한·일 도시 간 경제협력체 구상
-부산·후쿠오카 광역경제권 구상을 중심으로-

김용민*
kymin@bnue.ac.kr

〈目次〉

1. 들어가며
2. 부산 · 후쿠오카 지역경제 현황과 광역 경제권 구상
3. 선행연구와 분석 방법
4. 부산 · 후쿠오카 산업의 역동성 분석과 정책적 함의
5. 마치며

主題語: 광역경제권(Great-Sphere Economic Area), 산업구조(Industrial Structure), 경제격차(Economic disparity), 지역경제(Regional Economy), 경제구조(Economic structure)

1. 들어가며

본 연구의 목적은 한·일 양국 처음으로 초국경 광역경제권 형성을 위한 공동 선언문을 발표한 부산·후쿠오카를 대상으로 도시 간 경제협력의 가능성과 문제점을 도출하는 것이다. 2009년 부산·후쿠오카 초국경 광역경제권 형성을 위한 공동선언문이 동남경제권과 규슈경제권 경제협력 추진의 시발점으로 설정되어 발표되었다. 본 연구에서는 양 도시가 추진한 광역경제권 형성의 공동사업이 실질적인 성과가 뚜렷하게 나타나지 않았다는 것에 주목하여 지역경제 협력의 가능성과 문제점을 산업 간 협업의 관점에서 전개하고자 한다.

현재, 부산·후쿠오카 광역경제권 형성을 위한 공동사업의 뚜렷한 성과가 나타나지 않는 상황에서 동남경제권과 규슈경제권의 협력에 관한 논의가 진행되고 있다. 이러한 논의는 미비한 광역경제권 형성의 토대와 더불어 정부주도의 지방경제 정책이 뒤얽혀 정체되는 상황에 있다. 본 연구에서는 동남경제권과 규슈경제권의 기반으로 설정된 부산·후쿠오카 양 도시의 지역경제 협력이 원활하게 진행될 수 없었던 구조적 요인에 초점을 맞추어 분석을 전개하고자 한다. 분석에서는 양 도시의 지역경제를 규정하고 있는 지역산업의 역동성을 통해 상호

* 부산교육대학교 사회교육과 조교수

보완의 가능성을 모색하고 시사점을 도출하고자 한다.

초국경 광역경제권은 국경을 넘어서 인근 도시 및 지역 간에 경제협력 망을 구축하는 것이다. 현재, 동북아 지역에서는 환황해와 환동해, 규슈·동남권 교류협의체가 제안되어 다양한 방면에서 논의가 진행되고 있다. 심화된 교류와 협력을 위해서는 협의 체제를 총괄하는 사무국의 설립이 중요한 요소이지만, 이에 대한 논의는 진전되지 못하고 있는 실정이다. 이는 도시 간 지역협력에 대한 담론은 형성되어 있음에도 불구하고 실현을 위한 동력의 부족, 즉 제도적 한계를 나타내는 것이라 할 수 있다. 이러한 의미에서 부산·후쿠오카 양 도시에 설치되어 있는 협력사무국은 광역경제권 형성구상에 중요한 의미를 가지며 초국경 지역경제 협력의 지표를 제시하고 있다. 또한 해당 도시가 스스로의 경쟁력 확보 및 비전 달성을 위한 미래전략의 일환으로써 광역경제권 형성을 추진하고 있다는 점은 과거의 국가차원이 아닌, 도시차원에서 미래를 적극적으로 준비하고 기획한다는 의미를 갖는다.[1)]

부산·후쿠오카의 광역경제권 형성은 지역경제의 경쟁력 확보를 위해 추진되었다. 이는 양 도시가 편중된 산업구조, 인구고령화 등 지속가능한 성장을 저해하는 구조적인 문제를 안고 있어 지속성장을 위한 정책적 대안이었다고 할 수 있다. 그리고 균형발전보다는 고도성장을 위한 선택과 집중에 편중하는 성장지상주의에 몰입하였던 중앙정부의 기존 지역정책에 대한 반성의 의미도 포함되었다고 할 수 있다. 왜냐하면 성장 지상주의로 인하여 지역불균형 문제가 고착되어 경제구조가 대도시를 중심으로 재편되는 구조적 문제가 유발되었기 때문이다. 이러한 의미에서 지역경쟁력 강화를 위한 부산·후쿠오카 광역경제권 형성을 위한 구상은 새로운 패러다임을 제시했다고 할 수 있다.

이러한 구상은 지역협력을 위해 4개의 기본방향과 9개 전략, 23개 세부 추진사업, 64개 과제로 구성되었고 단기사업이 아닌 중장기적인 사업이라는 점에서 종합적이고 포괄적인 내용으로 이루어져 있다. 하지만, 지방의 광역(정령) 도시가 제도를 정비하기에는 한계가 있는 것도 사실이다. 또한 교류의 내용이 우호증진 수준에 머물러 지역협력으로써의 네트워크도 검증되지 않았다고 할 수 있다. 다시 말해 지역협력의 로드맵을 제시했지만, 지역협력이 분야별 서로 다른 수준의 접근이 착종되어 있기 때문에 복잡한 이해관계를 극복해야하는 과제임에도 불구하고 지역경제 협력에 대한 논의를 담론으로 착시할 수 있다는 것이다.

이러한 맥락에서 본 연구가 살펴보고자 하는 바를 질문형식으로 정리하면 다음과 같다. 첫째 부산・후쿠오카는 광역경제권 형성을 위한 선언문을 발표함에 있어 일정 수준 이상의 토대가 마련되어 있는가? 이와 관련하여 양 도시의 산업구조 분석을 통해 산업연계의 가능성

1) 김용민·윤일현(2014)「지역경제 협력을 위한 광역경제권 간의 산업구조 분석-동남경제권과 규슈경제권을 중심으로-」『일본근대학연구』제44집, 한국일본근대학회, pp.435-437

이 어느 정도인지를 분석한다. 둘째, 지역경제 협력을 위한 업종별 상호의존의 적합도가 어느 정도인가? 이와 관련해서는 산업특화계수를 이용하여 업종별 연계가능성을 검토한다. 이러한 분석을 토대로 부산·후쿠오카 광역경제권 형성의 정책적 함의와 시사점을 도출한다.

2. 부산·후쿠오카 지역경제 현황과 광역경제권 구상

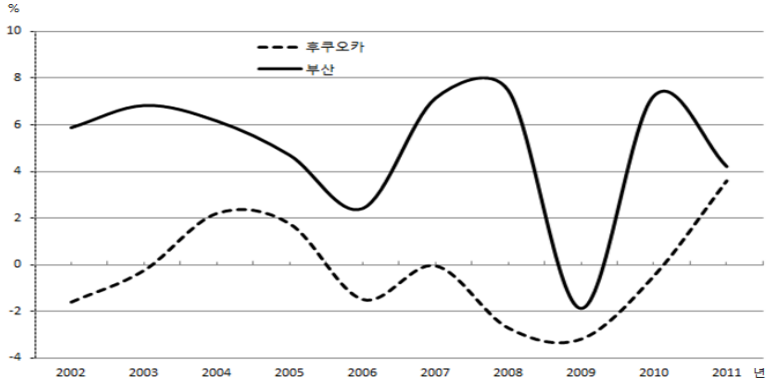
2.1 지역경제 현황

양 도시는 인구 및 경제규모에서 차이가 있어 직접비교하기 어려운 측면이 있다. 인구와 경제규모의 변수는 경제구조가 지리적 영향을 받아 장기적으로 축적되어 온 결과로 나타나기 때문이다. 동남경제권(부산·울산·경남)의 중심도시인 부산은 동남경제권 면적의 6.21%에 불과하지만, 인구비율(44.19%)과 지역총생산(28.70%)에서 높은 비율을 차지하고 있다. 동남경제권 대비 부산의 산업구조는 1차 산업과 2차 산업이 각각 14.57%와 14.89%에 불과하지만, 3차 산업이 46.27%를 차지하고 있어 서비스 산업이 지역경제 성장의 중심역할을 하고 있음을 알 수 있다. 특히 서비스 산업에서도 도매·소매업, 운수업, 부동산업 및 임대업의 비중이 높게 나타나 부산은 동남경제권에서 물류 및 유통의 중심지역이라고 할 수 있다.

한편 규슈경제권의 중심지역인 후쿠오카는 지리적인 측면에서 규슈경제권 면적의 0.81%를 차지하고 있지만, 인구(11.48%)와 지역 총생산(14.24%)에서는 규슈지역 다른 시(市)에 비해 비중이 큰 편에 속한다. 그리고 산업구조 측면에서 1차와 2차 산업은 규슈경제권 전체의 0.93%와 5.39%에 불과하지만, 3차 산업은 16.96%를 차지하고 있어 서비스업이 지역경제의 기반산업이라고 할 수 있다.[2)]

<그림 1>은 지역경제 현황을 살펴보기 위해 부산과 후쿠오카의 전년대비 지역총생산의 변화를 나타낸 것이다. 부산은 2002년 전년대비 6% 성장했지만, 2006년에는 전년대비 2.4%을 기록하여 성장둔화가 관찰되었다. 이후 회복하여 2008년에는 전년대비 7.5% 성장을 기록했지만, 2009년에는 마이너스 1.8% 성장을 기록하여 총생산의 증감 폭이 큰 것으로 나타났다. 특히 2009년에는 전년대비 감소폭이 크게 나타났다. 업종별로는 광업(마이너스 33.1%)과 운수업(마이너스 24.4%)에서 높게 나타났다.

2) 부산과 후쿠오카의 인구, 총생산, 산업구조는 2012년을 기준으로 한 것이다.



자료: 통계청, 지역계정「경제활동별 지역내총생산」;內閣府,「県民経済計算」에 의거 작성.

<그림 1> 부산·후쿠오카의 지역 총생산 변화의 추이

흥미로운 것은 부산의 경제가 2009년 이후 2008년의 수준으로 회복되었고 광업(95.1%), 전기·가스 및 수도사업(21.7%), 제조업(12.6%)이 지역경제 침체를 억제했다는 것이다. 즉 부산의 기반산업은 유통업과 물류업이지만, 경제위기 동안에 성장을 견인한 것은 제조업 관련 산업이라는 것이다. 다시 말해 지역 중심산업의 개념이 약화되고 있다는 것이다. 전체적으로 부산의 전년대비 총생산 성장의 주기가 단기화 되어가고 있고 변화의 폭이 큰 것으로 나타났다.

한편, 후쿠오카는 2004년 전년대비 2.2%의 성장을 기록했지만, 이후 2009년까지 감소경향을 보였다. 2009년 지역 총생산이 증가하면서 2011년에는 2000년대 수준을 크게 상회하는 3.95%를 기록했다. 이처럼 2009년 대비 2011년의 지역 총생산의 증가는 제조업의 성장이 작용했고, 특히 비철금속(222%), 화학(204%) 분야의 성장이 역할을 했다.

부산과 후쿠오카는 지역 총생산 변화의 폭을 줄이고 지속적인 성장을 위해 경쟁력 강화라는 공통의 과제를 안고 있다. 이를 해결하기 위해서는 내부의 혁신만으로 어려운 부분이 있다. 따라서 부산·후쿠오카 광역경제권 구상은 도시 간 교류가 관·관, 민·민 우호증진의 외유행사로 평가되기 십상이었던 과거의 사례에서 벗어나 초국경 지역경제 협력의 제도화를 시도했다는 점에서 의미를 부여할 수 있다.

2.2 부산·후쿠오카 광역경제권 구상

부산・후쿠오카는 다양한 분야에서 교류가 진행되어 왔고 시민단체의 교류증가가 제도화로 이어졌다고 할 수 있다. 그것은 행정주도가 아닌 민간주도에 의해 진행되었기 때문이다.

하지만, 제도화 하는 과정에서 행정주도의 교류로 주체가 변형되었다. 역사적으로 양 도시의 교류는 1964년 청년회의소 결연, 1966년 관광협회의 교류가 1989년 행정교류협정 체결의 기반이 되었다. 이후 2007년 자매도시 결연, 2006년 민간교류 증진을 위해 부산·후쿠오카 포럼이 출범했다. 일련의 교류협정은 1989년 이후 민간을 중심으로 교류가 진행되었지만, 민간주도에 의한 제도적 압력이 약화되어 행정주도에 의한 하향식 제도화가 진행되었다는 것을 함의하고 있다. 그것은 양 도시의 교류와 협력관계 형성 및 유지가 행정주도로 진행되고 있기 때문이다.

부산·후쿠오카 광역경제권 구상의 논의도 예외가 아니었다. 2008년 3월 부산광역시장이 후쿠오카를 방문하여 부산·후쿠오카 초국경 광역경제권 형성에 관한 구상을 제안했다.[3] 이 제안은 검토를 거쳐 동년 10월 부산·후쿠오카 경제협력협의회 설립의 모태가 되었다. 부산의 제안에 대해 후쿠오카는 광역관광 추진을 제안했고, 이를 수용하면서 '부산·후쿠오카 아시아 게이트웨이 2011' 실행위원회가 출범했다. 이는 민간주도에 의해 교류가 활발히 전개되어 행정적으로 지원하는 제도화가 아닌 논의 단계에서부터 행정주도로 이루어졌다는 것을 명확히 보여주는 것이라 할 수 있다. 이러한 논의 방식은 2008년 부산·후쿠오카 대학 간 컨소시엄, 2009년 '부산·후쿠오카 우정의 해 공동선언문' 등에서도 나타나 교류를 기반으로 한 광역경제권 구상이 아닌 하향식 전개였던 것이다. 그럼에도 불구하고 광역경제권 형성의 논의를 진전시킨 것은 관광산업을 중심으로 하는 교류를 양 도시 네트워크 발전으로 오인했던 것이 작용했다고 할 수 있다.[4]

2008년 이후 행정주도에 의한 교류가 크게 증가했다. 교류는 초국경 광역경제권 형성의 구상을 구체화하기 위한 의견조율의 성격이 강했다고 할 수 있다. 이러한 과정을 거쳐 양 도시는 2009년 공동선언문을 발표했다. 앞에서 설명했듯이 공동사업 실현을 위해 4개의 기본 방향을 설정하여 광역경제권 형성의 비전을 제시했다. <표 1>은 부산·후쿠오카 광역경제권

3) 부산이 제안한 초경광역 경제권 형성의 구상은 2008년 2월 이명박 정권의 광역경제권형성에 영향을 받아 동년 3월 후쿠오카 시에 '부산·후쿠오카 광역경제권 공동사업'을 제안했다. 제안은 부산·후쿠오카 협의회 설치와 양 도시 연구기관에 의한 공동연구프로젝트 추진이었다. 경제협력협의회는 공동사업에 대한 논의를 진행하고 간사회의를 설치하여 광역경제권 형성의 컨트롤타워 역할로 설정되었다. 연구기관에 의한 공동연구 프로젝트 추진은 부산발전연구원과 규슈경제조사협회가 중심이 되어 진행했다. 전체적으로 논의의 진행은 양 도시 행정부서와 연구기관 실무자협의에서 초안을 작성하고 이를 토대로 논의가 진행되고 경제협력협의회에서 최종적으로 승인을 하는 형태였다. 최종적으로 양 도시 시장이 협력 사업에 조인하면 정식으로 공동사업이 시행되는 것이다.

4) 국제신문을 기준으로 1989년부터 2012년까지 교류 건수를 분석한 결과 전제 568건 중 177건이 행정교류였고, 경제통상 분야는 78건, 관광 분야 65건, 문화예술 분야 21건, 스포츠 분야 170건, 친선도모 57건으로 나타났다. 이러한 맥락에서 부산·후쿠오카 교류는 민간보다 행정주도에 의한 교류가 중심이라고 할 수 있다. 유기준(2014)「지역 간 국제교류의 유효성과 한계에 관한 연구:-부산·후쿠오카를 중심으로-」부경대학교 석사학위논문, pp.69-71

형성을 위한 4개의 기본방향과 실현을 위한 전략을 나타낸 것이다.

<표 1> 양 도시 공동사업의 주요 내용

기본 방향	전 략
미래지향적 비즈니스 협력 촉진	· 기업협력의 환경 만들기 · 미래형 산업의 육성 · 상호투자 촉진 · 관광·컨벤션의 교류협력
인재(해협인) 육성·활용	· 젊은 인재의 육성 · 실무형인재의 활용
일상생활권 형성	· 교류권 형성의 환경조성 · 인적·물적 이동의 편리성 향상
정부에 공동건의	· 정부에 제도·자금지원 등에 대해 요청

자료: 부산광역시(2010)『부산·후쿠오카 초광역 경제권 형성촉진에 관한 연구』부산광역시, p.225

4대 기본방향의 주요 내용은 다음과 같다. 미래지향적 비즈니스 협력촉진은 광역경제권 형성의 실현을 위한 핵심적인 부분으로 부산과 후쿠오카가 동북아시아 지역을 견인할 수 있는 새로운 분야를 개발·개척하여 지역경제에 기여하는 재화와 서비스를 창출하는 것을 목표로 하고 있다. 인재(해협인) 육성·활용은 기업연계에 의한 사업전개에 있어 인재육성의 중요성을 인식한 것이며, 일상생활권 형성은 부산·후쿠오카가 지리적으로 인접해 있어 일일생활권으로 형성될 수 있도록 교통 등의 제도를 정비하는 것을 목표로 하고 있다. 그리고 지방정부의 한계를 극복하고 광역경제권 구상을 실현하기 위해 양 도시에서 해결할 수 없는 문제에 대해 정부 및 관계기관에 공동건의를 명시하고 있다.

3. 선행연구와 분석 방법

3.1 선행연구

도시의 경쟁력은 국가 경쟁력을 규정한다고 할 수 있으며, 경쟁력 향상에는 내부적 혁신보다는 상호보완 관계에 있는 도시들과의 연계가 효율적일 수도 있다. 보완관계 도시 간의

연계를 통한 공간경제 협력은 새로운 형태의 협력관계를 형성하게 한다. 새로운 형태의 도시 간 공간경제 협력체로 환동해, 환황해 협력에 관한 논의가 전개되고 있다. 하지만, 도시 간 지역경제 협력에 관한 연구가 국가 간 지역협력의 틀 속에서 전개되면서 상대적으로 소홀히 다루어져 왔다. 그러나 도시의 시대를 맞아 도시 간 지역협력에 대한 연구가 지역연구에 그치지 않고 상호보완 관계를 고려한 다양한 접근의 연구가 진행되고 있다. 문제는 지역협력 구상이 자기중심적인 지역 인식을 기반으로 현실적 상황변화에 따라 전략적이고 탄력적으로 전개하고 있기 때문에 일반화된 이론이 적용되지 않는다는 것이다.[5] 이러한 의미에서 부산·후쿠오카 초광역 경제권 형성에 관한 구상은 이론적 구상보다는 상황적 토대에서 진행된 것이라고 할 수 있으며, 거시적 측면에서 접근하여 경쟁력 향상에 중점을 두고 있다고 할 수 있다. 도시 간 지역경제 협력에 관한 주요 선행연구는 다음과 같다.

김경희·이창현(2009)[6]은 부산권을 중심으로 일본과의 광역경제권 형성에 관한 방안을 제시했다. 분석에서는 일본과 중국의 광역경제권 형성의 배경에 대해 검토했다. 그리고 부산과 후쿠오카의 수출입 현황을 토대로 광역경제권 형성의 방향을 제시하였으며, 구체적으로 관광산업 벨트, IT산업과 연계된 정보서비스, 환경산업, 첨단 및 부품소재 산업의 연계 등을 들고 있다.

김홍률(2009)[7]은 지역경제 협력을 경제적 교류와 협력에 의한 도시 간 네트워크의 기능강화로 설정하여 부산·후쿠오카의 사례를 분석했다. 양 지역의 협력은 이해관계가 대립하지 않는 영역, 예를 들어 의료, 레저, 쇼핑, 관광 등 생활관련 분야에서부터 교류 및 협력을 추진하고 이를 바탕으로 산업 간 보완관계가 형성된 분야로까지 확대하는 것이 바람직하다고 주장하고 있다. 주요협력 분야로는 자동차부품, 환경산업, IT산업, 디자인 산업 등을 들고 있다.

우양호(2011)[8]는 부산과 후쿠오카의 양자교류를 사례로 해항도시 간의 국제교류 수준과 현황을 점검하고, 그 성공조건을 분석했다. 분석 결과 부산과 후쿠오카의 교류와 광역경제권은 최근 10년 동안 빠르게 확대되어 왔고 여러 긍정적 의미를 시사하고 있지만, 동시에 극복할 여러 한계와 과제를 지적하고 있다. 긍정적 측면에서는 도시차원의 교류협력을 통해 지역과 국가적 교류로 확대하려는 상향식 사고로 전환한 점, 국가주도가 아닌 자치에 기반을 둔

5) 박창건(2010)「일본의 대외통상정책 결정요인: 다각적 연계이론을 통해 분석한 FTA 전략수립」『세계지역연구논총』제28집 1호, 세계지역학회, pp.93-94
6) 김경희·이창현(2009)「초광역권으로 본 한국-일본 간 경제협력에 관한 연구」『통상정보연구』제11권 1호, 한국통상정보학회, pp.407-440
7) 김홍률(2009)「부산-후쿠오카 초광역경제권 형성을 통한 지역경제협력 방안」『일본근대학연구』제23집, 한국일본근대학회, pp.249-273
8) 양기호(2011)「우리나라 지방정부의 국제협력에 관한 사례연구: 해양도시 부산과 후쿠오카의 초국경협력」『한국지방정부학회 추계발표논문』한국지방정부학회, pp.379-396

자발적 네트워크라는 점, 새로운 글로벌 지역연계 모델을 제시하고 있다는 점, 민간분야가 급속히 확대되고 있다는 것을 주장하고 있다. 한편 극복되어야 할 과제로서 통합된 경제권의 외연과 규모가 거대하지 않다는 점, 통합 후의 시너지효과와 상생방안이 확실히 도출되지 못한 점, 교류의 역량과 투자자원 및 여건이 제한된다는 점, 문화와 관행적 장벽이 상존한다는 점 등을 들고 있다.

이와 관련된 일본에서의 연구는 후쿠오카와 규슈지역의 연구기관을 중심으로 진행되고 있다. 가부(2008)[9]는 부산·후쿠오카 초광역 경제권 형성의 구상에 관한 내용을 설명하고 지속적 교류를 활성화시키기 위해서는 기업 간의 교류가 중요하다고 지적하였다. 오자와(2010)[10]는 규슈와 부산의 지역연계에서 자동차부품, 반도체, 농산물, 환경, 재활용 등 공통산업을 기준으로 산업클러스터를 구축하는 것이 중요하며 이 과정에서 생산증가, 재고비용 감소의 생산관리 시스템을 정착시킬 필요가 있다고 지적하고 있다.

이상의 선행 연구는 부산·후쿠오카 광역경제권 형성의 당위성과 가능성을 중심으로 담론 혹은 기능주의에 몰입하여 전개하고 있다. 그러나 이러한 연구들은 양 도시의 경제변수 사이의 상호작용을 경시하고 교류의 성과가 협력으로 이행할 수 있다고 과대평가하고 있다. 이는 지역협력에 관한 연구가 담론 혹은 교류 현황의 현상과 발전방안의 범위 안에서 전개되었기 때문이라고 할 수 있다. 따라서 본 연구에서는 미시적 관점에서 2008년 공동선언문 이후 양 도시의 공동사업이 성과를 내지 못하고 있다는 점을 산업의 역동성이라는 측면에서 기인된 것이라 판단하여 산업구조의 문제를 분석하고자 한다. 즉, 경제교류가 충분히 전개되지 못한 상황에서 양 도시의 필요에 의해 공동사업에 조인되었다는 것에 착안하여 광역경제권 형성의 구상이 왜 실패했는지를 분석하려는 것이다. 산업 간의 상호보완성은 경제협력의 토대로 작용하기 때문에, 본 연구는 국제교류 및 협력을 도모하는 지역 간에 이루어지는 협력이 어느 수준까지 가능할 것인가에 대한 선험적 분석이라고 할 수 있다.

3.2 분석 방법

지역경제는 국내·외 경기변화에 영향을 받으며 산업구조와 상호작용하게 된다. 지역경제를 규정하는 산업구조의 변화는 공급과 수요의 영향을 받는다. 공업화된 지역에서 수요의 변화는 공급구조에 영향을 미치며 최종적으로 산업구조의 변화를 초래한다. 그것은 수요가 로지스틱

9) 加峯隆義(2010)「動き出した九州と韓国東南圏地域の超広域経済圏」『九州国際大学経営経済論集』第16巻第3号, pp.73-98

10) 男澤智治(2010)「九州と韓国との地域連携について」『九州国際大学経営経済論集』第16巻第3号, pp.39-56

곡선을 따르는 경향이 있고 수요의 성장둔화가 일어나면 과잉공급이 발생하여 경기변화를 야기함으로서 지역경제가 구조변화에 직면하게 되기 때문이다. 바꿔 말하면 수요의 포화가 산업구조 변화를 초래하여 지역경제 구조에 영향을 미친다는 것이다. 또한 수요의 변화는 생산성이 낮은 분야에서 높은 곳으로 생산요소를 이동시켜 성장산업으로 발전시키는 역할을 한다. 이는 생산성이 높은 산업이 지역경제 성장을 견인한다는 것으로 수요의 변화가 새로운 산업을 창출하는 성장의 원천이 된다는 것을 의미한다.

본 연구에서는 산업구조 변화가 지역경제의 성장과정에 중요한 역할을 한다는 전제하에서 전개한다. 경제전체의 산출량을 N산업으로 분할하여 T기의 i산업이 차지하는 비중을 W_i^t라고 하자. 그러면 t_1기에서 t_2기 까지 산업구조 변화는 $\sqrt{\sum_{i-1}^{n}(W_i^{t_2}-W_i^{t_1})^2}$로 나타낼 수 있다. 여기서 산출량을 길이(기간)에 의존하지 않도록 하기 위해 기간을 $(T=t_2-t_1)$로 나누고 이를 산업구조의 변화척도 σ로 하면 $\sigma=\dfrac{\sqrt{\sum_{i-1}^{n}(W_i^{t_2}-W_i^{t_1})^2}}{T}$로 나타낼 수 있다. 정의된 σ는 산업의 성장과 쇠퇴에 의해 변동하기 때문에 일반적으로 인식되고 있는 이노베이션을 반영하는 것이 아니다. 하지만, σ가 산업구조 변화를 나타내기 때문에 지역경제의 변화로 대체할 수 있다. 문제는 지역에 따라 업종 수가 다를 수 있다는 것이다. σ와 업종 수와의 관계에서 산업분류가 대분류일수록 산업 내의 변화가 상쇄되어 σ가 작아질 수 있지만, 반드시 그렇다고 할 수 없다. 임의의 i산업 구성비 W_i을 소분류에 의해 u_i와 v_i로 분할하고 기간을 0과 1로 설정하면 분할 전 σ산업과의 관련되는 부분은

$$
\begin{aligned}
&(W_i^1-W_i^0)^2\\
&=\left\{(u_i^1+v_i^0)-(u_i^0+v_i^0)\right\}^2\\
&=\left\{(u_i^1-u_i^0)+(v_i^1-v_i^0)\right\}^2\\
&=(u_i^1-u_i^0)^2+(v_i^1-v_i^0)^2+2(u_i^1-u_i^0)(v_i^1-v_i^0)
\end{aligned}
$$

로 표현할 수 있다. 분할 후에는 $(u_i^1-u_i^0)^2+(v_i^1-v_i^0)^2$로 나타낼 수 있다. 따라서 분할에 의해 σ의 값이 커지거나 작아지는 것은 $2(u_i^1-u_i^0)(v_i^1-v_i^0)$의 부호에 의해 결정된다. 값이 마이너스라면 산업 내 변화가 상쇄되고 대분류일수록 σ의 값이 작아지지만, 정(正)의 값이라면 반대로 나타난다. 즉, 업종 수가 다르다 해도 산업구조 변화의 척도인 σ의 값이 어느 한쪽으로 기울지 않는다는 것이다.[11]

그러나 산업구조 변화만으로 지역경제를 파악하기 어려운 부분이 있다. 그래서 지역의 어느 산업이 어느 정도 경제력을 가지고 있는지를 파악하기 위해 특화계수를 사용하고자 한다. 특화계수는

$$S_{ij} = \frac{P_{ij}/P}{P_{wj}/P_{wt}}$$

단: S_{ij}:i지역의 j산업, W:전 지역, P:산업의 크기, t: 전 산업

로 나타낼 수 있다. 여기서 P는 생산액으로 측정하였다. 전 지역의 특화계수를 1로 설정하고 지역의 특화계수가 1보다 크면 그 산업을 지역의 특화산업으로 해석할 수 있고, 1보다 작으면 상대적으로 그 산업이 약하다는 것을 의미한다. 특화계수는 지역분석에 있어 산업구조가 어느 분야에 편중되어 있는지를 나타내는 것으로 전국과 비교할 때 사용되기도 한다. 본 연구에서는 부산과 후쿠오카의 각 산업의 구성비를 전국의 구성비로 나누었고, 계수의 값이 클수록 해당산업을 특화산업으로 설정했다.

이상의 방법론을 통해 본 연구에서는 산업의 역동성을 파악하여 산업의 변화를 검토하고, 이를 토대로 어떤 산업이 지역경제를 견인하는 중심산업이며, 이들 산업 간의 상호보완성이 어느 정도 인지를 검토한다.

4. 부산·후쿠오카 산업의 역동성 분석과 정책적 함의

4.1 산업의 역동성 분석

앞에서 설명했듯이 산업구조 변화는 수급관계의 불균형에 기인한다고 할 수 있다. 그것은 자본축적 및 기술진보를 통한 새로운 재화·서비스의 공급은 수요증가와 비례하기 때문이다. 즉, 공업화 사회에서는 수요가 공급을 규정한다는 것으로 수요의 변화에 대응하는 산업만이 공급을 지속할 수 있다는 것이다. 이는 지속적 성장을 위해서는 산업구조가 끊임없이 변화해야 한다는 것을 의미한다.[12)]

11) 김용민(2007)「산업구조 변화와 경제성장과의 관계: 한국과 일본을 중심으로」『상업교연구』제15권, 한국상업교육학회, pp.393-397

12) 清水政行(2010)「産業構造変化と経済成長－産業間資源再配分の労働生産性上昇効果に関する実証分析－」早稲田大学博士学位論文, pp.4-5

한편, 현실적으로 모든 산업이 균일하게 성장할 수 없다. 산업간 성장의 격차를 동반하는 경제성장이 결과적으로 산업구조의 변화를 가져오고, 기술이 발달하고 수요의 소득탄력성이 높은 산업으로 생산요소가 이동한다면 지역경제가 성장하게 된다. 요컨대 성장하는 산업, 쇠퇴하는 산업은 기술과 수요가 변화하는 시기에 발생한다는 것이다.[13] 본 연구에서는 지역경제의 산업구조 변화를 산업의 역동성으로 분석하고자 한다. 분석에 이용한 자료는 부산의 경우 통계청자료 「부산의 경제활동별지역내 총생산」, 후쿠오카는『후쿠오카 시 통계서』(福岡市統計書 2013年版)의 「시민경제계산」이다. <표 2>은 부산·후쿠오카의 산업구조 변화를 나타내는 σ의 추이이다.

<표 2> 부산·후쿠오카의 σ추이(6년 간)

	2001-2006년	2006-2011년	2001-2011년
후쿠오카	1.5297	0.4239	0.8886
부산	0.5508	0.8031	0.5419

자료: 통계청「부산의 경제활동별지역내 총생산」; 福岡市「福岡市統計書 2013年版」에 의거 작성.

2001년에서 2011년까지를 분석대상으로 6년씩 나누어 σ의 추이를 분석한 결과 2001년에서 2006년까지 후쿠오카는 1.529, 부산은 0.550으로 나타나 후쿠오카 경제의 역동성이 관찰되었다. 한편 2006년에서 2011년까지 후쿠오카는 0.423, 부산은 0.803으로 나타나 부산경제가 역동적으로 나타났다. 2000년대 전반기에는 후쿠오카의 산업구조 또는 생산성 향상이 관찰되었고 2000년대 후반에는 부산에서 이러한 현상이 발생했다는 것이다. 전체적으로 2001년에서 2011년까지를 비교하면 후쿠오카는 0.888, 부산은 0.542로 나타나 부산보다 후쿠오카의 산업구조 또는 생산구조의 변화 크기가 높게 나타났다. 이러한 변화를 보다 구체적으로 나타내기 위해 3년간을 기준으로 1년씩 이동했을 때 σ의 추이를 나타낸 것이 <표 3>이다.

<표 3> 부산·후쿠오카의 σ추이

	2001-2003년	2002-2004년	2003-2005년	2004-2006년	2005-2007년	2006-2008년	2007-2009년	2008-2010년	2009-2011년
후쿠오카	0.5750	0.3714	2.7190	2.9176	1.5769	0.9606	0.7042	0.3848	0.6609
부산	1.3075	1.2261	0.8165	0.9537	0.5782	0.9586	1.0829	1.2849	0.4946

자료: 통계청, 「부산의 경제활동별지역내 총생산」;福岡市, 「福岡市統計書 2013年版」에 의거 작성.

13) 吉川洋·宮川修子(2009)「産業構造の変化と戦後日本の経済成長」『RIETI Discussion Paper Series』09-J-024, p.11

3년의 기간에서 1년씩 이동했을 때 σ의 추이는 다음과 같다. 후쿠오카는 2000년대 중반 산업변화의 역동성이 관찰되었지만, 2000년대 후반에는 전체적으로 관찰되지 못했다. 구체적으로 σ의 값이 2003년에서 2006년 사이에 각각 2.719, 2.917을 기록하였지만, 이후 감소하고 있다. 특히 2008년에서 2010년 기간에는 세계적 경기불황의 영향으로 값이 크게 감소하여 경기변화에 민감한 산업구조를 가지고 있다는 것을 확인할 수 있다. 부산의 경우 2000년대 초반이후 감소경향을 보였고 2000년대 후반 경기불황의 시기에 상승하고 있다. 이는 후쿠오카에 비해 회복력이 빠르기 때문으로 해석할 수 있다. 그것은 경기불황 이전인 2005년부터 2007년까지 0.578을 차지했고 2007년에서 2009년까지 1.082로 나타나 역동성이 관찰되었기 때문이다. 이후 2009년에서 2011년까지는 경기불황 이전의 수준으로 회복하여 경기변동에 의한 산업의 역동성이 관찰되었지만, 지속적이지 못하고 단기적인 현상에 그쳤다.

이러한 산업의 변화를 역동성만으로 파악하기 어려운 부분이 있다. 그것은 어떤 산업이 지역경제에 영향을 미치고 있고, 성장에 기여하고 있는지에 대한 총체적 파악이 어렵기 때문이다. 따라서 본 연구에서는 특화계수를 이용하여 지역경제 산업이 전국동일 산업에서 차지하는 위치, 즉 어떤 산업이 특화계수 1을 상회하는 지를 검토하고자 한다. <표 4>와 <표 5>은 부산과 후쿠오카의 특화계수를 나타낸 것이다.

<표 4> 부산의 특화계수

산업＼연도	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
농림수산	0.38	0.37	0.44	0.36	0.33	0.30	0.30	0.34	0.42	0.42	0.49
광업	0.14	0.13	0.13	0.09	0.10	0.06	0.05	0.06	0.04	0.08	0.08
제조업	0.72	0.71	0.62	0.59	0.63	0.64	0.64	0.69	0.67	0.65	0.63
전기·가스·수도업	1.37	1.13	1.05	1.23	1.24	1.30	1.23	1.40	1.09	1.09	1.09
건설업	1.07	1.09	1.07	1.15	1.14	1.06	1.00	0.98	0.91	0.93	1.02
도·소매	1.28	1.27	1.33	1.31	1.28	1.34	1.35	1.34	1.49	1.53	1.47
운송업	2.42	2.25	2.48	2.64	2.44	2.28	2.40	2.54	2.15	2.02	2.15
숙박·음식점	1.07	1.35	1.30	1.26	1.24	1.28	1.27	1.24	1.29	1.32	1.35
정보·통신	0.70	0.69	0.70	0.69	0.67	0.65	0.62	0.57	0.56	0.57	0.55
금융·보험	0.97	1.02	1.05	1.07	1.07	1.02	1.02	1.00	1.05	1.06	1.09
부동산·임대업	1.12	1.14	1.13	1.14	1.12	1.13	1.11	1.04	1.10	1.14	1.17
사회서비스	0.74	0.67	0.74	0.80	0.89	0.90	0.91	0.87	0.93	0.95	0.95
공공행정·국방·사회보장행정	0.79	0.82	0.82	0.83	0.82	0.83	0.83	0.80	0.83	0.85	0.87
교육서비스	1.18	1.22	1.21	1.21	1.24	1.25	1.25	1.20	1.25	1.28	1.31

산업＼연도	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
보건·사회복지서비스	1.46	1.41	1.44	1.42	1.43	1.45	1.46	1.39	1.45	1.49	1.54
예술·스포츠·여가관련서비스	0.82	1.00	0.95	0.87	0.89	0.91	0.93	0.88	0.90	0.97	0.97
기타서비스	1.09	1.22	1.23	1.19	1.19	1.22	1.18	1.17	1.21	1.22	1.22

자료: 통계청「부산의 경제활동별지역내 총생산」에 의거 작성.

<표 4>는 2001년부터 2011년까지 부산 산업의 특화계수를 나타낸 것이다. 부산의 산업에서 농림수산업, 광업, 제조업, 정보·통신, 공공행정·국방·사회보장행정, 예술·스포츠 분야가 전국 수준에 미치지 못하여 특화계수 1이하를 기록, 경쟁력이 약한 것으로 나타났다. 반면, 전기·가스·수도업, 건설업, 도·소매업, 운송업, 숙박·음식업, 금융·보험, 부동산·임대업, 교육서비스, 보건사회계열에서 1을 상회하여 전국 동일산업에서 상대적으로 경쟁력이 있는 것으로 나타났다. 특히 운수업은 특화계수가 2을 상회하고 있기 때문에 지역경제의 기반산업이라고 할 수 있다. 운송업의 특화계수는 상승과 하락을 반복하며 지속적으로 2를 상회하고는 있으나, 2008년 이후에는 하락하는 경향을 보이고 있다. 이는 항공 및 항만이라는 지리적 특성이 작용한 것으로 파악되며, 2008년 이후의 하락은 경기변동의 영향이 작용한 것이라고 할 수 있다.

운송업의 특화계수 하락을 보완하고 있는 분야가 도·소매업과 숙박·음식업이다. 이들 산업의 특화계수는 전국 수준을 크게 상회하는 것은 아니지만, 2000년대 중반 이후 지속적으로 상승하고 있어 지역경제 정책이 관광산업과 연계되어 진행되고 있다는 것을 시사하고 있다.

부산의 지역경제 구조에 있어 가장 큰 문제점으로 지적할 수 있는 것은 제조업이 약하다는 것이다. 그것은 일반적으로 산업구조 측면에서 제조업의 집적효과가 서비스업보다 크기 때문이다. 다시 말해 제조업이 지역경제에 미치는 영향이 크다는 것이다. 이러한 맥락에서 본다면 부산은 제조업 부문에 경쟁력을 가지고 있는 경남경제권과 울산경제권과의 경제협력 연계를 통하여 지속적인 성장이 가능한 도시 경쟁력을 갖출 수 있을 것으로 사료된다.

한편 후쿠오카의 특화계수를 나타낸 것이 <표 5>이다. 후쿠오카는 도·소매업, 운송·통신, 서비스업의 특화계수가 높게 나타나 3차 산업이 중심산업이라고 할 수 있다. 특히 3차 산업이 후쿠오카시의 총생산액 95%를 차지하고 있으며 전체 근로자의 87%를 차지하고 있다. 후쿠오카는 3차 산업에서도 도·소매업, 서비스업이 총생산의 4분의 1을 차지하고 있어 규슈경제권에서도 상업이 발달한 지역에 속한다고 할 수 있다.

<표 5> 후쿠오카의 특화계수

산업＼연도	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
농림수산업	0.10	0.12	0.12	0.12	0.12	0.11	0.13	0.11	0.13	0.14	0.13
광업	0.25	0.29	0.31	0.34	0.35	0.39	0.41	0.39	0.40	0.40	0.41
제조업	0.22	0.23	0.22	0.23	0.18	0.17	0.18	0.18	0.18	0.16	0.22
건설업	0.74	0.84	0.73	0.75	0.83	0.83	0.83	0.81	0.80	0.83	0.70
전기·가스·수도업	0.81	0.83	0.87	0.87	0.88	0.89	0.94	0.94	0.90	0.91	0.99
도·소매	2.08	2.01	2.06	2.07	2.03	1.97	1.91	1.87	1.88	1.86	1.87
금융·보험	1.04	1.02	0.99	1.00	0.95	0.95	0.96	0.95	0.94	0.96	0.97
부동산업	0.79	0.81	0.82	0.80	0.78	0.82	0.82	0.80	0.81	0.82	0.80
운송·통신업	1.22	1.22	1.21	1.23	1.45	1.50	1.51	1.48	1.47	1.51	1.49
서비스업	1.18	1.19	1.20	1.20	1.13	1.19	1.21	1.20	1.18	1.19	1.15

자료: 福岡市「福岡市統計書 2013年版」에 의거 작성.

하지만, 도·소매업이 2006년부터 지속적으로 하락하고 있어 경기변동에 의한 지역경제의 침체가 지속되고 있다는 것을 유추할 수 있다. 또한 경제침체가 장기적으로 이어지고 있다는 것은 경기변동에 의한 일시적 현상이 아니라 지역의 산업구조로 인한 경제침체현상임을 의미한다. 바꿔 말하면 역사적으로 축적되어 온 도시특유의 산업구조가 환경의 변화에 직면해 있다고 할 수 있다. 이러한 변화는 운송·통신업의 비중이 증가로 지역경제 견인 산업이 전환되고 있다는 것을 의미한다. 이들 산업은 특화계수가 2004년 이후 지속적으로 상승하고 있어 중심산업으로 이동하고 있다는 것을 확인할 수 있다.

이처럼 부산과 후쿠오카는 운송과 유통업을 기반으로 하는 경제구조를 가지고 있다고 할 수 있다. 하지만, 3차 산업 중심의 양 도시는 자생력보다는 상호보완 관계를 강화하여 광역경제권을 형성하려하고 있다는 점에서 상호연계가 부족하다고 할 수 있다. 이러한 의미에서 본다면 2009년 부산·후쿠오카 공동선언문에 명시한 공동사업에는 현 상황에서의 협력보다 미래지향적인 새로운 형태의 도시 간 협력 모델이었다고 할 수 있다. 이는 공동사업을 통해 새로운 산업을 발굴하여 도시 간 상호보완관계를 강화하겠다는 의미로 해석할 수 있다.

4.2 정책적 함의

국가 간 경쟁보다 도시의 경쟁력이 중요시 되는 시기에 부산·후쿠오카 광역경제권 형성을 위한 공동선언문의 발표는 초국경 도시 간 협력의 제도화를 시도했다는 데에 의미가 있다.

양 도시는 지리적으로 인접해 있으며, 복수의 교통수단이 정비되어 있다. 이러한 요소는 인적 교류의 네트워크 형성에 기여하였으며, 공동사업 추진의 토대로 작용하였다고 할 수 있다. 또한 산업구조 측면에서 후쿠오카는 규슈를, 부산은 동남경제권을 배경으로 하고 있어 광역경제권 형성에 연결고리 역할이 기대되는 지역이다.

부산·후쿠오카 광역경제권이 형성된다면 해협을 사이에 두고 도시 간 공간경제협력이 가능해진다는 것을 의미하므로 다른 도시들의 협력모델의 지표가 될 수 있다. 이는 앞에서 언급했듯이 부산·후쿠오카 광역경제권 형성의 구상이 한국의 동남경제권과 일본의 규슈경제권을 연결하는 개념에서 출발했기 때문에 국가 간 협력관계 강화의 측면에서도 의미가 있다고 할 수 있다.

문제는 행정주도의 사업이었다는 점에서 재정적 지원을 동반해야한다는 것이다. 양 도시의 공동사업은 단기보다는 중기적 사업이 많아 장기적 재정지원이 광역경제권 형성의 관건이라고 할 수 있다. 이는 재정지원이 공공사업의 의미를 포함하고 있어 장기적인 재정지원에는 한계가 있다는 것을 함의하고 있다. 실제 부산의 재정자립도는 2006년도 70.6%에서 2013년 52.3%로 감소경향을 보이고 있고,[14] 후쿠오카는 규슈지역의 중심도시로 재정력 지수가 상승하고 있다.[15] 후쿠오카의 재정력 지수는 2006년 0.81에서 약간 상승했지만 0.84 수준에 있어[16] 전국 20개 정령지정도시에서 11위를 차지하는 수준으로 전체 평균에 미치지 못하고 있다. 따라서 열악한 재정력으로 광역경제권 형성의 토대를 구축한다는 것은 한계에 직면할 수 있다. 결론적으로 부산·후쿠오카 광역경제권 형성에 관한 구상이 궤도에 진입하지 못한 것은 행정주도로 추진되었다는 것과 열악한 재정상황이 작용한 것이라고 할 수 있다.

또한 민간참여를 유인하지 못한 것이 광역경제권 형성구상의 정체요인으로 작용했다. 민간참여를 유인하기 위해 논의되었던 것은 양 도시에 특정 기업을 설정하는 것에서 출발했다. 이는 특정 기업이 중심이 되어 양 도시 공동사업자들의 창구역할을 할 수 있도록 기능을 부여하고 각 지역 기업을 총괄하게 하는 것이다. 특정 기업들은 기술 및 거래가 이루어지는 구조를 구축하여 다른 기업들의 거래 및 정보를 관리하게 했다. 이들 특정 기업이 중심이 되어 각 지역 네트워크를 확대하고, 이를 기반으로 기업그룹을 형성하게 하는 형태의 기업 간 교류를 설정한 것이다.[17]

---

14) 부산광역시, 통계DB조회, 재정자립도(시도별)에 의거 작성.

15) 재정력 지수는 지방공공단체의 재정력을 나타내는 지표로 사용되는 것으로 기준재정수입액을 기준재정수요 액으로 나누어 계산한다. 재정력 지수가 1.0을 초과하면 지방교부세교부금이 지급되지 않고 1.0이하면 교부단체가 된다. 47개 도도부현에서 1.0을 초과한 지역은 2006년 도쿄(東京)뿐이었지만, 2007년부터 2010년까지 도쿄와 아이치(愛知) 2개 지역이었고 2011년부터 해당지역이 없다. 이는 일본의 경기불황에 의한 세수입 감소와 감세정책의 영향에 의한 것으로 해석할 수 있다.

16) 市町村財政比較分析表(http://www.city.fukuoka.lg.jp/shisei/zaisei-shisai-koubai/index.html)

이러한 기업그룹 간의 교류는 단순히 네트워크를 연결하는 차원에서 벗어나 기업 간 협력을 실현할 수 있는 단계적 네트워크 구축을 필요로 한다. 그것은 양 도시 기업들이 단독으로 상호지역에 진출하는 단계에서 국내 기업들과의 연계를 통한 기업그룹을 형성, 그리고 이를 토대로 기업그룹간의 연계구축단계로 발전하는 과정이 필요하기 때문이다.

그러나 기업 간 교류촉진의 과정을 경시하고 성과지상주의에 매몰된 협력관계는 지속될 수가 없다. 현재 부산·후쿠오카 공동사업이 성과를 거두지 못한 채 범위를 확대하여 동남경제권·규슈경제권 지역경제 협력으로 논의가 확대되고 있다. 이는 부산·후쿠오카를 포함하는 범위의 경제를 추구하고 있다고 할 수 있다. 하지만 지역경제 협력의 연결고리 역할을 수행해야하는 양 지역경제권 산업 간 협력관계를 형성하기 위한 네트워크 부족과 정치적 영향으로 논의가 정체되고 있다.

이러한 관점에서 본다면 부산·후쿠오카 광역경제권 형성 구축에 관한 정책적 함의는 민간부분의 참여와 재정확보가 중요한 문제라는 것이다. 이는 기업 간 교류의 네트워크가 약한 상태에서 선 공약·후 실행이라는 무리수를 두어 추진했던 것이 성과로 연결되지 못한 결과를 초래했다고 할 수 있기 때문이다. 또한, 양 도시의 경제규모 및 재정력 차이가 공동사업을 추진하는데 동력으로 작용하지 못했다는 것이 작용했다. 특히 산업 간의 협업을 가능하게 하는 기간산업의 연계 측면에서 구조적 문제를 드러내면서 광역경제권 구상 단계에서부터 지역협력의 청사진 제시가 과대 포장되었다고 할 수 있다. 이는 현재 논의가 정체되어 있지만, 향후 진행될 것으로 예상되는 동남경제권과 규슈경제권의 지역경제 협력에 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.

5. 결론 및 요약

본 연구는 2009년 한·일 양국 처음으로 초국경 광역경제권 형성을 위한 공동 선언문을 발표한 부산·후쿠오카를 사례로 지역경제협력의 가능성을 분석하는 것을 목적으로 전개했다. 부산·후쿠오카의 지역경제 협력에 관한 논의는 한국의 동남경제권과 일본의 규슈경제권이 경제협력을 추진하는 토대가 된다는 점에서 분석에 의미가 있다고 할 수 있다. 분석 결과 다음과 같은 결론을 도출했다.

---

17) 加峯隆義(2010)「動き出した九州と韓国東南圏地域の超広域経済圏」『九州国際大学経営経済論集』第16巻第3号, pp.86-98

첫째, 부산·후쿠오카 광역경제권 형성의 성과가 상정했던 목표에 도달하지 못했다는 것이다. 이는 동남경제권과 규슈경제권의 협력기반이 형성되지 못했다는 것을 의미한다. 하지만 초국경 도시 간의 경제협력을 규모의 경제측면에서 본다면 부산·후쿠오카 지역경제 협력보다는 동남경제권과 규슈경제권의 협력이 효과적이라고 할 수 있다. 이러한 의미에서 되짚어 본다면 부산·후쿠오카 공동사업의 성과가 지역 산업구조, 재원마련 등의 이유로 성과를 내지 못했지만, 동남경제권과 규슈경제권의 협력에 관한 논의가 진전될 가능성이 내재되어 있다고 할 수 있다. 다시 말해 부산·후쿠오카 공동사업의 성과를 동남경제권과 규슈경제권의 기반형성의 목표로 상정했지만, 규모의 문제로 양 도시의 한계에 직면하면서 광역경제권간의 논의를 보다 신중하게 접근시키는 요인을 제공했다는 것이다.

둘째, 행정주도에 의한 초국경 지역경제 협력의 한계이다. 2009년 부산·후쿠오카 광역경제권 형성의 구상은 한국 중앙정부의 지역경제정책에 편승하여 부산이 후쿠오카에 제안하여 진행된 것이다. 이는 민간차원의 네트워크가 증폭되어 행정이 지원하는 형태가 아닌 하향식 정책이었다는 측면에서 경제협력의 제도적 틀을 마련하는 데에 한계로 작용한 것이다. 양 도시는 관광 등 민간교류가 활발해졌다는 것을 경제교류의 성과로 착시하여 경제협력의 공동사업을 추진했다는 것이다. 이는 관광교류에 의한 경제적 효과를 경제 네트워크 형성으로 인식했다는 것과 양 도시 경제단체들의 교류를 네트워크 형성으로 오인했다는 것이다. 이러한 행정주도의 공동사업은 재정적 지원을 요건으로 하지만, 부산과 후쿠오카의 재정력에는 격차가 존재하며, 지속적 사업으로 연계하기에는 한계가 있다. 따라서 민간 참여를 적극적으로 유인하지 못한 채 공동사업을 진행시켰다는 것이 성과 부족으로 나타났다고 할 수 있다.

셋째, 공동사업 참여를 위한 민간기업의 참여방법이 제한적이었다는 것이다. 양 도시의 공동사업을 추진하기 위해 산업간 교류에 관한 논의는 특정 기업을 지정하고 이를 통제 관리하는 방식을 채택하고 있다. 그러나 이러한 산업 간의 교류구상의 편협은 다양한 분야의 교류를 저해하여 민간참여를 억제하는 역할을 한다. 이는 교류의 중심역할을 하는 산업의 필요성이 작용한 것이라고 할 수 있지만, 특정 사업자의 지정은 산업 간 교류의 폭을 제한하고 편중된 네트워크를 형성할 수 있다. 따라서 네트워크 형성 단계부터 다양한 분야의 산업이 지역경제 협력 사업에 참여할 수 있도록 제도적 장치를 마련할 필요가 있다.

본 연구에서는 부산·후쿠오카의 사례를 통해 초국경 지역협력의 가능성을 분석하였지만, 산업의 역동성과 특화계수만으로 산업 간 상호보완성을 분석하는 데에 한계가 있다. 그것은 실제 산업 간 교류가 어느 정도 이루어지고 있는지에 관한 정량분석과 산업 간 네트워크 현상을 체계화하지 못했기 때문이다. 이러한 분석은 지역협력을 위한 산업 간 상호연계를 구체화하고 동남경제권과 규슈경제권의 광역경제권 협력의 지표로 활용할 수 있다. 향후

연구과제는 산업 간 상호연계에 관한 분석을 포함하여 정책적 활용도가 높은 실질적 협력방안을 모색하는 것이다.

【參考文獻】

강승호(2008)「동북아 주요도시의 경쟁력에 관한 비교」『동북아경제연구』제4집, 한국동북아 경제학회, pp.1-23

권창기(2011)「광역권 발전을 위한 대안적 권역설정과 연계협력 방안: 동남권을 사례로」『한국지방정부학회 학술대회 논문집』, p.20

권창기·정현욱(2007)「대도시 광역도시권 설정과 권역별 공간 특성비교」『국토연구』제52호, 국토연구원, p.40

김경희·이창현(2009)「초광역권으로 본 한국-일본 간 경제협력에 관한 연구」『통상정보연구』제11권 1호, 한국 통상정보학회, pp.407-440

김영표(2013)「동남권 공동번영의 필요성과 활성화 방안」『경남발전』제129집,경남발전연구원, p.90

김홍배·김현주(2001)「예측수단으로서의 변이할당모형」『국토계획』제36권 1호, p.223

김홍률(2009)「부산-후쿠오카 초광역경제권 형성을 통한 지역경제협력 방안」『일본근대학연구』제23집, 한국 일본근대학회, pp.249-273

심송재·김동윤(2010)「요인분석에 의한 도시경쟁력 연구: 안양시의 관점에서」『수도권 연구』제7권, 안양대학교 수도권 발전연구소, p.38

이재득(2010)「부산과 규슈지역의 한·일 초광역권 형성에 따른 교역구조 분석」『관세학회지』제11권 4호, 한국 관세학회, pp.333-358

임정덕·윤성민(2010)「동남권(부산권)-규슈(후쿠오카) 초광역권 경제협력의 가능성과 방향」『지역사회연구』 한국지역사회학회, p.93

우양호·홍미영(2012)「동북아시아 해양도시의 초국경 교류와 협력방향 구상: 스웨덴 해협 도시의 성공경험을 토대로」『21세기 정치학회보』제22집 3호, 21세기 정치학회, pp.375-395

황연우·강기철(2010)「동남광역경제권의 공간기능 분석에 관한 연구『『도시정책연구』제1권1호, 도시정책학회, pp.38-39

加峯隆義(2010)「動き出した九州と韓国東南圏地域の超広域経済圏」『九州国際大学経営経済論集』第6巻第3号, 九州国際大学, pp.78-79

金秉基(2012)「日韓広域経済圏形成による地域の産業振興と環境保全」『DiscussionPaper』No.J-33, 滋賀大学, p.3

長瀬勇人(2009)『福岡市の都市競争力：産業集積の視点』(財)福岡アジア都市研究所, pp.12-14

Robert J. Pogerson.(1999)「Quality of Life and City Competitiveness」『*Urban Studies*」Vol.36, No.5-6, pp.969-985

Storper, M. and Scott, A.(2003)「Region, Globalization, Development」『*Regional Studies*.』No.37, pp.549-578

논문투고일 : 2014년 09월 10일
심사개시일 : 2014년 09월 20일
1차 수정일 : 2114년 10월 08일
2차 수정일 : 2014년 10월 14일
게재확정일 : 2014년 10월 19일

〈要旨〉

한·일 도시 간 경제협력체 구상

- 부산·후쿠오카 광역경제권 구상을 중심으로 -

본 연구의 목적은 2009년 한·일 양국 처음으로 초국경 광역경제권형성을 위한 공동선언문을 발표한 부산·후쿠오카를 대상으로 양 도시 간 산업구조를 분석하여 지역경제협력의 가능성과 정책적 시사점을 도출하는 것이다.

부산·후쿠오카는 서비스업을 중심으로 하는 경제구조를 가지고 있다. 하지만, 공동선언문에는 양 도시의 중심산업인 도·소매업과 운송업의 보완관계를 고려하지 않고 산업 간 협력관계 모색보다는 새로운 분야에서의 네트워크 강화에 초점이 맞춰져 있다. 이는 단기보다 장기적 관점에서 지속성장을 위한 새로운 산업을 발굴·발전시키겠다는 것이다. 결과적으로 민간의 참여가 더딘 상태에서 행정주도의 성과지상주의는 지역경제 구조변화에 영향을 미치지 못했다. 요컨대 지역경제협력을 위한 충분한 네트워크 확보 없이 공동선언문의 발표가 선행되었다는 것이다. 이러한 맥락에서 도시 간 경제협력체의 구상은 네트워크 형성 및 강화가 우선적으로 진행되어야 할 조건이라고 할 수 있다.

The Conception of Korea-Japan Interurban Economic Cooperation

- Focusing on the conception of Busan-Fukuoka Economic Region -

In 2009, Busan and Fukuoka issued a joint declaration on the formation of cross-border economic region, which is the first time for Korea and Japan in history. Thus, this study aims to analyze this two cities' industrial structure and subsequently deduct the possibility of regional economic corporation as well as policy implication.

Busan and Fukuoka's industrial structures show great dissimilarity, which implies that exchange between industries will not be promoted actively. In fact, in the joint project stated in Busan-Fukuoka joint declaration, focus is put on the reinforcement of new field's network rather than on the exploration for collaboration relationship between industries. In other words, the complementary relation of two cities' center industry, namely wholesale, retail and transport industry, was not taken into consideration. In this sense, instead of continuous growth, the joint project mentioned in the joint declaration can be explained in this way: explore and develop new industries through joint project. This incurred the consequence that formation basis of pan-regional economic region which links South-East economic region and Kyushu economic region based on the Busan-Fukuoka regional economic cooperation cannot be well prepared. Thus, it can be said that issuing joint declaration on regional cooperation with no enough network was the cause of failure. In this context, it requires that network formation needs to be done before implementing the concept of interurban economic cooperation.