

報告概要2 下関と釜山の新たな産業交流に向けて

中川圭輔

I 下関と釜山—相互交流の歴史—

1976年10月に下関市と釜山市が姉妹都市提携を結んで以来、両市は多方面にわたり国際交流を続けてきた。それゆえ歴史は長く、絆も大変深い。それを示す代表例として、①関釜フェリーの就航、②朝鮮通信使の行列再現、③リトル釜山フェスタの開催が挙げられよう。

関釜フェリーは1905年の関釜連絡船の就航を起源とするが、就航から5年後の1910年、韓国は日本の植民地として併合された。これにより、関釜海路は一時期、国際路線から国内路線へと切り替えられることとなった。その後、日本は終戦を迎え、朝鮮統治への影響力が弱体化すると、それから20年間、関釜間の海路は完全に閉ざされた。しかし、1965年に日韓基本条約が調印され、両国の国交が回復すると、関釜連絡船の復活を望む声次第に高まっていった。そして、1970年6月、25年ぶりに両市の海路が再びつながったのである。以来、下関と釜山は日韓をつなぐ海の玄関口として、その役割を一層強めている。2010年は就航再開40周年記念の年を迎え、「2010年関釜就航の年」と題して記念式典や船内見学会、シンポジウムなど多様なイベントが催されている。

朝鮮通信使の行列再現は毎年8月に開催される「馬関まつり」の一環として行われる。参加者は釜山市から来た学生と市民、さらには下関市が募集した地元市民である。当日は両国の市民が朝鮮通信使の衣装を纏い、楽器隊が奏でる伝統音楽に合わせてながら市内を練り歩く。2010年には、このイベントを全国的な行事へと拡大する計画もなされている。

リトル釜山フェスタは毎年11月中旬にグリーンモール商店街で開催される。グリーンモール商店街には、在日朝鮮・韓国人や日本に帰化した朝鮮系市民が経営する店舗が数多くあり、およそ200店が軒を連ねている。フェスタでは韓国料理を味わうことはもちろん、韓国の伝統音楽や伝統舞踊のステージ、民族衣装の写真コンテストなど普段触れることのできない文化的なイベントにも興じることができる。

以上のように、2010年に入り、下関と釜山の交流はますます活発になってきている。両市では「姉妹都市間交流強化案」が議論され、これまで以上に多方面での交流と協力を推進していく方針を打ち出している。すなわち、これまでは観光を軸とした両市の国際交流が中心であったが、それだけにとどまらず、経済や産業レベルでの交流も活発化しようという動きが見受けられるのである。

II 下関市の産業動向

下関と釜山の交流は観光だけに止まらず、今後は経済や産業レベルでの交流にまで裾野が広がりつつある。しかしながら、はたして下関市に経済や産業交流を担うだけの底力が

残っているのでしょうか。下関といえば誰もが河豚をイメージするように、水産の街という印象が強い。事実、現在でも河豚の漁獲量は日本全国で約80%を占めている。また、鮫鱈の漁獲量も全国1位であり、依然として水産業は根強いものがある。

しかし、産業全体を通して見ると、その衰退ぶりは著しい。何より産業の担い手となる人口の減少が顕著である。1980年代半ばには32万人を超えていた人口も、2009年10月末時点では28万7千人と5万人弱の人口が急減している。また、産業別に見る下関市の総生産額を見ても、第3次産業は軒並み横ばいではあるが、一方で第1次産業ならびに第2次産業の衰退が甚だしい。このうち、第1次産業について詳しく見てみると、農業産出額は1995年には1,854千万円だったものが、2008年には1,359千万円にまで落ち込んでいる。農家数の推移を見ても、1960年には12,000戸存在したが、2005年には5,900戸へと半減している。さらに、水産業を営む漁業経営体数も1983年には1,165社であったが、2003年には876社にまで減っており、著名な水産業ですら低迷している。(唯一、観光客数は増加傾向にある。1995年の年間の観光客数は4,000人ほどであったが、10年後の2005年には6,000人にまで増えた。)

このように、下関市の産業は全体を通して衰退傾向にある。この影響も反映してか、下関と釜山の企業同士の交流例は散見し難い。関係者の話によると、2000年代前半までは食品分野の一部で対韓投資に関する商談もあったそうだが、今では有望な商談は皆無に等しいという。現在、下関市にある企業で韓国との取引を行っている会社は30~40社程度あると『山口県会社総覧2008』には記録されているようだが、実際のところ、どのような具体的取引が行われているのかは定かではない。

III 新たな経済・産業交流に向けて

下関市の産業衰退は著しい。これは紛れもない事実である。しかしながら、釜山市との経済・産業交流をここで中断する理由も見当たらない。現在でも、下関港から輸出入されるコンテナの内訳をみると、韓国への輸出は全体の76%、輸入は45%であり、中国や米国との取引に比べ韓国の比率は依然高い。また、2008年2月から下関港では「日韓間RAIL-SEA-RAIL」サービスが始まっており、物流インフラは一層整備されつつある。やはり、下関はその地理的位置からみても、東アジアの玄関口として経済・産業交流の基軸となるべき要所だと思われる。

では、今後どうすべきなのか。それは下関と釜山という2都市間の交易を中心に据えるのではなく、日中韓の東アジア都市圏として新たな経済・産業交流をより一層推進していくことである。

すでにその歩みは始まっている。その一例として、「東アジア経済交流推進機構 (The Organization for the East Asia Economic Development, OEAED)」が挙げられよう。同機構は東アジア経済圏の発展を目的とし、2004年11月に設立された。現在までの会員都市

は10都市であり、日本からは福岡市、北九州市、下関市が参加している。韓国からは釜山市、仁川市、蔚山市の3都市、中国からは大連市、青島市、天津市、烟台市の4都市である。同機構では、重大課題として以下の5つを掲げている。すなわち、「①地域限定版「東アジアFTA」の創設推進、②環黄海環境モデル地域の創出、③ニュービジネス創出システムの構築、④環黄海観光ブランド戦略の展開、⑤技術交流・人材育成プラットフォームの形成」である。これ以外にも、観光と環境を2大テーマとした「共同プロジェクト」も同時に推進されている。また、部会活動として観光部会、ものづくり部会、環境部会、ロジスティクス部会の4つの部会が設けられており、分野に的を絞った活動が行われている。

この先、下関市も上記の機構の中で10都市間の経済・産業交流を推進していくことになるだろう。下関市には、マルハ（1924年創立）、長府製作所（1954年創立）、ブリジストン（1970年創立）、日清食品（1975年創立）など歴史と伝統のある企業や工場も多数存在している。それゆえ、今後の経済・産業交流の兆しとして、東アジア経済交流推進機構を積極的に活用し、今後の交流をさらに深めていく姿勢が望まれる。

<参考ホームページ>

- ・ 下関市港湾局 (<http://www.shimonoseki-port.com/jp/index.htm>)
- ・ しものせき観光 (<http://www.city.shimonoseki.yamaguchi.jp/kanko/index.html>)
- ・ 下関市国際課
(<http://www2.city.shimonoseki.yamaguchi.jp/icity/browser?ActionCode=content&ContentID=1107300953286&SiteID=0>)
- ・ 統計しものせき
(<http://www2.city.shimonoseki.yamaguchi.jp/icity/browser?ActionCode=genlist&GenreID=1174624705586&ParentGenre=1103698091026>)
- ・ 東アジア経済交流推進機構 (<http://www.pysih.net/j/>)