

## 전문가풀 회의결과 보고서

## 1. 개요

1. 일시 : 2016. 12. 16. (금) (10:00~12:00)
2. 장소 : KIEP 서울사무소 3층 주민회의실
3. 발표자 : 김규관 연구위원/일본팀장(KIEP)  
이홍배 교수(동의대)
4. 참석자 (외부 8명, 내부 4명 / 총 12명)

김규관 (KIEP, 연구위원/일본팀장)  
이형근 (KIEP, 일본팀 전문연구원)  
이정은 (KIEP, 일본팀 연구원)  
김승현 (KIEP, 일본팀 연구원)  
구분관 (삼성경제연구소, 수석연구위원)  
김영근 (고려대, 연구교수)  
오태헌 (경희사이버대, 교수)  
이형오 (숙명여대, 교수)  
이홍배 (동의대, 교수)  
이지평 (LG경제연구원, 수석연구위원)  
이철희 (CJ미래경영연구원, 부장)  
현석원 (포스코경영연구원, 수석연구위원)

## 4. 제 목

- ‘아베노믹스 국가전략특구/한국 소재부품산업의 대일본 의존도 개선과 무역 불균형 구조 변화 고찰’

## II. 주요 논의 사항

### 1) 발표 ① ‘일본의 미래 신산업 창출과 국가전략특구(아베노믹스 국가전략특구)’

- 국가전략특구제도는 아베 내각이 추진하고 있는 3가지 규제개혁 패키지 중 하나로, 정부 주도의 규제개혁을 통한 산업 육성이라는 측면에서 기존 구조개혁과 구별
  - 추진 주체를 정부 혹은 지자체로 구분할 수 있는데, 정부가 추진 주체가 되는 경우는 국가전략특구이며 지자체에서 추진하는 것은 구조개혁특구임.
  - 국가전략특구는 정부가 계획하는 암반규제 사항을 특정 지자체를 통해 실행하는 방식임.
  - 국가전략특구는 2013년 12월 국가전략특구법 제정을 통해 도입되었으며, 2015년 7월에 1차 개정, 2016년 5월 2차 개정이 이루어짐.
- 2016년 10월 현재 기업이 활동중인 규제개혁 메뉴는 총 38개이며, 추진중인 사업은 207개로 나타남.
  - 특구는 고쿄권, 칸사이권, 니이가타시, 야부시, 후쿠오카시 및 기타큐슈시, 오키나와현, 센보쿠시, 센다이시, 아이치현, 히로시마현 및 이바라키시 등임.
  - 후쿠오카 시의 경우 3차로 새로 지정하였으며, 센보쿠시와 센다이시, 아이치현 등은 4차 산업혁명 촉진을 위한 전략특구로 지정
  - 규제특례 메뉴는 민간기업과 지방자치단체를 중심으로 공모 방식으로 수집한 다음(Bottom-up), 이러한 공모된 제안들을 국가전략특구 자문회의가 선별하여 국가전략특구법에 규제특례조치를 열거하는 방식(Top-down)으로 발굴함.
  - 규제특례 메뉴는 총 38개이며, 창업·외국인재·관광·간병·의료 등 다양한 분야에서 선정

- 국가전략특구는 일반규제영역, 미래 신산업 분야 등에서 일정 성과를 보이고 있는데, 일반규제영역의 경우 주로 도시재생분야, 의료분야, 농업분야, 관광분야 등
  - (도시재생분야) 주로 도교권에서 중점적으로 나타나며, 용적률·용도변경 등 토지이용 규제완화 및 각종 인허가의 one-stop 조치를 활용하고 있음.
  - (의료분야) 병상규제 및 혼합진료 특례, 의약품 승인절차 간소화 조치를 활용하여 이를 토대로 의료 클러스터 육성하고 있음. 이는 의료 산업의 성장 동력화에 기여하고 있으며, 주류 칸사이권에 나타남.
  - (농업분야) 농업생산법인 설립요건 완화조치를 활용하여 오릭스 등 대기업의 농업 진출이 이루어지고 있는데, 주로 니이가타시 및 야부시에서 진행중임.
  - (관광분야) 특구민박 제도가 있는데, 국가전략특구법에서는 특구로 지정된 곳에서 지자체장의 승인을 받으면 여관업법의 적용을 배제하도록 하고 있음.
  
- 미래 신산업 분야의 경우는 드론, 자율주행, 원격의료 등에서 일부 성과가 나타남.
  - (드론) 현재까지는 실증실험 단계에 있으며, 규제개혁 조치를 병행하고 있는데 일본 정부는 3년 이내에 드론 배송의 실현, 고속도로 자율주행 등의 실현 목표를 제시한 바 있음.
  - (자율주행) 도로교통법 등의 특례조치를 검토중이며(아이치현 등), 자율주행 로봇을 나고야시, 센다이시 등에서 실증실험을 진행중임.
  - (원격의료) 아이치현은 2015년에 재활지원 로봇의 임상연구 데이터를 임상시험 데이터로 활용할 수 있도록 요구한 바 있으며, 2016년에는 재활원격 의료, 로봇 실증사업을 실시함.

## 1) 발표 ② ‘소재부품산업의 對日 수입의존도 개선 요인과 무역불균형 구조 변화 고찰’

- 한국의 소재부품산업은 2015년 기준으로 천억 달러가 넘는 무역 흑자를 기록하고 있으며, 2011년 기준으로 일본 교역 적자폭이 감소하는 추세
  - 2015년 對 세계 소재부품산업 흑자 규모는 1,050억 달러(2001년 대비 약 37배 확대된 수치이며, 국내 수출의 50%를 차지함.)
  - 한편 소재부품산업의 對일 적자폭은 2011년 -228억 달러를 기록한 것을 정점으로 하여 개선되기 시작하였으며, 2015년에는 2011년 대비 절반 수준(-142억 달러)를 기록한 바, 이는 2003년(-139억 달러) 수준임.
  - 그러나 한일간 수출입 규모는 2014년 이후로 현저히 감소하고 있는 추세임.
  - 따라서 대일 무역수지 적자폭 개선이 단순한 교역규모 축소에 의한 것인지, 아니면 다른 요인들이 있는지 살펴볼 필요가 있음.
- 기술력 측면에서 살펴본 결과, 한국의 對日 수입의존도는 크게 개선되었으나 반대로 일본의 對韓 수입의존도는 소폭 상승
  - 2000~2013년 對日 수입의존도는 전 품목에서 11.9%(2000년) → 8.1%(2013년)으로 개선됨.
  - 특히 전기 및 전자부품의 對日 의존도가 21.0%→9.2%로 크게 개선되었음.
  - 그러나 일본의 對韓 수입의존도는 같은 기간(2000~2013년) 놓고 비교해 보았을 때, 1.2%→2.0%로 상승하고 있는 추세임.
  - 일본의 경우 일반기계부품, 수송기계부품 등에서 對韓 수입의존도가 상승하고 있음.
- 對日 수입의존도 개선 요인은 △국내 소재부품의 對日 원천기술력 향상 △對日 중간재 투입 둔화에 기인

- 생산기술수준 차이를 보면, 2000년 한국과 일본의 개선 요인 계수가 0.0221이었으나 2013년에는 0.0129로 기술수준이 향상된 것으로 분석됨.
  - 이와 같은 기술력 향상은 對日 중간재 투입 둔화로 이어짐.
- 교역구조 측면에서 보면, 2000~2014년 기술수준 향상에 따른 경쟁력 향상이 비교우위 강화로 이어져, 결과적으로는 무역흑자 확대라는 긍정적인 결과를 낳게 됨.
- 2000~2014년 소재부품의 대세계 경쟁력 향상과 이에 따른 비교우위 강화는 무역흑자 확대에 크게 기인하였음.
    - 비교우위는 2000년 0.06에서 2014년 0.24로 개선됨.
  - 이와 같은 비교우위 강화는 수입전환, 수입대체 효과를 유발하면서 동시에 한국의 對日 의존도 감소 및 무역불균형 개선 요인으로 작용하였음.
- 원/엔화 환율변동 측면에서 보면, 원화의 절상시 소재부품의 對日 수입이 증가하는 것으로 나타남.
- 가격기준으로 엔화대비 원화가 절상할 경우, 수입에 미치는 영향은 VaR 분석시 그 추정계수가 0.2093으로 나타난 바, 이는 소재부품 산업의 對日 수입이 증가하는 요인으로 작용하였음.
  - 특히 섬유제품, 화학제품, 조립금속제품, 전자통신 부품 등이 영향을 주로 받음.
- 원화 절상에도 불구하고 소재부품의 對日의존도가 개선되고 있는 것에는 기술격차 축소 등이 주요 원인임.
- 원천기술에 따른 기술격차 축소가 의존도 개선의 약 61%를 차지
  - 반면 환율변동 요인은 7.0%임.

## 2) 토론 내용 ① (발표 ① 관련)

- 국가전략특구의 경우, 각 지역의 특구별로 각 지역의 특성에 맞게 추진중
  - 각 지역에 있는 기업들을 참여시켜 특구를 진행중임.
  - 일례로 오키나와의 경우 관광을 토대로 함.
  
- 국가전략특구에서는 노동개혁도 진행중
  - 국가전략특구 내에서 외국인 인력을 수용하는 법이 마련중
    - o 간병 등 일손이 부족한 업종에 외국인 인력을 수용하는 방안
  - 하지만 성장전략 하의 노동개혁에서 가장 중요한 점은 정규직의 해고 규제 완화이며, 특구에 한정하여 진행되는 노동개혁은 맞지 않다는 의견
  
- 일본에서 추진되고 있는 4차 산업 관련 사업들 중 어느 정도 성과를 보이고 있는 것은 드론, 자율주행, 원격의료임.
  - (드론) 전파법 특례 등의 규제완화가 실시되었지만, 항공법 개정 등으로 오히려 고도 비행의 규제가 엄격화됨.
  - (자율주행) 일본이 궁극적으로 추진하고자 하는 것은 level4 수준의 완전자율주행임(사람이 타지 않는 것).
    - o level 3까지는 사람이 차 안에 타는 방식
  - (원격의료) 주치의 제도의 도입이 필요(코베, 오사카, 교토 등)
  
- 컨트롤타워 및 관련기관들의 역할에 대해 논의 및 정비도 필요할 것으로 예상
  - 일본의 경우 특구운영위원회가 별도로 존재함.
  - 우리나라의 경우도 가버넌스 측면의 문제가 존재하기 때문에, 총리실 산하의 규제개혁위원회가 독립성을 갖고 이를 총괄하는 것이

- 바람직하다고 볼 수 있음(규제 프리존 관련).
- 현재는 산업통상자원부와 기획재정부가 각각 직접 관할하고 있는 상황
- 2005년 지역특구 관련하여, 당시에도 재정경제부(현 기획재정부)가 관여하고 있었음.
- 일본은 정부가 직접 관여하기 보다는, 뒤에서 필요한 규제 정비 등을 실시하며 이해 당사자인 기업들이 직접 참여하는 것을 조율하는 역할을 수행한다고 볼 수 있음.

## 2) 토론 내용 ② (발표 ② 관련)

### 데이터의 출처 및 가공방식 관련

- unit 단위이며, 데이터의 출처는 한국은행임.
- 2013년까지의 자료임.
- 아시아국제산업연구표 및 제트로에서 받은 검색 결과임.
- 자료를 종속변수, 독립변수로 약 5가지로 분류함.
- 분석은 다중회귀분석으로 실시함.

### 소재부품산업의 기술 격차는 크지 않은 것으로 나타남.

- 수입 의존도가 꾸준히 개선된 점에서 알 수 있음.
- 특히 2000~2013년 對日 수입의존도는 2000년 11.9%에서 2013년 8.1%까지 향상되는 등 꾸준히 개선됨.

### 소재와 부품을 다르게 분석해야 할 필요성

- 소재부품을 논할 때에는 같이 이야기하는 것보다 소재와 부품을 영역별로 따로 분석해야 할 필요가 있는 것으로 판단됨.

### 2011년 대일 무역 적자폭의 축소는 경쟁력 개선이 주된 원인이라고 보기 어려우며, 엔화 효과도 반영된 것이라고 볼 수 있음.