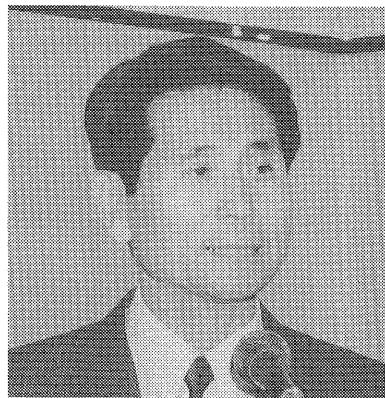


釜山市とその周辺の 土地開発の現状と 今後の課題



東国大学校工科大学教授、韓国地盤工学会会長

金 翔圭

私は、釜山市とその周辺の土地開発の現状と今後の課題について、お話をしたいと思います。釜山は、日本に最も近い距離に位置し、日本人にとって最も身近かに感じる都市と思われます。九州が日本における外来文化の関門であったように、釜山も韓国の文化的な関門の役割を果たし、古代には釜山を通して韓国の文化が日本へ伝播されました。釜山は天恵の地形条件を備え持っており、韓国第1の港湾都市として成長し、韓国第2の都市として、首都ソウルと双璧をなして発展してきました。

最近になって、釜山を中心とする東南海岸一帯は、いわゆる東南海岸工業ベルトを形成し、韓国近代化の牽引車の役割を果たしています。現在も釜山は、日本の下関と海上を通じて交通がなされており、私たちが関心を持っている韓日トンネルが、将来、成功裏に完工したときも、釜山あるいはその周辺のどこかの地点が、まさに韓国に入るトンネルの始点になります。このような観点から見て、釜山を中心としたその周辺の発展の足跡を探り、開発の展望を見極めることも、大きな意味があるよう思われます。

釜山の人口は、1914年にはわずか2万人に過ぎませんでした。第二次世界大戦の終戦直後の帰還同胞の流入と、1950年の6.25動乱いわゆる韓国動乱による避難民の大量流入で人口が急激に膨張し、1955年には100万人を超えるました。1960年代には、政府の輸出志向型の経済政策の成功で商工業が発展し、さらに人口の増加が加速しました。

1990年現在、釜山は人口385万人を抱く韓国第2の大都市となり、現在の人口増加の趨勢からみると、2000年には432万ないし480万人になると推算されています。計画人口規模を480万とすると、釜山市は、土地資源の確保が差し迫った問題として台頭しております。

1963年1月、釜山が最初の政府直轄市に昇格した後に、政府の輸出志向型の経済政策により工業発展が急速に進行し、釜山は東南海岸工業ベルトの中心都市になりました。主な産業である繊維、合板、履物、組立金属など軽工業部門の輸出増大によって、釜山は目を見張る成長を遂げ、韓国の国際貿易の関門としての役割を果たしました。

しかし80年代に入って、地域経済力が次第に萎縮し始め、GDP対比占有率が85年以後、全国の平均水準にも及ばないという都市発展の停滞現象を呈してきました。それに加えて、人口の都市集中化現象により、釜山は現在、交通難、用地難、財政難という困難を抱えています。

釜山はまた国土計画上、首都圏と対応する東南圏の金融、交通、商業、港湾、航空の中継都市として発展してきました。第3次国土総合開発計画によれば、地方の4大市の中で釜山は、国際貿易および金融の特性を持った臨海都市として発展するとあります。このような発展状況と政府の意向を考える時に、釜山は今後、環太平洋経済圏および東北アジア経済圏の中心地として発展する、無限の可能性を持っているということができます。

釜山の街路網は、山岳地が多く、背山臨海という地域的な条件により、大都市の交通体系としての道路の幾何学的構造が、極めて良くありません。釜山の狭い地域での都市の急膨張により、市庁と西面を結ぶ南北軸を中心として都市が発展し、市街地が形成されました。したがって、この南北軸の中央路に沿って、港湾の荷動き量を含む全ての交通が集中しています。しかも、街路体系の効率的な機能分化が行われておらず、地域間の交通、低速車両、一般貨物車両などが混在し、都市のほとんど全ての街路網の交通効率が低下しています。

釜山の道路率は、90年末で12.21%で、全国の大都市の中で最も低いのですが、2001年までに18%に高めることを推進中で、都市計画道路が完成すれば、将来、道路率は22.7%も増加するでしょう。

交通施設としては、道路以外にも鉄道と地下鉄があります。市内の鉄道は京釜線、東海南部線など5路線が通過し、総延長は60.4キロです。一方、地下鉄は最近になって建設され、90年末現在では1路線、28.1キロがあるだけです。しかし、1号線をさらに延長し、2号線を96年までに建設する予定で、それ以後3、4、5号線の建設も計画中です。

港としての釜山は、日本と締結した丙子修好条約により、1876年2月に開港しました。釜山港は、韓国の国際貿易の第1関門として、全国のコンテナ荷動き量の約94%、輸出貨物の荷動き量の58%を占め、單一

港の荷動き量としては、世界第7位となっています。一方、国際貿易だけではなく、済州道を初めとする南海岸の島嶼地方を結ぶ海上交通により、旅客および生活必需品の輸送を担当しています。

釜山港は、北港と南港で構成されています。北港は第1貿易港の機能を持ち、貨物および旅客輸送を担当し、南港は東シナ海をはじめとした遠洋に出漁する漁船の母港として、事実上の水産首都の役割を果しています。釜山港は、毎日増加する荷動き量を処理するため、現在まで拡張され続けてきました。第1、第2段階の開発事業が完工した1984年以後から、最大5万トン級を含めた76隻の大型船舶が同時に接岸し、年間3130万トンの貨物を積み降ろし処理できる港湾施設を持つようになりました。

次に、釜山市周辺の開発現況についてお話をします。ここで釜山市周辺とは、北方の蔚山を初めとする昌原、巨済島に至る東海岸と南海岸の一部に沿う、いわゆる東南海岸工業ベルトを形成する都市を含むものとします。これらの都市が位置するあたりは、1970年代に産業基地として開発されました。この工業ベルトに属する地域が各々の特性を持った工業団地へと発展することにより、工業立国の中核的な役割を担当したからです。

1978年から1989年の期間中、工業用地の供給量の約60%が、首都圏と釜山を含む東南部地域に集中しています。1980年代以降は、仁川、京畿地域で工業が再集中し、特に先端産業の集中が進んでいますが、東南海岸では1970年代から蔚山と馬山、昌原を中心とした工業地帯が形成され始めました。政府の政策によって、地域毎に工業の核心が形成され、各々の工業団地は特性化されました。

具体的な各都市の工業団地の特性としては、昌原が総合機械工業、蔚山・尾浦が造船と自動車、温山は非鉄金属工業・精油および油類化学・パルプ工業、玉浦が造船工業、そして竹島が造船工業となっています。以上の工業団地に加えて、1980年代に入ってから、支世浦と鎮海、緑山などの工業団地が開発されました。特に緑山工業団地は、東南圏の開発と釜山大都市内の既存工場の再配置のために、鎮海市に開発された新しい工業団地です。

都市化および産業化現象は、おのずから農村人口の減少をもたらしてきました。東南海岸工業地帯への人口の流入は、主に慶尚南北道からの農村人口の流入であるといえます。慶尚南道の統計によりますと、1970年度の全体人口に対する農村人口の比率は、68.3%でしたが、1989年度の比率では30.9%までに激減しました。この期間の年平均人口増

加率は、0.19%に過ぎませんでした。

工業団地への人口集中は、おのずから都市化現象を加速させ、交通、教育、公害と都市基盤施設の不足をもたらしました。そこで地方官庁は、宅地開発促進法を制定し、宅地および工業用地を造成した後に住宅と工場を誘致することで、快適な都市空間を形成するように努力しました。

次に、観光地の開発についてお話をします。釜山に隣接した都市である金海は、伽倻文化の発祥地であり、南海岸は多島海としての特性を持ち、周辺環境が秀麗な観光地として脚光を浴びています。釜山を中心とした東南観光圏は、釜山～慶州圏、閑麗海上圏および陜川圏に分けられます。観光開発は全国観光総合開発計画に沿って進められており、特性にあった利用拠点地を中心に、開発を拡大しています。釜山を中心とした観光ルートは、鉄道、国道、船舶あるいは航空路が利用でき、交通網がよく整えられています。

次に、釜山市の開発方向と今後の課題についてお話をします。まず、交通問題についてです。釜山市の劣悪な交通問題を解決する具体的な事業内容には、次のものがあります。

第1に、釜山市は都心の迂回道路網が未整備であり、港湾の荷動き量が都心を通過しています。そこで都心と外廊道路を結ぶ2本の大循環道路と6本の小循環道路を建設することになります。

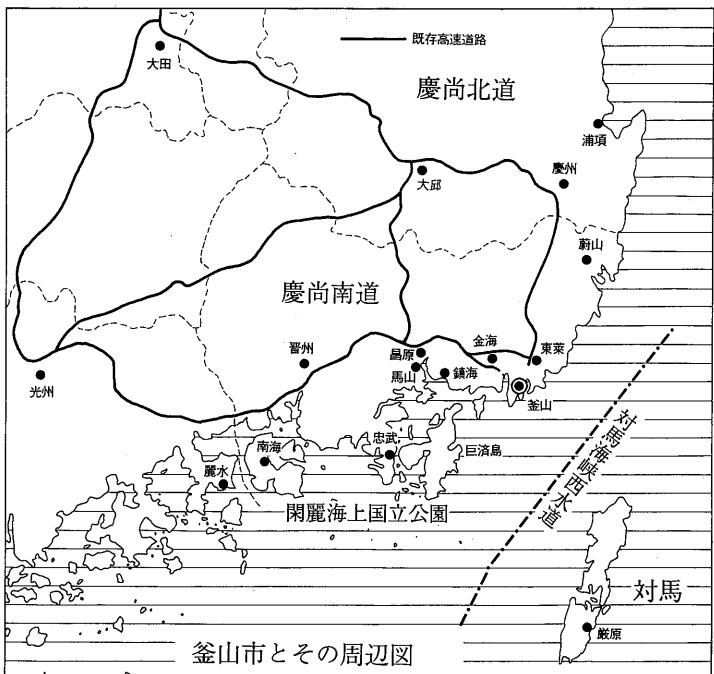
第2番目に、釜山圏の広域道路網整備事業があります。

第3番目に、海拔40m以上の高地に、市民の21%が居住していますが、交通量を分散させるために、山腹道路を開設します。

第4に、地下鉄の追加建設をします。1号線の延長から5号線までを含めて、総延長127.1キロの地下鉄を追加建設することになります。

次に、港湾開発計画についてです。積み降ろし能力の超過処理を解決するために、釜山港の3段階にわたる開発事業と、甘川港の開発事業が進められています。具体的な計画は次の通りです。

まず第1に、釜山港の第3段階開発事業を行います。前に言及した通り、第1、第2段階の開発事業が完工した後も、積み降ろし能力が限界に達し、第3段階の開発計画の推進が不可避になりました。外港開発とコンテナ貨物の処理のため、第3段階の事業は87年に工事を開始し、現在94%の工程を終えています。事業完了後の同時接岸能力は、5万トン級3隻が追加されて84隻、年間下役能力は4329万トンを処理するようになり、現在の不足現象が多少は緩和される見込みです。



第2に、甘川港の開発事業です。釜山港の補助港である甘川港の開発事業は、90年12月には87%の工程を終えています。この事業は埠頭と防波堤の築造という大がかりな工事で、年間773万トンの公稍下投能力を持つことになり、国内第3の港湾施設能力を具備するようになります。

次に、釜山市の都市臨海部の開発方向について

お話をします。釜山は都心地を中心に、西側には洛東江の河口があり、北東側には観光地である海雲台と松汀があります。この一帯を5区域にわけて、開発方向を設定しました。

第1区域は、洛東江河口部で、東南圏の中心地として新たに開発し、釜山を発展させる拠点にします。

第2区域は、釜山の南港が位置するところで、人工島を築造し、釜山の新たな中枢管理機能を誘致するという画期的で野心的な開発計画です。これについては、後でもう一度お話をします。

第3区域は、現在北港が位置するところに該当し、国際貿易港としての持続的な発展を図るために、港湾施設を局地的に開発拡張させるものです。

第4区域は、水營湾一帯で、ここに副都心の機能を誘致し、住居、商業、レジャーの複合的な機能を誘致するというものです。

最後に第5区域は、海雲台と松汀地域に該当し、観光慰安機能を拡充するものです。

次に、海上新都市の建設計画についてです。釜山は韓国第一の港湾都市であり、首都圏と対応する中枢都市であるにもかかわらず、前述の通り深刻な交通難、用地難および財政難などの都市問題により、与えられた機能を果たせずにいます。この都市が国際都市としての機能と役割を遂行するためには、各種の都市問題を解決し、立ち後れた中枢管理機能を強化する必要があります。そのために能動的に対応する野心的な計画が、未来型の

多機能都市である海上新都市の建設事業です。

大規模な人工島造成が要求されるこの建設事業は、長期的な開発期間を必要とするものです。その基本計画とは、影島の東三洞一帯38万坪と松島の岩南洞一帯34万坪の山から採取した岩石と土砂で、現在の南港の公有水面の海洋空間、約188万坪を埋立て、土取場地域を住居団地として造成するものです。海上の新都市は常住人口が4万人、活動人口が19万人、総23万人の人口の受容を目指しています。

建設期間は2003年までと計画しており、諸般の都市機能が完成する目標年度は2011年と見積もられています。総規模260万坪の45%である117万坪の土地を予め売却した場合、4兆800億ウォンの収入が予想され、工事費を削除しても2兆2400億ウォンの収益を上げることができます。この資金で海岸道路の建設、下水処理場の建設、零細民対策への投資を計画しています。

次に、釜山市およびその周辺都市の開発展望と課題について述べます。政府の国土総合開発計画に従って、釜山を中心とした東南海岸を工業地帯として拡張し開発します。この地帯の北端にある蔚山は、重化学工業の搖籃地として発展を続け、昌原、馬山、鎮海、慶南の中枢機能を担当しながら、釜山市と共に国際交易機能を分担するようになるでしょう。海岸に沿う釜山、蔚山、浦項を地域別拠点港湾として開発し、特に馬山港を韓日間のコンテナ貨物専用港湾として開発し、その機能を特性化させる計画です。

そのためには、まず第1番目に、地方人口を定着させ基盤施設を拡充することです。

第2に、すべての経済活動と人間生活の必須施設である道路網を拡充します。この道路網は、釜山～大邱間、および忠武～晋州～大田間の高速道路建設と、工業地帯内の既存道路の拡充を含みます。

第3に、南江系統の広域上水道事業を1995年までに完了し、密陽ダムの建設と広域上水道事業にも着手し、2001年までに上水道の普及率100%を達成します。

第4に、大規模な宅地を開発供給し、都市の不良住居地域の継続的な環境改善を推進します。

第5に、台風と集中豪雨による災害予防のため、水害常習地域の改善事業、洛東江沿岸の開発事業を推進します。

最後に、自然に造りあげられた南海岸の秘景と島、内陸の国立公園、道立公園の観光資源開発にも努力を注ぐことになるでしょう。