

한일해협권에 있어서 항만도시의 상호의존에 관한 실증 분석

- 한일해협권 기존연구를 기본으로 한 분석방법의 검토 -

이하라 타케오(井原健雄) 기타큐슈시립대학 대학원 사회시스템연구과 교수)

< 차례 >

1. 지역개념 검증과 기본적인 관점
2. 기존연구의 개요소개와 논평
3. 국제화물 유통에 의한 상호의존관계
4. 바람직한 분석방법과 향후의 과제

연구 개요

이 연구의 목적은 「한일해협권」에 주목하여 그 경제적인 지역특성을 해명하는 것에 있다. 그러기 위해서는 무엇보다도 우선 「한일해협권」이라는 지역개념에 대해 자세한 검증이 필요하지만 그 점에 대해서는 여기서 깊이 추구하는 것을 피하고 오히려 그 존재의의와 특징을 이 연구의 결론으로서 도출하고자 한다. 따라서 여기서는 일단 그 지역내에 있는 주요 항만도시, -보다 구체적으로는 동아시아 도시회의 회원도시이기도 한 기타큐슈시, 시모노세키시, 후쿠오카시 및 부산광역시, 울산광역시, 인천광역시- 에 초점을 맞추어 각 항만도시의 상호의존관계를 실증적으로 파악함과 동시에 각 항만도시의 비교우위성을 명확히 함으로써 향후의 검토과제 도출을 시도하기로 한다.

1. 지역개념 검증과 기본적인 관점

우선 먼저 「한일해협권」이라고 할 때의 「지역」 개념에 대해 언급하기로 한다. 원래 「지역」이란 개념은 생활하는 사람들의 욕구 혹은 분석이나 연구, 정책입안 등을 할 때 목적이나 문제의식에 따라 그 범위나 성격이 각각 달라진다. 따라서 그 「지역」이란 사람들의 욕구나 의식에 따라 다양하게 인식되고 있다. 그러나 이와 동시에 사람들의 욕구나 의식의 형성은 그 「지역」이 가지고 있는 사회경제환경이나 풍토에 의해 규정되기도 한다. 이와 같이 양자간에는 「인간의 욕구·의식이 지역을 규정함과 동시에 지역이

육구·의식을 규정한다」는 서로 밀접한 상호관계가 존재한다.

지역정책연구를 위한 기초적 이론으로서 모치즈키 유키야스(望月幸泰)씨는 이러한 문제의식을 가지고 「지역」 개념에 주목하고 다음과 같이 논점을 정리하였다.¹⁾ ①지리학에 있어서의 지역개념/②사회학에 있어서의 지역개념/③경제학에 있어서의 지역개념/④행정학에 있어서의 지역개념/⑤지역주의에 있어서의 지역개념 등.

이와 같이 「지역」 개념은 문제의식에 따라 다양하게 받아들여질 수 있기 때문에 연구분야나 기법에 따라 개별주체의 내용을 명확하게 구분하여 사용할 필요가 있다.

적어도 「한일해협권」이라 할 때 「지역」 개념에 대해서 필자는 「지역과학」(Regional Science)의 입장에서 정책유도의 대상이 될 수 있는 「계획지역」(Planning Region)으로서 받아들이고자 한다. 왜냐하면 지역과학 연구에 있어서 중요한 지역개념으로서 Richardson은 다음 3가지의 개념을 명백하게 함과 것과 동시에 그 각 타입을 구별해야 할 필요성을 지적하고 있기 때문이다. 첫째는 「동질지역」(Homogeneous Region)으로서 이것은 어느 통일된 특징에 의해 정의되고 거기서는 내부의 차이나 해당 지역내에서의 상호작용에 대해서는 중요시하지 않는다. 둘째로는 「결절지역」(Nodal Region)인데 여기에는 통일성에 대한 관심은 거의 없고 그 대신 결합성이 중요시되어 해당지역에 있어서 지배적 중심인 「節(마디)」를 향해 마치 극성이 주어진 것처럼 유통이나 교류, 나아가서는 이러한 상호의존 관계를 볼 수 있다. 셋째로는 「계획지역」(Planning Region)으로서 이것은 정책유도로 인해 바람직한 지역내 연대 강화를 도모하는 대상으로서의 지역개념이다.²⁾

그 중 첫째의 「동질지역」과 둘째의 「결절지역」은 서로 대립하는 지역개념인데 비해 셋째의 「계획지역」은 그 양자를 포괄할 수 있으며 어느 정도까지 그 대립점을 조정할 수 있는 지역개념이라 할 수 있다. 따라서 여기서는 보다 광역적인 「한일해협권」이라는 지역을 정책유도를 위한 「계획지역」으로 보고, 그 내부를 구성하는 각각 「결절지역」으로서 동아시아 도시회의 회원도시이기도 한 기타큐슈시, 시모노세키시, 후쿠오카시 및 부산광역시, 울산광역시, 인천광역시에 주목하여 항만도시의 상호의존관계를 실증적으로 파악함과 동시에 각 항만도시의 비교우위성을 명확히 함으로써 향후의 검토과제 도출을 시도하려고 한다.

그리고 연구대상 지역인 「한일해협권」 지역내에 있는 주요 항만도시에 주목하여 각 도시 개요를 기본 데이터를 통해 확인하기로 한다.³⁾

《기타큐슈시》

인구(2001) =1,008천명/ 면적=485km²/ GDP(2000)=37,639억엔

산업별 구성비 : 제 1 차산업=0.2% 제 2 차산업=29.3% 제 3 차산업=70.5%

《시모노세키시》

인구(2000) =252천명/ 면적=224km²/ GDP(2000)=8,940억엔

산업별 구성비 : 제 1 차산업=1.4% 제 2 차산업=25.1% 제 3 차산업=73.5%

《후쿠오카시》

인구(2002) =1,368천명/ 면적=340km²/ GDP(2000)=66,142억엔

산업별 구성비 : 제 1 차산업=0.1% 제 2 차산업=10.5% 제 3 차산업=89.3%

《부산광역시》

인구(2000) =3,663천명/ 면적=762km²/ GDP(2000)=28,790억엔

산업별 구성비 : 제 1 차산업=2.3% 제 2 차산업=26.1% 제 3 차산업=71.6%

《울산광역시》

인구(2000) =1,014천명/ 면적=1,056km²/ GDP(2000)=24,220억엔

산업별 구성비 : 제 1 차산업=0.6% 제 2 차산업=79.9% 제 3 차산업=19.5%

《인천광역시》

인구(2000) =2,475천명/ 면적=980km²/ GDP(2000)=21,259억엔

산업별 구성비 : 제 1 차산업=1.6% 제 2 차산업=51.6% 제 3 차산업=46.8%

상기 주요 항만도시의 특징으로서 다음과 같은 사항을 지적할 수 있다.

《키타큐슈시》

신일본제철이나 미쯔비시화학을 중심으로 한 중화학공업도시로서 발전해 왔기 때문에 지금도 제조업에 차지하는 기초소재형의 비율이 60%를 넘어서고 있다. 기존의 소재형 산업을 기반으로 금형, 제조, 메카트로닉스, 세라믹, 플랜트 메인テナンス 등에서 세계적인 기술이 육성되고 있다. 특히 에코타운 사업을 비롯한 환경산업이나 키타큐슈 학술연구도시를 중심으로 한 정보산업 기반도 점차 정비되어 가고 있으며 산학연계 환경조성이나 이를 위한 시스템 구축도 추진되고 있다.

《시모노세키시》

수산가공식품업을 중심으로 한 식료품 제조업이 특징이다. 소재로서의 어획량은 감소

되고 있으나 한편 수입이나 다른 지방으로부터의 유입에 의해 가공업이 유지되고 있으며 물류에 의한 도매판매업도 활발하다. 또한 시모노세키항은 부관페리가 취항하고 있어 전자부품에 관해서는 소니나 삼성 등이 한국과의 서플라이 체인-매니지먼트(SCM)를 전개하고 있다.

《후쿠오카시》

큐슈(九州)의 거점도시로서 대기업의 지사나 지점기능 외 지역기업의 도매기능, 소매·물류·서비스·금융 등 다양한 기능의 집적이 진전됨에 따라 전체적으로 보면 제3차산업을 중심으로 한 산업구조가 형성되고 있다. 후쿠오카 소프트 리서치 파크를 비롯하여 전국적으로도 우수한 정보관련산업의 집적지가 되고 있다. 또한 많은 국제선이 취항하고 있는 후쿠오카공항을 비롯하여 컨테이너 취급량이 많은 하카타항 등 교통과 운수면에서도 매우 높은 경제기능을 가지고 있다.

《부산광역시》

인구 규모로서는 서울 다음으로 국내 제 2의 도시이다. 근년 급속히 취급량이 증가하고 있는 부산항은 한국 총 수출의 45%를 차지하고 있고 특히 컨테이너는 90%를 취급하고 있다. 컨벤션센터 영업개시, 롯데월드 건설계획이 추진 중이다. 제조업에 있어서의 주요 산업은 직물이나 신발 등의 경공업과 기계, 조선이 중심을 이루고 있으나 근년에 와서는 금융 및 정보 산업 등 선구적인 분야에도 힘을 넣고 있다.

《울산광역시》

1997년에 광역시가 된 대기업 중심의 중화학 공업도시로서 한국 전체 제조업생산의 13.2%를 차지한다. 현대자동차에 의한 자동차생산, 현대중공업에 의한 조선, SK Corporation에 의한 석유화학 등 3가지 산업이 울산광역시의 큰 특징을 이루고 있다. 이러한 기업들의 전국 점유율을 보면 자동차가 31%, 조선이 41%, 석유화학이 61%가 된다. 또한 종업원 300명 이상의 대기업은 41개사이며 이들 대기업이 고용하는 종업원 비율은 70%가 된다.

《인천광역시》

수도 서울의 위성도시로서 급속히 발전하고 있으며 현재 약 7,800개사가 생산활동을 하고 있다. 이들 기업의 생산비율은 자동차, 기계, 금속, 전기 등 4개 업종이 70%를 차지한다. 또한 인천국제공항은 동북아시아의 허브공항을 지향하고 있으며, 송도 정보화 신도시는 국제금융 기능을 갖춘 비즈니스지역을 목표로 현재 적극적인 도시개발이 진행

되고 있다. 최근 송도 정보신도시와 공항주변의 영종 그리고 북서부 매립지 등 3개 지역이 새롭게 경제 자유구역으로 지정되었다.

2. 기존연구의 개요 소개와 논평

다음은 이들 주요 항만도시가 자리하고 있는 「한일해협권」을 대상으로 한 기존연구를 검토하여 분석방법을 자세히 살펴보기로 한다. 이를 위한 구체적인 작업으로서 여기서는 편의상 지금까지의 여러 기존연구를 다음 3가지로 크게 나누어 각각 검토하기로 한다.

첫째는 아시아 경제연구소에 의한 국제산업연관분석 연구. 둘째는 칸몬(關門)지역 공동연구회에 의한 일련의 조사연구. 그리고 셋째는 한일해협권 연구기관협의회에 의한 연구활동이다. 이하에서는 이러한 연구들의 개요 소개와 논평을 하기로 한다.

2.1 아시아경제연구소에 의한 국제산업연관분석 연구

아시아 경제연구소에 의한 국제산업연관분석 연구란 1966년부터 시작된 국제산업연관표 작성과 분석에 관련된 일련의 작업성과를 말한다. 당초 아시아경제연구소 (구)통계조사부가 아시아 각국의 통계정비를 하기 위해 착수한 것으로서 그 성과로서 40년에 걸친 산업연관표 작성과 분석 연구의 축적이 있다. 지금까지의 경과를 돌이켜 보면, 먼저 실마리가 된 것이 「1975년 ASEAN 국제산업연관표」의 작성과 분석이었다. 이에 이어 1986년에는 국제산업연관표 작성과 분석이 시도되고 그 연구성과가 「1985년 아시아 국제산업연관표」 작성으로 결실을 보았다. 그 후에도 이 연구프로젝트는 현재에 이르기까지 계속되어 왔다. 또한 이 연구프로젝트와 함께 국제산업연관표 작성과 응용분석에 관한 연구회가 수시로 개최되어 그 성과로서 「아시아 국제산업연관 시리즈」라는 일련의 연구보고서가 발간되었다.

지금 다시 그 내용을 주목해 보면 이 「아시아 국제산업연관 시리즈」에서는 크게 나누어 다음 4개 종류의 연구성과를 확인할 수 있다. 첫째는 아시아 국제산업연관표 작성과 관련된 기법에 대한 연구. 둘째는 독자적으로 완성한 국제산업연관표를 적용하여 실시한 분석. 그리고 셋째는 아시아 각국의 각 연구기관과의 공동연구 보고서. 넷째는 조사결과 및 작성된 데이터집 등이다. 이러한 일련의 조사연구를 근거로 하여, 향후 보다 새로운 조사연구의 지침을 마련하기 위한 목적으로 국제산업연관표의 작성기법에서부터 기본적인 응용적인 기법까지 폭넓게 정리한 「핸드북」이 공개되었다.⁴⁾

본 논문의 구성은 제1 장에서는 산업연관에 관한 기본적인 이해와 제2 장에서는 아시아

각국의 산업연관표 작성상황에 대한 이해를 돕기로 하고 또 제 3 장에서는 아시아 경제 연구소에 의한 국제산업연관표 작성방법을 소개하는 것으로 되어 있다. 제 4 장과 제 5 장에서는 산업연관 분석의 기초와 그 응용인 국제산업연관 분석의 기초를 각각 알기 쉽게 설명하고 있다. 그리고 제 6 장에서 제 9 장까지는 국제산업연관분석 중에서도 특히 「공간」(지역)적인 상호의존관계를 중심으로 한 응용분석 기법에 주목하여, 개별 구체적인 내용으로서 ①내생화(內生化)와 외생화(外生化), ②산업과 공간의 연관구조, ③행렬분할과 생산과급분석, ④공간구조와 피드백 효과 등으로 각각 나누어 소개하고 있다. 또한 제 10 장과 제 11 장에서는 국제산업연관표를 보다 확충 강화하기 위한 분석으로서 ①모든 요소생산성 계측과 ②응용 일반 균형모델에의 응용에 대한 각기 추가 설명. 그리고 마지막 장에서 추가로 아시아 국제산업연관표의 작성상황을 간략하게 정리하고 있다.

이와 같은 국제산업연관표를 작성하는 작업은 많은 어려움이 수반되지만 그럼에도 불구하고 표를 작성하는 의의는 「개별 주체의 통계를 수집하여 산업연관표라는 테두리 안에서 상호 수치를 비교함으로써 통계의 정합성 체크가 가능해진다」는데 있다.⁵⁾ 예를 들어 개발도상국의 농업생산통계는 지금까지도 아주 많은 문제가 지적되어 왔으나 그것을 무역통계와 비교함으로써 생산수준의 하한을 파악할 수 있으며 통계의 정확도를 확인할 수 있다. 또한 현재 이용 가능한 각종 통계 중에 무엇이 결핍되어 있는지, 장래적으로 어떠한 통계 정비부터 착수해야 할 필요가 있는지, 이러한 것이 국제산업연관표를 실제로 작성하는 과정에서 밝혀질 것으로 생각된다. 따라서 본 조사연구의 목적인 「한일해협권에 있어서의 항만도시의 상호의존에 관한 실증분석」에서는 국제산업연관표 작성에 수반되는 데이터 추계 자체가 기본적인 scheme(혹은 framework)의 구성요소가 되는 것으로서, 이것의 유효활용이 강하게 요구될 것으로 생각된다. 바꿔 말하면 국제물류나 로지스틱에 대해서는 이미 많은 조사연구가 시도되어 왔으나 실증분석을 국제산업연관 분석이란 기본적인 스킴 안에서 그 상호연관표와 명시적으로 링크시켜 언급한 것은 거의 볼 수 없는 실정이다. 그런 의미에서도 이 점에 대해 한층 더 깊은 실증분석이 기대된다.

2.2 칸문(關門)지역 공동연구회에 의한 칸문지역 연구

다음은 칸문지역 공동연구회에 의한 일련의 연구에 대해 언급하기로 한다. 여기서 말하는 「칸문지역 공동연구회」란 1994년 기타큐슈대학(현 기타큐슈 시립대학)의 기타큐슈 산업 사회연구소와 시모노세키시립대학 부속 산업문화연구소가 공동으로 칸문지역을 대상으로 한 「칸문지역 공동연구회」를 발족한 것이 그 시작이었다. 지금도 공동연구를 계속적으로 실시하고 있으며 매년 연구성과를 칸문지역연구 보고서로서 공개하고 있다. 지금까지의 연구 보고서 개요는 다음과 같다.

- 1994년도 주민의식조사
 - 『칸몬지역 주민의식조사-젊은이의 정착과 복지에 관하여-』 『칸몬지역연구』 Vol.1(1995)
 - 『문헌자료 목록(1)』 『칸몬지역연구』 Vol.2(1995)
- 1995~1996년도 칸몬항 연구
 - 『칸몬항의 현황과 문제점-칸몬항 연구(1)-』 『칸몬지역연구』 Vol.3(1996)
 - 『문헌자료 목록(2)』 『칸몬지역연구』 Vol.4(1996)
 - 『칸몬항의 과제와 전망-칸몬항 연구(2)-』 『칸몬지역연구』 Vol.5(1997)
 - 『문헌자료 목록(3)』 『칸몬지역연구』 Vol.6(1997)
- 1997~1998년도 해협도시권의 연구
 - 『칸몬 경제권의 산업구조-중간보고-』 『칸몬지역연구』 Vol.7(1998)
 - 『칸몬 경제권의 산업구조』 『칸몬지역연구』 Vol.8(1999)
- 1999~2000년도 환경연구
 - 『칸몬지역에 있어서의 환경보전 시책(1)』 『칸몬지역연구』 Vol.9(2000)
 - 『칸몬지역에 있어서의 환경보전 시책(2)』 『칸몬지역연구』 Vol.10(2001)
- 2001~2002년도 칸몬지역의 국제연구와 금융연구
 - 『칸몬지역·한국간의 경제협력과 인프라정비에 관한 연구』/『칸몬지역의 금융구조에 관한 연구』 『칸몬지역연구』 Vol.11(2002)
 - 『칸몬지역과 한국간의 경제·산업협력에 관한 연구』/『칸몬지역 중소기업 금융에 관한 연구』 『칸몬지역연구』 Vol.12(2003)
- 2003~2004년도 국제 관광진흥과 벤처 창출·육성에 관한 연구
 - 『칸몬지역의 국제(인 바운드) 관광진흥-한국편-』/『칸몬지역의 벤처 창출·육성을 위한 조사연구』 『칸몬지역연구』 Vol.14(2005)
 - 『칸몬지역의 국제(인 바운드) 관광진흥-중국편-』/『칸몬지역의 벤처 창출·육성을 위한 조사연구』 『칸몬지역연구』 Vol.14(2005)

이와 같이 칸몬지역 공동연구회에 의한 지금까지의 조사연구 대상영역은 광범위하고 다방면에 걸쳐 있어, 그 내용을 상세히 음미하고 검증한다면 시사성이 높은 가설이 가능할 것이다. 그러나 여기서는 본 조사연구의 목적인 『한일해협권에 있어서의 항만도시의 상호의존에 관한 실증분석』에 관한 주요 논문에 한해 검토하기로 한다.

- 1) 이케다 키요시(池田潔) 「한국에 있어서 일본계 기업의 활동상황과 일본기업·일본계 기업으로부터 본 한국」(『칸몬지역연구』 Vol.11(2002)에 수록)

<목 적>

이 논문의 목적은 환황해경제권과 큐슈·야마구치 지구에 관해 개관한 후 한국에 초점을 맞추어 현지에서의 일본계 기업의 활동상황이나 일본기업의 한국기업에 대한 평가를 하는 데 있다.

<구 성>

1. 서론/ 2. 환황해경제권과 큐슈·야마구치/ 3. 현지에서의 일본계 제조업의 활동상황과 아시아 통화위기의 영향/ 4. 마산 자유무역지역에 진출한 일본계기업/ 5. 일본인 경영자가 본 한국의 기술평가

<논 평>

- 이 논문에서 「환황해경제권」이란 광역적인 「지역」 개념 속에서 큐슈·야마구치 지구의 위상과 역할을 파악하려고 한 점이 크게 평가할 수 있다.
- 그러나 한일양국의 무역구조를 큰 산업분류에 따라 너무 대략적으로 파악하고 있기 때문에 「일반기계」나 「전기기계」 등에서 Cross-haling이 입증되며 「수직적인 관계」로부터 「수평분업」에 전환이 계량적으로 해명되어 있지 않은 점이 아쉽다.
- 또한 일본계 기업을 대상으로 한 현지에서의 활동상황과 아시아 통화위기에 대한 영향에 관한 조사결과는 오로지 JETRO(일본무역진흥회)에 의해 1997년에 실시된 간접적인 내용 소개에 그치고 있으며, 샘플의 편중도 보이고 최근 정보도 제공되어 있지 않다.
- 「마산 자유무역지역」의 그 후의 상황과 그 지역특성 등도 도출하는 것이 바람직하다.
- 결론의 「일본인 경영자가 본 한국의 기술평가」에 대해서는 어디까지나 개별기업에 대한 히어링 조사에 근거한 내용으로서 그런 의미에서도 미시적인 분석결과에 지나지 않는다. 이로부터 바로 마크로 분석으로서 「환황해 경제권에 있어서 수평분업이 진전되고 있다」라는 결론을 도출하는 데에는 무리가 있으며 또한 그러한 결론을 도출(가설 검증)하기에는 그 전제로서의 샘플 수가 너무 부족하다고 판단하지 않을 수 없다. 따라서 이 점에 대해서는 특히 산업구조 변화에 근거한 실증분석이 요구된다.

- 2) 윤명헌(尹明憲) 「칸몬(關門)지역 · 한국간 경제교류의 제도적 테두리」
 (「칸몬지역연구」 Vol.11(2002)에 수록)

<목 적>

이 논문의 목적은 한국과의 경제교류 현황을 기타큐슈항의 무역으로부터 확인하고, 또 중앙정부 레벨 및 지방레벨에서의 경제교류 전개를 제도적 틀 정비와 이를 위한 동향을 해명하는 데 있다.

<구 성>

1. 서론/2. 무역실적에서 본 경제교류의 현황/3. 한일 자유무역협정을 둘러싼 움직임/
 4. 큐슈 · 한국간 경제 기술교류/5. 칸몬지역 · 한국간의 경제 기술교류/6. 향후의 전망

<논 평>

- 이 논문은 제목이 제시한 바와 같이 「칸몬지역과 한국간 경제교류의 제도적 틀」을 고려하는데 있어서 기본적인 framework를 제공하는 것으로서 몇가지 중요한 관점과 문제제기를 하고 있다.
- 한일해협 권역에 있어서 「기타큐슈항」(모지항 및 토바타항)의 존재의의가 어디에 있는지. 또는 한일양국에 있어서의 경제교류에서 「기타큐슈항」은 어느 정도 기여하고 있는지를 가능한 한 계량적으로 해명하고 있는 점은 높이 평가할 수 있다.
- 그러나 한일양국 산업구조의 변화 속에서 한국에 대한 주요 수출품목과 한국의 주요 수입품목이 「의료 및 동 부속품」을 제외하면 매우 유사하다는 점의 이유를 다시 한번 고찰할 필요가 있다.(집계시 「산업분류」의 잘못인지 어떤지) 왜냐하면 「일반기계」라 하더라도 그 안에는 여러가지 종류의 기계가 포함되어 있기 때문에 기타큐슈항과 시모노세키항의 차이를 포함하여 보다 상세하게 검토하는 것이 바람직하다.
- 또한 자유무역협정을 둘러싼 움직임으로서 예상되는 효과를 「정태적인 효과」와 「동태적인 효과」로 나누어 고찰하고 있는데 그 어느 쪽도 보다 더 계량적인 것으로 파악할 필요가 있다.
- 「자유무역협정」 체결에 의한(영향을 포함) 장점과 단점에 대해서도 보다 상세하게 검증하는 것이 바람직하다.
- 「칸몬지역과 한국간 경제교류의 제도적 틀」을 고찰하는데 있어서 해당지역에 가장 적합하고 바람직한 「프레임 워크(framework)」란 어떤 것인지에 관한 평가와 제언을 해야 할 것이다.

- 3) 미야타 타카기(宮田 高) 「글로벌화와 지역경제 -칸몬지역·한국간에 있어서의 무역과 경제교류-」(『칸몬지역연구』 Vol.11(2002)에 수록)

<목 적>

이 논문은 칸몬지역과 한국과의 지역경제 동향을 무역면에서 분석함과 동시에 2001년 9월에 실시한 현지조사에 의한 한국의 산업현황에 대해 언급하고 있다.

<구 성>

1. 서론/2. 세계경제의 글로벌화와 지역경제/3. 칸몬지역과 한국간의 무역동향/4. 무역 구조의 변화와 지역경제 국제화의 바람직한 모습

<논 평>

- 이 논문은 칸몬지역과 한국과의 무역실적을 주로 모지(門司)세관에 의한 「외국무역 통계」를 근거로 하여 제시한 것으로 한일해협권에 있어서의 경제적인 상호연관관계를 실증적으로 해명한 것으로서 평가할 수 있다.
- 다만 저자의 기본적인 문제의식으로서 「지역기업과 인프라가 결합되어야만 『지역의 국제화』라 할 수 있으며 동아시아지역과의 근접성이란 지리적인 장점을 살린 생산거점으로서의 자세가 중요하다」라고 주장하고 있다. 그러나 대체로 이 논문에서의 기술은 데이터를 근거로 한 내용 소개에 그치고 있어 보다 깊은 「가설의 검증」이 바람직하다.
- 특히 시모노세키항이나 모지항에 있어서의 품목별 수출액이나 품목별 수입액의 경년적 변화에 대해 언급하려 한다면 가능한 한 한일양국 산업구조의 변화와 관련시킨 해석이나 가설 검증을 실시해야 할 것이다. 그런 의미에서도 이 점에 대한 보다 깊은 고찰이 필요할 것이다.
- 그러나 이 논문 마지막에 게재된 「참고문헌」은 대단히 도움이 되는 것으로서 그 일부를 소개하기로 한다.

타카기 나오토(高木 直人) 「대경쟁시대의 환황해경제권」 「계간 중국총연」 No.14, Vol.5-1, (2001)

야마자키 아키라(山崎 朗) 「일한해협 경제권 형성과 로지스틱」(큐슈대학 한국연구센터 개설기념 심포지엄)(2001)

후카가와 유키코(深川 由紀子) 「[한국] 상호전략적 관계의 구축을」 『Intellectual Cabinet』 1999년 10월호 NO.17,(At: <http://www.tkfd.or.jp/jp/research/>)

- 4) 고바야시 에이지(小林 英治) 『한국의 교통 인프라시설 정비』
(『칸몬지역연구』 Vol.11(2002)에 수록)

<목 적>

이 논문의 목적은 칸몬지역과 부산광역시 및 한국 남부지역 각 도시의 인프라시설의 현황과 칸몬지역과 한국간의 교통의 연계성을 살펴보고 그것이 어떻게 기능하고 있는지를 구명함과 동시에 그 결과를 바탕으로 인프라정비의 장래 전망과 과제, 더 나아가서 칸몬지역과의 관계를 모색하는 데 있다.

<구 성>

1. 환황해경제권과 일한/2. 한국에 있어서의 교통인프라 정비 현황/3. 한국 교통인프라 건설의 특징과 과제

<논 평>

- 이 논문은 한국의 교통인프라의 현황과 경과 및 그 과제 등을 포괄적으로 소개한 내용을 알기 쉽게 정리한 것으로서 입문적인 역할을 충분히 한 것으로서는 높이 평가할 수 있다.
- 그러나 최근 한국에서의 교통인프라 정비상황과 그 후의 외적인 조건 변화에 따른 새로운 과제에 대해서는 충분한 언급이 없어 이를 보완하는 것이 강하게 요구된다.
- 또한 한국에서의 교통인프라 건설(정비) 후의 이용실적 소개와 분석결과에 근거한 정책제안에 대한 언급도 부족하다. 이러한 점의 풀로업 작업도 절실히 요구된다.

2.3 한일 해협권 연구기관협의회에 의한 공동연구

마지막으로 세번째의 한일해협권 연구기관협의회에 의한 일련의 공동연구에 대해 언급하기로 한다. 여기서 말하는 『한일해협권 연구기관협의회』란 1993년의 한일해협 연안 현시도(縣-市-道) 지사교류회의에서 한일해협권 연구기관협의회 설립이 제안된 것이 계기가 되었다. 그 후 수 차례에 걸친 행정 및 연구기관간의 실무자회의를 거쳐 1994년 9월, 부산광역시에서 한일해협권 연구기관협의회가 정식으로 발족되었다. 이 협의회의 설립총회에는 한일 양지역의 10개 연구기관이 참가했는데 기관명은 다음과 같다. 우선 일본측으로부터 큐슈(九州)경제조사회, 아시아 태평양센터, 국제 동아시아연구센터, 사가(佐賀) 경제조사회, 나가사키현 경제연구소, 신와(親和)은행 조사부 등 6개 기관, 한국측

으로부터 부산발전연구원, 광주·전남발전연구원, 경남발전연구원, 제주대학교 지역사회연구소 등 4개 기관이 참가했다. 그 후 울산발전연구원도 이 협의회에 정식으로 가입하게 되었다. 이와 같은 한일양국 각 연구기관이 구성멤버가 되어 현재에 이르기까지 정기총회나 실무자회의를 통해 서로 의견교환을 실시하는 한편 매년 「해협권 포럼」 발행이나 각 관계기관에 의한 공동연구 성과를 「해협권연구」로서 공개 발표하고 있다. 지금까지 발간된 「해협권연구」를 보면 유익한 견해나 가설 등이 많이 축적되어 있음을 알 수 있다. 그러나 이에 대한 세부적인 검토·검증은 향후의 과제로 하고, 여기서는 최근 「해협권연구」에 게재된 연구논문 테마를 소개함으로써 한일양국 문제의식의 차이에 대해 분석하기로 한다.⁶⁾

우선 일본측의 연구논문 테마와 그 담당기관은 다음과 같다.

1. 「지속 가능한 관광개발과 큐슈」 (국제 동아시아 연구센터)
2. 「한일 투자협정과 해협권 경제관계-협정 효과에 관한 예비적 조사-」
(후쿠오카 아시아 도시연구소)
3. 「후쿠오카현에 있어서의 필름·커미션의 활동상황」 (큐슈 경제조사회)
4. 「기대되는 한국과의 수학여행 교류」 (나가사키 경제연구소)
5. 「나가사키현내의 호텔·여관업에 있어서의 외국인 여행자 수용에 관하여」
(신와 경제문화연구소)

또한 한국측의 연구논문 테마와 담당기관은 다음과 같다.

1. 「부산지역에 있어서의 미활용 에너지 개발 및 이용·보급 확대방안」
(부산발전연구원)
2. 「관광정책 추진체계에 관한 한국과 일본의 비교-Governance 개념을 기초로 한
관광혁신 체계를 중심으로-」 (광주·전남발전연구원)
3. 「FTA 전개 및 경남경제의 발전방향」 (경남발전연구원)
4. 「제주와 아시아 태평양 지역간 관광협력방안 연구」 (제주발전연구원)
5. 「한일 투자협정의 한일간 기업진출에 대한 영향분석
- 한국기업의 일본진출을 중심으로 -」 (울산발전연구원)

그 결과 일본측의 연구기관에서는 대체로 개별적이고 구체적인 지역경제 활동에 보다 많은 관심을 가지고 있는데 비해 한국측의 연구기관은 오히려 산업구조 변화와 같은 약간 마크로 경제적인 분석결과와 그 정책면에 보다 관심을 가지고 있음을 알 수 있다.

3. 국제 화물유통에 의한 상호의존 관계

그러면 지역간 연계 혹은 도시간 연계에 대해 특히 물류면(혹은 로지스틱)에서 검토를 하여 논점을 정리하기로 한다. 원래 물류는 경제구조와 밀접한 관계가 있으며, 그 중에서도 특히 「항만물류」(Port cargo flow) 구조의 실태파악을 하기 위해서는 이와 관련된 「지역경제」(Regional economy) 구조를 보다 상세하게 파악해 둘 필요가 있다. 그러나 해당지역을 대상으로 한 상호의존관계에 있어서 경제구조의 계량적인 파악이 충분히 행해지고 있다고는 할 수 없는 단계이기 때문에 상세한 내용 검증은 향후의 과제로서 미루기로 하고, 여기서는 물류와 관련된 기본적인 사항과 이념의 변천 등에 관한 논점을 정리하기로 한다.

3.1 로지스틱의 역할과 기능

1) 물류로부터 로지스틱으로

「물류」란 「물적 유통」의 약칭이지만 그 구체적인 내용으로서는 기업이나 조직의 활동에 필요불가결한 원료나 부품, 자재, 반제품, 제품 등의 「물적 이동」(Physical distribution)과 관련된 여러가지 활동을 가리키는 말로서 사용되고 있다. 따라서 「물류」의 기능으로서는 생산지(출발지)와 소비지(도착지)간을 잇는 「수송」기능에다 생산과 소비의 시간적인 거리를 매꾸는 「보관」 기능도 있으며 이에 수반되는 「하역」 작업도 있고 수송 도중 제품을 보호하기 위한 「포장」 작업도 포함된다.

베어링포인트(Bearing Point)에 의하면 이러한 「물류」 개념은 1960년대에 미국으로부터 도입되어 일본에 정착된 개념이라 한다.⁷⁾ 또한 당초에는 「생산자와 소비자를 연결하는 판매 지원 기능」이라 인식되고 있었다. 왜냐하면 그 당시 대부분의 기업(특히 제조업)에서는 고도 경제성장 속에서 대량생산을 추진하는 한편 자사의 네트워크(계열점이나 특약점 등)를 확립하여 시장에 상품을 대량 판매하고 있었기 때문이다. 따라서 그러한 상황 속에서 「물류」는 오로지 생산주도 기능과 체제(Product-out 전략)를 구축하고 있었다고 하겠다.

2) 경제의 물류에 대한 영향과 변화

그러나 그 후 일본경제는 석유파동 이후 거품경제도 꺼지고 지금은 저성장의 디플레이션 상태에 놓여 있으며 기업의 경영환경도 지극히 어려운 상황에 있다. 이러한 상황 속에서 특히 물류면이 받은 구체적인 영향으로서 베어링포인트는 다음과 같이 지적하고 있다.

- 「소비자 요구의 다양화에 대응하기 위해 생산은 다품종 소량화가 추진되고 있으며, 물류는 다빈도·납기 단축 및 저스트 인 타임(JIT) 화가 요구되고 있다」
- 「디플레이션 진행에 의해 상품단가가 하락하고 매출이나 이익에 대한 물류비용의 비율이 높아지고 있다」
- 「규제완화나 외자 유입으로 인해 유통업계의 구조가 크게 변화하고 있다」
- 「유통업(GMS, CVS, 홈센터 등)은 독자적으로 물류개혁에 나서기 시작했다」
- 「환경문제가 주목됨에 따라 재활용법이나 배기가스 규제가 강화되어 왔다」

그리고 이러한 경제환경이나 사업환경의 변화에 따라 물류면에 대해서도 지금까지의 판매 지원활동에 그치지 않고 소비자를 염두에 둔 원재료 조달물류나 상품의 생산물류 혹은 판매물류나 재활용물류에 이르기까지, 말하자면 기업활동 전반에 대한 대응이 요구되고 있다. 그 베어링포인트는 지적한다. 이에 따라 「물류」에 대한 사고방식도 소비자를 만족시키는 것과 동시에 기업이나 사업의 성장을 실현하기 위해 물류 전체를 전략적으로 효율화하는 것을 경영과제(즉 마켓·인 전략)로 하는 「로지스틱스」(Logistics)로 점차 변화해 가고 있다.

3) 로지스틱의 사고방식

오늘날 지금까지의 「물류」 대신 「로지스틱」이라는 말이 빈번하게 사용되고 있지만 이 「로지스틱」의 어원은 원래 전쟁시 전선에 대한 후방지원을 의미하는 병참 또는 군사적 보급을 의미하는 군사용어였다. 따라서 「로지스틱」의 본래의 뜻은 전쟁 중 무기나 탄약을 비롯하여 식료 등 방대한 군사물자를 조달하여 최전선에 필요한 물자를 필요시에 확실하게 공급하는 역할을 하는 것을 말한다. 그리고 이러한 사고방식이 「물류」라고 하는 기업의 경영활동 영역에도 도입되기 시작한 것이다.

그렇다면 종래의 「물류」 개념과 새로 도입되기 시작한 「로지스틱」 개념의 차이점은 어디에 있는지 묻게된다면 다음과 같이 대답할 수 있을 것이다.

일반적으로 기업의 「물류」 활동은 원재료나 부품의 <조달물류> 공장내에서의 <제조물류> 제품을 판매하는 <판매물류>로 나누어져 있지만 「로지스틱」에서는 이러한 물류의 각 분야를 통합하여 <조달> <제조> <판매> 등의 각 분야에 있어서의 물건의 흐름을 <일원적으로 관리>하려는 것이다. 보다 구체적으로 말하면 판매물류에서 시장의 판매 동향을 정확하게 파악하고 그 정보를 제조나 부품 등의 구매에 신속하게 피드백 시킴과 동시에 그 결과로서 시장에 팔리는 제품의 적절한 생산계획을 비롯하여 원재료나 부품재고 삭감 등으로 효율적인 기업활동을 전개하고자 하는 것이다.

3.2 SCM에 있어서의 로지스틱의 위상

현재 많은 기업에서는 「서플라이 체인·매니지먼트」(SCM : Supply Chain Management) 도입이 검토 혹은 추진되고 있는데 이 SCM에 있어서의 「로지스틱」의 자리매김을 시도해 보기로 한다.

1) 로지스틱의 중요성

원래 「로지스틱스」를 빼놓고 「서플라이 체인·매니지먼트」(SCM)를 거론할 수 없다. 왜냐하면 SCM에 있어서 「로지스틱」은 그 모든 프로세스에 관여하고 있어 조달물류를 비롯하여 생산물류나 판매물류, 더 나아가서 재활용 물류의 관점에서도 그 실천을 지지하는 역할과 기능이 요구되고 있기 때문이다.

그러나 그럼에도 불구하고 「서플라이 체인·매니지먼트」(SCM) 속에서 물류가 논점의 중심이 되는 일은 드물며, 또한 그 결과로서 SCM가 큰 성과를 올리고 있다고는 말하기 어려운 상황에 있다.

2) SCM에 있어서의 로지스틱의 과제

여기서 「프로덕트·아웃」으로서의 물류전략으로부터 「마켓·인」으로서의 로지스틱스 전략 과제를 SCM와 관련시켜 정리하면 다음과 같다.

- 일반적으로 물류비용의 약 60%는 배송이 차지하고 있다. 그러나 그 배송을 자사가 스스로 계획성을 가지고 실시하고 있는 기업은 대체적으로 적다. 대부분의 기업은 배송 업체에게 위탁하고 있기 때문에 그 결과로서의 비용은 파악하고 있으나 상세한 배송 실태를 명확하게 파악하고 있지 않은 것이 현황이다.
- 또 판매부문이나 물류부문에 있어서도 재고계획이 마련되어 있지 않다는 문제점이 지적된다. 따라서 어디에 얼마나 재고가 있으면 그 프로세스 전체로서 최적의 상태인가가 보이지 않은 기업이 많다.
- 물류비용의 문제에 대해서도 자사의 물류비용에 대해 명확하게 대답할 수 있는 기업은 극히 드물다.
- 그리고 SCM 이란 관점에서 물류를 로지스틱으로서 관리할 수 있는 인재가 부족하다.

따라서 로지스틱 관련 프로젝트·매니지먼트나 그 실행과 평가가 적절하게 실시되고 있지 않은 것이 현실이다. 또한 정보시스템에 관해서도 부문간의 연계가 충분히 이루어지지 않고 있는 경우가 많아 대체적으로 물류부문이 고립되어 있는 것처럼 보인다.

3) SCM에 있어서 로지스틱의 역할

그렇다면 로지스틱이 SCM에서 과연 어떤 기능과 역할을 하고 있는지를 물류의 각 국면으로 나누어 고찰하기로 한다.

<조달물류>

- 근년 메이커가 다품종 소량생산체제로 이행함에 따라 자재·원재료 조달에 있어서도 다품종 소량 및 적시 적량(JIT)이 실시되고 있는데, 물류가 이를 실현하는 뒷받침이 되고 있다.

<생산물류>

- 생산물류로서는 공장간 또는 공장내 창고간의 물류, 더 나아가서 SCM의 관점에서 공장내 물류를 고려할 필요가 있다. 또 공장내 물류에서는 생산성을 향상시키기 위해 합리적인 공정간 물류가 필요하다.

<판매물류>

- 판매물류는 고객과의 접점이기 때문에 물류로서는 고객서비스를 가장 의식하지 않으면 안 된다. 따라서 고객의 요구에는 즉시 대응해야 하지만 한편 그 영향으로서 증대하는 물류비용을 억제할 수 있는 기능이 필요하다.

최근에는 VMI(Vendor Management Inventory)를 지향하는 고객도 증가하는 등 판매물류에 대한 요구는 더욱 확대 다양화해 가고 있다.

<재활용 물류>

- 다양화해 가는 고객에게 상품을 대량으로 공급하는 한편에서는 상품의 라이프사이클이 짧아지고 있으며, 제품의 반품이나 불량 재고는 계속 늘어나 폐기물 증대가 사회적 문제가 되고 있다. 따라서 앞으로는 재활용법 시행에 따라 기업에 있어서의 재활용 물류의 위상과 역할은 한층 더 커질 것이며, 이것은 본래 SCM의 기능(순환의 연쇄)으로 받아들여야 하는 것이다.

3.3 국제물류의 관점과 특징

지금까지는 「물류」 전반에 주목하여 그 의의와 역할의 질적인 변화에 대해 검토해 왔으나 여기에서는 대상을 「국제물류」로 특정할 경우, 그것이 「국내물류」와 어떻게 다른가 라는 기본적인 사항에 대해서 언급하기로 한다.

1) 통관 등 각종 수속

「국제물류」에 요구되는 것은 국내에서 추진하고 있는 「로지스틱」 시스템을 보다 광역적인 세계규모로 구축하는 것이다. 따라서 기본적인 사고방식은 「국내물류」와 거의 같은 것이나 거기에 「국제물류」 고유의 요건이 추가된다.

「국제물류」는 여러 나라에 걸친 물류이기 때문에 통관 등의 각종 수속이 필요하며, 이 수속에는 상당한 시간이 소요된다. 경우에 따라서는 실제 수송에 걸리는 시간보다 수속처리 시간이 길어지기도 한다. 따라서 각 나라마다의 제도적 차이나 구조를 충분히 파악해야 할 필요가 있다. 요즘은 이러한 통관 등의 번잡한 각종 수속에 대해 정보시스템을 활용한 지원이 가능해 졌다. 따라서 정보시스템을 도입한 나라와 도입하지 않는 나라 사이의 시간 절약 효과에 있어서 현저한 차이가 나타나고 있다는 점에 대해서도 충분히 유의해야 한다.

2) 나라에 따라 다른 수송사정

나라에 따라 다른 수송사정을 정확하게 파악해 둘 필요가 있다. 왜냐하면 나라에 따라서는 물류의 품질이나 제공되는 수송서비스면에 있어서 상당한 차이가 있기 때문이다. 나라가 다르면 언어는 물론 상관습에도 큰 차이가 있다는 것을 미리 충분히 고려할 필요가 있다.

구체적인 사례로서 나라에 따라서는 품질이나 환경 등에 엄격한 규제를 하고 있는 경우도 있고 포장방법이나 pallet 재질 등에 있어서도 구체적인 국가별 대응이 필요하게 된다. 이와 같이 나라에 따라 물류사정은 큰 차이가 있기 때문에 이에 대응할 수 있는 고도의 물류시스템 구축이 강하게 요구된다.

4. 요구되는 분석방법과 향후의 과제

이상으로 여기서는 「한일해협권에 있어서의 항만도시의 상호의존에 관한 실증분석」이란 테마로, 우선 「한일해협권」이라 할 때의 「지역」 개념에 주목하여, 그 존재의의를 특히 「지역과학」(Regional Science)이란 관점에서 정책유도가 가능한 「계획지역」(Planning Region)으로서 받아들여야 한다는 점을 제안했다. 그리고 그 내부를 구성하는 주요 항만 도시를 「결절지역」(Nodal Region)으로 보고 각 도시 개요를 기본데이터를 통해 분명히 함과 동시에 개별 주체의 특징에 대해서도 언급하였다.

다음으로 이러한 주요 항만도시를 포함하고 있는 「한일해협권」을 대상으로 한 기존연구를 자세히 살펴보았다. 구체적인 작업으로서 지금까지의 기존연구를 1) 아시아 경제 연구소에 의한 국제산업연관분석 연구, 2) 칸몬지역 공동연구회에 의한 조사연구, 3) 한일 해협권

연구기관협의회에 의한 연구로 분류하고 각각 개요 소개와 논평을 시도했다.

그리고 「한일해협권」에 있어서의 지역간 연계(혹은 도시간 연계)를 특히 물류면(혹은 로지스틱)에서 검토하기 위해 1) 로지스틱의 역할과 기능, 2) SCM에 있어서의 로지스틱의 과제, 3) 국제물류의 관점과 특징으로 나누어 논술하고 논점을 정리하였다.

마지막으로 지금까지의 검토결과를 토대로 필자의 종합적인 의견과 바람직한 분석방법, 향후의 과제에 대해 언급함으로써 본 논문의 결론으로 하고자 한다.

우선 「한일해협권」에 포함되는 주요 항만도시를 대상으로 한 개별 주체의 조사연구는 광범위하고 다방면에 걸쳐 있으며, 매우 뛰어난 연구성과의 축적도 인정되었다. 이 점에 대해서는 본 논문에서 검토한 연구실적 외에도 히토츠바시(一橋)대학의 네모토 토시노리(根本敏則)씨에 의한 「아시아에 있어서의 로지스틱」을 비롯하여 국제적인 관점에서 본 뛰어난 조사연구 성과가 있다. 또한 국제 동아시아 연구센터에 의한 「환황해권 물류동향조사」는 환황해권 및 인접한 중국 연안지역을 조사대상지역으로 하여, 키타큐슈항으로 컨테이너화물 유치할 하기 위한 기초자료를 수집한 것으로서 평가할 수 있다. 특히 그 방법은 중국의 현지기업(주요 하주, 상사, 무역업자)을 대상으로 한 앙케이트조사에 의한 것으로서 내용의 갱신이 요구된다.⁸⁾

한편 항만을 그 연구대상으로 하여 특히 항만물류와 지역경제와의 밀접한 관계를 배려하여 실증분석을 실시한 것은 극히 적으나 그 중에서도 도이 마사유키(土井正幸)에 의한 「항만과 지역의 경제학」은 아주 유효한 모델분석 방법을 제시한 것으로 평가하고 싶다.⁹⁾ 각 모델분석의 유효범위와 한계가 반드시 명확하게 언급되어 있지 않지만 그것은 향후의 연구과제가 될 것이다.

여기서 현재 남아 있는 분석방법과 향후의 과제에 대해 언급한다면 그것은 투입산출분석과 물류(혹은 로지스틱)와의 결합이라 할 수 있다. 왜냐하면 물류는 경제구조와 밀접한 관계에 있어, 특히 「항만물류」(Port cargo flow) 구조의 실태파악을 시도하려면 이에 관련된 「지역경제」(Regional economy) 구조를 보다 자세하게 파악할 필요가 있기 때문이다. 그러나 아직도 연구대상지역에 있어서의 상호의존관계를 명시적으로 취급한 지역 경제구조의 계량적 파악은 충분히 실시되고 있다고 할 수 없는 상황이다. 따라서 이 분야에서 보다 상세한 검증을 하는 것이 우리에게 주어진 중요한 검토과제라 할 수 있다. 또한 이 때의 유의사항으로서는 다음의 3가지로 정리할 수 있다. 1) 유익한 정보 공유와 상호이해의 심화에 노력할 것 2) 논리 정합적인 상호의존관계를 전제로 한 계량적 파악과 플러스·섬 게임(plus sum game)의 전개 3) 개별 주체의 상황파악과 상호의존관계의 평가를 하는 것이다.

참 고 문 헌

- 1) 望月幸泰 『地域政策研究를 위한 主要理論』 日本政策投資銀行 地域政策研究센터, 地域政策調査 Vol.1(2001년), 참조
- 2) 井原健雄 『地域の 經濟分析』 中央經濟社(1996년)
- 3) 東아시아都市會議 事務局 『새로운 국면을 맞이한 環黃海經濟圈 形成의 可能性』 (2004년)
- 4) 佐野敬夫, 中村純, 玉村千治編 『아시아 國際産業連關分析 핸드북-作成과 分析手法-』 獨立行政法人 日本貿易振興機構 아시아經濟研究所(2004년), 참조
- 5) 佐野敬夫, 中村純, 玉村千治編 『아시아 國際産業連關分析 핸드북 -作成과 分析手法-』, p.244로부터.
- 6) 日韓海峽圈研究機關協議會 『海峽圈研究』 第 4 號(2004년)
- 7) Bearing Point, Strategic Logistics Management in Enterprise Value Creation(Bearing Point著, 『圖解Logistics Management』, 東洋經濟新報社(2003년)
- 8) 國際東아시아研究센터 『環黃海圈 物流動向 調查報告書』(1999년)
- 9) 市村眞一 監修 土井正幸編著 『港灣과 地域の 經濟學』(2003년)