

韓国西海岸諸港湾の連繫開発に関する考察

朴 餅 洪

(韓国圓光大学校)

目 次

はじめに

1. 大陸経済圏の形成と西海岸開発
2. 郡山港の港湾機能と広域背後勢力圏
3. 木浦港の開発方向と背後産業基盤
4. 郡山・木浦港の光陽 コンテナ港との連繫性問題

おわりに

はじめに

韓国経済は開発の主軸が長い間ソウル—大邱—釜山につながり、いわゆる内陸工業ベルト化が形成された。従って、これに対応する流通体系も東南海岸地域である太平洋沿岸港湾中心に偏重するにいたった。そのような現象はただ'60年代以後展開された経済開発投資の拡大過程においてますます助長されたばかりでなく、より根源的には韓国近代化過程の初期段階にあたる19世紀の開港期から始まった。

最近、「西海岸時代の到来」とともに西海岸に位置している各港湾は、それぞれ自己の地域の港湾が中国大陸と距離的に近いもっとも比較優位（Comparative Advantages）がある港湾であるということを競って主張している。¹⁾ とくに、30年間中断された地方自治制の実施とともににはげしい地方割拠主義が乱舞するに際し、西海岸諸港湾の拠点港の競いがなおさら激列化する展望から見て、これに対する適度な政策方向を示しておかなければならない状態にある。

それゆえ本稿では、西海岸に位置する諸港湾の存立意義を規定しつつ、港湾相互間の機能を調整するという観点から問題を提起することとする。なぜならば、仁川港は西海岸に立地しているにも拘らず、ソウル首都圏をカバ

一している実質は首都港であり、拡大開発計画中である牙山港は忠清南道に立地しながら、実際はソウル圏と近接して第2首都港の性格をおびているのに反して、群山港と木浦港は、非首都圏港湾であると同時に南海岸地域の中心港湾たることに注目すべきである。それ故、西海岸地域の開発を促進するには群山港と木浦港の機能を活性化させる当為性をおびている。

韓国の如く、国土資源の制約下では、特定地域だけを集中開発するという投資の優先順位よりは、全国土の均衡開発をはかる方が、各地域間の所得分配を均等化する効果が現れるということに着目する必要がある。

可能な限り、西海岸全地域を均等に開発したほうが落後した地域開発の効果が極大される。つまり、可能な限り全国土を均等開発した方が、国土資源が貧弱な国家においては不均衡開発よりも効果をいっそう高めるということである。

西海岸開発において、仁川港、牙山港、群山港および木浦港など、その各々の港湾の存立性自体をまえて差別評価してはならない。

本考察においては首都圏港湾である、仁川港と牙山港のばあいはいったん論外にして、群山港と木浦港の開発方向とその背後基盤造成に関し、韓国2大コンテナ港の一つである光陽港との関連を通じて、その相互的な連繫性開発に焦点をあわせることとする。

以上のような研究課題を解明するにあたっては、長い間海外指向的な発展が続いていた西海岸地域の開発に関する限り、西海岸地域と地理的に対岸性（foreland）地帯に位置する中国中心的大陸経済圏の新展開と焦点をあわせることにある。

本稿の構成も自ら二元的な骨組みから、そのはじめは大陸経済圏の意義と西海岸地域開発とむすぶことであり、そのふたつは西海岸地域の代表的な港湾である、群山港と木浦港の開発方向とその背後産業基盤造成問題と関連し西南圏地域のコンテナ港、光陽港との連繫性問題を中心に考察する。

1. 大陸経済圏の形成と西海岸開発

(1) 大陸経済圏形成の意義と必然性

韓国が近代化過程が従来の大陸圏から太平洋圏に偏重するにしたがって、陸上および海上運送の結接点である terminal 機能を担当する、港湾立地ないし発展も太平洋沿岸に主軸を形成するようになった。

このような現象は、1960年代以来段階的に推進された経済発展5個年計画によって、ますます拡大助長されるようになった。太平洋経済圏形成以前においては、韓半島の地政学的な特性と長久なる閉鎖政策によって、主な交流対象地域がもっぱら大陸圏に集中されてしまった。従って、前近代的交流形態ではあり、韓国の中国大陸との交流は一方的に大陸の文化および経済圏の影響を受けてきた。

しかし、このような現象は、日本資本主義の大陸進出の野望から韓半島を橋梁として本格的に展開された。韓国の東南海岸開発が、主として日本国との連繫性を前提として発達したのと反対に、西海岸はおもに中国大陸への進出を前提にした。このような経済発展は1945年韓半島の分断が固定化しながら、いわゆる38度線以北はつづいて「大陸経済圏」¹⁾に留まり、38度線以南は「大陸経済圏」から完全に離れて「太平洋経済圏」に偏重してしまった。

かような韓国の海外指向的な経済発展は、もっぱら太平洋経済圏に集中せざるを得なかった。とくに、1960年代以後、韓国の経済開発が大太平洋経済圏中心に一層加重されたのは、今日の経済発展が海外指向的にならざるを得ない状況から、日本およびアメリカ中心に編成されたことによって、太平洋勢力圏の影響を積極的に受容しなければならない、国際経済的環境からますます促進された。

とくに、いわゆる「TK」²⁾中心に展開された韓国の経済発展は、韓国の経済発展の主軸をいよいよ太平洋経済圏に集中した理由の一つである。

韓国と中国は、相当の間接交易の形態による相互交易の命脈を維持するに過ぎなかった。最近、対中国および対ソ交易可能性が高まるにしたがって「西海岸時代の到来」を促進するさまざまな現象が惹起しつつある。

半世紀中約40年間に亘って断絶された大陸国家との交流が再開されるいろ

いろな徴候があらわれている。歴史は不断に発展（運動）するという属性から見ても、これ以上断絶がつづくはずはない。歴史の運動法則は、統一性と対立性の両面的な動きを、その基本的な特徴としている。歴史の周期的な発展法則から見ても、長い対立現象はそのまま持続されない。歴史発展の経験法則である周期性現象こそ、これ以上の対立局面だけを演出することはない。

このような観点から見たら、第2次大戦以来、両極化現象から派生した米ソ両国の対立性現象はこれ以上持続する理由はないだろう。

もう少し具体的に言へば、第2次大戦後、米ソ両陣営は、アメリカはアメリカなりに、ソ連はソ連なりに極端的対立性向だけを追求する必要がなくなったことである。対立局面を継続するには、それ相当の運営管理費が必要になる。これには莫大な社会的費用（軍事費 = social costs）を支援しなければならない。資本主義経済を発展させる唯一な秘訣であるように認識していた古典学派の経済原理を一時的無力にした1930年代の世界資本主義経済は一大危機に直面し、存続発展が不可能になったことを想起する必要がある。

1980年代にはいって、ソ連をはじめ東欧圏社会主義国家は、社会主義経済原理としてもっばら信じて来た閉鎖的自給自足経済がこれ以上そのままでは持続不可能になった歴史的一大事件こそ、非常に重要な教訓として提起されている。

資本主義も自由放任だけでは、その発展の限界性を露呈し政府の超然な手（政策）³⁾が必要になったのと同様に、今日、社会主義もその本来の非市場原理から離れずにしては、発展できなくなったことである。従って、資本主義経済原理である市場経済原理を導入するようになった社会主義も、その本来の原理から資本主義的要素をかねた修正主義を導入したといえよう。

'80年代の世界社会主義の市場経済原理導入は、1930年代の世界資本主義がはかった如く、社会主義の資本主義化傾向を現していることを立証する。

このように、歴史変遷過程を通じて見ると、韓国の近代化過程追求以後、その経済発展（展開）が主に太平洋経済圏にかたむいてきたのと反対に、その相対的な大陸経済圏が一時断絶されてきたが、これから大太平洋ないし大陸経済圏の再編成の方向に進みつつある。これは、歴史発展から見てもごく自

然的で、当然的な現象だといえよう。今日、韓国の経済発展が、大太平洋経済圏と共にもう一つの大陸経済圏の再形成という新しい課題を提起していることは、神話でない歴史的必然性である。

(2) 対中国交易と西南圏の経済開発⁴⁾

韓国の西海岸と中国の東海岸地域は、地理的に相互対岸性 (foreland) を保ち、韓・中両国の交易中心地帯として重要な役割を果たす地域である。従って、韓国の西海岸は投資の効率性の高い有望性から西海岸の戦略的な港湾を重点的に開発し対中国交易に対備する必要がある。

港湾の開発にあたっては港湾自体的な条件を充足する、港湾内部的な開発も重要であるが、もっとも重要な要因は港湾の客観的な条件である港湾の外部的条件、即ち港湾の背後勢力圏の造成もまた緊要な条件である。

今まで、国土開発計画事業がソウル首都圏と東南圏の先開発地域に偏重し地域間の不均衡開発を深めてきた。

政府は、現在第2次国土開発総合計画 ('82-'91年) を実施中であるが、計画実行7年間の投資実績が一部地域に偏重して国土開発の目標である均衡開発とは反対に不均衡を一層深める結果を招いてしまった。

同一圏内においても、ソウル、釜山、大邱、仁川、光州、大田など大都市に投資が集中したのと反対に、中小都市および農村地域との隔差がなおさら拡大したことを指摘している。このような事実は、国土開発研究院が第2次国土総合開発計画期間10個年のうち、開始年度である、82年から88年まで7個年の実績を分析した「第2次国土総合開発計画推進実績評価報告」にて指摘された。この報告書によると、82—88年の7年間に行った総国土開発投資額は87兆4060億円 (85年不変価格) の中、首都圏 (ソウル、仁川、京畿) に34兆740億円 (39%)、東南圏 (釜山、大邱、慶南北) に23兆6600億円 (27.1%) が各々配分され、この2個地域に全体投資額の66.1%が集中している。

その残りの投資額は、中部圏 (大田、忠南北) に8兆3090億円 (9.5%)、西南圏 (光州、全南北) に11兆7480億円 (13.4%)、その他地域 (江原、済州) に3兆1870億円 (3.7%) が各々配分されているし、6

兆4290億円(7.3%)は地域区分がはっきりしない投資である。

— あらかじめ、第2次国土総合開発計画期間の10年間、首都圏と東南圏に投資する予定額は、全体投資額140兆8390億円の66.6%で、計画の初期段階から投資配分が首都圏と東南圏に傾いていた。とくに、実績投資87兆4060億円は、計画より3兆9333億円(4.5%)も多い。

— この報告書は、国土開発初期段階から現れた首都圏と東南圏地域を中心に国土開発が集中し西南圏と両極化現象を深化せしめたと指摘している。そのため、各地域別に所得水準、教育、文化、雇傭、産業、保健および交通など18個の開発因子を総合評価した結果、開発上位圏は、首都圏と東南海岸の工業ベルト化地域であり、開発中位圏は、忠南、江原など中部地域であり、開発下位圏は、全南北、忠北、慶北一部地域と江原一部地域であると指摘されている。

このほか、全国359個邑面地域を対象として指定された落後地域に対する投資は、87年以来全く無い状態で、落後地域にたいする開発が全然行れなかったことになる。また、84年から首都圏整備基本計画が施行されて以来、首都圏地域の工業団地面積百99.9km²中、55.7%が落後地域と関係がない東南圏に集中したことが推計された。また、人口誘発要因が大きい公共住宅用地開発も、82—88年の7年間にわたって、首都圏(55.6%)と東南圏(17.6%)に置重され、全体の72.1%が上の2個圏域に集中された。従って、85—88年の4年間、韓国の総人口増加の234万1千名の中、首都圏に170万6千名(72.9%)、東南圏に55万1千名(24%)が各々増加し、残余地域の人口は殆んど停滞現象を現し、首都圏産業基盤の地方移転を通じた首都圏人口の地方分散を実現するという計画目標は政府の政策が空虚に終わったばかりでなく反対に首都圏により一層偏重した結果を招来した。

このように、韓国の経済発展はソウル首都圏と東南圏に集中したのである。ソウル首都圏の人口分散を通じた経済力の地方分散は実現出来ず、逆に一層深化している。そればかりでなく、京仁地域から出発した内陸工業ベルト化の形成が大邱—釜山につながって、韓国経済は、その発展の主軸がもっぱら首都圏と東南圏に形成され不均衡的な基盤の上で推進された結果になった。

それ故、これから大陸経済圏の展開に従って、対中国交易は西海岸にて、対ソ連交通は東海岸中心にて行れる分業化が実現されなければ、全国土の均衡発展は期待できないということの考慮から、西海岸高速道路開発事業が90年12月工事が始まり、仁川から木浦港に到る海岸線を一つの流れにつなぐようになった。⁵⁾

政府は、仁川—木浦間の西海岸高速道路 353 km のなか、仁川—安山間 28 km と木浦インターチェンジ建設工事を今年内に着工することによって、今まで夢の如く考えていた西海岸高速道路事業が実現されるようになった。

この西海岸高速道路の開発は、対中国交易に対備し、西海岸諸港湾を孤立的で、閉鎖的にその機能を分散せしめるのではなく、一つの循環性交通機能を発揮させ、相互連繋化をはかり西海岸港湾間の交通機能を活性化するに寄与するであろう。

2. 群山港の港湾機能と広域背後勢力圏⁶⁾

群山港は、韓国の西海中部地域の主要港湾として全州圏はもちろん、大田圏までふくむ錦江下流の関門として役割をはたしている。群山港は、国際貿易港として成長するため旧港の外郭に外港を建設したばかりでなく、新港湾の建設を計画中である。群山港は、国際貿易港として必要な背後勢力圏造成を目標に、一方では群山臨海工業団地造成を推進しているばかりでなく、全州工業団地、裡里輸出自由地域にて生産される工産品を輸出する海外前進基地として、特に対中国交易の拠点港として、その役割をはたさなければならぬ状態である。

以上の如く、群山港はそれなりに重要な港湾機能を果しているにも拘らず海外貿易港としては、その機能を十分に発揮しているとはいえない。ここにその要因を指摘すると、(1)港湾の内部的条件が充足されている良港とはいえない弱点をもっているばかりでなく、(2)港湾機能を十分に発揮するに必要な背後勢力圏の形成が貧弱であるということによる。

この問題の解決のため、それ相当の接近方法が指摘される。その一つは、群山港が内港の弱点をカバーするために築いた外港のほかに、外延的拡張を

前提とする新港湾の建設である。この新港湾の建設は、群山港を現代的貿易港としてさしつかえない総合港の機能を果たすように計画されている。その二つの解決方法は、従来、群山港自らの背後勢力圏として、群山臨海工業団地ばかりでなく全州一裡里工団をつなぐ全州圏中心の背後産業基盤造成に限らず、広く大田圏まで包容する広域背後勢力圏の造成に注力することである。

とくに、新しく計画されている群山新港湾の背後勢力圏としては、これを直接勢力圏と背後勢力圏に区別される。この勢力圏の設定は、港湾に及ぼす影響の程度によって、地域的範囲を考慮した社会経済的な側面から見た直接勢力圏と諸港間の競争的で相対的に有利な影響を及ぼす背後勢力圏に区別される。従って、群山新港湾の直接勢力圏は、開発計画対象地域に包まれ、群山新港湾と直接的に連関性を持つ地域に設定する。これと反対に、背後勢力圏は新港湾を海上拠点港として活用が予定される背後地域に設定する計画である⁷⁾。

① 群山港の臨海工業団地造成計画

群山市の新設臨海工業団地は、現在造成された1団地の工場団地773千坪が86年まで入住完了し、1987年—2001年まで五食島と内草島などを連結する埋立地域である2団地と駕島から内陸を連結する埋立地域である3団地、また3団地から既存工団(1団地)まで連結する農地を4団地として年次的に開発するのを計画している。ただ、2団地(87—91)は91年まで工場の入住を完了するために、85年から86年まで開発することを計画したが、目標通りに達成されたわけである。

② 群山・長項産業基地開発計画

国土開発研究院の群山・長項産業基地開発計画を見たら、2021年までは、全国の業種別工場生産額および必要敷地面積を考慮し、全国的な工業立地の観点から群山・長項産業基地の工場団地規模を決定するようになっている。これに必要な工業用地の長期需要展望の結果、群山・長項地域に対する臨海工業用敷地は、群山第2工団をふくめて2021年まで32.9 km²に達するだろうと推定している。

また、これを地域別に見たら、群山側は、2001年まで7.1 km²、2011年まで

10.7 km², 2021年までは16.2 km²であり, 長項側は, 2011年まで6.9 km², 2021年まで16.7 km²の需要発生を予想している。

産業基地開発計画と関連した支援都市の立候補地に対しては, 陸地部と埋立部に各々立地する方案を比較分析して, 錦江河口を中心に群山地域と長項地域に区分し, 個別生活圏および都市の直接的利益が発生するように誘導するつもりである。従って, 総誘発人口の地域内の収容は, 先ず, 群山, 長項等の既存都市の開発可能地域を最大限に活用するようにして群・長地域内に工団を支援するために必要な機能と背後住居地の機能を遂行する程の新市街地を建設することを計画している。長期的には, 国際的な交易機能がはたせるように群・長地域内において港湾支援機能を発揮する都市計画も確定されている。

③ 広域背後地造成と大田圏⁸⁾

群山港が本格的に新港湾が開発される場合には, 単なる群山臨海工業団地と群・長産業基地の造成だけでは, 広域港湾としてその背後地は狭いことになる。従って, 群山港の広域背後勢力圏として, 大田圏をカバーしなければならない。勿論, このアイデアには, 大田圏自体からの合議には到っていない。しかし長期的に見たら, 同じ行政区画だといって, 牙山港の背後地域を前提とした大田圏の建設は, 確かにその焦点を離れた計画であることが自覚されるだろうと, 私は確信する。何故かという, 牙山港は行政区画上から見たら忠南(大田)圏に属しているが, 実際的には港湾機能面から見たらソウル首都圏をカバーする準首都港として機能するからである。

従って, 大田圏の開発方向も, ①国土の中央部の中心大都市圏として開発 ②大田圏の広域都市圏化, ③大田市の成長拠点都市として開発するという目標が設定されている。

このほかにも, 大田圏は大徳研究団地の総合開発計画が主要な開発目標でもある。大徳研究団地は, ①頭脳産業基地として研究と教育の核心機能を発揮し, ②技術開発および研究活動の協同体制化, ③研究・開発投資の効率化 ④科学公園団地としての示範的開発という目標を定めている。

結局, 大田圏は, 国土の中心部的機能を拡大し, 科学・技術の先端化をは

かる戦略的大都市圏を建設することになる。従って、大田圏は行政区画上の限界性をこえて、実際的には群山港との連繋化が、大田圏の海外輸送体系上からさけることの出来ないということに帰着するであろう。

3. 木浦港の開発方向と背後産業基盤⁹⁾

木浦港は、釜山、仁川、東海港とともに、韓国4大拠点港の一つとして韓半島の西南端に位置した湖南地域の閩門港として評価された。木浦港は、国際貿易の要塞地であり、沿岸漁業の前進基地の母港でもある。木浦圏内陸および250個の島嶼民の生活基地ないし農水産物の集散地であるばかりでなく海洋および島嶼民観光の中心地である。

木浦港は、光州と木浦間をつなぐ広い背後地を確保しておく。最近、栄山江の下流築造工事によって豊富な水資源の確保を通じて、大仏工業団地が大単位工業地域として指定され光州の181万坪に至る河南工業団地をはじめ光州先端技術団地とともに光州-木浦軸を形成する予定である。従って、長い間沈滞してきた木浦地域の経済が活性化の機会をとらえる展望である。

韓国の海岸線構成から見た木浦港は、西海岸の海岸線が複雑多様という特殊性より、木浦港の形成方式が西海岸の海岸線構成の代表的ケースである。

一国の経済発展は、その国がもっている経済与件 (economic condition) によって左右されるのと同時に、一つの港湾の興亡盛衰も、その港の特殊的な成立条件が重要な要因である。

歴史的に見たら、木浦港は、一時対中国交易の重枢港であった。とくに、木浦港は「西海岸時代」を迎えて、発展の新しい転機をつかまえるようになった。木浦港の現実的な背後地形成にかんする方向¹⁰⁾を指摘したら次の通りである。木浦港は先ず、その周辺海上に散在している多島嶼との連結がとれた広域海上背後勢力圏を形成することである。西海岸の中でも島嶼が一番多い海上条件を十分に活用した背後地造成が要望される。

第2に、木浦港は、大仏工業団地を重要な産業基盤に活用することである。大仏工業団地は、西南端部に位置した代表的な工業団地であるが故に、大仏工業団地造成においては、新しく開発予定である大仏港との調和がうまいぐ

あいにとれなければならない。大仏港が既存の木浦港との関係にて、相互孤立的ないし閉鎖的な港湾機能の分散は、木浦港の機能を相対的に弱化せしめる。従って、木浦港の背後産業基盤として大仏工業団地を包容しないで相互自立的に放任した競争関係は、両港湾の機能を弱化する結果を招来するだろう。

第3に、木浦港は、光州先端基地との連繋を保つことが必要である。光州先端技術団地の設定は、西南端に位置した木浦港と東南端に立地した光陽コンテナ港との中間地点において非常に重要な役割を果たすようになる。

政府の計画を見ると、'91年10月から2001年まで光州市北区一帯に586万坪を産業、研究、教育機能が有機的に複合した先端産業基地に開発することと確定された。西海岸開発事業の一環として推進する光州先端産業基地の建設に、総1兆4千億円を投入し、精密化学、新素材、宇宙産業などの工場立地のほかにも、研究所、第2科学技術大学などの教育機関が立地される。

4. 郡山・木浦港の光陽コンテナ港との連繋性問題

(1) 西南圏開発戦略港として光陽コンテナ港の役割

1991年3月13日、政府は、「国土均等開発戦略」¹¹⁾ という標題下の国土開発研究院の中期計画を発表した。国土開発の基本方向を従来の「拠点開発」から「均衡開発」に変えたのは、意味深い政策転換として評価しうる。

その間、海運港湾などが発達している東南圏とソウル-仁川をつなぐ首都圏を中心にした開発戦略を追求することによって、総量的経済成長には寄与したが、このような政策追求が、地域的不均衡と都市・農村間の隔差を深化助長した。

長い間、深化した国土開発の不均衡を修正するために、中国大陸との本格的な交易に対備するため、おそかれ政府が国土の均衡開発に注力するという政府の公約は、晩特之嘆であろう。東南圏に比べて落后した西南圏の中でも光陽港圏域は、南海岸の中央に位置して国土を東南につなぐ中央線軸の最南端に立地しているばかりでなく、先開発地域である東極の釜山港圏域、低開発地域である西極の木浦港圏域をつなぐ陸海両面の中間地点に位置し、西南

海岸圏と東南海岸圏の連結機能を担当する。

従って、光陽港圏開発の波及効果は、東西両極におよぼして東西両地域の便益を増進ないし拡散する拠点地域でもある。また、光陽港圏は、順天―南原―全州―裡里―牙山へ至る内陸輸送の連結拠点として作用する。光陽港が釜山、仁川につぐコンテナ港としの役割は、非コンテナ港である木浦、群山港との連繫性を強化することによって、光陽港勢自体の影響圏を最大限に拡大することになり、非コンテナ港のコンテナ荷物供給に積極的に対応する利点がある。

光陽コンテナ港は、韓国最大規模の釜山港との連繫性ばかりでなく、非コンテナ港である群山及び木浦港をカバーすることによって、落後地域である西海岸地域の港湾と相互補完的関係の維持に寄与するであろう。釜山コンテナ港が東南海岸地域の非コンテナ諸港のコンテナ貨物をカバーし、仁川コンテナ港が京仁地域及び牙山港周辺地域の非コンテナ貨物を包容するという分担体制から見たら、非常に合理的である。

以上の如く、重要な機能を遂行する光陽港の開発に対して如何なる開発戦略を追求すべきかを要約すれば次の通りである。

① 光陽港は、麗川重化学工業団地と光陽製鉄工場の関連産業を助成する西南海岸地域の代表的工業港として開発するにある。

② 光陽港は、西南圏をつなぐ拠点として、西南圏と東南圏間の経済発展の不均衡をやわらげる調整役割を遂行する港湾として開発するにある。

③ 光陽港は、光陽―木浦―群山―牙山―仁川港をつなぐ循環交通体制上のコンテナ拠点港として開発するにある。

(2) 群山・木浦港の光陽コンテナ港との連繫性問題¹²⁾

光陽コンテナ港の港湾機能は、西南圏に位置する群山港と木浦港との連繫性を通じて光陽コンテナ港に集散するコンテナ貨物を集大成ないし合理的に処理するにその目的がある。ここにおいて指摘したいことは、ある特定港の港湾機能の活性化が、その近隣の港湾機能を萎縮してはならない。例の釜山港のコンテナ港は貨物の積滞現象にも拘らず、その隣りの馬山港の貨物量不足という不均衡現象を惹起す問題である。釜山港のコンテナ貨物量の処理は、

馬山港のコンテナ補助港との連繋が相互的にたもたれた運営上の妙味をはかることにある。

光陽港のコンテナ貨物量の集中現象が、補助的機能を相互補完的に遂行する群山港と木浦港の貨物量不足ということになってはいけな。光陽コンテナ港は2000年代に向って、釜山港とともに韓国のコンテナ港の双軸を形成するというを注目したい。このような事実は、今まで、落後してきた西南圏開発において、光陽港が新しい活力素として役割を担当することにある。かりに、光陽港が西南圏内の余地港湾との相互連繋性を排除されたら、光陽港の機能が西南圏開発において、逆機能を作用し地域開発の不均衡をなおさら深化することになる。

従って、莫大な社会資本で建設する光陽コンテナ港が、無分別な競合関係を深化し、西海岸開発をなおさらさまたげる結果を招来したらだめなのである。それ故、光陽コンテナ港と群山・木浦港との有機的な相互補完的な体系が保たれる必要がある。以上の如く、光陽コンテナ港と群山・木浦港との連繋性を合理的に保つためには、交通手段の縦横的な連結が前提である。

西海岸高速道路の建設¹³⁾は、光陽—木浦—群山—牙山—仁川をつなぐ西海岸循環交通機能を発揮するように計画して以来、昨年から建設事業が開始されている。西海岸高速道路は、長い間、韓国の経済発展がソウル—大田—大邱—釜山—蔚山—浦項につながっている、いわゆるT字型の内陸工業ベルト化に集中した経済力集中を緩和し、開発の波から離れている西海岸線を結ぶ循環動脈線の役割をはたす見込みである。

このほかにも、光陽港から順天—南原—全州—裡里—群山間を連結する内陸高速道路が必ず開発されなければならない。海岸線につながる西海岸高速道路だけでは、足らない交通手段をもう一つの陸上交通手段として内陸高速道路を開発することによって、西海岸高速道路と二元化する必要がある。このようにすることによって、光陽コンテナ港と群山コンテナ補助港との距離がそれだけ短縮される。

木浦港の場合にも、西海岸高速道路の建設のほかに、木浦から光州を経て

光陽に至る間を一連の高速道路に体系化する必要がある。湖南高速道路からつながっている南海岸高速道路も、光州インタチェンジから順天までの間を今の二次線から四次線に拡大しなければならない。

おわりに

国土の均衡開発という当為性の観点から見ればだけでなく、投資の効率性から見ても、開発潜在力が大きい西海岸地域は、これから新しい経済発展の主軸が形成される見込みである。

中国は、1978年以来、経済開放政策を追求するに従って、中国経済発展の主軸地域である黄海と渤海を結ぶ東海岸地帯は、韓国の西海岸地帯と対岸性（foreland）を保っているため、韓国の西海岸地帯と中国の東海岸地帯は、韓・中交易上、地理的に比較優位地域である。

仁川港が、西海岸港湾にも拘らず、京仁首都圏をカバーしている首都港である点から見たら、国都港格である釜山港と共に活性化されてきた。牙山港は、行政区画上から見たら、忠南に属しているが、地政学的な観点から見ると、ソウル首都圏をカバーする準首都港である。

このように見ると、西海岸地域の群山港と木浦港が、落後地域である西海岸地域の代表的な港湾と規定される。群山港は、全北に属しているにも拘らず、その地域的位置から見たら、西海岸地域の中心港湾である。木浦港は、西海岸最南端に立地する港湾として、北側には群山港と接しているし、東南側には、光陽コンテナ港と接している港湾である。

群山港が対中国交易の中心港として特化（specialization）し、木浦港が中国南部をはじめ対東南圏交易の拠点港として中枢機能を発揮する見込みである。また、光陽港が、コンテナ港として港湾機能を発揮するに当たっては、群山港と木浦港との有機的な相互連繋性が保たれる必要がある。

注 1) 拙稿、韓国港湾経済学会誌、創刊号に掲載された「港湾経済学の認識と課題」という論文の中ではじめて韓国の経済圏形成過程を「大陸経済圏」と「太平洋経

済圏」に分類したことによる。

- 2) 通俗上、大邱直轄市 (T) と慶尚北道 (K) 出身者がつづいて権力の中心にあることを意味する。
- 3) 政府が民間生活に介入して、より当為性ある経済現象誘導へつとめなければならぬようになることも、A. Smith 流の自由放任主義から見たら社会主義的な政策混合をはかったことになる。即ち本来的な資本主義を社会主義性向に部分的に“修正”したいいわゆる修正資本主義といえよう。
- 4) 東亜日報、1990年7月26日、1面および同年7月27日3面参照。
- 5) 東亜日報、1990年11月15日参照。
- 6) 拙者論文“群山港の活性化方案と中国貿易”韓国国際経済学会誌、1981. 7.
- 7) 海運港湾庁、群山地域新港湾立地選定及び基本計画報告書。1989.
- 8) 拙者論文“韓・中貿易と群山港の背後勢力圏形成に関する研究”韓国港湾経済学会誌 第2編。1986. 2.
- 9) 木浦大学校沿海地域開発研究所“西海岸時代の木浦開発”1988. 12.
- 10) 拙者論文、環西南海岸開発軸形成を前提とする“対中国交易と木浦港開発の時代的要請”木浦大学校沿海地域開発研究所、1988. 12.
- 11) 韓国経済新聞1991年3月14日付1面参照。
- 12) 拙者論文“大陸経済圏の形成と西南海岸開発戦略—光陽港の広域背後地造成を中心に、韓国港湾経済学会誌、第4編。1988. 7.
- 13) 韓国の建設部“西海岸高速道路建設の妥当性分析”1988. 11.