

事業紹介・事業報告

韓国の社会資本整備に関する最近の動向等について



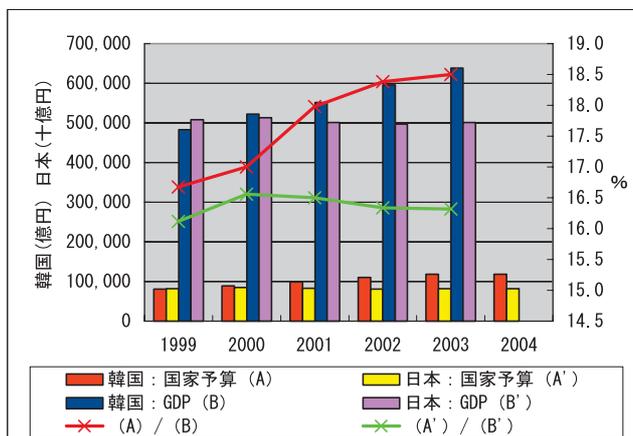
鈴木圭一
情報調査室
主任研究員

1. はじめに

2002年秋より、JICEと韓国建設技術研究院（以下、KICT）との間で研究者の相互派遣が実施されることになり、私は2002年10月から2004年9月の約2年間、KICTへ派遣される機会をいただきました。そこで、本紙では韓国派遣期間中に得た情報、とりわけ韓国の社会資本整備についての最近の動向等を紹介いたします。

2. 日本と韓国の国際比較

先ず日本と韓国の国家予算とGDPを見ると、2000年度の韓国の国家予算は88,736億円、GDPは521,959億円であり、日本のそれぞれ約1/10の状況です。これを経年的に見ると韓国では国家予算が1999年から2004までの5年間で約1.5倍、GDPが1999年から2003までの4年間で約1.3倍に増えています。一方、日本は国家予算が1999年から2004までの5年間殆んど横ばい状態が続き、GDPは1999年から2003までの4年間で約2%減少しています。



※10万円≒1円として換算

図一 国家予算及びGDPの比較

次に、両国の政府ベースでの公共投資額及び日本の国土交通省・韓国の建設交通部の予算の推移を見てみると、日本では財政改革の掛け声の下、公共事業費の削減等がなされ、公共投資額及び国土交通省予算額は減少し、公

共投資額はピーク時の半分となっています。一方、韓国では最近の福祉需要の増加と均衡財政達成が言われている中でも、公共投資に対する予算はわずかながらも増加の傾向を示しています。

表一 公共投資額及び国土交通省・建設交通部の予算比較

単位：億円

		2000	2001	2002	2003	2004
日本	公共投資(政府)	93,580	93,625	83,512	80,244	77,433
	国土交通省予算	78,810	78,920	71,485	69,299	67,436
韓国	公共投資(政府)	14,200	15,200	16,000	18,300	17,300
	建設交通部予算	—	15,244	16,776	17,228	16,888

※10万円≒1円として換算

※建設交通部は日本の国土交通省に該当

1990年代以後、韓国では社会資本整備への投資を大幅に増やし、1997年からは1兆円を超えるようになりましたが、それでもストック量は先進国に比べて不足している状況です。今後は韓国政府の国政課題である「北東アジア経済における中心国家の実現」と「所得2万ドル時代の達成」に向けて社会資本に対する継続的な投資と整備を行うこととしています。以下では、韓国の主要な社会資本の最近の整備現況について紹介します。

3. 主要な社会資本の最近の整備状況

3.1 仁川国際空港

北東アジアのハブ空港を目標に2001年3月に開港をした仁川国際空港は、2002年2,100万名の旅客を処理し、2002年世界の空港ランキング（国際線：旅客数）第10位に位置付けられました。韓国政府は仁川国際空港を北東アジアのハブ空港として確立するために、2010年までに旅客処理実績を世界2～3位に、旅客乗り換え率を25%以上に引き上げるという目標を設定し、拡張事業を実施中です。拡張事業は825万㎡の敷地を新たに造成し、造成された敷地に4,000m級の滑走路1本、ターミナル1棟を新たに設置して空港の施設能力を増加させる事業が主であり、これにより航空機の発着回数を41万回/年、旅客数を

4,400万人/年、貨物処理量を450万トン/年とすることとしています（成田国際空港の発着回数は16万回/年（2003年実績）、旅客数は2,262万人/年（2003年実績）、貨物処理量は194万トン/年（2002年実績））。

上記の拡張事業とともに松島（ソンド）新都市と仁川国際空港を連結する6車線、10.25kmの第2連陸橋は仁川自由経済区域の中心的物流インフラとして2008年完成を目指して事業が進められています。

また、現在建設中の仁川国際空港から金浦空港を結ぶ空港鉄道のソウル駅までの延伸事業は、2008年の完成を目標に進められています。

フランスの技術を導入して進められたソウルー釜山間を結ぶ京釜高速鉄道は2004年4月に開通し供用しているところです。現在は大邱（テグ）ー慶州（キョンジュ）ー釜山間の高速鉄道の建設が進められてれています。ただ、ルート中の金井山・千聖山区間の元曉トンネル建設にあたり、地下水の枯渇、自然生態系の破壊、騒音・震動による環境悪化等を懸念する仏教界、環境団体（NGO、地域住民等）からの反対運動・訴訟があり工事が一時中断しましたが、2004年11月から工事が再開されました。建設交通部関係者によれば当初計画どおり2010年に開通する予定です。



図-2 第2連陸橋位置図

3.2 京釜高速鉄道



図-3 高速鉄道路線図

3.3 主要幹線道路網

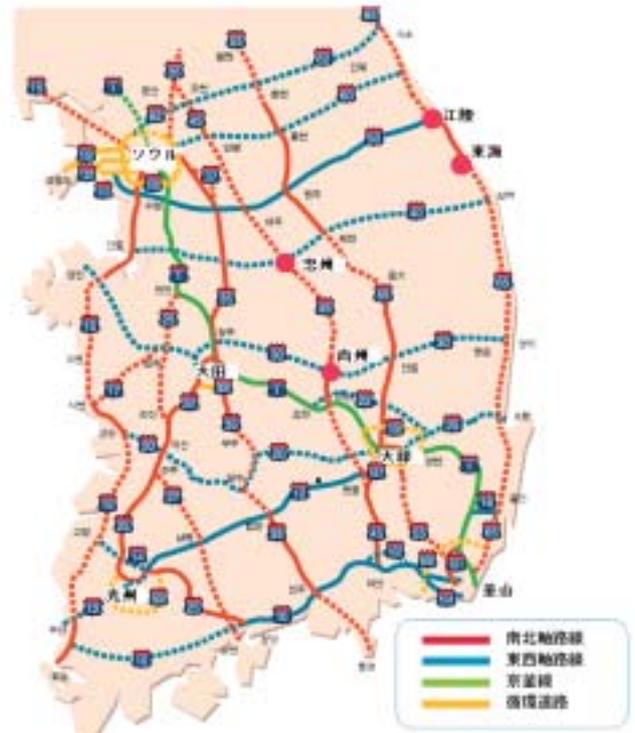


図-4 高速道路路線図

韓国政府は2010年までに現在2,778kmの高速道路を4,000 km以上に拡充すること、現在34%である4車線以上の国道の比率を、50%に向上するという目標の公共投資計画を策定しています。そして、2003年度の事業では17の区間で高速道路を新設、15の区間で拡張事業を実施しています。また、国道では4車線以上の国道の比

率を34%から37%に向上させるとともに、バイパスの建設事業が推進されています。

3.4 治水事業

韓国でも最近の異常気象により集中豪雨で多くの洪水被害が発生しています。洪水被害から国民の生命と財産を守り、沿川の土地利用の高度化をはかるため、河川改修等を実施しています。また、長期計画によって段階的にダム建設を推進しています。現在計画中のダムとしては、漢灘江ダム・華北ダム・松里院ダム・甘川ダム及び3ヶ所のダム再開発（聖徳、新富、五峰）があり、建設中のダムでは耽津ダム（2003年度進捗率：90.7%、2004.12完成予定）、大谷ダム（2003年度進捗率：93.9%、2005.12完成予定）、甘浦ダム（2003年度進捗率：52.6%、2005.12完成予定）、平林ダム（2003年度進捗率：55.0%、2006.12完了予定）等があります。



図-5 ダム位置図

3.5 釜山新港

釜山新港は釜山港全体のコンテナ施設能力を年間1,500万TEU水準に拡張して、香港やシンガポールと並ぶ世界3大コンテナの中核港湾として整備する計画です。1995年から2011年まで総額9兆1,542億ウォン（政府4兆1,739億ウォン、民間4兆9,803億ウォン）を投資し、防波堤1.49km、コンテナ埠頭29隻分、多目的埠

頭1隻分を建設することで、新たに年間コンテナ804万TEUの処理能力を確保する計画です。

2002年度は事業費2,889億ウォンを投入し、防波堤220m、岸壁3,676m、熊川大橋の建設とその周辺の鉄道、道路、栈橋等を実施しました。

※1TEUは20フィートのコンテナ1個分

4. ソウル外かく循環高速道路の建設と反対運動



図-6 東京外かく環状道路現況図

日本では公共事業に対する住民の反対運動によって事業が進まない状況下にあります。例えば、東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路ですが、大泉以南については1966年に都市計画決定されて以降、住民の反対運動等により、関越自動車道から東名高速道路を結ぶ約16kmがまだ完成していない状況です。

韓国のソウルでも外かく循環高速道路建設をめぐる、仏教界や環境団体（NGO、地域住民等）からの反対運動（一山～退溪院区間にある賜牌（サベ）山トンネル工事）が起きましたが、最近になり和解が成立しました。日本と比較すると非常に早く和解ができたことは興味を引くものがあります。以下に合意形成の経緯について紹介します。

【ソウル外かく循環高速道路の概要】

- 1988. 2 工事着工
- 1991.11 退溪院～板橋(33.1km)間供用開始
- 1999.11 板橋～一山(58.2km)間供用開始
- 2001. 6 一山～退溪院(37km)間工事着工

【反対運動の概要と対応の経緯】

- ・2001年6月：仏教界及び環境団体（NGO、地域住民等）は、国立公園に指定されている北漢山と周辺環境の破壊への危惧から、路線の全面見直しを要求した。
- ・2003年3月：建設交通部長官（大臣）は当初計画の路線を支持。その後、建設交通部副長官（副大臣）が現場を視察し、当初計画の路線実施を示唆した。
- ・2003年3月：盧武鉉（ノ・ムヒョン）大統領は選挙公約で撤回するとした当初計画路線を、「白紙化した状態で話し合うように」と公的な場でも指示した。
- ・2003年4月：専門家による検討委員会は、3つの案（当初計画路線及び2つの代替案）の事業費、山林毀損面積等を比較して、代替案を棄却した。
- ・2003.8-12：早急な事態解決を望む国民の世論もあり、盧武鉉大統領が仏教界の指導者を訪れ理解を求めた。
- ・2003.9：国政懸案政策調停会議は、国家的事業であるソウル外かく循環高速道路事業を推進することを決定するとともに、仏教界・環境団体（NGO、地域住民等）にその必要性を踏まえ、世論調査に応じるよう勧めた。
- ・2003.11：国政懸案政策会議は、2001年11月以後工事が中断していたソウル外かく循環高速道路の賜牌山区間を当初計画の路線どおり工事を再開する事を決定した。その背景には、既存の工事がほぼ完了し、賜牌山トンネル区間を残すのみであったこと。今後、仏教界、環境団体（NGO、地域住民等）と国立公園保全のために協議していくこと。環境影響評価の際、自然環境と歴史文化的保存価値を重視する内容が反影されるように基準を改正するという合意があったことが挙げられる。
- ・2003年12月：工事を再開した。



図-7 ソウル外かく循環高速道路現況図

日本はここ数年、国際競争力が低下しつつありますが、これは社会資本整備の遅れもその一因だと考えています。公共事業費が毎年縮小され、今後ますます社会資本整備の進捗が遅れると、資源の無い少子高齢化する日本としてはさらに国際競争力のみならず、国土のポテンシャルまでもが下がっていくのではないかと懸念しています。このような事態に陥らないよう住民との理解を得て、早期に整備が進められることを願っています。今回のソウル外かく循環高速道路のケースでは、市民に道路整備の必要性や将来像といったことが早い段階で理解されたことが早期解決に繋がったものと思います。

5. おわりに

最後に、約2年間公私の面でお世話いただいたKICT役職員の皆様はじめ、資料収集等でご協力いただいた関係機関の皆様、そしてこの派遣の間、絶え間ないご支援をいただいたJICE役職員の皆様にこの場をお借りして感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 2003年12月30日、「民間建設白書」、大韓建設協会
- 2) 2004年、「道路業務便覧」、建設交通部
- 3) 2004年、「国土交通白書」、国土交通省
- 4) 2004年3月8日、「国土と高速道路の未来」日経BP社
- 5) 建設交通部HP (<http://www.moct.go.kr>)
- 6) 国土交通省HP (<http://www.mlit.go.jp/>)
- 7) 財務省HP (<http://www.mof.go.jp/>)
- 8) 国土交通省関東地方整備局東京外かく環状道路HP (<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/home/top.html>)