

韓国・巨加大橋開通による地域の変貌

Regional Changes by Opening of Geoga Bridge, South Korea

嶋田喜昭*・三村泰広**・加藤哲男***・呉允杓****・本多義明*****

Yoshiaki SHIMADA* Yasuhiro MIMURA**・Tetsuo KATO***・Yunpyo Oh****・Yoshiaki HONDA*****

Goeje Island located to the south west of Busan City is the second-largest island after Jeju Island in South Korea, and is the principal island of Goeje City. Goeje City has a population of about 230,000. A significant portion of the population depends on shipbuilding to support their livelihood. Although Goeje Island had been joined to land by two bridges from nearby Tongyeong City, the Busan-Goeje Fixed Link called Geoga Bridge was opened in December 2010 and provides a more direct connection to the center of Busan City. In this report, the development impact and utilization policies of Geoga Bridge which was built as a long bridge construction project in South Korea were considered based on two field researches.

Keywords: South Korea, long bridge construction project, development impact
韓国、長大橋事業、整備効果

1. はじめに

韓国・釜山市の南西に位置する巨済島は、面積が約400km²で、韓国内では済州島に次ぐ2番目に大きな島である(図-1)。この巨済島と付属島嶼から成る巨済市は、人口が約23万人で、造船業を主な産業とし、経済的にも豊かな市である。しかし、従来、釜山市から巨済島への道路アクセスは、島の西側の統営市から入るルートしかなく、約3時間を要していた。それが2010年12月に巨済島と釜山市江西区の間加徳島との間の全長8.2kmの連絡道路(巨加大路または巨加大橋:以下、巨加大橋という)が開通し、釜山~巨済間の通行距離はこれまでの140kmから60kmに、通行時間は約3時間から50分程度に縮まった。往復4車線(一部区間は往復5車線)の巨加大橋は、全長3.5kmの2つの斜張橋と3.7kmの海底トンネル、1kmの陸上トンネルで構成され(図-2)、民間資本や国費など2兆3000億ウォンが投入された。物流コストの節減や観光振興に対する効果等が期待されている。

筆者らは、調査団を形成し、2011年9月と2012年8月の2度に亘って現地視察および巨済市当局へのヒアリング等を実施した。本稿では、韓国の長大橋事業の事例として、上記調査を踏まえ、巨加大橋建設に至る経緯や開発計画、また巨加大橋開通が交通や産業等に及ぼした影響、そして、今後の開発プロジェクトの動向や方針について報告する。なお、ヒアリング調査の概要は表-1に示すとおりである。



図-1 巨済島広域図



出典:釜山市HP(<http://www.busan.go.kr/>)

図-2 巨加大橋の鳥瞰図

2. 巨済島の概要

巨済島と対馬との間は朝鮮海峡が最も狭隘になる場所で、古来より日本と朝鮮半島との間の交通の要衝であったため

日本との関係も深い。新羅時代になり、巨済郡という名の行政機関がおかれた。

* 正会員・大同大学工学部 (School of Engineering, Daido University)
** 正会員・公益財団法人 豊田都市交通研究所 (Toyota Transportation Research Institute)
*** 正会員・名古屋産業大学 (Nagoya Sangyo University)
**** 非会員・東亜大学校工科大学 (College of Engineering, Dong-A University)
***** 正会員・福井大学名誉教授 (Professor Emeritus at University of Fukui)

表-1 ヒアリング調査の概要

	第 1 回	第 2 回
調査日	2011 年 9 月 23 日	2012 年 8 月 31 日
調査先	巨済市都市建設局	巨済市都市建設局
調査項目	主に計画課題の検証 ・土地利用方針 ・民間開発への対応 ・人口フレームの予測 ・環境保全の方針 ・産業推進の方針 ・道路・海上交通計画	・巨済発展の歴史的経緯 ・開発に対する規制と誘導 ・公共事業の実施 ・道路交通事情の変化 ・居住・産業 ・橋に対する世論 ・開発プロジェクトの動向 ・南部の島や地域との連携策の可能性

モンゴルによる元寇・応永の外寇では朝鮮半島から日本に向かう軍勢の集結地となり、逆に海上からは 15 世紀に倭寇が侵入を繰り返す、朝鮮王朝は島を一時放棄している。

16 世紀末の豊臣秀吉による文禄・慶長の役では、文禄の役の終わりごろに長期駐屯に向けて日本軍の諸将が慶尚道南岸一帯に倭城を築き、巨済島には永登浦城、松真浦城、長門浦城、倭城洞城の 4 城が築かれ、今もその石垣が残る。また、文禄・慶長の役を通して日朝水軍による海戦が十数回起こったが、その多くは巨済島周辺の海域を主戦場として戦われ、朝鮮水軍を率いた名将・李舜臣が亀甲船を建造し大活躍した舞台となった。²⁾

近代に入り、1889 年に日本朝鮮両国通漁規則が結ばれ、東岸の長承浦や旧助羅などに日本人漁民が移住した。長承浦の湾口にあった通称「入佐村」は大規模な移住漁村であった。

朝鮮戦争時には後方基地となり、兵士の訓練所、避難民収容施設が設置され、また米軍により巨済島捕虜収容所が設置され巨済島事件（1952）の舞台となった。1951 年に郡の再設置に関する法律が公布され、1953 年に巨済郡が再設置された。1970 年代に入り 2 つの大きな造船場が立地し、巨済島は造船の島として発展を遂げる。1989 年には長承浦邑が市制を施行して巨済郡を離脱したが、1995 年に長承浦市と巨済郡が合併し、巨済市となった。

巨済島はリアス式海岸の特徴である複雑な海岸線を持っていることから、天然の良港を形成しているとともに、周辺は好漁場となっており、古くから漁業が主産業であった。上述したように 1970 年代に入り、西北岸の古県に三星重工業巨済造船所、東岸の玉浦に大宇造船海洋巨済造船所が建設された。2007 年時点で 2 つの造船所の従業員は巨済市人口の 24% を占め、市の経済を支えており、「造船王国」と称されて、めざましい経済発展を遂げている。

島の西側の固城半島（統営市）とは、旧巨済大橋（740m）と新巨済大橋（940m）の 2 本の橋で結ばれており、東北に位置する釜山市江西区のカデ島との間には、2010 年 12 月に全長 8.2km の連絡道路（巨加大橋）が開通した。釜山～巨済間の道路アクセスが格段に改善された一方で、これまで長承浦・玉浦と釜山間に 1 日 24 往復就航していた高速旅客船を廃便に追い込むこととなったが、鎮海湾内の海上交通は現在もなお発達している。

3. 巨加大橋建設の経緯と事業

3-1. 巨加大橋建設に至る経緯

巨済島は古来より島礁という地理的特性から海上交通に全面的に依存してきたが、1971 年 4 月に至り旧巨済大橋が開通し、狭い海峡を隔てた固城半島と島民念願の陸路で結ばれることとなった。この旧巨済大橋は、重化学工業化に向けて動きはじめる以前の 1965 年 6 月に起工され、約 6 年の歳月をかけて完成した全長 740m、幅員 10m の往復 2 車線道路で

あった。

しかしながら、前述の造船業の進出による経済発展、人口増加等により巨済大橋の交通量が増加したため、新たに旧巨済大橋と同様に統営市と結ぶ新巨済大橋が建設されることとなった。この新巨済大橋は 1992 年 10 月に着工し、1999 年 5 月に竣工した長さ 940m、幅員 20m、高さ 20m の往復 4 車線道路である。

1995 年には釜山・慶南広域圏の生産性の拡大化および南海高速道路の慢性的交通渋滞解消のために、巨加大橋建設事業が民者有事対象行事として財政経済院により選定された。これを受けて巨済島出身の金泳三大統領による建設計画の立案とともに積極的な支援のもと、2004 年 12 月に着工、6 年の歳月をかけ 2010 年 12 月に完成し、韓国第二の都市・釜山市と陸路により 1 時間程度で直接結ばれることとなった。

3-2. 巨済島開発計画

巨加大橋完成以前に策定された巨済島開発に関する上位計画としては、『第四次国土総合計画修正計画（2006～2020）』『第三次慶尚南道総合開発計画（2000～2020）』『釜山・慶南圏広域開発計画（1995～2011）』等が存在する。巨済島についてより具体的に示されている『釜山・慶南圏広域開発計画』の内容をみると、釜山慶南広域圏を「国際経済力強化のための国際化拠点」「国土均衡開発のための首都圏対応拠点」ならびに「国土東南部定住体系の安定化のための中心地」としての機能と役割を担う圏域と位置付け、各開発圏域とその開発方向性が表-2 のように定められている。開発圏域は 4 区分に分類され、巨済市は巨済生活圏として、加徳～巨済間連絡橋（巨加大橋）建設の他、造船部品団地開発や観光基地建設が列挙されているが、巨加大橋建設以外は未だ完成形ではなく、今後も継続される開発課題になっていると推察される。

なお、巨済市の用途地区の推移をみると、2009 年から開発振興地区¹⁾の指定を増やしており、造船部品団地の開発を誘導しているものと推察される。また、巨済島は平地が広くなく、大部分は山地であるが、20 度以上の傾斜地については開発を規制していくとのことである。

3-3. 韓国の公共事業制度と巨加大橋建設事業⁵⁾

①PPI (Private Participation in Infrastructure) の概要

韓国においては、1990 年代初頭、社会資本整備の需要増大に対して政府の財源が限界に達していることが表面化し、民間資本誘致の必要性が高まった。民間資本の投資を拡大し財政不足分を補充するため、1994 年に「社会間接資本施設に対する民間資本誘致促進法 (PPI 法)」が制定され、1997 年の通貨危機を経て 1998 年に、①公共主導から民間主導への明確な切り替え、②創意工夫の促進による効率の向上を目的とした民間の活用、③国際標準に沿った制度構築をして外資を誘導、の視点から「民間投資事業法」に改定された。さらに、2005 年には民間投資事業を活性化するために、対象施設の範囲と事業の推進方式を多様化し、機関及び民間投資者が民間投資事業に簡単に間接投資できるようにするためのインフラファンドの導入や民間投資事業の支援組織である「民間投資支援センター」を設置し、「社会基盤施設に対する民間投資法」に改定されている。

②高速道路における民間投資事業の現況

韓国の道路整備計画では、2020 年までに 6,000km の高速道路を整備する計画であり、2009 年時点で 3,368km が整備されている。このうち、民間投資事業により 540km 整備する計画が提案され、422km 整備されている。今後も収益性が高い首都圏の高速道路は民間投資事業で行い、収益性の低い地方部の道路は国費で整備することとしている。

民間投資事業は、図-3 に示す工事および運営管理フローに基づいて行われる。民間法人は、主務官庁と実施契約を締結した後に施工会社である建設会社と契約を結ぶ。民間法人への出資者は、インフラファンドである財務投資者や建設会社、運営専門会社などが一般的である。

一方、主務官庁は、韓国道路公社あるいは地方庁へ民間法人の事業管理を委任する。委任を受けた韓国道路公社あるいは地方庁は、第三者である民間の監理会社と契約し、監理会社は施工者である民間会社と責任監理の民間会社に対し、責任監理制度に基づく監理を行う。

この制度の対象となっている事業には、「釜山-巨済間連結道路事業」の他に「仁川大橋民間投資事業」、「江南循環都市高速道路民間投資事業」、「釜山新港」、「ソウル市の地下道路計画」などがある。

③巨加大橋建設事業

海上部を 2 つの斜張橋と沈埋トンネルで連結するものであり、3 主塔の斜張橋と沈埋トンネルは、韓国では初の施工である。沈埋トンネルは大深度 (48m)、外洋という厳しい施工条件であり、橋梁よりコスト高となるが、軍事上の理由により採用されたということである。

BTO 方式により事業が実施されており、事業施工者は施設物を建設した後、政府に所有権を移譲する。その後の 40 年間は、管理、運営権が付与され、資金の回収と収益を得る。

表-2 釜山・慶南圏広域開発計画における開発方向³⁾

区分	都市	開発方向
釜山生活圏	釜山市、金海市、梁山市、密陽市	・大規模業務団地開発 ・都市型業種の公団建設 ・大規模田園都市開発
馬・昌・鎮生活圏	馬山市、昌原市、鎮海市、咸安郡	・新素材部品工業高度化 ・科学産業研究団地造成 ・産業情報体系構築
蔚山生活圏	蔚山市、蔚州郡	・産業研究団地開発 ・蔚山港施設拡充 ・田園都市開発
巨済生活圏	巨済市、統営市、固城郡	・造船部品団地開発 ・加徳~巨済間連絡橋建設 ・観光基地建設

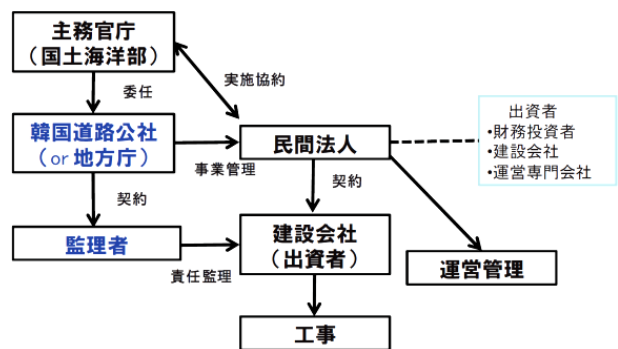


図-3 工事および運営管理フロー⁵⁾

40 年後には、韓国道路公社に管理、運営権を移譲する。建設期間は 2004~2010 年、運営期間は 2011~2050 年である。

民間法人の民間出資者は建設会社であり、施工は最大出資者である大宇建設が中心となり行われている。

ちなみに、韓国における環境影響評価の制度は日本と同様であり、巨加大橋においても環境影響評価が実施された。巨加大橋建設事業に対する市民の反対運動は特になかったようであり、本事業に対する経済界、市民の理解、期待が高かったことが伺える。しかし、巨加大橋の通行料金(延長 8.2 km、料金 10,000 ウォン)については延長あたり 1,220 ウォン/km となり、国内の他の有料道路と比べ割高感が強いようである。

4. 巨加大橋開通が交通・産業等に及ぼした影響

①交通量的変化

巨加大橋開通前後の巨済島への自動車流入交通量は、表-3 に示すとおりである。開通前は、統営方面の統営 IC からの流入のみであり、2006 年で 6,361 台/日となっている。それが、開通直前の 2010 年には 14,431 台/日と 4 年間で倍増し、さらに開通直後の 2011 年には、これまでの統営 IC からの既存道路利用で 10,033 台/日、巨加大橋利用で 10,583 台/日と、計 20,616 台/日に増加している。特に、巨加大橋利用の多くは釜山市からの流入交通量と推察されるが、新規交通量の他に巨

加大大橋開通によって廃止されたフェリーからの転換量も含まれていると思われる。

②居住への影響

巨済市の主要地点における公示地価の推移をみると、多くが2003年から2008年頃にかけて急激に上昇し、それ以降は横ばいで推移している。2003年は巨加大大橋の着工年にあたり、その影響と推察される。

また、図4は2011年を100とした時のアパートの住宅売買価格指数を全国、慶尚南道、巨済市といった地域別でみた推移を示している。全国的にみても近年はアパート価格が上昇している傾向にあるが、特に巨済市では2007年頃以降、慶尚南道では2009年頃以降、指数が全国平均を大きく上回る勢いで伸びていることがわかる。巨済市のアパート価格に着目すると、公示地価に比べてその上昇時期は遅く、巨加大大橋開通時期に近いことがわかる。

なお、人口は2000年以降一貫して伸び続けており、巨加大大橋開通前後でその傾向に大きな変化はみられない。つまり、地価上昇の傾向が人口増加の傾向と必ずしも関連しているわけではなく、アパート価格上昇の原因は巨加大大橋開通による地価上昇を狙った投資目的の可能性も予見される。

③産業への影響

巨済市の主要観光地における観光客数の推移をみると、2007年～2010年にかけては横ばい傾向であったが、2010～2011年にかけて大きく増加している。これは2010年末に巨加大大橋が開通したことによる影響であると推察される。しかし、その影響は半期のみにとどまっているようで、2011年の夏季(7月～)以降は開通前の2010年と大きく変わらない傾向を示している。

図5は巨済市の従業者数および事業所数の推移を示している。いずれも巨加大大橋が着工した2003年以降、年々増加している。特に従業者数は、2007年から開通前年の2009年にかけてその増加率が高くなっている。この点について、図6に示す上位5位までを整理した主要産業の従業者数の推移をみると、なかでも製造業の伸びが大きいことがわかる。巨済市の主製造業は造船業であるため、この期間に造船産業の拡充が行われたものと推察される。また図7は、主要産業の事業所数の推移を示しているが、主要産業の多くに変化があまりない中で、宿泊・飲食業においては年々増加していることがわかる。ただし、巨加大大橋開通前後で際立った傾向は見受けられない。

以上より、巨加大大橋の開通はその直後において観光客の急激な増加をもたらしたものの、その効果は持続せず、現在は以前の水準に戻ってしまっている。これは現時点での観光資源では新たな観光客の増加が望めない可能性が示唆される。今後の観光地整備によっては新たな観光需要が見込まれるといえる。また、産業構造の推移から、他の産業に先駆けて造船関連企業の人員増強が行われており、巨加大大橋の開通が

表-3 巨済島流入交通量の推移¹⁾

年	統営IC(台)	巨加大大橋(台)	一日平均(台)
2006	2,321,847		6,361
2007	2,950,293		8,082
2008	4,263,565		11,681
2009	4,725,348		12,946
2010	4,800,692	466,766	14,431
2011	3,662,339	3,862,798	20,616

注) 2010年の巨加大大橋交通量は12/14～31の期間のみ

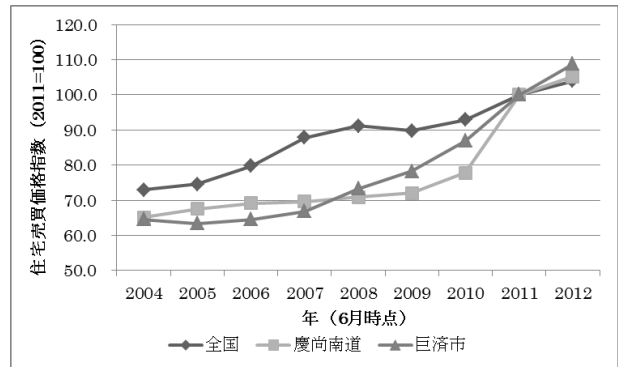


図4 アパートの住宅売買価格指数⁶⁾

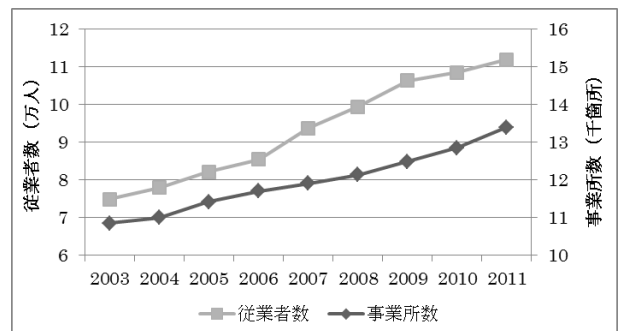


図5 従業者数および事業所数の推移⁷⁾

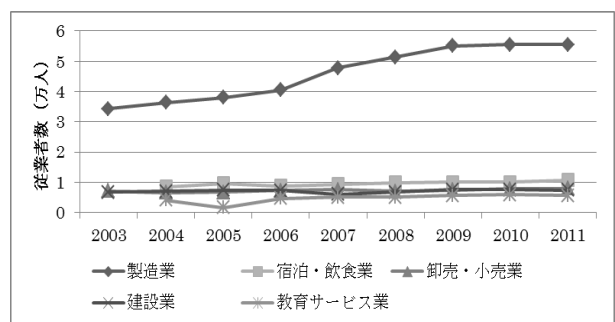


図6 主要産業の従業者数の推移⁷⁾

巨済島の造船業に特化した傾向をさらに加速させていることが指摘できる。宿泊・飲食業の事業所数は増加しているものの、これは現時点では単なる人口増加の影響である点も否定できない。

④巨加大大橋に対する世論等

巨加大大橋開通前の住民意識として、2010年の開通直前に釜

山市および巨済市の住民を対象に実施されたアンケートがあり、その調査結果を以下に要約する。⁸⁾

1) 巨加大橋開通時の利用意思・目的

利用意思は全体の 82.5%と大部分の人が「あり」としており、利用目的では「観光」が 29.6%で最も多く、次いで「ショッピング」の 23.4%、「業務」の 19.2%、「医療」の 9.7%、「通勤」の 4.5%の順となっている。

2) 産業に対する影響

巨済市側の意識から産業に対する影響についてみると、「観光文化・レジャー業」に対する影響が大きいとする人が最も多く、次いで「物流・運輸業」、「ホテル・宿泊業」、「国際会議・コンベンション事業」、「交通環境」の順で影響が大きいとしている。

3) 巨加大橋開通による活性化策

開通による活性化策についての巨済市側の意見では、「観光資源開発」が 36.0%で最も多く、次いで「買い物・レジャー文化空間の拡充」の 24.5%、「企業誘致による活性化」と「医療インフラ構築・強化」の各 7.0%の順となっている。

4) 巨加大橋開通後の予想変化

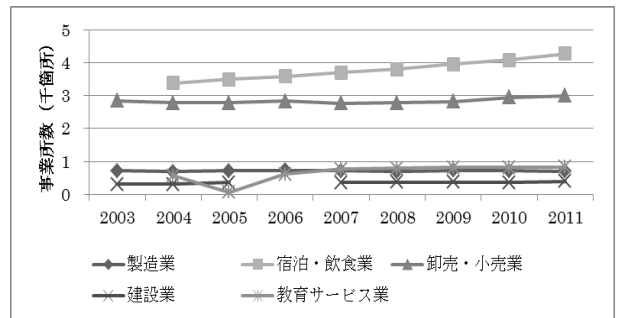
専門家は開通後の巨済市における変化(増加)として、「観光客」の増加を挙げる人が圧倒的に多く、次いで「事業所」、「地域住宅」、「通勤・通学人口」、「地域住民の移住」、「小売・卸売」の順で多くなっている。

次に、巨加大橋開通後に対する世論の状況を、開通後 1 ヶ月間における新聞報道および巨済市当局へのヒアリング等に基づいて紹介する。

開通は 2010 年 12 月 13 日であったが、開通式において出席した李大統領は挨拶の中で「この道路は、釜山、巨済、統営、だけでなく全羅南道麗水、木浦に続く南海岸の新しい観光シルクロードになるだろう」と述べている。

開通年の年末までは無料供用され、翌 2011 年から通常的に有料運営となったが、この無料供用期間における利用状況等が以下のように報じられている。すなわち、開通により都市間移動量が大幅に増加し、慶尚南道によればこの期間 18 日間の巨加大橋の通行量は 785 千台を超え、平日は 40 千台、週末には 70 千台、一日平均 53 千台の利用であった。しかしながら、有料化以降は、平日は 18 千台、週末は約 30 千台と 5 割強の減少となっているものの、都市間移動量は多いとしている。

巨済島の観光については、開通した 12 月 14 日～翌 1 月 6 日までの観光入込客数は約 350 千人であり、前年同期間の 3 倍以上に増加し、観光地別にみると金泳三前大統領の生家が開通以後、平日 3 千人、週末 5 千人が訪れる一番の人気スポットとなり、捕虜収容所遺跡公園、玉浦大捷記念公園、外島、只心島といった有名観光地においても前年同期間と比べて少ないところで 2 倍、多いところでは 6 倍以上の増加となった。



注) 建設業の 2006 年は異常値のため除いている

図-7 主要産業の事業所数の推移⁷⁾

巨加大橋の開通は、交通面では釜山市と 1 時間程度で直接結ばれることとなり至便性が非常に高まったものの、造船業とともに基幹的な産業である観光面においては、釜山方面との大幅な時間短縮により、開通前の宿泊型観光から日帰り型観光に様変わりしつつあり、その点について地元は憂慮している。また、商業面でも、商圈が釜山にまで拡大し、釜山に買い物に行く住民が増えており、ストロー効果の現象が発現しつつある。

5. 巨済市の開発動向と方針

巨済市の将来構想としては、巨済市が作成した『2020 年巨済都市基本計画』(2008 年 11 月)³⁾がある。2016 年に向けて巨済の国際観光機能を向上させ環境親和的な開発を行い、2 都心、3 副都心の多極的な空間構造の形成を図り、さらに 2020 年に向けて「発展軸」と「保存軸」による空間構造を具現化していく構想が示されている。

また、韓国公共自治研究院発行の『巨加大橋完工に伴う地域開発計画の策定』(2010 年 9 月)⁹⁾においては、地域開発ビジョンとして産業と観光の発展・共存が掲げられ、将来における巨済市の圏域構想が示されている。本計画ではまた「巨済型観光開発戦略構想」が立案され、観光分野の主な事業を図-8 に示す方法により評価し、事業優先順位が検討されている。具体的には、「巨加大橋との関連性」と、「実現可能性」を評価軸として、両方が高い事業を優先して事業拡大及び集中的育成を図るもの、逆に両方が低い事業は事業縮小または再検討を行うものとしている。

本方法により、事業優先順位が分析された結果、巨加大橋付近の「巨加大橋観光地造成」や「長木観光地造成」、また島の東側の知世浦(チセポ:図-1 参照)地区における「巨済海洋休養特区造成」「巨済朝鮮テーマ公園」「巨済ドルフィンパーク造成」などが A ランクの戦略的次元で重点的育成をさせる事業として位置付けられている。とりわけ知世浦の観光需要に期待が寄せられているといえ、既に 2010 年～2013 年末を目標とした「知世浦海洋レポートタウン造成事業」が実施されており、観光道路、水辺公園、接岸施設、海洋レポート基盤などが整備される予定である。巨済市が事業主体とな

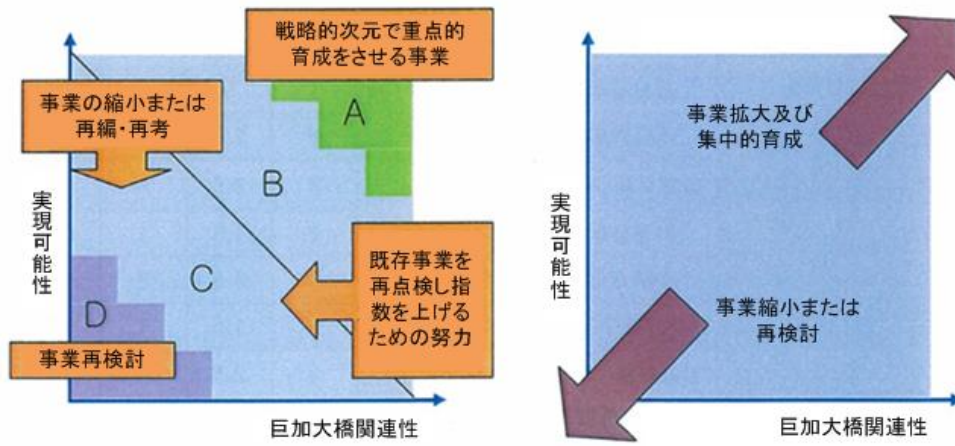


図-8.2 項目による基準値評価方法の概要⁹⁾

り、総事業費は494億ウォン、うち国費が50%、道費と市費が各25%となっている。巨済造船海洋館（2009年開館）および漁村民俗展示館（2003年開館）も立地しており、その直近にある巨済ヨットスクールを拡大する計画とのことであった。知世浦の湾は非常にヨットに適した環境であるらしく、その特性を活かした事業が計画されている。コンドミニアムの建設も進んでいた。

なお、巨済市では、民間事業者に対して補助金・助成金の制度を設け、民間の事業促進を図っているため、民間主体のプロジェクトは順調に進んでいるようである。また、一部、外国資本のプロジェクトも存在しているが、国内資本のもの比べるとやや遅れが生じているとのことであった。

6. おわりに

本稿では、筆者らの2度に亘る現地調査に基づき、韓国の長大橋事業として実施された巨済島の巨加大橋の整備効果やその活用方策に関して紹介した。

巨済島では造船業を主とした産業基盤はあるが、観光振興に対する期待も大きく、今後地理的特性を活かした積極的な観光事業開発が展開されつつある。大都市釜山市との大幅な時間短縮によりストロー効果だけでなく、いかに双方向の交流を生み出すことができるかが課題といえよう。

謝辞

本調査は、調査団ならびに研究会を組織し、大同大学教授の舟渡悦夫氏、(一財)地域環境研究所の村松俊明氏、(公財)福井県建設技術会社の近藤幸次氏、福井県土木部の辻義則氏、(株)R&A総合計画研究所の松本隆二氏、東京コンサルタンツ(株)の橋本拓己氏、RAT研究所の二宮年久氏、および(株)浅井工務店の浅井俊和氏の各氏とともに調査を遂行した。さらに、東亜大学校客員教授の黄仁植氏ならびに(独)防災科学技術研究所の李泰榮氏に調査協力を得た。ここに記して感謝の意を表する。

補注

(1)韓国の土地利用管理は、用途地域、用途地区、および用途区域からなる用途地域地区制が基本とされている。用途地域は、わが国と同様に、土地の利用及び建築物の用途・建ぺい率・容積率・高さなどを制限することで土地の経済的・効率的利用を図るために定める地域となっており、都市地域（住居・商業・工業・緑地）、管理地域（保管理・生産管理・計画管理）、農林地域、および自然環境保全地域の4つに分類されている。用途地区は、用途地域の制限を強化あるいは緩和して適用することで、用途地域の機能増進及び美観・景観・安全などを図るために指定される地域であり、12の用途地区（景観地区・美観地区・高度地区・防火地区・防災地区・保存地区・施設保護地区・集落地区・開発振興地区・特定用途制限地区・慰楽地区・リモデリング地区）からなっている。⁴⁾

参考文献

- 1) 巨済市 HP, <http://japanese.geoje.go.kr/>
- 2) 北島万次 (2012), 「秀吉の朝鮮侵略と民衆」, 岩波新書
- 3) 巨済市 (2008), 「2020年巨済都市基本計画」
- 4) 嶋田喜昭・李泰榮・三村泰広・呉允杓 (2009), 「韓国におけるグリーンベルト解除後の実態に関する考察 - 済州市を事例として - 」, 第20回日本都市計画学会中部支部研究発表会論文・報告集, pp.13-16
- 5) 芦田義則他 (2010), 「韓国のPPP調査報告」, 国土技術研究センター JICE REPORT vol.18, pp.60-70
- 6) 韓国統計庁 (2011), 「類型別住宅売買価格指数」
- 7) 巨済市 (2012), 「巨済統計年報」, <http://statistic.geoje.go.kr/>
- 8) 慶南発展研究院 (2011), 「巨加大橋の開通による地域経済の活性化方案」
- 9) 韓国公共自治研究院 (2010), 「巨加大橋完工に伴う地域開発計画の策定」