

国際シンポジウム 国境を越える地域連携：福岡と釜山の試み

深川，博史
九州大学経済学研究院

小川，雄平
西南学院大学

高木，直人
九州経済調査協会

張，済国
東西大学校

<https://doi.org/10.15017/4738301>

出版情報：韓国経済研究. 8, pp.61-74, 2009-10. 九州大学研究拠点形成プロジェクト
バージョン：
権利関係：



国際シンポジウム

国境を越える地域連携

— 福岡と釜山の試み —

本稿は、2008年11月に九州大学において開催された、国際シンポジウム（国境を越える地域連携）の記録である。本誌編集代表の深川が司会を行い、4人の方の報告に続いて、コメント、討論を行った。そのうち、本稿では、3名の方の報告内容を収録している。以下では、深川の、シンポジウム主旨説明に続き、小川雄平氏、高木直人氏、張済国氏の報告を紹介する。

【シンポジウム開催の主旨】

九州大学 深 川 博 史

2008年に入って韓国では、釜山と福岡を軸とする超広域経済圏構想が打ち出されており、日本側も対応する施策を準備して、両地域間の官民による政策提案が相次いでいる。なぜこの時期に、国境を越える地域連携施策が打ち出されてきたのか。その地域連携とは、いかなる内容を有するのか。また、国境を越える地域連携を学問的に位置づけることは可能なのか。各論者に報告していただく。

世界では、欧州のユーロリージョンに見られるように、グローバル化と地域統合を背景に、国境を越える地域連携が進みつつある。欧州各国の国境地帯は、自国の首都よりも隣国との交流に経済的メリットを見出す場合があり、交通基盤の整備がこれを後押ししている。欧州は国境越えの交流の歴史も長く、EU 通貨統合という経済基盤の共有化を背景に、地域連携の条件も整っている。

このような現象は、欧州にとどまらず、世界に広がりつつある。グローバル化で国境の壁が低くなるなか、首都を介する交流政策では地域

グローバル化の速度に追いつかない。米国では北米自由協定の下、カナダ・米国・メキシコで越境交流が続いており、東南アジアではASEANの域内経済協力が進展している。北東アジア地域でも、各国隣接地域間の経済・人的交流が始まっている。日本では、日本海沿岸地域と、韓国・極東ロシア沿岸地域の協力、沖縄と台湾の協力など、国境を接する地域の交流は今後、増える可能性がある。日本と韓国の地方都市間では、福岡と釜山の地域連携施策が先行しており、2008年に入って両地域間の交流が政策案件として議論され始めている。

では、いかなる理由から、このような地域連携の提案が急増しているのだろうか。

理由の一つとしては地方都市の経済状況が考えられる。1990年代後半にアジア経済危機に直面した両国は、市場指向の構造政策を推進することで経済回復を速めた。韓国では国内における規制緩和を推進するとともに、外国資本を導入し国内経済の活性化を図った。日本では規制緩和による企業再生と、財政金融改革による経

済自由化を推進した。改革の成果もあり危機からの脱出には成功したが、企業の成長が先行して、経済再生は裾野の広がるものとはならなかった。企業は高収益をあげて金融バブルの現象さえ見られたが、他方で景気回復の実感は薄く、高成長に併進して、市民生活には経済低迷状況も見られた。これは、高成長の恩恵を受けた所得階層と、非正規雇用者にみられる所得階層への二極分化の進行現象としても話題となった。

そして、この社会の二極化現象を、地域へ投影したものが、首都と地域間の、地域格差問題である。この間の、企業主導の高成長は、首都一極型の高成長でもあった。企業の高収益は、大企業本社の集まる首都地域等に厚く配分され、企業立地の少ない地方都市は、高成長の恩恵にあずかることが少なかった。市場指向の小さな政府は、これに対して、有効な対策を採ることなく、地方経済は衰退した。市場指向の政策を追求した日韓両国において、地方都市の落伍という、共通の問題が生じた。

このような状況を背景に韓国では、地域格差の解消策が、様々練られているところであるが、本年になって、「超広域経済圏」という地域再生の政策手法が、打ち出されてきた。これは、地方の再生を目指して、地方産業のマーケットを隣国にまで拡大し、共同市場を創設することで地域経済活性化を図るものといえる。

具体的には釜山の場合、蔚山・慶尚南道を含

む、国内近隣地域の市場規模は、800万人規模であるが、国境を越えて、1300万人規模の九州地域へと共同市場を拡大すれば、約2100万人の、ソウル首都圏に匹敵する巨大マーケットが現れる。マーケット拡大効果は、日本の九州側にとっても同じであり、国境を超えて、隣国からの、消費需要や企業立地を呼び込むことで、地域経済を活性化させることが企図されている。

これらの、地域共同市場の創設拡大は、首都圏とは別に、地方レベルでは、相当な議論の盛り上がりを示しており、自治体、マスコミ、商工会議所等では、国際交流事業が急増し、またこれを受けて、地方レベルで地域間交流を謳う共同宣言が出されている。

このような超広域経済圏を巡る動きについて、これを体系的に捉える研究は少ない。本シンポジウムでは、地方レベルでのこれらの動きを把握し、種々の政策現象を整理することで、今後の超広域経済圏に関する議論全般に、広く研究基盤を提供することを目的としている。

ところで、超広域経済圏については、政治・経済・社会分野等、各分野のアプローチが想定される。超広域経済圏は、国境を越えるという政治性を有しつつ、人の流れに関わる社会学的側面を有する。これらは経済学の分野だけではなく、人文・社会科学等の広範な領域の学問対象になりうると考えられる。

るからである。ヨーロッパ地中海沿岸地域は76年に「バルセロナ条約」を締結して汚染防除に取り組んでいる。我われも早く見習って汚染防除に取り組むべきである。

東アジア地中海の沿岸各地の経済交流の進展が「東アジア地中海経済圏」の形成を促すことになるが、同経済圏域内には、二つの経済共同体が構想される。ロシア極東地域の豊富な天然ガスをパイプラインの敷設によって共同利用する「エネルギー共同体」と、シベリア鉄道・中国東北の鉄道と朝鮮半島の鉄道とを連結・改修してコンテナ貨物輸送に共同利用する「物流共同体」である。これらエネルギーと物流の共同体は、ともにその内部に朝鮮を取り込むことになる。こうして朝鮮は、共同体の構成国であることと引き換えに莫大な通過料を手にすることが出来るのであるから、他の構成国と協調せざるを得なくなる。その結果、東アジア地中海地域には政治的安定（平和）がもたらされよう。

ロシア極東産天然ガスの共同利用を図る「エネルギー共同体」構想の問題点は、LNG（液化天然ガス）コストの低下によるパイプライン敷設コストの相対的上昇である。そのネックの解消策として、天然ガスを電力に変え、超伝導送電線で輸送する「電力共同体」が構想される。しかし、現状では300Aの送電が可能な500mの送電ケーブルが開発された段階であり、1kmの送電ケーブルの開発まではまだ時間が掛かりそうである。これに対して、鉄道連結・改修による「物流共同体」の成立如何は「政治問題」である。北朝鮮が「テロ支援国家」のリストから外され、世界銀行等の国際機関からの融資の可能性が開けた現状では、その成立は早まったと見られるので、節を改めて、「物流共同体」に触れておきたい。

3. 「物流共同体」と中国の「東北振興」

2000年6月の南北首脳会談で合意され、その後の紆余曲折を経て連結工事が完了、07年5月に試運転が行われた南北縦断鉄道の京義線と東海線、わけても京義線は中国東北の幹線鉄道と繋がり、シベリア鉄道とも連結されることになるので、釜山を起点に、韓国・朝鮮・中国東北・ロシアを結ぶ「物流共同体」を出現させる。しかし、コンテナ貨物の輸送には、朝鮮国内の、わけても開城－平壤間の老朽化した鉄道の改修が避けられない。

鉄道の改修には多額の費用が必要になるが、「テロ支援国家」の指定を解除された北朝鮮は、①年間1億5,000万ドルともいわれる将来のコンテナ貨物の通過料を担保に世銀等の国際機関から融資を受ける、②日本と国交正常化して賠償金を得る、③急増している相互間の物流の動脈として利用し得る中韓両国の協力を仰ぐ、といった資金獲得の選択肢を持つ。しかし、地域の安定化や将来の国益を考慮すれば、日本が国交正常化を急ぎ、資金提供をすべきである。

ところで、シベリア鉄道は02年11月に全線電化が完了し、輸送時間も短縮された結果、中韓の利用が増大するようになった。これに対して、日本の利用は最盛期（11万 TEU）の2割程度と低迷しているが、最近、トヨタ自動車がサンクトペテルブルク工場への部品輸送に利用を決めたことや、三井物産・近鉄エクスプレスがロシアの鉄道会社と提携して日本企業向け貨物輸送に乗り出す等シベリア鉄道利用の動きが広がってきた。ICタグ（電子荷札）とGPS（全地球測位システム）の利用で貨物の追跡が可能となり、ロシアやヨーロッパ発着貨物の輸送を船からシベリア鉄道にシフトする動きも拡大しよう。シベリア鉄道の利用が拡大すれば、京義線や東海線の利用価値もきわめて大きくなる。これに、

中国の「東北振興」が更なる拍車を掛ける。

内需型経済への転換を図る中国は、その方途として「東北振興」に取り組み始めた。その目玉は、発展の隘路となっている鉄道輸送力の増強、具体的には、既存の大連－ハルビン線に並行する高規格鉄道の新設と国境沿いの「東遼道鉄道」の連結、鉄道の起点となる大連港や丹東大東港の設備増強である。その完成は、東北域内の物流の活性化と大連港・大東港を窓口とする黄海物流の活性化である。それだけではない。日本海への出海を悲願としてきた吉林省は、朝鮮の羅津港の第三・第四埠頭及び中国側国境圏河から羅津港への道路をセットで50年間借り上げる契約を結んだ。ロシアも朝鮮との間で、羅津港にコンテナターミナルを建設し、ロシア側国境のハサンから羅津港までの混合線54kmを改修することで合意した。こちらは、ロシア極東や中国東北発着貨物の羅津港利用による日本海物流の活性化を意味しよう。黄海や日本海の物流の活性化は、日本・韓国の黄海・日本海沿岸地域とロシア極東・中国東北地域との国境を超えた地域連携を促進しよう。その結果、ここでは、鉄道ではなく航路で結び付けられた「ミニ物流共同体」が誕生をみるのである。

4. 結語

福岡市と日韓海峡を挟んで僅か200kmの招呼の内にある韓国釜山市は、周辺の後背地も含めて「日韓海峡圏」を形成している。ゴルフ・温泉・買い物ツアー、垢すり・エステ、忘年会と、海峡を超えて往来する人々の数は年間100万人を超える。最近、姉妹都市関係にある福岡市と釜山市は更なる行政提携・市民交流の進展を目指して話し合いを始めたし、両市の大学間のコンソーシアムも設立をみた。相対的に後れているのは、産業・企業間の経済連携である。

最後に、この点に触れて結語に代えたい。

福岡と釜山が各々の後背地をも含めて形成する「日韓海峡圏」は、「環黄海経済圏」や「環日本海経済圏」、あるいは「東アジア地中海経済圏」の扇の要の位置にある。わけでも釜山は、「物流共同体」が機能するようになれば、その起点となる。福岡は日本側のゲートウェイである。貨物に加えて観光客も、ロシアや中国東北から大挙して鉄道で釜山に、海峡を超えて福岡に詰め掛けよう。戦前からの構想である「日韓海底トンネル」が開通すれば、福岡も「物流共同体」に連なることになる。それは兎も角、生活人口が減少する福岡・九州は、観光客という交流人口の増大で埋め合わせが可能となり、観光産業の発展をみよう。しかし、それまでにはなお時間が必要である。とすれば、差し当たりは、福岡と釜山が提携して中国の「東北振興」に協力することである。北部九州・山口地域が蓄積している、公害克服や産業構造転換に成功した経験を「東北振興」に活かすことは、検討に値しよう。

関連資料

表1 ポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物の推移

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
貨物取扱量(TEU)	68,187	79,873	109,150	177,167	191,405	186,237	197,952

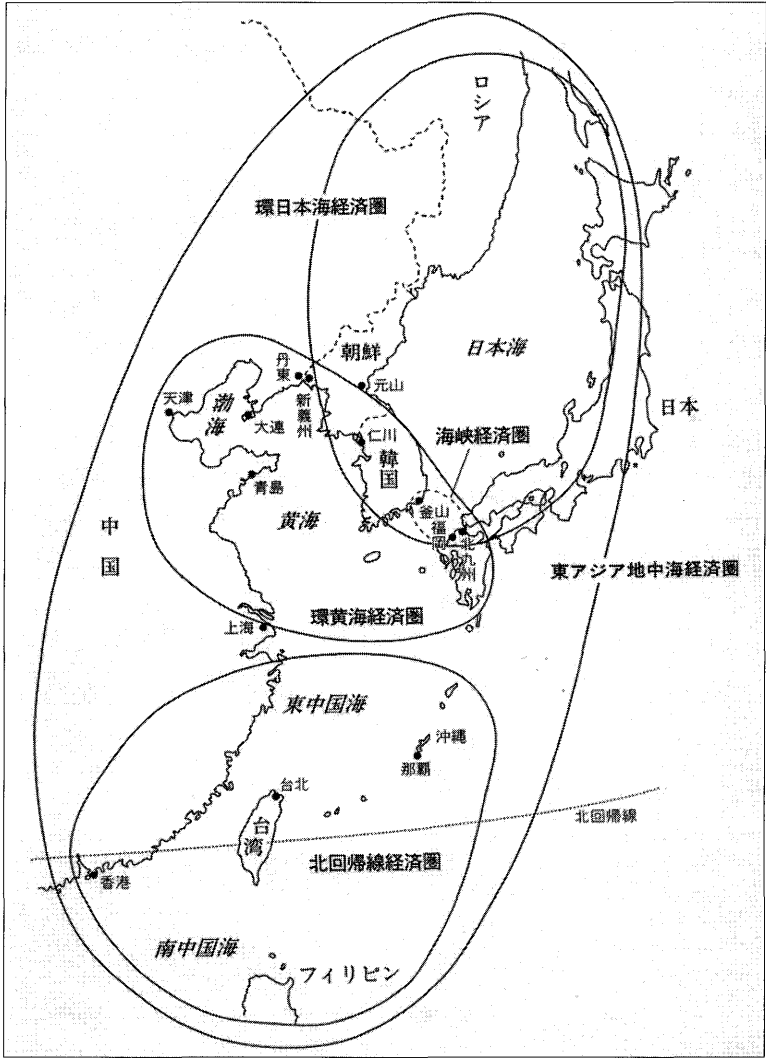
出所：(財)環日本海経済研究所調べ

表2 ハナミ(フィンランド)までの輸送日数

	釜山港起点	神戸港起点	上海港起点
シベリア鉄道	16～22日	24日	26日
海上輸送	35日	35日	35日

出所：(財)環日本海経済研究所調べ

付図 東アジア地中海経済圏



【報告 2】

福岡・釜山連携と超広域経済圏

九州経済調査協会 常務理事 高 木 直 人

1. 日韓海峡経済圏と福岡・釜山交流

福岡と釜山を中心とした地域は、1990年代半ば頃より、日韓海峡経済圏と呼ばれてきた。日韓海峡経済圏は、韓国、日本という同じ資本主義国の一部であり、1人当たり所得も大きな違いはない。距離も200kmとしか離れておらず、文化的にも歴史的にもつながりが深い。無理に制度をつくらなくても、自然と局地経済圏が形成されると考えられ、日韓海峡経済圏が提唱されることになった。ただ、日韓海峡経済圏といっても、制度的にかたちがあるわけではなく、地理的範囲も明確ではない。便宜的に九州と韓国南部（釜山市、光州市、蔚山市、全羅南道、慶尚南道）をあわせた地域を日韓海峡経済圏とす

れば、人口は2,400万人、面積は6万7,000km²、地域GDPは6,210億ドル（2005年度）となる。人口、面積はそれほど大きくないが、地域GDPはオランダと匹敵する規模をもっている。それだけ経済ポテンシャルは高いといえる。

日韓海峡経済圏の提唱と歩調を合わすように、1990年以降、北部九州と韓国南岸の人的交流はめざましく増加した。北部九州と韓国南部を結ぶ航空機、高速船、フェリーなどの乗客数の推移をみると、1991年には47万人だった乗降客数は、2006年度にはついに100万人の大台に乗り、2007年度には123万人にまで増加した。これだけ乗客数が増加したのは、1991年に福岡と釜山を結ぶ高速船「ビートル」が就航し、それ以降

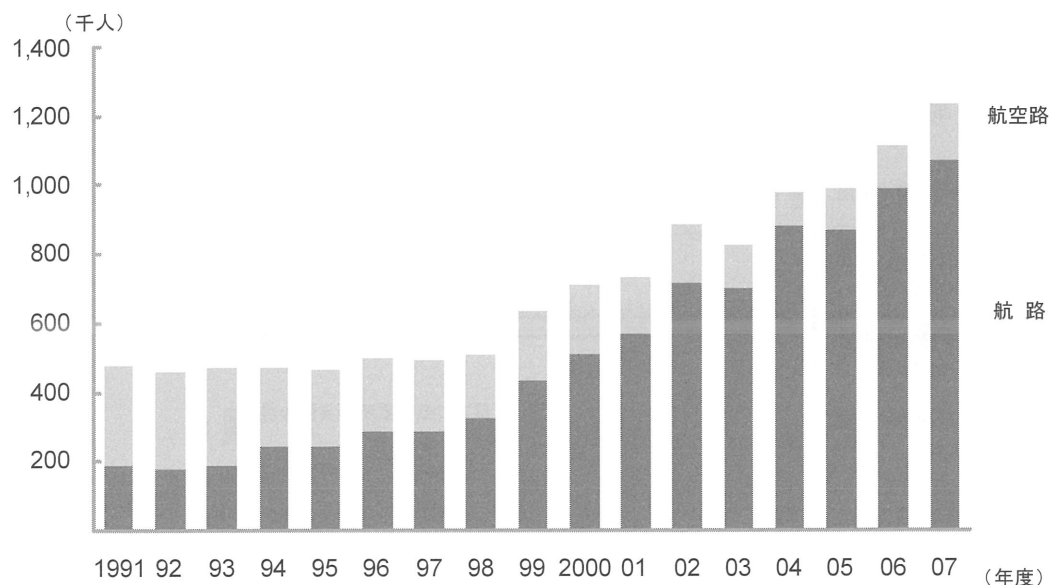


図1 日韓海峡圏における輸送実績の推移

注) 航路はビートル、コビー、かめりあ、関釜、ドルフィン（現在、運休）、オーシャン（現在、運休）の計。航空路は、大韓航空、日本航空（現在、運休）、アジアナの計。
出所) JR九州高速船資料より作成。

次々と新たな高速船が投入されてきたことが、このような乗客数の増加に貢献したことは言うまでもない。

物流面でも、人的交流ほどではないが、2000年以降は着実に取扱貨物を増やしている。北九州港と博多港の韓国航路のコンテナ貨物取扱量の推移をみると、輸出、輸入ともに、2000年以降、ほぼ順調に増加し、2006年度には輸出で163万トン、輸入で227万トンとなり、それぞれ1993年度対比で約7倍、約4倍増加した。日韓の物流において、サプライチェーンマネジメントが強化されるなかで、韓国と日本の結節点に位置する北部九州の港湾の戦略的重要性が見直されているためだと考えられる。

また、国境をはさんだ地方自治体も、1991年以来、協力連携の努力を続けている。日韓知事サミット（日韓海峡沿岸県市道知事交流会議）は、北部九州3県と山口県、それに韓国南岸の1市3道が参加し、1992年から毎年開催されている。共同交流事業は、回を追うごとに分野が広がり、環境、水産、観光、経済、住民親善、親環境農業、若者文化の7分野にわたる。なかには、まんがやアニメなどの分野でユニークな交流事業もある。

しかし、このように活発な人的交流があり、地域のポテンシャルが高いにもかかわらず、経済交流の面では、まだ十分な成果がでていない。2004年8～9月に、日韓で実施したアンケート

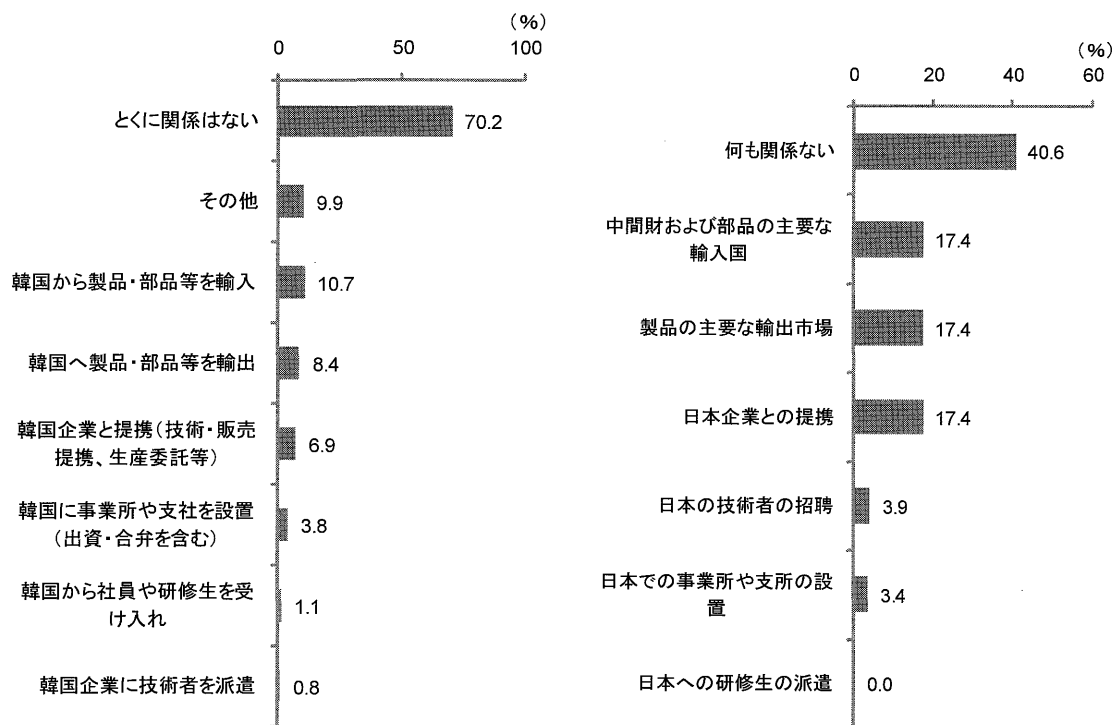


図2 九州企業と韓国東南圏企業の企業間連携

注) 2004年8月実施。サンプル数は九州262社、韓国東南圏は207社。各地域の主要企業が対象。
出所) 九州地域産業活性化センター『日韓自由貿易協定(FTA)の影響と日韓海峡経済圏の可能性に関する調査』

結果をみても、九州の企業の7割が韓国の企業と「特に関係はない」と答え、韓国企業の約4割が「特に関係はない」と答えている。また、九州企業の韓国への投資件数も低調である。ここ数年は年間2～3件程度にすぎない。

したがって、今後、日韓海峡経済圏が周辺地域という地位を脱し、日韓あるいは北東アジアの核心地域（Core region）として超広域経済圏を形成するためには、これまでの日韓海峡経済圏の実績をもとにさらにビジネスの交流を促

2. なぜ、超広域経済圏なのか

1990年代から始まった福岡・釜山交流は、観光のように着実に交流が深化している分野もあれば、経済交流のように行き詰まりをみせている分野もある。そのようななかで、突如、韓国側から提案されたのが「超広域経済圏」である。超広域経済圏は2007年末の韓国大統領選の公約として提案された。そのねらいは、釜山を中心とした東南経済圏と九州地域のWin-Win戦略を通じて、実質的な相互協力体制の地域経済共同体を構築し、釜山を北東アジアの核心地域（Core-Region）にしようとするものである。近年、都市論で注目されているグローバル・シティ・リージョン（Global-city Region）やメガ・リージョン（Mega Region）の考え方に則った戦略だと言ってもいい。提案された当初は、釜山／九州共同協力体構想、釜山／九州ベンチャーマーケット、釜山／九州技術移転センター、韓日IT共同研究・融合センター、金融ハブ、自動車部品協力などさまざまなアイデアが盛り込まれていた。

しかし、広域経済圏である以上、釜山市単独で実行できるものではなく、福岡市との協議のなかで、具体化を進めなければならない。福岡市と釜山市とは、都市規模や財政規模も異な

れば、国の支援体制も異なる。このため、2008年10月には、福岡・釜山経済交流会議が設立され、そのもとで共同事業の発掘のための調査が行われている。

超広域経済圏は、このように韓国側の積極的な提案に沿うかたちで具体化の検討が行われているが、これまでの日韓交流の経験を考えれば、その延長線上にある1つの発展形態だと言えるかもしれない。

まず、日韓観光交流のめざましい発展があった。今でこそウォン安になっているが、ウォン高の時期には韓国人観光客が大幅に増大した。かつては日本から韓国への一方的な交流だったが、今は双方向交流が定着している。また、女性客も増え、団体客から個人客へのシフトも顕著である。

また、福岡－釜山間で民間の協議体も設立され、福岡釜山交流の呼び水的な役割を果たしている。2006年9月に、福岡市と釜山市の産学マスコミのトップが両地域の協力関係について議論する場として「福岡－釜山フォーラム」が発足し、その後毎年、福岡市と釜山市とで交互にフォーラムが開催されている。

2010年にはソウルと釜山間でKTXが全線開通するし、2011年には九州新幹線全線開通し、新博多駅ビル開業する。日韓で高速鉄道の整備が進展すること、福岡－釜山の連携に弾みをつけることが期待できる。

3. 今後の課題

超広域経済圏構想は始まったばかりであり、掛け声とは裏腹に、日韓海峡経済圏が提唱されていた頃から指摘されていた課題も含め多くの課題を克服していかなければならない。これに加えて、世界的な金融危機がもたらす経済問題にも対処していく必要がある。超広域経済圏を

実現するには、以下のような課題を挙げることができよう。

第1に、一体的なビジネス環境の整備が必要である。前述のアンケート調査によれば、日韓の企業間の経済協力を実現するための課題として、日本側からは、言葉の問題、相互の情報不足、商取引習慣の違い、高率な関税・通関手続きなどが指摘され、韓国側からは、技術移転の不足、相互の情報不足、政府の対応などが指摘された。このような障害は、小さな誤解や相互理解の不足が原因となっていることも多い。市民レベルでは観光やTVドラマを通じて、かつてと比べれば、格段に相互理解は深まっているが、企業レベルではまだ相互理解は不足している。

福岡では九州投資支援会という組織が2008年10月に発足した。韓国の企業が九州に投資するのをサポートする組織である。九州の金融、法律、情報、公共関連の機関が韓国企業をサポートする。まずはこうした活動を積極的に展開し、ビジネス環境を整備することが必要であろう。そして、さまざまな制度や法律上の問題などが出てくれば、国に対して改善を要求していくことが重要である。釜山にも同じように九州企業を呼び込むような投資支援会を設置することも考えられる。

第2に、国境を越えた産業連携を製造業だけでなく、観光やサービス業などの分野で可能性をさぐることも重要である。九州は、鉄鋼、造船、石油化学、半導体、自動車などの産業が集積しており、半導体を除けば韓国南部の産業構造と類似している。この分野ではこれまで激しい競争を繰り返してきたが、最近、国際的な産業再編のなかで、新しい協力関係もみられるようになってきた。ただ、この分野は大手企業が主導する分野で、競争と連携を同時に行うため、

今後を予想することは難しい。むしろ、地域に根付いた企業が多いサービス業の分野で連携を模索することも重要であろう。観光は言うまでもなく、それ以外に、医療福祉、健康、ビューティ（美容）、IT関連、物流、環境、農業・食品関連、人材派遣、コンベンション（スポーツ文化含む）などでの産業連携も考えられる。

第3に、国境を越える人材の育成である。日本側にとって日韓のビジネス交流を妨げる問題とされているのが、言葉の問題である。しかし、これは日本側の問題だと言える。まず日本側において、韓国語を話せる人材をもっと多く育てる必要がある。そして日韓双方で、言葉だけでなく、ビジネスや文化などに精通した国境を越える人材（ビジネスマン）を育てることが求められる。

2008年9月には福岡と釜山の24大学による「福岡－釜山大学間コンソーシアム（連合）」が発足した。また、東西大学と釜山発展研究院は、国境を越えた地域研究に特化した大学院設立の計画を進めている。こうした取り組みは、間違いなく国境を越える人材育成に貢献しよう。今後、大学だけでなく、高校、小中学校、さまざまな民間団体へという輪が広がっていけば、福岡が韓国との交流では日本で最も進んでいるということを示すことになるだろう。

最後に、超広域経済圏を実現するためには、国境を越えたガバナンス機構をどうつくるかも考えておかなければならない。これまで提唱されてきた日韓海峡経済圏の範囲には、さまざまなパターンがあり、さまざまな会議体や協議体が設立されてきた。福岡・釜山超広域経済圏からスタートしても、中長期では韓国の西南部や南九州、山口県などとの連携も視野に入れておく必要があろう。

【報告 3】

釜山・福岡 超広域経済圏形成と日韓協力

東西大学校 張 済 国

はじめに

釜山と福岡は地方都市である。ソウルと東京への集中現象が日々深刻化している中、釜山と福岡が置かれている環境に多少の差があるとしても、両市の直面する問題点は似通っている。

人口が急激に減り、経済が萎縮している釜山は最近、解決策の樹立に余念がない。解決策の一つとして釜山は、福岡に注目している。福岡市は日本列島と朝鮮半島を結ぶゲートウェイとして、韓国人観光客誘致に努力している。両市の互いへの期待にはさほど差がなく、協力すれば求めているものを入手可能と思われる。

最近、釜山と福岡では「釜山・福岡 超広域経済圏」という構想が関心を呼んでおり、まだ概念さえ明確ではないが、熱心に議論され始めている。本稿では「釜山・福岡 超広域経済圏」構想の意味や、釜山・福岡地域連携の現状、及び、構想実現に向けての課題などを検討する。

1. なぜ、国境を越えた地域連携なのか

釜山と福岡間の国境を越えた地域連携が必要な理由は次の通りである。

第一に、日韓関係において必要な新しいパラダイム形成に貢献できる。周知の通り、日韓関係は歴史認識の問題、領土問題などによって国民の根底には否定的な感情が流れており、それが瞬時に爆発する構造になっている。また、両国は、ソウルと東京という首都間の関係が、両国関係全般に影響を与えるという構造を有しており、日韓の地方都市間で親善ムードが生まれても、首都間の政治的関係悪化で、地方間交流に冷や水を浴びせることもある¹⁾。

日韓関係はまた、国内政治状況に深くかかわっている。韓国政府は日韓両国間で懸案が浮上したときに、国民の顔色を窺ったり世論に便乗しようとする傾向がある。日本でも特定の保守勢力の動向を気にしながら政策を展開する例が多い。

もう一つの特徴は、韓流や日流といった日韓両国で起きている様々なポジティブで社会的な変化が、日韓政府間の葛藤が生じた場合でもまったく影響を受けないということだ。

今後は、このような両国の古い傾向を極力排して、新しいパラダイムを構築することが求められている。

両国関係をより複合的な利害関係の下に置き、葛藤を各方面でけん制できるようなシステム構築が必要であろう。そういう観点から、地方が日韓関係に何らかのアジェンダを提示できれば、新しいパラダイムの構築に寄与できると思われる。

第二に、グローバル化の進展の下、国境を越えた地域間の経済協力が潮流となっている。世界諸国の広域圏化は、いまや大きな流れとなっている。日本の場合、都道府県の道州制への転換について、議論が活発となっている。フランスの場合、96のデパルマン(Department)を、22のレジオン(Region)に、ドイツの場合、16の州を9の州に改編する動きが出ている。

OECDの報告書は、地域間連携による人的ネットワーク構築や知識凝縮が地域発展に役立つと結論付けている。大前研一氏も『国家主義の終末』において、地域国家が、グローバル経済時代に競争可能な最適の空間と語っている。

第三に、国境を越える広域経済圏の形成は、地方都市の危機を克服可能な解決策足りうという点である。最近、韓国では首都圏と非首都圏間の対決の構図が生まれている。李明博政府誕生以降、地方対策遅延の懸念が膨らんでいる。首都圏と地方間の対決の構図に終止符を打つことのできる解決策として、国境を越えた地域間の連携を想定可能である。

2. 釜山・福岡の交流経過と政府支援

釜山・福岡地域の意識調査の結果を見ると、釜山と福岡市民は両国関係が悪化しても地域交流は続けるべきだという意見が各々68.6%と83.0%であった²⁾。また、相手地域に対する親密度の調査においても釜山市民の日本に対する親密度は39%で韓国人全体の38%より僅かに高かった³⁾。釜山と福岡は「超広域経済圏」構想実現の情緒的な条件は整っているとも考えられよう。

韓国の自治体は多数の外国都市と交流をしている。しかし、その交流活動の種類を見ると、観光を中心とした人的交流が51%、文化交流とイベント中心の交流が15%、そして経済協力が12%を占める。これは地方都市同士の国際関係は文化や人的交流に偏っていることを意味する。しかし、政府間の利害関係に振り回される日韓関係を克服するためにも、現在の「交流」といった地方間の国際関係をより複雑な経済関係、つまり利害関係が絡み合った「協力」の関係に発展させるべきである。それによって、ソウルと東京の政治的な葛藤を、地方都市同士の固い絆でけん制することができるであろう。

ところで、李明博政府は、「釜山・福岡 超広域経済圏」構想を受けた地方発展政策の基本方針として「世界化に対応する広域経済圏構築」を掲げてきた。超広域開発圏は全国的に海岸部

中心の開発を進めるという構想であり、北朝鮮と接している南北国境ベルト、東海岸エネルギー観光ベルト、南海岸ベルト、西海岸新産業ベルトなどからなる。李明博政府の政策が反映された「釜山・福岡 超広域経済圏」構想は、釜山が属している東南圏開発の延長線に位置づけられる。

3. 釜山・福岡 超広域経済圏シミュレーションとヨーロッパの先行例

釜山・福岡 超広域経済圏が実現すれば、東北アジアに新たなスーパーメガ地域 (Super Mega-region) が誕生する。釜山の面積763km²と福岡の340km²を合わせると1,103km²になる。釜山市の人口360万人と福岡市の135万人を合わせると495万人となる。この規模の経済圏が生まれる。市場の規模が大きくなれば自然に、釜山と福岡は住みたい街、魅力のある街として発展することが可能になる。

釜山・福岡居住のメリットが増えれば、住民票を釜山や福岡に移すという人々も増えるかもしれない。

日韓自由貿易協定 (FTA) 締結は遅延しているが、釜山と福岡が地域間 FTA で先行し、その結果をもとに国家レベルの FTA 締結を検討するという方法も考えられる。

さらには、釜山を中心とした東南経済圏と福岡を含む九州全体経済圏を統合した共同体など、より大規模の経済圏の形成が想定される。韓国の東南広域経済圏は人口が800万人。生産と雇用の面で全国の2割を占め、地域内の総生産が148兆ウォンにも上る。九州経済圏の八つの県には1,335万人が住み、九州は全国の1割を占める。仮に、韓国の東南経済圏と九州経済圏が共同体を構成すれば、大きな相乗効果が生まれる。

ところで、ヨーロッパにおいて地域間の連携は既に古い概念である。ヨーロッパでは国家単位ではなく地理的な隣接性を中心としたユレジオ（Euregio）という経済単位を既に80個構築している。例えば、エレスンドウという地域はデンマークとスウェーデンの間にある2つの国境都市が一つの経済圏を成している。この2つの国境を越えた地域に、製薬産業や大学、研究機関などが集中しており、この地域がスカンディナビア地方の製薬産業の6割を占める。国家という制約から解放され製薬に特化した地域である。

4. 釜山・福岡間における交流の経過と現状

釜山と福岡は超広域経済圏構想を掲げ、幾つかの議論が行われてきた。

2006年9月、釜山と福岡を代表する経済界やマスコミ、医療界、学界、文化界の22名が参加し、「釜山・福岡フォーラム」を結成。釜山での創立会議で「釜山・福岡経済共同体」というビジョンを提案した。2007年8月には第2次会議を福岡で開催。共同体構成というビジョンに基づき具体的な方策を検討した。提案内容を盛り込んだ「2007福岡宣言」では、双方の市民のコンセンサス形成へ向けて、2009年を「釜山・福岡 友情年」として提案した。また、若者の相互理解促進のために、釜山・福岡の大学間のコンソーシアム形成を提案した。加えて、広域経済圏の具体化を目標に、体系的な研究推進を提案し、これらの提案は、翌年に実現している。

政府の政策としては、前述したとおり2007年大統領選挙においてハンナラ党の李明博候補のマニフェストとして採択された。2008年7月7日、西日本新聞との会見で李明博大統領は「釜山・九州 超広域経済圏」構想について言及し、「2008年下半年から本格的に議論を進めていく」

と述べた。2008年5月には釜山出身の国会議員団が福岡を訪問。「釜山・福岡 超広域経済圏」構想に関する意見交換会が開催されている。

また、2008年9月には釜山の11大学と福岡の13大学が共同コンソーシアムを結成。釜山市では2008年初めに福岡市に「超広域経済圏」構想を提案。同年10月に福岡市で「釜山・福岡経済協力協議会」が発足した。福岡市は釜山市に「アジアゲートウェイ 2011」構想を提案。その後「共同実行委員会」を作った。

これらの協議体により、両市が実施合意したものは次の通り。1) 釜山・福岡 友情年を記念するロゴ製作、2) 観光地を共同紹介するガイドブック・ポスター製作、3) 両市のフェスティバルへの相互参加、4) 釜山・福岡共同観光商品の開発、5) 2011年上海エキスポへの共同参加。

同年10月、釜山市と福岡市は、「釜山・福岡 超広域経済圏」構想の委託研究実施に合意。構想実現に向けて、具体的なロードマップの作成中である。同10月には釜山で日韓海底トンネルに関する会議も開かれ、市民団体も競うように釜山・福岡 超広域経済圏シンポジウムを開催した。

なお、両市は「釜山・福岡フォーラム」の提案を受け入れ、2009年を「釜山・福岡友情の年」と指定した。2008年の2月、釜山において「友情の年」記念式、9月には福岡で「釜山の日」イベント開催。2008年10月、「釜山・福岡フォーラム」第3次会議が釜山で開かれ、「釜山宣言2008」を発表した。この宣言で、「釜山・福岡 超広域経済圏」構想の実現のために、現在の地方レベルでの議論を国家レベルに発展させるべきだと主張。今後の日韓サミット会議において「釜山・福岡 超広域経済圏」構想への関心表明を求めるものである。

5. 今後の課題

「釜山・福岡 超広域経済圏」を構築するために地方レベルの多角的な働きかけにもかかわらず、いまだに克服すべき多くの課題がある。

第一に、この構想はまだ机上の空論に過ぎず、実現に向けての具体性が不足していると指摘されている。

第二、超広域経済圏構想に対して両市には温度差がある。釜山が比較的超広域経済圏を構築することに大きな関心を示す一方、福岡はまだ、認識が定着していないのが実情である。

第三には文化の差である。釜山は迅速な構想実現を望んでいるが、福岡は段階を設け、慎重な検討を求めている。

第四は、政治的なリーダーシップである。つまり、信念を持つ政治家がリーダーシップを発揮しなければ、この構想は実現しない。EUの事例からみても、ジャン・モネという夢想家が50年前すでにヨーロッパ連合を構想し、その実現するための努力を惜しなかった。

「釜山・福岡 超広域経済圏」も実現への信念

に基づいた強力な政治的リーダーシップが必要と思われる。

最後に、市民レベルでのコンセンサス作りと、国レベルの支援が必要である。ヨーロッパの場合、前述のエレスンドゥに、EUが助成金を支援して研究を行い、必要な諸条件を整えるのに活用した。

「釜山・福岡 超広域経済圏」構想は、まだ初動段階であるが、釜山と福岡で構想を創り、実現に向けて活動をしている。今後は、バランスの取れた地方発展のために、国レベルの地方都市支援が必要であると思われる。

注

- 1) 例えば、昨年7月、日本で中学校社会科教科書の学習指導要綱概説書改訂の際に、独島（竹島）問題が注目され、日本で開催予定だった日韓の様々な行事が韓国側の要請により102件も取り消しまたは延期されたことがある。
- 2) 釜山日報、2009年1月1日
- 3) 朝鮮日報、2009年1月1日