

2009년 11월 4일 일본연구소 집담회

국제항공네트워크에 기반한 아시아 도시의 공간적 상호작용

발표자: 이호상(서울대학교 일본연구소 연수연구원)

토론자: 김희순(서울대학교 라틴아메리카 연구소 HK 연구교수)

발표내용 요약:

글로벌네트워크의 다극화 진행

- 글로벌 네트워크의 공간구조는 리저널 네트워크 도시의 성장으로 다극화
- 아시아 네트워크 도시의 성장으로 인한 다극화가 두드러졌으며, 이는 세계경제의 블록화에 따른 성장효과의 확산

아시아 도시의 네트워크성은 상승, 유럽 도시는 하락

- 아시아는 싱가포르, 서울, 두바이 등의 신흥 국제경제 중심지의 성장으로 상승
- 유럽은 개통, 산업구조의 재편 등으로 인해 상대적으로 하락

네트워크 도시의 특징

- 국제항공교통의 중심지이자, 세계경제시스템의 중심지
- 네트워크성이 높은 도시는 국제적 구심력이 강함
- 다양한 국제적 활동에 필요한 인프라를 토대로 도시의 외부경제, 즉 글로벌경제와의 연계성이 높다는 특징

결론적으로 요약하자면, 세계화 시대에 도시의 국제적 네트워크성은 지속적인 도시성장의 요인이자 그 결과라는 점.

토론자 코멘트:

지역연구를 하는 입장에서, 지리학에서 어떻게 지역연구에 기여할 수 있는지, 계량적 연구가 기존의 지역연구와 잘 어울릴 수 있느냐. 기존의 지역학보다 전문적인 방법론에 의한 구체적인 연구가 필요하다는 점에서 의의가 있을 듯. 하지만 일본이라는 맥락, 특성을 어떻게 부각시켜서 재해석할 것인가라는 문제는 남아있어. 너무 구체적이고 분석적이다 보면 지역연구라는 맥락을 놓칠 수 있어.

첫째, 비행기뿐만 아니라 배로 이동되는 상품유통을 포함시킬 경우 어떤 다른 분석이 나올 수 있는가?

둘째, 미국 같은 경우 같은 지역에 여러개의 공항들이 있는 경우 분산되는 효과를 가지는 반면 한국 경우 다른 국제노선을 가진 공항이 없기 때문에 서울이 LA나 달라스보다 높게 나왔던 것이 아닐까?

발표자 답변:

지역의 변화라는 것이 외부에서도 찾을 수 있지만 내부의 역량에 의해 변할 수 있다고 생각.

항공기로 이동하는 것과 배로 이동하는 것은 달라. 그런데 배로 이동하는 상품의 경우 이동

하는 지역에서 만들어져서 이동된 지역에서 소비되는 것 아니야. 그런 점에서 분석 어려운 점 있어. 국제항공 물류는 그런 난점을 피할 수 있어.

허브 공항이 생기게 된 데에는 다른 이유가 있다고 생각됨. 가령 런던의 경우 섬이었기 때문에 기타 지역보다 허브 공항으로서 만들어진 역사성이 있었음.

플로어 질문:

1992년하고 2004년하고 비교를 하면서 도시네트워크 분산과 다양화쪽으로 진행된다는 말씀을 하셨는데, 국내에서 부의 양극화라던지 신자유주의 흐름하고는 다른 양상을 보이는 것 인지?

답변: 집중과 분산이 동시에 일어난다고 말씀드릴 수 있습니다. 유럽에는 집중이 일어나지만 아시아에서는 분산되고 있어. 선진국과 제3세계는 차이를 보이고 있음.

플로어 질문: 네트워크성의 성격변화가 세계화라는 경제적 흐름때문이나 국가 때문이나 교통정책이 변했느냐 어느 팩터가 가장 큰 요소이냐? 국가로의 분산뿐만 아니라 지방도시로의 분산은 일어나고 있는지?

답변: 공항이 만들어지는 것이 사람들이 이동한 결과로 만들어진 것이냐 아니면 정부의 정책으로 만들어지느냐의 문제인 것 같은데 저는 전자로 생각합니다. 수요가 먼저 있어야 한다는 것. 지방으로의 분산은 일국 차원에서의 연구로는 알 수 없어. 그리고 우리 나라는 지방 분산을 논하기에는 이른 시기인 듯 하다.

플로어 질문: 동아시아 권역은 왜 철도 네트워크 개발을 안하는가? 유럽과 다른 패턴. 한일 해저 터널 연결은 어떤 변화를 가지고 올 것으로 예상되는지?

답변: 철도 네트워크가 구축되면 항공이용의 절반 가량이 철도로 옮겨갈 듯. 하지만 아시아는 대부분 섬인 상황을 고려해야함. 일본의 아직 글로벌 연결은 최고, 리저널 네트워크 상은 분산되었다는 이야기.

플로어 질문: 앞으로의 연구는 궁극적으로 어떤 방향인지? 어떤 의미가 있는지? 인문학적인 함의랄까?

답변: 항공교통에 따른 지리학적 연관성을 밝혀내고 싶습니다.