

## 韓国東海岸地域の経済・観光の現状と今後

的 場 伸 晃（北陸環日本海経済交流促進協議会）

### 1. はじめに

北陸と韓国が、ともに経済発展を図っていくためのパートナーシップ構築および地域間交流促進を目的として、「北陸（日本）・韓国経済交流会議」が、平成12年にスタートして以来、既に3回開催された。平成15年5月には、韓国・大邱市で、第4回会議が開催される予定である。

こうした中、この会議の具体的アクションの一つとして、国際物流に関する調査研究が行われた。その過程を通じ、韓国側が北陸との経済交流の主たる対象地域として韓国東海岸地域（江原道、慶尚北道、慶尚南道）を想定していることが明らかになった。しかし、北陸側では東海岸地域に関する情報は極めて限られた断片的なものしか持ち合わせていない。したがって、韓国全体の情報にも目配りしつつも、東海岸地域に焦点を当てて本調査を実施した。対象地域は南から北に行くにつれて産業活動が希薄になる特徴があり、本調査においては経済に加えて観光産業も調査対象として捉えた。

### 2. 韓国東海岸地域の経済

東海岸地域は、面積で全国の49.1%、GDPで30.6%、人口で31.2%を占める。このうち、慶尚南道地域はGDPで18.1%、人口で16.7%を占めているが、江原道はGDPで2.6%、人口で3.3%、慶尚北道地域はGDPで9.8%、人口で11.2%を占めるに留まる。産業は、慶尚北道地域は一般に成長産業の筆頭に挙げられる電子工業の比重が高く、慶尚南道地域は重工業とならび繊維など軽工業も発達しているが、江原道は農業やセメント製造業が中心で

産業基盤が相対的に弱い。また、新たな経済交流が最も期待され、IT産業などが多いベンチャー企業は、ソウル首都圏に集中しており、東海岸地域には全国の14.0%の立地しかない。

### 3. 韓国東海岸地域の観光

東海岸地域の主要な観光資源は、日本の歴史文化とかかわりが深い歴史文化資源、自然景観資源などである。しかし、北陸から韓国へはソウル便しかないため、アクセスに時間がかかる。また、標識や案内所、観光地の解説板などについて日本語だけでなく英語表記での対応も遅れている。

一方、訪日韓国人旅行は、韓国人が東京・大阪以外で行ってみたい地域を上げた調査結果によると、北陸は最下位の7.2%の選択に留まっている。これは、情報発信の弱さによる知名度の低さ、ニーズに合った旅行商品の造成の遅れ、受入れ体制の整備の遅れなどに原因があると考えられる。

### 4. おわりに

#### （1）産業分野での交流の可能性

東海岸地域は、在来型産業の比重が高く、北陸の産業とは競合関係にあるものが多い。

しかし、双方の努力次第で、時と場合によっては協力関係を樹立する余地も残されている。また、成長産業と言われる電子工業やIT分野の産業の立地企業は相対的に少ないので、韓国との産業分野での交流はソウル首都圏の企業との交流を外しては考え難い。

また、これからの分野であるIT産業については、韓国企業との協業の余地は大きいと思われ、

現に北陸においてもそのような事例が具体的に現われ始めている。

## (2) 経済交流の可能性が期待されるもう一つの産業分野（観光）

韓国は間もなく週休2日制を導入する予定で、今後、観光市場は訪日観光を含め拡大が見込める。北陸には韓国人観光客を満足させるのに十分な観光資源があるが、戦略的な誘客、的確なPR、役に立つ情報の提供、値頃感のある旅行を可能にさせる等々の努力が必要である。

## (3) 運輸・物流の分野

海運を中心とする物流分野では、韓国は釜山・光陽両港を両輪とする国際ハブ港を育成する方針

である。現実には、北陸も含め本州の日本海側諸港湾の多くが港湾運営の基軸を釜山航路に依存しており、釜山は今でも重要な存在であるが、今後益々その重要性が高まる。

航空分野では、北陸には、ソウル仁川空港と富山・小松両空港を結ぶ定期路線があるが、釜山など東海岸地域と北陸を結ぶ便がないことが観光ルート設定に大きな制約になっている。

## (4) その他（経済交流の阻害要因）

経済的交流を阻害する要因もある。車両相互乗り入れに対する制約、道路標識の不備、出入国管理の不適合等の問題について、新しい物流・人流を見越した柔軟な制度的対応が求められる。

## COMMENT

的場氏の報告は、北陸地域と韓国東海岸地域との経済交流の可能性について検討したものであり、その分析の背景には、北陸AJECが実施した現地調査や韓国との経済交流会議を通じて得られた情報など、具体的かつ豊富な資料がある。その意味では、本報告は、正確な資料に裏付けられた緻密な報告であると高く評価できる。

ここでは、後の議論のためにあえて二つの課題についてコメントしたい。第1は、「韓国東海岸地域」と呼ぶ場合の範囲とその特徴である。的場報告では、その範囲は、慶尚南道・慶尚北道・江原道を含む地域とされており、これら3道が一括して論じられている。

たしかに、日本の場合は、北陸地域（富山・石川・福井）はある程度の共通性をもっており、産業構造も比較的似通っているが、韓国の場合、東海岸地域と呼ぶ場合、あまりにも異質性が大きい。慶尚南道は、韓国第2の都市である釜山広域市や造船・自動車などの巨大産業を抱えている蔚山市を含んでおり、慶尚北道は、韓国第3の都市であ

坂田 幹 男（福井県立大学）

る大邱市や韓国最大の製鉄所を抱える浦項市を含んでいる。それとは対照的に、江原道は、韓国でも開発がもっとも遅れた地域であり、産業構造も農業や第3次産業が中心である。このような異質な地域を、「東海岸地域」として一括し、北陸地域との経済交流の可能性について論じることができかどうかという問題がある。

もう一点は、的場報告も指摘しているように、北陸地域と東海岸地域との間には航空路線は存在せず、ソウルを経由せざるを得ない。このことが、両地域の人的交流・観光交流の大きな制約要因になっており、ひいては経済交流にも影響していると思われる。しかし、幸い、江原道の襄陽に、最近新しい国際空港が建設されたので、この空港と北陸地域の空港を結ぶ直行路線の開設などに、北陸AJECが積極的に取り組むなどの姿勢が今後必要になってくるのではないだろうか。そのためには、東海岸地域の豊富な観光資源の紹介や人的交流の拡大など主体的な活動が要求されるのではないだろうか。