈表7〉釜山広域市の金融産業の東南経済圏比重（2000年）

区 分	預金銀行数		預金銀行預金		預金銀行貸出		手形取引額	
	全国 比重	東南 比重	全国 比重	東南 比重	全国 比 重	東南 比重	全国 比重	東南 比重
釜 山	8.9	57.8	7.0	60.1	6.0	51.6	1.4	53.5
蔚 山	1.9	12.1	1.1	9.7	1.2	10.0	0.4	15.0
慶 南	4.6	30.0	3.5	30.2	4.5	38.5	0.8	31.5
東南経済圏	15.3	100.0	11.6	100.0	11.6	100.0	2.6	100.0

出所：統計庁、『地域統計年報(2001)』から作成。

つまり、釜山の金融比重は国に対しては、だいたい人口比重より低く、東南経済圏に対しては人口比重より高い。これは金融が全国的には首都圏へ、東南経済圏においては釜山へ偏重していることを意味している。

(5) 運輸業

釜山は、2000年の韓国のコンテナ処理量の85.8%、東南経済圏のコンテナ処理量の96.4%を占めている港湾物流の中心地である。2000年の釜山広域市の運輸業の事業所数、従業者数、付加価値額の全国比重はそれぞれ8.7%、10.5%、9.4%で、東南経済圏の比重はそれぞれ56.9%、65.1%、67.8%である。釜山広域市の運輸業の事業所数、従業者数、付加価値額の全国比重の変化を見ると、1996年の9.8%、11.2%、10.8%から、2000年の8.7%、10.5%、9.4%へと低くなった。運輸業の中で釜山の特化度が高い水上運輸業の全国比重も、1996年の27.1%、13.1%、5.8%から2000年の23.3%、10.4%、4.5%へとそれぞれ低くなった。そして、釜山広域市の運輸業の事業所数、従業者数、付加価値額の、東南経済圏内での比重の変化を見ると、1996年の59.4%、66.8%、69.3%から2000年の56.9%、65.1%、67.8%とそれぞれ低くなった。水上運輸業においては、その比重が1996年の56.0%、78.0%、74.7%から2000年の51.0%、77.6%、82.1%へと付加価値額の比重だけが増えた。それほど釜山の運輸業は、全国及び東南経済圏の中でその影響力を弱めたと言える。

3.企業情報

釜山地域の主要な業種別の大企業は次の通りである。

〈表8〉釜山地域の飲・食料品に関する主要企業の現況

(単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
大林水産(株) 釜山工場	肉、果物、 野菜及び油脂加工業	釜山市、西区	400	カニ風味かまぼこ、冷凍食品
韓星企業(株)	肉、果物、 野菜及び油脂加工業	釜山市、影島区	530	水産物加工
高麗産業(株)	穀物加工品、 澱粉及び飼料製造業	釜山市、東区	300	配合飼料
(株)麒麟	その他食品製造業	釜山市、 海雲台区	750	パン類

〈表9〉釜山地域の繊維製造に関する主要企業の現況

(単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
韓信模倣(株)	製絲及び紡績業	釜山市、 釜山鎮区	2,150	梳毛絲、染色
松月タオル(株)	織物製造業	釜山市、東来区	315	タオル
泰昌産業(株)釜山工場	織物織造業	釜山市、金井区	1,400	毛織、毛紡織
(株)大宇インターナショナル	繊維染色業及び 加工業	釜山市、 海雲台区	1,090	染色加工
DSR(株)	その他の繊維製品 製造業	釜山市、水宮区	360	ロープ

〈表10〉釜山地域の縫製衣服及び毛皮製品に関する主要企業の現況

(単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
光徳物産(株) 釜山第2工場	縫製衣服製造業	釜山市、北区	880	紳士服
(株)インターナショナル 釜山工場	縫製衣服製造業	釜山市海雲台区	2,400	衣類、繊維類
(株)世定	縫製衣服製造業	釜山市、金井区	400	衣類、 アクセサリ
(株)パークランド	縫製衣服製造業	釜山市、金井区	450	洋服、 ワイシャツ
韓一物産(株)	縫製衣服製造業	釜山市、機張郡	445	衣類、寝具類
(株)協進洋行釜山工場	縫製衣服製造業	釜山市、沙上区	424	シャツ

〈表11〉釜山地域の皮革、バック及び履物製品に関する主要企業の現況 (単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
(株)成湖実業	履物製造業	釜山市、砂上区	350	履物
(株)世源	履物製造業	釜山市、砂上区	250	履物類

〈表12〉釜山地域の化合物及び化学製品に関する主要企業の現況 (単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
(株)東星化学	その他の化学製品製造業	釜山市、沙下区	300	接着剤
東洲湊産業(株)	その他の化学製品製造業	釜山市、南区	490	ペイント、 合成樹脂
朝光ペイント(株)	その他の化学製品製造業	釜山市、砂上区	330	塗料

〈表13〉釜山地域のゴム及びプラスチック製品製造に関する主要企業の現況 (単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要な生産品目
東一ゴム・ベルト(株)	ゴム製品製造業	釜山市、金井区	935	ベルト
興亜タイヤ工業(株)	ゴム製品製造業	釜山市、海雲台区	938	タイヤ・チューブ

〈表14〉釜山地域の第1次金属産業に関する主要企業の現況 (単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
新日金属工業(株)	第1次鉄鋼産業	釜山市、沙上区	440	鑄鋼、鑄鉄
総合鉄鋼工業(株)	第1次鉄鋼産業	釜山市、南区	1,250	鋼板、鋼管
韓国鑄鉄管工業(株)	第1次鉄鋼産業	釜山市、沙下区	600	鑄鉄管
(株)韓宝釜山製鋼所	第1次鉄鋼産業	釜山市、沙下区	865	鉄筋

〈表15〉釜山地域の組立金属製品に関する主要企業の現況 (単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
高麗製鋼(株)	その他の組立金属製品製造及び金属処理業	釜山市、水宮区	407	ワイヤ・ロープ
万鎬製鋼(株)	その他の組立金属製品製造及び金属処理業	釜山市、北区	673	ワイヤ・ロープ
(株)太陽ステンレス	その他の組立金属製品製造及び金属処理業	釜山市、沙上区	300	ステンレス製作

〈表16〉 釜山地域のその他機械及び装備製造に関する主要企業の現況 (単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
(株)豊山東萊工場	一般目的用機械製造業	釜山市、海雲台区	2,100	特殊産業機械
(株)星鉄社	その他の家庭用器具製造業	釜山市、海雲台区	549	冷蔵庫部品

〈表17〉 釜山地域の電子部品製造に関する主要企業の現況 (単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
(株)豊山マイクロテック	半導体及びその他の電子部品製造業	釜山市、海雲台区	400	電子部品
参星電気(株)釜山工場	半導体及びその他の電子部品製造業	釜山市、江西区	2,300	電子部品

〈表18〉 釜山地域の電子部品製造に関する主要企業の現況 (単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
大宇自動車(株)釜山工場	自動車及びトレーラー製造業	釜山市、鎭区	1,350	バス
ルノー参星自動車(株)	自動車及びトレーラー製造業	釜山市、江西区	4,000	自動車用エンジン、乗用車
大宇通信(株)釜山工場	自動車及びトレーラー製造業	釜山市、鉄馬面	1,100	エアバック、ソファー

〈表19〉 釜山地域のその他運送装備製造に関する主要企業の現況 (単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
(株)江南	船舶及びボート製造業	釜山市、沙下区	395	船舶建造、修理
大鮮造船(株)	船舶及びボート製造業	釜山市、影島区	360	船舶建造
大洋電気工業(株)	船舶及びボート製造業	釜山市、沙下区	300	船舶用照明器具
オリエンタル精工	船舶及びボート製造業	釜山市、沙下区	405	船舶意匠品
(株)韓進重工業	船舶及びボート製造業	釜山市、影島区	2,875	船舶建造、修理
(株)大韓航空 航空宇宙事業本部	鉄道、航空機及びその他の運送装備製造業	釜山市、江西区	2,500	
韓国鉄道車輛(株) 釜山工場	鉄道、航空機及びその他の運送装備製造業	釜山市、沙下区	350	鉄道車輛

〈表20〉 釜山地域の倉庫及びサービス業に関する主要企業の現況

(単位：人)

企業名	細分類	所在地	従業員数	主要生産品目
世邦コンテナ・ターミナル運営(株)	貨物取扱業	釜山市、南区	120	港湾荷役
(株) 神仙台コンテナ・ターミナル	貨物取扱業	釜山市、南区	675	港湾荷役、保管
牛岩ターミナル(株)	貨物取扱業	釜山市、南区	210	貨物荷役
(株) 韓進海運勘曇ターミナル	貨物取扱業	釜山市、南区	40	港湾荷役
現代商船(株) 勘曇ターミナル	貨物取扱業	釜山市、南区	170	港湾荷役
現代商船(株) 釜山ターミナル	その他の運送関連 サービス業	釜山市、東区	650	ターミナル

(1) (株) 東星化学

(株) 東星化学は1959年、東星化学工業社と言う名前で設立し、1994年に(株) 東星化学と商号を変更した。設立当時はゴム用塗料の生産からスタートしたが、現在は靴・履物用接着剤、ポリウレタン樹脂、合成皮革用表面処理剤などの、靴・履物素材を主要な製品として生産し、その生産における接着工程に対する技術の提供を行うほか、ポリウレタン樹脂素材に関した画期的な底部分の製作技術を持っている。

主要な製品の2002年の国内市場シェアは、靴・履物の底用ポリウレタン樹脂33.7%、合成皮革用ポリウレタン樹脂15.1%で、ポリウレタン樹脂の場合、その業界で一番高い市場シェアを占めている。

2002年の主要な製品の売上額は、靴・履物の底用ポリウレタン樹脂が590億2,700万ウォンで、総売上額の56.5%、合成皮革用ポリウレタン樹脂が333万5,700万ウォンで32.0%を占めている。

従業員の30%(約110人)ほどが研究開発者及び技術者で、ポリウレタン樹脂の応用技術及び製造技術を通じ当社の製品の適用分野を拡大するなど、技術力を通じ世界最高の競争力を有した化学会社として成長するため、研究開発の拡大に努めている。

(2) 参星電気(株) 釜山工場

参星電気(株)の釜山工場は蔚山工団の内にあり、総8万坪の敷地に建坪延3万坪の規模で、1999年10月からMLCC、MLB、Micro CS、Chip Inductorなどの製品を生産している先端電子部品工場である。

特に釜山工場は、最新先端設備を備えた一括生産ラインを構築しただけではなく、釜山の地理的な位置を最大に活用した事業特化戦略で、“21C World Topの先端電子部品基地”となる面貌を備えている。

釜山工場はこうしたインフラを利用して移動通信、コンピューター、インターネット製品などの主力製品を量産し、少数機種専用の大量、生産ライン体制で、安定的な高収益創出のための先端基地として成長している。

その上、釜山工場は製品輸出のための拠点としての役割を期待されている。

(3) 大宇精密株式会社

1981年大宇精密工業(株)と言う名前で設立し、その後、大宇通信(株)と名称を変更し、2002年に自動車部品事業部門の一部を分割し、大宇精密(株)を新たに設立した。その事業部門は自動車部品事業だけである。

2002年度の売上額は自動車用モーター類が1,316億ウォンで全体の31.3%、緩衝調節装置が600億ウォンで17.9%を占めている。自動車部品産業の国内市場シェアは9.2%で現代(54.1%)と起亜(27.8%)の次に高い。特に、直流モーター事業は輸出先の多様化、輸出量増大などで単一品目だけで年間1億ドル以上を輸出している。166人が研究開発に参加し、開発及び売上の増大に寄与している。

(4) 東一ゴム・ベルト(株)

東一ゴム・ベルト(株)は1945年に設立し、自動車部品製造及び販売を事業目的に、ゴム・ベルト製品(Vベルト・ベルト伝動装置など)、自動車部品(窓ゴム)、特殊ゴム製品(PenDA・スリーブホース・地下鉄防振材など)を生産している。2002年の売上額はVベルトが449億ウォンで全体の31.9%、自動車部品用の窓ゴムが309億ウォンで21.9%を占めている。

各事業部別に技術チーム(開発チーム)を置いていて、1か所の研究所を運営している。総勢40人で構成されている。45億ウォンの研究開発費を投資して、いろんな分野の次世代のゴム製品の開発に力を注ぎ、建築用防塵システム、高速鉄道及び地下鉄用防振システム、自動車の緩衝器及び防護システム、高耐熱性ベルト・システムなどを開発した。

(5) 韓星企業(株)

韓星企業(株)は水産業、遠洋漁業及び冷凍食品製造業を主要な事業として、1963年に設立した。カニ風味かまぼこ、塩辛及び肉加工品、冷凍食品、缶詰などへの事業領域を拡張してきた。釜山工場は主に水産物を冷凍保管している。

2002年の総売上額1,657億ウォンの中で、カニ風味かまぼこ類及び塩辛類の製品が668億ウォンで全体の40.3%、明太子、カニ、その他水産物の製品が376億ウォンで22.7%を占めている。

水産物加工食品を主な事業とする韓星食品(株)及び韓星水産食品(株)の事業多角化の一環として、電子光学製造企業である宇京電光(株)、通信器機・ソフトウェア開発企業であるHSテルリアン(株)、そして、海外事業のためにハンソン AR S.A.及び秦皇島ソオハホンウント(有)を系列会社として持っている。

韓星企業(株)は米国、ロシア、日本、ブルガリア、オーストラリア、ニュージーランドなどの14カ国と漁業協定を結んでいて、21か所の海外基地を確保し、先端魚群探知設備及び船団運営能力の発展、衛星を利用した気象・水温・プランクトンなどに関する科学的な情報データの活用能力の向上は季節的な生産量のばらつきを減らし、また操業日数を増や

すなどの生産性向上のための努力をしている。

韓星企業(株)は食品研究所を1993年に設立し、新製品の開発及び特許関連技術開発に力を注いでいる。

(6) (株)ネクセン

(株)ネクセンは1942年興亜タイヤ工業社と言う名前で設立し、2000年に株式会社ネクセン・タイヤと商号を変更した。当社はゴム製品の製造及び販売業、自動車部品の製造及び販売業を主にするタイヤ専門製造会社である。

主要な製品は自動車用、農機械用、産業用、建設用のタイヤ製品で、2002年の売上額2,682億ウォンで全体の98.6%を占めている。その他、タイヤ装着部品などチューブ以外の商品などがある。

現在、国内のタイヤ業界での内需シェアは2002年の生産販売製品(PCR)を基準とすると、18%である。主要な目標市場は、国内の買替市場及びOEM納品市場(CAR MAKER)に加え、全世界の約150カ国を対象としており、内需41%、輸出50%の販売構成を持っている。既存のイメージを変えた新概念のタイヤRADIAL N2000、WINGUARDとCLASSE PREMIEREなどの売上が好調で、2002年2,721億を販売し、売上額前年同期対比は13.1%増加し、部門別には輸出販売16.4%、OEM販売11.7%、内需販売16.4%増加を達成した。

(7) ルノー参星自動車

2000年9月、ルノー参星自動車が出帆し、SM5及びSM3シリーズを年間240,000台生産している。

ソウル事務所、京畿道の研究所及び釜山新湖工団に本社及び工場を持ち、釜山工場は釜山市が造成した新湖工団(94万坪)の中に50万坪の敷地で、建物面積13万2千坪の工場が建設され、作業の流れが容易になるよう、生産プロセスを基礎とした工程別8棟が配置されている。

資本金は4,400億ウォンで、株主はルノー、参星、債券団がそれぞれ70.1%、19.9%、10%を所有している。生産車種はSM5シリーズにSM518、SM520、SM520SE、SM520LE、SM520V、SM520V+、SM525V、SM5 LPGを生産していて、2002年からはSM3を新たに生産している。

生産工程は221台のロボットを設置し、全体工程の95%自動化率を達成した車体工場でコンピューター制御によって、小型から大型まで8個のモデルを同時生産できる最先端IBS(Intelligent Body-Assembly System)ラインと、32台のロボットが約500点の溶接をわずか14.6m内で集中実施することによって、溶接の途中に車体移動で起こる車体変形や不良を元からなくすGRS(Grouping Robot System)システムがある。

その上各生産ラインにおいては、品質に万全を期して最高品質だけを追求するための「ライン・ストップ制」が運営され、誰でも欠陥を発見したら直ちに生産ラインを止める事ができるようにしている。

最終組立ラインにおいては、作業員、次の工程の作業員、チェックマン、検査員、そして監督者の5段階を通じて品質の確認をする品質チェック体制が、全ての生産車輦に適用さ

れ実施中である。

環境問題においても自社の汚廃水処理施設であるグリーン・センターの運営と、水溶性塗料の使用が可能になるように、設計段階からグリーンの概念を導入した塗装工場及び再活用システムを実践している。

(8) 株式会社パーク・ランド

1973年に太和繊維株式会社を設立し1998年株式会社パーク・ランドと商号変更した。

8個の先端直営工場及び大型物流センターを持ち、釜山にはドレスシャツ工場、紳士服1・2工場、ズボン1・2工場、裁断センターがある。ドレスシャツ工場は300人の従業員がドレスシャツを生産して、生産量は年間97万枚程度である。完璧な品質管理のために、先端設備の自家工場で100%直接生産をしている。ズボン1工場は270名の従業員が80万枚のズボンを生産し、ズボン2工場は120人の従業員が36万枚のズボンを生産する。最先端コンピューター・システム(CAD/CAM)を利用した無人自動裁断設備を導入し、工程時間を短縮し生産性を10倍向上させ、220人の従業員が22万枚の紳士服、ズボン、ドレスシャツの主要な部品を生産している。

ドレスシャツ工場自動化設備を構築し、自動ボタン穴あけ機で生産性が5倍増加し、自動ボタン付けは3倍、自動ポケット付けは7倍、自動胴体アイロン機は10倍の生産性増加を達成した。

紳士服工場自動化設備は低温圧縮機(生産性2倍増加)、自動脇縫い目返し縫い機(2倍)、自動ボタン穴あけ機、自動袖外側線返し縫い機(2倍)、カラー整形機(2倍)、スチーム・プレス設備で生産性向上に寄与している。

4. 貿易・外国直接投資

(1) 輸出入

釜山地域の輸出の全国比重は、1970年26.3%から1980年18.1%、1990年12.0%、2000年3.2%と大幅に低下した。それは韓国の産業構造及び輸出構造が、機械類、電子器機、自動車など重化学工業へと急激に改編した反面、釜山地域は今までの軽工業中心の産業構造及び輸出構造を保ってきたからである。さらに釜山の主要な輸出商品であった履物、繊維をはじめ軽工業製品等が、中国などのアジアの発展途上国の工業化によってその競争力が低下し、またそれらの輸出が大幅に減るだけでなく、これらの製品の輸入が大幅に増加したからである。

釜山の輸出を地域別に見ると、1985年にはアジア、北米、ヨーロッパ、中南米の比重がそれぞれ24.7%、42.1%、12.1%、10.5%と、北米の依存度が非常に高い。だが、2000年にはその割合がそれぞれ57.1%、14.3%、15.1%、4.7%と大幅に変化した。すなわち、北米に対する輸出依存度が大幅に減少した反面、アジア、特に中国、インドネシアなどに対する輸出依存度が大幅に増加した。そして、アジア主要国の輸出品構造と比較して見ると、釜山の輸出品構造や輸出対象国の輸出品構造は、中国をはじめとするアジアの開発途上国と競争

関係を形成している。

〈表21〉釜山の主要な輸出国への輸出実績

(単位：%)

区分	1985	1990	1995	2000
合計	100.0 (4,087)	100.0 (7,805)	100.0 (6,463)	100.0 (5,444)
アジア	24.7	28.8	38.4	57.1
日本	14.2	18.2	20.7	19.2
香港	1.9	2.5	8.6	4.4
インドネシア	0.2	3.2	7.6	5.4
中国	0.2	0.6	8.4	15.0
中東	5.6	1.6	3.3	3.6
ヨーロッパ	12.1	17.0	17.1	15.1
北米	42.1	45.1	29.6	14.3
中南米	10.5	2.8	6.2	4.7
アフリカ	4.0	1.0	0.7	1.9
オセアニア	1.1	1.5	1.7	1.8
その他	0.0	2.1	1.9	1.5

注：()内は釜山地域輸出総額(百万ドル)

出所：釜山商工会議所、釜山経済指標（各年）

〈表22〉釜山の輸出品目の変化

(単位：%、百万ドル)

順位	1980		1985		1990		1995		2000	
	品目	%	品目	%	品目	%	品目	%	品目	%
1	履物類	21.1	履物類	29.4	履物類	45.0	織物類	13.9	輸送機械	14.7
2	衣類	17.9	衣類	12.8	織物	8.9	造船	11.0	身回り品	12.8
3	鉄鋼	14.7	鉄鋼	11.8	衣類	8.2	機械品	9.5	水産物	10.5
4	織物類	6.0	造船	10.5	鉄鋼	6.9	履物類	8.4	鉄鋼	10.5
5	合板	5.7	綿織物	5.9	化学製品	5.9	水産物	7.4	織物	7.6
6	水産物	4.0	水産物	5.6	水産物	4.3	皮革?毛皮	6.4	繊維製品	5.5
7	原絲	4.0	原絲	4.6	金属製品	2.4	ゴム製品	6.0	皮革?毛皮	5.2
8	鑄物	3.7	ゴム製品	3.3	機械品	2.3	鉄鋼	5.0	産業機械	4.9
9	魚網	3.5	化学製品	2.7	ゴム製品	1.9	電子	4.6	精密化学	4.8
10	造船	3.1	金属製品	2.2	造船	1.5	化学製品	4.3	工具?金型	4.6
	小計(%)	83.7	小計	88.9	小計	87.3	小計	76.5	小計	67.4
	総額	3,183	総額	4,087	総額	7,805	総額	6,463	総額	4,835

出所：韓国貿易協会釜山支部

〈表23〉 釜山地域の輸入品目の変化

(単位：%)

区分	1997	1998	1999	2000	構成比
食品及び生動物	12.73	14.13	17.62	17.46	15.48
飲料及び煙草	1.88	2.75	0.07	0.10	1.20
非食用原材料(燃料除外)	14.53	15.08	13.88	12.63	14.03
鉱物性原料?潤滑油及び関連製品	2.17	1.36	1.26	1.49	1.57
動植物性油脂及びワックス	0.75	0.76	0.90	.047	0.72
化学物及び関連製品	13.73	15.83	19.11	16.84	16.37
材料別製造製品	25.84	22.32	25.09	26.51	24.94
機械及び運輸装備	21.14	22.47	15.92	17.36	19.22
その他製造製品	7.13	5.20	6.10	7.09	6.38
その他食品及び取扱物	0.09	0.08	0.03	-	0.05
合計	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

出所：釜山経済白書、釜山広域市、2002年

〈表24〉 釜山地域の主要な国家別輸入比重(2000年)

順位	国家別	金額(千ドル)	構成比(%)
1	日本	927,981	23.3
2	中国	728,053	18.2
3	米国	612,759	15.4
4	ロシア	211,835	5.3
5	ドイツ	182,954	4.6
6	オーストラリア	126,529	3.2
	その他	1,195,299	30.0
合計		3,985,410	100

出所：釜山経済白書、釜山広域市、2002年

釜山の主要地域別の輸入比重を見ると、日本、北米、ヨーロッパに対する依存度が大幅に高い状況である。最近では中国からの輸入比重が増加している傾向にある。今後も釜山はNICsとアセアン、中国をはじめとするアジア開発途上国との輸出入がより活発に展開されるであろう。また釜山とこれらの国家との輸出市場において、より競争が激化することが予想される。

(2) 釜山地域における外国人投資

釜山地域における外国人企業の投資現況を見ると、1999年6億9,472万ドルを頂点に減少している傾向にある。2002年には前年と比べ37.6%減少した2億5,244万ドルの外国人投資が行われている。

製造業種とサービス業種に分けて見ると、1998年と2000年を除くとサービス業における投資が製造業における投資より多い。2001年の場合、製造業とサービス業への投資割合はそれぞれ4.4%：95.6%で、2002年には23.8%：76.2%でサービス業における投資割合が格段に高くなっている。

〈表25〉 釜山地域における外資系企業の投資推移

(単位：万ドル、%)

区分	製造業		サービス業		合計		
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	増減率
1967～1997	87	38,263	86	56,231	173	94,494	-
1998	13	4,970	22	1,248	35	6,217	-
1999	26	916	33	68,556	59	69,472	1,017.5
2000	27	29,287	56	26,008	83	55,295	-20.4
2001	30	1,778	67	38,675	97	40,453	-26.8
2002	19	6,019	51	19,226	70	25,244	-37.6

注：民間部門の投資推移である。

出所：釜山広域市投資通商課

釜山地域へ進出している外資系企業(資本出資企業を含む)は2002年末現在、総計390社である。国家別に見ると、日本投資企業が152社(39.0%)で一番多く、次に中国(55社)、ロシア(41社)、米国(37社)、ドイツ(37社)などの順である。

〈表26〉釜山地域における外資系企業の国別現況(2002年末現在)

(単位: 個社、%)

区分	企業数		区分	企業数	
		構成比			構成比
日本	152	39.0	フィンランド	2	0.5
中国	55	14.1	カナダ	2	0.5
ロシア	41	10.5	ネパール	1	0.3
米国	37	9.5	ルクセンブルク	1	0.3
ドイツ	24	6.2	メキシコ	1	0.3
オランダ	9	2.3	サウジアラビア	1	0.3
香港	9	2.3	スウェーデン	1	0.3
ノルウェー	7	1.8	スイス	1	0.3
シンガポール	7	1.8	スペイン	1	0.3
デンマーク	6	1.5	アイルランド	1	0.3
イギリス	6	1.5	イタリア	1	0.3
オーストラリア	6	1.5	ケイマン諸島	1	0.3
マレーシア	5	1.3	タイ	1	0.3
パキスタン	3	0.8	パナマ	1	0.3
台湾	2	0.5	フランス	1	0.3
バージン諸島	2	0.5	その他	2	0.5
			合計	390	100.0

注：その他はIFCなど含む。

出所：釜山広域市の内部資料から整理

2002年末現在、釜山地域へ投資している外資系企業の総投資規模は19億5,171万ドルで、この中で日本が一番多い6億4,600万ドルで、33.10%を占めている。次に米国4億6,688万ドル(23.92%)、オランダ3億7,805万ドル(19.37%)、オーストラリア2億5,435万ドル(13.03%)などの順を示している。

釜山地域の外資系企業の1件当たり投資規模は平均500万ドルである。総投資規模が一番多い日本投資企業は、1件当たり平均規模が425万ドルで小規模投資が行われている。1件当たり投資規模が一番大きい国はオーストラリアで、平均4,239万ドルを投資していて、次にはオランダが4,201万ドル、マレーシア1,621万ドル、米国1,262万ドル、イギリス1,231万ドルなどの順を示している。

この中で釜山地域で事業活動を営んでいる日本投資企業(資本出資企業を含む)は2002年末現在152社で、東南経済圏のほかの地域の蔚山31社、慶南109社より多い。進出業種を見ると、蔚山には化学業種(11社)が、慶南には電気・電子(25社)、機械(13社)、時計・精密・光学機器(13社)、自動車・部品(12社)業種企業が、より多く進出しているのに対し、釜山には貿易業種(34社)と他のサービス業種(22社)の企業が主になっている。

釜山広域市の10大戦略産業に属する自動車・部品、造船・機資材、繊維ファッション、履物、水産・加工などの業種に対する日本企業の進出比重は大変低い状況にある。

〈表27〉 釜山地域における外資系企業の国別投資規模現況（2002年末現在）

（単位：万ドル、％）

区分	総投資金額		平均 投資金額	区分	総投資金額		平均 投資金額
		構成比				構成比	
日本	64,600	33.10	425	ノルウェー	77	0.04	11
米国	46,688	23.92	1,262	スウェーデン	77	0.04	77
オランダ	37,805	19.37	4,201	フィンランド	68	0.03	34
オーストラリア	25,435	13.03	4,239	スペイン	38	0.02	38
マレーシア	8,103	4.15	1,621	台湾	37	0.02	18
イギリス	7,384	3.78	1,231	タイ	30	0.02	30
アイルランド	1,000	0.51	1,000	バージン諸島	18	0.01	9
ドイツ	993	0.51	41	フランス	18	0.01	18
香港	591	0.30	66	パキスタン	16	0.01	5
中国	460	0.24	8	サウジアラビア	10	0.01	10
シンガポール	459	0.24	66	メキシコ	6	0.00	6
パナマ	380	0.19	380	ルクセンブルク	5	0.00	5
ロシア	321	0.16	8	ケイマン諸島	5	0.00	5
デンマーク	305	0.16	51	ネーパール	5	0.00	5
カナダ	123	0.06	62	イタリア	4	0.00	4
スイス	84	0.04	84	その他	30	0.02	15
				合計	195,171	100.0	500

注：その他はIFCなどを含む。

出所：釜山広域市の内部資料から整理

釜山地域の外国企業の投資を誘致するための代表的な制度に、関税自由地域と経済自由区域がある。

関税自由地域は釜山港が2002年1月、光陽港とともに国内で最初に関税自由地域及び同予定地と指定され運営を始めた。関税自由地域制度を導入した主目的は、韓国の地政学的長所を積極的に活用して、世界的な物流企業を誘致し、物流産業を活性化することにより、韓国の主要港湾(空港)を21世紀東北アジアの物流拠点基地に育成することである。

関税自由地域のインセンティブは、物流業を営む3千万ドル以上を投資している外国人企業に対し、国税(法人税、所得税)、地方税(取得税、登録税、財産税、総合土地税)及び賃貸料の減免(投資後7年間100%、その後の3年間50%、国有財産の賃貸料100%範囲内)、域内への搬入品の関税・特別消費税・酒税の免除、域内物品供給に対する付加価値税の非課税、国内原材料使用承認分の課税価格からの控除、域内の外国物品についての税関届出なしでの使用可能などである。

釜山港の関税自由地域は大きく竜塘地域と甘川地域に分けられている。竜塘地域は北港の北東側に位置した地域で神仙台コンテナ・ターミナルの隣りにあり、南西側は戴蠻埠頭

及び新戩蠻埠頭と隣接している。北港の神仙台ターミナルは釜山港コンテナ専用の埠頭として、甘川港の一帯とともに2001年12月17日関税自由地域に指定告示され、2002年1月1日から運営している。関税自由地域予定地である竜塘敷地は、神仙台タミナルと隣接した竜塘洞一帯に位置し、規模は約4万坪の規模で狭小な状況にある。関税自由地域の面積は総1,066,573㎡(322,637坪)である。該当地域は大体埋め立て地で、接近性及び土地活用度の制限で活用度が低く、都市計画用途上の一般工業地域である。甘川港の関税自由地域指定地域は甘川韓進埠頭、第一製糖敷地を合わせて296,709㎡であり、予定指定地域は船機組合敷地、大鮮造船の埋立地を合わせて総計769,864㎡である。甘川港一帯を中心に古鉄、木材、水産物などが多く取扱われ、対象地域には韓進甘川コンテナ・ターミナルがあつてコンテナ貨物の保管、配送、集積などの機能を行っている。

経済自由区域は2002年1月「東北アジアビジネス中心国家の育成」という基本構想が発表された以後、2002年7月に東北アジアビジネス中心国家の実現方策(政府試案)を確定、2002年11月14日に「経済自由区域の指定及び運営に関する法律案」についての国会本会議の議決を通過し、2003年7月1日から施行される。

経済自由区域は、生産関連の施設、国際空港・港湾、国際物流センター、国際業務団地、教育機関及び住居団地などいろんな機能を行う施設を複合的に備え、自足性を持つようにしている。経済自由区域では、開発業務を迅速で効果的に推進するために、経済特区を管掌する別の行政機構を設置する。経済自由区域に関する政策を総括調整する行政機関として、財経部に「経済自由区域委員会(仮称)」を設置し、同委員会を実務的に補佐する機構として財経部長官の傘下に「経済自由区域推進企画グループ」を設置する。

〈表28〉 経済自由区域の検討対象地域

地域		内容
仁川	永宗・龍遊 ・舞衣地域	・航空物流、観光、レジャー団地 ・後背団地を関税自由地域としての指定 ・竜遊・舞衣島は国際レジャー団地としての造成
	松島新都市	・国際業務・知識基盤産業の中心地 ・多国籍企業のアジア地域本部としての開発 ・先端バイオ産業団地の造成
	金浦埋め立て地	・大規模の花弁団地、娯楽及びスポーツ施設の誘致 ・金融に関する国際業務の誘致 ・ゴルフ場・テーマ・パークなどの建設
釜山港の後背地域		・海運物流ビジネス中心地としての育成 ・釜山新港の後背敷地93万坪を関税自由地域としての活用 ・蔚山、昌原、馬山などの産業都市との連繫開発
光陽港の後背地域		・アジア物流ビジネス中心地としての育成 ・光陽・麗水・順天などの産業都市との連繫開発 ・光陽港埠頭の隣接地域を関税自由地域としての活用

出所：財政経済部、韓国経済新聞、2002. 11. 15.

〈表29〉 経済自由区域の外国企業に対する税制支援内容

区分	外国人投資地域	経済自由区域
支援水準	<ul style="list-style-type: none"> ・ 所得税・法人税： 7年間100%、その後3年間50%減免 ・ 関税・特消費税・付加税： 3年間輸入資本財100%減免 ・ 取得税・登録税・財産税・総合土地税： 5年間100%、その後3年間50%減免 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 所得税・法人税： 3年間は100%、その後2年間50%減免 ・ 研究開発用物品及び資本財輸入に対して2年間関税免除 ・ 取得税・登録税・財産税・総合土地税： 3年間 100%、その後2年間50%減免
高度技術を伴う事業、産業支援サービス業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 投資規模・地域に関係なく、外国人投資地域の水準で支援 	
製造業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 5千万ドル以上 ・ 外国投資配合50%以上、雇用規模1000名以上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1千万ドル以上、雇用規模100名以上（公害誘発産業などは除外）
物流業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複合貨物ターミナル、共同集配送団地、港湾施設運用業及び関税自由地域の登録事業：3千万ドル以上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複合貨物ターミナル、共同集配送団地、港湾施設運用業及び関税自由地域登録事業：1千万ドル以上
観光業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光ホテル業、水上観光ホテル業、国際会議施設：2千万ドル以上 ・ 総合休養業、総合遊園施設：3千万ドル以上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光ホテル業、水上観光ホテル業、国際会議施設、総合休養業、総合遊園施設、韓国伝統ホテル業、専門休養業など：1千万ドル以上
知識基盤産業(IT・BT・NTなど)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高度技術を伴う事業(64業種)、産業支援サービス業(111業種)に含まれる。 	
デジタル・コンテンツ事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高度技術を伴う事業及び産業支援サービス業に含まれる。 	

出所：財政経済部など、東北アジアビジネス中心国家の実現方案(政府試案)、2002. 7. 29.

経済自由区域に関する政策業務を執行するために、経済自由区域別に専門担当行政機構である経済自由区域庁が設置される。経済自由区域の対象地域としては仁川(永宗島、松島、金浦埋め立て地)、釜山新港後背地、光陽港後背地が予定されている。

経済自由区域の外国人投資支援条件は、税制支援において租税減免の対象になっている外資系企業の範囲を、OECDが許容する範囲内で最大限に拡大する。経済自由区域に入居する大規模の外国人投資は、現行の外国人投資地域として指定し支援するほか、中規模の外国人投資は支援要件を緩和して済州国際自由都市の水準で支援する。さらに、現行の高度技術を伴う事業及び産業支援サービス業種を拡大して、知識基盤産業及び文化コンテンツ産業もここに含める。

〈表30〉 経済自由区域内の経営環境及び生活環境の改善内容

区分		支援内容
経営環境改善	英語 インフラ	・ 対外文書・申請書類などのハングル、英語の共用化
	労働	・ 勤労基準法の、月次有給休暇の適用の排除、休日?生理休暇の無給化 ・ 経済自由区域委員会の議決を経て、派遣労働者における派遣業種の拡大及び派遣期間の延長可能
	準租税	・ 交通誘発負担金免除 ・ 開発事業承認時、各種の許認可の開発負担金、農地造成金の減免
	立地	・ 首都圏整備計画法の適用の免除 ・ 国公有地50年範囲内の賃貸及び永久施設物の建造、道路、用水など基盤施設の設置優先支援
	業域	・ 中小企業固有業種適用の排除 ・ 大企業についての出資額制限の排除
	出入国制度	・ 派遣職員の長期ビザ発給 ・ 短期滞留外国専門家の無ビザ入国の許容
	行政 サ?ビス	・ 外国人投資オンブズマン事務所の設置 ・ 常時調整・仲裁機関の設置 ・ 主要外貨の流通許容
生活環境改善	教育与件	・ 外国教育機関設立の許容 ・ 内国人の経済自由区域内での外国人学校の入学制限緩和
	住居・生活サ ービス	・ 住居団地の造成 ・ 外国人住居団地の造成及び特別分譲 ・ 外国病院?薬局の進出許容 ・ 外国放送再送信チャンネル割合を20%まで拡大 ・ 文化・観光・レジャー施設の誘致 ・ 各種の基盤施設の所要資金の支援

出所: 全国経済人連合会、経済特区の実?性についての駐韓外国人企業人の認識調査
2002. 11から再整備。

釜山新港湾の後背地である釜山・鎮海近隣地域の経済自由区域予定面積は約2,930万坪で、その区分と主要機能は〈表31〉となる。

〈表31〉 釜山・鎮海近隣地域の経済自由区域の指定検討対象地域

区分	面積(万坪)	主な機能	段階
釜山新港後背敷地	93(北*)	物流、業務	1
	26(南)		2
鳴旨地区	230	国際業務、住居	1
新湖後背地区*	67	先端産業	1
美音地区	129	業務、住居	2
西釜山流通団地	27	流通団地	1
智士科学団地	61	先端産業、研究機能	1
新湖産業団地* (一部既調整)	44	先端産業、自動車産業	1
佳主地区(Ⅰ、Ⅱ)	70(Ⅰ:35)(Ⅱ:35)	海事クラスター中心	1
安骨地区*	21	住居、商業	1
竜頭地区*	46	教育、研究	1
東亜大宝賠山キャンパス*	50	教育、研究	1
馬川地区	50	先端産業、研究、住居	1
南門地区	110	産業、住居	2
熊東地区	195	先端産業	2

注：* 既存に計画が進行された地区で、これらの地域を優先的に1段階に含まれる。

ただし、計画が制度の趣旨に合う場合に限り、経済自由区域へ編入すること。

出所：財政経済部・釜山広域市、慶尚南道・全羅南道、経済・鎮海及び光陽市近隣地域経済自由区域の開発方案の研究、2003. 1。

5. 社会基盤整備

(1) 港湾

釜山広域市は釜山を北東アジア、さらには環太平洋経済圏の拠点都市として機能させるため、総合的な国際競争力を強化しようとしている。長期的には国際物流の中心地、国際ビジネスの中心地、世界的な情報発信地、世界的な観光地を目指している。このため制度的基盤を整備・拡充することはもちろん、中枢機能の強化、地域間国際協力を積極的に推進している。同時に、この実現のために空港、港湾、道路などインフラの整備・拡充を急いでいる。

釜山港

釜山港は朝鮮半島の南東端に位置する、太平洋とアジア大陸を連結する関門的な国際貿易港で、港内水面が穏やかで水深も深く、潮水干満の差も大きくない天恵の良港である。釜山港は地理的にはヨーロッパ、アジア、北米を連結する主航路上に位置し、東北アジア

の中心港湾として重要な役割を遂行している。世界100余カ国、500余港湾と交流し、年間13,000隻の外国籍船舶が寄港しており、特に世界有数の6つの港湾と姉妹関係を結び、港湾運営に関する情報交流及び親善を図っている。

釜山港は内水面積243km²、海岸線202km、干満の差1.3m、水深5～15mである。釜山港は1974年から1、2段階開発事業を推進し、1978年には韓国最初のコンテナ専用埠頭である子城台埠頭を開設した。1985年から始まった3段階開発事業で1991年6月神仙台コンテナ埠頭、1998年5月第4段階開発事業である戩蠻コンテナ埠頭を開設した。

〈表32〉釜山港コンテナ埠頭現況及び開発計画

埠頭名	船席規模	前面水深 (m)	全体面積 (m ²)	G/C 数	運営開始及び 予定	年間処理能力 (TEU)
子城台埠頭	5万トン4バース	12.5	641,714	9	1978	900,000
神仙台埠頭	5万トン3バース	14	992,069	6	1991	960,000
牛岩コンテナ埠頭	2万トン1バース 5千トン2バース	12	159,000	4	1996.6	265,000
子城台埠頭 フィーダー1船席拡充	1万トン1バース	10	-	2	1996.9	100,000
甘川韓進埠頭	5万トン2バース	13	142,000	4	1996.11	228,000
神仙台埠頭1船席拡充	5万トン1バース	14	-	2	1997.7	240,000
4段階埠頭	5万トン4バース	15	750,000	8	1998.1	1,200,000
戩蠻埠頭 拡張区域	5万トン2バース 5万トン1バース	14	310,000	5	2001.1	480,000
釜山 新港湾	1段階 5万トン8バース 2万トン3バース	15	-	-	2006	2,001,000
	2段階 5万トン8バース 2万トン6バース	15	-	-	2011	2,562,000

注:1)釜山新港湾計画は計画立案後若干変更され、2006年までコンテナ埠頭は10船席に2011年まで14船席総24船席に調整された。

2)一般埠頭及び既存コンテナ埠頭の荷役能力の強化による処理能力増加は除外されている。

3) 4個船席のコンテナ埠頭追加転換計画

出所：韓国コンテナ埠頭公団「ポートオーソリティ」創刊号、1997. 4.

河東佑「東北アジア主要コンテナ港湾間競争要件分析」海運産業研究院、

1996、p. 42参照

今後北東アジアの経済成長に伴う貨物の増加により、釜山港が処理するコンテナ貨物量は持続的に増加すると予想され、釜山はこのような予想貨物量を効率的に処理し、北東アジアの中心港としての場を固めるために、多角的な港湾開発を行っている。

その中で釜山新港湾は船舶接岸待機率1%未満、港湾のガントリークレーンの1時間当り最小コンテナ処理能力100TEU以上の施設と港湾総合システムを備え、物流サービスを提供できる港湾として開発される。そして398万坪の後背地に支援団地を造成する事により、産業、

物流、情報、金融機能が港湾区域内で共に行われる、第3世代複合港湾として建設している。釜山新港湾は総事業費79,973億ウォン(財政47,579億ウォン、民資32,394億ウォン)、事業期間1997～2013年、接岸能力30船席、荷役能力8,100千TEU/年を目標としている。

〈表33〉釜山港施設現況

区分	内容	規模	能力	
埠頭全体面積		4,483,43m ²	岸壁など係留施設除外	
接岸施設	岸壁	25,199m	接岸能力161隻 - 北港118隻 - 甘川港36隻 - 水宮湾7隻	
	荷揚場	1,528m		
	ドルフィン	2基		
碇泊施設	碇泊地	-		
保管施設	一般埠頭	倉庫	32,309m ² (10棟)	同時保管能力68千トン
		野積場	189,097m ²	同時野積能力456千トン
	専用埠頭	CFS	44,400m ² (5棟)	同時藏置能力
		CY	1,607,626m ²	同時藏置能力141千TEU
年間荷役能力		-	109百万トン	

出所：釜山広域市ホームページ釜山港施設案内(<http://www.metro.busan.kr>)

〈表34〉釜山新港湾の年次別船席確保計画

区分	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
船席数	0	民資3	工団4	民資3 政府1	民資4	政府5	政府5	工団4 政府1
累計	0	3	7	11	15	20	25	30

〈表35〉釜山新港の開発計画

滞区分		全体	1段階	2段階
計	事業期間	'97～'13	'99～'07	'08～'13
	総事業費(億ウォン)	79,973	40,220	39,753
	接岸能力(船席)	30	11	19
	荷役能力(千TEU)	8,100	3,000	5,100
財政	事業費(億ウォン)	47,579	18,906	28,673
	防波堤	1.49km	1.49km	-
	航路浚渫(m ³)	68百万	55百万	13百万
	多目的埠頭(バース)	1	1	-
	コンテナ埠頭(バース)	11	-	11
民資	事業費(億ウォン)	32,394	21,314	11,080
	コンテナ埠頭	18	10	8

釜山新港湾の開発が計画どおりに完成するならば、釜山港全体の施設能力が年間コンテナ900万個(38バース)の水準に拡充され、釜山は21世紀海運港湾の中心(ハブ)港となるだけでなく、陸上交通網と連繋された国際複合運送拠点としての地位を固める可能性が高くなるであろう。

港湾サービスの便宜性向上を通じた物的、人的、資本交流の増大により釜山港の国際競争力を強化するため、埠頭運営の民営化、釜山港湾公社(Busan Port Authority)の設立などが計画されている。釜山港湾公社は、国家事務である港湾行政と釜山広域市の行政が摩擦なしに調和を図り、長期発展を遂げられるように、港湾における重要な政策決定を中央政府や地方自治団体、直接に港湾を利用している業界代表などが参加する独立した港湾自治体として、2004年1月にその設立を控えている。

(2) 空港

釜山金海国際空港は北緯35° 10' 46"、東経128° 56' 27"、標高4mに位置している。釜山地域の民間航空機就港のために1958年8月、釜山水営飛行場が最初に開設され、1963年9月釜山国際空港と昇格した。空港施設の拡張のために、1976年8月に現位置(江西区大渚2洞)へ移転、釜山金海国際空港と改称し1983年5月からは韓国空港公社が政府から業務を受け釜山金海国際空港を運営している。釜山金海国際空港は現在、アジア太平洋地域の中で旅客輸送処理規模19位を占めている。

釜山金海国際空港の規模は敷地面積211千㎡、滑走路2,749×45m、3,200×60mの2本、国際線ビル9,047㎡、国内線ビル6,468㎡で係留場の年間収容力は140,000回に達する。釜山金海国際空港は国際線6ヵ国、13本の定期路線と国内線7本の定期路線を運航している。国際線の場合、金海と日本間の路線の運航回数が国際線全体の55%程度を占めていて、その次は中国で20%程度の比重を占めている。国際線で日本と中国が占めている比重が国際線全体の約75%であるように、日本と中国へ偏重している。国内線は、金海と金浦間の路線の運航回数が国内線全体の71%程度であり、その次に済州間路線の運航回数が20%程度を占めている。国内線では金浦と済州間の路線の比重が全体の約91%程度となっている。

〈表36〉金海空港の定期路線（2001年）

路線名		運航(回数)			旅客(千人)			貨物(Ton)		
		出発	到着	計	出発	到着	計	出発	到着	計
国内線	金浦	18,014	18,040	36,054	2,775	2,812	5,588	19,180	55,117	74,297
	仁川	745	745	1,490	71	89	161	1,609	1,630	3,239
	濟州	4,952	4,971	9,923	803	808	1,611	38,658	35,653	74,312
	江陵	620	620	1,240	57	59	116	277	164	441
	光州	273	273	546	19	20	39	72	61	133
	木浦	192	192	384	8	9	17	16	24	40
	原州	640	638	1,278	37	36	73	97	76	173
国内線合計		25,436	25,479	50,915	3,771	3,834	7,605	59,910	92,724	152,634
日本	福岡	491	492	983	88	89	177	1,897	2,765	4,662
	関西	1,049	1,049	2,098	210	205	415	5,283	12,812	18,095
	名古屋	364	365	729	73	70	143	1,511	3,372	4,884
	東京	582	580	1,162	122	120	242	4,568	5,407	9,975
	小計	2,486	2,486	4,972	493	484	977	13,259	24,356	37,616
フィリピン	マニラ	192	192	384	24	25	48	323	384	707
タイ	バンコク	106	106	212	28	28	56	669	1,061	1,730
中国	北京	348	349	697	49	51	101	765	605	1,369
	上海	407	400	807	58	57	115	1,769	1,123	2,893
	西安	21	21	42	1.3	1.3	2.5	12	32	44
	青島	131	131	262	11	13	24	216	228	444
	小計	907	901	1,808	120	123	242	2,762	1,988	4,750
米国	サイパン	1	2	3	0.07	0.2	0.3	1.0	3.2	4.2
ロシア	サハリン	43	43	86	3.4	3.1	6.6	37	86	122
	ウラジオ ストック	75	75	150	6.3	6.4	12.7	107	253	360
	小計	118	118	236	10	10	19	144	339	483
国際線合計		4,539	4,530	9,069	716	710	1,425	19,605	29,377	48,982

注：2001.1.1～2001.12.31の年間資料である。

出所：韓国空港公社ホームページ航空統計(<http://www.airport.co.kr>)

〈表37〉 東南経済圏及び首都圏の主要な空港施設の現況（1999年）

空港名	滑走路 (m)	エプロン (㎡)	旅客ターミナル (㎡)	貨物ターミナル (㎡)	駐車場 (㎡)	敷地面積 (㎡)
金海国際空港	2,743×45 3,200×60	257,629	国際：19,292 国内：37,282	国際：7,860 国内：9,685	74,470	1,373,936
仁川国際空港	3,750×60 (2本)	1,171,619	496,000	183,158	839,062	11,735,590
金浦空港	3,200×60 3,600×45	1,244,254	国際：172,075 国内：43,620	国際：120,770 国内：11,933	255,378	7,317,640

出所：交通開発研究院

釜山金海国際空港へ就航している航空社は9社であり、国際線は一日平均27回、国内線は141回程度運航しており、近隣の蔚山空港は一日平均35回、泗川空港は一日平均19回程度を運航している。首都圏の仁川国際空港は124本の定期路線に59の航空社が就航し、国際線一日平均運航回数は303回、金浦空港は13本の国内線定期路線を運航していて一日平均運航回数は1,499回程度である。

釜山金海国際空港の施設規模は、仁川国際空港や金浦空港に比べ著しく低い水準である。金海国際空港の施設不足を代替できる釜山新国際空港の論議が提起されており、そのための調査が行われている。

〈表38〉 主要な空港運航の現況（2001年）

区分	定期路線数**	運航(年間)	就航航空社**	一日平均運航	
金海	国際線	13	9,817	9	27
	国内線	7	51,425	2	141
仁川	国際線	124	84,190	59	303
	国内線	2	2,530	2	9
金浦	国際線	-	23,730*	-	272*
	国内線	13	130,434	2	1,499

注：各統計資料ごとに定期路線及び就航航空社に対する分類と基準が異なることもあるので差がある場合もある。（本資料の定期路線数と就航航空社は各空港別資料を元に掲載した数字である。）

* 仁川国際空港の2001.3.29開港により金浦空港の国際線が仁川空港へ移転されたので金浦空港の国際線資料はそれ以前までの資料である。

** 金海と仁川の国際線定期路線数と就航航空社は2002年7月現在の統計である。

出所：韓国空港公社のホームページ航空統計(<http://www.airport.co.kr>)

仁川国際空港のホームページ(<http://www.airport.or.kr>)

(3) 産業団地

2001年の韓国の総産業団地数は496カ所で、国家産業団地37カ所、地方産業団地162カ所、農工団地297カ所が指定されている。首都圏の場合総59カ所で、国家産業団地7カ所、地方産業団地53カ所、農工団地1カ所である。

釜山広域市には2001年末現在、国家産業団地1カ所、地方産業団地5カ所、農工団地1カ所がある。釜山広域市の産業団地の中で新坪長林地方産業団地や鼎冠農工団地の場合、造成が完了し、**蔚山**国家産業団地の場合分譲がほとんど終わった。釜山科学地方産業団地とセントム・シテイー地方産業団地、そして鼎冠地方産業団地は現在事業推進中である。

釜山の国家産業団地である**蔚山**団地の場合84.0%、4つの地方産業団地の場合99.3%、1つの農工団地の場合100%の分譲率を示している。

2001年の釜山の産業団地の入居及び稼働率は、国家産業団地77.3%、地方産業団地96.6%、農工団地100%である。地方産業団地稼働率の場合には、釜山が99.6%で全国平均84.2%を遙かに越える高い水準である。農工団地の稼働率は、釜山がそれぞれ100%と高いほうであるが団地の数が少なくて大きな意味はない。釜山の産業団地には総勢35,659人が雇用されている。

〈表39〉 市道別の産業団地の現況 (2001年12月)

(単位：個所)

市/道		計	国家産業団地	地方産業団地	農工団地
全国		494	37	160	297
東南 経済圏	小計	77	11	15	51
	釜山広域市	7	1	5	1
	蔚山広域市	7	2	1	4
	慶尚南道	63	8	9	46

出所：建設交通部産業立地情報システムホームページ(<http://industryland.or.kr>)

韓国産業団地工団ホームページ(<http://www.kicox.or.kr>)

〈表40〉釜山の産業団地の現況（2001年12月）

団地名	位置	面積(m ²)	指定日	事業期間	備考
蒙山国家 産業団地	釜山市江西区 蒙山洞	6,960千	1989. 10. 20	1990～ 2003	敷地造成完了 下水処理場建設中 分譲中
新平・長林 地方産業団地	釜山市沙下区 新 平洞、長林洞、 多大洞	(1次) 885千	1980. 9. 22	1980. 5. 10～ 1984. 6. 30	造成完了
		(2次) 1,960千	1986. 12. 24	1983. 4. ～ 1992. 12. 31	
釜山科学地方 産業団地	釜山市江西区 智士洞	2,006千	1901. 9. 20	2001～ 2005	事業推進中
新湖地方 産業団地	釜山市江西区 新湖洞	3,123千	1994. 1. 27	1993～ 2004	造成中
センタム・シティー 地方産業団地	釜山市海雲台区 右洞	1,160千	1997. 8. 5	1996～ 2005	事業推進中
鼎冠地方 産業団地	釜山市機張郡 鼎冠面	1,236千	2001. 10. 25	2001～ 2005	事業推進中
鼎冠農工団地	釜山市機張郡 鼎冠面	259千	1987. 2. 25	1987～ 1988	造成完了

出所：釜山広域市ホームページ(<http://www.metro.pusan.kr>)

韓国産業団地工団ホームページ(<http://www.kicox.or.kr>)

〈表41〉 東南経済圏の産業団地入居及び稼働率の現況（2001年）

（単位：個社、人）

地域別	区分	団地数	入居契約	稼働	休?閉業	稼働率(%)	雇用	
国家33個			13,858	12,199	109	79.5	544,116	
地方156個			9,041	7,609	594	84.2	328,420	
農工296個			4,279	3,424	441	88.6	105,073	
東南圏	釜山	国家	1	830	437	1	77.3	10,634
		地方	4	656	634	7	96.6	22,975
		農工	1	22	22	-	100	2,050
	蔚山	国家	2	712	615	19	74.1	97,589
		農工	4	112	104	4	96.3	3,803
	慶南	国家	6	1,113	975	-	83.5	96,595
		地方	9	740	570	87	77.0	25,014
		農工	46	620	494	57	89.7	14,907
	首都圏	ソウル	国家	1	1,236	1,119	4	76.1
地方			1	215	215	-	100	2,113
仁川		国家	1	3,621	3,561	36	81.0	58,364
		地方	5	494	449	23	90.9	10,662
京畿道		国家	4	5,006	4,460	12	80.0	114,141
		地方	45	1,311	1,136	30	86.7	48,211
	農工	1	4	4	-	100	362	

注：国家産業団地の稼働率：〔当分期の実際生産(金額)/当分期の正常生産能力(金額)〕×100、地方産業団地の稼働率：〔当分期の稼働企業/当分期の入居契約企業〕×100、農工団地の稼働率：〔当分期の稼働企業/当分期の工場設立完了企業〕×100

注：分譲されていない産業団地は除外

出所：韓国産業団地管理工団ホームページ(<http://www.kicox.or.kr>)

2001年の釜山の**蔚山**国家産業団地の分譲価格は取引価格が1㎡当り187千ウォンで高い水準にある。隣近地域の昌原国家産業団地の場合、分譲価格141千ウォン、取引価格182千ウォンとその次の水準で、蔚山尾浦国家産業団地の場合が分譲価格121千ウォン、取引価格148千ウォンと3番目に高い水準である。首都圏の国家産業団地の地価の場合は、ソウルの韓国輸出産業国家産業団地が分譲価格908千ウォン、取引価格877千ウォンと一番高い産業団地であり、東南経済圏で地価が一番高い**蔚山**国家産業団地の187千ウォンの5倍と非常に高い。首都圏産業団地に比べ東南経済圏産業団地の地価は全体的に低い水準である。

釜山地域の産業団地は現在、高い分譲率と稼働率を示しており、持続的に新産業団地の開発需要が存在していて、この需要を充足させる新規供給が必要である。

〈表42〉 国家産業団地の年平均地価（2001年）

地域別	団地名	産業施設区域			支援施設区域			
		分譲 価格	公示 地価	取引 地価	分譲 価格	公示 地価	取引 地価	
東南圏	釜山	鳴旨蒙山国家産業団地	187	173	187	287	730	287
	蔚山	温山国家産業団地	78	79	107	145	145	151
		蔚山尾浦国家産業団地	121	127	148	454	596	620
	慶南	馬山自由貿易地域	賃貸	220	-	-	-	-
		安定国家産業団地	-	8	12	-	-	-
		玉浦国家産業団地	72	8	-	-	-	-
		竹島国家産業団地	72	8	-	-	-	-
		知世浦資源備蓄基地	103	7	-	-	-	-
		鎭海国家産業団地	-	36	-	-	36	-
		昌原国家産業団地	141	91	182	644	121	212
首都圏	ソウル	韓国輸出産業国家産業団地	908	860	877	908	877	908
	仁川	南東国家産業団地	218	76	272	393	182	424
	京畿道	半月国家産業団地	124	159	272	390	-	-
		始華国家産業団地	125	177	177	-	-	-
		坡州出版文化情報産業団地	188	73	-	-	-	-
	坡州炭岨零細中小企業専用	-	73	-	-	-	-	

資料：韓国産業団地工団ホームページ(<http://www.kicox.or.kr>)

(4) 道路

2000年末までの釜山の道路は総延長2,366kmに達し、舗装率は98.4%である。未開通の道路まで合わせると総延長3,149.9kmになり、道路率は17.2%である。

高速道路は釜山市を中心にして、南北間の京釜高速道路、東西間の南海高速道路、南海高速道路支線、蔚山・彦陽間高速道路、亀浦-梁山間高速道路など5本の路線が、大邱、慶州、晉州などの隣接地域と圏域内の主要な都市等を連結する交通軸を形成している。一方、圏域の西部地域から南北方向の邱馬高速道路が、南海高速道路と隣り合いの大邱と馬山・昌原・鎭海間を連結している。これら高速道路により、釜山広域市を中心にして半径100km内の大邱などの慶北の南部地域と、晉州などの慶南の西部地域は、1～2時間でのアクセスが可能であり、半径200km内外の光州、大田、忠州、安東などの西南圏と忠清圏一部地域が3～4時間で、首都圏、江陵圏なども4～5時間でのアクセスが可能である。高速道路により他地域と連結ができる釜山、蔚山、馬山・昌原・鎭海など南東海岸地域は、他地域との連繋性が比較的良好だと言える。京釜高速道路は、邱馬高速道路の中間地域を南北方向にして連結する大邱-釜山間(大東)高速道路の建設が完了する2006年以後には、釜山地域の隣接内陸地域へのアクセスが向上すると予想できる。その上、圏域の東の方から南北をつなぐ釜山-蔚山間の高速道路が完工すると地域の交通環境が改善すると予想できる。

〈表43〉釜山の道路現況（2000年）

（単位：km）

区分	総延長	開設道路			未開通道	道路率(%)	舗装率(%)
		小計	舗装道	未舗装道			
計	3,149.9	2,366	2,325.4	40.6	783.8	17.2	98.4
国道	124.9	124.9	124.9	-	-	-	100
広域市道	3,025	2,241.1	2,200.5	40.6	783.8	-	98.4

出所：釜山広域市市政白書 2001、釜山広域市。

〈表44〉釜山の車路別現況（2000年）

（単位：m）

路線名	延長	舗装道						未舗装道
		小計	2車路以下	4車路	6車路	8車路	10車路	
合計	2,390,926	2,331,787	1,739,316	355,558	135,405	101,508	19,061	40,078
高速国道	24,830	24,830	-	24,830	-	-	-	-
一般国道	124,973	124,973	12,220	66,142	46,611	-	-	-
広域市道	2,366,096	2,306,957	1,739,316	330,728	135,405	101,508	19,061	40,078
国家支援地方道	73.8	73.8	73.8	-	-	-	-	-
一般地方道	-	-	-	-	-	-	-	-
市道	-	-	-	-	-	-	-	-
郡道	67,500	67,500	50,826	-	-	-	-	16,674

注：合計は広域市道と高速国道の合計である。

出所：道路計画課。

国道2、7、14、24、25、31、35号線などが圏域外部及び内部地域間の連結道路として、市・郡の交通需要を充たしており、高速道路へのアクセスが、脆弱な交通軸である幹線道路の機能を担当している。高速道路と国道の既存道路は概ね、釜山を基点とする南北中心の交通軸を形成している。

(5) 鉄道

釜山を起終点とする東南経済圏内の鉄道網は総計10路線で、この中で4つの路線は貨物専用路線である。京釜線は、慶南密陽の柳川駅から釜山駅まで南北の複線にて建設され、圏域内延長は76.0km、駅の数12駅である。東海南部線は虎溪駅から釜山鎮駅までの延長が102.2km、駅の数21駅で、釜山鎮駅から虎溪駅までは単線(100.1km)で、凡一駅から釜山鎮駅までは複線(2.1km)区間である。京釜線は密陽を経て大邱へつながり、慶全線は参浪津から京釜線と分離し、馬山、咸安を経て晋州、光陽へ連結でき、東海南部線は釜山鎮駅から日光、蔚山を経て慶州へつながっている。遠距離地域からの鉄道による利便性は道路に比べ比較的有利な方であるが、圏域内では路線用量の不足、路線迂廻などで道路より不便である。

(表45) 釜山を基終点とする鉄道施設の現況 (1999年)

路線名	駅区間	駅数	延長 (km)			
			単線	複線	計	
乗客	京釜線	柳川 - 釜山	12	-	76.0	76.0
	東海南部線	釜山鎮 - 虎溪	21	100.1	2.1	102.2
	慶全線	参浪津 - 中里	10	47.8	-	47.8
	鎮海線	昌原 - 統制府	8	24.2	-	24.2
	伽倻線	沙上 - 凡一	6	5.1	3.2	8.3
	釜田線	伽倻 - 釜田	2	2.2	-	2.2
	計		59	149.4	81.3	260.7
貨物	温山線	南倉 - 温山	-	10.6	-	10.6
	長生浦線	蔚山 - 長生浦	-	8.3	-	8.3
	蔚山港線	(ヤユ) - 牛岩	-	5.9	-	5.9
	牛岩線	釜山鎮 - 牛岩	2	5.4	-	5.4
	計		2	30.2	-	30.2

出所：鉄道庁、鉄道統計年譜、1998。

都市電鉄は釜山広域市内部に地下鉄2路線があり、その他に1本の路線が建設中であるが、隣近地域への通勤・通学のための大衆交通手段としての広域電鉄網は構築されていない。このため、釜山市周辺地域からの通勤・通学は主に道路交通に依存している。

6 . 廃棄物処理施設

(1) 埋立施設

釜山広域市の廃棄物処理は、直轄市昇格の1963年から1978年までは埋立を要する低湿地を土地所有者の埋立建議により市費の投資なしで埋立ており、それほどごみ排出量も多くはなかった。だが、1979年以後からは人口増加及び産業開発によるごみ排出量の増加で、大規模なごみ埋立場を造成し、ごみを処理することになった。

釜山広域市は地下水の汚染や埋立地まわりの騒音及び環境汚染など、ごみ埋立による副作用で大型埋立場の確保が大変難しくなると、農耕地の使用料を支払い、土地所有者からの同意を得て、埋立をした後に土地を返還すると言う条件で、華明洞埋立場を2年(1985～1987)間使用したことがある。以後、石垵洞を6年(1987～1993)間使用し、国家指定文化財保護地域である乙淑島を1993年から1996年まで使用した。

乙淑島埋立場の使用終了後、1996年4月から使用中である生谷埋立場は、12万坪の面積で10,343千トンの埋立量を目標に事業費476億ウォンを使い造成しており、2001年6月まで使

用する計画である。生谷埋立ちはセル方式の埋立方式を採擇し、段階的に造成・埋立中であるが2重の遮水膜を設置し、自前の浸出水処理場も備えている。

〈表46〉 釜山地域のごみ埋立施設の設置現況

区 分	現況	規 模		事業費 (百万ウォン)	事業期間	
		面積	埋立量			
埋立場	石埕	事後管理	662千㎡	12,848m ³	25,300	1987.6~1993.5
	乙淑島	事後管理	489千㎡	4,070m ³	56,100	1993.6~1997.12
	生谷	造成・運営	396千㎡	10,343m ³	64,228	1996.4~2001.6

出所：釜山広域市、環境緑地局内部資料、1998。

(2) 焼却施設

多量に発生するごみを処理する場合、埋立への依存度が高いので埋立場の確保の難しさが苦慮されている。それから、ごみ埋立ちは住民迷惑施設であり、地域環境及び住民からの反対などで推進の難しさを経験している。それに、都市内では廃棄物処理施設敷地の確保がほぼ不可能であり、埋立地確保の困難を解消しごみを衛生的に処理するため、廃棄物が多量に発生する宅地開発地などに大型ごみ焼却場を建設し運営している。釜山広域市内で稼動・推進中である焼却施設は事業場1カ所を含み、総計5カ所である。現在、宅地開発により多大地域と海雲台新市街地域に生活廃棄物焼却施設が稼動中であり、鳴旨住居団地と華明宅地開発地内にある焼却施設は、2000年から1日1,400トンの焼却能力を確保することにより生活廃棄物の40%程度を焼却する計画である。多大地域と海雲台新市街地域の焼却施設はストーカ式で運営していて、排出ガス浄化施設を備えている。

〈表47〉 釜山地域施設の設置現況

区分		規模(トン/日)	事業期間	備考
宅地 開発地	多大宅地開発地	200	1993.8~1995.8	稼動中
	海雲台新市街地	400(200トン×2基)	1994.6~1997.6	稼動中
	鳴旨住居団地	400(200トン×2基)	1995.12~1999.4	建設中
	華明宅地開発地	400(200トン×2基)	1996.2~2000.12	環境影響評価中
事業場	新平工団	300(150トン×2基)	1994.3~1996.5	完工

出所：釜山広域市、環境白書、1997

7. 労働市場

2001年の釜山の経済活動人口は1,745千人である。2001年の釜山地域の失業率は5.2%である。2000年を基準とした釜山地域の就業者の分類を見ると、賃金勤労者が全体就業者の68.5%を占め、一番高い比率で、従業者がいない自営業者は18.4%、無給家族従業者が5.6%、雇用者がいる事業主が7.5%を占めている。学力別に見ると、釜山地域で15歳以上の人口は2,986千人、経済活動をしている人口は1,745千人と、経済活動参加率は58.4%に達している。釜山地域の人的資源を教育水準の基準として見ると、全体の経済活動人口の中で大学卒以上23.7%、高校卒48.5%、中学卒16.3%、小学卒以下11.5%である。釜山地域の非経済活動人口の中で大学卒以上の人口は10.2%である。

〈表48〉釜山地域の経済活動人口及び失業率

区分	経済活動人口(千人)				失業率(%)			
	東南	釜山	蔚山	慶南	東南	釜山	蔚山	慶南
1990	3,168	1,578	-	1,590	2.5	3.4	-	1.6
1995	3,481	1,763	-	1,718	2.3	3.5	-	1
2000	3,620	1,758	468	1,394	4.9	6.4	3.6	3.3
2001	3,645	1,745	481	1,419	4.2	5.2	2.9	3.4

出所：統計庁ホームページ(<http://www.nso.go.kr>)統計DB

〈表49〉釜山広域市の就業者分類（2000年）

(単位：人)

区分	計	賃金・俸給 勤労者	雇用者がいな い自営業者	雇用者がいる 事業主	無給家族 従事者	未詳
全国	18,456,147	11,556,822 (62.6%)	4,037,046 (21.9%)	1,239,096 (6.7%)	1,623,097 (8.8%)	86
釜山	1,335,852	915,395 (68.5%)	246,091 (18.4%)	99,686 (7.5%)	74,680 (5.6%)	-

出所：統計庁ホームページ(<http://www.nso.go.kr>)統計DB

〈表50〉釜山広域市の教育程度別人口（2001年）

(単位：人)

区 分		15歳以上人口	経済活動人口	非経済活動人口	経済活動参加率(%)
釜 山 広 域 市	計	2,986	1,745	1,241	58.4
	小学卒以下	521 (17.4%)	201 (11.5%)	320 (25.8%)	38.6
	中学卒	599 (20.1%)	284 (16.3%)	315 (25.4%)	47.4
	高校卒	1,326 (44.4%)	846 (48.5%)	480 (38.7%)	63.8
	大学卒以上	539 (18.1%)	413 (23.7%)	126 (10.2%)	76.6
	短大卒	198 (6.6%)	152 (8.7%)	46 (3.7%)	76.8
	大学卒	341 (11.4%)	261 (15.0%)	80 (6.4%)	76.5

出所：統計庁ホームページ(<http://www.nso.go.kr>) 統計DB

8 . 周辺地域との関係

釜山と近隣地域との交通面において、高速道路と国道の既存道路は大体釜山を起終点とした南北中心の交通軸を形成している。南北方向の交通軸とともに東西中心の道路が必要であり、これらの連繋のために内部、外廓循環高速道路網の形成が必要である。電鉄は釜山広域市には地下鉄が路線建設されていて、1つの路線が建設中にあり、通勤・通学のための大衆交通手段としての広域電鉄網は構築されていない。そのため、釜山広域市と近隣地域との人的移動はほとんど道路に依存している。

釜山と近隣地域との人口移動において、釜山広域市と蔚山広域市との間では、釜山広域市の純転出12,878人(1997～2000年)、釜山広域市と慶尚南道との間では釜山広域市の純転出125,332人(1991～2000年)である。蔚山広域市、慶尚南道から釜山広域市へ転入した人口はそれぞれ43,612人(1997～2000年)、673,069人(1991～2000年)で、釜山広域市から蔚山広域市、慶尚南道へ転出した人口はそれぞれ56,490人(1997～2000年)、798,401人(1991～2000年)である。

東南経済圏では1日平均183,639人が通勤・通学の目的で3つの市道の広域行政区域を越えて移動している。通勤・通学で釜山から蔚山へ15,328人、蔚山から釜山へ5,163人、釜山から慶南へ101,836人、慶南から釜山へ51,592人が移動している。

〈表51〉釜山広域市への転入人口(1991～2000年)

(単位：人、%)

地域	全国	東南圏				首都圏				その他の地域
		釜山	蔚山	慶南	ソウル	仁川	京畿			
東南圏	3,345,356 (11.73)	1,639,400 (5.75)	854,891 (3.00)	74,789 (0.26)	709,720 (2.49)	714,759 (2.52)	373,627 (1.31)	72,220 (0.25)	271,612 (0.95)	988,497 (3.47)
釜山	1,408,413 (4.94)	716,681 (2.51)	-	43,612 (0.15)	673,069 (2.36)	331,824 (1.16)	178,410 (0.63)	30,664 (0.11)	122,750 (0.43)	359,908 (1.26)
蔚山	206,942 (0.73)	93,141 (0.33)	56,490 (0.20)	-	36,651 (0.13)	36,642 (0.13)	17,626 (0.06)	3,925 (0.01)	15,091 (0.05)	77,159 (0.27)
慶南	1,730,001 (6.08)	829,578 (2.93)	798,401 (2.80)	36,651 (0.13)	-	348,993 (1.22)	177,591 (0.62)	37,631 (0.31)	133,771 (0.47)	551,430 (1.93)

注：蔚山広域市の昇格年度である1997年以前の蔚山市の移動人口は慶南に含まれる。

出所：統計庁、『人口移動統計年譜1991～2000』から作成。

〈表52〉釜山広域市からの転出人口（1991～2000年）

（単位：人、％）

地域	全国	東南圏				首都圏				その他の地域
		釜山	蔚山	慶南	ソウル	仁川	京畿			
東南圏	3,707,126 (13.01)	1,632,011 (5.74)	716,681 (2.51)	93,141 (0.33)	822,189 (2.89)	973,563 (3.41)	518,057 (1.81)	88,725 (0.32)	366,781 (1.28)	1,101,552 (3.86)
釜山	1,861,034 (6.53)	854,891 (3.01)	-	56,490 (0.20)	798,401 (2.81)	482,706 (1.69)	266,345 (0.93)	42,037 (0.15)	174,324 (0.61)	523,437 (1.84)
蔚山	207,356 (0.73)	67,400 (0.24)	43,612 (0.15)	-	23,788 (0.08)	23,788 (0.17)	23,486 (0.08)	4,379 (0.02)	20,304 (0.07)	91,987 (0.32)
慶南	1,638,736 (5.75)	709,720 (2.49)	673,069 (2.36)	36,651 (0.13)	-	442,688 (1.55)	228,226 (0.80)	42,309 (0.15)	172,153 (0.60)	486,328 (1.71)

注：蔚山広域市の昇格年度である1997年以前の蔚山市の移動人口は慶南に含まれる。

出所：統計庁、『人口移動統計年譜1991～2000』から作成。

〈表53〉東南経済圏の通勤・通学（2000年）

（単位：人）

目的地 居住地	釜山	蔚山	慶南							
			昌原	馬山	鎭海	金海	密陽	巨濟	梁山	
釜山	-	15,328	101,836	6,907	3,430	4,506	41,651	2,230	626	38,987
蔚山	5,163	-	3,238	146	165	21	190	94	-	2,514
慶南	51,592	6,482	-	54,028	42,482	4,004	7,738	1,726	3,588	1,438
昌原	3,114	239	39,611	-	27,577	2,179	3,898	523	280	226
馬山	1,931	205	50,305	37,113	-	1,155	1,628	314	193	102
鎭海	1,902	20	14,429	7,766	5,803	-	304	42	71	12
金海	24,676	331	10,674	5,844	2,371	385	-	513	21	965
密陽	1,273	76	1,848	556	275	9	557	-	28	83
巨濟	41	-	1,188	36	34	43	11	-	-	-
梁山	17,870	5,521	1,508	114	161	68	926	131	-	-

注：12歳以上

出所：統計庁の『2000人口住宅総調査報告(第3巻 通勤・通学)』から作成。

釜山、蔚山、慶南の間には軌道交通が発達してなく、交通手段間の連繋が円滑ではないため、地域間の移動に時間がかかり、定時性が確保できない。また、近隣地域に対する放送プログラムも少なく、首都圏地域の情報よりも近隣地域の情報に接する機会が少ない。その上、釜山地域のほとんどの行事や事業に他の地域の住民が関心を持ったり、参加できる余地が少ない。

釜山と近隣地域間の経済産業部門の協力は、この地域の共同発展と繁榮のために一番優先的に解決しなければならない課題である。だが現実的には、釜山と近隣地域は補完的な産業構造を持つだけでなく、自動車部品、造船機資材産業などの部門からも分かるように、互いに競合的な産業構造を持っているのである。広域経済圏のレベルから、産業間資源配分の効率化を達成し、地域住民のくらしの質を高める方向に経済産業方策を樹立する必要性が増している。釜山と近隣地域は、人口や産業及び経済規模に比べ知識基盤産業が脆弱な方である。特に、IT、バイオ、金融などの分野から首都圏との隔差が大きくなっている。従って釜山は近隣地域と共に、低付加価値型の伝統産業構造と脆弱な技術・経営構造、足りない企業支援インフラを克服し、この地域の産業的、立地的、政策的な特性を生かすことができる知的インフラの構築が必要である。これに関連し、東南経済圏のレベルから広域産業クラスター計画を樹立中である。

蔚山～釜山～馬・昌・鎭を連結する東南経済圏の活性化のためには、圏域の内部的にそれぞれ機能が異なる道・市等を一つの広域都市圏として機能分担できる構造にしなければならない。そして、外部的に円滑な国際交流のために、各地域が共同に利用できる国際交通施設が必要である。釜山と近隣地域が圏域レベルで機能分担を円滑に進めるためには、1時間内外の通行時間にこの地域間の人的・物的移動が可能になるよう広域高速交通体系を整備しなければならない。蔚山と馬・昌・鎭を連結する道路の建設と、これらの連繋を通

じた内部・外廓循環高速道路網の形成、地域間の鉄道路線の建設などが必要である。その上、東南経済圏の国際的な物的・人的交流の活性化のために国際空港及び港湾などの国際交通施設の拡充も必要である。同時に、地方分権について共同対応をしながら広域経済圏内の有機的な行政協力と、それに関連した法制整備も求められる。

9 . 比較優位の分野

釜山はユーラシア大陸の関門であり、大陸の海洋前線基地としての地政学的な位置を占めており、内陸、海洋、航空などのさまざまなアクセス経路を持つ京釜交通軸の起終点として大陸と大洋を連結する交通の結節点である。釜山は後背圏を含み、800万人の人口と全国対比地域総生産の18%という大きな経済力を持っており、浦港、蔚山、釜山、昌原、麗水に達する東南海岸産業ベルトの中心に位置している。

世界3位であるコンテナ港をはじめ多くの良港を持ち、東北アジア物流の拠点としての役割を担っている。釜山国際映画祭、アジア大会、ワールド・カップなど、国際的な行事で釜山の知名度が高くなり、BEXCOのような大型コンベンション施設を持ち、東北アジアの主要な集客都市としての役割を果たしている。それから、山、海、川などの自然及び歴史文化資源と、恵まれた海上観光資源を有しており、国際観光地としての開発潜在力が高い。

産業構成面で見ると、釜山広域市は2次産業の比重が周辺地域より低く、軽工業に特化されている特徴を見せている。そして釜山広域市の産業は、製造業と卸・小売業の比重が低くなる中で、サービス業の比重が高くなっている。釜山広域市のサービス業は東南経済圏での比重については高いほうであるが、収益性が高い事業サービス及び娯楽、文化及び運動関連業などが首都圏へ集中していて、釜山の都市規模に比べ低い実情にある。

製造業においては、皮革、バック、履物、衣類及び毛皮、第1次金属製品、組立金属製品、未分類機械及び装備、その他の運送装備などが集中している。釜山広域市の製造業は履き物、繊維、衣類など軽工業部門へ特化されていたが、自動車部品、電子部品、運送機械、造船機資材などをはじめ重化学部門を強化している。

3次産業においては、卸・小売業・飲食・宿泊業、運輸・倉庫業、通信業などが国内では特化されていると言える。特に釜山港は、2000年の韓国のコンテナ処理量の85.8%、東南経済圏のコンテナ処理量の96.4%を占めている東北アジアの国際港湾物流の中心地である。2000年の釜山広域市の運輸業の事業所数、従業者数、付加価値額の全国比重はそれぞれ8.7%、10.5%、9.4%、東南経済圏の比重はそれぞれ56.9%、65.1%、67.8%に達する。

釜山港を中心とする港湾関連物流産業は、東北アジアにおいても高い競争力を持っていると言える。南北協力時代の展開、TKR(韓半島貫通鉄道)-TSR(シベリア貫通鉄道)連結、京釜高速鉄道の敷設、釜山新港湾の建設、釜山圏新空港の建設、港湾自治公社の設立、経済自由区域の指定・運営、東南圏広域産業クラスターの推進などの一連の計画は釜山の港湾及び都市の競争力を高め、釜山が東北アジアの港湾物流及びビジネス中心地として浮び上がるに大きな役割をするであろう。

・釜山広域市の主要な事業

釜山は東北アジアの物流・ビジネス中心都市、首都圏に対応する東南広域経済圏の中枢管理都市、東北アジアの海洋文化・観光の拠点都市を目指している。

〈図1〉 釜山のビジョンと発展方向

<p style="text-align: center;">釜山のビジョンと 発展目標</p>	<p>◇ 21世紀東北アジア時代の海洋首都</p> <ul style="list-style-type: none"> - 東北アジアの物流・ビジネスの中心都市 - 東南広域経済圏の中枢管理都市 - 東北アジアの海洋文化・観光の拠点都市
<p style="text-align: center;">重点推進方向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 東北アジアの物流・ビジネスの中心都市 <ul style="list-style-type: none"> ○ 釜山港を東北アジアの中心港として開発、経済自由区域の指定・開発、国際水準の都市インフラ構築 ② 東南広域経済圏の中枢管理都市 <ul style="list-style-type: none"> ○ 科学技術革新体制の構築と特化産業の育成、貿易・金融・情報機能の強化 ③ 東北アジアの海洋文化・観光の拠点都市 <ul style="list-style-type: none"> ○ 海洋文化を基にした映像・コンベンション産業などの文化産業の育成と海洋観光インフラの拡充 ○ 南北統一時代を迎え、2016年夏季オリンピックの釜山・平壤共同開催の推進

出所：釜山広域市

〈表54〉 釜山広域市の主要な事業

区 分	新たな企業間交流	キャパシティ・ディベロップメント
-----	----------	------------------

	〈主に民間主導〉	(人材の育成、制度の整備) 〈主に公共主導〉
製造業 (ハイテク、 ローテク)		①東南圏広域産業クラスターの構築 ②人的資源の開発マスター・プランの樹立 ③人材開発及び科学技術振興基金の創設 ④国内外の優秀研究機関の誘致 ⑤東南圏地域革新センターの設置
環境 ビジネス		①優秀生態地域の復元・保全 ②広域上水道の建設 ③洛東江の原水及び水質の改善 ④北九州との環境技術の提携(提言)
観 光	⑧国際観光航路の開発	①国際旅客ターミナルの新築 ②国際会議都市としての指定・開発 ③海洋博物館の建設 ④東釜山観光団地の造成 ⑤クルーザー専用埠頭の建設 ⑥国立海洋スポーツ研修院の建設 ⑦2016年夏季オリンピックの誘致
ロジス ティクス (物流)		①釜山新港の早期建設 ②釜山港湾公社の早期設立 ③釜山港の関税自由地域の運営と活性化 ④国際船舶用品流通団地の造成 ⑤海運・港湾の専門人材の養成 ⑥釜山圏経済自由区域の指定及び開発 ⑦釜山圏新空港の建設 ⑧京釜高速鉄道の2段階事業の早期建設

1. 製造業

① 東南圏広域産業クラスターの構築

釜山-蔚山-慶南を一つの広域圏と捉え、この地域の共通の主力産業である機械・自動車・造船産業を地域ぐるみの戦略産業として特化し、選擇と集中により体系的に育成する。

② 人的資源の開発マスター・プランの樹立

「地域人的資源開発モデル地域」の選定による地域の人的資源の開発方向を提示し、産業人材育成と科学技術振興のための人材養成に重点をおく。人材開発のためのインフラ構築方策、産業別人材養成方策(釜山広域市10大戦略産業分野など)、研究基盤造成(大学研究活性化、研究機関誘致、優秀人材招聘など)、産業基盤育成(ベンチャー、R&D事業、人材供給柔軟性など)などへ重点をおく。

③ 人材開発及び科学技術振興基金の創設

地域の人材開発・育成・活用及び先端科学産業の振興のための施策推進の基本財源として活用するため、1,000億ウォン(毎年200億ウォン)を創設する。その基金は産業人材需給システムの構築、人材開発及び科学技術振興関連団体の育成・支援、研究機関の育成及び誘致、地域研究・開発事業の支援、地域特化技術開発の支援などに用いられる。

④ 国内外の優秀研究機関の誘致

釜山地域の東南圏にR&D拠点を構築するため、韓国海洋水産開発院、韓国海洋研究院、韓国科学技術院、韓国生命工学研究院などを誘致し、釜山科学産業団地及びセンタム・シテイーで国立融合技術研究所の設立を推進する。

⑤ 東南圏地域革新センターの設置

地域の革新主体(地方自治体、企業、大学、研究所など)が相互ネットワークの形成を通じ、革新が持続的に起るよう内発的な発展システムを構築する。これは「東南圏広域産業クラスター」の構築事業と連繋して推進する。

2. 環境ビジネス

① 優秀生態地域の復元・保全

釜山市沙下区乙淑島一帯に自然型水路、淡水・汽水・海水湿地、散策路、樹林を造成するなど、優秀生態地域を復元・保全する。377万坪の耕作地・浚渫土砂置場を自然に復元する事業で、163億をウォンの事業費が投与される予定である。

② 広域上水道の建設

釜山・慶南圏に2011年までに1日150万トン(広域上水道)の供給計画を樹立する。事業費は1兆2,471億ウォンで釜山広域市に90万トン、慶尚南道に60万トンの用水を配分する計画である。

③ 洛東江原水の水質の改善

政府と合同で「洛東江水系の水管理の総合対策」を推進し、2005年まで原水取水地域の水質改善を図り、2008年まで洛東江の全流域内に清潔で豊かな水を供給する。

3. 観光

① 国際旅客ターミナルの新築

船舶を通じた国際旅客が毎年急増している傾向に対応し(利用客2001年57万人、2002年73万人)、海洋首都・国際都市に合うように国際旅客ターミナルを新築する計画である。ターミナル1棟新築(7,800坪)に564億ウォンの事業費を予定している。

② 国際会議都市としての指定・開発

国際会議の誘致への増大を図り、国際会議産業を戦略産業に育成するために国費などの財源確保が容易になるよう国際会議都市のモデル指定を建議し、コンベンション・ビューローの設立財源を支援する。

③ 海洋博物館の建設

釜山にふさわしい国立海洋博物館を建設し、釜山海洋観光のインフラを構築する。面積14,500坪(延面積5,700坪、建築面積2,600坪)に科学館、歴史館、海洋体験施設などが入り、事業費は1,000億ウォンと予想している。

④ 東釜山観光団地の造成

国際港湾都市としての国際ビジネス・観光産業と連繋発展を図り、国策事業である南海岸観光ベルト開発事業の中核的な機能を果たす。釜山広域市東部地域の231万坪にテーマ・パーク、ウォーター・パーク、リゾート・ホテル、ゴルフ・コースなどを建設し、事業費は1兆4,150億ウォンと予想している。

⑤ クルーズ専用埠頭の建設

アジア・太平洋地域の観光遊覧船の市場の活性化による観光産業の発展を図り、増加する不定期旅客船の専用埠頭を確保することにより、外来観光客の誘致を増大させる。2006年の開場を目標に推進する。

⑥ 国立海洋スポーツ研修院の建設

釜山地域の海洋体育関連大学と連携した国立海洋スポーツ研修院を設立し、海洋スポーツ人材の養成及び底辺を拡大していく。釜山広域市の水営湾ヨット競技場の敷地内に宿泊施設、スポーツ・娯楽施設、さまざまな便宜施設などが入る計画で、事業費は100億ウォンと予想されている。

⑦ 2016年夏季オリンピックの誘致

朝鮮半島の平和的な統一を促進し、また世界平和に寄与する機会を提供し、国際中心都市としての位置及びイメージの向上のために2016年夏季オリンピックの開催を推進する。200カ国の選手・人員2万余人、28個の種目を目標としている。

⑧ 国際観光航路の開発

21世紀の海洋首都釜山にふさわしい親港湾的な海洋交通網を拡充し、立体的な観光パターンの交通網を構築し、国際観光の需要に備える。日本・中国圏の新規国際旅客路線の開発が主になる。

4. 物流

① 釜山新港の早期建設

港湾施設の拡充で東北アジア中心港湾の地位を確立するために推進している釜山新港

(コンテナ埠頭30船席、敷地造成323万坪)の建設を、計画期間(2011年)内に完成するために、南側の埠頭建設の政府事業への転換、及び早期着工のための段階別の予算確保を進める。同時に、釜山新港の後背敷地を確保し、後背道路、後背鉄道など、後背輸送路を適期に建設する。

② 釜山港湾公社の早期設立

釜山港の管理を企業専門の経営体制に転換して、国際競争力を確保し、港湾行政と地方行政の一元化を通じた調和的な都市発展を図る。2004年度初めの設立を目標にしている。

③ 釜山港の関税自由地域の運営と活性化

LME(ロンドン金属取引所)倉庫及び複合物流団地を建設するため敷地を購入、拡大し、国内外の投資企業誘致のための関税自由地域法律、及び関税法の改正を推進する。すなわち、製造業(組立、加工業)の登録対象への包含、外資誘致税制減免の基準の下方調整などを図る。

④ 国際船舶用品流通団地の造成

2,000億ドル規模の世界の船用品の供給市場の中で、東北アジア市場を先制し、北東アジア船用品の国際市場を形成して港湾の付加価値を極大化する。敷地23千坪、建坪20千坪、事業費714億ウォンと予想している。

⑤ 海運・港湾の専門人材の養成

海運ビジネスのしやすい都市建設のために仮称「国際海運・港湾ビジネス教育センター」の設立を計画し、地方所在の既存の専門研究機関を集中し育成する。

⑥ 釜山圏経済自由区域の指定及び開発

釜山広域市と慶尚南道の一帯の約2,938万坪(予定)を経済自由区域として指定を受け、国際ビジネス拠点として開発する予定である。

⑦ 釜山圏新空港の建設

東北アジアの国際物流・交流拠点の中心地として発展するための「Sea-Air Port System」を構築し、限界状況に達した金海国際空港の機能を代替するため、釜山・慶南地域の一帯の350万坪ほどに5兆ウォン規模の事業費で釜山圏新空港の建設を推進する構想である。

⑧ 京釜高速鉄道の2段階事業の早期建設

持続的な旅客輸送の需要増加、急速な貨物の取扱量の増加に備え、京釜高速鉄道の2段階事業(釜山-大邱間L=130.4km)の政府計画年度2008年を、釜山新港の一部開設時期である2006年に合わせて早期開通できるよう政府計画の調整を推進する。

・ 提言

釜山を中心として浦項、蔚山、馬山、昌原などの重化学工業地帯には大量の公害排出企業が集中しており、釜山は環境産業の潜在的な需要及び発展基盤を十分に備えているといえる。そして、釜山地域は環境産業の育成基盤を構築しなければならない。そのためには、業種別特化技術開発、専門技術人材養成及び確保、政策的支援を受けた他地域の企業が釜山地域市場を蚕食することに応じる体系的な地域市場の確保、業界の競争力の強化のための共同研究・開発、産業各間の相互情報交流機能などを促すことが必要である。

現在、釜山・北九州間の協力可能性が高い分野としては、生活系廃棄物適正処理分野、産業廃棄物事業、リサイクル事業などが考えられる。生活系廃棄物事業には、家庭用・住宅用生活系ごみ処理事業、業務用廃棄物処理、流通・ホテルなどのゴミ再活用事業などがある。産業廃棄物事業には、ダイオキシン規制対応機器・器材事業、ダイオキシン・バイオ処理事業、建設廃棄物再活用事業、エコセメント事業、上・下水汚泥処理及び活用事業、油処理・浄化事業、医療廃棄物処理事業、農林・畜産・漁業分野の廃棄物処理及び再活用事業、産業廃棄物施設・器材事業、ゴミ発電・ゴミ燃料事業などが考えられる。

リサイクル事業には、家電製品・機器・自動車・プラスチック・リサイクル事業、包装材料リサイクル事業、繊維製品・寝具リサイクル事業、廃油リサイクル事業、機械・機資材リサイクル事業、水の再活用、販売商品回収リサイクル事業、リサイクル専門店の構築事業などが日本で強さを見せている。釜山の場合、水質・大気汚染防止分野においては、一部の先導的技術が学界を中心として開発され、現在優秀な技術をもとに環境ベンチャー企業が続々登場している。その分野で日本との技術交流が考えられる。

北九州市は優秀な自動車リサイクル技術を保有し、その処理工場もあり、近くにある釜山としては高まる自動車リサイクルに応じて、その技術とノウハウを活用することが必要である。

釜山には、北九州市の環境技術研修への積極的な参加と技術導入が必要である。北九州市のKITA（（財）北九州国際技術協力協会）が行っている環境技術研修プログラムに積極的に参加し、釜山環境産業に必要な技術を導入する。そのため、釜山地域の窓口を作り、北九州市の環境技術を積極的に活用することが必要である。

北九州市との環境技術提携によりアジアに環境技術を拡げ、北九州市の環境技術及び環境産業とともにアジアに進出することも考えられる。北九州市の実証研究センターと協力研究及び研究結果の産業化を誘導することも考えられる。特に、北九州市の自動車リサイクルは日本でもトップランナーとしての地位を確保している。今後、韓国でも自動車の適切な処理とリサイクルが重大な課題となるであろう。釜山・蔚山・慶南を含む大規模な自動車処理施設を釜山に設置して東南圏(釜山・蔚山・慶南)の自動車リサイクルを主導していくことが必要である。