

동아시아 로컬리제이션 국제포럼 목포회의

東アジア・ローカリゼーション国際フォーラム 木浦会議

주제 | 지역특수성을 바탕으로 한 미래 발전 방향
題目：地域特殊性に基づく未来発展構想



일시 2018. 9. 10. 월 ▶ 10:00~18:00

장소 목포 신안비치호텔

주관 21세기서남권 미래연구회

주최 NPO법인 동아시아정경아카데미·
수림문화재단·공생복지재단

후원  목포시

제1부 개회식

사회자 : 오 병 인(공생복지재단 상임대표)

- 개회사 : 나가노 신이치로(NPO법인 동아시아정경아카데미 대표)
- 환영사 : 김 종 식(목포시장)
- 격려사 : 전 윤 철(前감사원장 前부총리 겸 재경부장관)
- 축 사 : 윤 병 태(전라남도 정무부지사)
황 주 흥(국회의원)
김 신 복(학교법인 가천학원 이사장, 前교육인적자원부 차관)
이 한 철(목포상공회의소 회장)
신 경 호(재단법인 수림문화재단 상임이사, 국사관대학 교수)

제2부 특별강연

- 「목포·서남권의 미래비전:100년 후 제안」 사회자 : 신 순호(목포대학교 명예교수)

라 종일 「목포의 21세기」

- 학력 : 서울대학교졸업, 영국케임브리지대학교 정치학박사
- 경력 : 前) 대통령비서실 국가안보보좌관·주일본대사관 대사, 우석대학교 총장
現) 가천대학교, 국방대학교 석좌교수

추 규호 「서남해안 개발의 길」

- 학력 : 성균관대학교 졸업, 미국 존스호프킨스대학교 국제대학원 석사
- 경력 : 前) 주일본대사관 공사·주영국대사관 대사
現) 한일미래포럼 대표·한국외교협회 부회장, 성균관대학교 국가전략대학원 초빙교수

김 충식 「목포를 동북아 관광 의료 '수산가공'의 메카로」

- 학력 : 고려대학교 졸업, 일본 게이오대학대학원 언론학박사
- 경력 : 前) 동아일보 논설위원·문화부장·사회부장·도쿄지사장, 방송통신위원회 부위원장
現) 가천대학교교수·가천대학교 대외부총장

김 정년 「전남 연안관광벨트의 친환경 경쟁력강화를 위한 제언」

- 학력 : 서울대학교 졸업, 일본 게이오대학 대학원 경영학박사
- 경력 : 前) 서울대학교 경영대학 교수, 동 경영대학 학장
現) 서울대학교 명예교수, 한국기업윤리경영연구원 이사장

第一部 開会式

司会: 吳 炳仁(共生福祉財団 共同代表)

- ● 開会の辞: 永野慎一郎(NPO法人 東アジア政経アカデミー代表)
- ● 歓迎の辞: 金 鍾 植(木浦市長)
- ● 激励の辞: 田 允 喆(元経済副総理兼財経部長官・元監査院長)
- ● 祝 辞: 尹ピョンテ(全羅南道政務副知事)
- 黄 柱 洪(国会議員)
- 金 信 福(学校法人嘉泉学園理事長・元教育部 次官)
- 李 翰 哲(木浦商工会議所会長)
- 申 景 浩(財団法人秀林文化財団常任理事・国士館大学教授)

第二部 特別講演

- ● 「木浦西南圏の未来ビジョン:100年後に対する提案」 司会: 申 順浩(木浦大学名誉教授)

羅 鍾一 「木浦の21世紀」

- ● 学歴: ソウル大学卒業、イギリスケンブリッジ大学政治学博士
- ● 経歴: (前)大統領秘書室国家安全保障補佐官、駐日本大使館大使、ウソク大学校総長
現)嘉泉大学、国防大学碩座教授

秋 圭昊 「西南海岸開発への道」

- ● 学歴: 成均館大学卒業、アメリカジョージタウンズホプキンス大学国際大学院修士
- ● 経歴: (前)駐日本大使館公使・駐英国大使館大使
現)韓日未来フォーラム代表、韓国外交協会副会長、成均館大学校招聘教授

金 忠植 「木浦を北東アジアの観光医療、「水産加工」のメッカへ」

- ● 学歴: 高麗大学卒業、慶應義塾大学大学院ジャーナリズム博士
- ● 経歴: (前)東亜日報論説委員・文化部長・社会部長・東京支社長、放送通信委員会副委員長
現)嘉泉大学 副総長

金 正年 「全南沿岸観光ベルトの環境にやさしい競争力強化のための提言」

- ● 学歴: ソウル大学卒業、慶應義塾大学大学院経営学博士
- ● 経歴: (前)ソウル大学経営学部教授 経営大学学長
現)ソウル大学 名誉教授, 韓国企業倫理経営研究院理事長

제3부 동아시아 로컬리제이션 국제포럼 목포회의

사회자 : 박 찬기(목포대학교교수)

타카야스 유이치(高安雄一) 「일본의 지방창생(地方創生)」

- 학력 : 히토쓰바시 대학 졸업, 규슈대학 경제학박사
- 경력 : 前) 재한일본대사관 일등서기관(경제기획청파견), 내각부국민생활 조사실장, 쓰쿠바대학 시스템정보공학연구과 준교수. 現) 다이토분카대학 경제학부 교수

우 지난(吳 寄南) 「장강델타경제 일체화의 현상과 미래전망」

- 경력 : 前) 일본종합연구기구 (NIRA) 객원연구원, 도쿄대학 객원연구원, 게이오 대학 방문교수 등
現) 상해국제문제연구원 자문위원회 부 주임·상해시 일본학회장·중화 일본학회 상무이사 등 활약.

나카자 하지메(名嘉座元一) 「오키나와 진흥개발계획의 성과와 과제」

- 학력 : 오사카시립대학 대학원 경제학연구과 석사
- 경력 : 現) 오키나와국제대학 교수, 오키나와경제환경연구소장, 오키나와경제학회 회장

박 성현(朴 成 賢) 「목포의 도시재생의 현재와 미래」

- 학력 : 와세다대학 대학원 사회과학연구과 박사
- 경력 : 前) 목포대학교 도서관문화연구원 연구교수, 서울시립대학교 도시과학연구원, 목포시 도시재생 코디네이터, 現) 전라남도의회사무처 정책담당관실 박사

第3部 東アジア・ローカリゼーション国際フォーラム

司会：朴 賛基(木浦大学教授)

高安雄一(TAKAYASU YOICHI)「日本の地方創生」

- 学歴：一橋大学卒業、九州大学経済学博士
- 経歴：前)在韓日本大使館一等書記官(経済企画庁派遣)、内閣府国民生活局調査室長、筑波大学システム情報工学研究科准教授歴任。
現)大東文化大学経済学部教授

呉 寄南(WU JINAN)「長江デルタ経済一体化の現状と未来展望」

- 経歴：前)日本総合研究開発機構(NIRA)客員研究員、東京大学教養学部客員研究員、慶応義塾大学大学院訪問教授
現)上海国際問題研究院諮問委員会副主任、上海市日本学会会長、中華日本学会常務理事、中国人民外交学会理事等活躍。

名嘉座元一(NAKAZA HAJIME)「沖縄振興開発計画の成果と課題」

- 学歴：大阪市立大学大学院経済学研究科前期博士課程修了
- 経歴：現)沖縄国際大学教授、同大学沖縄経済環境研究所所長、沖縄経済学会会長

朴 成賢(PARK SUNG-HYUN)「木浦の都市再生の現在と未来」

- 学歴：早稲田大学社会研究科博士
- 経歴：前)木浦大学島嶼文化研究院研究教授、ソウル市立大学都市科学研究院研究員、木浦市都市再生コーディネーター
現)全羅南道議会事務局政策担当官室研究員

제 4 부 전체토론(한국어 일본어 통역)

사회자 : 박 찬기(목포대학교 교수) · 나가노신이치로(다이토분카대 명예교수)

와타베시게루 (渡部 茂)

- 학력 : 와세다대학대학원 경제학연구과 석사, 박사과정 만기퇴학
- 경력 : 前) 다이토분카대학 교수, 동 대학 학무국장, 다이토분카대학 학장, 이타바시구산업활성화 추진회의 위원장, 일본사립대학협회 이사, 이타바시구시니어 활동센터구상책정협의회 위원장 등

오시로 타모쓰(大城 保)

- 학력 : 류큐대학 졸업, 히로시마대학 대학원 석사과정 수료
- 경력 : 前) 오키나와국제대학 교수, 오키나와국제대학 총장 겸 이사장
現) 오키나와국제대학 명예교수

누키 타카오(貫 隆夫)

- 학력 : 게이오대학대학원 상학연구과 석사, 박사과정 만기퇴학
- 경력 : 前) 무사시대학교수, 다이토분카대학교수, 일본공업경영연구학회 회장, 일본학술회의 회원, 일본경영관련학회협의회 위원장, 現) 무사시대학 명예교수

정 기영(丁 起榮)

- 학력 : GoldenGate University 경영학박사
- 경력 : 前) 행정안전부 혁신평가위원, Urban Management Institute 연구원
現) 세한대학교 교수, 교무처장, 공자아카데미 원장, 대통령직속지역발전위원회 평가위원

김 동규(金 東圭)

- 학력 : 고려대학교 대학원 석사, 일본 와세다대학 문학박사
- 경력 : 前) 고려대학교 인문대학 교수, 도서관장, 인문대학학장
現) 고려대학교 명예교수, 보물섬남해포럼 공동대표

第4部 全体討論

司会：朴 贊 基(木浦大学教授)・永野慎一郎(大東文化大学名誉教授)

渡部 茂(WATABE SHIGERU)

- 学歴：早稲田大学大学院経済学研究科博士課程単位取得満期退学。
- 経歴：大東文化大学教授、大東文化大学学務局長、大東文化大学学長、板橋区産業活性化推進会議委員長、日本私立大学協会理事、板橋区「シニア活動センター」構想策定協議会委員長等歴任。

大城 保(OSHIRO TAMOTSU)

- 学歴：琉球大学卒業、広島大学大学院修士課程修了理事長兼学長
- 経歴：沖縄国際大学教授、沖縄国際大学学長兼理事長、沖縄経済学会会長(現)沖縄国際大学名誉教授

貫 隆夫(NUKI TAKAO)

- 学歴：慶応義塾大学大学院商学研究科博士課程単位取得満期退学。
- 経歴：武蔵大学教授、大東文化大学教授、日本工業経営研究学会会長、議員、経営関連学会協議会理事長等歴任。(現)武蔵大学名誉教授

丁 起栄(JUNG KI-YOUNG)

- 学歴：米GoldenGate University経営学博士
- 経歴：前)行政安全部革新評価委員(現)世翰大学教授、同大学教務処長・孔子アカデミー院長、大統領直屬地域発展委員会委員

金 東圭(KIM TONG-KYU)

- 学歴：高麗大学大学院修士、早稲田大学文学博士
- 経歴：高麗大学人文大学教授、図書館長、人文大学学長等歴任。(現)高麗大学名誉教授、ボムルスム(宝物島)南海フォーラム共同代表

개 회 사

나가노 신이치로 (동아시아정경아카데미 대표)

여러분 안녕하십니까? 제가 자라난 고향 목포에서 동아시아 로칼리제이션 국제포럼을 개최하게 된 것을 매우 영광으로 생각합니다. 오늘 이 자리에는 상해 도교 오키나와 그리고 서울 목포에서 대표적인 학자들이 모였습니다. 오늘의 포럼 주제는 목포와 서남권지역의 특수성을 살리면서 미래에 대한 구상을 하지는 취지입니다. 이 취지에 찬동하고 바쁘신 중에도 참석해주신 여러 선생님들께 감사의 말씀을 드립니다.

이번 행사를 추진하는 데는 많은 분들의 협조가 있었습니다. 재정적으로 지원해주신 수립문화재단, 공동주최로 협력해주신 공생복지재단, 그리고 목포시의 협조가 있었기 때문에 가능했습니다. 또한 목포지역의 미래를 걱정하는 애향심으로 도와준 친구들에게 감사 말씀드립니다.

지금 세계정세는 급변하고 있습니다. 제4차 산업혁명시대에 돌입했습니다. 21세기는 동북아시아대가 될 것으로 예상됩니다. 동북아시아 즉 한국 일본 중국 대만 홍콩을 합하면 세계인구의 21%, 명목GDP 24%, 무역량 23%를 차지하고 있습니다. 경제규모로 보아서는 충분한 경제력을 갖추고 있습니다. 그러나 미국을 대신해서 세계의 정치 경제를 이끌어 갈만한 리더십이 준비되어 있지 않습니다. 북한문제도 걸려있습니다. 이런 문제들 지혜롭게 해결하면서 후세들에게 좋은 유산을 남기도록 기틀을 마련해주는 것이 우리 세대의 역할이라고 생각합니다.

동북아시아대를 열어나가는 방안은 동북아시아 지역간의 교류와 협력을 통해서 상호부조의 길을 모색하는 것이라고 생각합니다. 멀지 않아 해양시대가 도래할 것입니다. 동북아시아 남부지방은 개발의 여지가 많이 남아 있습니다. 개발에 대한 발상도 종래의 방식을 바꾸어야 한다고 생각합니다. 풍부한 천연자원을 활용하면서 새로운 시대를 이끌 수 있는 또는 시대를 선점하는 내용을 담은 구상이 필요합니다. 그러기 위해서는 지역간의 연계도 필요합니다.

백여년전에는 목포가 동북아시아 지역의 중심이었습니다. 일본의 도쿄 오사가 후쿠오카 등 주요도시에서 중국의 상해 등 서해안을 왕래하는 선박들이 목포항을 중계항으로 이용했습니다. 한반도의 국도 제1호가 목포에서 신의주까지였고, 국도 제2호가 목포에서 부산까지였다는 역사적인 사실이 입증하고 있습니다. 제2차 대전이후 동서냉전이 시작되면서 상황이 바뀌었습니다. 그러나 또다시 기회가 오고 있습니다. 남북화해로 인한 한반도의 평화가 정착되면 무안국제공항의 역할이 더욱 커질 것입니다.

무안공항이 활성화 되면 한 시간 내지 두 시간 거리에 동북아 남부지방의 주요 도시들이 있습니다. 무안공항이 그 한복판에 있습니다. 동북아시아대의 중요한 역할을 맡게 되는 한 축이 될 것입니다. 지리적으로도 가까운 무안공항을 이용해서 찾아올 수 있는 매력있는 관광 상품을 발굴하는 것이 급선무인 것 같습니다. 서남권에는 아직 알려지지 않는 역사적인 유산이 산재해 있습니다. 그리고 역사적인 인물들이 많이 배출되었습니다.

특별강연에서 국제적인 경험이 풍부한 석학들이 목포 서남권의 미래비전에 대해서 제안하실 것입니다. 또한 오후에는 도교 상해 오키나와 목포의 학자들이 각 지역의 상황과 과제에 대해서 발표할 것입니다. 많은 참고가 될 것입니다.

오늘 이 국제포럼이 동북아시아대의 새로운 막을 열어가는 계기가 되고 기폭제가 되기를 기대하면서 개최사를 마치겠습니다. 감사합니다.

開会の挨拶

永野 慎一郎 (東アジア政経アカデミー代表)

お早うございます。私の生まれ故郷である木浦で東アジア・ローカリゼーション国際フォーラムを開催することになり、大変光栄に存じます。本日、上海、東京、沖縄、ソウル、木浦等から著名な学者が集まってくれました。本日の国際フォーラムの主題は地域の特殊性に基づく未来発展構想であります。加えて、木浦及び西南圏の特殊性を活用しながら、未来について考えてみようという趣旨であります。その趣旨に賛同し、ご多忙中にも拘わらず、参席して下さった皆様に心から感謝申し上げます。

この行事を推進するに当って、多くの方々からのご協力がありました。(財)秀林文化財団、共生福祉財団、そして木浦市の協力があったことを申し上げます。また、木浦地域の未来について関心を持つ多くの友人たちの協力がありました。

現在、世界情勢は急変しています。第4次産業革命に突入しています。21世紀は北東アジア時代と言われてます。北東アジア地域、すなわち、日本、韓国、中国に台湾、香港を合わせると、世界人口の21%、名目GDPの24%、貿易量の23%を占めています。巨大経済規模です。しかし、米国に代わる世界の政治、経済を主導できるリーダーシップは準備されていないのが現状です。目前の国益をめぐる国家間の衝突が絶えず、北朝鮮問題もあります。将来を見据えて、このような問題に知恵を出し合って解決に努め、負の遺産ではなく、ビジョンのある遺産を後世に遺すための土台を作ることが我々の世代の役割であると考えます。

北東アジア時代を切り拓いていくためには、地域間の交流および協力を通じて相互扶助の途を模索することです。近い将来海洋時代が到来すると思います。北東アジアの南部地方は開発の余地が沢山残っています。これからは開発に関する発想も変える必要があります。豊富な天然資源を有効活用し、新時代の主軸になるような突飛的な新産業を開発する挑戦が必要です。そのためには、地域間の連携が必要となります。

100余年前は、木浦が北東アジア地域の中心でありました。東京、大阪、福岡等から上海など西海岸を往来する船舶は木浦港を中継地・寄港地として利用していました。韓半島の国道第1号が木浦-新義州間、第2号が木浦-釜山間であることが立証しています。戦後東西冷戦が始まり、状況が変わりました。しかし、再び機会が到来しようとしています。南北和解による韓半島の平和が定着すれば、務安国際空港の役割は大きくなります。

務安空港の位置は、1乃至2時間距離の北東アジア地域の主要都市があります。務安空港が真ん中にあります。北東アジア時代の重要な役割を担う一つの軸になります。地理的に近い務安空港を利用して訪れる魅力ある観光アイテムを発掘することです。西南圏にはまだ知られていない歴史的な遺産が散在しています。そして、歴史的な人物が数多く輩出します。優れた文化遺産があります。活用すべきです。

特別講演においては、国際的な経験豊かな講師たちが西南圏の未来ビジョンに関して提案します。午後には、東京、上海、沖縄、木浦の学者たちが各地域の現状および課題に関して報告します。参考になると思います。

本日の国際フォーラムが北東アジア時代の新しい幕を開く契機となり、起爆剤になることを期待しながら、開会の挨拶とさせていただきます。有難うございました。

축 사

황 주 홍 (농림축산식품해양수산위원회 위원장)

안녕하십니까. 국회의원 황주홍입니다.

동아시아 로컬리제이션 국제포럼 목포회의의 개최를 축하드립니다. 성공적인 회의를 개최하기 위해 노고를 아끼지 않아주신 21세기서남권 미래연구회, 동아시아 로컬리제이션 국제포럼 목포회의 실행위원회의 관계자분들께 감사와 축하의 말씀을 드립니다. 또한 자리를 빛내주신 김종식 목포시장님, 김영록 전남도지사님, 박지원 의원님께도 감사드립니다.

지금 우리 서남권은 중대 기로에 서 있습니다. 지긋지긋한 호남 홀대론에서 벗어나, 서남권의 새로운 미래를 준비해야 하는 시기입니다. 시대의 흐름에 부합하여 새로운 성장 동력을 발견하고, 스스로 발전해나갈 수 있는 서남권이 되어야 합니다.

천혜의 자연 환경은 서남권이 가지고 있는 가장 근본적이고, 중요한 성장 기반입니다. 수산식품·신재생에너지·해양관광산업의 육성을 통해서 서남권만이 가지고 있는 비교 우위를 극대화해야 합니다. 서남해안의 아름다움을 널리 알려서, 전남 연안관광벨트가 가진 친환경적 경쟁력을 강화해야 합니다. 그리하여 목포와 서남권이 호남을 넘어서 한반도의 성장을 이끌어나갈 수 있어야 합니다.

서남권의 성장은 한반도 평화의 시대에서 더욱 중요한 역할을 맡게 될 것입니다. 한반도를 벗어나서 전 세계로 시야를 돌려보면, 서남권은 대륙과 해양을 이어주는 요충지가 될 수 있습니다. 한·중·일을 이어주는 길목으로, 더 나아가서 무궁무진한 성장 가능성을 보여주고 있는 동남아시아와 연결할 수 있는 동북아시아의 중심이 될 것입니다.

지역 특수성을 바탕으로 한 미래발전방향을 주제로 한 이번 포럼에서, 목포 서남권의 미래비전에 대한 특별강연이 이루어지는 것은 더 큰 의미를 가지고 있다고 생각합니다. 서남권이 동북아를 연결해주는 거점 지역으로 성장하게 되어 동아시아 로컬리제이션의 전진기지가 될 수 있을 것입니다.

다시 한 번 국내외의 저명한 학자분들이 이번 포럼을 빛내주시는 데에 감사의 말씀을 드립니다. 여러분의 강연과 토론을 통해서 서남권과 동아시아의 미래를 다같이 고민하고, 발전의 토대를 마련할 수 있는 생산적인 자리가 될 수 있으리라 믿어 의심치 않습니다.

여러분의 건승을 기원하며, 앞날에 항상 행복이 가득하시길 바랍니다.

감사합니다.

祝 辞

黄 柱 洪 (国会議員)

お早うございます。国会議員の黄柱洪と申します。

東アジア・ローカリゼーション国際フォーラム木浦会議の開催を祝賀します。成功的な会議開催のためにご苦勞をしておられる21世紀西南圏未来研究会、東アジア・ローカリゼーション国際フォーラム木浦会議実行委員会関係者に感謝と共にお祝い申し上げます。また、ご参席の皆様にご感謝いたします。

現在、わが西南圏は重大な岐路に立っています。湖南に対する差別を克服し、西南圏の新しい未来を準備すべき時期になりました。時代の流れに適応できる新しい成長動力を発見し、みずから発展していく西南圏にならないといけません。

天恵の自然環境は西南圏が持っている最も根本であり、重要な成長基盤です。水産食品・再生エネルギー・海洋観光産業の育成を通じて西南圏だけが持つ比較優位を極大化しなければなりません。西南海岸の美しさを広く知らせ、全南沿岸観光ベルトが持つ環境に優しい競争力を強化しなければなりません。そして木浦と西南圏が湖南を越えて韓半島の成長を牽引することです。

西南圏の成長は韓半島平和の時代になれば一層重要な役割を担うこととなります。韓半島を飛び越えて世界に視野を広げて見れば、西南圏は大陸と海洋をつなぐ要衝地となります。韓・日・中を結ぶ重要拠点であり、さらには無尽蔵な成長の可能性を秘めている東南アジアと連結する北東アジアの中心となります。

地域の特殊性に基づく未来発展方向をテーマとする今回のフォーラムにおいて木浦・西南圏の未来ビジョンに対する特別講演がなされることは大きな意味を持つものと考えます。西南圏が北東アジアを結ぶ拠点地域として成長し、東アジア・ローカリゼーションの前進基地になると思います。

もう一度、国内外の著名な学者たちが今回のフォーラムを輝くものとしたことに感謝申し上げます。皆様のご講演と討論を通じて西南圏および東アジアの未来を共に悩み、発展の土台を築くことのできる生産的な場となることを期待いたします。

皆様のご健勝を祈願し、将来にわたって幸福であることを望んでおります。有難うございます。

축 사

이 한 철 (목포상공회의소 회장)

청명하고 높은 가을하늘이 폭염을 자랑하듯 힘들게 했던 지난 여름을 잊게 만들어 한결 풍요롭고 여유 있는 마음을 갖게 해 주는 것 같습니다.

오늘 21세기 서남권미래연구회가 주관하고 동아시아 정경 아카데미와 수림 문화재단 그리고 공생복지재단이 공동으로 주최하는 서남권의 미래발전 방향을 주제로 한 국제포럼이 우리 목포지역에서 성대하게 열리게 된 것을 진심으로 축하드립니다.

그리고 윤병태 전라남도 정무부지사님과 김종식 목포시장님, 전윤철 前 감사원장님, 나가노 신이치로 동아시아 정경 아카데미 대표님을 비롯해 함께하신 포럼 관계자분들과 참석하신 내빈 여러분! 반갑습니다.

현재 우리지역은 고용과 산업위기라는 최악의 경제위기에 직면해 있습니다. 장기적인 불황과 경기침체로 인해 지역경제는 물론 산업전반에 걸쳐 매우 어려운 난관을 맞고 있음을 모두 공감하실 줄로 압니다.

이처럼 어려운 시기에 관광산업 활성화를 비롯해, 공항·항만·철도를 통한 물적 교류확대와 함께 지역 자생력을 갖추기 위한 대안을 마련하고 처해있는 있는 위기를 극복하기 위한 돌파구를 찾기 위한 방안으로 금번 국제포럼이 개최되는 시기와 의미는 어느 때보다 크다 할 수 있겠습니다.

최근 우리지역 경제와 산업의 근간이었던 조선산업이 다시금 활력을 찾아가고 있고 한편으로는 다양한 산업수요가 증가함에 따라 목포상공 회의소에서는 침체된 지역경제를 살리고 기업경영에 활력을 불어넣기 위해 산업전반에 걸림돌이 되는 많은 규제들을 해소하기 위해 다양한 노력을 하고 있습니다.

“위기는 곧 기회다.”라는 말이 있지만 그 위기에 현명하게 대처하지 않는 기회는 결코 오지 않는다고 생각합니다.

아무쪼록 오늘 포럼을 통해 각계각층의 다양한 의견들을 반영하여 당면해 있는 위기에 현명하게 대처하고 우리 서남권이 지속적으로 발전하는 계기가 되었으면 합니다.

이 자리가 여러분들에게 소중한 시간이 되길 바라며, 자리를 함께 하신 모든 분들의 앞날에 항상 건강과 행운이 함께 하시길 기원합니다.

감사합니다.

祝 辞

李ハン Chol (木浦商工会議所会長)

青色の秋空が、猛暑を振るっていた今年の夏をいつの間にか忘れたように豊穡な気持ちを持たせるようです。

本日、21世紀西南圏未来研究会が主管し、東アジア政経アカデミー、秀林文化財団、共生福祉財団が共同主催する西南圏の未来ビジョン発展方向を主題とする国際フォーラムがわが木浦地域で盛大に開催されることを心からお祝いいたします。

そして、尹ビョンテ全羅南道政務副知事、金鍾植木浦市長、田允喆元副総理、永野慎一郎東アジア政経アカデミー代表はじめ、フォーラム関係者の皆様、

本席にご参席の皆様にお会いできたことを嬉しく思います。

現在、我々の地域は雇用および産業危機という最悪の経済危機に直面しています。長期にわたる不況と経済の沈滞による地域経済はもちろんのことですが、産業全般にわたって大変な難局に処していることに皆様も共感するであろうと思います。

このような困難な時期に観光産業の活性化をはじめ、空港、港湾、鉄道を利用しての物的交流拡大と共に、地域の自生力を育成する対案を考え、現在の危機を克服するための突破口を探るための今回の国際フォーラムが開催される時期と意味は極めて大きいものと考えます。

最近、我々の地域経済および産業の根幹であった、造船産業が再び活力を取戻し始め、一方では、多様な産業需要が増加することによって木浦商工会議所では沈滞した地域経済を生き返らせ、企業経営に活力を入れるために産業全般に取って阻害要因である多くの規制を解消するための多様な努力をしています。

“危機こそチャンス”という言葉がありますが、その危機に懸命に対処しなければ、チャンスは決して来ないと考えます。

本日のフォーラムを通じて各界各層の多様な意見を反映して直面している危機に懸命に対処し、西南圏が持続的に発展する契機になることを希望します。

本日のフォーラムが皆様に貴重な時間となることを期待すると共に、ご参席の皆様のご健勝とご多幸を祈願します。有難うございました。

축 사

신 경 호 ((재)수림문화재단 상임이사)

이번 동아시아 로칼리제이션 국제포럼 목포회의가 유서 깊은 전라남도 목포에서 성대히 거행됨을 진심으로 축하드립니다.

지금까지 동아시아 지역의 연구자 네트워크와 공통 과제에 대한 연구 및 정보 교환, 또한 그 지역의 가장 중요하고 주목할만한 테마를 선정, 깊은 연구와 토론을 거듭해 왔으며 아울러 해당 지역의 상호 협력과 공동 발전을 추진하기 위한 적극적인 역할을 해 오신 것에 대해 깊이 감사드립니다. 이번 포럼도 지역 특수성을 바탕으로 한 미래발전 방향에 대한 주제로, 국내외 저명하신 학자 및 관계자들이 참가하여 주신 데에 큰 의의가 있습니다.

국제화에 따라 사회는 예상치 못한 속도로 변화하고 모든 분야에서 국경을 쉽게 넘나들고 있습니다. 세계는 좁아지고 다양한 분야에서 교류가 이루어져 다양한 형태로 서로 간에 영향을 미치고 있습니다. 그러나 그 과정에서 대도시 집중과 중앙집권적 등의 부작용이 발생하고 있는 것도 사실입니다. 이러한 과정에 있어 한·중·일 동아시아 지역, 특히 각국의 지역 간 균형발전은 새로운 틀에서의 협력 요구가 더 거세질 것입니다.

이번 동아시아 로칼리제이션 국제포럼 목포회의의 가장 중요한 메커니즘은 서로의 의견 차이를 극복하여 관용과 공감으로 지방 발전에 맞는 내용을 추구해 나갈 것으로 믿고 있습니다. 더욱이 올해는 전라도가 정도 1000년을 맞이하는 해라고 들었습니다. 국제포럼 주제와도 절맞은 과거 해양세력이 대륙세력과 만나는 중요한 지역으로, 한국 중앙정부와 지방정부 간의 역할만이 아니라 동아시아, 한·중·일을 잇는 중요한 가교 역할과 사명은 1500여 년 전부터 지금까지 이어져 오고 있으며 앞으로는 세계 인류발전에도 중요한 역할을 할 수 있는 곳입니다. 또한 올해는 이곳 출신이신 고 김대중 대통령과 고 오부치 케이조 일본 총리가 맺은 한일 파트너십 20주년이 되는 기념적인 해이기도 합니다.

그동안 동아시아 로칼리제이션 국제포럼은 많은 성과를 거두어 왔습니다. 국제포럼을 주재하고 계시는 동아시아 정경아카데미의 나가노 신이치로 대표님과 관계자 여러분의 깊은 이해와 지원에 깊이 감사드립니다.

오늘의 뜻 깊은 국제포럼에서 축사를 드릴 수 있는 것을 매우 영광스럽게 생각합니다. 아무쪼록 앞으로도 동아시아 로칼리제이션 국제포럼이 중요한 테마에 적극적으로 도전하며, 한층 더 발전되기를 기대합니다.

祝 辞

申 景浩 ((財)秀林文化財団常任理事・国士館大学教授)

今回の東アジア・ローカリゼーション国際フォーラム木浦会議が由緒ある全羅南道木浦で盛大に開催されることを心よりお祝い申し上げます。

これまで東アジア地域の研究者ネットワークと共通課題に対する研究及び情報交換、またその地域の最も重要で注目すべきテーマを選定し、研究と討論を重ねてきており、併せて当該地域の相互協力と共同发展を推進するために積極的な役割を担ってこられたことに対して厚く御礼申し上げます。今回の国際フォーラムも地域の特殊性を基にした未来発展の方向に関するテーマで、国内外の著名な学者や関係者が参加して下さったことに大きな意義があると思います。

国際化に伴って、社会は予期せぬ速度で変化し、あらゆる分野において国境を越え行き来しております。世界は狭くなって、多様な分野で交流が行われ様々な形で互いに影響を及ぼしています。しかし、その過程において大都市集中と中央集権などの副作用が発生しているのも事実です。このような過程において、韓・中・日の東アジア地域、特に各国の地域間における均衡発展は新たな枠組みでの協力の要求がより高まっております。

今回の東アジア・ローカリゼーション国際フォーラム木浦会議の最も重要なメカニズムはお互いの意見の違いを克服し、寛容と共感で地方の発展に必要な内容を追求していくものと信じております。しかも、今年は今全羅道(チョンラド)が、定都(遷都)1000年を迎える年だと聞きました。国際フォーラムのテーマともふさわしい過去において海洋勢力が大陸勢力と会う重要な地域として、韓国の中央政府と地方政府の間における役割だけでなく、東アジアにおける韓・中・日をつなぐ重要な架け橋の役割と使命は1500年余りの前から今日まで続いてきており、今後は世界人類の発展のためにも重要な役割が遂行できる場所だと思われま。また、今年はこちらの出身である故金大中大統領と故小淵恵三日本首相が結んだ日韓パートナーシップ20周年になる記念すべき年でもあります。

これまで東アジア・ローカリゼーション国際フォーラムは多くの成果を収めてきました。国際フォーラムを主宰している東アジア政経アカデミーの永野慎一郎代表と関係者の皆様の深い理解と支援に深く感謝の意を表します。永野代表は、1983年、私が日本へ留学しに時、当時、大東文化大学教授として在職しておられました。今日まで私の恩師として多くのご指導を受けてきました。

本日の意義ある国際フォーラムにおいて祝辞を申し上げますことは誠に光栄です。これからも東アジア・ローカリゼーション国際フォーラムが重要なテーマに積極的に挑戦し、さらなる発展を期待いたします。

동아시아 로칼리제이션 국제포럼 목포회의



제2부 특별강연 목포·서남권의 미래비전

第二部 特別講演 木浦·西南圏の未来ビジョン

- 강연1 「목포의 21세기」 라종일
「木浦の21世紀」 羅鍾一

- 강연2 「서남해안 개발의 길」 추규호
「西南海岸開発への道」 秋圭昊

- 강연3 「목포를 동북아 관광의료 ‘수산가공’ 의 메카로」 김충식
「木浦を北東アジアの観光医療、「水産加工」のメッカへ」 金忠植

- 강연4 「전남 연안관광벨트의 친환경적 경쟁력 강화를 위한 제언」 김정년
「全南沿岸観光ベルトの環境にやさしい競争力強化のための提言」 金正年



목포의 21세기

라종일(가천대학교, 국방대학교 석좌 교수)

목포에서 개최되는 동아시아 국제포럼에 초청해 주신 주최 측에 감사의 뜻을 전하러 합니다. 저는 목포와 많은 인연이 있었습니다. 어린 시절을 한동안 함평에서 지냈는데 그 때의 어린 기억으로도 목포는 마치 온갖 것을 갖춘 큰 도시의 대명사 같았다고 기억 합니다. 그러나 해방과 6.25 동란을 지나 빠른 경제 성장과 민주화의 시기를 지내면서 목포가 근대화와 성장에 뒤쳐져 버린 고장으로 느꼈습니다. 목포와의 또 다른 인연은 신안 출신 국회의원이던 친구 한화갑 의원의 후원회장을 한 일이 있었습니다.

그 외에도 김대중 대통령이 정계를 일시 은퇴하여 국제적인 시민활동을 할 때에 그 분을 도와 운영하시던 아시아 태평양 평화 재단의 이사로 있었던 일이 있었습니다. 그리고 그분이 정계에 복귀하면서 창당한 새 정치 국민회의에서 뜻하지 않게 그 분의 외교 안보 담당 특별 보좌관을 맡아 봉직한 일도 있었습니다. 물론 그분의 본래 출생지는 목포가 아니라 신안이었지만 우리는 모두 그분의 지역적 연고지를 본래의 고향인 신안보다 목포로 생각하였었습니다. 지금도 기억이 나는 것은 새정치 국민회의에 공식적인 노래로 당가가 있었지만, 어떤 모임에서이건 끝 머리는 “목포의 눈물”로 마감하곤 한 것입니다. 비감한 정취를 담은 이 노래가 그 당시 역경과 차별을 견디어 내던 우리의 정서에 잘 맞았던지 노래는 1절 2절에 이어 계속이 되는 경우도 있었고 노래 끝에는 눈물이 어린 얼굴에 거꾸로 웃음이 번지기도 하였었습니다. 모두 후련함 마음을 드리우고 역경 속에서도 앞날에 희망을 잃지 않았던 것입니다.

어려운 환경에서도 앞날의 밝은 측면을 보면서 희망하고 심사 숙고하고 기획하고 추진하는 것은 누구에게나 언제 어디에서나 좋은 일이라고 생각합니다. 앞에서 목포가 시대의 흐름에 뒤떨어진 도시 같은 인상을 준다는 말을 했지만 현실을 잘 살펴보면 그렇지 않은 것을 금세 알 수 있습니다. 이것은 특히 우리의 시야를 남한에 국한하지 않고 한반도 전역으로 확장해서 보면 특히 그렇습니다. 목포는 부산과 원산과 함께 한반도의 3대 항구 중의 하나입니다. 그 뿐 아니라 6대 도시 중의 하나입니다. 말하자면 어떻게 보더라도 목포를 제외하고는 한반도의 현재와 미래를 이야기할 수가 없다는 것입니다.

한반도의 경제 지도를 일별해 보면 크게 세 가지의 경제권을 볼 수가 있습니다:

첫째는 남부 경제권으로 목포와 부산을 잇는 남부 지역인데 이 지역 내에 천만의

인구가 살고 있습니다. 둘째로는, 중부 경제권인데 말할 것도 없이 우리가 흔히 수도권이라고 부르는 지역입니다. 끝으로 북부 경제권인데 한반도의 가로 최단 선을 잇는 평양-원산벨트입니다.

이 세 경제권 중에 두 번째 중부 경제권은 지나치게 개발이 되어 인구는 물론 자원 교통 시설, 정보 재화 교육 문화 시설 등까지 모든 것이 집중되어 있습니다. 이것은 인구의 과밀로 인한 여러 가지 폐해 이외에도 휴전선과 너무 가까운 탓에 안보의 문제까지도 됩니다. 정부도 오랜 기간 이 집중을 완화하고 분산시키려 노력을 해왔지만 아시는 바와 같이 큰 성과를 거두지 못하고 있습니다. 저의 생각으로는 수도권의 집중을 억지로 분산시키려 하지 말고 저개발 경제권의 개발을 특히 새로운 방식으로 촉진하는 것이 더 좋은 방안이 아닌가 합니다.

남한의 맥락에서만 보면 우선 천만 인구가 살고 있는 남부 경제권입니다. 이 지역은 그 사이 많은 노력에도 불구하고 아직 교통 시설이 저 투자 혹은 부적절한 상태입니다. 특히 목포와 부산을 고속 전철로 연결하는 것이 매우 가치 있는 인프라투자가 될 것입니다. 그 위에 이 지역을 새로운 산업, 흔히 4차 산업 혹은 스마트 시티(smart city)라고 불리는 고부가 가치의 청정 산업을 집중해서 육성해야 합니다. 그래서 동부의 중화학 공업과는 달리 생태계에 파괴가 없고 반면에 고부가가치가 있는 산업을 생각해 보아야 합니다. 그 중에 하나가 관광과 문화 산업일 것입니다.

목포 부근 신안군에만 일천 사(1004)개의 섬이 있어서 “천사 섬이라는” 말이 있다고 합니다. 그 중 적어도 30여 개의 섬이 사람이 실제로 거주하는 곳이라고 합니다. 제가 희랍에서 교환 교수로 있던 일이 있는데 그 때에 희랍의 많은 섬들이 귀중한 관광 자원으로 역할을 하는 것을 경험하였습니다. 아름답기로 한다면 신안 앞바다의 섬들도 그리스의 경관에 뒤지지 않습니다. 그러나 관광에 중요한 것은 자연의 경관보다 문화입니다. 말하자면 이야기들입니다. 관광객들이 관광의 명승지를 찾는 것은 단지 경치 때문만이 아닙니다. 현지에 얽혀 있는 사연들이 사람들을 이끄는 것입니다. 쉽게 세익스피어의 희곡으로 스트라트포드(Stratford)를 찾고 인어 공주의 동화 때문에 코펜하겐을 찾는 것과 같습니다. 희랍의 경우도 마찬가지입니다. 관광은 문화 산업입니다. 사람들의 관심을 끄는 이런 이야기들이 원래부터 있었던 것이 아닙니다. 원래 있었던 것은 전래의 전설이나 민화 같은 것들이었습니다. 이런 소재들을 기초로 세상 사람들의 심금을 울리는 창작들이 이루어진 것입니다. 목포나 그 인근 지역은 많은 전설과 설화 그리고 역사적인 사적들이 있습니다. 이를 바탕으로 세계인의 정열과 공감을 자아낼 수 있는 왕성한 창작들이 이루어지기를 기대합니다. 관광 자원뿐만 아니라 일반인의 일상 생활의 편의를 위해서 도서들을 교량으로 연결하는 것은 찬반이 있을 수 있습니다. 이것은 여러 가지로

상대적인 이점과 불리를 심사 숙고하면서 실행에 옮겨야 하리라고 믿습니다. 목포에는 또 세계의 이목을 끌만한 기획이 있습니다. 목포와 제주를 해저 터널로 연결하여 고속 전철화 하면 세계에서 가장 긴 해저 전철이 되어 세계적인 각광을 받게 될 것입니다. 대략 72km이어서 조금 길지만 현대 공학과 기술로는 그렇게 큰 문제도 아닙니다. 그리고 물론 중간에 추자도를 경유한다면 공사뿐만 아니라 교통의 편의를 위해서도 큰 보탬이 될 것입니다.

끝으로 북부 경제권과의 연결에 대해서 말씀 드리겠습니다. 이것은 단지 남한과 북한의 연결 문제만이 아니고 동북아시아의 시각으로 조망해 볼 필요가 있습니다. 북부 경제권은 현재로는 가장 낙후한 곳이지만 만약 정치적인 제약들이 해소가 되고 적절한 개발의 조치들이 이루어진다면 다른 경제권 못지 않은 유망한 장래가 기다리고 있을 것이라 믿습니다. 목포는 동북아시아에서 비행기로 2시간 거리 이내에 500만 인구가 살고 있습니다. 또한 한국에서는 상해와 가장 가까운 거리에 있는 항구입니다. 부산이 세계적인 항구로 발전하게 된 것에는 미국과의 연결이 중요하게 된, 지정학적인 혹은 지경학적인 요인이 있습니다. 이제 중국의 부상과 함께 목포의 중요성이 부각될 것입니다. 문제는 단지 주어진 여건에만 희망을 걸지 않고 우리가 모두 창의적이고 적극적인 사고와 기획으로 미래에 대비하는 것이 중요하지 않겠습니까? 맹자의 한 구절을 인용하는 것으로 장황한 말씀을 가름하려 합니다. “천시가 지리만 같지 못하고 지리 또한 인화만 같지 못하다 (天時 不如 地理 地理 不如 人和).”

木浦の21世紀

羅鍾一(嘉泉大学、国防大学 碩座教授)

木浦で開催される東アジア国際フォーラムにお招きいただきまして、主催者側に心から感謝申し上げます。私は木浦と多くの縁がありました。子供の頃、しばらく咸平で過ごしましたが、その時の幼い記憶でも木浦はあらゆるものを備えた大きな都市の代名詞のようだったと覚えています。しかし、解放と韓国戦争を経て、急速な経済成長と民主化の時期を過ごしながら、木浦が近代化と経済成長に遅れてしまった地域として感じられました。木浦とのもう一つの縁は、新安出身の国会議員で、親友である韓和甲議員の後援会長を務めたことであります。

そのほかにも、金大中大統領が政界を一時引退して、国際的な市民活動をする際、金大中先生を手伝ってアジア太平洋平和財団の理事であったことがありました。そして、先生が政界に復帰し、新党・新政治国民会議を創った時、外交安保担当特別補佐官を務めて奉職したことがありました。もちろん、金大中先生の本来の出生地は木浦ではなく、新安でありましたが、我々は先生の地域的な本拠地を、本来の故郷である新安より木浦と思っていました。今も思いつくのは新政治国民会議の公式的な歌である党歌がありましたが、どのような会合でも、最後は「木浦の涙」で終わりました。悲しい趣を籠もったこの歌が、その当時、逆境や差別に耐えていた我々の感情によく合ったのか、歌は1節、2節に続いて、繰り返し歌ったりしていました。歌の最後には、涙がにじんだ顔が、逆に笑顔になったりもしました。我々みんなは心がすっきりして、逆境の中でも未来への希望を失われなかったものです。

厳しい環境の中でも、将来の明るい側面を見ながら、希望して熟考して企画し推進することは誰にでもいつでもどこでも良いことであると思います。前述で、木浦は時代の流れに遅れた都市のような印象を与えるという話をしましたが、現実をよく見ると、そうでないことがすぐ分かります。これは、特に私たちの視野を韓国に限らず、韓半島全域に拡大してみると、特にそうです。木浦は釜山と元山とともに、韓半島の3大港のうちの一つです。それだけでなく、6大都市の一つです。いわば、どのように見ても、木浦を除いては、韓半島の現在と未来を話すことができないということなのです。

韓半島の経済地図を一見すると、大きく三つの経済圏を見ることができます：

第一は、南部経済圏で、木浦と釜山をつなぐ南部地域で、この地域内に千万の人口が住んでいます。第二は、中部経済圏で、言うまでもなく我々がよく首都圏と呼ばれる地域です。最後に、北部

経済圏で韓半島の横最短線をつなぐ平壤一元山ベルトです。

この三経済圏の中で、二番目の部経済圏は、過度に開発され、人口はもちろん、資源・交通施設、情報・財貨・教育・文化施設などまであらゆるものが集中されています。これは、人口の過密による様々な弊害の以外にも、休戦ラインと近すぎるせいで安保の問題にもなります。政府も長い期間にかけて、この集中を緩和し、分散させようと努力をしてきましたが、ご存知のように、大きな成果を収めておりません。私の考えでは、首都圏の集中を無理に分散させようとせず、低開発経済圏の開発を、特に新しい方式で促進することが、より良い方法ではないかと思います。

韓国の脈絡で考えると、まず千万の人口が住んでいる南部経済圏です。この地域は、その間多くの努力にもかかわらず、まだ交通施設が低投資、あるいは不適切な状態です。特に、木浦と釜山を高速電車で連結することは、非常に価値のあるインフラ投資になります。その上、この地域を新たな産業、よく4次産業、あるいはスマートシティ（smartcity）と呼ばれる高付加価値の清浄産業を集中して育成しなければなりません。それで、東部の重化学工業とは異なって、生態系の破壊がなく、一方、高付加価値のある産業を考えなければなりません。その中の一つが、観光と文化産業であります。

木浦付近新安郡だけに千四（1004）の島があって「天使の島という」言葉があります。そのうち、少なくとも30余りの島が人が実際に人が居住する所です。私がギリシャで交換教授として努めたことがあります。その際にギリシャの多くの島々が貴重な観光資源としての役割をすることを経験しました。美しいといえば、新案沖の島々も、ギリシャの景観に負けません。しかし、観光に重要なのは、自然の景色よりも文化です。言わば、物語です。観光客が観光の名勝地を訪れるのは、ただ景色のためだけではありません。現地に絡んでいる物語が人々を導くのです。分かりやすく言えば、シェイクスピアの戯曲にストラットフォード（Stratford）を探して、人魚姫の童話のことで、コペンハーゲンを訪れるのと同じです。ギリシャの場合も同じです。観光は文化産業です。人々の関心を引くこのような物語が元からあったわけではありません。もともとあったのは伝来の伝説や民話のようなものでした。

このような素材をもとに、世間の人々の心を打つ創作などが成り立ったのです。木浦やその近隣地域には多くの伝説と説話、そして歴史的な史跡などがあります。これを土台に、世界人の情熱と共感を呼ぶことができる盛んな創作が行われることを期待します。観光資源だけでなく、一般人の日常生活の便宜のために島々を橋で連結することに対し、賛否があるかも知れません。これについてはいろいろと相対的な利点と不利益を熟慮しながら、実行しなければなりません。木浦にはまた、世界の注目を引くような企画があります。木浦と済州を海底トンネルで連結し、高速電車化すれば、世界で最も長い海底電車になって、世界的なスポットライトを浴びることになり

ます。約72kmなので、少し長いですが、現代の工学と技術では、それほど大きな問題ではありません。そして、もちろん、途中で楸子島を経由すれば、工事だけではなく、交通の便宜のためにも大きく役立つことになります。

最後に、北部経済圏との連結についてお話いたします。これは、ただ韓国と北朝鮮との連結の問題だけではなく、北東アジアの見方で考えてみる必要があります。北部経済圏は、現在では最も立ち遅れたところですが、しかし、もし政治的な制約が解消され、適切な開発の措置が行われれば、他の経済圏に劣らない有望な将来が待っていると信じます。木浦は、北東アジアで飛行機で2時間の距離以内に500万人の人口が住んでいます。また、韓国では上海に最も近い距離の港です。釜山が世界的な港として発展したことには、米国とのつながりが重要になった、地政学的、あるいは地境学的な要因があります。直ちに、中国の浮上とともに木浦の重要性が浮かび上がることになります。問題は、ただ与えられた条件に希望をかけず、我々皆が創造的で積極的な考え方や計画で将来に備えることが重要ではないでしょう。孟子の一節を引用することで、長い話を終わらせていただきます。「天の時、地の利に如かず。地の利は人の和に如かず。(天時不如地理、地理不如人和)」

서남해안 개발의 길

추규호(성균관대학교 초빙교수)

1. 서남해안 개발, 어디까지 와 있는가?

- 국토개발의 전체적인 면에서 목포를 비롯한 서남해안은 점진적인 개발이 진전되고 있음. (무안국제공항 개항, 호남선 KTX 의 연결 등)
- 그러나, 인구의 고령화, 도심 및 농촌의 공동화가 진행되는 가운데, 서남해안이 갖는 역사성, 풍부한 문화를 살리는 종합적인 개발은 아직 제대로 이루어지지 않고 있음.

2. 21세기형 생활환경 개발의 장애 요소

- 참여정부 시절 싱가포르 측이 제안하였던 ‘서남해안개발 프로젝트’ (Industrial-life Cluster project)는 의미 있는 사업으로서 한동안 협의되었으나, 하기의 몇 가지 이유로 좌절을 겪었음.
 - 종합개발을 가로 막는 각종 규제
 - 외자의 대규모 유입에 대한 우려
 - 지방정부(전라남도) 및 중앙정부간 이견과 정책 추진의지 부족

3. 서남해안 개발에 있어서 착안해야 할 점 : ‘연계의 힘’과 ‘상징성’

** 전남의 비전 : 동북아 물류, 관광, 미래산업 선도지역(전남도 홈페이지)

- (1) 한국 경제의 새로운 경지로서 ‘통일경제’가 추진되는 한편, 고령사회가 진행되는 현실에서, 과감한 발상과 강력한 추진력/추진체가 긴요함.
- 현재 중앙정부가 내 걸고 있는 한반도 신경제지도 구상, 통일경제 특구 구상과도 연계하여 지역의 교통망과 산업구조를 종합적으로 재정비하는 발상의 전환도 필요

- (2) 지역 개발에 있어서 역사성을 좀더 부각하고, 문화를 주요 요소로 적극 활용해야 함
(Story-telling, Story-making)
- 국난을 당했을 때 나타난 호국활동을 부각하고 이와 관련된 유적의 조직적 정비
(정유재란시 이순신장군이 수군을 재건(1597.10~1598.2)했던 고하도(高下島)의 경우, 지금까지 거의 방치된 수준)
 - 서남해안 지역 역사와 문화를 재조명하고 문화재를 재정비 (판소리, 해남 대흥사
(大興寺), 靈岩 왕인박사 등)
 - 역사적인 인물을 적극적으로 평가하고 현양(顯揚)
(王仁博士, 張保臯, 李舜臣, 丁若鏞, 草衣禪師 尹善道, 현대사의 인물 등)
- (3) 전남 지역의 각종 개발 사업(혁신도시, 기업도시, 경제자유구역 등)의 진행은 바람직한 일이나, 상징성 있는 집중개발 사업을 통해 지역개발 선도(先導)가 필요한 상황
- 전남 서남권(西南圈) - 제주 - 상해를 3각 벨트로 한 ‘크루즈’(Cruise) 항로 개발은 중국을 잇는 사업이라는 의미가 있음
 - ‘상징성’은 사람들을 끌어 들이는 힘을 갖는 것이므로, 목포항을 확장 개발하는 경우, 관광까지 염두에 둔 상징물(landmark)도 병행하여 개발
- (4) 결국 관건이 되는 것은 자본임. 서남해안 개발을 본격화 하려면 각종 규제를 뛰어넘는 특별법 제정과 함께 외국과의 연계(민간투자 포함)도 필요함
- 제주도의 경우 서귀포시의 ‘제주신화월드’ 등 외자유치 사례 다수
 - 국제적으로 무안공항을 항공물류의 축으로((Hub화), 목포항을 해상운송의 축으로 만들어 나간다는 발상이 있으나 국내 자본만 의지하게 되면 현실적으로는 한계

西南海岸開発への道

秋 圭昊 (成均館大学校 招聘教授)

1. 西南海岸開発、どこまで来ているか？

- 国土開発の全体的な面から木浦をはじめ、西南海岸は漸進的な開発が進んでいる。(務安国際空港開港、湖南線KTXの連結など)
- しかし、人口の高齢化、都心および農村の空洞化が進行しているなか、西南海岸が持つ歴史性、豊富な文化を活用できる総合的な開発はまだ本格的に進んでいない。

2. 21世紀型生活環境開発の生涯要因

- 参与政府(盧武鉉政府)の時、シンガポール側が提案した“西南海岸開発プロジェクト”(Industrial-lifeCluster project) は意味のある事業で一時協議されたが、いくつかの理由で挫折した。
 - ・ 総合開発を拒む各種の規制
 - ・ 外資の大規模流入に対する憂慮
 - ・ 地方政府(全羅南道)および中央政府間の異見と政策推進の意志不足

3. 西南海岸開発における着目すべき点：‘連携の力’と象徴性

* * 全南のビジョン：東北アジアの物流、観光、未来産業、先導地域(全羅南道ホームページ)

- (1) 韓国経済の新しい耕地として‘統一経済’が推進されている一方、高齢社会が進行しているなか、果敢な発想と強力な推進力および推進体が緊要である。
- 現在中央政府が掲げている韓半島新経済地図構想、統一経済特区構想とも連携した地域の交通網と産業構造を総合的に再整備する発想の転換も必要である。
- (2) 地域開発において歴史性をもっと浮き彫りにし、文化を主要要素として積極的に活用すべきである(Story-telling, Story-making)

- 国難に遭遇された時、現れた護国活動を浮き彫りにし、関連した遺跡を組織的に整備する。
(丁酉倭乱の時、李舜臣將軍が水軍を再建(1597年10月~1598年2月)した高下島の場合、
現在までほとんど放置状態)
 - 西南海岸地域の歴史と文化を再照明し、文化財を再整備する(パンソリ、海南大興寺、
壺岩王仁博士など)
 - 歴史的な人物を積極的に評価し、顕揚する(王仁博士、張保臯、李舜臣、丁若鏞、草衣禪師、
尹善道、現代史の人物など)
- (3) 全羅南道地域の各種の開発事業(革新都市、企業都市、経済自由区域等)の進行は望ましいことであるが、象徴性のある集中開発事業を通じて地域開発の先導が必要である。
 - 全羅南道西南圏-済州島-上海を3角ベルトとする‘クルーズ’(Cruise)
航路の開発は中国を結ぶ事業という意味がある。
 - ‘象徴性’は人を集める力となるので、木浦港の拡張開発する場合、観光
まで念頭においたランドマークも平行して開発すべし。
- (4) 結局、鍵となるのは資本である。西南海岸開発を本格的にしようとする、各種規制を超越した特別法の制定と共に外国との連携(民間投資を含む)も必要である。
 - 済州島の場合、西帰浦市の‘済州神話ワールド’など外資誘致の事例が多数ある。
 - 国際的に務安空港を航空物流のハブ化、木浦港を海上運送のハブ化にするという発想があるが、
国内資本だけに依存しようとする、現実的に限界がある。

목포를 동북아 관광 의로 '수산가공'의 메카로

김 충 식 (가천대학교 부총장)

목포는 한 세기 전만 하더라도, 한국의 3대항 6대도시의 하나였지만, 2천 년대 들어 와서는 9대항 45대도시의 하나로 초라하게 쇠락하고 말았다. 하지만 지금의 목포 사람들은 과거의 빛나는 영화(榮華)의 재현까지는 아니더라도 서남해안·중추도시 목포로 거듭났으면 하는 염원으로, 혼신의 노력을 기울이고 있다.

나는 먼저 목포 시민들의 이러한 노력에 경의를 표하면서, 목포권을 발전시키기 위해서는 첫째, 원(元)도심 활성화, 둘째, 2022년 전국체전 유치, 셋째, 서남해안 해양관광 중심 도시화, 네번째, '중국으로 눈을 돌리자'라는 점을 제안하고자 한다.

1. 원도심 활성화

정부는 작년 12월 <제9차 도시재생 특별위원회>를 열고 <도시재생 뉴딜사업사업 선정안>을 의결했습니다. 전국에서 219곳이 신청해 3대 1의 경쟁률을 보인 가운데 68개 지역을 사업대상으로 선정했다. 목포는 <선창권>의 <1897 개항 문화거리>와 <서산권>의 <바다를 품은 행복마을 만들기> 2개를 신청했는데 전국에서 유일하게 2곳 모두 선정 되었다.

<1897 개항문화거리>는 만호동 일대에 개항문화거리, 목포진 정비 등 10개 사업을 2022년까지 추진하며, <바다를 품은 행복마을 만들기>는 서산동 일대에 노후주택의 주거환경 개선에 집중하고, 특히 바다경관 특화거리를 조성해 관광 활성화를 위한 여건을 마련한다는 사업이다.

올해부터 5년 동안 추진되는 본 사업이, 원도심 활성화의 디딤돌이 되려면 주민참여가 절실하고, 목포시는 현장지원센터를 설치하고 모든 이행과정의 로드맵을 제시해야 할 것이다. 원도심 활성화는 목포의 제1 당면과제라는 것을 재삼 강조해도 지나치지 않다.

2. 전국체전 2022년 목포에서

대한체육회는 지난 4월 2022년 제103회 전국체전 개최지로 목포시를 최종 확정, 발표했다. 여수에 이어 14년 만에 전남에서 열리는 목포체전은 전남 서남권의 경제 활성화는 물론 전남발전에도 획기적 계기가 될 것이다.

784억 예산이 투입되면서 종합경기장 신축 등 시설을 확충하고 체육인 저변확대뿐 아니라 숙박과 음식점소 정비 등 지역경제 파급효과를 극대화할 수 있는 방안을 마련해야 한다. 경기장 신축비용 780억 가운데, 국비 200억, 도비 230억을 지원받고, 현재의 30년된 낡은 유달경기장을 450에서 500억에 매각하면 건립할 수 있다. 이 경기장은 향후 목포의 소중한 자산이 될 것이다.

그간 전국체전을 실시한 도시에 비춰볼 때 선수 임원 3만 명과 많은 관광객들이 찾아 3천억의 경제유발 효과가 발생할 것이고, 그 후로도 소년체전, 전국 생활체육대축전 등 전국단위 대회가 연이어 개최되면서 경제효과가 계속해서 나타날 것이다. 온난한 날씨 때문에, 이 경기장은 전국 최고의 전지훈련기지가 될 것이다. 목포관광의 홍보효과, 목포 브랜드 가치상승 등의 부대효과도 기대된다. 더욱이 해상케이블카가 완공되면 매년 1천만 관광 수요와 함께 2022년 전국체전 관광특수까지 기대된다.

3. 서남해안 해양관광도시로 거듭나야

해양수산부는 2014년부터 2023년까지의 제2차 해양관광 진흥계획을 추진하고 있다. 품격과 매력이 넘치는 동북아 해양관광허브를 실현하겠다는 사업이다. 그 내용은 문화와 예술이 있는 바다관광, 체험과 학습이 있는 바다관광, 휴식과 회복이 있는 바다관광을 구현한다는 것이다.

건강을 위한 자연숲, 건강의료 힐링, 문화체험을 중심으로 하는 웰니스 관광(Wellness Tourism)이 그 핵심이다. 이를 위해 신안군은 식품과 건강, 치유 섬을 조성하여 천일염, 유기농 농수산물을 활용한 건강식 제공, 해양 푸드, 해양 뷰티, 해양 체험 등 해양 프로 쉼트를 창출한다는 계획을 추진하고 있다.

또한 해안과 해수욕장을 연계하여 해안 둘레길과 다도해 꽃길을 거닐도록 만들고, 친환경 농수산물 판매유통망을 구축하여 주민소득 증대와 자생력 있는 농촌마을로 변화시킨다는 목표이다.

목포와 신안은 하나로 발전시켜야 한다. 그래서 목포는 해양레저스포츠 도시로 거듭
 나야 한다. 보트, 요트, 파워보트, 수상스키, 수상제트스키 등의 해상스포츠와 이를 뒷받침
 하는 제조, 수리, 부품제공, 육상주차장 등 연관 산업을 유치하고, 훈련시설과 조정 훈련
 학교의 설립은 물론 요식업 활성화를 합한다면 청장년일자리를 수없이 창출할 수 있다.
 스페인이 자랑하는 해양레저 관광도시 바르셀로나가 대한민국 목포에도 있다는 것을 보여
 줄수 있을 것이다.

4. 중국으로 눈을 돌리자

마지막으로 중국으로 눈을 돌려, 국제화 시대에 부응하자는 제언을 하고 싶다. 목포와
 중국 연운항은 오래 전에 자매도시 결연을 맺었지만 교류는 거의 없다. 중국과 한국의
 최단거리는 상하이와 목포로 671km에 불과하지만 중국인들에게 목포는 너무 먼 나라로
 여겨진다. 중국인들은 수도권에 가까운 인천, 평택, 군산 등에 눈길을 주고 있는 것이다.
 목포는 수도권에서 멀뿐만 아니라 중국인들을 매료시킬 소스(source)가 없기 때문이다.

그런데 중국의 값싼 농수산물식품이 한국의 식탁을 점령해버린 것을 우리는 잘 알고 있다.
 중국의 '산 낙지'가 수도권 식당을 점령했고, 중국산 고추가 한국김치를 삼켰으며, 중국산
 반찬이 우리 식탁을 독차지했다. 대중음식점에서 저렴한 중국산 먹거리(식재료)를 쓰지
 않는다면, 운영 자체가 불가능하게 되지 오래다.

그러면서도 2억 중국 상류층들은 싸디 싼 자기들의 수산물식품을 해외에 내다 팔게 하고
 한국산 고급수산물식품에 매료되어 있다. 특히 고급해양식품인 <김, 미역, 해삼, 전복, 농어,
 우럭, 조기>에 선호도가 높다. 중국기업인 장자도 그룹은 한중FTA를 대비하여 2012년
 진도에 1,100억을 투자해 수산물가공공장과 전복물류센터를 기공하여 2016년 완공되어
 우리의 고급수산물식품을 중국에 수출하고 있다. 이미 우리 고급수산물식품에 대한 공략을
 시작한 것이다.

바로 이 대목에서, 나는 역발상을 제안하고자 한다.

목포에 <김, 미역, 해삼, 전복, 농어, 우럭, 조기> 등의 대중국 가공수출단지를 조성
 하자는 것이다. 대양산업단지에 이와 관련된 사업이 추진되고 있다고 들었지만, 이왕
 시작하는 것, 더 체계적으로, 더 치밀하게 준비하고, 더 열심히 뛰다면 2억 중국 상류층이
 매료된 우리 수산물가공식품의 중심단지가 목포가 될 것이고, 목포는 상하이에 비견되는
 대한민국 항구도시로서 부상하게 될 가능성이 있다.

또한 목포의 백년로 양쪽으로 각종 의료기관이 줄지어 있어서 대한민국에서 유일한 ‘의료거리’로 특화해 나갔으면 한다. 이 일대를 메디컬 거리로 조성하여 의사, 한의사, 치과 의사를 불러들여 의료인프라를 구축하고, 중국 의료관광객을 유치하자고 제안하는 바이다. 망운 국제공항과 상하이, 북경과는 항공기로 1시간 거리이니 의료시술도 받고 ‘힐링’해양 관광 레저도 즐기고, 고급수산물도 챙겨가는 단기 관광코스로 각광을 받을 것이다.

5. 結語〈맺음말〉

목포는 바야흐로 정체된 도시에서 약동하는 도시로 발돋움하고 있다. 3대항 6대도시에서 9대항 45대도시로의 추락해온 백 여 년의 아픈 역사를 딛고, 글로벌 코리아의 중추 항구로 거듭나야 한다. 원도심 활성화와 전국체전 유치로 단기 중기적인 목포 발전의 기틀을 다져 나가면서, 장기적으로 해양레저 중심도시, 대(對)중국 고급수산식품의 메카로 구축해 나가야 한다.

木浦を北東アジアの観光医療、「水産加工」のメッカへ

金忠植（嘉泉大学 副総長）

木浦は一世紀前としても、韓国の3大港6大都市の一つであったが、2千年代に入ってから、9大港45大都市の一つにみすぼらしく衰退してしまった。しかし、現在の木浦の人々は過去の輝く榮華の再現までではなくとも西南海岸中枢都市の木浦に生まれ変わることを念願しながら、満身の努力を傾けている。

私はまず、木浦市民のこのような努力に敬意を表しつつ、木浦圏を発展させるためには、まず、元都心の活性化、第二に、2022年全国体育大会の誘致、第三に、西南海岸海洋観光の中心都市化、第四に、「中国に目を向ける」という点を提案する。

1、元都心活性化

政府は昨年12月に〈第9回都市再生特別委員会〉を開き、〈都市再生ニューディールモデル事業選定案〉を議決しました。全国で219ヵ所が申請し、3対1の競争率を見せたなか、68ヵ所の地域を事業対象として選定した。木浦は〈棧橋圏〉の〈1897開港文化通り〉と〈西山巻〉の〈海を抱いた幸せまちづくり〉2つを申請したが、全国で唯一2ヵ所が共に選ばれた。

〈1897開港文化通り〉は萬戸洞一帯に開港文化通り、木浦鎮の整備などの10個の事業を2022年までに推進し、〈海を抱いた幸せまちづくり〉は西山洞一帯に古い住宅の住居環境改善に集中して、特に、海の景色特化通りを造成し、観光活性化のための条件を備えるという事業である。

今年から5年間進められる本事業が、元都心活性化の足がかりになるには

住民参加が切実で、木浦市は現場サポートセンターを設置し、すべての移行過程のロードマップを提示しなければならない。元都心活性化は木浦の第1の当面の課題であることを何度強調してもしすぎることはない。

2、2022年全国体育大会を木浦で

大韓体育会は去る4月に2022年第103回全国体育大会の開催地として木浦市を最終確定、発表した。麗水に引き続き、14年ぶりに全羅南道で開かれる木浦体育大会は、全南西南圏の経済活性化はもちろん、全南発展にも画期的な契機になるだろう。

784億の予算が投入され、総合競技場新築などの施設を拡充して、体育人の底辺拡大だけでなく、宿泊や飲食店の整備など、地域経済波及効果を最大化することができる方案を用意しなければならない。競技場の新築費用780億のうち、国費200億、都費230億の支援を受けて、現在、30年になった古いユダル競技場を450から500億で売却すると建設することができる。この競技場は、今後木浦の貴重な資産になるだろう。

これまで全国体育大会を実施した都市に照らしてみると、選手役員3万人と多くの観光客が訪れ、3千億の経済誘発効果が発生し、その後も、少年全国体育大会、全国生活体育大祝典など全国単位大会が相次いで開催され、経済効果が継続して現われることになる。温暖な天気のために、この競技場は、全国最高の転地訓練基地になるだろう。木浦観光の広報効果、木浦ブランド価値の上昇などの付帯効果も期待される。さらに、海上ケーブルカーが完成すれば、毎年1千万の観光需要と2022年の全国体育大会の観光特殊まで期待される。

3、西南海岸海洋観光都市に生まれ変わらなければならない

海洋水産部は、2014年から2023年までの第2次海洋観光振興計画を進めている。品格と魅力があふれる北東アジアの海洋観光のハブを実現するという事業である。その内容は、文化と芸術がある海洋観光、体験と学習のある海洋観光、休息と回復がある海の観光を実現することである。

健康のための自然林、健康医療ヒーリング、文化体験を中心とするウェルネス観光(Wellness Tourism)がその核心である。このため、新安郡は、食品と健康、癒しの島を造成し、天日塩、有機農水産物を活用した健康食を提供、海洋フード、海洋ビューティー、海洋体験などの海洋プロジェクトを作り出す計画を進めている。

また、海岸と海水浴場を連携して、海岸の周囲の道と多島海の花道を歩くように作って、環境にやさしい農水産物販売流通網を構築し、住民所得の増大と自活力のある農村に変化させるという目的である。

木浦と新案は一つに発展させなければならない。それで木浦は、海洋レジャースポーツ都市に生まれ変わらなければならない。ボート、ヨット、パワーボート、水上スキー、水上ジェットスキーなどのウォータースポーツとそれを支える製造、修理、部品提供、陸上駐車場などの関連産業を誘致して、訓練施設との調整訓練学校の設立はもちろん、飲食業の活性化もともに推進すれば青壮年層の雇用を数えきれないほど生み出すことができる。スペインが誇る海洋レジャー観光都市バルセロナが大韓民国の木浦にもあることを示すことができるだろう。

4、中国に目を向けよう

最後に、中国に目を向け、国際化時代に応えようという提言をしたい。木浦と中国の連雲港は前前から姉妹都市提携を結んだが、交流はほとんどない。中国と韓国の最短距離は、上海と木浦で671kmに過ぎないが、中国人に

木浦はとても遠い国と思われる。中国人は首都圏に近い仁川、平沢、群山などに注目を与えているのである。木浦は首都圏から遠いだけでなく、中国人を魅了させるソース (source) がないからである。

ところで、中国の安価な農水産食品が韓国の食卓を占領してしまったことを我々はよく知っている。中国の「サンナクチ」が首都圏の食堂を占領し、中国産唐辛子が韓国キムチを飲み込み、中国産おかずが我らの食卓を独り占めした。大衆料理店でやすい価格の中国産食べ物 (食材) を使わなければ、運営自体が不可能になったのはずいぶん前からである。

その一方で、2億の中国の上流層は激安い、自分たちの水産食品を海外に売るようにして、韓国産の高級水産食品に魅了されている。特に、高級海洋食品である〈のり、ワカメ、ナマコ、アワビ、スズキ・クロソイ、イシモチ〉に評価が高い。中国の企業であるジャンジャドグループ (ZHANGZIDAO FISHERY GROUP) は、韓中FTAを備えて2012年の珍島に1,100億を投資し、水産物加工工場とアワビ物流センターを起工し、2016年に完成され、私たちの高度な水産食品を中国に輸出している。すでに我々の高級水産食品についての攻略を始めたのである。

まさに、この点では、私は逆の発想を提案する。

木浦に〈のり、ワカメ、ナマコ、アワビ、スズキ、クロソイ、イシモチ〉などの対中国輸出加工団地を造成しようということである。大陽産業団地にこれと関連のある事業が進んでいると聞いたが、どうせ開始することならば、より体系的に、さらに緻密に準備し、より一所懸命に頑張れば2億の中国の上流層が魅了された韓国水産加工食品の中心団地が木浦になり、木浦は上海に肩を並べる大韓民国の港湾都市として浮上することになる可能性がある。

また、木浦の百年路の両側に各種医療機関が繋がっていて、大韓民国で唯一の「医療通り」に特化していきたい。この一帯をメディカル通りとして造成し、医師、漢方医、歯科医を呼び寄せて、医療インフラを構築して、中国の医療観光客を誘致することを提案する。望雲国際空港と上海、北京とは、飛行機で1時間の距離なので、医療施術も受けて「ヒーリング」海洋観光レジャーも楽しんで、高級水産物も手にする短期観光コースとして脚光を浴びるでしょう。

5、結語〈おわり〉

木浦は今や停滞した都市から躍動する都市に成長している。3大港6大都市から9大港45大都市へ墜落してきた100年の悲しい歴史を乗り越え、グローバルコリアの中枢港で生まれ変わらなければならない。元都市活性化と全国体育大会の誘致で短期・中期的な木浦発展の礎を築いていきながら、長期的に海洋レジャー中心都市、對中国高級水産食品のメッカとして構築していくべきである。

전남 연안관광벨트의 친환경적 경쟁력 강화를 위한 제언 -연안지역관광벨트의 통합관리시스템의 도입 건의-

金正年(서울대 명예교수)

전남지역의 연안관광벨트 프로젝트는 국가적 사업으로서 순조롭게 진행되고 있는 것으로 알려져 있다. 특히, 세계적인 해상연안관광사업의 흐름은 글로벌 친환경 조건을 전제로 한 경쟁력 강화에 집중되고 있다. 전라남도 중심의 남해안을 포함한 해안생태환경은 국제적으로 대체로 양호한 수준으로 평가하고 있으나, 세부적으로는 취약한 환경이 노출되고 있다.¹⁾

장래의 해양관광산업에서는 글로벌 경쟁력을 결정하는 중요한 해양환경의 조성과의 과학적인 관리가 중요한 결정변수로 등장하게 될 것이다. 특히, 기후변동에 의한 환경 조건과 주요 어종을 포함한 해양생물과 마이크로 플라스틱 분해물질에 관계되는 해양 밀도와 내륙토양 관련의 오염도에 따라 크게 달라질 것이다.²⁾

대기와 토양의 오염과 해양 또는 수질오염 등의 모든 공해와 오염은 깊은 연계적인 관련성을 지니고 있는 것에서 대처해 나갈 필요가 있다. 해양오염은 대기오염과 육지의 각종 토양오염과 직결되어 있다.³⁾

먼저 전남지역의 해양관광개발사업은 글로벌 수준에 알맞은 ‘연안지역통합관리(ICZM)’ 방식에 의해 세부적인 계획들이 이루어지는 것을 제안하고자 한다.

전남의 연해안에 관한 계획은 매우 세부적인 부분에 걸쳐 수립된 구체적인 내용으로 공개되어 있다. 이것은 1992의 리오 지구 서밋에서 발의된 ICZM과는 달리, 2016~2021년의 연안해역과 연안육역의 통합적인 관리계획안이다.⁴⁾

1) 네이버 블로그, [기후변화에 따른 해양오염], 2014.08.04., pp.1-2.cf.(<http://blog.naver.com/PostView>.); [食藥同原]: "싸니까!"...바다를 1쓰레기장으로 만드는 한국, 2015.06.30.pp. : 1-3.cf. (<http://mctag.tistory.com/34?category=586092>); From Coastal Wiki, Impact of Tourism in Coastal Area: Need of Sustainable Tourism Strategy.2017,pp.2-3,pp.4-6. p.8.cf..

2) 해양수산부, [해양생태계 보전. 관리 기본계획](2008-2017). 2007.12, pp.4-5, pp.9~11.cf. : WikipediA, Marine Pollution, July 2018, pp. 1 -2.cf. : WikipediA, Coastal Management, July 2018, pp.2~4.cf.

3) WikipediA, Integrated Coastal Zone Management, 2018. pp.2-4. pp.4-6.cf. : 해양수산부, [제2차 연안통합관리계획](변경계획:2016-2021). 2016.12, pp.3-6.cf.

4) 해양수산부, [제2차 연안통합관리계획]의 변경계획(2016-2021). 2016.12, pp.6-7:cf.

1. 한반도 주변의 해안환경

1) 국내 전문가의 조사

한반도의 동해오염에 대한 최근의 조사연구에서도 아직 구체적인 결론을 내릴 수 없으나, 지금까지 국내연구에서 동해지역의 납(Pb)의 농도가 러시아 연안의 6배, 카드뮴(Cd)의 경우는 러시아와 비슷한 것으로 보고되고 있다. 물론 이들 두 종류의 물질은, 난수역(暖水域)과 냉수역(冷水域)에 따라 다르다.

난수역의 카드뮴(Cd)의 용도는 냉수역에 비해 약 0.4배 낮은 반면, 납(Pb)의 농도는 약 1.7배 높은 것으로 추정되고 있다. 주로 납은 대기를 통해 유입량이 상대적으로 많으며, 저층보다 표층에서 높은 농도로 나타난다.

이 현상은 동해와 유사한 서 지중해에서도 거의 동일한 현상이라고 한다.⁵⁾ 한국의 삼면 해역에서 동해가 환경오염에 노출되어 있다는 것과 서해와 남해는 이에 비해 다소 양호한 환경조건을 유지하고 있는 것으로 보고 있다.⁶⁾

2) 구 소련과 일본, 한국의 동해 방사선 폐기물의 해양투기

이미 1960년대 초부터 구 소련 블라디보스토크 지역의 소련군사기지에서 동해안과 극동해역과 북태평양에 대규모의 핵 물질방류 사건을 계기로 런던조약(해양 투기규제조약)이 발효되었다. 일본도 1955년 이후에 동해에 투기해 오고 있었다.⁷⁾

구 소련 및 러시아에 의한 방사성폐기물의 해양투기는 1994년 이후에 주로 ① 동해(북부해역)에 액체 및 고체폐기물의 투기와, ② 오토츠크 근해에 액체폐기물투기, ③ 캄차카 반도 근해에도 고체 및 액체폐기물을 오랫동안 비밀리에 투기해 왔었다.⁸⁾

일본은 1955~69년에 동해와 태평양에 방사능 폐기물을 투하해 왔으며, 한국도 1968~72년에 해군관련의 폐기물과 방사능폐기물과 건축폐기물 등을 동해에 해양 투하해 왔다.⁹⁾

5) 윤상철, 윤이용, [동해 표층수중 용도 Pb, Cd의 분포 특성], 한국해양환경·에너지 학회지, 2015, Vol.18. No.2, pp.72.cf.

6) 윤양호, 박보경, [한국 해안선주변의 표층퇴적물 중 현생 와편모조 시스트 군집의 출현특성], 한국해양환경·에너지 학회지, Vol.20. No.3. 2017. p.189.cf.

7) わが国の海洋投棄中止にいたる経緯(05-01-03-11), 2005, pp.1.~2.cf.(http://www.rist.or.jp/atomica/data/dat_detail.php?Title_No=05-01-03-11)

8) 旧ソ連・ロシアによる放射性廃棄物の海洋投棄場所(その2)(11-02-05-04)(http://www.rist.or.jp/atomica/data/fig_pict.php?Pict_No=11-02-05-04-04); 러시아連邦による隣接海への放射性廃棄物の海洋投棄(14-06-01-16)2003.01, pp.1-3(http://www.rist.or.jp/atomica/data/dat_detail.php?Title_No=14-06-01-16)

3) 서해주변의 시급한 해양환경 조성

서해주변의 해양환경은 황사와 생태계의 심각한 오염에 관해 세계에서 가장 주목 받고 있는 것이다.

① 서해에 접한 해역에 중국의 원전이 21기와 15기가 가동 중이며, 건설중 인 12기(2014년 현재)가 모두 서해안 쪽에 위치하고 있다. 이에 대해 전문가들의 지적에 따르면, 정부차원에서 인위적인 실수보다는 후쿠시마 원전사고와 같이 지진으로 인한 자연재해의 가능성을 내포하고 있다. 따라서 정부당국은 중국정부와 원전정보관계와 스모그정보에 관한 상호협력과, 국제기구를 통해 적극적으로 대처해 나가야 한다.¹⁰⁾

② 이미 2005년에 국제수질평가기구(GIWA: Global International Waters Assessment)의 리포트에서 매우 구체적으로 지적한 바 있다. 물론 서해의 해양오염에 대한 책임은 한국도 포함된다. 물론 이의 해양오염은 공업화에 따른 화학폐기물과 농업가축용 사료와 화학비료, 일반생활폐수 등에 따른 오염물질의 투기방류에 주요한 원인이 있다.

③ 글로벌 경쟁력을 갖춘 해양관광사업을 성공리에 이끌어 가려면 올바른 해양 오염 방지책을 실천하는 것에 있다. 내륙의 오염물질의 주범이기는 하나, 특히 정부와 지방 정부는 플라스틱의 미세분해로 인한 해양동식물에 충격적인 피해와 화학적 폐기물질의 방류와 유류탱크의 사고 등에 특별한 예방시스템 강화에 보다 선제적인 대책을 강구해 나가야 한다.¹¹⁾

④ 연안어업에 대한 지도(ICTr에 의한 저어망 금지와 어망폐기 등에 관한 관리방식의 개발 등) 강화해 나가는 대책과 교육지도와 해상감시체계를 강화 실시해 나가지 않는다면 연안해양 생태계는 영원한 쓰레기장으로 방치해 두게 될 것이다.

2. 전남 연안해안의 관광벨트 발전을 위한 천혜의 선물들

연안해역을 중심으로 한 국제규모의 관광개발 또는 레저시설 프로젝트의 추진계획을 이미 1980년대부터 지방정부와 관계기관들에 의해 본격적으로 추진되고 있다. 물론 전남의 연안해안에 대한 자세한 계획안은 몇 차례 변경된 것으로 알고 있다. 여기서는

9) Wikipedia. Ocean Disposal of Radioactive Waste. 2018. p.3, pp.5-6, cf.

10) [원전 100기를 새로 짓는다는 중국, 무섭다], 오마이 뉴스, 2014, 11.14. p.l. p.5,cf.

11) Global International Waters Assessment(GIWA) : Regional Assessment 34 Yellow Sea. 2005. p.9,pp.11_12,p.18,p.43, cf. The Problem of Marine Plastic Pollution/Clean Water Action ,2016.04.20,

이들 프로젝트에 관한 문제를 떠나 글로벌 레벨에서 내다 본 관광산업의 성공을 돕기 위한 짧은 제언이다.

전남의 무안과 영광지역의 연안해상벨트의 개발프로젝트 구상은 이미 알려져 있으나, 이 지역의 주어진 환경조건들이 어느 지역보다는 뛰어난 자연환경조건을 모두 갖추어져 있는 것으로 평가할 수 있다.

① 전라남도의 서해와 남해에 걸쳐 있는 낙도를 몇 개의 연안벨트(3~4개)로 분할 개발할 수 있는 환경을 갖추고 있다.

② 이미 주요 낙도간의 교량건설들이 많이 추진되어 있는 점이다.(신안군 압해도와 압태도 간의 새천년대교(7.2km)가 2018년 12월 완공예정)¹²⁾

③ 한국 전체의 연안 해안선은 매립으로 인해 점차 감소하고 있으나, 전남지역은 총 해안선의 46%(5,540.01km, 2005년)을 점하고 있다.

④ 한국 전체의 갯벌은 매년 감소하고 있음. 전남지역의 갯벌면적은 총 갯벌의 39.9%(1,017.4km², 2005년)를 점하고 있다. 이들은 모두 지역경제를 리드하는 핵심적인 요소이다. 즉, 고용과 소득증대의 활로를 결정하기 때문이다.¹³⁾

⑤ 전남의 연안해역은 크게 나눈다면, 대충 3블록(서해 2블록과 해남지역 1블록)으로 구분할 수 있을 것 같다. 이 때, '적정 해역 블록규모'에 관해서는 다양한 선택방안이 있을 것 같다. 이것은 경제적 생산성을 최대한 높일 수 있는 선택범위를 결정하는 중요한 절차이기 때문이다. 주무관청은 보다 신중한 방안에 집중할 필요가 있다.

3. 연안관광 프로젝트의 경쟁력 강화를 위한 연안통합관리방식(ICZM: Integrated Coastal Zone Management)의 도입건의

1972년 11월 13일 런던조약(London Convention, 1972)이 서명되었다. 글로벌 해양레저개발은 종전의 연안관광사업과는 달리 보다 체계적 종합적인 측면에서 연안해양 레저에 대한 관심들이 1992년 브라질의 리우데자네이루(Rio de Janeiro)의 지구 서미트에서 처음 거론된 것이다. 이것은 기후변화에 따른 대책의 일환으로서 종합적인 대책을 전제로 한 제안이었다.

12) 조선일보. "압해도-압태도 잇는 새천년대교 전남 신안군 관광 랜드 마크로". 2018.07.06.

13) 해양수산부, [해양생태계 보전. 관리 기본계획](2008-17), pp.12-13. 위의 ③과 ④의 조건인 해안선의 길이와 갯벌 면적의 넓이는 연안지역의 생산성 상승의 주요요소이다.

이의 정식 명칭은 ‘폐기물 기타의 물질투기에 의한 해양오염의 방지에 관한 조약: Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Waster & Other Matter 1972’이다. 효력발생은 1975년 8월 30일이며, 주요내용은 해양투기의 금지, 허가, 조약의 실시조치, 국제협력, 분쟁해결절차, 체결절차와 체결국회의 설정 등을 규정하고 있다.¹⁴⁾

연안관광을 위한 프로젝트개발은 이미 진행되고 있는 부문을 포함해, 광범위한 영역에 이를 것이다. 그것은 주요 도서간의 연결도로와 각 도서해안의 사방건설을 비롯해 항만 접안 부두시설, 운송도로와 통신망 건설, 에너지공급시설의 건설, 호텔과 관광숙박시설과 일반 주택건설, 농수산물의 물류 등의 기본 인프라 구축에 관한 종합적인 계획을 전제로 하기 때문이다.¹⁵⁾ 연안의 환경조건에는 해양수질오염, 어업과 다른 산업간의 조정문제, 레저 공간의 유지, 해양쓰레기와 오물문제, 해양 플라스틱의 처리와 예방, 농업관련 각종 폐수와 농어촌의 생활환경개선 등의 어려운 문제들을 안고 있다.¹⁶⁾

끝으로 연안해역의 관광 레저타운의 건설은 지역경제를 리드하는 주축이 될 것이므로 장기적인 인프라구축에 관해 신중하게 추진해 나가야 할 것이다. 즉, 도로와 주택과 관광숙박, 낙도간의 교량 건설, 부두 접안시설과 에너지 공급시설과 정보통신과 물류망 구축, 그리고 해안의 사방건설에도 재정적으로 어려운 인프라 투자가 뒤따라야 할 것이다. 그러므로 해안의 레저시설개발에는 통합적인 관리시스템을 도입해 지역소득 증대와 고용 증대를 동시에 이끌어내는 방안을 모색해 나가야 한다.¹⁷⁾

14) Wikipedia. London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter. 22 January 2018, pp. 1-3,cf.

15) Wikipedia. Integrated Coastal Zone Management. January 2018. 2-5,cf.

16) Wikipedia. Integrated Coastal Zone Management, 25 January 2018. pp.2-3. pp.5-7,cf.
Raphael Bille, Integrated Coastal Zone Marmgement(ICZM): four entrenched illusions. 2008.Vol. 1/n 2. pp.3-4,pp.5-6,pp.7-7,cf.

17) Wikipedia. Integrated Coastal Zone Management. 25 January 2018, pp. 1-2,cf.

全南沿岸観光ベルトの環境にやさしい競争力強化のための提言

- 沿岸地域観光ベルトの統合管理システムの導入を提案 -

金 正年(KIM · CHUNGNYUN) (ソウル大学 · 名誉教授)

全南地域の沿岸観光ベルトプロジェクトは、国家的事業として順調に進んでいると知られている。特に、世界的な海上沿岸の観光事業の流れは、グローバル環境にやさしい条件を前提とした競争力の強化に集中している。全羅南道の中心の南海岸を含む海岸の生態環境は国際的に概ね良好な水準で評価しているが、詳細には、脆弱な環境が露出されている。¹⁾

将来の海洋観光産業では、グローバル競争力を決定する重要な海洋環境の造成とその科学的な管理が重要な決定要因として登場することになるだろう。特に、気候変動による環境条件の主な魚種を含む海洋生物とマイクロプラスチックの分解物に関する海洋密度と内陸土壌関連の汚染度によって大きく変わるだろう。²⁾

大気と土壌の汚染と海洋、または水質汚染などのすべての公害と汚染は深い関連性を持っていることから対処していく必要がある。海洋汚染は、大気汚染と陸地の各種土壌汚染と直結されている。³⁾

まず、全南地域の海洋観光開発事業は、グローバルレベルに適した「沿岸地域統合管理(ICZM)」方式によって詳細な計画が行われることを提案したい。

全南の沿海岸に関する計画は、非常に細かい部分にわたって樹立された具体的な内容で公開されている。これは1992のリオ地球サミットで発議されたICZMとは異なり、2016～2021年の沿岸海域と沿岸陸域との統合的な管理計画案である。⁴⁾

- 1) 네이버블로그、[気候変動に伴う海洋汚染]。2014.08.04., pp.1-2,cf.(<http://blog.naver.com/PostView>);[食薬同原]“安いから!”…海をゴミ捨て場]]に作る韓国、2015.06.30.pp:1-3.cf. (<http://mctag.tistory.com/34?category=586092>); From Coastal Wiki, Impact of Tourism in Coastal Area: Need of Sustainable Tourism Strategy. 2017,pp.2-3,pp.4-6. p.8.cf.
- 2) 海洋水産部、[海洋生態系保全・管理基本計画](2008-2017). 2007.12, pp.4-5, pp.9~11.cf.; Wikipedia, Marine Pollution, July 2018, pp. 1-2.cf.; Wikipedia, Coastal Management. July 2018, pp.2~4.cf.
- 3) Wikipedia, Integrated Coastal Zone Management, 2018. pp.2-4. pp.4-6. cf. ; 海洋水産部、[第2回沿岸統合管理計画(変更計画:2016-2021)]. 2016.12, pp.3-6.cf.
- 4) 海洋水産部、[第2回沿岸統合管理計画] の変更計画(2016-2021). 2016.12, pp. 6-7: cf.

1. 半島周辺の海岸環境

1) 国内専門家の調査

韓半島の東海汚染に関する最近の調査研究でも、まだ具体的な結論を出すことができないが、これまで国内の研究で東海地域の鉛 (Pb) の濃度が、ロシア沿岸の6倍、カドミウム (Cd) の場合は、ロシアと似たようなことに報告されている。もちろん、これらの二種類の物質は、暖水域と冷水域によって異なる。

暖水域のカドミウム (Cd) の用途は、冷水域に比べて約0.4倍低い反面、鉛 (Pb) の濃度は約1.7倍高いと推定されている。主に鉛は大気を通して流入量が相対的に多く、低層より表層で高濃度で現れる。高い濃度で現れる。

このような現象は、東海と類似の西地中海でもほぼ同じ現象だという。⁵⁾ 韓国の三方海域で東海が環境汚染に露出されているということと、西海と南海はこれに比べて、やや良好な環境条件を維持しているものと見ている。⁶⁾

2) 旧ソ連と日本、韓国の東海放射性廃棄物の海洋投棄

すでに1960年代初めから旧ソ連のウラジオストク地域のソ連軍事基地で、東海岸と極東海域と北太平洋に大規模な核物質放流事件をきっかけに、ロンドン条約 (海洋投棄規制条約) が発効された。日本も1955年以降に東海に投棄してきていた。⁷⁾

旧ソ連およびロシアによる放射性廃棄物の海洋投棄は、1994年以降に主に①東海 (北部海域) に液体及び固体廃棄物の投棄と、②オホーツク近海に液体廃棄物の投棄、③カムチャツカ半島近海にも固体と液体廃棄物を長い間、密かに投棄してきた。⁸⁾

日本は1955～69年に東海と太平洋に放射能廃棄物を投下してきており、韓国でも1968～72年に海軍関連の廃棄物と放射性廃棄物、建築廃棄物などを東海に海洋投下してきた。⁹⁾

5) 윤상철(Yoon Sang Chol)、윤이용(Yoon Yi Yong)、[東海表層水中用途Pb, Cdの分布特性]、韓国海洋環境・エネルギー学会誌、2015, Vol.18. No.2, pp.72.cf.

6) 윤양호(Yoon Yang Ho)、박보경(Park Bo Kyoung)、[韓国の海岸線周辺の表層堆積物の中、現生ワビオンモチョシスト (Dinoflagellate Cysts) 群集の出現特性]韓国海洋環境・エネルギー学会誌、Vol. 20. No.3. 2017. p.189.cf.

7) わが国の海洋投棄中止にいたる経緯(05-01-03-11)、2005, pp.1.~2.cf.
(http://www.rist.or.jp/atomica/data/dat_detail.php?Title_No=05-01-03-11)

8) 旧ソ連・ロシアによる放射性廃棄物の海洋投棄場所 (その2) (11-02-05-04)
(http://www.rist.or.jp/atomica/data/fig_pict.php?Pict_No=11-02-05-04-04);ロシア連邦による隣接海への放射性廃棄物の海洋投棄(14-06-01-16)2003.01,pp.13
(http://www.rist.or.jp/atomica/data/dat_detail.php?Title_No=14-06-01-16)

3) 西海周辺の早急な海洋環境造成

西海周辺の海洋環境は黄砂や生態系の深刻な汚染に関して、世界でも最も注目されているのである。

① 西海に面した海域に、中国の原発が21基と15基の稼働中であり、建設中の12基（2014年現在）がいずれも西海岸側に位置している。これに対して専門家の指摘によると、政府次元の人為的なミスより福島原発事故のように、地震による自然災害の可能性を内包している。したがって、政府当局は、中国政府と原発の情報関係とスモッグ情報に関する相互協力と、国際機関を通じて積極的に対応していかなければならない。¹⁰⁾

② すでに2005年に国際水質評価機構（GIWA : Global International Waters Assessment）のレポートでは非常に具体的にしていることがある。もちろん、西海の海洋汚染に対する責任は韓国も含まれる。もちろん、この海洋汚染は、工業化による化学廃棄物と農業家畜用飼料と化学肥料、一般生活排水などによる汚染物質の投棄放流に主な原因がある。

③ グローバル競争力を備えた海洋観光事業を成功に導いて行くには、正しい海洋汚染防止策を実践することにかかっている。内陸の汚染物質が主犯とはいえ、特に政府と地方政府は、プラスチックの微細分解による海洋動植物に衝撃的な被害と化学的廃棄物質の放流と油類タンクの事故などに、特別な予防システムの強化により先制的な対策を講じていかなければならない。¹¹⁾

④ 沿岸漁業に対する指導（ICTによる低漁網禁止と漁網廃棄等に関する管理方式の開発など）強化していく対策と教育指導と海上監視システムを強化実施していかなければ、沿岸海洋生態系は、永遠のゴミ捨て場に放置しておくようになるだろう。

2. 南沿岸海岸観光ベルトの発展のための天恵のプレゼント

沿岸海域を中心とした国際的な規模の観光開発、またはレジャー施設プロジェクトの推進計画をすでに1980年代から地方政府と関係機関によって本格的に推進されている。もちろん、全南の沿岸海岸に対する詳細な計画案は何度も変更されたことを知っている。ここではこれらのプロジェクトに関する問題を離れ、グローバルレベルで見通した観光産業の成功を助けるための短い提言である。

9) Wikipedia. Ocean Disposal of Radioactive Waste. 2018. p.3, pp.5-6, cf.

10) [原発100基を新たに建設するという中国、怖い]、オーマイニュース、2014, 11.14. p.1. p.5,cf.

11) Global International Waters Assessment(GIWA) : Regional Assessment 34 Yellow Sea. 2005. p.9,pp.11_12,p.18,p.43, cf. The Problem of Marine Plastic Pollution/Clean Water Action ,2016.04.20.,

全南の務安と靈光地域の沿岸海上ベルトの開発プロジェクト構想はすでに知られているが、この地域に与えられた環境条件などがどの地域より優れた自然環境条件を全て揃っているものと評価することができる。

① 全羅南道の西海と南海にまたがる離島を幾つかの沿岸ベルト（3～4個）に分割開発できる環境を備えている。

② すでに主要離島間の橋の橋梁建設が多く進められている点である。（新安郡の押海島と巖泰島間の新千年大橋（7.2km）が2018年12月完成予定）¹²⁾

③ 韓国全体の沿岸の海岸線は、埋め立てにより徐々に減少しているが、全南地域は総海岸線の46%（5,540.01km、2005年）を占めている。

④ 韓国全体の干潟は毎年減少している。全南地域の干潟面積は総干潟の39.9%（1,017.4km²、2005年）を占めている。これらはすべて、地域経済をリードする核心的な要素である。つまり、雇用と所得増大の活路を決定するからである。¹³⁾

⑤ 全南の沿岸海域は大きく分けると、大体3ブロック（西海2ブロックと海南地域1ブロック）に区分することができる。この際、「適正海域ブロック規模」に関しては、様々な選択方法がありそうである。これは経済的な生産性を最大限に高めることができる選択範囲を決定する重要な手順であるからである。主務官庁は、より慎重な方案に集中する必要がある。

3. 沿岸観光プロジェクトの競争力強化のための沿岸統合管理方式（ICZM：Integrated Coastal Zone Management）の導入提案

1972年11月13日、ロンドン条約（London Convention、1972）が署名された。グローバル海洋レジャー開発は、従来の沿岸観光事業とは異なり、より体系的、総合的な観点から沿岸海洋レジャーに対する関心が1992年にブラジルのリオデジャネイロ（Rio de Janeiro）の地球サミットで初めて取り上げられたものである。これは、気候変動に伴う対策の一環として、総合的な対策を前提とした提案であった。

その正式名称は「廃棄物その他の物質投棄による海洋汚染の防止に関する条約」

Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Waster

12) 朝鮮日報、"押海島-巖泰島をつなぐ新千年大橋を全羅南道新安郡観光ランドマークへ"、2018.07.06.

13) 海洋水産部、[海洋生態系保全・管理基本計画](2008-17), pp.12-13. 上記の③と④の条件である海岸線の長さや干潟面積の広さは、沿岸地域の生産性上昇の主要な要素である。

&Other Matter・1972」である。効力発生は、1975年8月30日であり、主な内容は、海洋投棄の禁止、許可、条約の実施措置、国際協力、紛争解決手続き、締結手続きと締結国会の設定などを規定している。¹⁴⁾

沿岸観光のためのプロジェクトの開発は、すでに進行している部門を含め、幅広い領域に達するだろう。それは主要島嶼間の連結道路と各島嶼の海岸の砂防建設をはじめ、港湾接岸埠頭施設、運送道路と通信網の建設、エネルギー供給施設の建設、ホテルと観光宿泊施設と一般住宅建設、農水産物の物流などの基本的なインフラ構築に関する総合的な計画を前提とするからである。¹⁵⁾ 沿岸の環境条件には、海洋水質汚染、漁業と他の産業間の調整の問題、レジャー空間の維持、海洋ごみと汚物問題、海洋プラスチックの処置と予防、農業関連の各種排水と農村・漁村の生活環境改善などの困難な問題を抱えている。¹⁶⁾

最後に、沿岸海域の観光レジャータウンの建設は、地域経済をリードする主軸になるので、長期的なインフラ構築に関して慎重に進めていくべきである。つまり、道路と住宅、観光宿泊施設、離島間の橋梁建設、埠頭の接岸施設とエネルギー供給施設と情報通信と物流網の構築、そして海岸の砂防建設にも財政的に厳しいインフラ投資が伴わなければならないだろう。したがって、海岸のレジャー施設の開発には、統合的な管理システムを導入して地域の所得増大と雇用増大を同時に引き出す方法を模索していくべきである。¹⁷⁾

14) Wikipedia. London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter. 22 January 2018, pp. 1-3,cf.

15) Wikipedia. Integrated Coastal Zone Management. January 2018. 2-5,cf.

16) Wikipedia. Integrated Coastal Zone Management, 25 January 2018. pp.2-3. pp.5-7,cf.
Raphael Bille, Integrated Coastal Zone Marmgement(ICZM): four entrenched illusions. 2008.Vol. 1/n 2. pp.3-4,pp.5-6,pp.7-7,cf.

17) Wikipedia. Integrated Coastal Zone Management. 25 January 2018, pp. 1-2,cf.

동아시아 로칼리제이션 국제포럼 목포회의



제3부 동아시아 로칼리제이션 국제포럼

第3部 東アジア ローカリゼーション国際フォーラム

- 발제1 「일본의 지방창생 (地方創生)」 타카야스 유이치
「日本の地方創生」 高安 雄一 (TAKAYASU YOICHI)

- 발제2 「장강 (長江) 델타경제 일체화의 현상과 전망」 우 지난
「長江デルタ経済一体化の現状と未来展望」 吳 寄南(WU JINAN)

- 발제3 「오키나와 진흥개발계획의 성과와 과제」 나카자 하지메
「沖縄振興開発計画の成果と課題」 名嘉座元一(NAKAZA HAJIME)

- 발제4 「목포 도시재생의 현재와 미래」 박성현
「木浦の都市再生の現在と未来」 朴成賢(PARK SUNG-HYUN)



일본의 지방창생(地方創生)

타카야스 유이치 (다이토분카대학)

1. 지방창생의 배경

일본의 인구는 2008년에 1억 2,808만명을 피크로 그후 감소되고 있다. 저출산은 계속될 전망이다이며 인구는 계속 감소하여 2053년에는 1억에 못 미치고 2065년에는 8,808만명까지 감소할 것으로 추계되고 있다. 인구감소의 배경에는 저출산이 있으며 2018년에는 1899년 통계를 시작한 이래 처음으로 출생수가 100만명에 미달한 상태이다. 앞으로도 출생수는 계속 줄어갈 것이며 2065년에는 56만명선으로 떨어질 전망이다.

이와 같이 일본전체로 보아서는 인구가 계속 감소하지만 지역별로 보면 인구의 동태에 차이가 보인다. 먼저 광역자치단체를 볼 수 있다. 2017년 10월1일 현재의 인구를 보면 인구가 증가한 광역자치단체는 47단체 중 도쿄도0.73%, 사이타마현 0.28%, 오키나와현 0.26%, 아이치현 0.24%, 치바현 0.16%, 가나가와현 0.15%, 후쿠오카현 0.04%의 7도현에 불과하며 그 중 네 곳이 수도권이다. 한편 전국의 인구 감소율은 0.18%인데 아키타현의 1.4%를 비롯해서 전연도에 비해 인구가 1% 이상 감소한 현이 5개 존재한다. 그리고 2015년을 100으로 할 경우 2045년의 인구에 대해서는 도쿄도가 100.7로 겨우 인구가 유지되고 있는 반면 아키타현은 58.8 까지 저하될 것이 예측되고 있다.

기초 자치단체인 시(市)정(町)촌(村)레벨에서 보면 더욱 지역 격차가 심하다. 2015년의 인구를 100으로 할 경우 2045년의 인구 추계를 보면 1,682지자체 중 28 지자체가 110 이상이고 66 지자체는 100 이상 110 미만이다. 즉 5.6%의 지자체는 인구 증가가 추계된다. 한편 50미만 즉 인구가 반 이하로 추계되는 지자체가 334개이며 전체의 19.9%를 차지한다. 그 중에 40개 즉 인구가 60% 이상 감소하는 지자체가 98개 있다.

이상으로 나타난 장래의 수치는 국립사회보장·인구문제연구소가 2018년에 공표한 「일본의 지역별 장래추계인구」에 의한 것으로 이 추계는 지자체 간의 인구 이동율이 장래는 어느 정도 수축된다는 것을 전제로 하고 있다. 즉 인구 유출이 큰 지자체로서는 장래인구가 낙관적인 수치가 되어 있을 가능성이 있다. 2014년에 일본창생회의·인구감소문제검토분과회가 공표한 「스톱 저출산·지방건강전략」(이하, 「보고서」라고 한다)에서는

시정촌 간의 인구 이동이 장래도 수축하지 않는다는 가정으로 전체의 약 반수에 상당하는 896개의 시 정 촌이 장래에는 소멸할 가능성이 있다고 했다. 보고서는 장래 아이를 낳는 젊은 층을 「인구재생산력」으로 하고 『지방은 단순히 인구 감소뿐만 아니라 「인구재생산력」 자체를 대도시권에 대폭적으로 유출시키게 되었다』고 지적하면서 『젊은 여성이 높은 비율로 유출하여 급격히 감소하는 지역에서는 아무리 출생율이 올라가도 장래는 소멸할 가능성이 크다』고 했다.

보고서는 2013년에 공표된 「일본의 지역별장래추계인구」에 따라 『젊은 여성인구가 2040년에 50% 이상 감소하는 시 정 촌은 896(전체의 49.8%)에 달하며 그 중 인구 1만명 미만은 523(전체의 29.1%)에 이르는 결과가 된다』고 시산했다. 또한 이러한 시정촌은 「소멸가능성 도시」로 불렸다. 그리고 『도(都)도(道)부(府)현(県)별로 보면 이러한 시정촌이 80% 이상인 곳이 아오모리현 이와테현 아키타현 야마가타현 시마네현의 5개 현이다』(보고서의 기자회견 자료에 따름)고 되어 있다. 대도시권에서 떨어진 시 정 촌의 대다수가 소멸의 위기에 직면하고 있다고 경고했다.

2. 지방창생을 위한 정부의 노력

이러한 상황 속에서 2014년 9월 3일, 제2차 아베내각 출범시의 기자회견에서 아베 총리로부터 인구감소 및 초고령화 등 지방이 직면하고 있는 구조적인 과제에 정면에서 취급하여 젊은 사람들이 장래에 꿈과 희망을 가질 수 있는 매력있는 지방을 만들기 위해서 지방창생에 노력하겠다는 발언이 있었고 정부가 지방창생에 일련의 정책을 강구하게 되었다.

지방창생을 위한 움직임을 보면 다음과 같다. 2014년 및 2015년이 시작기이며 2014년에 정부의 정책 패키지인 종합전략이 먼저 책정되고 계속해서 2015년에 지방판 종합전략이 지자체에 의해 책정되었다. 2년째인 2016년에는 지방창생관 3개의 화살 즉 정보지원 인재지원 재정지원이 창설되었다. 2017년에는 정부의 종합전략의 중간의 해이며 각 시책의 중요업적평가지표(KPI: key performance indicator)가 검증되었다. 그리고 2018년 이후는 종합전략의 후반에 들어가 종합전략에서 나타난 목표달성에 향해서 시책이 강구되었다.

지방창생의 기본적인 생각은 지방에서의 인구 감소의 가속을 완화시키는 것이고, 첫째, 지방에서 적합한 임금 및 안정을 겸비한 고용을 창출한다. 둘째, 젊은 층의 지방에서의 취로를 촉진한다. 셋째, 지역에서 안심하고 생활할 수 있도록 지역의 특색에 맞추어 기반정비 등을 위한 시책을 마련하게 되어 있다.

지방창생을 위한 정책에는 각각 목표가 설정되어 있다. 기본목표 중에 지방관계는 1. 2002년까지의 5년간의 누계로 지방에 30만명분의 고용을 창출, 2. 2020년에는 도쿄권에서 지방 전출을 4만명 증가, 지방에서 도쿄권에의 전입은 6만명 감소, 도쿄권에서 지방의 전출입의 균형(2016년에는 도쿄권은 약 12만명 전입초가), 3. 「조그마한 거점」의 지역운영조직형성 수의 3000단체, 「립지 적성화 계획」작성 시 정촌 300의 3가지를 들 수 있다.

지방창생을 위한 종합전략에는 목적달성과 동시에 지방의 인구감소의 가속을 완화시키기 위한 다종 다양한 시책이 포함되어 있다. 그 중에도 눈에 띄는 시책은 지자체에 새로운 재정지원인 지방창생관계 교부금이며 이 교부금을 받기 위해 지자체가 독자적인 정책을 만들기 위해서 지혜를 짜내고 있다. 2014년의 교부금 규모는 1,700억원, 2015년에는 1,000억원, 2016년에는 1,900억원, 2017년에는 1,600억원으로 4년간에 6,200억원이다. 또한 2018년의 당초 예산에는 1,000억원 계상되었다.

3. 지방창생에 관한 정책의 타당성

지방창생을 위한 정부시책은 2014년부터 시작했지만 현재까지 실시해 온 정책 가운데 2개에 대해서 평가하려고 한다.

첫째, 지방창생관계 교부금이다. 이 새로운 교부금은 효과 검증을 하기 때문에 종래의 정책과는 다르다. 소위 말하는 「퍼주기」가 아니라고 설명하고 있다. 즉 교부금을 받는 사업은 중요업적 평가지표를 설정해야 하며 사업추진에 있어서 이 목표를 달성해야 한다.

지방창생관계 교부금 안에서도 현재 근간이 되어 있는 지방창생추진 교부금에 관해서 보면 2018년도의 교부대상 사업은 신규 사업과 계속 사업 합쳐서 2,236이다. 말하자면 수자로 보면 지자체가 많은 사업을 제안해서 채택되었으며 교부금은 활발하게 추진되고 있는 것으로 보인다.

그러나 교부대상 사업에 관해서는 종래의 연장선상에 있는 사업이 적지 않으며 어느 정도의 효과가 있는지 불투명하다. 또한 중요업적 평가지표에 관해서도 지방창생의 원래 목표인 「지방의 인구감소의 가속 완화」에 기여하고 있는지 명확하지 않다.

둘째, 도쿄에 소재하고 있는 대학의 정원 억제에 관해서 생각해 보자. 지방창생을 위한 시책으로서 18세 인구가 대폭 감소하고 있는 가운데 근년 학생수의 증가가 현저한 도쿄 23구에서는 2018년부터 원칙적으로 대학의 정원증가를 허가하지 않기로 했다. 여기에 관련해서 규모가 큰 대학을 중심으로 정원초과율의 억제도 하고 있다.

학생수가 8,000명을 넘는 대학의 경우 2015년까지는 정원의 1.2배 이상을 입학시키면 사립대학 등 경상비 보조금지급이 안된다고 정해져 있었으나 2018년에는 1.1배로 내려졌다. 단지 학생수 4,000명 미만의 소규모 대학은 1.3배로 보조금 지급기준이 그대로 남아 있다. 보조금 지급기준의 엄격화는 실질적인 정원 삭감을 의미하며, 이것은 도쿄 23구 뿐 아니라 전국의 대학에 적용된다. 그러나 대규모 대학은 도쿄권에 많고 지방에는 소규모 대학이 많기 때문에 실질적으로 도쿄권의 대학 정원이 삭감된다고 보아야 할 것이다.

이 시책은 18세 인구의 지방에서 도쿄권으로의 유출억제를 위한 것이지만 그 효과는 한정적이다. 즉 도쿄권의 대학의 실질 정원이 감소되더라도 도쿄권 내의 난이도가 높은 대학에서 입학하기 쉬운 대학으로 이동하기 때문에 지방에서 도쿄에의 유출억제에는 효과가 없다고 생각한다.

4. 마지막으로

지방에서 도쿄권 등으로 인구 유출에 의해 많은 시정촌이 소멸의 위기에 직면할 가능성이 있다는 것은 사실이다. 이에 대해서 정부는 지방창생을 위해 노력하고 있으며 지방의 인구감소의 가속을 완화하려고 하고 있다.

그러나 정부가 주도한 교부금에 의한 인센티브 부여가 지방창생에 기여하는 효과는 한정적이다. 또한 시책에는 신선미가 없고 과거의 시책을 재탕하고 있는 것이 적지 않다. 전국종합개발계획이 책정되었던 시대와 같이 거액의 비용을 넣어 인프라정비를 하는 것이 지역활성화의 최중요 시책이라는 시대는 아니지만 여전히 교통 인프라 등 하드 면을 정비하는 시책을 지향하는 움직임도 있다.

지방창생을 위해 남은 시간은 많지 않으나 지방창생의 정책수행에는 많은 과제가 남아 있다고 생각한다.

日本の地方創生

大東文化大学 高安雄一

1. 地方創生の背景

日本の人口は2008年に1億2808万人でピークとなり、その後は減少が続いている。そして今後は少子化がさらに進むことから、人口が継続して減少し、2053年には1億人を割り、2065年には8,808万人にまで減少することが推計されている。人口減少の背景には少子化があり、2018年には1899年に統計を取り始めて以降、初めて出生数が100万人を切ったが、今後も出生数は減り続け、2065年には56万人にまで落ち込む見通しである。

このように日本全体では人口減少が続くが、地域別に見ると人口の動きには差が見られる。まず広域自治体である。2017年10月1日現在の人口を見ると、前年から人口が増加した都道府県は、47自治体のうち、東京都（0.73%）、埼玉県（0.28%）、沖縄県（0.26%）、愛知県（0.24%）、千葉県（0.16%）、神奈川県（0.15%）、福岡県（0.04%）の7都県に過ぎず、そのうち4つが東京圏である。一方、全国の人口減少率は0.18%であるなかで、秋田県の1.40%を始めとして前年と比較して人口が1%以上減少した県が5つ存在する。そして、2015年を100とした場合の2045年の人口については、東京都は100.7とほぼ人口が維持される一方、秋田県は58.8にまで低下することが予測されている。

基礎自治体である市町村レベルではさらに地域差が広がる。2015年の人口を100とした場合の2045年の人口推計を見ると、1,682自治体のうち28の自治体が110以上となり、66の自治体では100以上110未満となる。つまり、5.6%の自治体で人口が増加すると推計されている。一方、50未満、すなわち人口が半分以下となると推計されている自治体は334であり、全体の19.9%を占め、そのうち40、すなわち人口が60%以上減少となる自治体は98である。

以上で示した将来の数値は、国立社会保障・人口問題研究所が2018年に公表した「日本の地域別将来推計人口」によるが、この推計は地方自治体間の人口移動率が将来的には一定程度に収束することを前提としている。すなわち人口流出が大きい自治体にとって将来人口は楽観的な数値となっている可能性がある。

2014年に日本創生会議・人口減少問題検討分科会が公表した「ストップ少子化・地方元気戦略」（以下、「報告書」とする）では、市町村の間の人口移動が将来も収束しないと仮定して、全体のほぼ半分に相当する896の市町村が将来的に消滅するおそれがあるとした。報告書においては、将来子どもを産む若年層を「人口再生産力」として、『地方は単なる人口減少にとどまらず、「人口再生産力」そのものを大都市圏に大幅に流出させることになった』と指摘したうえで、『若年女性が高い割合で流出し急激に減少するような地域では、いくら出生率が上がっても将来的に消滅するおそれが高い』とした。

報告書は、2013年に公表された「日本の地域別将来推計人口」に基づき、『若年女性人口が2040年に5割以上減少する市町村は896（全体の49.8%）に達し、そのうち人口1万人未満は523（全体の29.1%）にのぼる結果になる』と試算した。なお、これら市町村は「消滅可能性都市」と称された。そして、『都道府県別に見ると、こうした市町村が8割以上となるのが、青森県、岩手県、秋田県、山形県、島根県の5県にのぼる』（報告書の記者会見資料による）とされ、大都市圏から離れた市町村の多くが消滅の危機に瀕していることが警告された。

2. 地方創生のための政府の取り組み

このような状況のなか、2014年9月3日の第二次安倍内閣発足時の記者会見で安倍総理から、人口減少や超高齢化といった地方が直面する構造的な課題に真正面から取り組み、若者が将来に夢や希望を持つことができる魅力あふれる地方を創り上げるため、地方創生に取り組むという発言があり、政府が地方創生に向けて一連の政策を講ずるようになった。

地方創生のための政策の動きを示すと以下のとおりである。2014年および2015年がスタートアップ期であり、まず2014年に国の政策パッケージである総合戦略がまず策定され、続いて2015年に地方版総合戦略が地方自治体によって策定された。2年目に位置づけられる2016年には地方創生版三本の矢、すなわち、情報支援、人材支援、財政支援が創設された。2017年は国の総合戦略の中間年であり、各施策の重要業績評価指標（KPI：key performance indicator）が検証された。そして2018年以降は総合戦略の後半に入り、総合戦略で示された目標達成に向けた施策が講じられている。

地方創生の基本的な考え方は、地方における人口減少の加速を緩和させることであり、①地方における相応な賃金や安定を兼ね備えた雇用を創出する、②若者の地方での就労を促進する、③地域で安心して暮らせるよう地域の特性に応じた基盤整備などのための施策を行うことが示されている。

地方創生のための政策にはそれぞれ目標が設定されているが、基本目標のうち地方に関係するものとしては、①2020年までの5年間の累計で地方に30万人分の雇用を創出、②2020年に東京圏から地方への転出を4万人増、地方から東京圏への転入を6万人減少させ、東京圏から地方の転出入を均衡（2016年には東京圏は約12万人の転入超過）、③「小さな拠点」の地域運営組織形成数3000団体、「立地適正化計画」作成市町村数300都市の3つが挙げられる。

地方創生のための総合戦略には、目標を達成し、ひいては地方における人口減少の加速を緩和させるための多種多様な施策が盛り込まれている。なかでも目を引く施策は、地方自治体への新しい財政支援である地方創生関係交付金であり、この交付金を得るため地方自治体が独自の政策を講じるべく知恵を絞っている。2014年の交付金規模は1,700億円、2015年には1,000億円、2016年には1,900億円、2017年は1600億円と4年間の累計で6,200億円となった。また、2018年の当初予算では1,000億円が計上されている。

3. 地方創生に関する政策の妥当性

地方創生のための政府の取り組みは2014年から始まったが、現在までの行われた政策のなかで2つについて評価してみよう。

第一に地方創生関係交付金である。この新しい交付金は効果検証を行うことで従来の政策とは異なり、いわゆる「バラマキ」ではないと説明されている。すなわち、交付金を受ける事業は、重要業績評価指標を設定して、事業を推進するにあたってはこの目標を達成することが求められる。

地方創生関係交付金のなかでも現在は根幹に位置づけられる「地方創生推進交付金」について見ると、2018年度の交付対象事業は、新規事業と継続事業を合わせて2,236である。つまり数で見れば地方自治体が多く事業を提案して採択されており、交付金は活況を呈しているように見える。

しかしながら、交付対象事業については、従来の延長線上にある事業が少なくないなど、どの程度の効果があるか不透明である。また重要業績評価指標についても、地方創生のそもそもの目標である「地方における人口減少の加速を緩和させる」に寄与するのか関連が明確でないものも見受けられる。

第二に東京に立地する大学の定員抑制について見てみよう。地方創生のための施策として、18歳人口が大幅に減少する中、近年学生数の増加が著しい東京23区においては、2018年より原則として大学の定員増を認めないこととされた。これに関連して、大規模大学を中心に定員超過率の抑制も図られた。

学生数が8,000人以上の大規模大学の場合、2015年度までは定員の1.2倍以上を入学させれば、私立大学等経常費補助金が交付されないことが定められていたが、2018年にはこれが1.1倍に引き下げられた。ただし学生数が4,000人未満の小規模大学の場合は1.3倍に補助金不交付基準が据え置かれている。補助金不交付基準の厳格化は実質的な定員削減を意味しているが、これは東京23区のみならず全国の大学に適用される。しかし大規模な大学は東京圏に多く、地方には小規模な大学が多いため、実質的には東京圏の大学定員が削減されると考えてよい。

この施策は、18歳人口の地方から東京圏への流出抑制のために講じられたが、その効果は限定的である。すなわち、東京圏の大学の実質定員が減少しても、東京圏内の難易度が高い大学から入学しやすい大学への移動が生じただけで、地方から東京圏への流出抑制には役立っていないと考えられる。

まとめ

地域から東京圏などへの人口流出により多くの市町村が消滅の危機に瀕する可能性があることは事実であり、これに対して政府は地方創生のための取り組みを行い、地方における人口減少の加速を緩和させようとしている。

しかしながら、国が主導した交付金によるインセンティブ付与が地方創生に資する効果が限定的である、また、施策には過去の施策を焼き直したものの少なくない。さすがに、全国総合開発計画が策定されていた時代のように巨額な費用をかけてインフラ整備を行うことが地域の活性化の最重要な施策である時代ではなくなったが、依然として交通インフラなどハード面を整備する施策を志向する動きもある。

地方創生のために残された時間が多くないが、地方創生の取り組みには多くの課題が残されているといえよう。

장강 델타 경제 일체화의 현상과 미래 전망

오기남(상해국제문제연구원)

장강 델타는 장강 입구에 위치하며 중국에서 가장 발전된 지역이다. 2017년 중국의 국내총생산(GDP)은 82.7조 위안(1위안=165원 정도)이다. 장강 델타의 면적은 중국 전체의 2.2%이지만, 인구는 11%를 점하고, GDP는 20%를 점하고 있다.

2016년 5월 중국국무원이 비준한 「장강 델타 지역 도시 발전계획」에 의하면, 장강 델타의 핵심도시는 상해, 강소성의 남경, 무석, 상주, 소주, 남통, 염성, 양주, 진강, 태주 그리고 절강성의 항주, 영파, 가흥, 호주, 소흥, 금화, 주산, 대주 안휘성의 합비, 무호, 마안산, 동릉, 안경, 처주, 지주, 선성 등 26개 도시가 지정되었다. 총계에 따르면 2017년의 장강 델타 5개 도시의 GDP 합계는 1조 위안을 넘어 중국 전체의 3분의 1을 점하고 있다.

1. 장강 델타 경제 일체화의 추이

오랜 기간 장강 델타에는 행정적인 장벽이 매우 높아, 인적, 물적 그리고 자금의 흐름이 저해되었다. 개혁개방이후 시장경제의 발흥에 따라, 상해시로부터 주변의 향토 기업에 「일요 엔지니어」를 파송하기 시작해, 장강델타 경제 일체화는 서서히 진행되어 왔다.

제1단계 : 태동기. 개혁개방 초기, 학자 중에는, 「상해를 중심으로 장강델타 경제권을 만들자」는 구상이 제기되었다. 1982년 1월, 중국국무원은 「상해경제권 기획 변공실」을 설립하여 상해시, 강소성, 절강성과 안휘성의 광역경제협력을 시도했다. 그러나 각 도시 간 경제 사회 발전의 격차가 심하고, 지역보호주의 경향의 뿌리가 깊어 「상해경제권 기획 변공실」은 1988년 6월에 이르러 어쩔 수없이 철폐되기에 이르렀다. 그럼에도 불구하고 성과 시에 걸쳐있는 기업 간의 경영연대가 빠르게 발전하여 갔다.

제2단계 : 발전기. 1990년 상해 포동 개발을 기폭제로 상해 경제는 고도성장 궤도에 올랐다. 인접한 강소성·절강성도 이러한 호기를 잡고, 적극적으로 「상해경제권」에 편입하려고 했다. 상해시와 강소·절강 두성 합친 16개시는 협력 관계를 맺었다. 처음에는 시의 발전연구센터장 레벨에 머물렀지만, 점차로 부시장 레벨의 합동회의로 승격했다.

제3단계 : 확장기. 2001년 16개시의 합동회의에서 상무부시장에 의한 「호소절(滬蘇浙) 경제협력발전 좌담회」가 설치되었다. 2003년 각 시의 수뇌부 좌담회도 출발했다. 이에 따라 「정책결정」, 「조정」과 「실행」으로 세 레벨의 협력체제가 형성되었다. 2008년 12월 안휘성의 가맹에 따라 호소절환(滬蘇浙皖) 세 개 성과 하나의 도시 지역경제협력의 틀이 공식적으로 갖춰져 중핵도시는 16개 도시에서 26개 도시로 확대되었다.

제4단계 : 심화기. 2017년 3월 중국국무원이 공식적으로 「장강 델타 도시 군 발전 계획 장강 삼각주 성시 군 발전계획」을 비준했다. 장강 델타 경제 일체화라는 국가 발전의 큰 그림이 그려졌다. 2018년 6월1일 호소절환(滬蘇浙皖) 세 개 성과 한 개의 도시 수뇌부는 상해에서 좌담회를 열고, 『장강 델타 경제 일체화 3개년 계획』을 결정하고, 합동회의 변공실을 설치했다. 교통, 에너지, 정보, 과학기술, 환경보호, 신용조사, 사회보장, 금융, 서비스, 도시협력, 산업, 식품안전 등 12개 항목 중점분야에 대해서 합의했다.

2. 장강 델타 경제 일체화의 주요 진전

(1) 역사적인 기회를 잡아 경제와 연계시켜 촉진할 것.

최근 36년 간 장강 델타 지역은 포동개발, 상해만국박람회 개최 등을 계기로 더욱 약진하였다. 지금 새로운 기회를 맞이하고 있다. ㉠ 국가는 상해, 절강자유무역 시험 구를 설립. ㉡ 중국 최초로 상해에서 국제수입박람회를 개최. ㉢ 국가는 상해 장강, 안휘 합비의 종합국가과학연구센터와 강소남부, 항주의 국가 자주 창신 모델 구를 설치. ㉣ 장강 델타의 세계 최첨단 항만 건설. 세 개 성과 한 개의 도시는 현재 상해를 필두로 개혁을 심화하고, 개방을 확대하여 서로 참고하며, 호혜협력을 추진한다.

(2) 자원을 합리적으로 배치하고, 산업 관련성을 고양한다.

장강 델타 각 지역은 자신들의 비교우위성에 입각하여, 자원을 합리적으로 배치하고 경제발전을 꾀한다. 산업의 집결과 확산 효과를 통하여 경제 일체화를 촉진한다. 두 개의 이전을 필요로 한다.

첫째는 기업의 지역 본사를 중핵도시로 집중시키고, 제조 기지를 제조 단가가 낮은 곳으로 이전시킨다. 둘째는 고도의 기술이 요구되는 제조업을 과학기술 인재가 많은 곳으로 이전시키면서, 기술력이 떨어지는 제조업을 주변 지역으로 이전시킨다. 반도체 집적 회로업을 예로 들면 그 칩의 설계와 시험은 상해 시에 두고, 그 제조기지는 소주나 무석에 집중해 있다.

(3) 인프라 정비를 추진하고 교통의 편리성을 꾀한다.

이것은 경제 일체화의 기초라고도 할 수 있다. 지금 상해 시와 강소 성은 24번 고속도로와 국도로 연결되어 있다. 상해 시와 절강 성은 15번 고속도로와 국도로 연결되어 있다. 2018년 이후 2년간 세 개 성과 한 개의 도시는 17개의 단절된 도로를 연결할 예정이다. 즉 「3시간 경제권」을 형성한다. 철도의 경우, 장강 델타에는 호녕(滬寧)고속철도, 호항(滬杭)고속철도 이외 영항(寧杭) 고속철도를 포함해 총연장 1000 km의 철도를 신규 건설 중이다. 그 외 장강 및 바다를 경계로 하는 대교를 10여개 건설 중이다. 중국 전신, 중국이동, 중국연통 등 대규모 통신회사는 앞으로 4년간 2000억 위안의 예산으로 5G 통신네트워크 건설 협정을 맺었다.

(4) 환경보호를 착실히 진행하여 지역 연계 체제를 형성한다.

장강 델타의 총 면적은 중국 전체의 1%에 지나지 않지만 폐기물 배출량은 나라 전체의 20%에 달하여, 8할의 하천이 오염되고, 연간 공기의 질이 국정기준을 넘는 날이 고작 250일에 지나지 않는다. 환경보호는 결코 지자체만의 힘으로 해결할 수 있는 문제는 아니지만, 모두 힘을 합쳐서 종합적인 해결책이 필요할 것이다. 현재 장강 델타의 개성과 한 개의 도시는 환경보호 3개년 계획을 만들어 태호(太湖)유역의 종합적 관리, 광역 대기 관측 네트워크, 대기환경의 정보공유, 예보·경보, 통일적 환경보호 기준 설정, 합동긴급대책, 합동 법 집행을 행하고, 특히 화력발전소의 개조, 오수처리와 쓰레기 소각 장치의 건설 등을 중점적으로 추진하고 있다.

(5) 서민들의 삶의 필요성을 증시하여 주민의 생활수준 향상을 꾀하는 일.

장강 델타는 중국에서 가장 빠르게 고령화 사회에 들어간 지역이다. 60세 이상 인구는 총인구의 27%를 넘었다. 삼성 일시(강소, 절강, 안휘와 상해)는 지역을 경계로 하는 양로 서비스에 관한 협정을 체결하였다. 예를 들면, 양로 시설의 증설, 간호서비스 수준의 향상, 통일된 간호 담당자의 육성 등을 협력하고 있다. 그 외 장강 델타는 다른 도시에서의 통일 비용을 정산하는 시스템을 운용하기 시작했다. 개인의 선불 비용의 증액과 정산 소요 시간이 너무 길어지는 문제가 조금씩 해결되어지고 있다.

가까운 장래, 장강 델타에는 다섯 개의 「하나」라는 슬로건을 내세우기 시작했다. 삼성 일시는 「하나의 데이터베이스」를 함께 정비하고, 업종, 지역에 관련된 데이터의 공유를

피한다. 「하나의 큰 그림」을 함께 그리고 산업 이노베이션을 향상시킨다. 「하나의 결제」를 서로 인정하고, 통일되고 투명하게 시장 진출을 노린다. 「하나의 카드」를 서로 인정하고, 주민들이 가볍게 각지의 공공교통, 병원 및 사회 보장 시설을 이용할 수 있도록 한다.

3. 장강 델타 경제 일체화의 문제점과 금후의 전망

최근 36년 간, 장강 델타 경제 일체화는 행정의 벽을 뛰어넘어 큰 진전을 보이고, 경제 규모의 확대 및 주민생활 수준의 향상을 초래하였다. 그러나 아직 많은 심층적 「장해」가 존재하고 있다.

첫째, 정부와 시장의 간극이 있다.

장강 델타 경제 일체화는 어찌되었든 기업 주도로 시장 메커니즘에 따라 실현되었지만, 정부의 정책 지도, 산업 정책 및 법률보장도 큰 역할을 이루었다. 그러나 장기간의 계획 경제의 영향으로, 정부는 때때로 특정한 분야에서, 반칙 내지는 밀어붙이기식의 경향을 보이며, 과도하게 지방 이익의 극대화를 추구하고, 지역 전체의 산업 분업 체제 및 협력을 손상시키고 있다.

둘째, 지역 내부의 경제 발전이 불균형을 이루고 있다.

장강 델타 전체의 발전 수준은 중국 전체의 선두에 위치해 있지만, 지역 내부의 불균형 문제가 상당히 두드러진다. 역사적 원인으로 상해시, 강소성 남부 및 절강성 북부는 인재, 자금, 정보, 기술 등의 자원은 비교적 풍부하지만 강소성 북부 및 절강성 남부는 상대적으로 부족하다. 안휘성은 대단히 뒤떨어져 있다.

셋째, 산업 동질화 현상이 두드러진다.

반수 이상의 도시는 자동차, 석유화학, 통신 산업을 중점산업으로 하고 있다. 그 결과 중복 건설이나 무질서한 경쟁이 이루어지고 있다. 각지의 천연자원 및 산업 집결의 현상에 입각하여, 자원의 집약적인 이용과 산업기능의 정합성, 상호 우위성을 보충하여 차별화된 발전을 어떻게 진행시킬 것인가, 아직 길은 멀기만 하다.

넷째, 중핵도시의 발산 기능이 약하다.

1978년 상해시의 GDP는 장강 델타 전체의 47.3%를 점하고 있었지만, 2017년에는 22.5%에 머물렀다. 앞으로 상해 시는 5개의 「센터」(국제 경제 센터, 국제 금융 센터, 국제 무역 센터, 국제 수송 센터, 이노베이션 센터)의 건설을 추진하여, 장강 델타의 「용의 머리」와 같은 발산 효과 및 리더십을 발휘하지 않으면 안 된다.

장강 델타는 중국 경제의 축약된 모습에 지나지 않는다. 앞으로 결코 순탄한 길은 아니지만, 상당히 큰 전략적 실수를 범하지 않는 한 많은 도전을 극복하면서, 보다 질 높은 일체적인 발전을 실현할 수 있다. 10년, 20년 후 틀림없이 뉴욕 도시권, 북미 5대호 도시권, 런던 도시권, 파리 도시권 및 동경 도시권 등과 견줄만한 세계적인 도시 군에 포함되지 않을까 생각한다.

長江デルタ経済一体化の現状と未来展望

呉寄南（上海国際問題研究院）

長江デルタは長江入口に位置し、中国の中で経済発展がもっとも進んでいる地域である。2017年の中国の国内総生産（GDP）は82.7兆元に達した。長江デルタの面積は国全体の2.2%であるが、人口は11%を占め、GDPは20%を占めた。

2016年5月に中国国務院が批准した「長江デルタ都市群発展計画」によると、長江デルタの中核都市は、上海、江蘇省の南京、無錫、常州、蘇州、南通、塩城、揚州、鎮江、泰州及び江省の杭州、寧波、嘉興、湖州、紹興、金華、舟山、台州、安徽省の合肥、蕪湖、馬鞍山、銅陵、安慶、滁州、池州、宣城等26の市が指定された。統計によると、2017年には、長江デルタの5つの都市のGDP合計は1兆元を超え、国全体の三分の一を占めた。

一、長江デルタ経済一体化の推移

長い間、長江デルタには、行政的壁が非常に厚く、人、商品および資金の流れが阻害された。改革開放以降、市場経済の勃興により、上海市から周辺の郷鎮企業に「日曜エンジニア」を送り始め、長江デルタ経済一体化は徐々に展開してきた。

第一段階：萌芽期。改革開放当初、学者の中、「上海を中心に長江デルタ経済圏をつくろう」という構想が打ち出された。1982年1月、中国国務院は「上海経済圏企画弁公室」を設立し、上海市、江蘇省、浙江省と安徽省の広地域経済協力を図った。しかし、各省市の間、経済社会発展のギャップが大きく、地方保護主義傾向が根強かったことから、「上海経済圏企画弁公室」が1988年6月にやむを得ず撤廃した。にもかかわらず、省市を跨る企業間の経営連携が迅速に発展した。

第二段階：発展期。1990年、浦東開発を起爆剤として、上海経済は高度発展の軌道に乗った。隣接の江蘇・浙江両省もこの好機を掴み、積極的に「上海経済圏」に組み込もうとした。上海市と江蘇・浙江両省あわせて16の市は協力関係を結んだ。最初は、市の発展研究センター長レベルにとどまっていたが、次第に副市長レベルの合同会議に昇格した。

第三段階：拡張期。2001年、16市の合同会議で、常務副市長による「滬蘇浙経済協力発展座

談会」が設置された。2003年、各市首脳座談会もスタートした。これにより、「政策決定」、「調整」と「実行」から三レベルの協力体制が形成された。2008年12月、安徽省の加盟により、滬蘇浙皖三省一市の地域経済協力の枠組みが正式に形成され、中核都市は16の市から26の市まで拡大された。

第四段階：深化期。2017年3月、中国国務院が正式に「長江デルタ都市群発展計画長江三角洲城市群発展計画」を批准した。長江デルタ経済一体化は国家の発展グランドデザインに組み入れた。2018年6月1日、滬蘇浙皖三省一市の首脳は上海で座談会を開き、『長江デルタ経済一体化三カ年計画』を決定し、合同会議弁公室を設置した。交通、エネルギー、情報、科学技術、環境保護、信用調査、社会保障、金融、サービス、都市協力、産業、食品安全など12項目の重点分野について合意した。

二、長江デルタ経済一体化の主要進展

1、歴史的チャンスをつかみ、経済連携を促進すること。 ここ36年間、長江デルタ地域は浦東開発、上海万博開催などをきっかけに並行してテイクオフした。目下、新たなチャンスを迎えている。(1)、国は上海、浙江自由貿易試験区設立。(2)、中国初の国際輸入博覧会を上海で開催。(3)、国は上海張江、安徽合肥の総合国家科学研究センターと江蘇南部、杭州の国家自主创新モデル区設置。(4)、長江デルタの世界トップクラスの港建設。三省一市は現在、上海を先頭に改革を深化し、開放を拡大し、相互に参考し、互惠協力を推進する。

2、資源を合理的に配置し、産業関連度を高めること。 長江デルタ各地は自分の比較優位性に立脚し、資源を合理的に配置し、経済発展を図る。産業の集結と拡散効果を通じ、経済一体化を促進する。二つの移転がある。一つは、企業の地域本社を中核都市に集中させ、製造基地をコストが低いところに移転させる。二つは、高度な技術が要求される製造業を科学技術人材が多いところに移転しつつ、技術が高くない製造業を周辺地域に移転させる。半導体集積回路業を例にすれば、そのチップの設計とテストは上海市にあり、その製造基地は蘇州や無錫に集中している。

3、インフラ整備を推進し、交通の利便性を図ること。 これは経済一体化の基礎ともいえる。目下、上海市と江蘇省は、24の高速道路と国道でつながっている。上海市と浙江省は、15の高速道路と国道でつながっている。2018年以降の二年間、三省一市は17の断絶した道路を接続する予定。「3時間経済圏」を形成する。鉄道の場合、長江デルタには、滬寧高速鉄道、滬杭高速鉄道以外、寧杭高速鉄道を含め、総延長1000キロの鉄道を新規建設中。その他、長江および海をまたがる大橋を十数本建設。中国電信、中国移动、中国联通など大手通信会社は今後4年間、2000億元で5Gの通信ネットワークを建設する協定を結んだ。

4、環境保護を着実に進め、地域連携体制を形成すること。 長江デルタの総面積は国全体の1%にすぎないが、廃棄物排出量は国全体の20%に達し、八割の河川が汚染され、年間の空気質が国定基準を満たすのはせいぜい250日間しかない。環境保護は決して個別の市が解決できる問題ではないが、皆の力をあわせて、統合的に解決すべきである。現在、長江デルタの三省一市は環境保護3ヵ年計画を作り、太湖流域の総合的管理、広い区域の大気観測ネットワーク、大気環境の情報共有、予報・警報、統一的環境保護基準設定、合同緊急対策、合同法執行を行い、特に火力発電所の改造、污水处理とごみ焼却装置の建設などを重点的に推進している。

5、民生のニーズを重視し、住民の生活水準向上を図ること。 長江デルタは中国でいち早く高齢化社会に入った地域である。60歳以上人口は総人口の27%を越えた。三省一市は地域を跨る養老サービスに関する協定を結んだ。例えば、養老施設の増設、介護サービス水準の向上、統一基準で介護担当者の育成など、協力しあっている。この他、長江デルタは他の都市で病院に通う費用を清算するシステムを運営し始めた。個人の前払い費用の増額と清算所要時間が長すぎるという問題がうまく解決されつつある。

近い将来、長江デルタには五つの「一」という目安を打ち出した。三省一市は「一つのネットワーク」をともに構築し、区域内の交通、情報のアクセスを円滑にする。「一つのデータベース」をともに整備し、業種、地域を跨るデータの共有を図る。「一つのグランドデザイン」をともに描き、産業のイノベーションを向上させる。「一つの印鑑」を相互に認め、統一の透明度が高い市場進出を狙う。「一つのカード」を相互に認め、住民たちが気軽に各地の公共交通、病院並びに社会保障を利用できるようにする。

三、長江デルタ経済一体化の問題点と今後の展望

ここ36年間、長江デルタ経済一体化は行政の壁を乗り越え、大きな進展が見られ、経済規模の拡大および住民生活水準の向上をもたらした。しかし、まだたくさんの深層的「ボトルネック」が存在している。

第一、政府と市場のずれがあること。長江デルタ経済一体化はいずれにしても企業主導で、市場メカニズムにより実現されたが、政府の政策指導、産業政策および法律保障も大きな役割を果たした。しかし、長期間の計画経済の影響で、政府は時折、特定の分野で、オフサイドないしワンマン傾向が見られ、過度に地方の利益最大化を追求し、地域全体の産業分業体制および協力を損なっている。

第二、地域内部の経済発展が不均衡であること。長江デルタ全体の発展水準は中国で先頭に

立っているが、地域内部のアンバランス問題はかなり目立っている。歴史的な原因で、上海市、江蘇省南部および浙江省北部は人材、資金、情報、技術などの資源は比較的豊かであるが、江蘇省北部および浙江省南部は相対的に乏しい。安徽省は非常に立ち遅れている。

第三、産業同質化現象が目立っていること。半数以上の都市は自動車、石油化学、通信産業を重点産業と位置付けている。その結果、重複建設や無秩序の競争になっている。各地の天然資源および産業集結の現状に立脚し、資源の集約的な利用と産業機能の整合を図り、相互に優位性を補い合い、差別化発展を如何に実現させるか、その道のりはまだ長い。

第四、中核都市の輻射機能が強くないこと。1978年、上海市のGDPは長江デルタ全体の47.3%を占めていたが、2017年には22.5%に留まった。今後、上海市は五つの「センター」（国際経済センター、国際金融センター、国際貿易センター、国際輸送センターおよびイノベーションセンター）の建設を推進し、長江デルタの「竜の頭」のような輻射効果およびリーダーシップを果たさなければならない。

長江デルタは中国経済の縮図に過ぎない。今後、決して順風満帆にいけるわけではないが、よっぽど大きな戦略的なミスをつけない限り、色々なチャレンジを克服しながら、より質の高い一体的な発展を実現する。10年、20年後、きっとニューヨーク都市圏、北米五大湖都市圏、ロンドン都市圏、パリ都市圏及び東京都市圏などと肩を並べる世界レベルの都市群になるのではないかと思われる。

長三角经济一体化的现状与未来展望

吴寄南

长江三角洲位于长江入海口，一直是中国最活跃的区域之一，2017年中国的国内生产总值为82.7万亿元，长三角地区以占全国2.2%的土地面积和占全国11%的人口，贡献了全国GDP的20%。

根据2016年5月国务院批准的《长江三角洲城市群发展规划》，长三角核心区包括三省一市的26个市：上海，江苏省的南京、无锡、常州、苏州、南通、盐城、扬州、镇江、泰州，浙江省的杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴、金华、舟山、台州，安徽省的合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、滁州、池州、宣城。统计数据显示，2017年，长三角地区有5个城市GDP过万亿，占全国的三分之一。

一、长三角经济一体化的演变

在很长一段时期内，长三角各地间存在着行政壁垒，人员、商品和资金难以自由流通。改革开放以后，从上海向江浙两省输出“星期日工程师”开始，跨省市的经济交流渐趋活跃。

长三角经济一体化大致经历了4个阶段：

第一阶段：萌芽时期。改革开放不久，学术界便提出“以上海为中心建立长三角经济圈”的构想。1982年1月，国务院批准成立“上海经济区规划办公室”，试图协调上海、江苏、浙江和安徽等三省一市间的跨省市经济合作。但是，由于各省市间经济社会发展差距较大，加上地方保护主义作祟，“上海经济区规划办公室”被迫于1988年6月撤销。但这一阶段，跨省市的企业联合经营发展迅猛。

第二阶段：发展时期。1990年，以浦东开发为契机，上海经济驶上“快车道”，与上海相邻的江浙两省抓住机遇，积极融入“上海经济圈”。上海和江苏、浙江的16个城市尝试建立协作关系。从最初的市政府发展研究中心主任协调会议升级为副市长参加的联席会议。

第三阶段：扩容时期。2001年，在加盟城市的联席会议基础上又诞生了由常务副市长参加的“沪苏浙经济合作与发展座谈会”；2003年，启动了由各城市主要领导人参加的座谈会。由此，

初步构建了由“决策层”、“协调层”和“执行层”构成的三级合作机制。2008年12月，由于安徽省的加盟，沪苏浙皖三省一市的区域合作框架正式形成，16个城市扩容为26个城市。

第四阶段：深化时期。2017年3月，中国国务院正式批准了《长江三角洲城市群发展规划》。长三角经济一体化纳入了国家发展总体框架。2018年6月1日，沪苏浙皖领导在上海举行了主要领导人参加的有关长三角经济发展的座谈会，出台了《长三角地区一体化发展三年行动计划2018至2020》，设立“联席会议办公室”，并确定了交通、能源、信息、科技、环保、信用、社保、金融、涉外服务、城市合作、产业、食品安全12个重点合作专题。

二、长三角经济一体化的主要进展

1、牢牢把握历史机遇，促进经济联动发展。1982年以来的36年间，长三角地区利用浦东开发和举行上海世博会的契机，实现了经济并肩起飞。目前，这一地区面临的机遇主要有：a、国家批准成立上海、浙江自贸试验区；b、国家决定在上海举行国际进口博览会；c、上海张江、安徽合肥综合性国家科学中心和苏南、杭州国家自主创新示范区建设；d、长三角地区世界级港口群建设。三省一市正以上海为龙头，深化改革，扩大开放，相互借鉴、互利合作。

2、合理配置各类资源，提高产业关联程度。长三角地区依据各自比较优势，合理配置各科资源，实现产业分工协作，通过产业的集散和扩散效应，促进经济一体化发展。一是企业总部向中心城市聚集，制造基地向成本较低的地区转移；二是制造业的高端部分集中在科研力量比较集中的地区，中低端的向周边扩散。以半导体芯片为例，芯片设计以及测试主要在上海，苏州无锡常州等地则成为制造基地。

3、着力完善基础设施，实现交通互联互通。这是推动经济一体化的基础。目前，上海市与江苏省之间有24条高速公路和国道对接；上海市与浙江省之间有15条高速公路和国道对接。从2018年起的两年内，三省一市计划打通17条断头路，形成3小时“经济圈”。铁路方面，长三角地区除沪宁高铁、沪杭高铁外，目前正在开工的铁路总长度超过1000公里。在长三角地区有10余座跨长江和跨杭州湾的大桥。此外，国电信、中国移动和中国联通等3家中国最大的通信公司签署了合作协议，计划在4年内投入2000亿元用于建设5G网络。

4、扎实推进环境保护，形成区域联动机制。长三角地区总面积仅为全国的1%，废弃物排放量却是全国的20%，80%河流受到污染，全年空气质量达标天数少于250天。环境治理问题不是单个城市所能解决的，必须形成合力，综合整治。目前，长三角地区已制定3年行动计划，重点推进太湖流域的综合治理、建立跨地区的大气质量监测网络、对燃煤电厂进行超低排放改造，建设污水处理和垃圾焚烧厂等。

5、注重解决民生需求，提高居民生活水准。长三角地区是中国最早进入老龄化社会的地区，60岁以上老年人口占总人口比例超过27%。有鉴于此，三省一市已签订了有关区域养老的合作协议，增建养老服务机构，提高介护服务水平、按照统一的标准培训养老护理人员。此外，长三角部分地区已开通异地就医结算系统，化解参保人员在异地就医个人垫付医药费金额较大和结算周期较长等弊端。

在可预见的未来，长三角地区将秉持五个“一”的方针推进经济社会一体化。即三省一市将共同建设“一张网”，让区域内的交通、信息等联通更便捷；打造“一个库”，推进跨部门、跨省市的数据共享；编好“一张图”，让产业创新更协同；共认“一个章”，统筹建立统一透明的市场准入；办好“一张卡”，让群众能一卡刷遍各地公交、医院、社保。

三、长三角经济一体化存在的问题和未来展望

36年来，长三角经济一体化在突破行政壁垒、推进协同发展方面已取得可喜进展，经济总量与居民生活水平都有明显提高。但仍存在着很多深层次的瓶颈问题。主要有以下4项：

第一，政府与市场的不协调。长三角经济一体化进程是由企业推动，市场运作的。但政府的政策引领、产业服务和法律保障也扮演了举足轻重的角色。由于长期实行计划经济的影响，在某些地方某些领域政府依然有越位、包办的倾向，并由于过分追求地方利益最大化而损害区域间的产业分工和合作。

第二，区域经济发展不平衡。长三角地区整体经济发展水平位居全国前列，但区域内部不平衡的问题比较突出。由于历史的原因，上海、苏南、浙北地区包括人才、资本、信息、技术等在内的要素资源比较丰富，而苏北和浙南则相对匮乏，安徽更是整体落后。

第三，产业同构化趋势突出。超过半数的长三角城市将汽车、石化、通信作为重点发展产业，导致重复建设和无序竞争。如何从各地的自然禀赋和产业集聚现状出发，实现资源集约利用和产业功能整合，达到优势互补、错位竞争的目的，尚有很长一段路要走。

第四，中心城市辐射效应不强。1978年，上海的GDP在长三角地区GDP总量中占47.3%，但2017年仅有22.5%。未来，上海要大力加强“五个中心”（国际经济中心子女、金融中心、贸易中心、航运中心、科创中心）的建设，更好地发挥上海作为长三角“龙头”的辐射效应和引领作用。

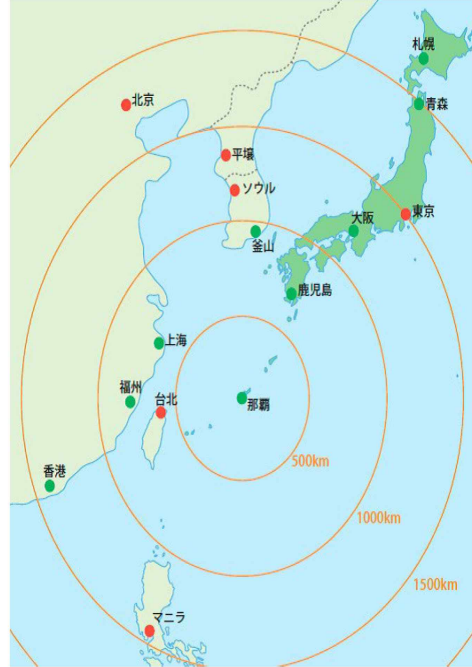
长三角不过是中国经济的一个缩影。未来的发展不可能一帆风顺，但只要不犯战略性的错误，必定能战胜各种挑战，实现更高质量的经济一体化。10年、20年后，长三角将成长为与纽约城市群、北美五大湖城市群、伦敦城市群、巴黎城市群和东京城市群并驾齐驱的、世界级的城市群。

오키나와의 개요

면적 : 2,281 k m²

인구 : 약143만명 일본에서
인구증가하고 있는
소수 지역중 하나

이도 수 : 유인도 49
(오키나와 본도 포함)
무인도 111

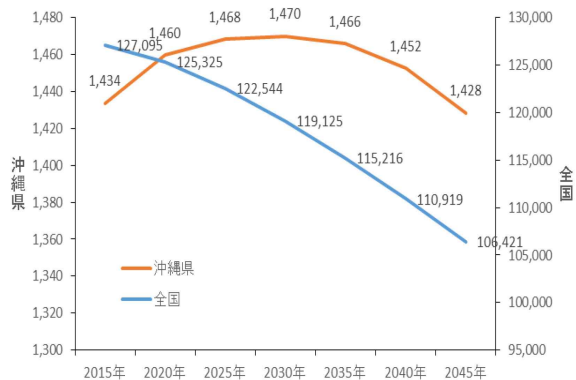


오키나와현 인구의 추이와 예측

현재인구는 143만명 2030년에는 피크인구
(147만명) 에 도달하며 그 후에는 감소해 간다

沖縄県					
	人口	指数	単位: 千人、%		
			0~14歳	15~64歳	65歳以上
2015年	1,434	100.0	17.3	63.0	19.7
2020年	1,460	101.8	17.1	60.3	22.6
2025年	1,468	102.4	16.5	58.8	24.6
2030年	1,470	102.5	16.0	57.9	26.1
2035年	1,466	102.2	15.6	56.7	27.8
2040年	1,452	101.3	15.4	54.5	30.0
2045年	1,428	99.6	15.3	53.3	31.4

全国					
	人口		単位: 千人、%		
			0~14歳	15~64歳	65歳以上
2015年	127,095	100.0	12.5	60.8	26.6
2020年	125,325	98.6	12.0	59.1	28.9
2025年	122,544	96.4	11.5	58.5	30.0
2030年	119,125	93.7	11.1	57.7	31.2
2035年	115,216	90.7	10.8	56.4	32.8
2040年	110,919	87.3	10.8	53.9	35.3
2045年	106,421	83.7	10.7	52.5	36.8

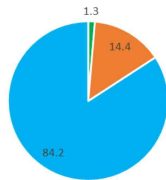


資料: 国立社会保障・人口問題研究所

오키나와현의 사회경제 의 특징(경제)

오키나와현내 총생산액은 4조1,416억엔 일본 전국의 0.8%규모

沖縄(2015年)

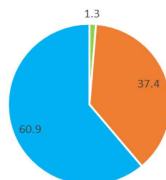


산업구조는 제3차 산업 84.2%, 제3차산업에 치중하고 있는 구조이다

제2차 산업에는 건설업 9.4%로 제조업 5%를 넘는다

■ 1次産業 ■ 2次産業 ■ 3次産業

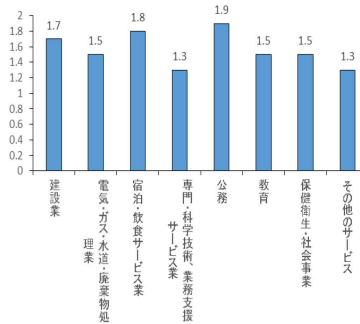
全国(2015年)



■ 1次産業 ■ 2次産業 ■ 3次産業

資料:「国民経済計算」沖縄県 「国民経済計算」内閣府

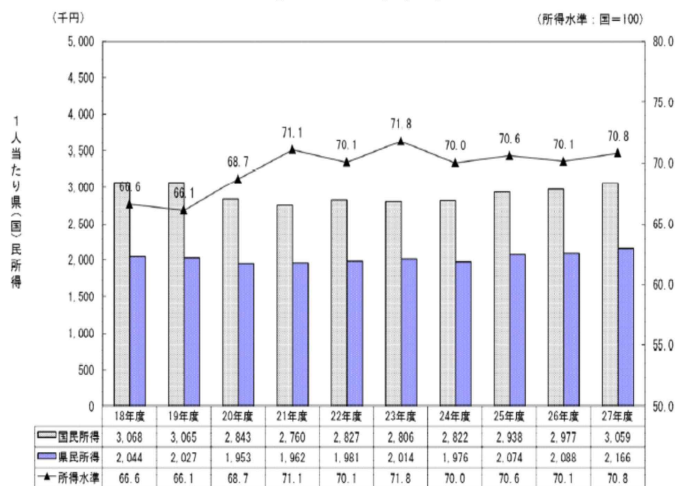
1を超える産業別特化係数



오키나와현의 사회경제의 특징 (소득)

1인당 현민소득은 약 217만엔 일본 전국 평균 (306만엔) 의 70.8%이다

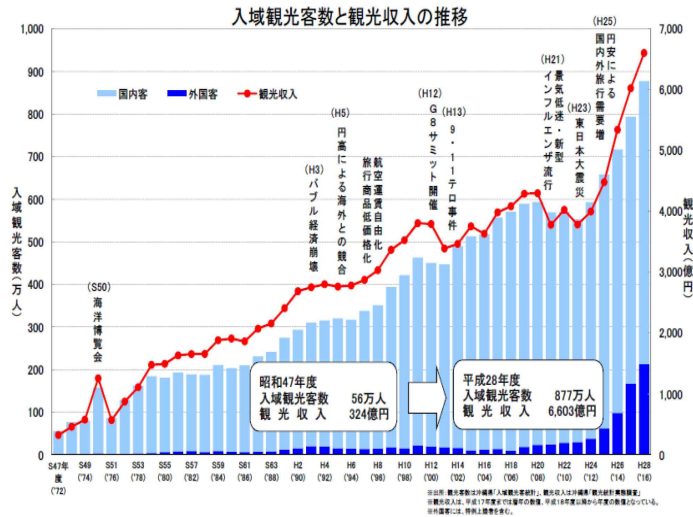
1인당 현민소득 추이



資料:「国民経済計算」沖縄県 「国民経済計算」内閣府

오키나와현의 관광객의 추이

2017년 939만명 하와이를 넘었다
외국인 관광객 208만명 (약22%)

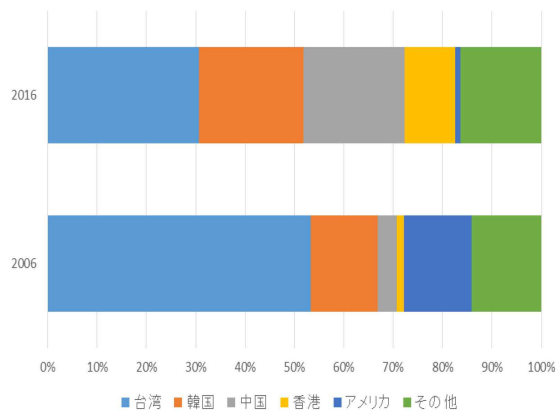


資料:「観光要覧」 沖縄県文化観光部観光政策課

오키나와의 외국인 관광객의 국가·지역별 구성

가장 많은 것은 대만의 65만2천명
10년간에 상승율이 가장 높은 것은 중국

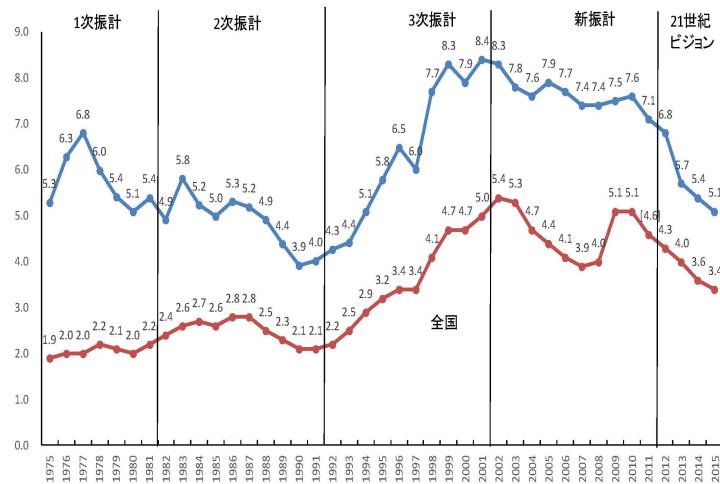
	2006	2016	増加数	年平均伸び率
台湾	41,298	652,100	610,802	31.8
韓国	10,508	452,000	441,492	45.7
中国	3,033	435,400	432,367	64.3
香港	1,097	218,100	217,003	69.8



出所:「観光要覧」 沖縄県

오кина와현의 노동고용 (실업)

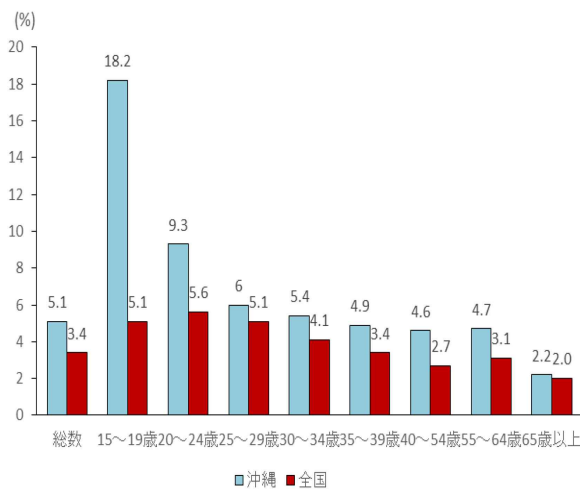
실업율은 2015년에 5.1%로 일본전국에서 제일 높았다
그러나 2010년 이후는 전국과 마찬가지로 감소 경향이다



資料:「労働力調査」沖縄県、総務庁

오кина와의 고용 노동 (연령별 실업율)

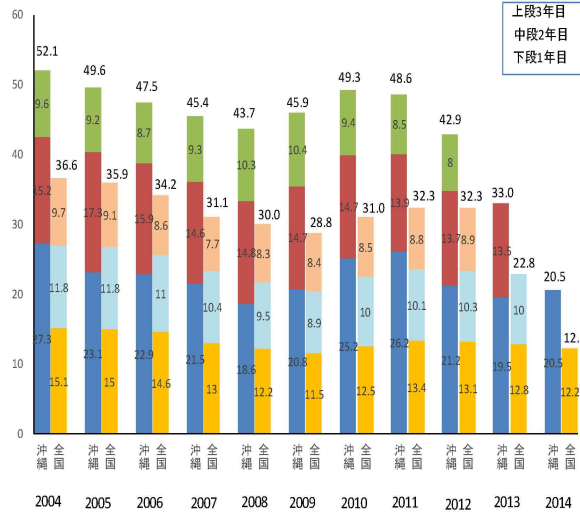
젊은 층 (15세 ~ 24세) 의 실업율이 높다
특히 15 ~ 19세는 전국의 4배에 가깝다



資料:「労働力調査」沖縄県

오키나와의 고용노동 (이직율)

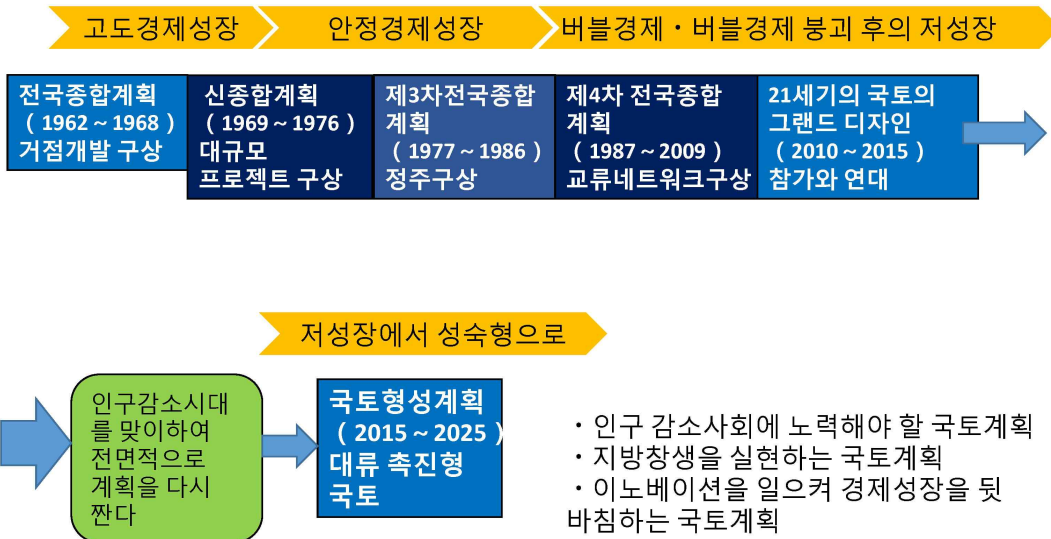
대졸 3년 이내에 이직자 40% 이상
1년 이내 이직자도 20% 이상이 이직



資料: 沖繩労働局、厚生労働省

국토계획의 경위

1962~2025



資料: 内閣府、国土交通省HPより作成

오키나와 진흥계획의 경위



資料:「沖縄の振興2017年版」内閣府

오키나와 경제자립화는 높아졌을까 - 자립지표 -

- ① 재정 의존도 = $\frac{\text{일반정부 최종 소비지출} + \text{정부 고정자본 형성}}{\text{현민총지출}} \times 100$
- ② 물적생산력 = $\frac{\text{제1차 산업총생산} + \text{제조업총생산}}{\text{현내총생산}} \times 100$
- ③ 자립수지 = $\frac{\text{이유출 (상품 + 상품이외)} - \text{이수입 (상품 + 상품이외)}}{\text{현민총지출}} \times 100$
- ④ 완전실업률 = $\frac{\text{실업자수}}{\text{노동력인구}} \times 100$
- ⑤ 현민소득 격차 = $\frac{\text{오키나와현 1인당 현민소득}}{\text{전국 1인당 현민소득}} \times 100$

오키나와 진흥계획과 자립도 지표로 본 자립도의 추이

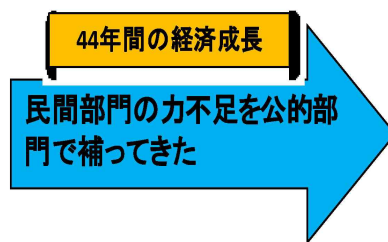
어떤 지표를 보아도 자립도는 높아지지 않는다

- ①재정 의존도 → 증가
- ②자립수지 → 대폭 입초는 변함 없다
- ③물적생산력 → 감소
- ④현민소득격차 → 거의 평행
- ⑤노동생산성 → 2000년대초까지는 상승, 근년은 저조

	第1次振興開発計画		第2次興開発計画		第3次興開発計画		沖縄振興計画		21世紀ビジョン基本計画	
	1972	1981	1982	1991	1992	2001	2002	2011	2012	2015
財政依存度	30.9	37.7	36.1	35.8	37.7	43.3	43.0	41.0	42.3	41.2
自立収支	-51.8	-15.6	-17.0	-6.3	-6.9	-23.1	-23.9	-18.8	-22.8	-21.3
物的生産力	14.2	10.2	10.7	8.7	8.3	8.5	7.2	6.8	5.9	6.4
完全失業率	-	5.4	4.9	4	4.3	8.4	8.3	7.1	6.8	5.1
県民所得格差	57.8	71.4	73.6	71.6	72.9	68.2	69	71.8	70	70.8
労働生産性(千円/人)	1,664	4,519	4,559	5,708	5,893	6,046	6,143	6,061	5,938	6,071

資料:「県民経済計算」沖縄県より作成

오키나와 진흥계획과 자립도 지표에서 본 자립도의 추이



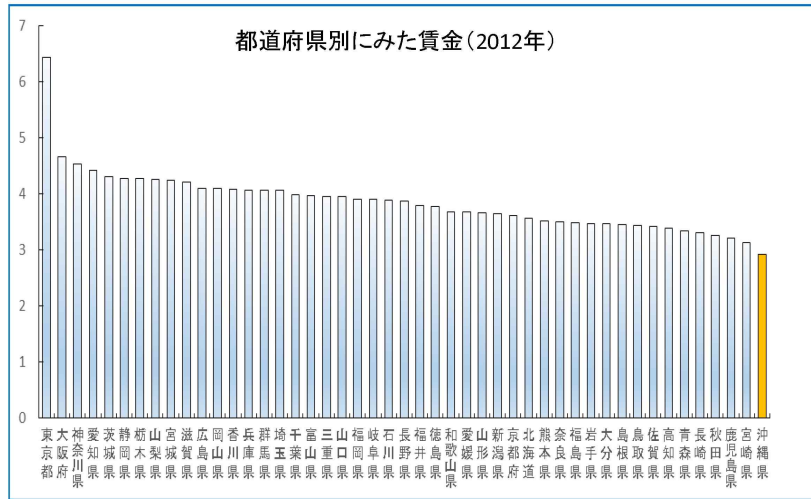
県内総支出の項目別寄与率

	72-'74	75-'80	81-'84	85-'89	90-'95	96-'00	01-'05	06-'15
民間最終消費	26.6%	52.2%	36.4%	79.9%	58.4%	74.7%	21.0%	83.6%
民間投資	-3.8%	0.2%	40.0%	33.0%	-18.1%	-32.3%	42.4%	16.1%
政府部門	89.7%	39.9%	25.0%	3.2%	159.9%	51.6%	-66.9%	57.7%

資料:「県民経済計算」沖縄県より作成

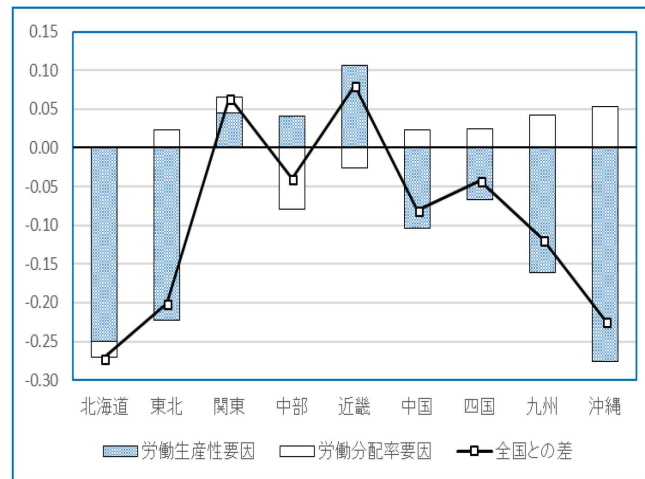
오키나와의 자립화가 진전되지 않는 요인

전국에서 가장 낮은 임금



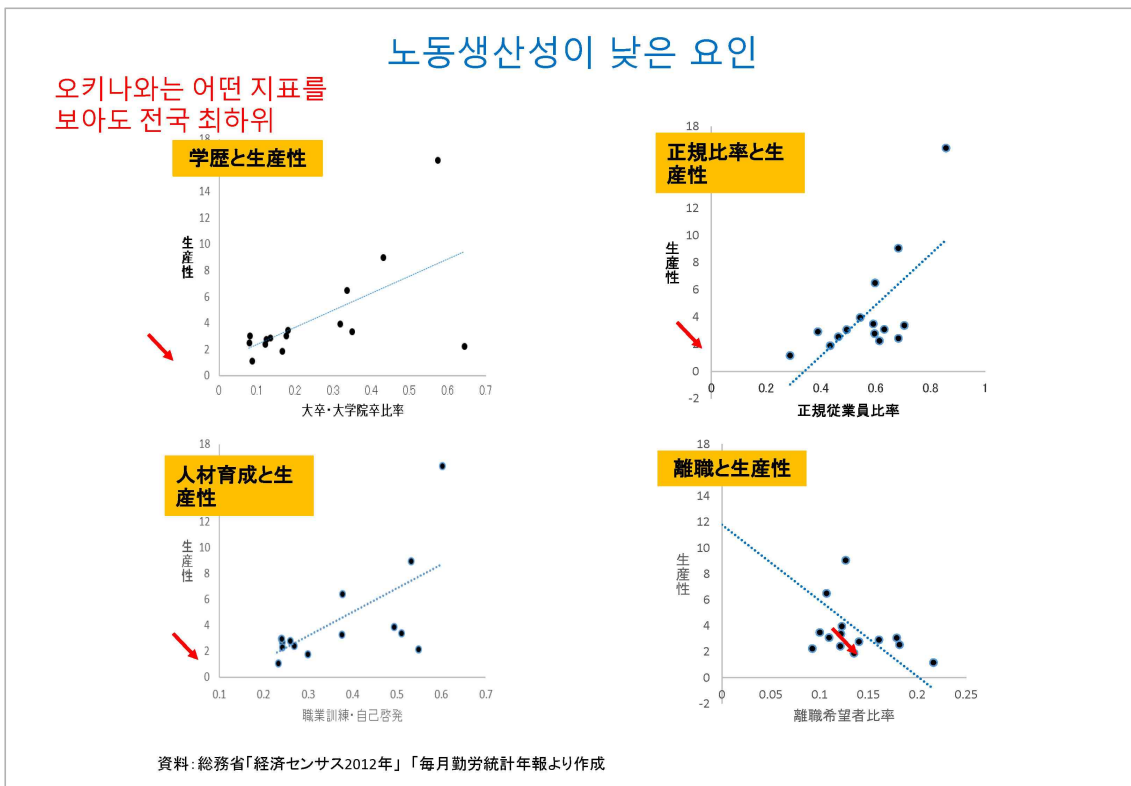
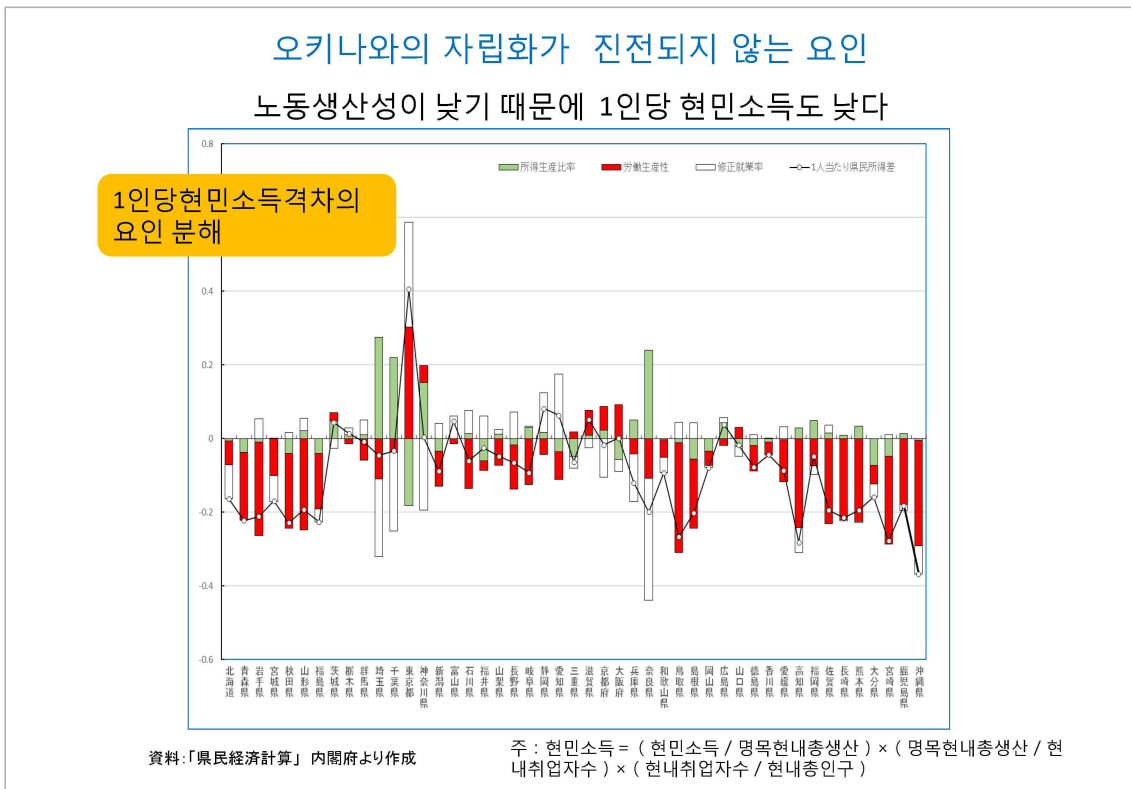
경제자립화가 진전되지 않는 요인

전국에서 가장 낮은임금은 노동생산성이 낮기 때문



1인당 인건비 = 노동생산성×노동분배율의 관계에서 양변의 자연대수를 꺼내 전국평균과의 차를 노동생산성요인과 노동분배율요인으로 분해했다. $\ln(1인당 인건비) = \ln(노동생산성) + \ln(노동분배율)$

資料: 「平成24年経済センサス」 沖縄県



자립화 추진을 위한 과제 —진흥개발계획의 총합—

성 과

사회자본정비 ... 전국과의 격차 축소

현대총생산 ... 전국평균을 넘는 증가

- 총생산(명목)
1972년부터2014년까지
9.1배(전국5.3배)
- 취업자수 1.9배(전국1.3배)

관광·IT산업 ... 순조롭게 성장하고 있다

과 제

현민소득,실업률 ... 전국 최하위

빈곤율 ... 전국 최하위

생산성 ... 전국 최하위

사회자본 정비 ... 계속해서 정비할 필요

관광·IT산업 ... 고부가 가치화가 필요

- 평균체재일수의 저조
- 콜센터 등의 노동집약형 중심

出所:「沖縄県経済の概況」沖縄総合事務局

자립화 추진을 위한 과제 —리딩 산업의 진흥—

지역자립화의 요건(기요나리 타다오('81))

- 역제수지가 균형 될 것
- 역내경제순환을 확대시킬 것
- 타지역의 기업에 지배 당하지 않을 것



「내발적인 노력」에 의한 「지역자본의 활용」을 제창

관광을 제외한 리딩 산업이 아직 역 부족

자립화 추진을 위한 과제 —리딩 산업의 진흥—

2016년까지 427사 입지 2만8천명고용

정보통신산업

그러나 전산업의 취업자에
점하는 비율은 2.4%로
농업취업자의 반이 안된다
생산액은 2.5%이다.



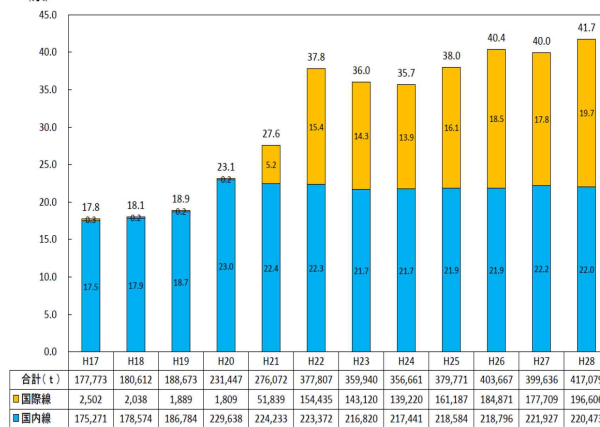
出所: 「沖縄県経済の概況」 沖縄総合事務局

자립화를 추진하기 위한 과제 —리딩 산업의 진흥—

국제물류산업

ANA가 나하공항을 일본에서의 아시아화물 허브 전략을 세우고 있다.
2009년 개업. 나하공항의 국제화물 취급량은 비약적으로 증가했다.
2008년 1,809t ⇒ 2010년 154,435t 으로 약85배이다.
그러나 오키나와현산품이 점하는 비율은 1%에 지나지 않는다.

那覇空港における取扱貨物量の推移



(出典: 空港管理状況調査) (年度)

자립화를 추진하기 위한 과제

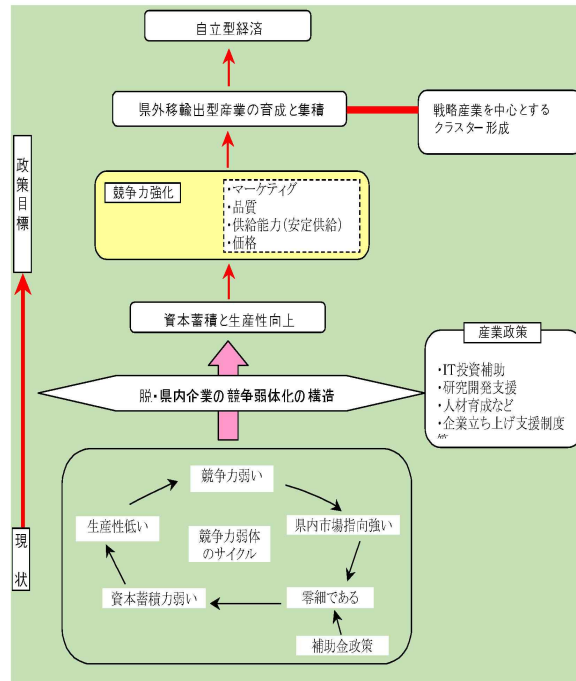
인재 창업 네트워크
경제의 형성

• 연구개발
• 인재육성 ← 산업정책

생산성 향상

리딩 산업을 중심으로하는
클러스터 형성

이수출 확대



동아시아의 성장에 연계해서 동반 성장하는 경제를 지향한다!

오키나와현 아시아경제전략구상

오키나와현 아시아경제전략구상은
아시아 각국의 경제성장을 활용하여
산업·경제의 성장을 가속화하기 위한
구상이다. (2016년 책정)

- I 아시아를 연결하는 국제경쟁력을 가진 물류거점 형성
- II →
- III 항공관련산업 클러스터 형성
- IV 아시아 유수의 국제정보통신 거점 "스마트 허브"의 형성
- V 오키나와에서 아시아로 연결되는 새로운 제조산업의 추진

MICE에의 활용

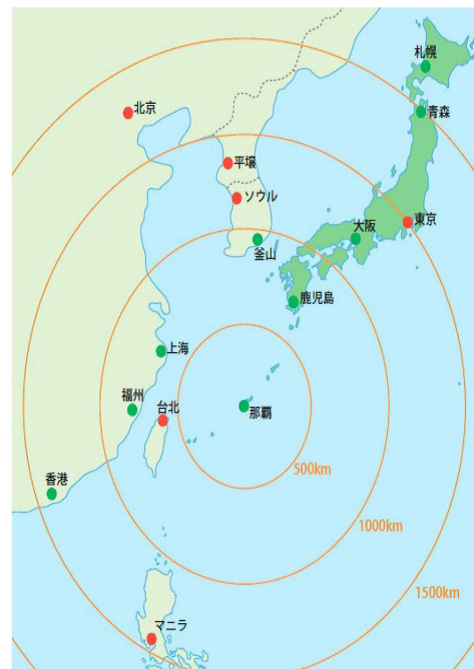
물류형성에 기여하는
박람회, 학회, 국제회
의 등을 유치 한다

沖縄振興開発計画の成果と課題

沖縄国際大学 名嘉座 元一

沖縄の概要

- 面積: 2,281km²
神奈川県より少し小さい
- 人口: 約143万人
全国でも人口増加している数少ない地域
- 離島の数: 有人島 49(沖縄本島含む)
無人島 111



沖縄の米軍基地

沖縄本島の面積に占める
米軍基地割合は14.7%

専用施設の全国に占める
割合は70.4%



資料: 沖縄県知事公室基地対策課

人口の年齢構造

全国に比べて年齢構造は若い、少子高齢化は進んでいる

	1985		1995		2005		2010		2015		2015(全国)	
	人口 (千人)	構成比 (%)	人口 (千人)	構成比 (%)	人口 (千人)	構成比 (%)	人口 (千人)	構成比 (%)	人口 (千人)	構成比 (%)	人口 (千人)	構成比 (%)
総人口	1,179		1,273		1,362		1,393	100	1,434	100	127,095	100.0
0~14歳	323	27.4	281	22.1	254	18.6	246	17.8	247	17.4	15,887	12.6
15~64歳	754	64.0	843	66.2	888	65.2	898	64.8	892	62.9	76,289	60.7
65歳以上	102	8.7	149	11.7	219	16.1	241	17.4	278	19.6	33,465	26.6
年少人口指数	42.8		33.3		28.6		27.4		27.7		20.8	
老年人口指数	13.5		17.7		24.7		26.8		31.2		43.9	
従属人口指数	56.4		51.0		53.3		54.2		58.9		64.7	
老年化指数	31.6		53.0		86.2		98.0		112.6		210.6	

年少人口指数 = $\frac{0\sim14歳}{15\sim64歳}$

年少人口指数 = $\frac{65歳以上}{15\sim64歳}$

従属人口指数 = $\frac{0\sim14歳 + 65歳以上}{15\sim64歳}$

老年化指数 = $\frac{65歳以上}{0\sim14歳}$

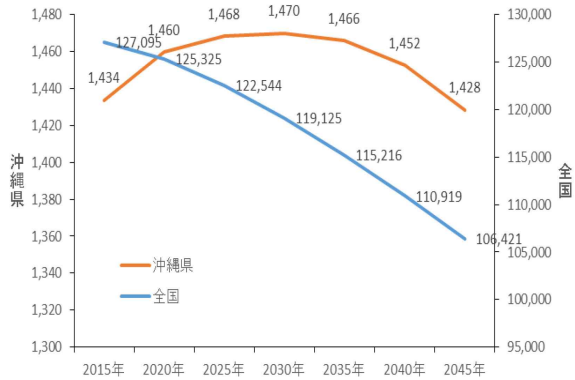
資料: 「国勢調査」 総務庁統計局

沖縄県の人口の推移と予測

現在の人口は、143万人 2030年にはピーク人口
(147万人)に達し、その後は減少していく

沖縄県		単位:千人、%			
	人口	指数	0~14歳	15~64歳	65歳以上
2015年	1,434	100.0	17.3	63.0	19.7
2020年	1,460	101.8	17.1	60.3	22.6
2025年	1,468	102.4	16.5	58.8	24.6
2030年	1,470	102.5	16.0	57.9	26.1
2035年	1,466	102.2	15.6	56.7	27.8
2040年	1,452	101.3	15.4	54.5	30.0
2045年	1,428	99.6	15.3	53.3	31.4

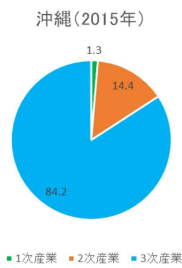
全国		単位:千人、%			
	人口		0~14歳	15~64歳	65歳以上
2015年	127,095	100.0	12.5	60.8	26.6
2020年	125,325	98.6	12.0	59.1	28.9
2025年	122,544	96.4	11.5	58.5	30.0
2030年	119,125	93.7	11.1	57.7	31.2
2035年	115,216	90.7	10.8	56.4	32.8
2040年	110,919	87.3	10.8	53.9	35.3
2045年	106,421	83.7	10.7	52.5	36.8



資料: 国立社会保障・人口問題研究所

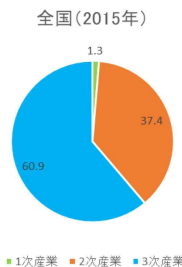
沖縄県の社会経済の特徴(経済)

沖縄県の県内総生産額は4兆1,416億円 で全国の0.8%の規模に過ぎない

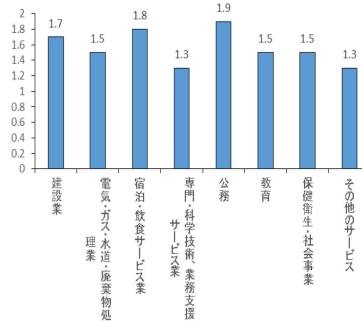


産業構造は、第3次産業が84.2%で3次産業に偏った構造
となっている(ざる型経済と言われる)

第2次産業では、建設業が9.4%と製造業の5%を超える



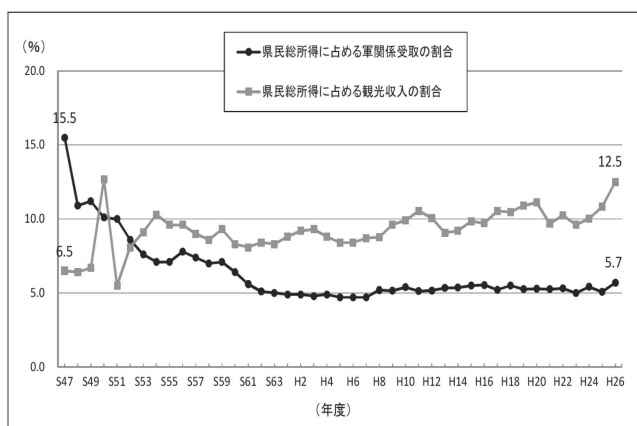
1を超える産業別特化係数



資料: 「県民経済計算」沖縄県 「国民経済計算」内閣府

沖縄県の社会経済(経済構造の特徴)

復帰直後は、軍関係受け取りが大きかったが、近年は5%強となっている観光収入は、12.5%と県をけん引する規模となっている。

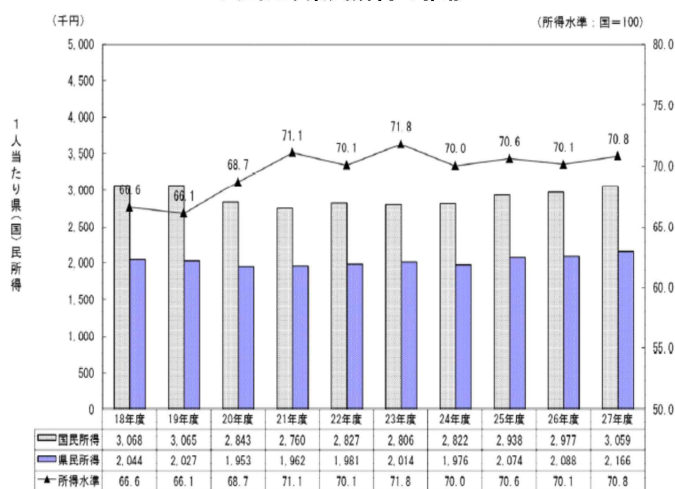


資料:「県民経済計算」沖縄県 「国民経済計算」内閣府

沖縄県の社会経済の特徴(所得)

1人当たり県民所得は、約217万円であり、全国(306万円)の70.8%である

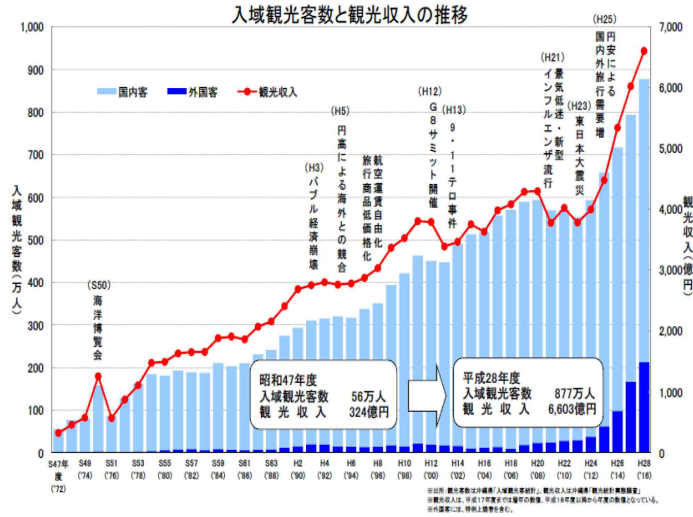
1人当たり県民所得の推移



資料:「県民経済計算」沖縄県 「国民経済計算」内閣府

沖縄県の観光客数の推移

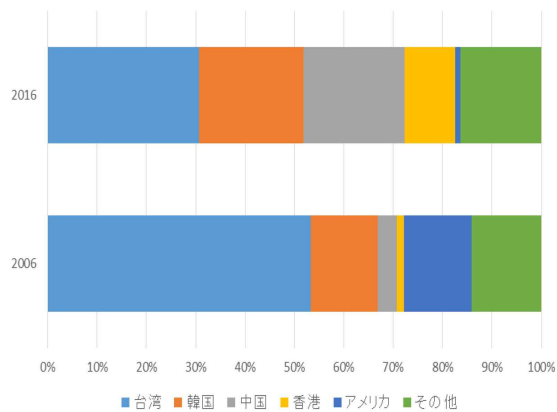
2017年で939万人、ハワイを超えた
外国人観光客は208万人(約22%)



沖縄の外国人観光客の国・地域別構成

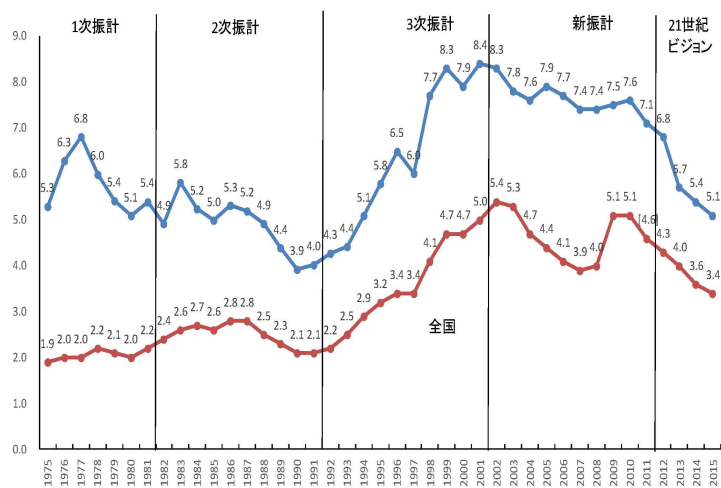
最も多いのは、台湾からの65万2千人
10年間で伸び率が最も高いのは、中国

	2006	2016	増加数	年平均伸び率
台湾	41,298	652,100	610,802	31.8
韓国	10,508	452,000	441,492	45.7
中国	3,033	435,400	432,367	64.3
香港	1,097	217,100	217,003	69.8



沖縄県の労働雇用(失業)

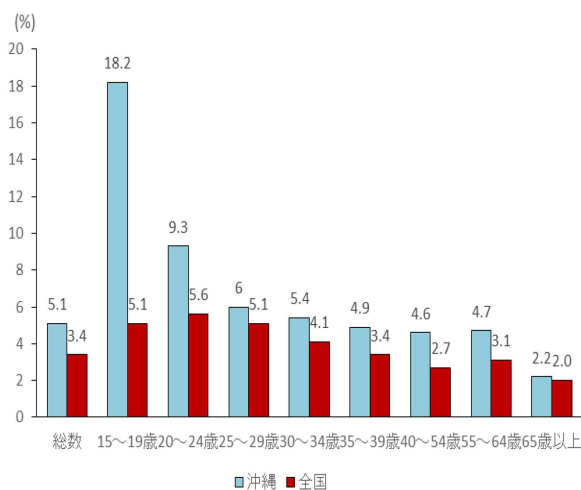
失業率は、2015年で5.1%と全国一高い
しかしながら、20110年以降は全国と同様、減少傾向にある



資料:「労働力調査」沖縄県、総務庁

沖縄の雇用労働(年齢別失業率)

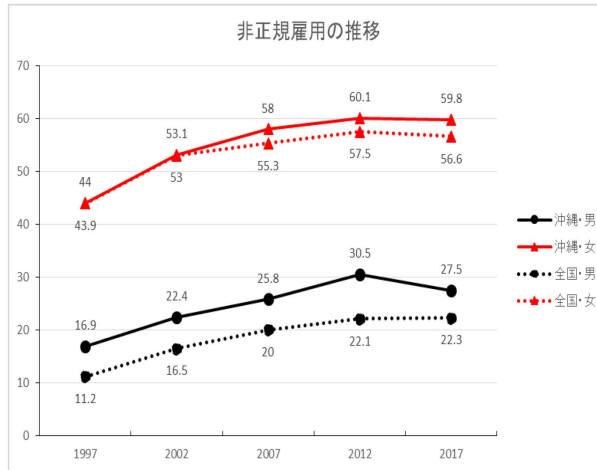
若年者(15歳~24歳)の失業率が高い
特に15~19歳は全国の4倍近い



資料:「労働力調査」沖縄県

沖縄の雇用労働(正規非正規雇用比率)

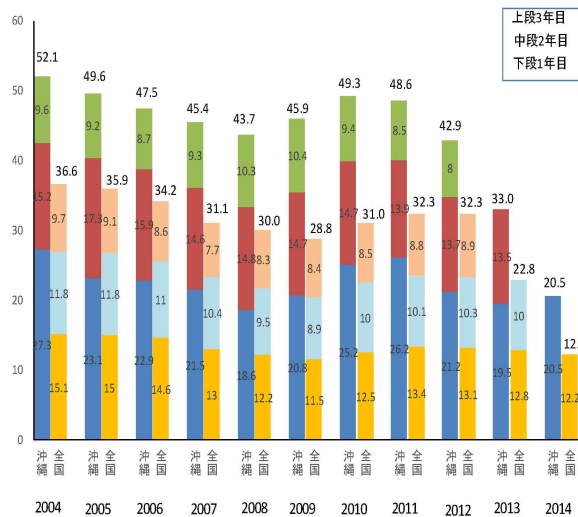
沖縄は非正規雇用の割合が高い
男性で約3割近く、女性で約6割



資料:「労働力調査」沖縄県

沖縄の雇用労働(離職率)

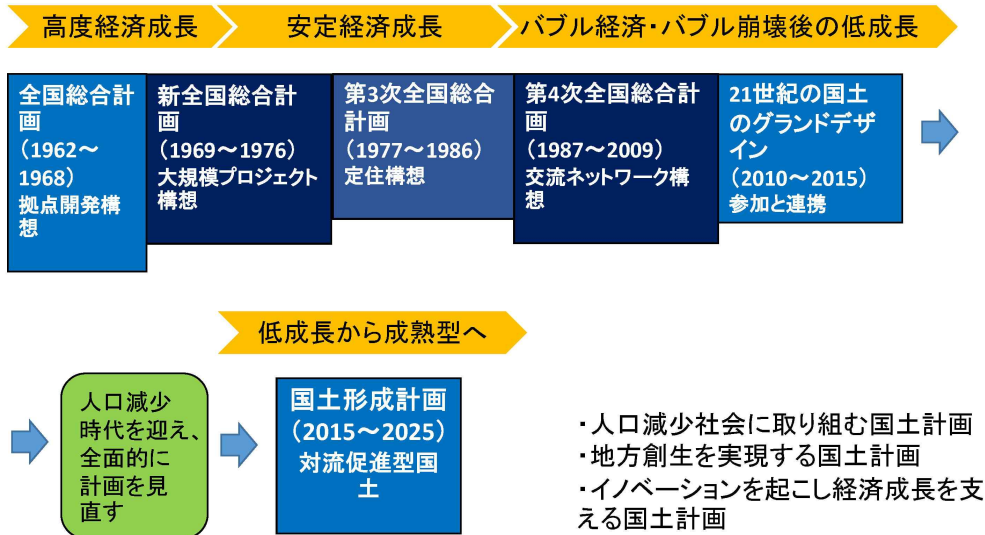
大卒3年以内で離職するのは4割以上
1年以内でも、2割以上が離職している



資料:沖縄労働局、厚生労働省

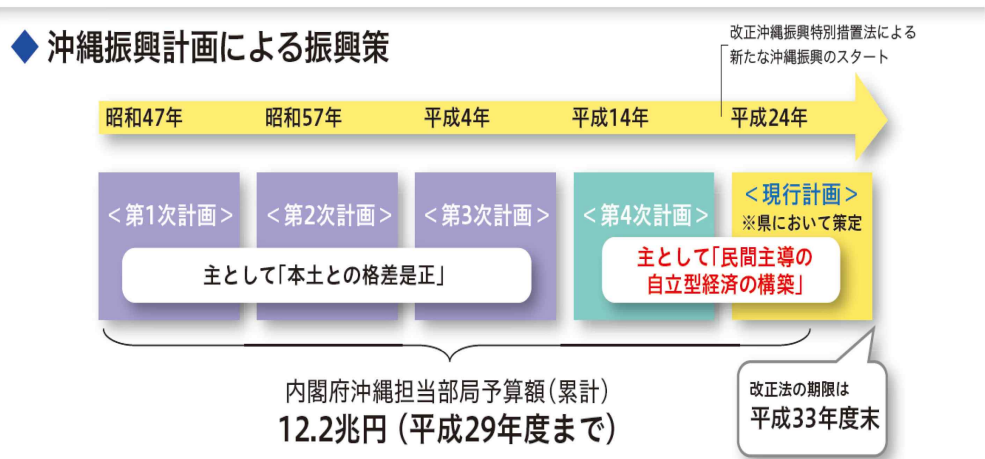
国土計画の経緯

1962～2025



資料: 内閣府、国土交通省HPより作成

沖縄振興計画の経緯



資料: 「沖縄の振興2017年版」 内閣府

沖縄の経済自立化は高まっているのか — 自立指標 —

- ① 財政依存度 = $\frac{\text{一般政府最終消費支出} + \text{政府固定資本形成}}{\text{県民総支出}} \times 100$
- ② 物的生産力 = $\frac{\text{第1次産業総生産} + \text{製造業総生産}}{\text{県内総生産}} \times 100$
- ③ 自立収支 = $\frac{\text{移輸出(商品+商品以外)} - \text{移輸入(商品+商品以外)}}{\text{県民総支出}} \times 100$
- ④ 完全失業率 = $\frac{\text{失業者数}}{\text{労働力人口}} \times 100$
- ⑤ 県民所得格差 = $\frac{\text{沖縄県1人当たり県民所得}}{\text{全国1人当たり県民所得}} \times 100$

沖縄振興計画と自立度指標でみた自立度の推移

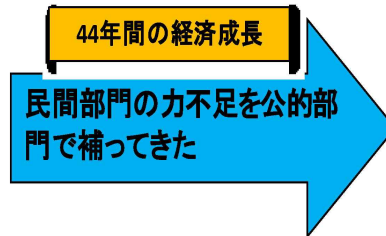
どの指標を見ても、自立度は高まっていない

- ①財政依存度 → 増
 ②自立収支 → 大幅入超は変わらず
 ③物的生産力 → 減
 ④県民所得格差 → ほとんど横ばい
 ⑤労働生産性 → 2000年代初頭までは上昇、近年は低迷

	第1次振興開発計画		第2次興開発計画		第3次興開発計画		沖縄振興計画		21世紀ビジョン基本計画	
	1972	1981	1982	1991	1992	2001	2002	2011	2012	2015
財政依存度	30.9	37.7	36.1	35.8	37.7	43.3	43.0	41.0	42.3	41.2
自立収支	-51.8	-15.6	-17.0	-6.3	-6.9	-23.1	-23.9	-18.8	-22.8	-21.3
物的生産力	14.2	10.2	10.7	8.7	8.3	8.5	7.2	6.8	5.9	6.4
完全失業率	-	5.4	4.9	4	4.3	8.4	8.3	7.1	6.8	5.1
県民所得格差	57.8	71.4	73.6	71.6	72.9	68.2	69	71.8	70	70.8
労働生産性(千円/人)	1,664	4,519	4,559	5,708	5,893	6,046	6,143	6,061	5,938	6,071

資料:「県民経済計算」 沖縄県より作成

沖縄振興計画と自立度指標でみた自立度の推移



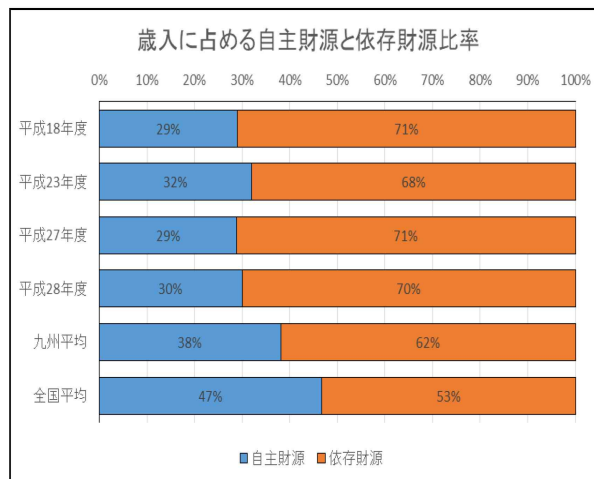
県内総支出の項目別寄与率

	72-'74	75-'80	81-'84	85-'89	90-'95	96-'00	01-'05	06-'15
民間最終消費	26.6%	52.2%	36.4%	79.9%	58.4%	74.7%	21.0%	83.6%
民間投資	-3.8%	0.2%	40.0%	33.0%	-18.1%	-32.3%	42.4%	16.1%
政府部門	89.7%	39.9%	25.0%	3.2%	159.9%	51.6%	-66.9%	57.7%

資料:「県民経済計算」沖縄県より作成

沖縄県の財政構造

国からの補助金(地方交付税、国庫支出金など)の割合が高い
そのため、依存財源比率が70%(平成28年度)と全国平均に比べ高い



資料:「平成28年度沖縄県普通会計決算の概況」沖縄県総務部財政課(平成29年9月11日)

沖縄の自立化が進まない要因

労働生産性が低いため、1人当たり県民所得も低くなっている

1人当たり県民所得
格差の要因分解



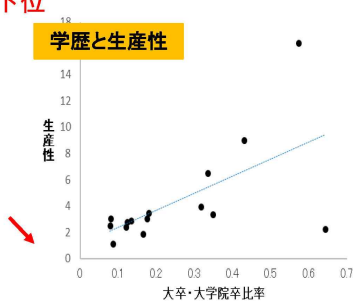
資料:「県民経済計算」内閣府より作成

注: 県民所得 = (県民所得 / 名目県内総生産) × (名目県内総生産 / 県内就業者数) × (県内就業者数 / 県内総人口)

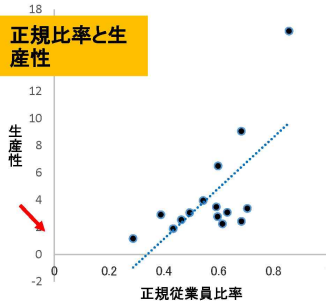
労働生産性が低い要因

沖縄はどの指標を見ても
全国最下位

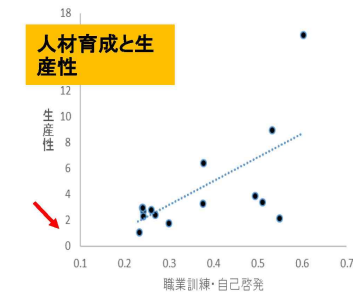
学歴と生産性



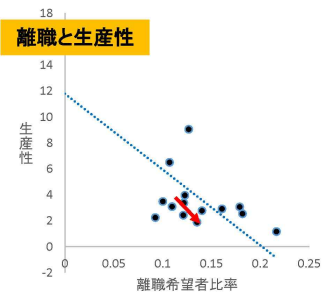
正規比率と生産性



人材育成と生産性



離職と生産性



資料: 総務省「経済センサス2012年」「毎月勤労統計年報」より作成

自立化を進めるための課題 —振興開発計画の総括—

成果

社会資本整備 …… 全国との格差縮小

県内総生産 …… 全国を上回る伸び

- ・総生産(9.1倍(全国5.3倍)
- ・就業者数 1.9倍(全国1.3倍)

観光・IT産業 …… 順調に成長している

課題

県民所得、失業率…… 全国最下位

貧困率…… 全国最上位

生産性…… 全国最下位

社会資本整備…… 全引き続き整備が必要

観光・IT産業…… 高付加価値化が必要

- ・平均滞在日数の伸び悩み
- ・コールセンター等の労働集約型が中心

出所:「沖縄県経済の概況」沖縄総合事務局

自立化を進めるための課題 —リーディング産業の振興—

地域自立化の要件(清成 忠男('81))

- ・域際収支をバランスさせること
- ・域内経済循環を拡大させること
- ・他地域の企業に支配されないこと



「内発的な努力」による「地域資源の活用」を提唱

観光を除いて、リーディング産業はまだ力不足

自立化を進めるための課題 —リーディング産業の振興—

2016年までに、427社が立地し、2万8千人の雇用者数となっている

情報通信産業

しかしながら、全産業の就業者に占める割合は、2.4%と農業就業者の約半分に満たない。生産額で見ても、2.5%である。



出所:「沖縄県経済の概況」 沖縄総合事務局

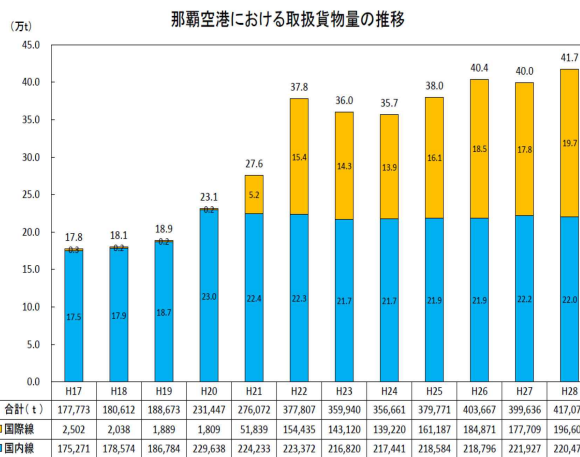
自立化を進めるための課題 —リーディング産業の振興—

国際物流産業

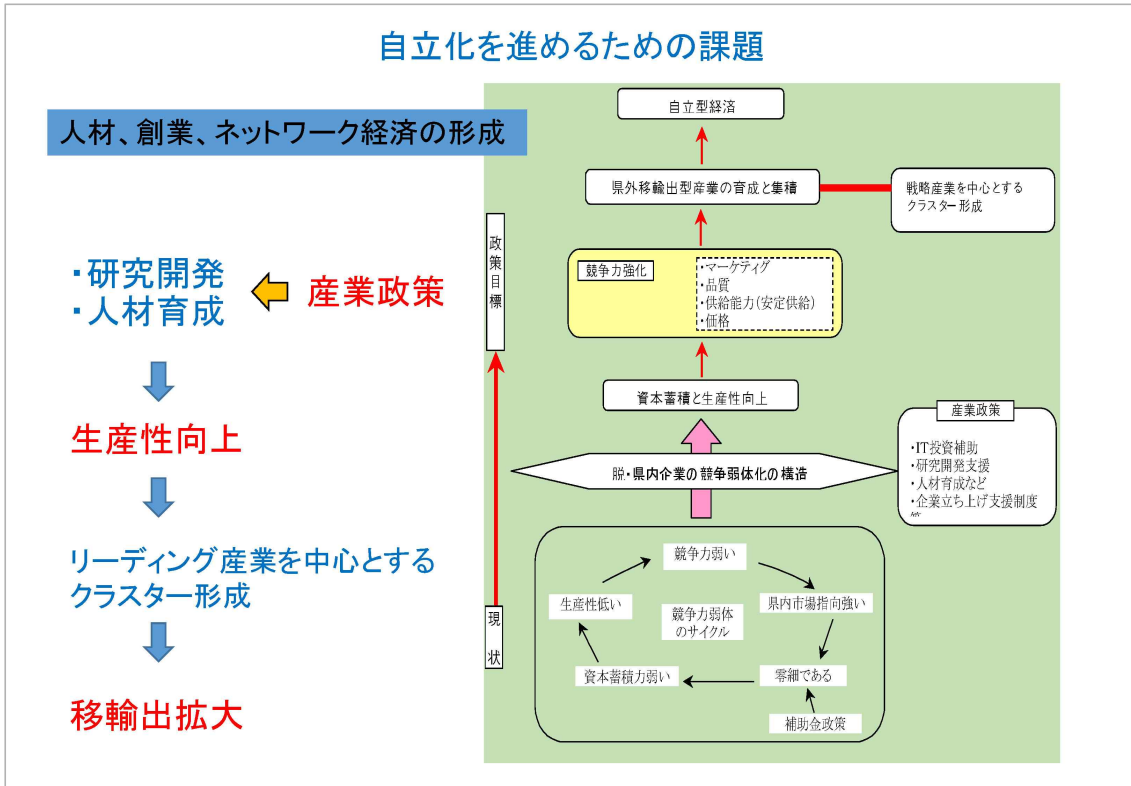
ANAが那覇空港を日本におけるアジア貨物ハブとして戦略的に位置づけている 平成21年に開業、飛躍的に那覇空港の国際貨物取扱量が増大した。

H20の1,809t ⇒ H22 154,435t 約85倍

しかしながら、県産品の占める割合は、1%にも満たない。



(出典:空港管理状況調査)(年度)



東アジアの成長を取り込んで、ともに成長する経済を目指す！

沖縄県アジア経済戦略構想

沖縄県アジア経済戦略構想は、アジア諸国の経済成長を取り込み、産業・経済の成長を加速化させるための構想（2016年策定）

- I アジアをつなぐ、国際競争力のある物流拠点の形成
- II
- III 航空関連産業クラスターの形成
- IV アジア有数の国際情報通信拠点“スマートハブ”の形成
- V 沖縄からアジアへとつながる新たなものづくり産業の推進

MICEへの活用

物流形成に寄与する
見本市、学会、国際
会議等を誘致する

목포 도시재생의 현재와 미래

박성현(전라남도의회, 박사)

I. 왜 도시를 재생해야 하는가?

2010년 이후 국토 및 도시정책의 기초가 ‘개발’에서 ‘재생’으로 전환되고 있다. 저출산, 고령화에 따른 인구감소와 경제 저성장 등으로 인해 개발위주 도시확장정책의 한계와 더불어 기존 시가지의 도시환경 낙후에 따른 사회문제가 심화됨에 따라 국가차원에서의 적극적인 대응책을 마련하기 위한 조치가 시작된 것이다. 2013년 6월 4일 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」을 제정하였으며, 같은 해 12월 5일 시행하였다. 2014년부터 목포 원도심을 포함한 전국 13개 지역을 도시재생 선도지역으로 지정하였고,¹⁾ 그 후 2016년에 33개 도시를 일반지역으로 지정하여 도시재생사업이 진행되고 있다. 이러한 흐름은 새 정부에서도 ‘도시재생 뉴딜사업’이라 명명한 정책을 통해 맥을 이어가며 정책의 포지션이 상향되었다. 쇠퇴해 가는 도시를 다시 살리기 위한 이 사업은 성숙한 도시화 과정에서 나타나는 시대적 요구에 부응하는 사업으로서 성패에 따라 도시의 흥망 성쇠를 결정하게 될 수 있다.

도시의 노후와 쇠퇴문제를 우리보다 일찍 경험한 서구의 사례들을 살펴보면, 도시 재생은 단순히 도로나 공원과 같은 공공인프라를 확충하거나 낡은 주택을 허물어 신축을 한다고 해서 개선이 되지 않으며, 도시의 경제구조를 개편하는 작업임을 보여주고 있다. 현재 한국의 도시재생의 지향점도 산업구조의 변화, 즉 도시 확장으로 인해 상대적으로 낙후된 기존 도시에 새로운 기능을 도입하고 창출함으로 쇠퇴한 도시를 새롭게 부흥시키고자 정부 주도하에 각 부처 사업들을 담아내기 위한 다양하고 적극적인 방식의 사업들을 추진해 나가고 있다. 결국 정부의 방향성도 도시재생의 궁극적인 목적은 해당 지역의 경제구조의 변화를 도모하여 지역활성화를 유도하려는 것이다. 이와 같은 기초에 맞게 본 연구에서의 도시재생은 도시의 경제구조를 바꾸는 과정이라고 정의하고자 한다.

이러한 배경 하에 본 연구에서는 현재 목포시가 직면해 있는 현황과 경제적 쇠퇴문제를 살펴본 후, 그 개선방안을 제안하고자 한다. 분석의 관점은 전술한 바와 같이 도시의 경제구조를 바꾸는 과정이라는 측면에서 접근하고자 한다. 본 연구의 대상지역은 도시재생 사업지를 넘어 목포시 전체를 삼고자 한다.

1) 박성현 외, 2017, “도시쇠퇴 인식구조를 통한 도시재생사업의 추진과정의 평가에 관한 연구: 목포시 도시재생사업을 사례로”, 「한국지역정보학회지」 제19권 제1호, p.58.

II. 목포는 지금 어떠한 도시쇠퇴문제에 직면해 있는가?

1. 과거의 변영

지리적 여건으로 인해 예부터 수군(水軍)의 진영이자 조운(漕運)의 요지로서 기능해 왔던 목포항의 성격은 1897년 개항을 계기로 무역항으로서 일대 변화를 경험하게 된다. 일제강점기 목포항은 일흑삼백(一黑三白)으로 불리는 김, 쌀, 목화, 소금과 같은 풍부한 호남산물의 일본반출 통로이자 일본제품의 조선 반입관문으로서의 역할을 수행하면서 경제적으로 최고 부흥기를 맞이하면서 도시가 성장하게 되었다.²⁾ 지금도 회자되고 있는 3대항 6대도시라는 타이틀을 가졌던 목포는 1930년대 최고의 번영기를 누렸다. 하지만 해방 이후 일본과의 단절, 사회주의 국가로 체계가 변화한 중국과의 단절, 기반산업 부재로 내륙과의 교류 축소, 연륙교 설치와 타 여객항 증가로 다도해와의 교류 축소, 정치 경제적 소외 등으로 인해 목포는 고립무원의 지경에 빠지면서 오랜 침체기로 접어들게 되었다.

2. 현재의 목포

목포시는 산업화과정에서 소외되면서 낮은 인구증가율을 보여 왔는데, 그림 1과 같이 1998년 248,950명에서 2015년 241,213명으로 연평균 인구증가율 -0.17%를 나타나고 있다. 2013년 이후 인구의 감소폭은 크게 나타났는데, 그 원인 중의 하나는 전남도청이 소재한 남악신도시의 영향이 크다고 할 수 있다. 남악신도시는 2005년 전남도청이 이전 하면서 목포시의 옥암지구와 무안군의 남악지구가 조성되었다. 옥암지구의 인구증가는 목포시내의 다른 행정동에서의 이동으로 목포시 전체 인구변화는 발생하지 않으나, 무안군의 남악지구로의 이동은 외부유출로 목포시의 인구를 감소하게 만들었다. 그 결과, 2014년 무안군 인구가 8만 명이 돌파한 것은 목포인구가 남악신도시로 이주한 효과라고 할 수 있다³⁾.

인구감소의 문제와 더불어 심각한 문제는 고령인구의 증가이다. 15세미만 인구대비 65세 이상 인구의 비율을 보여주는 노령화지수는 2000년 27.69%에서 83.7%로 급격하게 증가하고 있으며, 지역별로는 원도심의 고령화지수가 약 250%로 나타나 매우 심각한 수준인 것으로 나타났다.

2) 심재희, 2003, “목포경제 현황과 발전방향에 관한 연구”, 「산업경제연구」 16(6), p.2.

3) 이처럼 목포시 인구가 남악신도시로 이동한 이유는 공공기관의 입지, 새로운 주거문화, 소비패턴의 변화, 자녀교육환경 등을 거론할 수 있다.

표 1. 목포시 인구개황(2015년 말 기준)

(단위: 세대, 명, 명/km²)

구 분	인구			세대수	세대당 인구	인구밀도
	남	여	계			
전 국	25,758,186	25,771,152	51,529,338	21,011,152	2.45	528
전 남	953,881	955,115	1,908,996	833,901	2.29	155
목 포	120,544	120,669	241,213	100,172	2.38	4,677

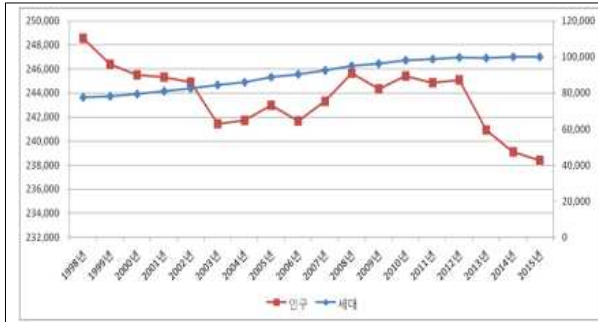


그림 1. 1998년 이후 인구 추이

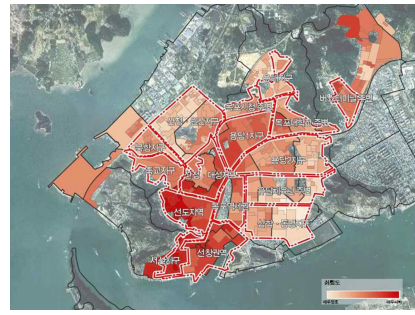


그림 2. 동별 도시쇠퇴 분석결과

인구밀도는 4,677명/km²로 전남도 155.04명/km²에 비해 상당히 높은 밀도이며, 전국의 528.2명/km²에 비해서는 8.9배 이상 높은 밀도이다. 이처럼 높은 인구밀도는 아직도 목포시의 외곽지역의 택지개발이 추진되거나 계획의 당위성으로 내세우는 이유로 삼고 있다.

현재 목포시의 주택수는 96,371호이고 가구수는 100,990세대로 주택보급률은 95.5%를 차지하고 있다. 주택유형별의 비율은 단독주택 28.6%, 연립주택 1.46%, 아파트 62.1%를 차지하고 있으며, 아파트 비율은 증가추세에 있는 반면, 단독주택 비율은 감소하고 있다. 1990년대 후반 하당신도심의 아파트 개발과, 2000년대 중반 남악신도심과 용해지구(백련지구 포함)의 아파트 개발로 원도심의 인구유출 현상이 급속도로 이루어졌다. 이는 동별 쇠퇴현황(그림 2)에서 알 수 있듯이, 원도심과 원도심 주변의 시가지지역의 쇠퇴가 인구사회적, 산업경제적, 물리환경적 문제가 복합적으로 나타나고 있는 것이 증명하고 있다. 2014년 목원동은 도시재생 선도지역으로 선정되어 2017년 말까지 도시재생 사업이 추진되었고, 2017년 12월에는 만호동과 서산동 두 지역이 도시재생뉴딜사업으로 선정되어 사업 추진 준비 중이다.

다음은 산업경제적 측면을 보면, 목포는 국토서남부에 위치하여 중화경제권의 교류 중심지, 섬과 해양을 잇는 모항(母港)으로서 성장가능성이 높은 지역이며, 소득증가와 더불어 증가하는 관광수요를 수용하여 해양관광의 중심기능을 수행할 여건을 보유하고 있다. 2016년 말 기준 산업구조는 1차산업(종사자 0.1%)과 2차산업(종사자 4.4%)의

비중이 매우 낮은 반면, 3차산업(종사자 95.5%)이 압도적 비중을 점하는 소비도시이다. 목포시의 3차산업 관련 업체의 산업별 비율을 보면, 대부분 고부가가치 생산이 아닌 서비스 종료형태의 산업으로 고부가가치 창출이 어려워 지역경제 활성화에 3차 산업이 기여하는 정도가 미흡하다.

3. 도시쇠퇴의 원인

목포의 도시쇠퇴문제는 무엇보다 경제환경 변화에 뒤쳐진 결과이다. 즉 시대적 경제환경의 변화에 편승하지 못한 채, 기존 지역경제구조에서 탈피하지 못한 결과이다. 목포시 도시쇠퇴 원인을 연구한 조준범 등의 연구(2015)⁴⁾에서는 다음과 같은 쇠퇴원인을 제시하고 있다.

첫째, 소비도시의 한계이다. 목포는 해방이후 혼란기를 거치면서 독자적인 산업을 발전시키지 못하였다. 목포는 육상교통과 해상교통의 주요 거점지역으로서 신안, 무안, 해남, 영암, 완도, 진도 등의 생활중심도시로서의 기능이 주요역할을 하였다. 그로 인해 주변지역을 배후시장으로 하는 소비도시로서의 특성을 유지해 왔다. 이들 주변지역의 인구, 산업 등의 쇠퇴가 곧 목포 도시기능의 쇠퇴로 이어질 수밖에 없는 구조를 형성해 왔던 것이다.

둘째, 산업기반 형성의 실패이다. 목포의 근대 산업기반은 일제 강점기 식민지 수탈 거점으로서의 기능을 수행하면서 발전하였다. 조면, 방적, 직포로 구성된 섬유산업과 쌀과 관련된 정미업이 성장할 수밖에 없었던 이유였다. 수산업 또한 어류와 김 등을 일본으로 반출하는 수출로 성장하였다. 그러나 해방과 함께 수출과 수입의 길이 차단되면서 이러한 산업기반은 물론 항만기능이 일시에 붕괴되는 결과로 이어졌다. 이와 더불어 1950년 한국전쟁을 거치면서 1960년대 초에 이르러서는 식민지 경제를 주도 하였던 산업은 거의 사라지고, 수산업과 몇 개의 사업장만이 유지되었다.

셋째, 목포항만 경제의 침체이다. 1970년대 이전 목포의 경제는 곧 목포항의 경제에 의해 좌우되었다고 할 수 있다. 해방 후 일본과의 무역단절로 무역업을 위시한 운수, 보험, 도·소매업 및 관련 산업이 침체되었다. 그리고 1950년대를 거치면서 주요 무역항으로서의 기능은 연안수송로 중심으로 바뀌었다. 항구기능의 쇠퇴는 곧 항구와 관련된 연관산업의 쇠퇴로 이어졌다. 또한 여객과 화물 운송업, 항만하역운송업, 어구 및 선구를

4) 조준범·장시복·김창록, 2015, “목포 원도심 쇠퇴실태와 도시 재생방안”, 「2015년 목포 원도심 활성화 세미나 자료집」, pp.91~93.

공급하는 산업, 선박을 건조·수리하는 중소형 조선업 등이 항만 관련 산업의 주류를 이루고 있다. 그러나 이러한 산업들은 항구를 배경으로 하는 다양한 산업발달로 이어지지 못함으로써 목포항과 항만경제의 활력을 상실하였으며, 추가적인 항만시설의 현대화 작업이 수반되지 않게 되어 오늘과 같은 항구도시로서의 기능이 급속히 쇠퇴하였다고 볼 수 있다.

넷째, 지역산업의 유출이다. 목포를 대표한 기업은 보해양조, 행남사, 조선내화 등이었다. 보해양조는 1960년대 말 목포시민을 비롯한 전라도 주민들의 협조 속에서 경영압박 위기를 넘기고 신제품을 개발하여 한국대표 양조기업으로 발돋움한 목포 토박이 기업이다. 행남사는 일제 말 1942년 설립된 자기회사로서 한국 굴지의 도자기제조업체로 변모하였다. 그리고 시내 온금동 꾀보선창을 매립한 터에 세운 조선내화는 1947년에 조선내화 화학 공장으로 출발하였고, 불에 녹지 않는 내화벽돌 생산업체로는 국내 최대를 자랑하고 있는 기업이다. 그러나 1991년 보해양조는 전체 매출의 70%를 넘게 차지하는 소주공장을 장성으로 옮겼으며, 조선내화는 1994년 본사를 광양으로, 그리고 행남사는 공장을 장성으로 이전하였다. 그리고 1969년에 군산에서 목포로 이전한 삼학도의 호남제분은 한국 제분으로 재출발하였지만 2011년 6월 가동을 중단하고, 충남 당진으로 이전하였다.

이상의 요인들 외에도 다양한 쇠퇴원인들이 있을 수 있으나, 목포의 도시쇠퇴는 결국 시대적 환경변화에 뒤쳐진 산물이라 할 수 있다.

Ⅲ. 목포는 앞으로 어떠한 방향으로 접근해야 할 것인가?

1. 도시재생사업을 통해 경제구조를 바꾸어야 한다

도시쇠퇴의 근본적인 원인은 결국 도시경제의 침체와 실업 등으로 인한 시민들의 소득수준 저하이다. 전술한 바와 같이 목포의 도시쇠퇴원인은 산업의 기반이 붕괴되면서 나타나는 현상으로서 활성화를 위한 새로운 기반을 조성하지 않으면 극복하기 어려운 문제이다. 지금까지 진행된 대부분의 활성화사업들은 후속사업과의 연관성이 부족하고, 사업의 성과가 지역에 재투자되는 구조가 매우 취약한 특성이 있다. 이와 함께 관광이라는 단일산업으로 지역경제 활성화를 유도하는 무모한 전략을 내세우고 있다. 이러한 관광 산업은 계절, 경기와 트렌드에 따른 영향이 대단히 크다는 점에서 지역경제의 안정성을 담보하기 어렵다. 이를 고려하여 도시재생사업의 계획할 경우, 목포항의 어항기능 이전 후 새로운 대안 산업, 목포역과 그 주변의 상업 기능의 보완과 특성화를 위한 재편방안, 목포수협위판장 이전 후 기능 보완 산업 등에 대한 부분에 장기적인 관점에서 지역경제

의 기반을 형성하고 새로운 대안을 모색할 수 있는 방안을 마련하여야 한다. 특히, 단일 산업에 대한 편중도를 낮추고 제4차 산업혁명에 대응한 지역특화산업에 대한 투자가 필요하다.

따라서 도시발전 및 도시재생 계획의 수립에 앞서 먼저 지역의 경제구조를 면밀히 조사·분석하는 과정이 필요하다. 시민들이 어떠한 경제생태계 속에서 소득구조를 형성하고 소비활동을 전개하는지, 어떠한 관계망 속에서 지역경제구조가 형성되어 있는지 등을 구체적으로 조사해야 한다. 이 결과를 바탕으로 앞으로 어떠한 산업형태로 변화하는 것이 지속가능한 목포발전으로 나아갈 수 있을지에 대한 공론화과정을 거쳐 도시경제구조의 재편을 유도해야 한다.

2. 택지개발보다는 스마트하게 축소전략으로

현재 많은 지자체는 인구유입을 위해 경제개발, 규제완화, 신도시개발 등과 같은 전통적인 도시성장정책에 집중하고 있다. 특히, 시민들의 투표로 선출된 지자체장들은 시민들에게 미래의 청사진을 제시하며 도시성장 중심의 정책을 꾸준히 발표해 왔다. 이는 목포도 예외일 수 없다. 하지만, 과거 한때는 성공적이었던 이러한 정책적 노력은 세계경제 침체와 인구감소에 맞물려 기대하는 효과를 나타내지 못했다. 또한, 각종 재원들이 새로운 경제개발 프로젝트들에 사용됨으로써 기존 도시에 거주하고 있는 주민들의 삶의 질 제고 및 유지에 사용되어야 할 재원들이 올바르게 분배되지 못하고 등한시 되는 단점이 있었다. 그리고 새롭게 건설되는 도시기반들로 인한 도시중심부 쇠퇴의 문제, 도시기반에 투입된 재원을 보존하기 위한 높은 세금의 부과와 같은 문제도 가중되고 있다. 목포시의 경우도 그렇지만, 기존 시가지의 쇠퇴는 스스로의 쇠퇴보다 새로운 택지개발로 인한 상대적 쇠퇴가 가중된 결과이다. 오늘날과 같은 인구감소, 저성장 시대에 기존 도시를 고치고 촘촘히 채우는 대신 밖으로 개발을 확장한다면 안은 더욱 비고 골병들 것이다. 어떤 명분으로도 더 이상의 외연확장형 도시개발은 그만 멈추었으면 한다. 현재 목포시가 계획하고 있는 임선택지개발사업도 전면 재검토가 필요하다. 오늘날 선진 해외 도시들은 더 이상 도시가 이전의 번성했던 상태로 돌아갈 수 없음을 인정하고, 도시의 인구 및 경제 규모에 맞추어 도시환경을 재조정하는 ‘스마트 축소(smart decline)’, ‘적정규모로의 재조정(right-sizing)’ 또는 ‘도시 다이어트(city-diet)’ 정책들을 도입하여 새로운 도시발전 전략을 짜고 있다. 이제부터라도 목포도 도시발전 방향을 전면 재검토하여야 한다.

3. 다도해의 모항으로서의 목포의 역할

목포시는 유인도 6개, 무인도 5개를 포함한 11개의 섬을 보유하여 인근 다른 지자체에 비해 부속 섬의 개수가 작다보니 섬에 대한 관심이 낮은 실정이다. 그러나 목포시는 일제강점기부터 현재까지 모항(母港)으로써 서남해안의 경제거점지역의 역할을 담당하고 있다. 실제 목포의 경제는 신안, 진도, 완도, 무안 등 섬지역에서 생산된 산물이 유통되고 섬주민들의 소비활동으로 100여년을 이어져 왔다. 이러한 현실적인 인식 하에 섬을 바라보는 정책이 변해야 한다. 행정구역상 섬의 개수에 연연하지 않고, 다도해 모항으로서 섬을 포용할 수 있는 정책을 전개하여야 한다.

이를 위한 방법론으로 첫째, 목포권을 섬의 수도로 내세워야 한다. 국가균형발전의 측면에서 동남권과 서남권의 중심도시의 기능을 지정학적·역사적 측면을 고려하여 재정립할 필요가 있다. 즉, 부산이 해양의 수도를 슬로건으로 내세워 해양 클러스터를 조성하고 있듯이, 목포는 섬의 수도⁵⁾를 슬로건으로 내세워 섬 클러스터를 조성하여야 한다. 섬과 관련된 시설(섬발전연구진흥원, 국립세계섬박물관, 국제 섬기구 등)을 집적하여 목포권이 섬의 수도로의 역할을 할 수 있도록 플랫폼을 조성하여야 한다.

둘째, 목포는 다도해의 섬지역에서 생산되는 청정산물을 가공·유통하는 기지로서의 역할을 수행하여야 한다. 수산물뿐만 아니라, 섬지역 농산물의 친환경적 가공·유통이 전개될 수 있는 기지를 대양산업단지에 조성하는 것이 필요하다. 이를 통해 다도해 섬의 경제와 목포의 경제가 선순환되는 시스템으로 만들어야 한다.

셋째, 그린·레저선박 중심의 차세대 조선산업을 특화시켜야 한다. 즉, 첨단기술의 접목을 통한 환경문제에 대응한 그린선박 및 소득수준 향상에 따른 레저선박 등의 조선산업을 육성하는 전략이 필요하다. 이를 위해 해양레저장비 생산기반을 구축하고 중소조선업체를 대상으로 업종전환 및 신규유치 등 해양레저장비 제조기반을 확충하여야 한다.

4. 영상위원회 설립을 통한 인근 군지역과의 협업체계 구축

목포권(목포시, 무안군, 신안군, 영암군)은 서남권 거점공항과 항구를 갖추고 있고, 다도해의 섬과 갯벌, 국립공원, 근대역사문화공간 등 다양한 로케이션 장소를 확보하고 있어 영상물을 촬영·제작하기에 매우 매력적인 지역이다. 최근에 영화나 드라마 속 영상을 통하여 촬영지에 대한 관심이 증가하고 방문객이 늘어남에 따라 촬영지가 관광지화 되면서

5) 1926년 매일신보에는 목포를 ‘808섬의 수도’라고 명명하였다.

지역경제 활성화 및 이미지 제고 등의 효과로 인해 영상관광의 중요성이 증대되고 있다. 즉, 영상에서 노출되었던 공간에 영상콘텐츠가 입혀지고 새로운 문화공간으로 변화되면서 많은 사람이 찾고 싶고, 기념하고 싶은 공간으로 재생산되고 있다. 이는 최근 목포에서 촬영한 영화 1987을 통해서도 실증적으로 체감할 수 있다.

수도권과 물리적 거리가 존재하는 목포권은 이러한 영상관광을 통해 지역활성화를 유도하는 전략이 필요하다. 이를 위해 목포권을 배경으로 다양한 영상물이 제작될 수 있도록 서남권영상위원회의 설립이 필요하다. 이 위원회는 영상물 로케이션 촬영 유치·지원뿐만 아니라 영상산업 인프라 조성, 인력 양성, 영상문화 진흥 등을 통한 지역경제 활성화와 지역이미지 제고, 궁극적으로 문화예술창조산업도시 구현하는 역할을 한다. 특히, 이 위원회는 지역자원과 연계를 통한 지역발전 주체의 역할을 하게 된다. 서남권 영상위원회의 설립은 인근 군지역과의 관광협업체계의 토대뿐만 아니라, 향후 광역경제 협업체계의 구축하는 등에 첫걸음이 될 것이다.

5. 거창한 관광정책보다는 참한 관광정책으로

인정하고 싶지 않은 현실이지만, 현재 목포의 인지도는 그리 높지 않고 방문객의 발길을 끌만한 매력적인 요인도 발굴하지 못하고 있어 방문객이 많지 않다. 목포는 여수와 군산에 끼여 이도저도 아니라는 한탄 섞인 목소리를 자주 들을 수 있는데, 사실은 목포에 매력적인 요인이 많이 있음에도 불구하고 그것들을 제대로 활용하지 못하고 있다는 데 문제가 있다. 여기에서는 비교적 쉽게 실현할 수 있는 방안들을 중심으로 몇 가지를 살펴보기로 본다.⁶⁾

목포 원도심은 큰 자산이므로 최대한 보존 위에서 발전이라는 원칙을 잘 지켜서 선불리 사라지게 하는 오류를 범하지 말아야 하며, 목포의 역사문화자원과 해양자원을 잘 살린다면 여수와 군산의 장점을 모두 가진 도시가 될 수 있다. 그런 밑그림 위에 목포만의 특색을 살리는 방안이 필요한 바, 가령 최근 각광을 받고 있는 미식여행을 활용할 수 있을 것이다.⁷⁾ 사람들은 한 끼 식사를 위해 한 시간이 넘게 줄을 서서 기다리기도 하고 맛있다고 소문난 음식 하나만으로도 해외로 가기도 한다. 목포음식이 맛있다는 사실은 익히 알려져 있지만 만족스러운 미식여행을 제공하여 많은 방문객들이 목포를 찾고 이것이 다시

6) 곽수경, 2017, “영화에 나타난 목포 이미지와 발전방향” 「다도해의 모험 목포 희망만들기: 동아지중해 인문페러다임의 주창, 동아지중해는 하나의 바다」 강의자료집, p.83.을 참조하여 재정리하였다.

7) 최근 관광의 트렌드는 도시여행이다. 전통문화 유적이거나 자연 명승지가 아닌 맛집, 바, 카페 등 음식 관련 장소가 주를 이루고, 문화예술시설, 쇼펍센터 등이 도시여행 성공지의 주요시설이다.

입소문과 재방문으로 이어지게 하려면 목포의 음식문화와 상인들의 마인드가 대폭 개선되어야 한다. 그것을 반드시 목포5미와 같은 거창한 음식을 개발하는 것에서 찾을 것이 아니라, 방문객에게 편하게 먹는 한 끼 식사나 간식, 군것질거리를 맛있고 값싸게 제공하는 것은 대단히 중요하다. 미식여행지로 각광을 받고 있는 타이완의 경우도 관광객을 끌어들이는 것은 대왕카스테라, 망고빙수, 공차 등이고, 부산의 강통야시장의 그것도 각종 군것질거리들이다. 방문객들은 이것을 위해 해당 지역을 찾아가고 열심히 사진을 찍고 SNS에 올리며 자연스레, 그러면서도 대단히 파급력 있게, 그것도 무료로 기꺼이 지역을 홍보하고 있는 것이다. 이에 반해 목포의 경우 이런 음식을 찾기 힘들고 특색 있는 목포 음식을 먹으려고 하면 비싼 음식점을 찾아가야 하는데, 그마저 일인당이 아니라 손님 수에 상관없이 한 상을 받아야 하므로 가격은 더욱 높아져서 부담이 크다. 또한 일반식당의 일반식도 타 지역에 비해 많이 비싼 편이다. 이러한 먹거리문화를 개선한다면, 참한 관광 정책으로 목포의 경쟁력을 향상시킬 수 있을 것이다.

木浦都市再生の現在と未来

朴成賢(全羅南道議会、博士)

1. なぜ都市を再生する必要があるのか

2010年以降、国土と都市政策の基調が「開発」から「再生」に転換されている。低出産、高齢化に伴う人口減少と経済低成長などによる開発中心都市の拡張政策の限界に加え、既存市街地の都市環境立ち遅れによる社会問題が深刻化により、国家レベルでの積極的な対応策を用意するための取り組みが始まった。2013年6月4日、「都市再生活性化と支援に関する特別法」を制定し、同年12月5日に施行した。2014年から木浦中心市街地を含む全国13の地域を都市再生リード地域に指定し¹⁾、その後、2016年に33の都市を一般地域に指定し都市再生事業が進められている。このような流れは、新政府でも「都市再生ニューディール事業」という政策を使用し、文脈を続け、政策のポジションが上方になった。衰退していく都市を再生するため、この事業は、成熟した都市化の過程で表示される時代的要求に応える事業として成否に応じて都市の興亡盛衰を決定することになる。

都市の老朽化と衰退の問題をわが国より早く経験した西欧の事例を見ると、都市再生は、単に道路や公園などの公共インフラを拡充したり、古い住宅を崩し新築をしても改善されていない、都市の経済構造を改編する作業であることを示している。現在、韓国の都市再生の目指すところも産業構造の変化、すなわち、都市拡大のため、相対的に立ち遅れた既存の都市に新たな機能を導入して生み出すことで衰退した都市を新たに復興させようと、政府主導の下、各省市の事業を表わすための多様で積極的な方式の事業を推進している。結局、政府の方向性も都市再生の究極の目的は、地域の経済構造の変化を図り、地域の活性化を誘導するものである。このような基調に合わせて、本研究での都市再生は、都市の経済構造を変える過程と定義しようとする。

このような背景のもと、本研究では、現在の木浦市が直面している現状と、経済的衰退の問題を調べた後、その改善策を提案する目的である。分析の視点は、前述したように、都市の経済構造を変える過程という側面からのアプローチしようとする。本研究の対象地域は、都市再生事業地を越えて木浦市全体とする。

1) 朴成賢ほか、2017、「都市衰退認識構造を通じた都市再生事業の推進過程の評価に関する研究：木浦都市再生事業を事例として」、韓国地籍情報学会誌、第19巻第1号、p.58。

2. 木浦は今日のような都市衰退の問題に直面しているのか

2-1. 過去の繁栄

地理的条件により、昔から水軍の陣営であり漕運の要旨として機能してきた木浦港の性格は1897年開港を契機に貿易港として一大変化を経験することになる。日本植民地時代、木浦港は一黒三白と呼ばれる海苔、米、綿、塩のような豊富な湖南産物の日本搬出通路であり、日本製品の朝鮮搬入関門としての役割を遂行しながら、経済的に最高復興期を迎えつつ都市が成長するようになった²⁾。今広く知られている「3代港6大都市」というタイトルを持っていた木浦は、1930年代最高の繁栄期を享受した。しかし、解放以後、日本との断絶、社会主義国家でシステムが変化した中国との断絶、基盤産業の不在で内陸との交流縮小、連陸橋インストールと他の旅客港増加に多島海との交流縮小、政治経済疎外などにより木浦は孤立無援の状況に陥り、長い低迷期に入るようになった。

2-2. 現在の木浦

木浦市は、工業化の過程で疎外され、低人口増加率を示してきたが、図1のように、1998年に248,950人から2015年に241,213人で、年平均人口増加率-0.17%を示されている。2013年以降、人口の減少幅は大きく現れた、その原因の一つは、全南道庁が所在する南岳新都市の影響が大きいといえる。南岳新都市は、2005年に全南道庁が移転し、木浦のオクアム地球と務安郡の南岳地球が造成された。オクアム地球の人口増加は、木浦市内の他の行政洞からの移動に木浦市全体の人口変化は発生しないが、務安郡の南岳地球への移動は、外部への流出に木浦市の人口を減少させた。その結果、2014年務安郡の人口が8万人を突破したのは木浦人口が南岳新都市に移住した効果といえる³⁾。人口減少の問題に加え、深刻な問題は、高齢人口の増加である。65歳以上人口を15～64歳人口で割り、100を掛けた高齢化指数は、2000年に27.69%から83.7%に急激に増加しており、地域別では中心市街地の高齢化指数が約250%で、非常に深刻な水準であることが分かった。

人口密度は4,677人/km²で全南道155.04人/km²に比べてかなり高い密度であり、全国の528.2人/km²に比べると8.9倍以上高い密度である。このように、高い人口密度はまだ木浦の郊外地域の宅地開発が進めたり、計画の正当性に掲げる理由にしている。

2) シムジェフイ、2003、木浦経済の現状と発展の方向に関する研究、産業経済研究、16(6)、p.2。

3) このように木浦市の人口が南岳新都市に移動した理由は、公共機関の立地、新しい住居文化、消費パターンの変化、子供の教育環境などを挙げることができる。

現在、木浦市の住宅数は96,371号であり、世帯数は100,990世帯で住宅普及率は95.5%を占めている。住宅の種類別の割合は、一戸建て住宅28.6%、長屋1.46%、アパート62.1%を占めており、アパートの割合は増加傾向にあるのに対し、一戸建て住宅の割合は減少している。1990年代後半、ハダグン新都心のアパートの開発と、2000年代半ば南岳新都心と溶解地区(白蓮地球を含む)のアパート開発に中心市街地の人口流出現象が急速に行われた。これは地域別衰退の現状(図2)からわかるように、中心市街地とその周辺地域の衰退が人口、社会的、産業経済、物理環境の問題が複合的に示されていることが証明されている。2014年木本洞は都市再生リード地域に選定され、2017年末までに都市再生事業が推進され、2017年12月にはマンホ洞とソサン洞という二つの地域が都市再生ニューディール事業に選定されて事業推進の準備中である。

表 1 木浦市人口状況(2015年末基準) (単位:世帯、人、人/km²)

区分	人口			世帯数	世帯当り人口	人口密度
	男	女	合計			
全国	25,758,186	25,771,152	51,529,338	21,011,152	2.45	528
全南	953,881	955,115	1,908,996	833,901	2.29	155
木浦	120,544	120,669	241,213	100,172	2.38	4,677

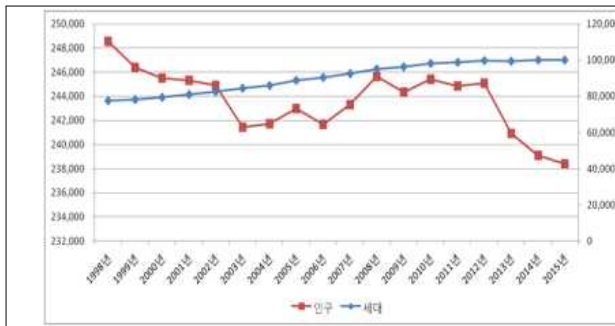


図1. 1998年以後人口推移

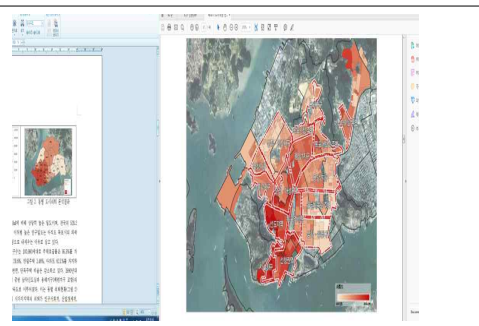


図2. 洞別都市衰退の分析結果

次は、産業経済的な側面を見ると、木浦は国土の西南部に位置して中和経済圏の交流の中心地、島と海洋を結ぶ母港として成長する可能性が高い地域であり、所得の増加とともに増加する観光需要に対応して、海洋観光の中心機能を実行する条件を保持している。2016年末時点で産業構造は、第一次産業(従事者0.1%)と第二産業(従事者4.4%)の割合が非常に低いのに対し、第三次産業(従事者95.5%)が圧倒的割合を占める消費都市である。第三次産業の関連企業の産業別割合をみると、ほとんどの高付加価値生産ではなく、サービス終了の形態の産業で高付加価値の創出が困難に地域経済の活性化に第三次産業が貢献する程度が不十分である。

2-3. 都市衰退の原因

木浦の都市衰退問題は、何よりも経済環境の変化に遅れ結果である。すなわち、時代の経済環境の変化に便乗していないまま、既存の地域経済構造から脱却していない結果である。木浦市都市衰退の原因を研究したジョジュンボムなどの研究(2015)⁴⁾は、次のような衰退の原因を提示している。

まず、消費都市の限界である。木浦は解放以後の混乱期を経て、独自の産業を発展させなかった。木浦は陸上交通、海上交通の主要拠点地域として新案、務安、海南、靈岩、莞島、珍島などの生活中心都市としての機能が主な役割を果たした。そのため、周辺地域を背後市場で消費都市としての特性を維持してきた。これらの周辺地域の人口、工業などの低下がすぐに木浦都市機能の低下につながるしかない構造を形成してきたのだ。

第二に、産業基盤の形成の失敗である。木浦の近代産業基盤は日本植民地時代の収奪の拠点としての機能を実行しながら発展した。粗面、紡績、織布で構成された繊維産業の米と関連精米業が成長しなかった理由である。水産業はまた、魚類や海苔などを日本に搬出する輸出に成長した。しかし、解放と一緒に輸出と輸入の道をブロックされ、これらの産業基盤はもちろん、港湾機能が一時に崩壊する結果につながった。これに加え、1950年に韓国戦争を経て、1960年代初頭に至っては、植民地経済を主導した業界はほぼ消え失せ、水産業といくつかの事業所だけが維持された。

第三に、木浦港湾経済の低迷である。1970年代以前、木浦経済はすぐに木浦港の経済に左右されたとする。解放後、日本との貿易断絶で貿易業をはじめ運輸、保険、卸・小売業及び関連産業が低迷した。そして1950年代を経て主貿易港としての機能は、沿岸輸送に中心に変わった。港の機能の低下は、すぐに港に関連する関連産業の衰退につながった。また、旅客と貨物運送業、港湾荷役運送業、漁具と船具を供給する産業、船舶を建造・修理する中小型造船業などが港湾関連産業の主流をなしている。しかし、これらの産業は、港を背景にして、さまざまな産業の発達につながる不安として木浦港と港湾経済の活力を喪失しており、追加的な港湾施設の近代化作業が伴っていないようにされ、今日のような港湾都市としての機能が急速に衰退したと見ることができる。

第四に、地域産業の流出である。木浦を代表した企業は、ボヘ醸造、ヘンナム社、朝鮮耐火などであった。ボヘ醸造は1960年代末木浦市民をはじめとする全羅道民の協力の中で、経営圧迫の危機を越えて新製品を開発し、韓国代表醸造企業に成長した木浦生え抜きの企業である。ヘンナ

4) ジョジュンボムほか、2015、木浦中心市街地衰退の実態と都市再生策、2015年木浦中心市街地活性化セミナー資料集、pp.91~93。

ム社日本末、1942年に設立され自分の会社として、韓国屈指の陶磁器メーカーへと変貌した。そしてオングム洞チェボドックを埋め立てたからで立てた朝鮮耐火は1947年に朝鮮耐火化学工場を出発し、火に溶けない耐火レンガの製造メーカーとしては国内最大を誇っている企業である。しかし、1991年にポヘ醸造は全体の売上高の70%を超えて占める焼酎工場を長城郡に移動し、朝鮮耐火は1994年、本社を光陽市には、ヘンナム社の工場を長城郡に移転した。そして1969年に群山市から木浦市に移転したサムハク島の湖南製粉は韓国製粉に再始動したが、2011年6月の稼働を停止し、唐津市に移転した。

以上の要因に加えて、様々な衰退の原因がある可能性があるが、木浦の都市衰退は、結局時代環境の変化に取り残され産物とすることができる。

3. 木浦は今後どのような方向にアプローチすべきか？

3-1. 都市再生事業を通じて経済構造を変わらなければならない。

都市衰退の根本的な原因は、最終的には都市経済の低迷や失業などによる市民の所得水準の低下である。前述したように、木浦の都市衰退の原因は、産業の基盤が崩壊し、表示される現象として活性化のための新しい基盤を造成しなければ克服することは困難な問題である。これまでに行われたほとんどの活性化事業は、その後の事業との関連性が不足し、事業の成果が地域に再投資されている構造が非常に脆弱な特性がある。これと共に、観光という単一産業で地域経済の活性化を誘導する無謀な戦略を打ち出している。これらの観光産業は、季節、景気とトレンドによる影響が非常に大きいという点で、地域経済の安定性を担保するのは難しい。これを考えて都市再生事計画する場合、木浦港の漁港機能移転後の新しい選択肢産業、木浦駅とその周辺の商業機能の補完と特性のための再編案、木浦水協魚市場移転後の機能補完産業などのところに長期的なの観点から、地域経済の基盤を形成して、新しい代案を模索することができる方案を用意しなければならない。特に、単一の産業のために偏重度を下げ、第4次産業革命に対応した地域特化産業への投資が必要である。

したがって都市発展と都市再生計画の策定に、まず、地域の経済構造を綿密に調査・分析する過程が必要である。市民がどのような経済の生態系の中で所得構造を形成し、消費活動を展開するのか、どのようなネットワークの中で、地域経済構造が形成されているかなどを具体的に調査しなければならない。この結果をもとに、今後どのような産業形態に変化することが、持続可能な木浦発展に進むことができるかの公論化の過程を経て、都市経済構造の再編を誘導しなければならない。

3-2. 宅地開発ではなく、スマートに縮小戦略的に

現在、多くの自治体は、人口流入のために経済開発、規制緩和、新都市開発などの伝統的な都市成長政策に集中している。特に、市民の投票で選出された自治体長は市民に将来の青写真を提示し都市成長の中心の政策を着実に発表してきた。これは木浦市も例外ではない。しかし、過去の一時成功だったこれらの政策努力は、世界経済の低迷や人口減少に噛み合って期待する効果を示した。また、各種財源が新たな経済開発プロジェクトに使用されることで、既存の都市に居住している住民の生活の質の向上と維持に使用されるべき財源が正しく分配されず、おろそかされる欠点があった。そして、新たに建設された都市基盤に起因する都市の中心部衰退の問題は、都市基盤に投入された財源を維持するための高い税金の賦課などの問題も加重されている。木浦市の場合もそうだが、既存の市街地の衰退は、自らの衰退より新しい宅地開発による相対的な低下が加重された結果である。どんな理由でも、それ以上の外縁拡張都市開発はやめ止めて欲しいならない。現在木浦市が計画しているイムソン宅地開発事業も全面見直しが必要である。今日の先進海外の都市は、もはや都市が以前の繁栄していた状態に戻ることができないことを認め、都市の人口と経済規模に合わせて都市環境を再調整する「スマート縮小 (smart decline)」、「適正規模での再調整 (right-sizing) 」または「都市ダイエット (city-diet) 」政策を導入して、新しい都市の発展戦略を組んでいる。今からでも木浦も都市の発展の方向を全面再検討しなければならない。

3-3. 多島海の母港として木浦の役割

木浦市は有人島6個、無人島5つを含む11個の島を保有し、他の自治体に比べて付属の島の数が小さくなり、島への関心が低いのが実情である。しかし、木浦市は日本植民地時代から現在まで母港として、西南海岸の経済拠点地域の役割を担っている。実際木浦の経済は新案、珍島、莞島、務安などの島で生産された産物が流通し、島の住民の消費活動に100余年を続けてきた。これらの現実的な認識の下、島を眺める政策が変わらなければならない。木浦は行政区域上の島の数にこだわらず、多島海母港として島を包容することができる政策を展開しなければならない。

そのための方法論として第一に、木浦圏を「島の首都」で宣布すべきである。国家均衡発展面で東南圏と西南圏の中心都市の機能を地政学的・歴史的側面を考慮して再確立する必要がある。つまり、釜山は「海洋の首都」⁵⁾をスローガンに掲げ、海洋クラスターを造成しているように、木浦は「島の首都」をスローガンに掲げ、島のクラスタを造成しなければならない。島と関連施設(島発

5) 1926年、毎日新報には木浦を「808島の首都」と命名した。

展研究振興院、国立世界島博物館、国際島器具など)を集積して木浦圏を島の首都での役割をすることができるようにプラットフォームを造成しなければならない。

第二に、木浦は多島海の島で生産されているクリーン産物を加工・流通する基地としての役割を遂行しなければならない。水産物だけでなく、島の農産物の環境にやさしい加工・流通が開されることのできる基地をデヤン産業団地に造成することが必要である。これにより、多島海の島の経済と木浦の経済が好循環するシステムでなければならない。

第三に、グリーン・レジャー船舶中心の次世代造船産業に特化させなければならない。つまり、高度な技術の融合を通じた環境問題に対応したグリーン船舶と所得水準の向上に伴うレジャー船舶などの造船産業を育成する戦略が必要である。このため、海洋レジャー機器の生産基盤を構築し、中小造船会社を対象に業種転換や新規誘致などの海洋レジャー機器の製造基盤を拡充しなければならない。

3-4. 映像委員会の設立を通じた近隣の郡地域とのコラボレーションシステムの構築

木浦圏(木浦市、務安郡、新安郡、靈岩郡)は、西南圏拠点空港と港を備えており、多島海の島と干潟、国立公園、近代歴史文化空間など、様々なロケーションな場所を確保しており、映像を撮影・制作するのに非常に魅力的な地域である。最近、映画やドラマの中の映像を介して撮影地への関心が高まって訪問者が増えるにつれ、撮影地が観光地化され、地域経済の活性化や画像の提供などの効果により、映像観光の重要性が増大している。つまり、映像で露出された空間に映像コンテンツが着せられ、新しい文化空間的に変化き多くの人が探していたい、記念にしたい空間に再現されている。これは、最近木浦で撮影した映画「1987」を通じて実証的に体感することができる。

首都圏との物理的な距離が存在する木浦圏は、これらの映像観光を通じ地域活性化を誘導する戦略が必要である。そのため木浦圏を背景に、様々な映像が製作されるように西南圏映像委員会の設立が必要である。この委員会は、映像ロケーション撮影を誘致・支援だけでなく、映像産業のインフラ造成、人材育成、映像文化振興などを通じた地域経済の活性化と地域イメージの向上、最終的に文化芸術創造都市で育成する役割をする。特に、この委員会は、地域資源との連携を通じた地域の発展主体の役割をすることになる。西南圏映像委員会の設立は、近くの郡地域との観光コラボレーションシステムの基盤だけでなく、今後の広域経済共同システムの構築などの第一歩になるだろう。

3-5. 途方もない観光政策ではなく、中身の濃い観光政策に

認めたくない現実だが、現在の木浦の認知度はそれほど高くなく、訪問者の足を引く魅力的な要因も発掘できずおり、訪問者が多くない。木浦市は麗水市と群山市の間であいまいな状況という嘆かわしい声をよく聞くことができる。実際、木浦には魅力的な要因が多くあるにもかかわらず、それらを適切に活用していないという問題がある。ここでは、比較的簡単に実現できる方法を中心に、いくつかのを見てみる。⁶⁾

木浦中心市街地は大きな資産であるため、可能な限り保存する中、再生事業を推進しなければならず、木浦の歴史文化資源と海洋資源を生かしたならば、麗水市と群山市の利点を持つ都市になることができる。そんなスケッチ上、木浦だけの特色を生かす方策が必要なところ、例えば、最近人気のあるグルメの旅を活用することができるだろう⁷⁾。人々は一食の食事のために一時間以上並んで待っていることもしておいしい噂食べ物だけでも、海外に行くこともある。木浦食べ物がおいしいという事実は十分知られているが、満足いくグルメの旅を提供し、多くの観光客が木浦を探し、これは再び口コミと再訪問につながるする木浦の食文化と商人のマインドが大幅に改善されなければならない。それは必ず木浦5美のような高い食品を開発することから見つけるのではなく、訪問者に楽に食べる一食の食事やおやつ、スナック食品をおいしく安く提供することは非常に重要である。グルメの旅行先で脚光を浴びている台湾の場合も、観光客を引き込んだのは大王カステラ、マンゴーかき氷、公差などで、釜山の缶夜市のも、様々なスナック食品である。訪問者はこれのために、地域を探して一生懸命写真を撮ってSNSに上げ自然、それでいて非常に波及力に、それも無料で喜んで地域を促進しているである。これに対し、木浦の場合、このような食品を見つける大変特色のある木浦の食品を食べようとすると、高価なレストランを見つけなければならないが、そのさえ一人当たりではなく、ゲストの数に関係なく、一相を受けなければならないので、価格はさらに高くなって負担が大きい。また、一般的なレストランの一般的な食道他の地域に比べて多くの高価である。これらの食べ物文化を向上させる場合には、淑やかな観光政策に木浦の競争力を向上させることができるだろう。

6) グァクスギョン、2017、映画に現れた木浦イメージと発展方向、「多島海の母港である木浦希望づくり：東亜地中海人文パラダイムの提唱し、東亜地中海は一つの海」講義資料集、p.83。を参照して再調整した。

7) 最近観光のトレンドは都市の旅である。伝統文化遺跡や自然景勝地ではなく、グルメ、バー、カフェなどの食品関連の場所が主をなし、文化芸術施設、ショッピングセンターなどが都市の旅性公知の主要施設である。

동아시아 로칼리제이션 국제포럼 목포회의



제4부 전체 토론

第4部 全体討論

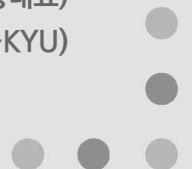
• 와타베 시게루(전 다이토분카대학 총장/교수)
渡部 茂 (WATABE SHIGERU)

• 오시로 다모쓰(전 오키나와 국제대학 총장/교수)
大城 保(OSHIRO TAMOTSU)

• 누키 타카오(무사시대학 명예교수)
貫 隆夫(NUKI TAKAO)

• 정기영(세한대학교 교수)
丁 起榮(JUNG KI-YOUNG)

• 김동규(고려대학교 명예교수/보물섬남해포럼 공동대표)
金 東圭(KIM TONG-KYU)



M/E/M/O

A series of horizontal dotted lines for writing.

M/E/M/O

A series of horizontal dotted lines for writing.

M/E/M/O

A series of horizontal dotted lines for writing.

M/E/M/O

A series of horizontal dotted lines for writing.

M/E/M/O

A series of horizontal dotted lines for writing.