

第7章 社会

1 鉄道

①鉄道輸送現況

鉄道旅客輸送は2001年に初めて9億人を突破し、2006年には9億6,799万人となった。

〈図表7-1〉鉄道輸送推移（2006年）

鉄道延長	3,380.7 km
旅客輸送	967,999 千名 296,559 人/km
貨物輸送	43,341 千t 14,163 t/km

（建設交通部HP） <http://www.moct.go.kr/>

（参考）鉄道延長 3,380.7 km（うち高速鉄道 241.9 km、一般鉄道 3,138.8 km）

②KTX（Korea Train Express）

1989年5月に京釜超高速鉄道建設プロジェクトが政府決定され、1990年6月、基本計画及び路線（ソウル～天安～大田～大邱～慶州～釜山）が確定した。1992年6月、試験路線が建設着工され、1994年6月には車両をTGVに決定、1999年12月、試験路線にて試験運行が開始された。しかし経済危機に見舞われた1998年7月には、京釜超高速鉄道建設プロジェクトの基本計画が見直され、全線を一度に建設するのではなく、在来線を利用して段階的に建設を進めることとなった。また、1999年12月には、ソウルと木浦を結ぶ湖南線電車化推進計画が樹立された。

第1期は、2004年4月1日に京釜線、湖南線が同時開通した。ソウル～大田～大邱間の新規路線が建設されたが、大邱～釜山間は在来線の電化・改善で対応している。ソウル～釜山間の408.5キロメートルを2時間40分で結び、セマウル号（4時間10分）に比べ38%の時間削減となっている。

高速鉄道列車の名称も「KTX（Korea Train Express）」と決定し、ソウル～釜山間の基準料金は、一般席で4万4,800ウォン（約4,600円）となっている。

第2期は、2004年4月から2010年まで予定されており、大邱～慶州～釜山間に新規路線を建設する。慶州を経由するためソウル～釜山間の距離は在来線を利用した場合より若干長い412キロメー



トルとなるが、所要時間は1時間56分と2時間を切る予定である。なお、2004年4月の開通は予定通りであったが、2010年の全面開通は一旦2008年に繰上げられたものの、工事の遅れなどから2008年には難しい見通しである。

③都市鉄道

韓国の地下鉄は2006年現在ソウル、釜山、大邱、仁川、光州、大田に482.1kmの営業距離を保有する16路線網と韓国鉄道公社が運営する広域電鉄により構成されている。このうち、大田の地下鉄1号線は2006年3月16日に一段階が開通した。

ソウル地下鉄は総延長286.9kmで世界第5位であり、輸送分担率は35.8%(2004年)で、バス(26.2%)より高く、大衆交通手段として位置づけられている。ソウル地下鉄(1~8号線)の年間乗客数は22億6,437万人(2005年)であり、日当りの平均乗客数は620万3,000人であった。

2003年2月18日に大邱の地下鉄で放火事件が起き、300名を超える死傷者が出た。内装材に対する安全基準ができていなかった1997年に建造されたもので、内装材の安全性が、はるかに低かった可能性があり、2000年3月の都市鉄道安全基準制定前に製造された車両の内装を難燃性の高い材質のものと交換するほか、今後製造される車両にはさらに強化された安全基準を適用することが決まった。

2 道 路

①道路建設

韓国の道路総延長距離は2005年末現在10万2,293km、高速道路延長距離は2,968kmである。

〈図表7-2〉道路延長(2005年)

区 分(単位:km)	道路延長 (km)	舗装率 (%)
高速道路	2,968	100.0
一般国道	14,224	97.3
特別・広域市道	17,506	99.4
地方道	17,710	79.0
市・郡道	49,885	60.9
総 計	102,293	76.8

(建設交通部 HP) <http://www.moct.go.kr/>

②自動車

韓国では人口100人当たり31.9台の自動車を保有しており、毎年その数は増え続けている(米国67.5台、日本58.6台、ドイツ58.5台、英国51台)。(総務省統計局「2008世界の統計」より)

また、韓国の自動車の平均走行距離は、2006年基準で自家用車の場合、1日平均45.9kmで、他の先進国に比べて長く(英国44km、ドイツ35km、日本27km、※米国52km)車に依存する傾向が強い。

3 港 湾

①港湾現況

2007年の港湾別船舶入港は200,745隻であり2006年の192,583隻と比べると4.2%の増加である。うち、釜山、仁川等の13の主要港湾が、全体の90%を占めている。

また、2007年港湾別の物流量は1,093,480千トンであり、2006年の1,036,843千トンと比べると5.5%の増加である。うち、主要港湾が全体の90.4%を占めている。

〈図表 7-3〉 港湾別船舶入港及び物流量現況(2007年)

区分	港湾別船舶入港現況(隻)			港湾別物流量現況(トン)			
	合計	外港	内港	合計	輸入	輸出	その他
釜山	51,395	28,719	22,676	243,564,954	53,530,488	63,989,174	126,045,292
仁川	21,694	10,006	11,688	138,139,357	76,636,907	19,649,729	41,852,721
平澤	6,419	3,779	2,640	48,092,932	31,609,966	10,497,304	5,985,662
東海	3,289	1,254	2,035	22,168,219	5,588,634	5,529,479	11,050,106
大山	5,612	1,971	3,641	53,515,961	34,573,682	8,504,123	10,438,156
群山	4,265	2,064	2,201	17,685,782	8,639,687	3,907,653	5,138,442
木浦	9,386	1,463	7,923	14,202,826	2,432,458	2,214,574	9,555,794
麗水	5,994	1,001	4,993	8,344,082	1,251,045	1,656,127	5,436,910
光陽	22,295	10,292	12,003	198,189,085	112,118,404	36,344,211	49,726,470
浦項	9,411	3,906	5,505	61,875,145	44,788,899	4,797,472	12,288,774
馬山	10,409	2,432	7,977	13,193,314	1,732,543	4,989,470	6,471,301
蔚山	27,904	11,770	16,134	168,651,699	91,016,568	52,424,960	25,210,171
済州	2,561	268	2,293	2,071,360	69,323	0	2,002,037
その他	20,111	3,777	16,334	103,784,835	42,718,921	1,619,580	59,446,334
計	200,745	82,702	118,043	1,093,479,551	506,707,525	216,123,856	370,648,170

(海運港湾物流情報センターHP <http://www.spidc.go.kr/>)

②経済自由区域

2003年7月1日に施行された「経済自由区域の指定及び運営に関する法律」により経済自由区域に指定された仁川広域市、釜山広域市、光陽市、麗水市にあるそれぞれの主要港湾（仁川港、釜山港、光陽港、麗水港）が、今後、北東アジアの物流の中心港となることが期待されている。また、2007年12月7日に改正された経済自由区域法により、同年12月21日に黄海、大邱・慶尚北道、セマングム・群山の三地域が経済自由区域として追加選定された。（後述の「7 経済自由区域」参照）

4 航 空

(1) 空港

①仁川国際空港

北東アジアのハブ空港をめざして2001年3月29日開港した仁川国際空港は2005年6月末現在、58の航空会社が40カ国122都市に就航しており、2004年の航空機運航回数は1日平均410回（前年比15.0%増加）、1日平均旅客は6万5,984人（前年比21.7%増加）である。

仁川国際空港を利用する旅客中、外国人は約 35%であり、2004 年の乗換乗客は 1 日平均約 7,986 人で、全体利用客の 12.3%を占めている。

〈図表 7 - 4〉 仁川空港運用実績 (2004 年)

区 分	航空機 (台)	乗客 (名)	航空貨物 (トン)
国際線	146,148	23,621,066	2,132,924
国内線	3,628	463,006	520
合 計	149,776	24,084,072	2,133,444
1 日平均	410	65,984	5,829
前年比	115.0%	121.7%	115.8%

(仁川国際空港 HP) <http://www.airport.or.kr/>

②その他の空港

韓国には 17 の空港があり、このうち国際空港は、仁川の他に、金浦、金海、済州、清州、大邱、光州、襄陽の計 8 空港である。

(2) 日韓線の現況

日韓間の航空路線は、1964 年 3 月 17 日に大阪—ソウル便が就航して以来、2008 年現在では国内 24 箇所から 34 路線が運行されている。

2003 年 11 月 30 日には、羽田(東京)—金浦(ソウル)路線をチャータ便として 1 日 4 便が就航し、2008 年 5 月現在、1 日 8 便に増便されている。

〈図表 7-5〉 日韓間の航空路線

(2008年5月現在)

日本側	韓国側	航空会社(就航日)
東京 (成田)	ソウル	JL(64.4.1), KE(68.7.25), JD(88.7.1) (03.4.より JL に統合) NH(88.7.1), OZ(90.1.10), 他に UA, NW, AA 運行
	釜山 済州	JL(67.8.1), KE(79.7.5), 他に NW, AA 運行 KE(85.10.27), JL(07.3.25)
(羽田)	金浦	KE, OZ, NH, JL(03.11.30)
大阪 (関西)	ソウル	KE(64.3.17), JL(64.4.15), NH(94.9.4), OZ(94.9.5)
	大邱	KE(96.2.9 02.5.運休)
	釜山	KE(69.10.7), JL(71.4.2), OZ(95.4.7)
	済州	KE(69.10.7) (済州-釜山-大阪は 81.2.28.直行), OZ(00.3.29、07.11.運休), JL(07.3.25)
名古屋	ソウル	KE(77.10.1), JL(77.10.1), OZ(90.2.8), NH(02.4.18)
	釜山	KE(88.3.27), JL(91.7.)
	済州	KE(88.3.27)
福岡	ソウル	KE(72.4.18), JL(76.9.1), OZ(90.3.6)
	釜山	KE(65.9.1), JL(67.9.2 01.4.運休), OZ(91.11.1)
	済州	OZ(91.5.30), KE(06.3.31 08.1.6.運休)
札幌	ソウル	KE(89.6.2), JL(04.8.1)
	釜山	KE(06.6.1)
新潟	ソウル	KE(79.12.12), JL(04.8.1)
小松	ソウル	JL(79.12.12 06.3.運休、以降 KE との共同運行), KE(06.3.27)
長崎	ソウル	KE(88.12.16 97.6.運休, 99.12.再開, 08.3.30.運休)
仙台	ソウル	OZ(90.4.6)
鹿児島	ソウル	KE(90.5.29), JL(05.8.3)
岡山	ソウル	KE(91.6.3)
広島	ソウル	OZ(91.6.21), JL(91.6.23 06.3.運休), NH(06.3.25)
大分	ソウル	KE(92.4.6 97.6.運休、97.12.再開)
高松	ソウル	OZ(92.4.20)
那覇	ソウル	OZ(92.4.23)
富山	ソウル	OZ(93.4.26)
青森	ソウル	KE(95.4.2)
松山	ソウル	OZ(95.4.4)
福島	ソウル	OZ(99.6.21)
米子	ソウル	OZ(01.4.2)
宮崎	ソウル	OZ(01.4.24 02.6.運休、02.7.再開)
秋田	ソウル	KE(01.10.29)
熊本	ソウル	OZ(03.9.23)
函館	ソウル	KE(06.6.1)
旭川	ソウル	OZ(06.6.8)

JL：日本航空、NH：全日本空輸、JD：日本エアシステム、KE：大韓航空、OZ：アジアナ航空

5 教育

①学校現況

学校数は幼稚園から大学まで合わせて1万9,865校(2007年)である。(特殊学校、放送通信学校等すべて含む。)

幼稚園は、1980年代に乳児教育の公教育化を実現するための国家政策として、政府が農漁村地域小学校に公立併設幼稚園を集中的に設立した結果、飛躍的に増加したが、1995年以降減少している。しかし、この政策の影響は現在も引き続いており、大都市地域では私立幼稚園の比率が高く、反対に地方では公立幼稚園の比率が高い。

小学校は、1985年をピークに減少傾向にあったが、2000年から再び増加の傾向にある。2007年現在、全小学校(5,756校)のうち公立小学校が占める比重が98.4%、私立小学校と国立小学校が占める比重は各々1.3%、0.3%である。

中学校・高校は、1970年代以降、漸進的に増加傾向にある。1970年(中学校1,608校、高校408校)と比べると、2007年現在、中学校は約2倍、高校は約4倍近く増加している。設立類型別に見ると全学校数のうち国・公立中学校は約78%、国・公立高校は55.2%である。

一般高校は増加しているのに対し、専門系高校(実業系高校)は減少傾向にある。1960年代までは経済発展を担う人材輩出のため専門系高校が増加したが、1980年代後半、学歴重視の風潮とも相まって、需要が低下し続けている。このような専門系高校に対する需要減少問題を解決しようと、政府は「実業系高校」から「専門系高校」へと名称を変更し、学校の特性化を図り、専門技術を持つ人材養成を目指している。

大学、専門大学は1980年代初期から1990年代にかけ、急激に増加してきたが(1970年：大学71校、専門大学65校)、専門大学は現在、若干減少傾向にある。

〈図表7-6〉学校・学生・教員の概況(一般学校のみ)

区分	幼稚園	小学校	中学校	高等学校	専門大学	大学
学校数	8,294	5,756	3,032	1,457	148	175
学生数	541,550	3,829,998	2,063,159	1,347,363	795,519	1,919,504
教員数	33,504	167,182	107,986	83,662	11,685	52,763

資料：教育人的資源部(現：教育科学技術部)、韓国教育開発院「2007年度教育統計年報」

②学生現況

2007年の総生徒・学生数は約1,188万人である。(特殊学校、放送通信学校等すべて含む。)1945年に約145万人であった総生徒・学生数は以後増え続け、1980年には1,000万人を超えた。1990年代に入って若干減少したが1997年から再び増加し、2003年以降は毎年減少している。これは学齢人口の減少に伴う小中学生の大幅な減少が主要因であり、高校、大学などでは進学率向上に伴い、学生数は増えている。

4年制大学の学生数は1990年に100万人を突破し、2007年には約192万人となった。また、2007年度大学院生数は修士課程24万9,016人、博士課程4万7,560人であった。

1学級当たりの生徒数及び教員1人当たりの生徒・学生数は減少傾向にある。1970年

と比較すると小中学校における教員1人当たりの生徒数は50%以上減少した。

〈図表7-7〉1学級当たりの生徒数 (単位：人)

年度	小学校	中学校	高等学校
1970	62.1	62.1	58.2
1980	51.5	62.1	59.8
1990	41.4	50.2	52.8
2007	30.2	34.9	34.3

資料：教育人的資源部（現：教育科学技術部）、韓国教育開発院「2007年度教育統計年報」

〈図表7-8〉教員1人当たりの生徒・学生数 (単位：人)

区分	幼稚園	小学校	中学校	高等学校	専門大学	大学
学生数	16.2	22.9	19.1	16.1	68.1	36.4

資料：教育人的資源部（現：教育科学技術部）、韓国教育開発院「2007年度教育統計年報」

③教員現況

韓国の2007年の教員数は50万6,682人であった。（特殊学校、放送通信学校等すべて含む。）

幼稚園教員は1965年には1,402人に過ぎなかったが、2007年には3万3,504人と23倍以上増加した。幼稚園教員は29才以下の比率が最も高く、小学校は30代、中学校と高校及び大学では40代の教員が最も高い比率を占めている。

小学校の場合、女性教員の割合が73%と非常に高く、ソウル市では約83%に至っている。

④進学率及び就業率

2004年から全国的に中学校無償義務教育が実施されて以後、小学校卒業者の中学校進学率は100%に近く、中学校卒業者もほとんどが高校に進学している。

〈図表7-9〉学校級別進学率 (単位：%)

	小→中	中→高	一般高→大学	専門系高→大学
2007年度	99.9	99.6	87.1	71.5

資料：教育人的資源部（現：教育科学技術部）、韓国教育開発院「2007年度教育統計年報」

2007年の4年制大学卒業生就業率は60.6%、専門大学卒業生就業率は52.6%であった。また、専門系高校卒業者の就業率は20.2%であったが、一般系高校卒業者の就業率は0.9%に止まっている。

6 福祉

①社会支出

2003年基準における韓国の社会福祉支出はGDP比7.9%で、OECD国家（スウェーデン31.9%、日本18.4%、アメリカ16.6%）の中でも低い水準にある。（※数字は2006保健福祉白書によるもの。）

②老人福祉

韓国では2000年に65歳以上の高齢者の総人口に占める割合が7.2%となり、高齢化社会に突入した。2007年現在、65歳以上の高齢者は4,810名で総人口の9.9%に達している。韓国統計庁の将来人口推計（2006年）によると、2018年と2026年には高齢者が占める割合がそれぞれ14.3%、20.8%に達し、高齢社会と超高齢社会に到達する見通しである。

18年で高齢化社会から高齢社会へ、その後わずか8年で高齢社会から超高齢社会へ到達するという高齢者人口の急激な増加は、財政的な負担及び生産年齢人口1人当たり的高齢者扶養負担を大きく増加させる。1970年には生産年齢人口17.5人が高齢者1人を負担したが、2007年には7.3人に1人の負担となった。今後2010年には6.6人、2020年には4.6人、2030年には2.7人が高齢者1人を扶養することとなる見通しである。

老齢年金受給者は2001年の60万人から2007年には170万人へと大幅に増加しており、さらに2008年からは、1988年に国民年金制度が導入されて20年が経過し、20年満期を迎える完全老齢年金（満額）受給者が誕生するため、今後も受給者は急増する見通しである。

高齢者人口に対する医療費負担の増加によって、政府の健康保険も危機状況に直面する可能性がある。国民健康保険から支出される高齢者医療費は2001年の3兆1,681億ウォンから2006年には7兆3,931億ウォンへと急増した。

③国民年金

国民年金制度は常時勤労者10人以上の事業所の勤労者と使用者を対象に1988年1月1日から施行された。その後、5人以上の事業所の勤労者と使用者及び郡地域居住者、農・漁民にまで拡大、1999年4月1日からは都市地域居住者にまで拡大され、国民皆年金時代が到来した。国民年金加入者は1,774万人で公的年金加入者の93.4%を占める。

事業所の加入者と事業所の任意継続加入者の年金保険料率は1998年から9%を適用、地域・任意・一般任意継続加入者の年金保険料率は制度施行当初は3%で、2000年7月から毎年1%ずつ上げて調整され、2005年7月からは事業所の加入者と同じく9%が適用されることとなった。年金額は基本年金額と加給年金額を基に算定する。

国民年金基金の積立金は約190兆ウォンであるが、韓国開発研究院の推計によると、現在の9%台の保険率を維持した場合、需給者が急増する2030年代には支出が保険料収入を超過し、2060年頃には枯渇する見通しである。そのため、基金の積立金を安定した水準に維持するためには保険料率を約15%まで引き上げる必要があると推定されてい

る。また、高齢者人口の急速な増加とともに生産年齢人口は減少し、年金受給に支障が生じるものと予想されている。

なお、地域加入者のうち、納付免除者及び保険料の未納者が多いということも問題として指摘されている。納付免除事由としては失業によるものが 71.7%と圧倒的に多く、地域加入者の 54.3%が納付免除者として年金を全く納付していない。国民年金保険料の滞納額総計は 7 兆 2,446 億ウォンで、前年より 34.6%増加しており、毎年拡大している。特に地域加入者の保険料徴収率は 57.3%と低く、滞納額総計のうち地域加入者の未納によるものが 6 兆 978 億ウォンであり、全体の 84.2%を占めている。

(※数字は特に断りのない限りすべて 2006 年基準)

④児童福祉

現在、韓国では急激に少子化が進んでおり、2005 年の合計特殊出生率は 1.08 人を記録し、世界最低水準に落ち込んだ。政府は 2006 年 7 月、「第 1 次低出産・高齢化基本計画」をまとめ、少子・高齢化に対応した社会・経済構造の全般的な改革を行い、児童福祉の充実を図ることにより、出生率の回復を目指している。

〈図表 7-10〉「第 1 次低出産・高齢化基本計画」における児童を対象とした主な施策

	現 行	今後の計画
0～2 歳乳児	<ul style="list-style-type: none"> 満 2 歳児以下対象の民間保育施設への補助金支援 低所得層の未熟児に対する医療費支援 	<ul style="list-style-type: none"> 新生児障害予防検査項目拡大 新生児難聴検査により言語障害予防
0～4 歳乳・幼児	<ul style="list-style-type: none"> 世帯所得に応じた保育・教育費支援 一家庭で 2 人以上の子どもが育児施設を利用する場合、2 番目の子どもから保育・教育費を支援 低所得層が密集している地域及び農漁村などを中心に国公立保育施設を拡充 	<ul style="list-style-type: none"> 保育・教育費支援対象者を 2009 年までに中産階層まで拡大 子どもが 2 人以上の家庭の保育・教育費支援対象者を中産階層まで拡大、支援金引き上げ
満 5 歳の児童	都市勤労者世帯月平均所得の 90%以下の家庭に対して保育・教育費の全額を支援	保育・教育費の全額を支援対象を 2009 年までに中産階層まで拡大
修学期の児童	放課後の児童保護強化、放課後アカデミーのモデル運営	2007 年から低所得層の子どもに放課後アカデミー無料クーポン配布

女性家族部 2007 年予算のうち保育支援強化に係る予算は 10,435 億ウォンで、2006 年の 7,913 億ウォンから 31.9%増加した。(※2008 年 2 月の政府組織改編により、保育業務は保健福祉家族部へ移管)

政府の保育料支援を受けている児童は、全体の 43%にあたる 41 万人(2006 年)で、主に低所得層の子供である。これまでは都市勤労者世帯月平均所得の 70%以下の家庭が支援対象であったが、2007 年からは月平均所得の 90%以下にまで拡大された。また、都市勤労者世帯月平均所得の 90%以下の家庭が対象であった修学前児童(満 5 歳児)に対する保育料全額支援も都市勤労者世帯月平均所得の 100%以下に拡大された。

⑤男女間の就業格差

2007年の女性の経済活動人口は10,092千人であり、うち就業者数は9,826千人、経済活動参加率は50.2%であった。外貨危機以前の1997年と比較すると就業者数は1,095千人増加した。特に20代の女性においては雇用率が男性に肉薄しており、2006年には女性59.4%、男性61.2%と1.8%差に迫った。しかし、全体的に見ると依然として男女間の就業格差は大きく、OECDの「EMPLOYMENT OUTLOOK 2007」によると、OECD国家平均の女性(15~64歳)就業率が56.8%であるのに対し、韓国は53.1%にとどまっており、反対に、週40時間以上労働する女性が全体の77%を占め、OECD国家中、最も高い割合を示している。また、男女間の賃金格差もOECD国家平均の2倍を超える(2005年基準)など、女性の労働環境は決して良いとは言えない。

また、2008年4月9日に実施された第18代国会議員総選挙では132名の女性候補が出馬し、41名が当選したが、女性当選者の割合は13.7%(前回総選挙時12.7%)で、未だ低い水準にとどまっているといえる。

7 経済自由区域

(1) 制度創設の背景と区域設定

①経済自由区域法

2002年4月、韓国政府が発表した「北東アジアのビジネス中心国家実現案」をもとに、2002年11月「経済自由区域の指定及び運営に関する法律」(以下、経済自由区域法)が国会で可決された。(2003年7月1日施行) 同法により、広範囲な税の優遇措置、労働、環境、医療、教育等の分野での法規制緩和と、国内の他地域と差別化された制度を適用した経済特区(経済自由区域)が指定された。この背景には、中国が目覚ましい経済的発展を遂げている中で、韓国経済が日本と中国の狭間に埋もれてしまうのではないかという危機感があった。また、韓国内でも、製造業の海外移転に伴う空洞化対策が次第に大きな問題になってきている。

このような背景の中で検討されてきた法案であったが、可決までの過程では各方面からの不満も出た。産業界からは、特区内の外国企業のみ各種優遇措置を講じるのは不公平であり、韓国企業の韓国離れ、国内の空洞化を加速させることになるとの意見が表明された。また、労働界からも、労働法上の特例や派遣労働の無制限な許容などの内容が厳しく批判され、一時は法案の通過が危ぶまれる事態となったが、特区指定の条件緩和や、外国人投資企業に対する派遣勤労制の適用対象を専門業種に制限するなど一部修正を施した上で可決に至った。しかし現在も規制緩和が不十分である点や、国内企業に対して逆差別になっているなどの指摘は少なくない。

②経済自由区域指定

2003年8月5日、仁川広域市の松島と永宗島、青蘿地区の約20,947haが、経済自由区域法に基づく初の「経済自由区域」に指定され(仁川経済自由区区域)、さらに2003年10月24日に、釜山広域市及び慶尚南道の鎮海市の約10,426ha(釜山・鎮海経済自由区

域)、全羅南道の麗水市・順天市・光陽市及び慶尚南道の河東郡の光陽湾圏約 8,889ha (光陽湾圏経済自由区域) が追加指定された。

政府は、この 3 特区の役割分担として、仁川は国際空港を中心とした金融・物流・国際業務センターとしての役割を担い、釜山・鎮海と光陽湾圏は中国上海と競争する港湾物流・産業団地として育成し、東北アジアの物流の拠点と、国際業務団地、教育機関、住居団地、観光レジャーのハブを複合的に備えた国際ビジネスの中心地として開発を進める方針を明らかにしている。

(2) 経済自由区域計画の内容

① 仁川経済自由区域計画

東北アジア経済中心推進委員会と財政経済部 (現：企画財政部)、仁川広域市は、2003 年 10 月 15 日に「仁川経済自由区域開発案」を発表した。同時に、推進主体として経済自由区域庁が設立された。

仁川経済自由区域は三つの地区に分けて開発が進められている。各地域においてターゲットを定めて開発しており、最終的には日本、中国、ロシアのゲートウェイとして、東北アジアの物流・ビジネス・金融の拠点となるよう開発計画を推進している。

〈図表 7-11〉

	松島地区	永宗地区	青蘿地区
主な機能	国際業務 知識基盤産業	空港支援 港湾物流 国際観光	国際金融 先端レジャー
面積	53.3 km ²	138.3 km ²	17.7 km ²
事業期間	1994～2020	2002～2020	2004～2020
計画人口	25 万人	17 万人	9 万人
主要開発 計画方向	国際業務団地 知識情報産業団地 先端バイオ団地 IT クラスタ 国際学術研究団地 仁川新港 (34 船席)	自由貿易地域 物流・先端産業団地 住居団地 龍遊・舞衣観光団地 雲北複合レジャー団地 永宗ハヌル都市	国際金融業務 外国人住居団地 スポーツ・レジャー R&D および先端産業団地 IHP (仁川ハイテクパーク)

3 つの地区の中で、最も革新的な開発を進めている地区は、広大な土地を埋立て開発を進めている松島地区である。

松島地区は米大手不動産投資・開発企業である GALE International が開発を進めている。知識基盤産業の集積地として国際業務、R&D、先端製造業、仁川新港、外国人学校、外国人病院など、国際貿易の拠点都市、知識情報と文化都市を目指し開発を進めており、企業 16 件、総事業費計 310 億ドルの投資実績をもつ。(2006 年現在)

国際業務団地に 2008 年 10 月開館予定である全体敷地面積 102.166 平方メートルの松島コンベンシア (コンベンションセンター) は、The Gale Company とポスコの合弁会社である NSIC が事業者である。国際ビジネスのランドマークを目指す 151 階立ての松島ラン

ドマークシティ（仁川タワー）はPortman コンソーシアム（Portman Holdings, 三星物産、現代建設など）などが事業者となり、経済自由区域計画に沿って開発を進めている。

松島地区は、現在も埋立てを進めており（2008年2月12.7km²完成）、2020年には総53.27km²に達する予定である。

仁川経済自由区域では、経済自由区域法のに基づき、法人税、所得税の減免（3年間100%、その後2年間50%の減免）土地賃貸料減免、労働規制の緩和などの優遇措置を取ることができる。また、外国人投資企業、外国人投資環境改善施設の運営者に国、地方自治体、政府投資機関が所有する土地、工場などの賃貸料を50年の間減免できるとしている。

行政サービスの面では、ドル、ユーロ、円など主要外国通貨を自由に使用できるよう金融環境の整備と、行政への申請が一箇所のできるようワン・ストップ行政支援サービス、英語行政書類の受付等英語公用語サービスを提供できるようにしている。また、外国人学校と病院の設立および各種文書の英語での発刊等、外国人の住みよい居住環境づくりも進めている。

②釜山・鎮海経済自由区域計画

1876年、韓国初の国際港として開港した釜山港は、輸出の前進基地であると同時に海洋水産の中心地として、東南経済圏の中心的施設である。韓国の総海上輸出貨物の40%、コンテナ貨物の77%、全国水産物の40%を処理している。釜山港は、特に中国との貨物の国際積換基地として発展し、2000年にはコンテナ物流処理量で世界3位に浮上したが、貨物の増大に港湾整備が追いつかず、現在、背後地が足りない等の問題を抱えている。そして、現在は、上海港、深圳港に抜かれ世界第5位に転落している。

政府が発表した開発案によると、2020年まで釜山広域市・江西区と鎮海市一帯10,426ha（ソウルの約6分の1規模）に7兆7千億ウォンを投入する計画である。釜山・鎮海地域においては、新港湾地域（1,071ha）は港湾と物流を担当する中核地域、釜山・鳴旨地域（1,094ha）は外国人の住居団地と先端生産基地、釜山・智土地域（4,033ha）は機械・自動車関連の企業誘致地域、鎮海・頭洞地域（2,060ha）は経済自由区域の生活中心地、鎮海・熊東地域（2,169ha）はレジャー中心地域として開発される。熊東地区には、官民合同で2,000億ウォンを投じ、132ha規模（観覧席10万席）の「F1カーレース場」を建設し、2009年の国際大会を誘致することとしている。政府は釜山・鎮海特区内に居住する人口を約23万5,000人前後と設定している。

また、釜山及び鎮海経済自由区域の成功のためには港湾・物流基盤施設の拡充が最優先であるため、2011年までに30バースのコンテナ埠頭を開発予定であり、2006年までに6バースが完成した。

釜山・鎮海経済自由区域庁によると、2008年4月現在の外資誘致実績は、先端産業18件（12.9億ドル）、観光レジャー2件（3.6億ドル）、教育1件（0.4億ドル）新港湾建設2件（25.1億ドル）、新港湾物流団地21件（6.2億ドル）である。

③光陽湾圏経済自由区域計画

韓国南西部で工業発展が期待されるこの地域には、8バースのコンテナ埠頭を有する光陽港、製鉄所（光陽）、石油化学工場（麗水）などがあり、また、多島海の秀麗な景観に恵まれている。

政府は、全羅南道の麗水市・順天市・光陽市と慶尚南道の河東郡の8,889haの光陽湾圏経済自由区域を5つの地域に分け、8兆1千億ウォンを投入し、光陽地区（1,289ha）に港湾物流基地を建設、栗村地区（2,813ha）に自動車部品など産業団地の開発、新徳地区（2,546ha）に外国人学校などの誘致、華陽地区（988ha）には国際観光やスポーツ団地の造成、河東地区（1,256ha）に光陽製鉄など関連産業の誘致を推進する計画である。

光陽港のコンテナ埠頭は2011年までに33バースに拡充される。港湾背後敷地330haには国際海運ビジネスセンターが作られる予定である。

光陽湾圏経済自由区域に入居する人口は約22万人規模と見られており、このため、20の小中高校と外国人学校（1,500人規模）を設立し、順天には300病床規模の外国人専用の総合病院も誘致する計画である。

すでに14億ドルの外資誘致を完了した華陽地区には、経済自由区域内で働く外国人企業家のための、ゴルフ練習場、宿泊施設、公園などの施設が集中的に設立される。

（3）その他の経済特区

これまでも、韓国では外国人投資を促進させるために、様々な法的整備を図ってきた。1970年には、「自由貿易地域の指定などに関する法律」（以下、「自由貿易地域法」）を制定した。当該自由貿易地域には、慶尚南道の馬山市をはじめ4地域が指定されており、法人・所得税や財産税、関税等の優遇措置を行っている。また、1998年には「外国人投資促進法」が制定された。忠清南道の天安外国人企業専用団地等6箇所が指定されており、法人・所得税、地方税、関税の優遇措置の他、公有財産貸付け等における優遇措置を行っている。

経済特区ではないが、国内のみならず国境を越えた「超広域経済圏」の構想もある。釜山広域市と日本の福岡市は距離的にも近いと、単一観光圏として連携しながら、経済分野においても協力し合い、互いに発展できるよう、共同事業の推進などについて検討を重ねているところである。

（4）新たな経済自由区域追加選定の意味と課題

経済自由区域の指定は、国がインフラ整備費用を最大で半分負担すること、規制緩和と減・免税などのインセンティブにより外資誘致が期待できるため、2007年の追加選定にあたり、新たに5地域からの申請があった。2007年12月7日に改正された経済自由区域法により、同年12月21日に黄海、大邱・慶尚北道、セマングム・群山の三地域が経済自由区域として追加選定され、2030年にかけて地域開発が行われることになった。今回の経済自由区域の追加は、FTAの推進等グローバル市場開放を迫られている中、多様な分野において韓国全土で規制緩和が必要であること、また、賃金と物価上昇による競争力が低下している中、ITやR&Dセンター等、高付加価値を備えた生産基地を創設することで、地域経

済の競争力を高めることを目的として選定された。

○黄海経済自由区域（京畿道・平澤と忠清南道・唐津港等 10 地区含む一帯）

自動車部品・IT・BT 中心の知識創造型経済特区を育成し、対中国輸出入前進基地および付加価値物流を育成する計画。開発期間 2008 年～2025 年

○大邱・慶尚北道経済自由区域（大邱・慶山・永川・亀尾一帯）

2020 年まで、グローバル知識基盤産業クラスターとして発展させて内陸型経済自由区域のモデルを確立する計画。開発期間 2008 年～2020 年

○セマングム・群山経済自由区域（全羅北道 群山・扶安・セマングム一帯）

2030 年まで知識創造型(自動車、航空、造船など)・環境親和型(新再生エネルギー、バイオ)産業等の未来型新産業と観光レジャー産業のハブを育成する計画。

開発期間 2008 年～2030 年

今回の選定にあたり、開発および外資融資の効率的推進体制の適合性・事業性（敷地確保・他地域との差別性・外国人投資誘致および定住可能性）・事業施行の可能性（財源調達法案・土地利用の計画の適合性・環境的に持続可能な発展の可能性）・波及効果および潜在能力等を評価基準とした。

選定に先立ち、経済自由区域庁を特別地方自治体として設立できるよう経済自由区域法の改正が 2007 年 12 月 7 日に可決された。これにより、これまでは特別自治体の設立は、該当市・道間で規約を定め該当市・道議会の議決を経て行政安全部の承認を受けることが必要だったが、該当自治体の選択により経済自由区域庁を特別自治体とすることができる法的根拠が定められた。

経済自由区域内の外国病院開設においては、外資の法人に限り開設を許可していたが、外国人医者が医療業を目的に設立とすれば外資に限らず一定条件で許可することとした。

また、外国人観光客誘致のため 5 億ドル以上投資など一定条件をそろえた外国人投資企業に対して、外国人専用カジノ開設を許容するなどの規制緩和も進めている。

今回の選定は、規制緩和の全国的拡散と外資誘致促進のための更なる改善を図るテストベッドの役割とともに、経済自由区域の活性化により他地域への経済波及効果が期待されている。

2008 年 5 月現在、李明博政権は新たな経済自由区域活性化方案を打ち出している。そのひとつが、新たに経済自由区域に進出する外国人投資企業に対する法人税と所得税の減免期間を、現行の 5 年から 7 年へ拡大することである。経済自由区域内の外国投資企業に対する法人税と所得税は現在、5 年間減免（3 年間 100%、その後 2 年間 50%）されているが、この制度を個別指定外国人投資地域と同様に、7 年間減免（5 年間 100%、その後 2 年間 50%）するよう拡大し、両域内の租税減免水準を同一にする方針だ。

その他にも、区域内産業団地の地価が競争国に比べ高額のため企業誘致が難しいとの指摘を受け、1 年間の賃貸料を団地造成原価の最低 1 %水準にとどめる外国人投資企業専用

産業団地を造成するとともに、区域内外国人学校の韓国人学生比率規制の廃止、設立費と初期運営費の積極支援、区域内の外国投資企業従事者の出入国の便宜拡大などを推進していく。

また、経済自由区域に対する運営費支援を成果評価を基に全額を段階支援することにし、6つの経済自由区域間に競争環境を作る方針である。

韓国では2004年から連続して外国直接投資が減少傾向にある。その要因は様々であるが、今後いかにして経済自由区域政策の実効性を高めていくかが課題である。

8 観 光

(1) 概 況

外国人の韓国への入国者数は、1997年の398万人から2007年には644万人へ、この10年間で61%・246万人増加しているが、ここ数年は鈍化している。

一方、海外への出国者数は急増している。1989年の海外渡航完全自由化の影響により初めて100万人を突破し、1997年のIMF危機により一度落ち込みはしたものの、1999年から再び右肩上がりが続けている。2007年には1,332万人を記録し、1997年の454万人から340%（878万人）増加した。

〈図表7-12〉 出入国者数及び観光収入額 (単位：人)

	2005年	2006年	2007年
入国者数	6,022,752 (3.5)	6,155,047 (2.2)	6,448,240 (4.8)
出国者数	10,080,143 (14.2)	11,609,879 (15.2)	13,324,977 (14.8)
観光収入(百万ドル)	5,793.0 (-4.3)	5,759.8 (-0.6)	5,750.1 (-0.2)

()内の数字は前年比(%)

資料：韓国観光公社

(2) 国別・国籍別の出入国者数

韓国への入国者数が最も多いのは日本で、全体の3割以上を占めているが、韓流ブームの衰えや、円安ウォン高等の影響によりここ数年は減少傾向にある。

韓国へ入国する外国人の大多数が観光目的であり、2006年は観光70.9%、商用5.1%、公用0.6%、その他23.4%であった。(韓国観光公社調べ)

韓国人の訪問先として最も多いのは中国であり、全体の35.8%を占めており、次いで日本が19.5%となっている(2007年)。韓国人の日本訪問者数は、2005年の愛知万博開催に当たり実施され始めたノービザ化やウォン高円安基調等により急増し、2007年には初めて日本人の韓国訪問者数を上回った。

〈図表 7—13〉 韓国人の国別訪問者数の推移

年	2005	2006	2007			
			増減率	増減率	シェア	
中国	3,541	3,924	10.8%	4,777	21.7%	35.8%
日本	1,747	2,117	21.2%	2,601	22.9%	19.5%
タイ	816	1,093	33.9%	1,084	▲0.8%	8.1%
米国	705	758	7.5%	806	6.3%	6.0%
香港	642	719	12.0%	876	21.8%	6.6%
シンガポール	364	455	25.0%	464	2.0%	3.5%
フィリピン	489	582	19.0%	653	12.2%	4.9%
ベトナム	317	422	33.1%	486	15.2%	3.6%
全体	10,080	11,610	15.2%	13,325	14.8%	100.0%

〈図表 7—14〉 韓国への国籍別入国者数の推移

(単位：千人)

年	2005	2006	2007			
			増減率	増減率	シェア	
日本	2,440	2,339	▲4.1%	2,236	▲4.4%	34.7%
中国	710	897	26.3%	1,069	19.2%	16.6%
米国	531	556	4.7%	587	5.6%	9.1%
台湾	351	338	▲3.7%	335	▲0.9%	5.2%
フィリピン	223	248	11.2%	264	6.5%	4.1%
タイ	113	129	14.2%	147	14.0%	2.3%
香港	166	143	▲13.9%	140	▲2.1%	2.2%
ロシア	144	145	0.7%	140	▲3.4%	2.2%
全体	6,023	6,155	2.2%	6,448	4.8%	100.0%

資料：韓国観光公社

9 国土構想

(1) 新国土構想 5 大戦略

盧武鉉大統領の諮問機関である国家均衡発展委員会は 2004 年 1 月 29 日、2020 年を目指した「新国土構想 5 大戦略」と「7 大課題」を発表した。国民所得 2 万ドルの達成を前倒しし、第 2 の国家跳躍を目指す一大プロジェクトと銘打っており、成功すると向こう 10 年間に年平均 6.6% の経済成長、2012 年に国民所得 2 万ドル達成、2020 年に国民所得 3 万 3,000 ドル達成が見込まれるとされた。

①戦略の中身

5大戦略は、▼革新型国土構築▼多核型国土建設▼ネットワーク型国土形成▼持続可能型国土管理▼グローバル型国土経営の5つで、「革新型国土構築」では自治体、地方大学、シンクタンク、企業、非政府組織（NGO）、地域マスコミなどが緊密な協力関係を築いて地方革新体系を構築し、各地方の戦略産業の集中育成などを進めていく。また既存の産業団地もクラスター化していく。

「多核型国土建設」では、新行政首都建設と公共機関の地方移転など、積極的な地方分散を進め、ソウルへの一極集中を緩和し、地域別に特化した発展をはかる。

②7大課題

5大戦略の実現に向けては、▼産業団地のクラスター化▼地域革新体系の構築と地域間の関係発展▼農漁村の革新▼国家プロジェクトの地方分散推進とインフラ拡充▼環境型国土管理▼開発拠点の拡充と広域開発ベルトの造成▼新国土構想関連計画の整備と推進の7つを課題として提示した。

こうした課題の推進により、ソウルは金融と国際業務、釜山は物流と部品・素材、大邱は繊維と電子など、地方ごとに産業の特化を進めていく。併せて、仁川空港、釜山港、光陽港の早期拡充と、高速鉄道の建設・駅周辺の開発、経済自由区域の開発などを進め、外国人投資の環境改善なども行っていく。

(2) 行政首都移転に係る憲法訴訟について

①行政首都移転の背景及びこれまでの経緯

韓国においては、首都圏への経済や人口等の集中化が顕著で、世界的に類例を見ないほど深刻な水準である。面積が国土の11.8%に過ぎない首都圏に全国の経済力の約半分(47.7%)が集中しており、人口についても、全国の人口の47.2%が首都圏に集中している。これに対して、韓国ではこれまで「首都圏への集中を抑制する」という消極的な政策で対応してきた。

2003年12月29日、盧武鉉政府が最大の国政課題の一つに掲げている「新行政首都建設のための特別措置法」、「国家均衡発展特別法」、「地方分権特別法」から成る国家均衡発展のための3大立法が国会で可決され、首都圏への一極集中の是正と地方の自立に向けた法的基盤が整った。これによると、新行政首都は、2007年末に着工し、2012年から大統領府と中央行政機関が段階的に移転する予定とした。

2004年6月15日、新行政首都建設推進委員会は新行政首都の候補地として①忠清北道 鎮川(チンチョン)・陰城(ウムン)、②忠清南道 天安(チョンアン)、③忠清南道 公州(ゴンジュ)・燕岐(ヨンギ)、④忠清南道 論山(ロサン)の4か所を選定し、8月11日、4つの候補地の中で最も高い点数を獲得した公州・燕岐を新行政首都の立地として最終的に決定した。

②憲法訴訟及び自治体の反応

このような中、7月12日、ソウル市議員50人をはじめ、大学教授、企業家、商工業

者、専門職従事者など 169 人で構成される請求人団が、「新行政首都建設特別法」の違憲判決を求める憲法訴願及び新行政首都建設推進委員会の活動を停止させるための仮処分申請を憲法裁判所に提出した。

請求書の内容は、「重大な事案が国民投票なしに強行され、国民投票権を侵害された。」
「国民の合意なしに莫大な税金を首都移転費用に使用することで納税者としての権利と財産権を侵害された。」
「公聴会や聴聞会による国民意見の聴取手続きが無視され、首都移転によりソウル市の公務員の地位と権利などが侵害された。」
「特別法で首都移転地域を忠清圏に決めたことも他の地域住民の平等権を侵害した。」というものである。

一方政府は、建設交通部（現：国土海洋部）次官を班長とする「憲法訴願対策班」を構成し、「請求人らは憲法訴願を提起するための、基本権が現在、直接的に侵害されているなどの要件を欠いている。」
「特別法の制定は大統領の統治行為に該当し、大統領の裁量事項であるため、司法的審査対象にはなり得ない。」との立場である。

首都圏自治体の反応としては、盧武鉉大統領の候補時代の首都移転に関する国民投票実施発言による波紋も広がっており、ソウル市長と京畿道知事は相次いで新行政首都建設に関する国民投票の実施を要求するなど、反発を強めた。また、9月14日、ソウル市は憲法訴訟に関連し、憲法裁判所に意見書を提出した。

③憲法訴訟の判定及びその影響

憲法裁判所は 21 日、新行政首都建設特別法は違憲だという判定を下した。

これを受け、新行政首都建設特別法は当日付で効力を失うことになり、新行政首都建設推進委員会の活動は全面的に中断される。憲法裁判所は、首都移転問題は憲法改正、または国民投票を通じて決定すべき事項であるにも関わらず、このような手続きを経なかったと、その理由を挙げた。また、決定文で、「ソウルが首都だということは憲法上、明文の条項があるわけではないが、朝鮮王朝以来、600 年間余にわたって長い慣習によって形成された慣行であるため、慣習憲法として成立した不文憲法に当たる」とした。

(3) 行政中心複合都市建設

盧武鉉大統領は、同年 10 月 25 日の施政方針で憲法裁決定の効力は否定しないが国家均衡発展戦略はどのような形であれ進めていく考えを強調し、「新行政首都建設のための特別措置法違憲決定に伴う後続対策委員会」（以下、「新行政首都後続対策委員会」という。）及び実務機構となる企画団を総理室内に設置した。

新行政首都後続対策委員会は、12 月 27 日、国会新行政首都特別委員会に行政首都白紙化に伴う代案として、①青瓦台を除くほとんどの官庁が移転する「行政特別市」、②青瓦台と外交安保関連官庁を除く官庁が移転する「行政中心都市」、③教育・科学技術関連官庁が移転する「教育科学研究都市」の 3 案を報告した。

2005 年 3 月 2 日、「燕岐・公州地域の行政中心複合都市建設に向けた特別法」（行政都市特別法）が国会で成立した。

移転するのは、統一部、外交通商部、国防部、法務部、文化観光部、女性部の 6 部（計

画当初の名称)と警察庁を除く12部4処2庁で、青瓦台、国会、最高裁判所はソウルに残ることになる。

2006年1月、建設業務を効率的に推進するため、移転先の燕岐・公州地域に建設交通部長官所属の下、「行政中心複合都市建設庁」が設置され、6月には、事業施行者である韓国土地公社が作成した、都市建設事業推進のための実施計画と地区単位計画を承認した。

2007年7月、韓国土地公社は、行政中心複合都市の造成に着手し、2012年から順次中央省庁が移転する予定である。

なお、行政都市特別法には、行政中心複合都市建設に関連する国庫負担限度額は8兆5千億ウォンと明示してある。

中央省庁等の移転計画

	部処数	機関及び省庁の名称 (計画当初の名称)
行政中心複合都市へ移転	12部	財政經濟部、教育人的資源部、文化観光部、科学技術部、農林部、産業資源部、情報通信部、保健福祉部、環境部、労働部、建設交通部、海洋水産部
	4処	企画予算処、国家報勲処、国政公報処、法制処
	2庁	消防防災庁、国税庁
移転しない	3機関 6部	青瓦台 (大統領府)、国会、大法院 (最高裁判所) 統一部、外交部、国防部、法務部、行政自治部、女性部

(4) 革新都市の建設 (公共機関の地方移転)

革新都市とは、公共機関及び産・学・研・官が緊密に相互協力できる最適な革新環境と住居・教育・文化など水準の高い定住環境を備えた新しい次元の未来型都市のことである。

2005年3月に成立した「行政都市特別法」により省庁移転を決定した政府は、2005年6月24日、閣議決定を経て176の公共機関を地方に移転させると発表した。首都圏にある346の公共機関のうち176の機関を地方に移転させるもので、省庁移転が忠清南道公州市・燕岐郡地域へ移転をするのに対し、公共機関の地方移転は首都圏と大田(デジョン)市を除く12の広域市と道に分散配置されるものである。

政府は、全国で10の都市を選定し革新都市を建設する計画であり、2007年9月に済州道で最初の着工式が行われた。2012年までには移転を完了させるとしている。

2008年7月現在、国家均衡発展委員会の審議を経て、180の公共機関(行政中心複合都市に移転する40の機関を含む。)を移転対象機関として選定している。(国土海洋部HP)

公共機関の市・道（広域団体）への移転計画一覧

（2008年7月現在）

市・道名		公共機関名
フサン 釜山市 (13)	海洋水産 金融産業 映画振興など	韓国資産管理公社（幹事機関）、韓国海洋研究院、韓国海洋水産開発院、国立海洋調査院、国立水産物品質検査院、韓国住宅金融公社、証券預託決済院、大韓住宅保証（株）、映画振興委員会、映像物等級委員会、韓国南部発電（株）、韓国青少年相談院、ゲーム物等級委員会
テグ 大邱市 (12)	産業振興 教育・学術振興 ガス産業など	韓国ガス公社（幹事機関）、韓国産業技術評価院、韓国産業団地公団、信用保証基金、韓国学術振興財団、韓国私学振興財団、教育人的資源研修院、韓国教育学術情報院、韓国電算院、韓国鑑定院、中央119救助隊、中央身体検査所
クァンジュ 光州市 (3)	電力産業	韓国電力公社（幹事機関）、韓電起工（株）、韓国電力取引所
ウルサン 蔚山市 (11)	エネルギー産業 勤労福祉 産業安全など	勤労福祉公団（幹事機関）、韓国石油公社、エネルギー管理公団、エネルギー経済研究院、韓国東西発電（株）、韓国産業安全公団、韓国産業人材公団、労災医療管理院、労働部総合相談センター、運転免許試験管理団、国立防災研究所
カンウォン 江原道 (13)	鉱業振興 健康生命 観光など	大韓鉱業振興公社（幹事機関）、道路交通安全管理公団、大韓石炭公社、石炭産業合理化事業団、国民健康保険公団、健保審査評価院、大韓赤十字社、韓国報勲福祉医療公団、韓国観光公社、国立公園管理公団、山林航空管理所、国立科学捜査研究所、韓国地方行政研究院
チュンチョンブク 忠清北道 (12) (16)※1	情報通信 人材開発 科学技術など	韓国ガス安全公社（幹事機関）、情報通信政策研究院、韓国ソフトウェア振興院、韓国インターネット振興院、韓国教育開発院、韓国教育課程評価院、中央公務員教育院、法務研修院、韓国労働教育院、韓国消費者保護院、技術標準院、韓国科学技術企画評価院 ※1 疾病管理本部、国立毒性研究院、韓国保健産業振興院など
チュルラプク 全羅北道 (14)	国土開発管理 農業生命 食品研究など	韓国土地公社（幹事機関）、大韓地籍公社、農業科学技術院、農業生命工学研究院、農業工学研究所、農村振興庁、園芸研究所、作物科学院、畜産研究所、韓国農業専門学校、韓国電気安全公社、自治人材開発院、韓国刊行物倫理委員会、韓国食品研究院
チュルラナム 全羅南道 (15)	情報通信 農業基盤 文化芸術など	韓国農村公社（幹事機関）、情報通信部知識情報センター、韓国情報保護振興院、電波研究所、韓国電波振興院、プログラム審議調停委員会、韓国農村経済研究院、農業研修院、韓国文化芸術振興院、韓国文化コンテンツ振興院、著作権審議調停委員会、韓電 KDN（株）、海洋警察学校、私立学校教職員年金管理公団、農水産物流通公社
キョンサンブク 慶尚北道 (13)	道路交通 農業技術革新 電力技術など	韓国道路公社（幹事機関）、（株）韓国建設管理公社、交通安全公団、国立農産物品質管理院、国立獣医科学検疫院、国立植物検疫所、国立種子管理所、韓国電力技術（株）、調達庁中央補給廠、情報通信部調達事務所、大韓法律救助公団、韓国更生保護公団、気象通信所
キョンサンナム 慶尚南道 (12)	住宅建設 中小企業振興 国民年金など	大韓住宅公社（幹事機関）、住宅管理公団（株）、韓国施設安全技術公団、中小企業振興公団、産業技術試験院、窯業技術院、韓国電子取引振興院、国民年金管理公団、韓国南東発電（株）、韓国昇降機安全管理院、国防品質管理所、中央関税分析所
チュジョ 済州道 (9)	国際交流 教育研究 国際管理など	韓国情報文化振興院（幹事機関）、韓国国際交流財団、在外同胞財団、建設交通人材開発院、国税公務員教育院、公務員年金管理公団、国税庁技術研究所、国税総合相談センター、気象研究所
チュンチョンナム 忠清南道 (6) (8)※2		韓国西部発電（株）（幹事機関）、韓国中部発電（株）、国防大学、警察大学、関税国境管理研修院、警察捜査研修院 ※2 警察総合学校、国立特殊教育院
その他 (1)		韓国水力原子力（株） ※ 中低レベル放射性廃棄物処分施設の誘致地域に配置

※1 忠清北道五松^{オソン}にすでに移転推進中の4機関を含む

※2 忠清南道牙山^{アサン}にすでに移転推進中の2機関を含む

* 行政中心複合都市に移転する機関は未表記（40機関）

（国土海洋部 HP）