

## 「未来都市」仁川の光と影 (特集 朝鮮半島の都市)

著者	大畑 裕嗣
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	236
ページ	12-13
発行年	2015-05
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00003206">http://hdl.handle.net/2344/00003206</a>

# 「未来都市」仁川の光と影

大畑 裕嗣

## ●仁川は変わったのか

仁川（仁川広域市）は、韓国西岸の黄海に面する同国第三の都市（人口約二九九万人（二〇一四年））であり、三〇キロ強の距離にある首都ソウルと一体化して、首都圏の一部を構成している。一八八三年の開港を期に貿易港とした栄えた仁川の、二〇世紀後半におけるイメージは、二次産業と三次産業の従事者数が均衡している典型的な「工業都市」であるとともに、「産業構造はもちろん、生活の与件もソウルに従属している」「ソウルの衛星都市」（参考文献①）といったところであった。今世紀にはいり、仁川のイメージは、グローバル化のイメージが韓国がこうもっている変化とあいまって、表面的には変わりつつある。しかし、仁川が深部においてかかえる問題構造は、はたして変わったのだろうか。この問いに

ついて考えることは、仁川や韓国の文脈を超え、東アジアにおける都市の未来を占うことにつながるものだが、現在の仁川だけに留めてみても、この都市が示すさまざまな顔と直面している複合的な課題を全般的に扱うことは、本稿ではできない。今世紀の仁川の変化にふれた後、この都市の光の例として「松島国際都市」を、影の例として「首都圏埋め立て地」を紹介するにとどめたい。

## ●二一世紀の仁川

韓国に多少なりとも関心を持つ現在の日本人の多くが、「仁川」という都市名からまず連想するのは、二〇〇一年に開業した「仁川国際空港」だろう。空港の操業開始に続き、二〇〇三年には、空港に隣接する永宗と、青羅、松島の三地区（松島地区は「松島国際都市」と呼ばれる）からなり、「東

北アジアの物流、ビジネス、レジャー、観光産業の中心地」となることをめざす「仁川経済自由区域」が政府によって公式に指定された。二〇〇九年には空港と松島国際都市を結ぶ、韓国内最長の橋梁である仁川大橋が開通した。仁川では、このころから、二〇〇九年の仁川世界都市祝典、二〇一〇年のG20財務次官会議、二〇一四年のアジア競技大会と国際的なイベントが相次いで行われ、二〇一二年には国連機関のひとつである「緑の気候基金」（green climate fund）本部が松島国際都市に誘致された。このような仁川の変化の姿は、韓国の一地方都市という概念を超え、ある種の「東アジアにおける未来都市」のビジョンを啓示するに至っているといっても過言ではない。

## ●仁川経済自由区域、松島国際都市、「コンパクト・スマート・シティ」

仁川経済自由区域は、外資誘致のために、国がインフラ整備の費用を負担し、規制緩和や税制上の特恵というメリットが活用できる特区になっている（参考文献②）。しかし、区域の開発を担当する仁川経済庁が二〇一五年二月に発表した「仁川経済自由区域・中長期財政健全化推進計画」によれば、区域の歳出入に関しては、二〇一九年までは年間一〇億〜三〇〇億ウォン程度の赤字が見込まれ、黒字転換は二〇二〇年以降になると予想される（参考文献③）。仁川経済自由区域は、現在までのところ、投入される膨大な開発費用に見合うだけの外資誘致をもたらすには至っていない。

仁川経済自由区域の一部である松島国際都市は、区域や「新しい仁川」のイメージのPR機能を中心的に担う空間になっているとみてよい。松島国際都市は、仁川空港の開港に先立つ一九九〇年代中盤から海面埋め立てによって造成が行われ、二〇二〇年の完工を目標に、国際貿易と金融、情報基盤産業、環境親和型居住に特化した

地域としての開発が行われている。

松島国際都市の理念を象徴する施設として、仁川市博物館が運用する展示館「コンパクト・スマート・シティ」がある。コンパクト・スマート・シティは、「都市計画をテーマにした韓国最初の展示空間」として二〇〇九年に開館し、「グローバル・シティ・マーケティング」の概念を適用して、仁川の過去と現在、そして未来を一望できる場（同館ホームページによる）をめざしている。

この象徴的な展示館の名称に用いられた「コンパクト・シティ」は、都市計画理論においては新しい概念ではない。一九七〇年代にマサチューセッツ工科大学のオペレーションズ・リサーチの研究者たちが提唱した、直径約二・五キロの円形空間の内側に二五万人の人口を収容するという仮想都市のプランが源流にある。欧米の都市計画思想のなかでは、いったんあまり顧みられなくなったコンパクト・シティの発想が、韓国という先進国であると同時に開発途上国としてのかつての姿を色濃く残す国家の都市構想に採用されていく経緯と、それにともなうコンセプトの変容は興味深い。近年の日本

の地方都市で唱えられるコンパクト・シティ構想においては、中心市街地の空洞化と郊外の膨張への対応という側面が強調されている。これに対して二一世紀の仁川の構想は、グローバル経済の結節点としてのグローバル・シティの性格と、環境親和的で市民生活の利便性を考慮した「持続可能な生活空間」としてのコンパクト・シティの性格を、松島国際都市という生成立ちつつある新たな都市空間において融合させようとする試みとみなしうる。

### ●開発のつけと「首都圏埋め立て地」問題

もちろん、このような仁川の「未来都市」構想に対する住民や生活者の素朴な実感に基づく批判は根強く存在し、その基調は、一九八〇年代の仁川の人口急増期から変わっていないともいえる。韓国の「圧縮的近代化」をさらに圧縮したような仁川の開発過程。黄海沿岸の数多くの干潟を埋め立て、自然の海岸線を失ってなされた経済自由区域の造成……。仁川の都市構想を検討したある地方紙の記事は、「結局、仁川市民は幸福になったのか。仁川は、世界的に高

く評価される、風格のある都市になったのか。わたしたちは仁川に住んでいるという事実にも自尊心を感じているのか」（参考文献④）と問いかける。

この問いかけを、世界中どこにでもみられるような、定型化した「対抗開発」の言説として切り捨てることは、仁川が今日直面している現実的な課題から目をそむけることになってしまおうだろう。この問いかけに続き、記事が指摘するのは、「世界的な国連（機関の所在）都市」「グローバルな緑の都市」といったスローガンと、現実の仁川が有する「持続可能な発展」のための潜在力とのあいだの埋めたいギャップなのだから。それを端的に示す争点が、市内西区に位置し、二〇〇六年までに造成事業を終了することになっている「首都圏（廃棄物）埋め立て地」の今後の運用の問題である。廃棄物の搬入を行っている仁川市、ソウル市、京畿道の首都圏三自治体と、環境部という行政主体間で、さらに「首都圏埋め立て地市民協議会」の場での市民参加を介して、どのように調整を行い、合意を形成するかという切実な課題が存在するが、仁川が引き受けている、

一日平均一万五〇〇〇トン近くの首都圏の廃棄物の処理を今後どのようにしていくのかの先行きは不透明である。「未来都市」仁川は、その光のみならず、影においても東アジアにおける大都市の未来を象徴する存在といえる。

（おおはた ひろし／明治大学文学部教授）

#### 《参考文献》

- ① 丁榮泰 『市民がみた仁川―日常と政治』（韓国語）仁荷大学校出版部、一九九八年。
- ② 佐藤寛 『韓国・仁川経済自由区域のスマートシティ化への取り組み―松島（Songdo）地区を中心に』『中央学院大学社会システム研究所紀要』第一三巻第一号、二〇一二年。
- ③ パクウニョン 『仁川経済庁、五年間赤字予想 二〇二〇年以後黒字展望』『アジア・トゥデイ』二〇一五年二月二二日。
- ④ 『仁川日報』二〇一五年二月一日。