

국외출장 결과보고서

기 간: 2024. 10. 21.(월) - 10. 26.(토) (5박 6일)

출장지: 일본 도쿄, 하치조 섬
대만 타이베이, 진먼현

출장자: 차미숙, 조은주

국토연구원



국토계획·지역연구본부

I. 출장개요

- 1. 출 장 지: 일본 도쿄, 하치조 섬 및 대만 타이베이, 진먼현
- 2. 출장기간 : 2024. 10. 21. (월) - 10. 26. (토) (5박 6일)
- 3. 출 장 자

소속	직급	성명	비고
국토계획·지역연구본부	선임연구위원	차미숙	-
국토계획·지역연구본부	전문연구원	조은주	-

4. 출장목적

- 해외 주요국(일본, 대만)의 주무부처·연구기관 담당자 면담과 현지조사를 토대로 면섬 지원 정책 및 사업 현황을 파악하고 우리나라 면섬의 영토 수호와 주민 체감형 사업 발굴에 활용
- 「울릉도·흑산도 등 국토외곽 면섬 지원 특별법」제정(‘24.1.16.) 및 시행 예정(‘25.1.17.)임에 따라 국토외곽 면섬 종합발전계획을 수립하는 연구단 차원에서해외의 주요국의 관계기관 면담과 현지조사를 통해 중점계획과제 도출 필요
 - 해외 주요국(일본, 대만)의 면섬 지원 정책 및 사업 현황을 파악하고 우리나라 면섬의 영토 수호와 주민 체감형 사업 발굴에 활용
 - 방문 기관 : 일본 이도지원센터 및 하치조 섬(도쿄도 관할의 특정유인국경이도) 町사무소, 대만 진먼현(금문도) 정부 및 국가발전위원회

5. 출장효과

- 면섬 관련 최초의 법정계획인 「울릉도·흑산도 등 국토외곽 면섬 지원 특별법」 수립을 위해 선행국의 다양한 이슈를 파악하여 국제적 협력에 의한 시사점 활용
- 우리나라보다 앞서 면섬에 대한 체계적인 관리체계를 구축하고 지원사업을 추진 중인 일본, 대만 사례에 대한 심도깊은 조사를 통해 ‘국토외곽 면섬 종합발전계획 수립 연구’ 성과 제고
 - 일본과 대만의 면섬 관련 주무부처, 지자체, 연구기관 담당자와의 면담 및 현장조사를 통해 우리나라 면섬의 국경수호 역할 강화 및 주민 삶의질 개선을 위한 중점사업 발굴

II. 출장일정

일정 (요일)	출발지	도착지	업무수행내용	접촉예정인물 (직책포함)
10월21일(월)	인천	도쿄	(10:10) 인천공항 출발 (12:40) 일본 도쿄 나리타공항 도착	
		도쿄	(16:00-19:00) 이도지원센터¹⁾ 관계자 미팅 - 유인국경이도지원특별법 등 섬 관련 법령 수립 배경 - 국경섬 지원 정책사업, 추진체계, 예산 등	이도센터 조사연구부장 미키 쓰요시 등
10월22일(화)	도쿄	하치조 섬	(07:30) 하네다공항 출발 (08:25) 하치조지마공항 도착	
		하치조 섬	(11:00-16:00) 하치조 섬 정(町) 관계자 미팅 및 현장답사 - 유인국경이도 및 특정유인국경이도 지정기준 - 지자체 차원의 국경섬 지원 정책 방향과 효과 등	하치조 섬 정(町) 사무소 기획재정과 니시노 메구미
	하치조 섬	도쿄	(17:25) 하치조지마공항 출발 (18:25) 하네다공항 도착	
10월23일(수)	도쿄	타이베이	(14:30) 일본 하네다공항 출발 (16:55) 대만 송산공항 도착 (17:00-18:00) 출장자 업무협의	
10월24일(목)	타이베이	진먼현 (금문도)	(11:40) 송산공항 출발 (12:45) 진먼공항 도착	
		진먼현 (금문도)	(14:00-16:00) 대만 진먼현정부 관계자 미팅 - 진먼현 특화발전 주요 내용 - 지원사업 및 재원 확보 방안, 향후 계획 등 (16:00-17:00) 진먼현 면세구역 현장답사	진먼현정부 부현장, 관광처 도시마케팅과 장 세짜링
	진먼현 (금문도)	타이베이	(20:15) 진먼공항 출발 (21:15) 송산공항 도착	
10월25일(금)		타이베이	(10:00-12:00) 출장자 업무협의 (15:00-18:00) 대만 국가발전위원회 관계자 미팅 - 대만 외곽섬 지원 법령 및 정책, 사업 동향 - 인접국과의 외곽섬 분쟁 주요 내용 등	국가발전위원회 呂登元(參事), 劉思蓉(簡任技 正) 등
10월26일(토)	타이베이	인천	(13:20) 대만 타오위엔공항 출발 (16:50) 인천공항 도착	

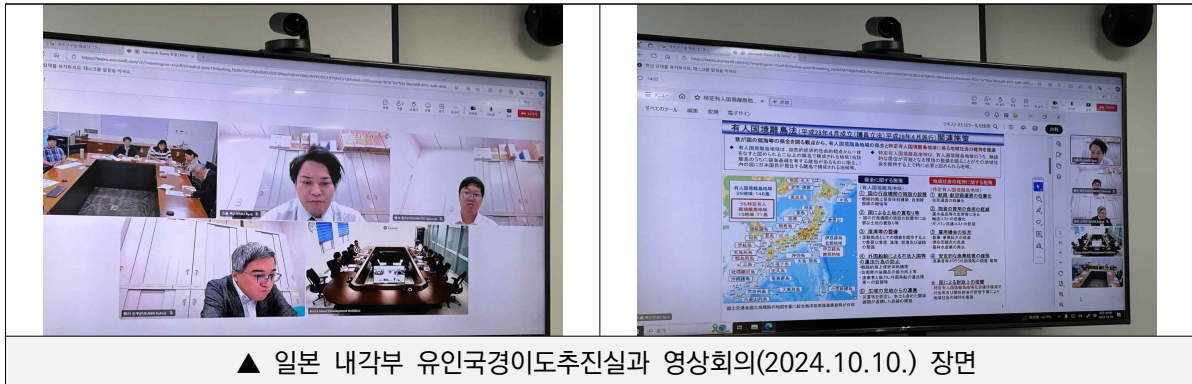
1) 이도센터는 1966년 설립된 섬 전문연구기관으로 국토외곽에 위치한 이도(離島)에 대한 연구, 홍보, 진흥활동 등을 지원하고 있음

III. 수행사항

1. 일본 내각부 종합해양정책추진사무국 유인국경이도추진실 관계자 영상회의(2)

1) 회의개요

- 일 시: 2024년 10월 10일 (목) 11:00-12:10
- 장 소: 영상회의(국토연구원, 한국섬진흥원, 일본 내각부 유인국경이도추진실 회의실)
- 참석자: 국토연구원 차미숙 선임연구위원 외 5인, 한국섬진흥원 김남희 연구위원 외 6인, 일본 내각부 유인국경이도추진실 符川公平 참사관 외 2인



한국측	국토연구원	차미숙 · 이백진 선임연구위원, 안소현 · 조미향 · 안유순 부연구위원, 조은주 전문연구위원
	한국섬진흥원	김남희 연구위원, 김중서 · 안기수 · 김재호 · 정영재 부연구위원, 김경완 · 박수민 연구위원
일본 내각부 유인국경이도추진실		符川公平 참사관, 大藪亮 · 橋本 주사

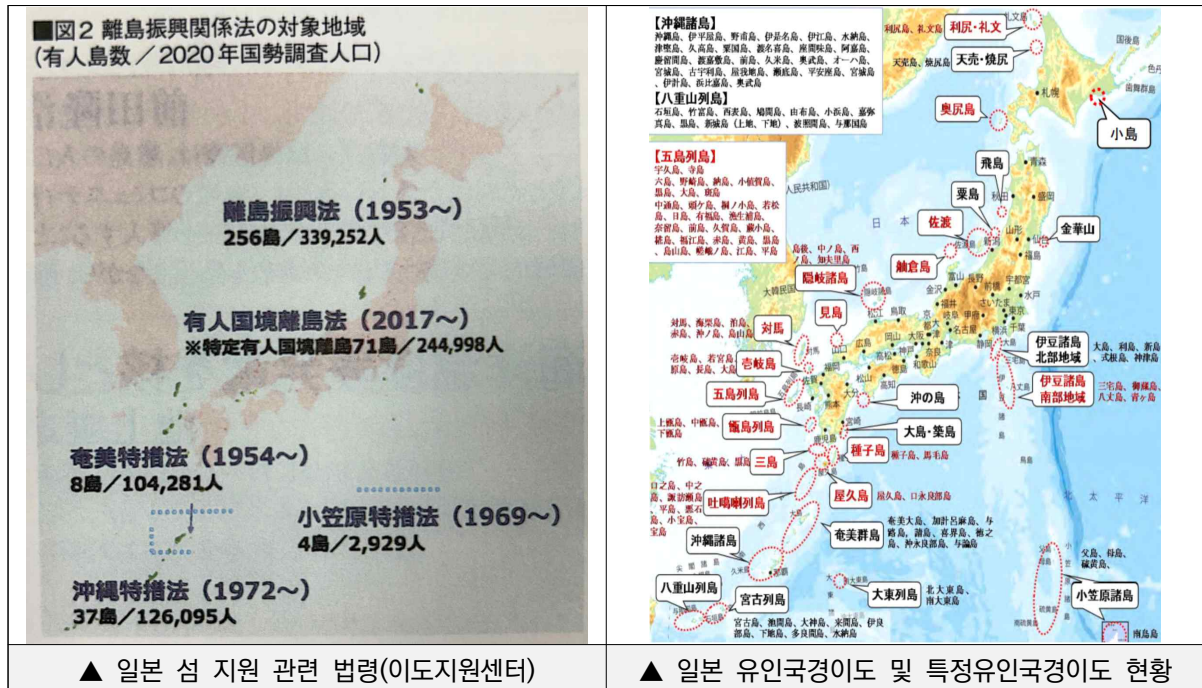
* 동시통역 : 국토연구원 조미향 부연구위원

2) 주요내용

- 일본 유인국경이도및특정유인국경이도특별법의 제정 배경과 목적
 - (근거법령과 계획 수립) 2016년 유인국경이도및특정유인국경이도특별법이 제정되었고, 이 법에 의거하여 2019년부터 10년간 한시적 계획을 수립하였음

2) 일본 국경섬(이도)의 주관부처인 내각부는 해당기관의 요청에 따라 온라인으로 회의 진행(10월 10일, 오전 10시)

- (법령의 제정 목적) 유인국경이도(148개)는 영해기선을 기준으로 설정하고, 특정유인국경이도(71개)는 면적의 무인화 방지와 인구감소 대응을 목적으로 지정
 - 특정유인국경이도는 유인국경이도 가운데 추가로 지정



- (섬의 구분기준) 유인국경이도와 특정유인국경이도를 구분하는 명확한 기준은 없으며, 의원발의에 의해 법령이 제정되면서 위원회 등을 거쳐 지정, 내각부에 전달되어 지원함
 - 다만, 본토와의 거리 등이 고려된 것으로 추정함

□ 일본의 유인국경이도및특정유인국경이도 주요 지원시책

- (섬정책 주관부처) 일본은 1953년 제정된 이도진흥법에 의거하여 섬 정책을 국토교통성이 주관하고 있으며, 2016년 제정된 유인국경이도및특정유인국경이도특별법에 의거한 섬정책은 내각부가 주관하고 있음 (부록 1)
- (주요 지원시책) 내각부는 동법에 의해 지원 교부금(특정유인국경이도지원지역사회교부금, 연간 약 500억원 규모)을 설치, 인구감소 대응 및 고용 확대를 목적으로 하는 다음의 4가지 소프트한 지원시책을 주로 담당하고 있음
 - ① 항공항로운임저렴화 : 선박 및 항공료는 신칸센(철도) 수준을 목표로 운임 저렴화 지원하며, 내각부는 주민 대상의 운임 저렴화에 교부금의 50% 이상을 지원하고 있음
 - ② 물류비용부담 경감 : 농수산업 관련 상품 출하 및 원재료 수송 비용부담 경감 시책

- ③ 일자리 및 고용기회 확대 : 기업창업 및 고용시 설비투자 및 인건비 지원(최대 5년간, 민간사업자 지원)
 - ④ 체재형 관광 촉진 : 섬의 산업구조가 농어업에서 관광업으로 전환하면서 관광업 지원 중요, 관광서비스 홍보(기획) 지원, 체류형 관광 촉진 지원 등
- 이상의 지원시책 가운데, 내각부는 ①항공항로운임저렴화, ②물류비용부담 경감, ③일자리 및 고용기회 확대 지원시책(소프트)을 주로 담당하고 있음

특정유인국경이도지역 사회유지추진교부금 (내각부 종합해양정책추진사무국) 2024년 당초예산액 50억엔 (2023년도 예산액 50억엔)

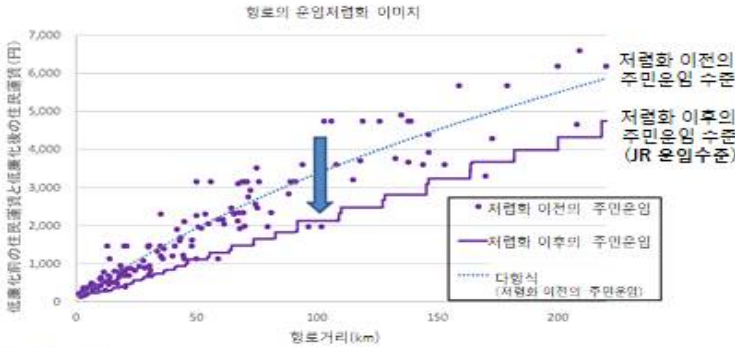
<p>事業概要・目的</p> <p>○平成28年4月に制定された有人国境離島法に基づく施策を推進するため、平成29年度より、特定有人国境離島地域の地域社会の維持を支援するための交付金制度を運用。</p>  <p style="font-size: small;">特定有人国境離島地域 15地域・71島 (8都道県・29市町村) 人口 244,998人 (令和2年国勢調査)</p>	<p>事業イメージ・具体例</p> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>1. 운임 저렴화</p> <p>이도주민을 위한 항공, 항공로의 운임을 항공로는 JR운임 수준, 항공로는 신칸센 운임 수준까지 운임을 내림 교부율 5.5/10</p> </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>2. 물자의 비용부담 경감</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 農水産物(生鮮品)全般の移出に係る輸送コストを低廉化 ○ 原材料等(飼料、水、箱など)の移入に係る輸送コストを低廉化 <p style="text-align: right;">交付率 6/10</p> </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>3. 고용기회 확대</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 民間事業者等による創業・事業拡大のための設備投資資金、運転資金を支援(最長5年間) 交付率 5/10 ○ 離島の民間事業者と本土の人材とのマッチング等を目的としたツアーの企画・開発、募集に係る経費を支援 交付率 5.5/10 </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p>4. 체재형관광의 촉진</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 「もう一泊」してもらうための旅行商品等の企画・開発、宣伝、実証、販売促進に係る経費を支援することにより、旅行者の実質負担を軽減 <p style="text-align: right;">交付率 5.5/10</p> </div>
<p>자금의 흐름</p> <pre> graph LR A[국가] -- "교부금 교부율 6/10" --> B[특정유인국경이도 관계지방공공단체] B --> C[민간사업자 등] </pre>	<p>주요성과</p> <p>特定有人国境離島地域において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減が抑制(社会減が法施行前の水準と比較して改善) ・新規雇用者数が増加(令和4年度末までに2,014人の雇用を創出) ・観光客等交流人口が拡大(各地域の観光関連指標が改善)

▲ 일본 특정유인국경이도지역사회유지추진교부금 추진사업 예시 및 기대효과, 교부금 지원 절차

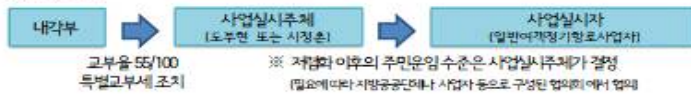
항로운임 저렴화 사업 (1. 사업 관련)

특정유인국경이도지역은 본토에서 멀리 떨어져 교통에 필요한 시간이나 비용 부담이 크다는 조건불리성을 감안하여 지속적인 주거가 가능하도록 국경을 정비하는 관점에서 **주민의 항로운임을 JR운임 수준까지** 저렴화하는 경비의 일부를 지원함

페리 운임은 평균 38%, 고속선의 운임은 평균 45%, 제트파일의 운임은 평균 41% 인하 (숫자는 주요항로의 보통운임에서 할인을 단순평균함)



【 고부금의 흐름 】



事業の概要

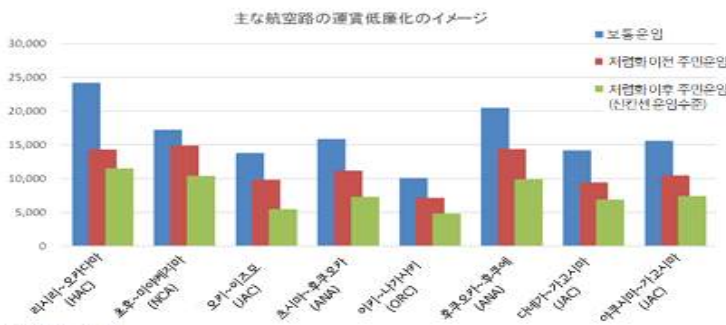
- (1) 사업실시주체: 지방공공단체(도도현 또는 시정촌)
- (2) 사업실시자: 국내 일반여객정기항로사업자
- (3) 저렴화의 대상자
 - ① 특정유인국경이도에 거주하는 자
 - ② 이에 준한다고 시정촌장이 인정하는 자
 이도에서의 이주정주 및 계속적 내방을 검토하는 자 등을 시정촌장이 주민으로 인정하고 저렴화 한 주민운임까지 인하하는 것이 가능
- (4) 인하 하한운임
 - 페 리 : JR 재래선 수준
 - 고속선 : JR 특급자유석 수준
 - 제트파일 : JR 특급지정석 수준
 - ※ 고부금에 따른 저렴화 이후의 주민운임 수준은 사업실시주체에서 결정
- (5) 고부대상경비: 보통운임 또는 저렴화 이전의 주민운임 중 낮은 금액에서 인하한 경비
- (6) 부담비율: 국가 5.5 / 10 지방공공단체 4.5 / 10

▲ 일본 특정유인국경이도지역사회복지추진교부금 추진사업 예시 : 항공·항공운임 저렴화 사업

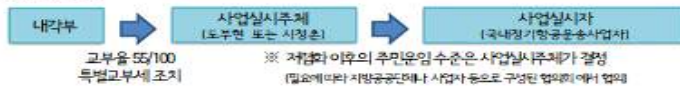
항로운임 저렴화 사업 (1. 사업 관련)

특정유인국경이도지역은 본토에서 멀리 떨어져 교통에 필요한 시간이나 비용 부담이 크다는 조건불리성을 감안하여 지속적인 주거가 가능하도록 국경을 정비하는 관점에서 **주민의 항로운임을 신칸센 운임 수준까지** 저렴화하는 경비의 일부를 지원함

항로운임은 평균 34%인하 (숫자는 저렴화 이전의 주민운임에서 할인을 단순평균함)



【 고부금의 흐름 】



事業の概要

- (1) 사업실시주체: 지방공공단체(도도현 또는 시정촌)
- (2) 사업실시자: 국내 일반여객정기항공운송사업자(일상 거점성을 가진 동일 도도현이도 정기항로노선 및 이에 준하는 노선)
- (3) 저렴화의 대상자
 - ① 특정유인국경이도에 거주하는 자
 - ② 이에 준한다고 시정촌장이 인정하는 자
 이도에서의 이주정주 및 계속적 내방을 검토하는 자 등을 시정촌장이 주민으로 인정하고 저렴화 한 주민운임까지 인하하는 것이 가능
- (4) 인하 하한운임: 신칸센 운임 수준(39엔/km)
 - ※ 고부금에 따른 저렴화 이후의 주민운임 수준은 사업실시주체에서 결정
- (5) 고부대상경비: 보통운임의 25% 또는 저렴화 이전의 주민운임 중 낮은 금액에서 인하한 경비
- (6) 부담비율: 국가 5.5 / 10 지방공공단체 4.5 / 10

▲ 일본 특정유인국경이도지역사회복지추진교부금 추진사업 예시 : 항공·항공운임 저렴화 사업

□ 일본의 유인국경이도및특정유인국경이도특별법과 이도진흥법의 관계, 주요 기능

- (이도진흥법과 관계) 이도진흥법(1953년)은 일본내 모든 섬을 대상으로 종합적인 차원의 지원을 하며, 유인국경이도및특정유인국경이도특별법(2016년)은 섬의 무인화 방지와 영토 수호를 목적으로 지정된 섬을 대상으로 지원하며, 중복지원 자체에 대해 문제시하지 않음
 - 항공·항로운임저염화시책은 이도진흥법(국토교통성)과 유인국경이도및특정유인국경이도특별법(내각부)에 포함되어 있음
- (계획수립절차와 지원규모 확정) 해당 섬을 보유한 지자체가 투자계획을 수립하고, 정책 추진시 내각부에 요청하며, 지자체와 최종 협의를 거쳐 재무성(한국의 기획재정부)에 제공
 - 특정유인국경이도지역사회교부금은 2024년은 500억원 규모였으나, 매년 재무성과 협의를 통해 교부금 규모가 최종 결정됨 (☞부록 2)
- (내각부의 역할과 기능) 섬 보유한 지자체의 투자계획 수립 및 협의(지자체 희망사업, 추경예산 편성 등), 재무성과 예산협의 등
 - 내각부 내 특별조직 형태로 유인국경이도추진실이 설치·운영

□ 일본의 유인국경이도및특정유인국경이도 중점 지원사업과 평가 및 모니터링

- (주민 체감도 높은 사업) 주민의 체감도가 높은 사업은 항로·항공운임저렴화사업으로, 교부금의 50%를 이 사업에 내각부가 투자하고 있음
 - 내각부 유인국경이도추진실내 전담인력은 10명 정도임
- (사업평가 및 모니터링) 2015년부터 지원사업을 집행해오고 내각부가 국가기본방침에 의해 평가하고 있음
 - 지자체는 투자계획 수립시 핵심성과지표(KPI)를 포함, 이를 내각부가 모니터링하고 있음
- (지원사업 세부 질의) 지원사업 가운데 국가행정기관 설치 유형 여부 질의
 - 내각부 홈페이지에 섬별 기관배치 현황이 게재되어 있으므로 참고
 - 해상보안청, 자위대 등이 배치되고, 주로 지부(추가기관) 형태로 시설 설치 형태임

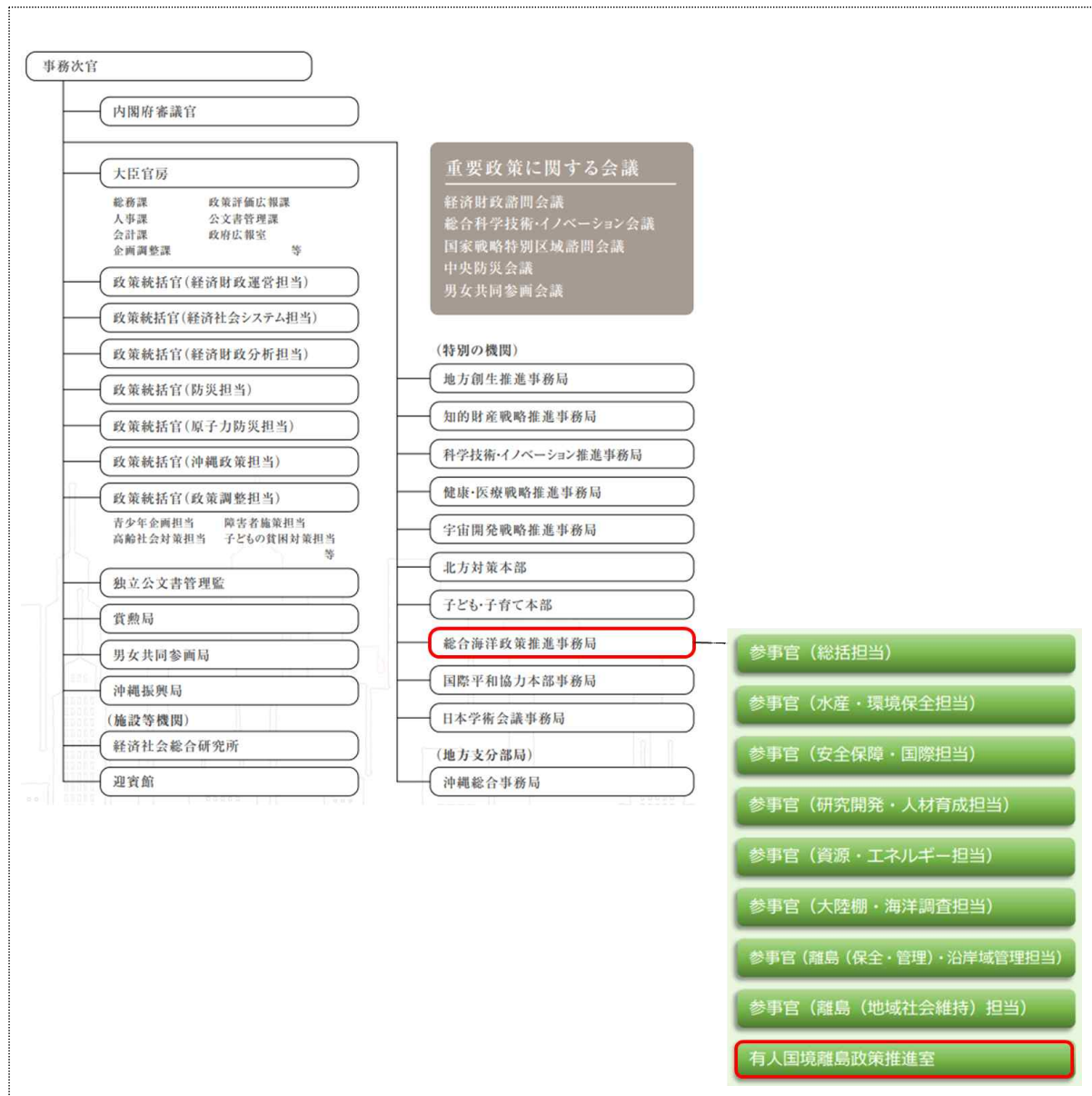
□ 일본의 섬 접근성 개선시책 관련

- (공항 등 교통인프라 개선시책) 일본의 60여개 섬에 공항(항공)이 설치되어 있으나, 특정 유인국경이도지역사회교부금은 교통인프라 등 하드웨어에 대한 지원이 아니며, 이는 국토교통성이 이도진흥법에 의거하여 지원하고 있음
 - 국토교통성은 섬주민등 쇼핑난민 해소를 위해 드론 사용(의료, 쇼핑) 지원

- (공항폐쇄 등) 일본의 섬내 공항은 현재 인구감소에 따른 사업수요와 수익성 감소로 운항 노선 감축 및 섬내 공항폐쇄 현상이 발생하고 있음
 - 다음주 연구진이 다녀올 예정인 도쿄도 하치조 섬도 당초 운항횟수가 4회였으나 3회로 감축 운항 중인 상태, 공항운항 폐쇄 방지를 위해 지자체 및 주민 차원의 노력이 있음

- 섬 지역활력 제고와 인구감소 대응을 위한 제언
 - 한국과 마찬가지로, 일본의 섬 지역은 지역활력 저하와 인구감소 문제를 동일하게 현안으로 겪고 있음. 이들 현안문제에 대응하기 위해서 일본은 고용기회 확대, 체류형 관광축진을 통해 섬 지역으로 청년들을 불러들이는 필요성을 인식하고 관련 시책을 중점 추진하고 있음

□ 부록 1 : 내각부 조직체계와 유인국경이도추진실



자료: 내각부 홈페이지

□ 부록 2 : 특정유인국경이도지역사회유지추진교부금 교부 결정내역 (2024년도)

(2024년 신청액 예산)
令和6年度 特定有人国境離島地域社会維持推進交付金 交付決定内訳

令和6年10月
(単位:千円)

北海道		5.1%	247,595	長崎県		52.8%	2,567,655
		3.9%	191,969			15.3%	742,536
利尻・礼文	運賃低廉化		92,631	対馬	運賃低廉化		334,085
	輸送コスト支援		70,212		輸送コスト支援		290,139
	雇用機会拡充等		18,910		雇用機会拡充等		58,974
	滞在型観光促進		9,630		滞在型観光促進		54,994
	事務費等		586		事務費等		4,344
		1.1%	55,626			9.1%	441,372
奥尻島	運賃低廉化		27,120	奄岐島	運賃低廉化		178,497
	輸送コスト支援		24,634		輸送コスト支援		70,360
	雇用機会拡充等		1,687		雇用機会拡充等		146,996
	滞在型観光促進		1,667		滞在型観光促進		42,667
	事務費等		518		事務費等		2,852
東京都		2.0%	99,280			28.5%	1,383,747
		2.0%	99,280				
伊豆諸島南部地域	運賃低廉化		36,175	五島列島	運賃低廉化		488,675
	輸送コスト支援		0		輸送コスト支援		432,280
	雇用機会拡充等		63,105		雇用機会拡充等		325,842
	滞在型観光促進		0		滞在型観光促進		127,587
	事務費等		0		事務費等		9,363
新潟県		14.3%	694,217	鹿児島県		14.7%	712,702
		14.3%	694,217			2.2%	105,364
佐渡	運賃低廉化		330,019	甌島列島	運賃低廉化		32,559
	輸送コスト支援		94,622		輸送コスト支援		19,599
	雇用機会拡充等		204,053		雇用機会拡充等		40,192
	滞在型観光促進		51,319		滞在型観光促進		12,922
	事務費等		14,204		事務費等		92
石川県		0.2%	10,000			8.0%	388,520
		0.2%	10,000				
舩倉島	運賃低廉化		5,000	種子島	運賃低廉化		277,196
	輸送コスト支援		5,000		輸送コスト支援		49,253
	雇用機会拡充等		0		雇用機会拡充等		51,916
	滞在型観光促進		0		滞在型観光促進		9,174
	事務費等		0		事務費等		981
島根県		10.6%	517,439			4.0%	194,731
		10.6%	517,439				
隠岐諸島	運賃低廉化		229,696	屋久島	運賃低廉化		157,261
	輸送コスト支援		58,024		輸送コスト支援		16,852
	雇用機会拡充等		156,566		雇用機会拡充等		16,592
	滞在型観光促進		70,081		滞在型観光促進		3,982
	事務費等		3,072		事務費等		44
山口県		0.2%	11,858			0.1%	3,660
		0.2%	11,858				
見島	運賃低廉化		8,934	三島	運賃低廉化		2,210
	輸送コスト支援		1,483		輸送コスト支援		1,436
	雇用機会拡充等		0		雇用機会拡充等		0
	滞在型観光促進		1,441		滞在型観光促進		0
	事務費等		0		事務費等		14
						0.4%	20,427
				吐噶喇列島	運賃低廉化		11,025
					輸送コスト支援		6,883
					雇用機会拡充等		0
					滞在型観光促進		2,475
					事務費等		44
合計(8都道県・15地域・71島)				4,860,746			

運賃低廉化	22.1 億円
輸送コスト支援	11.4 億円
雇用機会拡充等	10.8 億円
滞在型観光促進	3.9 億円
事務費等	0.4 億円
交付決定合計	48.6 億円

자료: 이도지원센터

2. 일본 이도지원센터

1) 회의개요

- 일 시: 2024년 10월 21일 (월) 16:00-19:00
- 장 소: 일본 이도지원센터
- 참석자: (국토연구원) 차미숙 선임연구위원, 조은주 전문연구원, (한국섬진흥원) 김남희 연구위원, 안기수 부연구위원, 김종서 부연구위원, (일본 이도센터) 미키 쓰요시 조사연구부장, 사에키 나오키 조사계장, (통역) 조기철 조선장학회 주임



▲ 일본이도센터 미팅

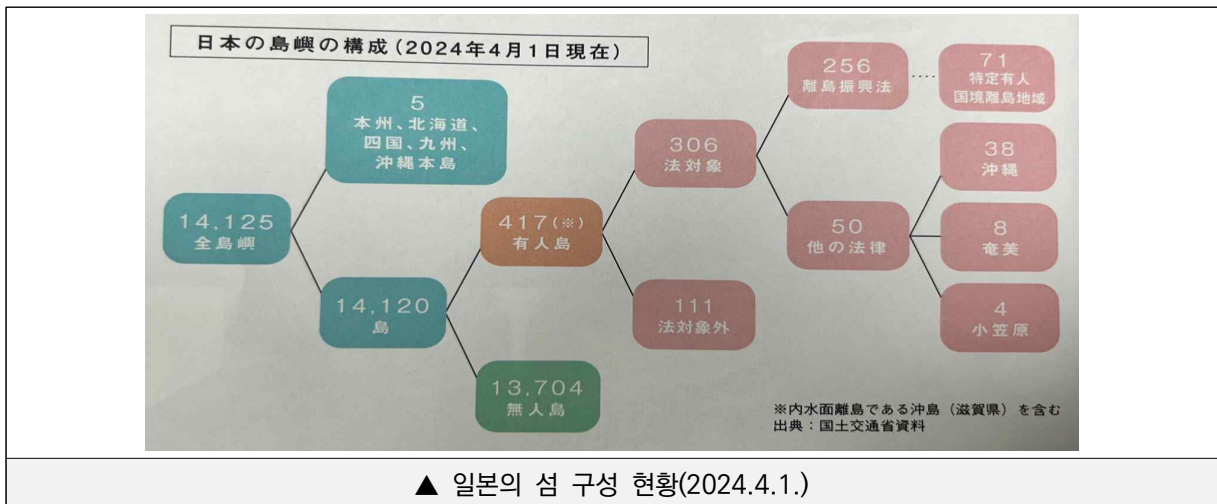
2) 주요내용

- 일본 이도센터 소개
 - (수립 배경) 1953년 이도진흥법 제정을 토대로 설립된 전국이도진흥협의회(77개 시정촌)를 모체로 하며, 1966년 재단법인 이도센터를 설립하게 됨
 - 이도센터는 중앙부처의 출연금은 지원받지 않고, 시정촌 기금 출연 및 펀딩 과정에서 발생하는 이윤으로 운영
 - (주요 역할) 2024년 기준 140개 시정촌이 가입된 전국이도진흥협의회에서 논의되는 지자체별 주요 이슈와 건의 사항을 최대한 수렴하고, 중앙부처에 건의하는 역할을 담당하고 있으며, 섬 관련 조사 및 연구 등을 지원
 - 조사연구(자주연구, 수탁조사), 홍보(섬 계간지, 일본의 섬 가이드 작성, 섬의 정보발신 이벤트, 섬통계연보 제작, 일본의 섬 지도 제작 등), 연수활동(섬만들기 인재양성대학, 섬만들기 서밋,

섬지자체 직원연수), 자료수집 및 공개, 조성사업(섬인재양성기금조성사업, 섬만들기 포럼, 지도 자동 파견, 섬의 관광·산업진흥 전파활동 조성사업등) 등을 수행

□ 일본 면섬 현황 및 관련 법령

- (일본의 섬 수) 2024년 4월 현재 일본의 이도(섬은) 총 14,125개이며, 유인도 417개, 무인도 13,704개로 구성



자료: 이도지원센터

- (일본 유인국경이도 및 특정유인국경이도 현황) 일본의 섬은 1953년 이도진흥법 제정을 토대로 관리되고 있음
 - 2016년에는 본토로부터 원거리에 위치한 면섬(특정유인국경이도)을 지원하기 위해 유인국경이도 및 특정유인국경이도 특별법을 제정하고 관련 계획(2019~2028)을 수립
 - 2023년 2월 현재 일본 정부에서 관리 중인 유인국경이도는 148개, 특정유인국경이도는 71개이며 의원입법으로 대상 섬이 선정되어 명확한 지정 기준을 확인하는데 한계가 있음
- (섬 지원 근거법률) 이도진흥관련 법령은 이도항로정비법(1952), 이도진흥법(1953), 아미군도진흥개발특별조치법(1954), 오가사와라제도 진흥개발 특별조치법(1969), 오키나와진흥특별조치법(1972), 유인국경이도 및 특정유인국경이도특별법(2016) 등 5개가 있음
 - 면섬 관련 법령 제정 시점은 미국의 통치로부터 해제된 순서와 동일

<ul style="list-style-type: none"> • 이도항로정비법(1952 ~ . 의원입법) • 이도진흥법(1953 ~ , 의원입법, 10년 마다 개정) 유인섬 256개 • 아미군도진흥개발특별조치법(1954 ~ , 정부입법, 1969년부터 매년 개정) 유인섬 8개 • 오가사와라제도진흥개발특별조치법(1969 ~ , 정부입법, 5년마다 개정) 유인섬 4개

- 오키나와진흥특별조치법(1972 ~ , 정부입법, 10년마다 개정) 유인섬 38개
- 유인국경이도보전및특정유인국경이도지역에관한 지역사회 유지에 관한 특별조치법(유인국경 148개, 특정유인국경 71개)

▲ 일본의 섬 진흥 법령 현황

자료: 이도지원센터

□ 일본 먼섬 관련 계획(이도진흥계획) 및 예산편성 현황

- (이도진흥계획 주요 내용) 2023년 8월 시행된 이도진흥계획은 10년 단위로 수립되며 여건 변화 반영을 위해 한시 계획으로 추진
 - 이도진흥법에 따라 크게 국토교통성의 3개 사업(① 이동 활성화, ② 광역 활성화, ③ 스마트 아일랜드 추진 실증조사)과 농림수산성의 1개 사업(④ 농업 및 어업 재생교부금)이 추진 중이며 모두 S/W 사업 유형에 해당함
- (이도진흥계획 예산 편성) 이도진흥계획에 포함된 10년 단위 사업의 추진을 위한 예산은 매년 책정되며 지자체-국토교통성-재무성 순서로 관련 자료를 검토
 - 본토에서 원거리에 위치하고 있어 지리적으로 불리한 상황이나, 예산편성 시 먼섬에 한하여 특별 대우가 적용되는 것은 아님

□ 주요 질의 및 논의 내용

- Q. 유인국경이도 및 특정유인국경이도 지원 사업과 예산 편성에 대해서 설명 부탁드립니다.
- A. 이도진흥법에 따라 추진 중인 국토교통성과 농림수산성의 4개 사업은 모두 S/W 측면이 강조된 것이며, 부처별 H/W 사업도 다양하게 진행되고 있음
- H/W 사업의 경우 본토-먼섬 간의 생활 격차 해소를 목적으로 농업 및 생활용수 공급, 해안길 정비, 방재림 구축, 항만·어항 정비, 공항 건설, 섬간 교량 건설이 추진 중임
- 예산편성 시스템은 먼섬별 해당 지자체가 사업 추진을 위한 예산 신청서를 국토교통성에 제출 → 국토교통성은 신청 가능한 최대한의 예산 범위를 확인한 후 재무성에 최종 신청서류 제출 (매년 8월) → 재무성 검토 및 승인(매년 12월)하는 형식으로 구성됨
- 2024년의 경우, 총 440억엔의 예산이 배정되었으며, 이는 H/W 사업(430억엔)과 S/W 사업(10억엔)으로 구분되어 있음
- Q. 유인국경이도(148개)와 특정유인국경이도(71개)로 지정된 섬별로 예산이 편성되는 것입니까?
- A. 개별 섬 단위로 예산이 편성되는 것은 아니며, 다음과 같은 두가지 방법으로 예산 편성이 이

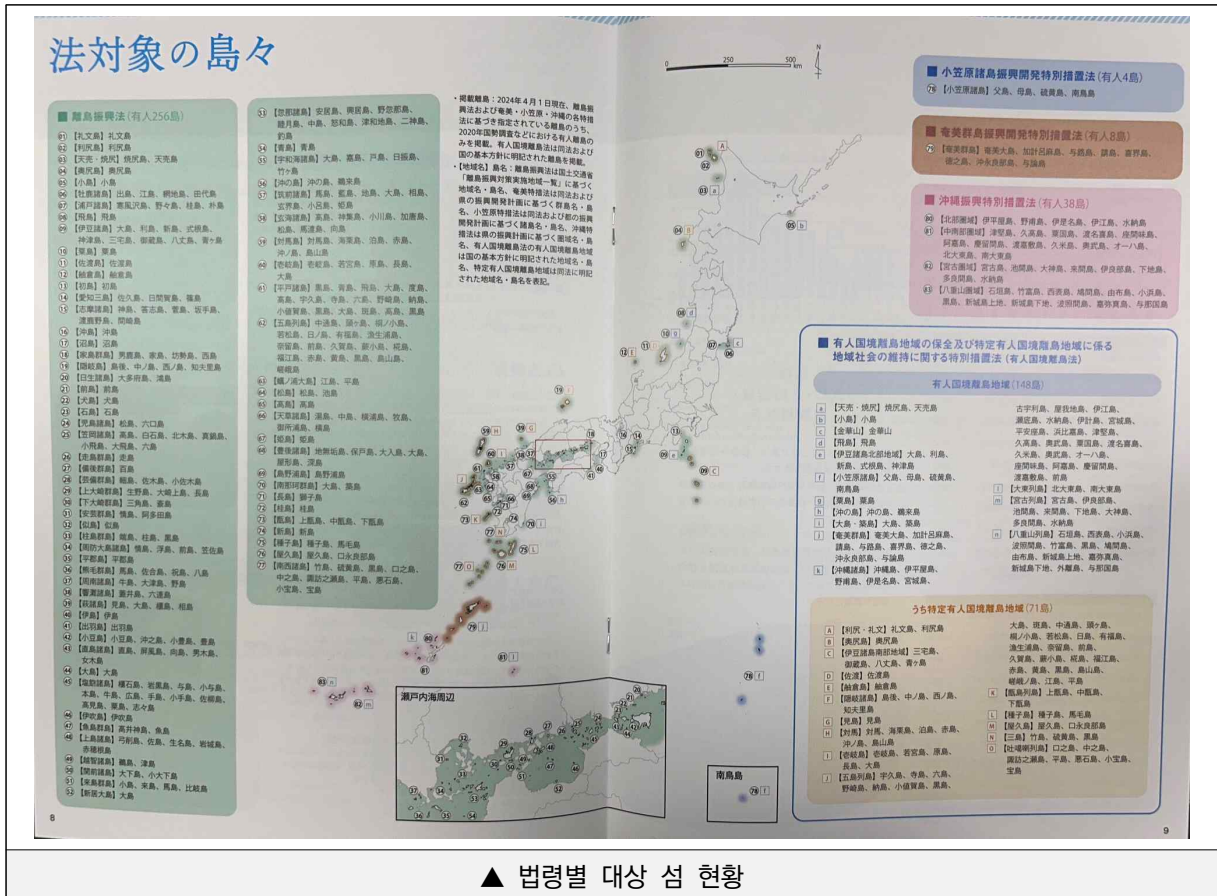
루어짐

① (지정 지역별) 먼섬 관련 법령별로 지정된 섬은 지리적 위치와 생활권을 기준에 따라 '지정 지역'으로 구분되며 이를 토대로 예산 배정, ② (사업별) 사업 단위로도 예산이 책정되고 있으나 섬 사업간 통합 지원은 불가능함

Q. 지정지역은 어떻게 구성된 것입니까?

A. 유인국경이도 및 특정유인국경이도특별법 상의 지정지역, 즉 섬 생활권은 상황에 따라 동일한 지자체에 속해있지 않은 경우에도 하나의 지정지역으로 묶일 수 있음.

또한, 해당 법은 의원입법 당시 법안에 섬 명이 모두 기재되어 있어 대상 섬이 추가 또는 제외되거나 지정지역이 변경되는 상황은 발생하지 않을 것으로 판단됨



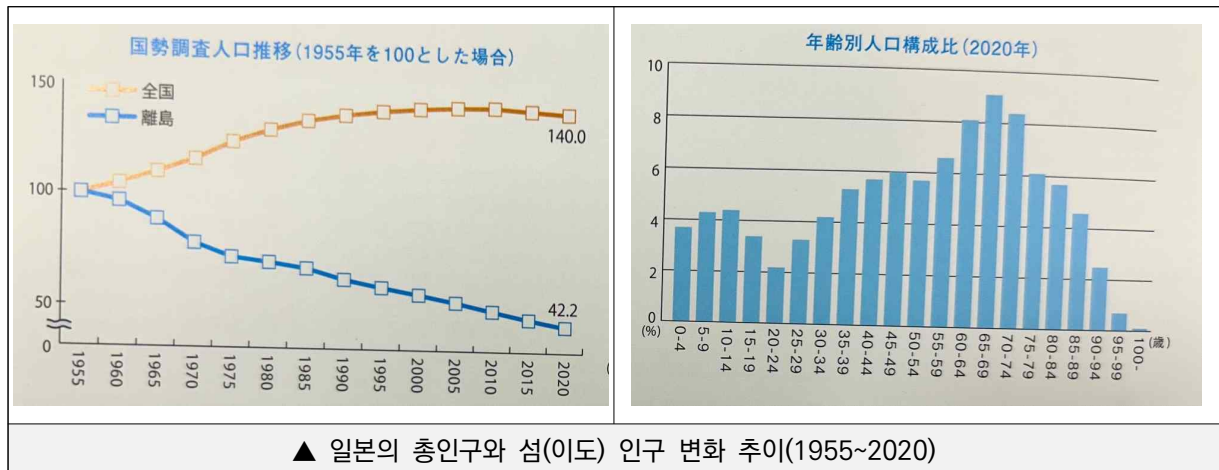
자료: 이도지원센터

Q. 한국과 마찬가지로 일본에서도 인구감소 문제가 심화되고 있는 상황입니다. 일본의 먼섬 인구감소 실태에 대해서 설명 부탁드립니다.

A. 일본 본토를 제외하고 인구가 가장 많이 거주하고 있는 가고시마 아마미오 섬과 니가타 사도

섬에서도 매년 800~1,000명의 인구 감소 현상이 나타나고 있음. 그러나 모든 섬에서 인구감소 현상이 나타나고 있는 것은 아니며, 연령별 인구 구성에 따라 증감 추세의 차이가 뚜렷하게 관찰됨

예를 들어 유인국경이도 및 특정유인국경이도특별법에 의해 지정된 나가사키현의 고토섬에서는 2018년부터 6년 연속으로 200명 이상의 인구가 증가한 것으로 나타났으며, U턴과 I턴 방식의 사회적 인구증감으로 보임



자료: 이도지원센터

Q. 먼섬의 경우 섬 간 이동을 위한 교통이 가장 큰 어려움으로 작용하는데, 일본은 많은 섬에서 공항이 운영되고 있습니다. 인구 증감현상에 따른 이용객수 변화로 영향을 받고 있는 공항이 있습니까?

A. 이도진흥법 제정 당시, 공항 설립이 가능한 대부분의 섬에는 이미 관련 사업이 추진되어 현재 까지도 운영 중임. 인구감소의 영향으로 삿포로, 나가사키 등 일부 공항이 폐쇄되긴 하였으나 원거리에 위치해있고 공항이 없는 오가사와라 지역의 경우에는 공항 설립을 요청하고 있는 상황임

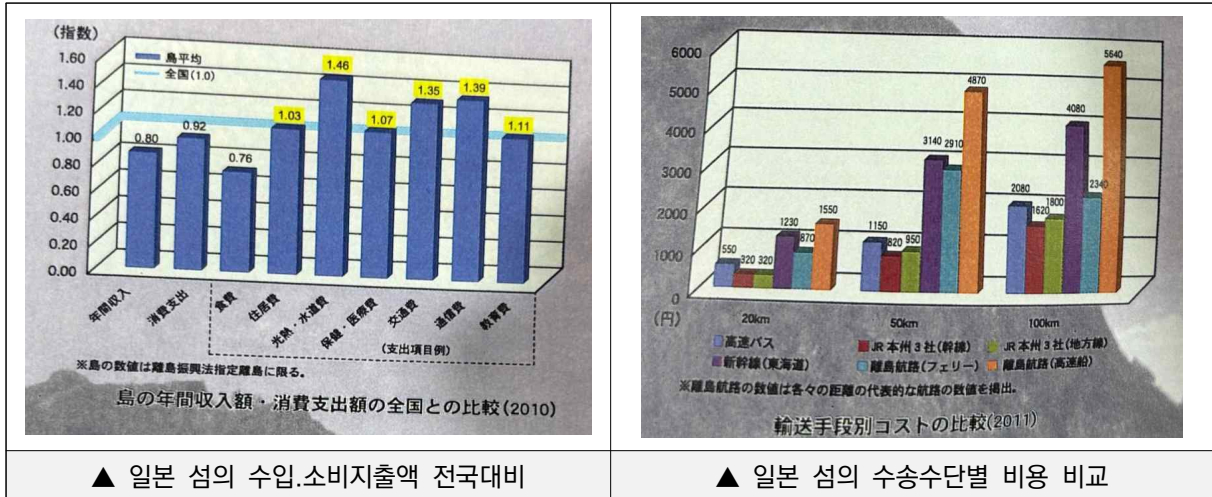
하치조 섬의 경우 도쿄 하네다 공항 간 4회/일 항공편을 운항하였으나, 현재는 3회로 감소하였음. 이용객 수가 저조하여 2회/일까지 축소할 계획이었으나 지역주민 캠페인(항공 더타기 운동)으로 계획이 변경됨

Q. 이도진흥법에 따라 추진 중인 스마트아일랜드 추진실증사업(2020년)에는 어떠한 세부 사업이 있는지 설명 부탁드립니다.

A. 스마트 아일랜드사업은 의료, 교육, 물류, 쇼핑, 환경 등 5대 분야로 구성됨. 의료 지원사업의 경우 의료수가 등이 문제가 되었으나 관련 법령 개정을 통해 원활하게 추진되고 있음

Q. 일본 본토와 유인국경이도 및 특정유인국경이도 간 소득수준 차이와 격차 해소를 위한 별도의 지원책이 있습니까?

A. 일본 섬의 소득수준은 전국 평균 대비 약 80% 수준(2010년 기준)이며, 이격에 따른 물류수송비 소요에도 불구하고 소득수준 격차를 완화하기 위한 지원금 등 특별한 지원제도는 없음(국토교통성이 섬 물가 조사를 했으나 결과는 공개하지 않음)



자료: 이도지원센터

Q. 유인국경이도 관련해 이도지원센터의 역할은?

A. 현재 일본의 섬들은 인구감소와 고령화가 진행되고 있음. 섬 주민과 소통 및 현장목소리를 수렴하고 중앙정부에 전달하는 역할을 수행하고 있음

3. 일본 도쿄도 하치조 섬

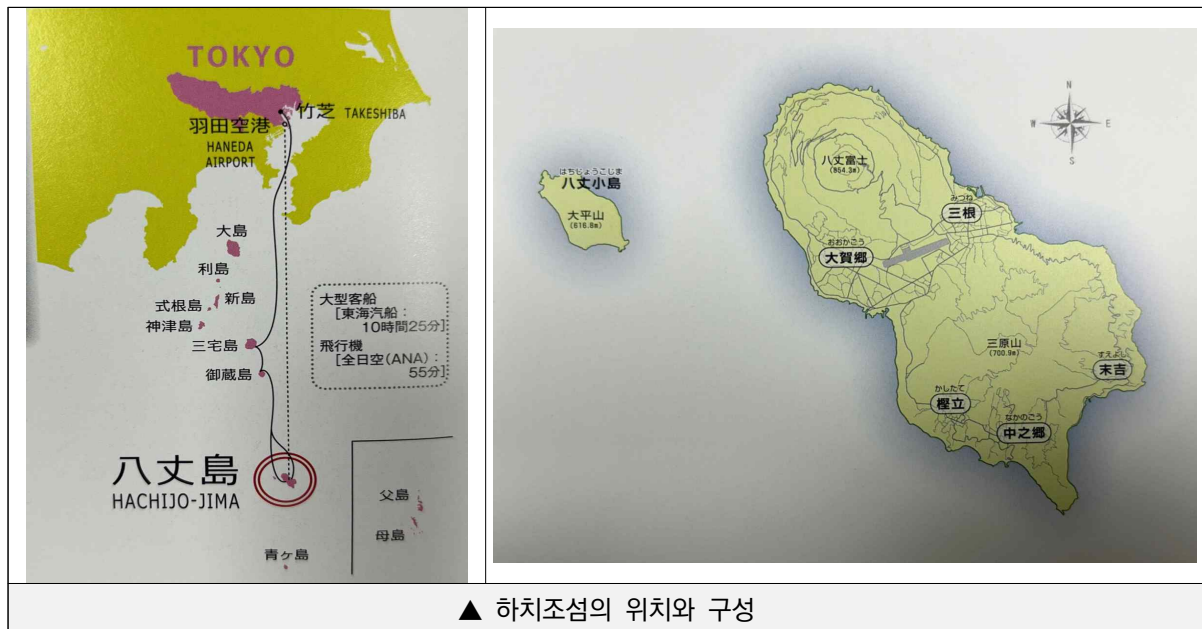
1) 회의개요

- 일 시: 2024년 10월 22일 (화) 11:00-16:00
- 장 소: 일본 도쿄도 하치조 섬 町사무소
- 참석자: (국토연구원) 차미숙 선임연구위원, 조은주 전문연구위원, (한국섬진흥원) 김남희 연구위원, 안기수 부연구위원, 김종서 부연구위원, (일본 하치조 섬 町사무소) 츠치야 타쿠미 기획재정과 계장, 니시노 메구미 계원, 미즈노 아키토 주사, (통역) 조기철 조선장학회 주임



2) 주요내용

- 일본 도쿄도 하치조 섬 소개
 - (일반현황) 도쿄 남쪽 해상 방향으로 286km 떨어져 위치한 하치조 섬은 특정유인국경이도 임과 동시에 섬 전체가 국립공원으로 지정되어 있음
 - 하치조 섬은 5개 촌락으로 구성되어 있으며, 섬의 일주도로는 도쿄도 내 운행 중인 순환선 지하철의 총 길이(70km)와 동일함
 - 2023년 4월 기준, 하치조 섬 내에는 4,124세대, 총 6,857명이 거주하고 있는 것으로 나타났으며 그 중 40.7%는 65세 이상의 고령인구로 집계됨
 - 어업(기후변화로 어종 변경 추세), 농업(표고버섯, 지역 소주 생산 등), 관광업을 주력산업으로 하며, 다이빙, 트래킹 등을 위해 방문하는 관광객 수는 연간 10만명 이상으로 관광업을 통해 약 40억엔 이상의 소득을 얻고 있음



▲ 하치조섬의 위치와 구성

자료: 하치조섬 町사무소

□ 하치조 섬의 특정유인국경이도 지정과 지원 내용

- 하치조 섬은 유인국경이도 및 특정유인국경이도특별법(2016) 제정 이후, 유인국경이도 및 특정유인국경이도로 지정됨
- (일자리 분야) 특정유인국경이도로 변경 지정됨에 따라 고용기회확충사업(2017~)이 추가 되어 인건비 지원과 함께 하치조 섬 내 기존 사업장 확장 시 재정적인 지원이 이루어지고 있음
- (교통 분야) 도쿄 하네다 공항-하치조 섬 공항 간 항공료에 대한 도민 할인 제도(2017~)의 도입으로 하치조 섬 주민은 일반운임료 20,000엔의 30%를 할인받고 있음
 - 주변 섬 간 이동을 위해 운항 중인 헬리콥터 비용도 하치조 섬 주민에 한해 할인가 적용(예. 하치조 섬에서 가장 멀리 떨어져(약 70km) 위치한 아오가 섬까지의 헬리콥터 운임료 11,750엔의 40% 할인 적용)
 - 배편의 경우 특정유인국경이도로 변경 지정되기 전부터 40%의 도민 할인 적용

□ 하치조 섬내 공항 운영 현황

- (일반현황) 1958년 하치조 섬 공항 설치허가 승인 이후 활주로 확장 공사(1972)를 통해 166명 탑승 가능한 항공편 운항 중

- 공식적인 공항 설치허가 승인 이전부터 하치조 섬에서는 민간항공사가 항공기를 운행(1953)하였으며, 1966년부터 ANA에서 30명 탑승 가능한 항공편을 주 2회 운영함
- 1972년 기존 1,200m 길이의 활주로를 1,500m로 확장하였으며 현재 안전상의 문제로 확장 계획 중
- 하치조 섬 공항의 관리주체는 도쿄도이기 때문에 공항운영 및 활주로 연장 등을 위한 예산은 전액 도쿄도에서 부담하는 방식



▲ 하치조섬의 이동수단 및 공항 전경



▲ 하치조섬 공항 활주로

□ 하치조 섬의 대표 브랜드와 지역발전을 위해 추진 중인 사업

- (대표 브랜드/산업) 하치조 섬의 자원은 계절의 영향에 민감하기 때문에 특정 산업과 브랜

드에만 집중 투자하는 방식은 지양함

- 날씨에 의해 관광객 수의 변화 폭이 크기 때문에 하치조 섬의 주요 산업을 관광업으로 한정하기 어려움
- 다만, 관광업 활성화를 위해 ① 하치조 섬 관광 및 거주 관련 정보를 제공하는 ‘Sustainable Island 사업’(2024.7.11.~), ② 도쿄도(都)에서 진행되는 섬 홍보 행사에 적극 참여하고 있음

□ 주요 질의 및 논의 내용

Q. 하치조 섬이 286km 떨어져 있는 도쿄도(都)에 속하게 된 배경에 대해 설명 부탁드립니다.

A. 1878년까지 하치조 섬은 이즈반도의 일부로서 시즈오카현 소속이었으나, 도쿄도가 보유한 배타적경제수역 범위가 확장됨에 따라 어업 관련 이윤 창출을 위해 도쿄도 소속으로 이관됨 (1878년 편입, 국립공원 지정)

해당 이관 과정에서 시즈오카현과 도쿄도의 협의 내용 등은 현재 자료 등으로 확인이 어려운 점을 양해 바람

Q. 도쿄도에서 지원받고 있는 사항에 대해 설명 부탁드립니다.

A. 공항 운영, 도로 관리, 유류 운송비, 정주지원금 등이 도쿄도 예산으로 지원되고 있음
섬이라는 지리적 특성 상 유류 운송비가 내륙에 비해 매우 비싼 편이지만 도쿄도의 지원으로 내륙 대비 소폭 높은 가격으로 재조정됨
도쿄도 예산으로 운영 중인 도서산간지역 지원제도(정주지원금과 유사)는 섬 내 기업에 취업하는 경우 또는 도쿄도에 위치한 회사에 소속되어 있으나 하치조 섬에 거주하고 있는 경우(텔레워크, 워케이션 형태)에 한하여 100만 엔의 지원금을 제공하는 방식으로 매년 약 20건의 지원금 신청이 접수되고 있음

Q. 하치조섬의 고령화율은 40% 정도로 매우 높은 편인데, 의료지원체계가 어떠한 상태인지 설명 부탁드립니다.

A. 하치조섬에는 1개의 종합병원이 운영되고 있으나, 내륙의 대형병원 수준은 아니기 때문에 단순치료만 가능한 실정임

도쿄도에 위치한 대형병원(히로병원)과의 협약을 통해 5G 연결망 기반의 원격협진을 운영 중이며, 수술이 필요한 경우 헬리콥터 등을 이용한 이동을 지원하고 있음

Q. 하치조섬에서의 고향납세 답례품은 어떠한 것들이 있습니까?

A. 어업과 농업에 기반한 답례품으로 생선가공품과 레몬 관련 상품으로 답례품을 마련함

Q. 도쿄도와 하치조 섬 간 이동 시 대부분 공항을 주로 이용합니까?

A. 두 지역을 이동하는 방법으로는 항공편 뿐만 아니라 배편도 활발하게 운영되고 있음. 5,680톤 규모의 선박이 운항중이나, 하치조 섬까지 약 11시간(도쿄도 밤 출발-하치조 섬 아침 도착)이 소요되어 대부분 하치조 섬으로 입도 시 이용하는 편이며, 섬에서 도쿄도로 이동할 때는 항공편(당초 1일4편 운항, 현재는 3편 감축 운항 중)으로 이동하는 것으로 선호함
 선박 운항 과정에서의 특이점은 도쿄도와 하치조 섬 중간에 위치한 미야케 섬을 기준으로 이전까지는 1,000명의 승객이 탑승 할 수 있는 내항선, 이후 부터는 596명까지 탑승 가능한 외항선으로 인원에 차이를 두어 운영 중임

Q. 하치조 섬은 전체가 국립공원으로 지정되어 있어 개발사업 추진 시 규제가 적용될 것으로 생각합니다. 현재 적용 중인 규제로 인하여 어려운 점은 없습니까?

A. 모든 곳이 동일한 규제를 적용받는 것은 아니며, 구역에 따라 1~3종의 규제가 적용되어 개발 가능 정도가 모두 다름. 거주지역의 경우는 규제로 인한 개발 제한 정도가 심하지 않고, 도민의 고층 건물에 대한 관심이 크지 않아(저렴한 지가로 고층건물 비선호) 생활환경 규제에 대한 불만은 없음

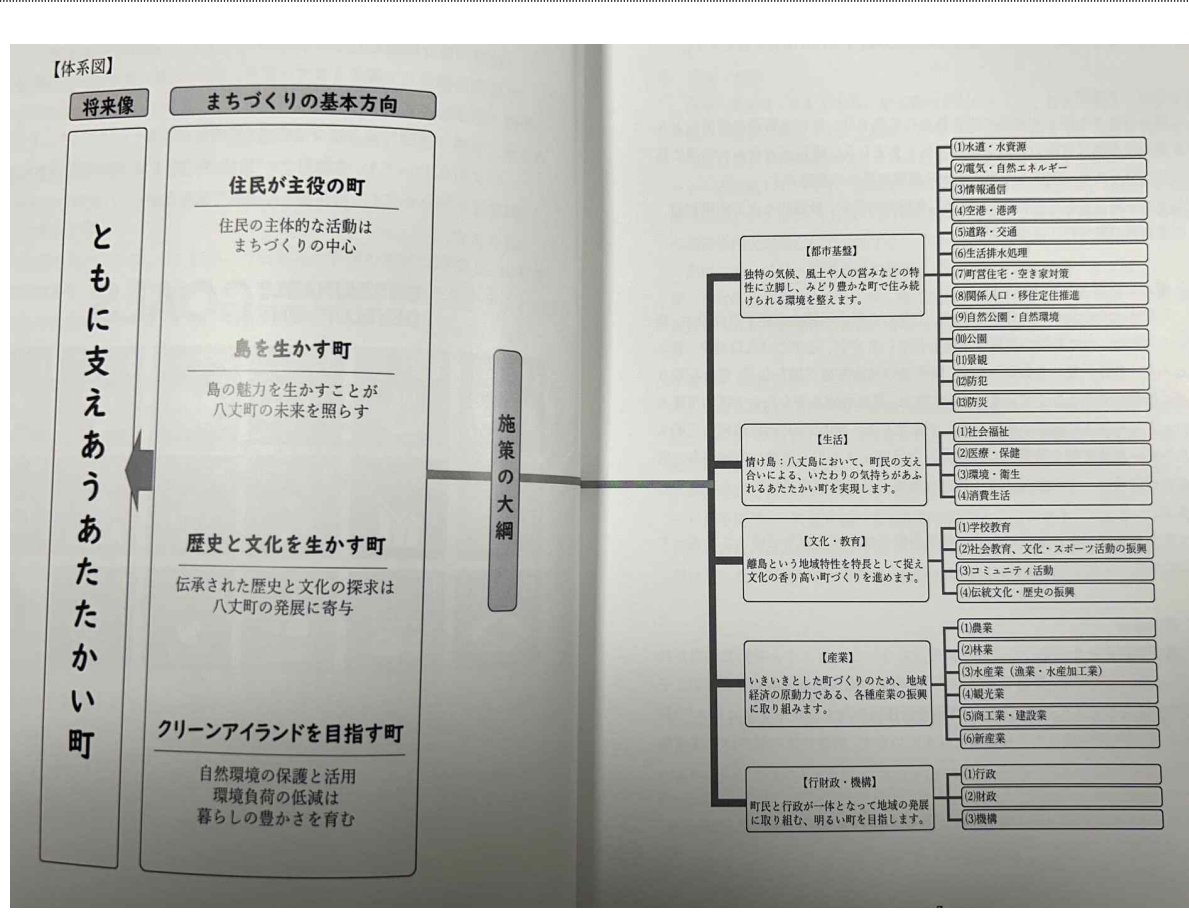


▲ 하치조섬 : 후지하코네 이즈 국립공원 지정



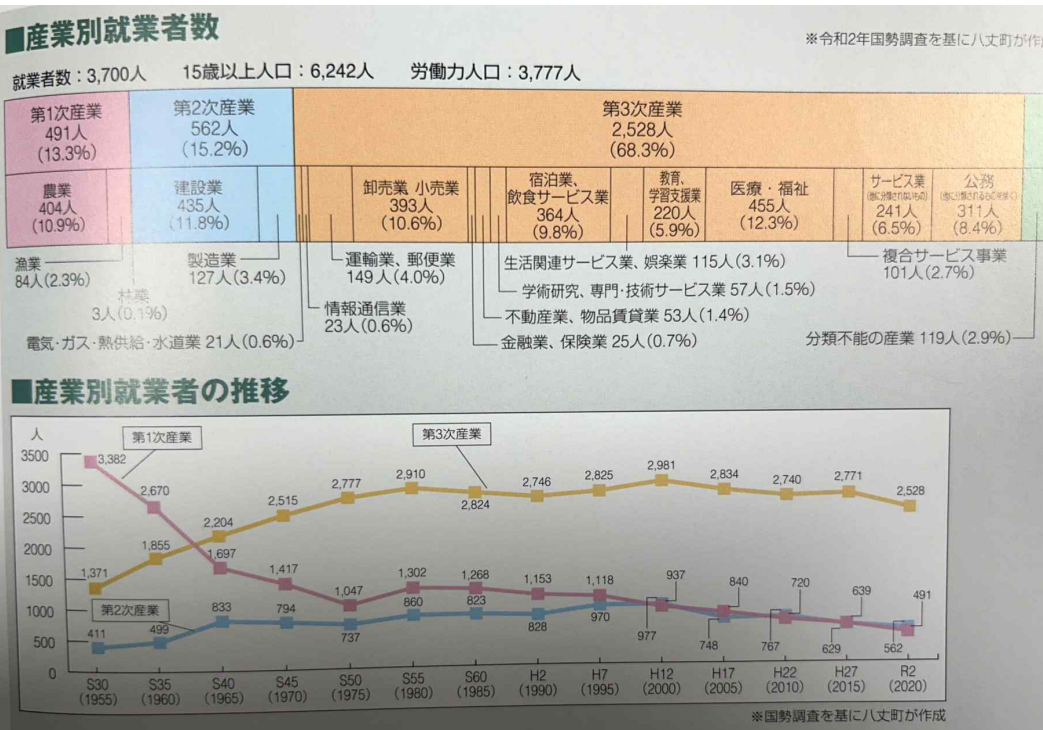
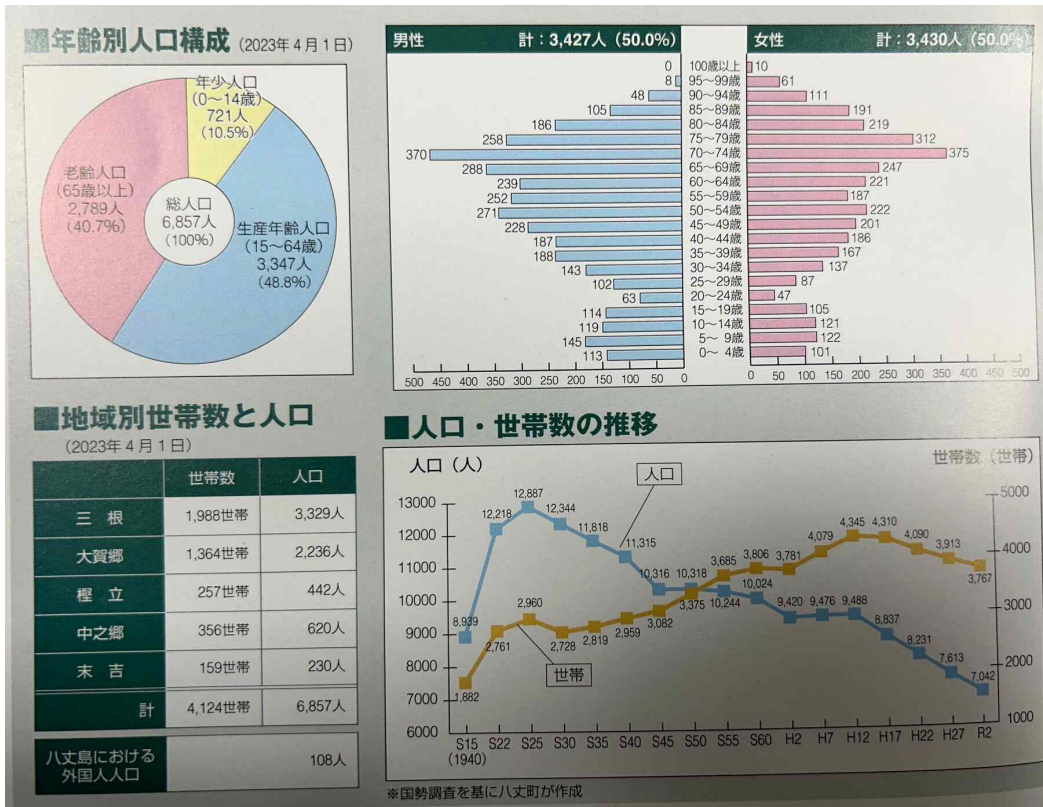
▲ 하치조섬 : 특산품(표고버섯) 활용 상품

□ 부록 3 : 하치조섬 미래상과 시책 개요(2021~2030)



자료: 하치조 섬 町사무소

□ 부록 4 : 하치조섬의 인구 및 산업 구조, 변화



자료: 하치조섬 町사무소

4. 대만 진먼현(금문도)

1) 회의개요

- 일 시: 2024년 10월 24일 (목) 14:00-17:00
- 장 소: 대만 진먼현청
- 참석자: (국토연구원) 차미숙 선임연구위원, 조은주 전문연구위원, (한국섬진흥원) 김남희 연구위원, 안기수 부연구위원, 김종서 부연구위원, (진먼현청) 李文良(副縣長), 陳金增(處長), 陳國庭(處長), 董雲馨(副處), 李家璇(科員), 白婉慈(約用人員), (통역) 유은영 대만국립대학교 교수



2) 주요내용

- 진먼현(금문도) 개요 설명(李文良 副縣長)
 - 진먼현의 자원은 군사자원, 민남식 주택문화(푸젠성 남부 전통 가옥양식) 자원, 화교들에 의한 무역 문화자원이 있음. 코로나 직전 112만명 최대 관광객(중국 관광객 40만 미포함)을 기록했으나, 현재까지 그 기록을 회복하지 못하고 있는 상황임
 - 진먼현에 방문하는 편의성은 대만인의 경우 항공으로 약 70분, 중국인의 경우 페리선박으로 30분 소요됨(중국 샤먼 -5km- 대만 진먼 -200km- 대만 타이베이). 중국과 거리가 가까우며 중국인의 방문이 관광산업에 중요한 역할을 담당하고 있음
 - 중국과 사이가 좋은 시기에는 진먼현은 무역의 중계점으로 기능하면서 진먼현 주민들의 소득 증대(진먼은 중국과 대만의 중간지 역할을 담당)

- (재정) 이도건설기금으로 중앙정부에서 300억 대만달러를 마련하였음. 현재 20억 대만달러가 남은 상황임. 정부 성향에 따라 다르지만 현 정부는 기금을 추가하지 않을 것으로 판단됨. 진먼현 예산은 150억으로 이 중 40-50억을 금문고량주에서 세수 확보하고 있음

□ 주요 질의 및 논의 내용

Q. 섬 특화발전 차원에서 공항 건설과 함께 면세섬에 대한 관심이 높음. 금문도의 면세 정책에 대해 설명 부탁드립니다.

A. 대만 소비세는 5%. 이도 6개 지역은 소비세 면세. 섬 전체가 2000년 이후, 면세정책이 적용되었음. 본 소비세 면세 효과는 지역 주민에게도 적용. 면세제도는 규모의 경제, 일정 이상의 관광수요가 확보가 필요함

Q. 진먼현은 '주류산업'이 유명하다. 주민 소득증대와 연관이 있는건지?

A. 진먼현 예산은 150억으로 이 중 40-50억을 금문고량주에서 세수확보하고 있음



자료: 진먼현청

Q. 진먼현 주민을 위한 사회보장시스템(출산보조금, 노령연금, 의료서비스, 항공료 할인 등)은 어떠한가?

A. 학생(초, 중, 고, 대) 교통 및 도서구입을 위한 바우처 2000달러/1학기를 제공. 또한 학생을 위한 섬 내 무료버스 제공. 진먼현에서는 전쟁세대 지원금을 지급하고 있음

55세부터 3천달러(12만 대만달러)를 지원. 현재 현에 현금이 부족하여 현물(진먼고량주)로 지급 중(고량주를 매도하여 현금 확보 가능)

의료 150달러 최초 진료비(개인부담비) 6개 이도지역 주민 면제. 응급 호송은 중앙정부가 비용을 부담(민간 항공사와 계약). 섬 주민의 본토 의료 진료비 지원 정책이 있음. 별도의 호송기를 운영(공중 경찰을 통한 지원도 가능)

Q. 진먼현 주민들의 소득수준에 대해서 설명 부탁드립니다.

A. 진먼현 주민 소득수준 높은 편. 저축액이 대만 전체에서 가장 높은 수준(대출수요가 없어 진먼현에는 은행이 설치되지 못함) 중국-대만 간 중간무역을 통해 주민 소득이 높으나 이 소득은 대만 국세청에서 추적이 불가능. 높은 소득을 이용하여 주택 구입(샤먼시 2만개를 구입함(70년 사용권)). 다만, 중국인은 진먼현 부동산 구입 불가(대만은 부동산 소유권 구입 가능하지만 중국인에게 허용되지 않음)

Q. 한국 섬들은 절대인구 감소와 유출로 인해 무인섬화 위기에 처해있음. 금문도의 인구 현황/추이와 혹시 인구증대 및 유출 예방을 위한 특별한 조치가 있다면 설명 부탁드립니다.

A. 이 부분은 진먼현 뿐만 아니라 대만 전체의 문제점임. 한국이 저출산 1위로 알고 있음. 대만은 2위 국가로 대만도 인구감소 문제를 계속적으로 고민하고 있는 상황임

Q. 금문도 접근을 위한 교통편과 이와 관련된 정책에 대해서 설명 부탁드립니다.

A. 1992년부터 주민들이 비행기로 이동하였음. 이도건설조례에 따라 중앙정부의 항공료 30% 할인 혜택(여객선 포함) 지원. 6개 이도 지역 주민에게 적용하며 위장전입 등을 문제 삼지 않음. 진먼대학교 학생 4천명 정도가 주소를 진먼현으로 이전 할 만큼 본 혜택은 실질적 기능을 함. 관광수요는 국외로 쏠리게 되는데 이를 국내로 돌리기는 상당히 어려움(공항-수요-노선 증가가 매우 어려운 상황). 또한, 자연 환경적으로 진먼현은 바람이 많은 지역이라 비행기 노선 증가가 실질적으로 어려운 상황

Q. 진먼현의 용수공급체계에 대해서 설명 부탁드립니다.

A. 원수를 중국으로부터 해저 관로를 통해서 1톤에 10달러(400대만달러)에 구입하여 사용함. 아직까지 중국으로부터 물 공급이 중단된 적은 없으며, 진먼현은 지하수를 개발할 수 있도록 대비하고 있음

Q. 이도건설조례 제10조에 따르면 6개 섬 지역(외곽면섬(offshore island), Penghu, Kinmen, Matsu, Green Island, Orchid Island, Ryuku)에는 사업자 면세(type1)와 구매자 면세(type2)가 있다. 동 규정에 따른 섬 전체 면세지역 지정 현황 및 효과는? 중국 하이난 면세섬 정책의 영향은?

A. 진먼현은 사업자에게 사업세와 관세를 면제하거나, 면세점 설치를 특허하여 관광객에게 소비

세, 관세 등을 면세함. 면세율은 5%이다. 이는 진먼현 주민들의 주요 소득원으로 기능을 하고 있음. 또한 진먼 고량주 역시 면세의 혜택이 부여되기 때문에 진먼현 세수확보의 가장 큰 부문을 차지하는 주류산업의 활성화에도 큰 도움이 되고 있음

중국의 하이난 면세점 정책(2011년부터 시작) 이전에는 진먼현 면세점이 아시아 최대 면세점으로서의 지위를 차지하고 있으나, 이제는 진먼현의 면세점의 활성화가 쉽지 않은 상황임. COVID-19 이전까지 진먼현 관광객은 지속적으로 늘고 있었으나, COVID-19 이후 중국과의 양안관계 악화 및 대만 국민의 국외여행 증가 등으로 인하여 현재는 진먼현 관광객이 이전 수준으로 회복되지 않고 있음. 중국 하이난 면세점은 세계 최대의 면세점이자 하이난 섬 전체가 면세점으로 운영되고 있어 면세점으로서 진먼현의 장점도 줄어들고 있는 상황

Q. 진먼현에서 카지노 사업에 대한 견해는?

A. 추가 세수확보를 위하여 카지노 건설을 추진하였으나, 불법자금 세탁을 우려하는 중국 측 반대로 무산됨. 진먼현 주민 역시 카지노 설치에 매우 부정적인 입장

Q. 진먼현 주민들에게 부여되는 면세 혜택은?

A. 진먼현에서 영업하는 사업자에게는 이도건설조례 제10조에 의하여 사업세 및 관세가 면제됨. 이를 통하여 진먼현은 면세점으로 기능하고 있으며, 이로 인한 직간접적 혜택을 섬 주민들이 누릴 수 있음

진먼현에서 가장 인기있는 물품 및 서비스는 휴대폰 부문임. 휴대전화 기기 자체를 판매하는 영업점은 물론 통신서비스를 제공하는 통신사업자에게도 5%의 면세혜택이 부여되기 때문에 진먼현 주민들은 물론 대만 본토 주민들조차도 진먼현에서 휴대폰을 개통하고 있는 상황임



▲ 섬내 면세점 (에버리치)

Q. 진먼현에서는 어떤 농업이 이루어지나?

A. 농사는 소규모이며 고량주 원료(수수 등), 땅콩, 고구마 등이 주요 생산물임

Q. 진먼현 주민들의 자녀교육에 대한 생각은?

A. 진먼현 주민들은 자식들이 섬에서 큰 세상으로 나가 많은 것을 배울 수 있도록 장려

Q. 진먼현 주민들의 주요 생활권은?

A. 진먼현은 대만에 속해있으나 생활권은 중국에 가까움. 중국인이 진먼현에서 일년에 30억 달러를 소비하며 이는 주민 소득의 큰 부분을 차지

5. 대만 국가발전위원회(National Development Council)

1) 회의개요

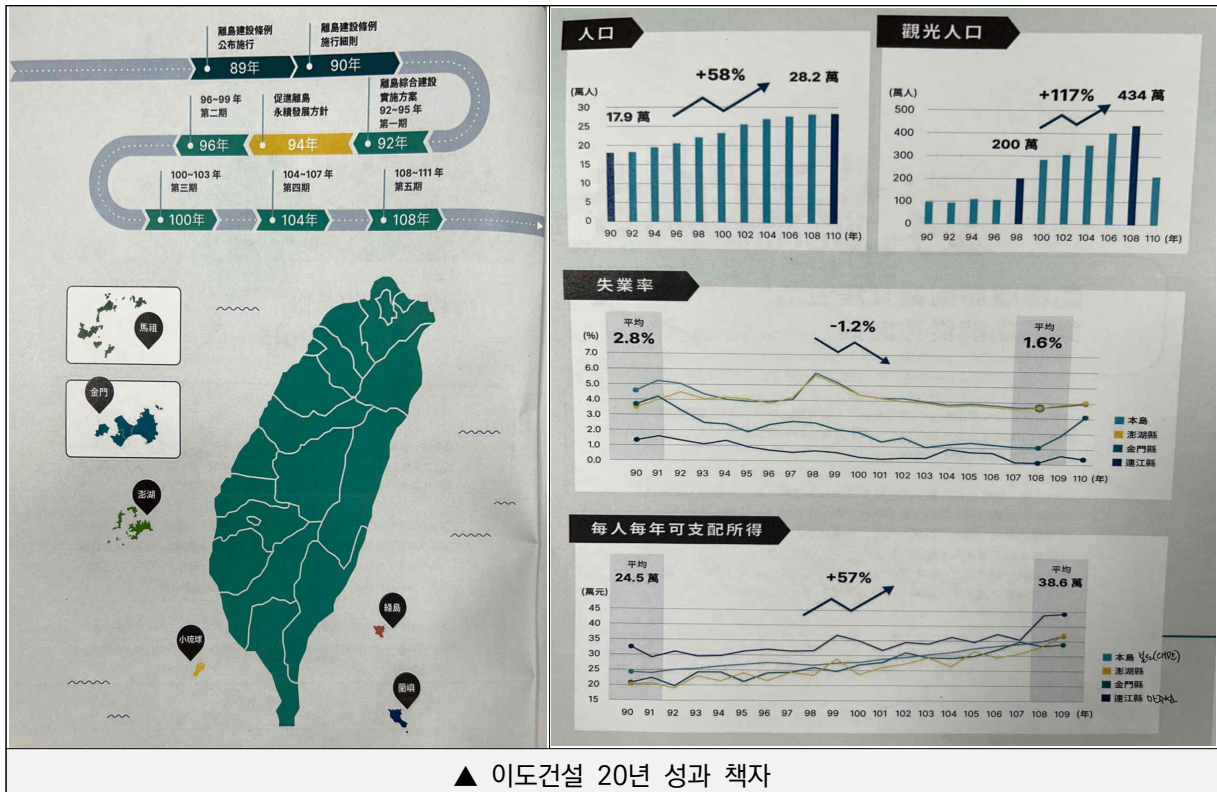
- 일 시: 2024년 10월 25일 (금) 15:00-18:00
- 장 소: 대만 국가발전위원회
- 참석자: (국토연구원) 차미숙 선임연구위원, 조은주 전문연구위원, (한국섬진흥원) 김남희 연구위원, 안기수 부연구위원, 김종서 부연구위원, (대만국가발전위원회) 呂登元(參事), 劉思蓉(簡任技正), 何佑華(技士), 李佩璇(技士), (통역) 유은영 대만국립대학교 교수



2) 주요내용

- 대만의 섬 정책 개요 설명(呂登元 參事)
 - (대만 면섬 일반현황) 대만의 이도 6개 지역(Penghu(평후), Kinmen(진먼), Matsu(마츠), Green Island(녹도), Orchid Island(난도), Ryuku(류큐))은 전체 5개의 현을 포함하고 있음. 그 중 3개의 이도(평후, 진먼, 마츠)는 독립된 현으로 존재함
 - 나머지 3개 이도(녹도, 난도, 류큐)는 독립된 현으로 구성되지 않고 타이둥과 빙둥이라는 현에 속해있음. 그 외에도 동사군도(東沙群島/남중국해)가 있음. 대만이 실효적 지배 중이며 가오슝시의 관할 함. 중국이 영유권을 주장하고 있는 상황으로 군대가 주둔 중에 있으며, 국가 공원으로 지정하여 지원하고 있음
 - 대만의 이도지원정책 성과 자료에 따르면, 섬의 인구는 28%, 관광객수 117%, 지역소득 수준 증대와 실업률 감소는 전반적으로 본토에 비해 발전도가 저조한 편은 아님

- (이도지원 근거법률) 대만의 이도를 지원하는 주된 근거법률은 2000년에 제정된 이도건설 조례임. 동법에 따른 300억 건설기금이 이도지원 재정조치의 기초가 되고 있음. 해당 기금은 이도 지역으로부터의 신청을 통하여 해당 기금을 사용하게 됨이 통상적이며, 중앙정부 계획으로 기금이 사용되기도 함. 또한 22개 지방정부에서 중앙정부에 기금을 신청하여 이도 지역을 지원하기도 함



□ 주요 질의 및 응답 내용

Q. 국가발전위원회의 기능 및 역할은?

A. 행정처리 절차는“현 정부 → 행정원 → 국가발전위원회 → 각 부처에 배정 → 국가발전위원회 → 행정원 → 현 정부”, 행정원이 제일 높고 국가발전위원회는 사업 계획단계에서 행정원 소속으로 행정원의 청구역할 수행 함

국가발전위원회는 행정원 아래에서 주로 심사와 통합(조정)을 담당함

Q. 대만의 이도지역 면세정책에 대해서 설명 부탁드립니다.

A. 이도지역 면세의 요구는 해당 지역의 선출직 공무원(의원)으로부터 비롯되었음. 현재 6개의 이

도지역 전체에서 면세 정책을 추진 중에 있음. 사업세 5% 감면, 소비자 면세 5%. 대만에서 면세점 운영으로 인한 중앙정부 세수부족 문제에 대한 고민은 차원을 달리하는 문제임

이도지역에서는 제조업이 사실상 불가능. 섬 주민들의 주요 소득을 관광으로 확보해야 함. 관광산업을 위해서는 외부에서 이도지역으로 유입되는 인원이 증가해야 함

면세제도는 관광객에게 비용적인 이득을 줄 수 있는 가장 매력적인 요소 중 하나로 작용함. 또한 면세점에서 생필품을 파는 것이 아니기 때문에 일반적인 시장경제 질서를 교란하지 않으며, 또한 구입할 수 있는 수량을 제한하기 때문에 세수 결손이 큰 문제가 되지 않음. 오히려 면세점 운영으로 인한 경제 활성화의 긍정적 효과가 더 크다고 판단하고 있음. 마츠, 진먼, 평후에는 별도의 면세점이 운영 중임. 나머지는 이도들은 면세점은 별도로 설치되지 않고 섬 지역 면세제도가 적용되고 있음

Q. 대만 섬 지역의 항공운항 현황은?

A. 샤오료를 제외하고는 6개 섬 모두 비행편(20인승 등)이 있음. 참고로 샤오료는 가까운 섬임. 최소 항공횟수 유지를 위해 보조금을 지원하며, 배도 보조금 있음

Q. 대만의 주요 섬 지원 정책의 방향은?

A. 이도건설조례 제 12조 교육, 제 13조 의료(배, 헬기 등), 제14조(수도, 전기)에 대한 조항이 있음. 수도, 전기의 경우 본섬 평균 요금을 산정해서 섬에 적용함. 수도와 전기요금이 손해가 되는 부분을 회사(국영기업)에 지원함. 섬 주택 보조의 경우, 민간건설에 대한 보조는 없으나 공공건설시 30%를 더 보조해줌(공공건설 보조 표준)

Q. 대만 교육 특례 사례는?

A. 원주민(2%) 입학 특례 있음. 제17조 2항에 교육부 지역인지 지원 의무 있음. 임용고시가 어려움. 이도에서의 임용시험은 다소 쉽지만 교육자(초,중,고)가 이도 신청시 6년간의 의무복무기간이 있음

Q. 대만 공공의료에 대해서 설명 부탁드립니다.

A. 타이페이 공공 병원은 작은 섬과 연계하여 지원 제도를 운영하고 있음. 섬 지역에 의료인 근무 인센티브가 있음. 의사의 경우 이도에 대한 특별한 지원은 국립의대에 자율적으로 맡기고 있음. 이도지역 병원에 대만 국립병원이 스스로 의사를 파견함. 이에 대한 별도의 지원이 있으며, 이는 국립 의대에 자율적인 노력에 맡기고 있음

Q. 진먼대학교 수준에 대해 설명 부탁드립니다.

A. 국립대는 현에서 높은 수준임. 지방의 국립대학교 수준으로 추정함. 고령주는 금문현이 관할하며, 학교는 대만이 관할 함. 금문대학도 가고싶은 대학중 하나임


Q. 대만의 섬에 대한 특화발전 전략에 대해 설명 부탁드립니다.

A. 각 현의 현장들이 지역내 섬의 발전 방향을 제시해야 함. 중앙정부는 가이드라인이 있어서 제안을 하기도 함. 가이드라인은 인터넷에 소개되어 있음

Q. 대만의 섬 지역 저출산 문제에 대해 설명 부탁드립니다.

A. 대만의 인구는 감소 중(합계출산율 0.8명)임. 대만의 인구감소 대책은 많으나 이도(섬)에 대해서는 없음

□ 부록 5 : 대만의 이도건설조례 원문

**全國法規資料庫**
Laws & Regulations Database of The Republic of China

法規名稱：離島建設條例
修正日期：民國 113 年 08 月 07 日

第 1 條
為推動離島開發建設，健全產業發展，維護自然生態環境，保存文化特色，改善生活品質，增進居民福利，特制定本條例；本條例未規定者，適用其他法律之規定。

第 2 條
本條例所稱之離島，係指與臺灣本島隔離屬我國管轄之島嶼。

第 3 條
本條例所稱重大建設投資計畫，係指經中央主管機關認定之重要產業投資或交由民間機構辦理公共建設之計畫。

第 4 條

- 1 本條例之主管機關：在中央為行政院；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。
- 2 為審議、監督、協調及指導離島建設，中央主管機關得設置離島建設指導委員會，由行政院院長召集之。
- 3 前項指導委員會之主要職掌為審議離島綜合建設實施方案及協調有關離島重大建設計畫推動等事項；其設置要點，由行政院定之。

第 5 條
縣（市）主管機關應依據縣（市）綜合發展計畫，擬訂四年一期之離島綜合建設實施方案，其內容如下：

- 一、方案目標及實施範圍。
- 二、實施策略。
- 三、基礎建設。
- 四、產業建設。
- 五、教育建設。
- 六、文化建設。
- 七、交通建設。
- 八、醫療建設。
- 九、觀光建設。
- 十、警政、消防建設。
- 十一、社會福利建設。
- 十二、災害防救及濫葬、濫墾、濫建之改善。
- 十三、分年實施計畫及執行分工。

자료: 대만 국가발전위원회

6. 출장자 업무협의

1) 회의개요

- 일 시: 2024년 10월 23일 (수) 17:00-18:00 및 10월 25일 (금) 10:00-12:00
- 장 소: 대만 타이베이 푸싱 호텔
- 참석자: (국토연구원) 차미숙 선임연구위원, 조은주 전문연구원, (한국섬진흥원) 김남희 연구위원, 안기수 부연구위원, 김종서 부연구위원



2) 주요내용

- 일본의 섬 정책 동향과 사례의 시사점
 - 중앙정부의 섬(유인국경이도 및 특정유인국경이도) 정책 동향
 - 일본은 섬을 국토(해양영토 : 배타적 경제수역과 대륙붕)의 일환으로 인식하고 정책 대응, 특히 2016년 아베정부 당시 국경섬으로서 유인국경이도 및 특정유인국경이도 관련 법령 제정 및 중앙정부 차원의 재정지원과 다양한 지원시책을 추진 중임
 - 유인국경이도(148개) 및 특정유인국경이도(71개)는 일본 정치계(의원입법) 주도로 2016년 법령 제정 및 교부금 설치, 지원시책을 제공함. 이들은 영해기점 기준이 되는 섬들이며, 인구감소로 무인화와 고령화가 급격히 전개되면서 해양영토 수호에 대한 위기의식을 갖고 정책 대응 노력
 - 일본은 5개의 섬 관련 법령을 가지고 있으며, 유인국경이도및특정유인국경이도특별법에 의한 지원시책은 중복적이라고 보지 않음. 특정유인국경이도지원교부금(500억엔)은 하드웨어형 사업 보다는, 소프트 시책(주민 교통요금 할인 등)에 주로 지원하고 있음

○ 유인국경이도 및 특정유인국경이도 현
장 사례 : 하치조 섬

- 하치조 섬은 도쿄도 소속의 유인국경이도 이자 특정유인국경이도로 지정
- 하치조 섬은 중앙정부의 교부금 지원 뿐만 아니라 도쿄도로부터 이주시 지원금, 교통요금 할인 지원 등을 받고 있음
- 하치조 섬은 지속적으로 인구가 감소하는 추세임. 1950년 12,887명으로 정점을 찍은 이후 2024년 현재는 6,857명으로 절반 정도로 감소함. 하치조 섬으로 접근하기 위해서는 항공과 선박이 주된 교통수단이며, 항공은 4회/일에서 3회로 감축 운항 중임



○ 시사점 및 착안사항

- 영해기점 기준이 되는 국경섬에서 인구가 감소하여 무인화할 위험에 처해있으며, 이러한 배경을 토대로 하여 2016년 국경섬 지원법(유인국경이도및특정유인국경이도지원특별법)이 제정됨
- 일본은 세계유수의 해역국가 구축을 국가적 목표로 하고, 배타적 경제수역과 대륙붕에 대한 권리를 유지하여 해양영토로 존속시키기 위해 중앙정부(내각부) 차원에서 교부금 및 지원시책을 제공하고 있음
- 일본의 국경섬(유인국경이도 141개, 특정유인국경이도 71개)들은 저출산과 고령화, 유출로 인해 인구감소와 무인화 위기를 현안 이슈로 겪고 있으며, 이도진흥법에 의한 지원과 중복적으로 지원하고 있음 (이도진흥법에 의한 기본적 지원, 특정유인국경이도법에 의한 지원 추가)
- 현지조사 대상인 하치조 섬은 특정유인국경이도로 지정되었으며, 도쿄도 소속의 섬으로 도로 등은 도쿄도에서 관리하는 등 다양한 지원을 받고 있음. 특히 하치조 섬은 지속적으로 인구가 감소하는 어려움을 겪고 있는데, 도쿄도에서 섬으로 이주시 지원금(100만엔)을 지원하고 있음
- 하치조 섬은 전체가 국립공원으로 지정되어 있으나, 3개 구역으로 구분하여 규제를 운영하고 있으며, 일반주민이 거주하는 지역에는 개발 제약이 많지 않아 관광시설을 포함한 다양한 인프라 구축이 가능함
- 하치조 섬은 해발고도 853M의 섬이 양쪽에 위치해 있으며, 주민이 거주하는 중간 사이에 항공(활주로)로가 조성되어 있으며, 인구가 감소하면서 4회/일 운항하던 항공노선이 3회로 감축 운항 중이며, 이것도 지역주민들이 항공노선 감축을 방지하기 위한 노력에 기인함

□ 대만의 섬 정책 동향과 사례의 시사점

○ 대만 중앙정부의 섬(국경섬) 정책 동향

- 대만은 20년의 섬 지원정책의 성과에 의하면, 6개의 유인섬에 인구, 관광객 및 소득수준이 향상되었으며, 중국 관광객의 유치를 통해 지역경제 활성화를 꾀하고 있음
- 중국과의 양안관계 여부가 현안 문제로 인식하고 있음

○ 대만 특화섬(면세섬) 사례와 시사점 : 진먼현(금문도)

- 중국에서 진먼을 아내로 대만도 진먼을 아내로 생각하고 있어 지정학적으로 복잡한 상황의 진먼현은 1992년 이전에는 군인에 의존하여 백령도와 유사했으나, 1992년 이후에는 관광에 의존하고 있음
- 진먼현은 관광객에게 대략 5% 정도의 혜택이 부여될 수 있는 면세 체계를 갖추고 있음. 이러한 혜택은 외부에서 진먼현을 방문한 관광객에게만 적용되는 것이 아니라, 진먼현에 살고 있는 주민들도 결과적으로 면세의 혜택을 누릴 수 있다는 점에서 우리나라 제주특별자치도 내국인 면세 체계(지정면세점의 설치 및 운영/ 출도면세점 체계로 운영되는 지정면세점의 경우 제주도 주민은 제주 관내를 벗어나는 조건으로 면세의 혜택을 누릴 수 있을 뿐이다)와 차이가 있음
- 진먼현 등 섬 지역의 특성상 특별한 제조업, 가공업을 주민 소득원으로 하기 어려운 상황에서 면세 체계 도입을 통한 관광산업의 활성화는 진먼현 주민들의 주요 소득원으로 기능하고 있음. 또한 진먼 고량주 역시 면세의 혜택이 부여되기 때문에 진먼현 세수확보의 가장 큰 부분을 차지하는 주류산업의 활성화에도 큰 도움이 되고 있음(150억 대만 예산 중 40-50억 금문고량주에서 세수확보)
- 중국 관광객이 진먼현에서 1년에 30억달러를 소비하고 있으며, 이는 진먼현 주민 수익에 굉장히 큰 부분을 차지함
- 진먼현은 주세(고량주)를 재원으로 하여 복지정책을 통한 이주 독려 홍보하고 있음. 초중고대 모두 혜택을 부여하고 있음. 학생이면 진먼현 내 버스가 무료임. 진먼-소진먼 간 선박도 무료였으며, 당시 선박은 진먼현 재산으로 운용했음(가족 중 하나라도 진먼현에 거주할 경우, 본토 주민들이 주민 등록하여 교육비, 병원비 등 다양한 지원혜택을 받고 있음)

○ 시사점 및 착안사항

- 진먼현(금문도)은 국내에서 면세섬으로 특화섬 사례로 알려져 있으나, 이는 대만의 섬 정책(관광활성화와 면세정책 병행) 일환으로서 대만 내 6개 섬 모두에서 면세가 적용되고 있음
- 진먼현은 물이 좋아 고량주(주류)가 전통적으로 유명하여 대만 내 저축액이 가장 높은 정도로 부자 섬이며, 주세를 토대로 하여 지역주민의 사회보장(교육비, 병원비 등) 지원 혜택이 높아, 본토 주민들의 전입(주민등록)이 높음

붙임 1. 출장자 항공권

차미숙 선임연구위원

■ 승객성명 Passenger Name CHA/MISOOK MS (KE11332640****)
 ■ 항공권번호 Ticket Number 1806098022400
 ■ 예약번호 Booking Reference 5TMMVU

1

서울 ICN Incheon international Terminal No: 2 21OCT24(월)10:10 (Local Time)	✈	도쿄 NRT Narita intl Terminal No: 1 21OCT24(월)12:40 (Local Time)	KE0703 예약번호: 5TMMVU Operated by KE KOREAN AIR
---	---	---	---

■ 대한항공은 인천공항 제2여객터미널 에서 운항합니다.

■ 예약등급 Class M(일반석) ■ 운임 Fare Basis MKE00RKN ■ 수하물 Baggage 1PC	■ 예약상태 Status OK (확약) ■ 항공권 유효기간 Validity -- 21OCT25 ■ 기종 Aircraft Type AIRBUS A330-300	■ 비행시간 Flight Time 2시간 30분 ■ SKYPASS 마일리지 SKYPASS Miles 758 ■ 좌석번호 Seat Number 44B
---	--	---

1

도쿄 HND Tokyo intl haneda Terminal No: 2 22OCT24(화)07:30 (Local Time)	✈	HACHIJO JIMA HAC Hachijojima Terminal No: - 22OCT24(화)08:25 (Local Time)	NH1891 예약번호: 5TMMVU Operated by NH ANA WINGS
---	---	---	--

■ 예약등급 Class Q(일반석) ■ 운임 Fare Basis QRNDJ ■ 수하물 Baggage 2PC	■ 예약상태 Status OK (확약) ■ 항공권 유효기간 Validity 22OCT24 ~ 22OCT24 ■ 기종 Aircraft Type BOEING 737-800	■ 비행시간 Flight Time 55분 ■ 좌석번호 Seat Number 10H
--	--	--

2

HACHIJO JIMA HAC Hachijojima Terminal No: - 22OCT24(화)17:25 (Local Time)	✈	도쿄 HND Tokyo intl haneda Terminal No: 2 22OCT24(화)18:25 (Local Time)	NH1896 예약번호: 5TMMVU Operated by NH ANA WINGS
---	---	---	--

■ 예약등급 Class V(일반석) ■ 운임 Fare Basis VRNDJ ■ 수하물 Baggage 2PC	■ 예약상태 Status OK (확약) ■ 항공권 유효기간 Validity 22OCT24 ~ 22OCT24 ■ 기종 Aircraft Type BOEING 737-800	■ 비행시간 Flight Time 1시간 ■ 좌석번호 Seat Number 15C
--	--	--

1

도쿄 HND Tokyo intl haneda Terminal No: 3 23OCT24(수)14:30 (Local Time)	✈	타이베이 TSA Songshan Terminal No: 1 23OCT24(수)16:55 (Local Time)	CI0221 예약번호: 5TMMVU Operated by CI CHINA AIRLINES LTD.
---	---	--	--

■ 예약등급 Class H(일반석) ■ 운임 Fare Basis HLOJN ■ 수하물 Baggage 1PC	■ 예약상태 Status OK (확약) ■ 항공권 유효기간 Validity 23OCT24 ~ 23OCT24 ■ 기종 Aircraft Type AIRBUS A330-300	■ 비행시간 Flight Time 3시간 25분
--	---	---

Date	Flight	From	To	Departure	Arrival	Booking reference
2024/10/24	B7-9205	Taipei (TSA)	Kinmen (KNH)	11:40	12:45	5PI7HI
		Name	Type of ticket	Fare	Ticket number	
		MISOOK CHA	Full Fare	2618	5252465540478	

Date	Flight	From	To	Departure	Arrival	Booking reference
2024/10/24	B7-8836	Kinmen (KNH)	Taipei (TSA)	20:15	21:15	5PI7HI
		Name	Type of ticket	Fare	Ticket number	
		MISOOK CHA	Full Fare	2493	5252465536944	

1

타이베이 TPE Taiwan taoyuan intl Terminal No: 1 26OCT24(토)13:20 (Local Time)	✈	서울 ICN Incheon international Terminal No: 2 26OCT24(토)16:50 (Local Time)	KE0186 예약번호: 5TMMVU Operated by KE KOREAN AIR
---	---	---	---

■ 예약등급 Class Y(일반석) ■ 운임 Fare Basis YLOWKE ■ 수하물 Baggage 1PC	■ 예약상태 Status OK (확약) ■ 항공권 유효기간 Validity -- 26OCT25 ■ 기종 Aircraft Type BOEING 777-300	■ 비행시간 Flight Time 2시간 30분 ■ SKYPASS 마일리지 SKYPASS Miles 914
---	---	--

■ 승객성명 Passenger Name CHO/EUNJOO MS (KE11252871****)
 ■ 항공권번호 Ticket Number 1806098022401
 ■ 예약번호 Booking Reference 6DUUKS

1

<p>서울 ICN Incheon international Terminal No: 2 21OCT24(월)10:10 (Local Time)</p>	✈	<p>도쿄 NRT Narita intl Terminal No: 1 21OCT24(월)12:40 (Local Time)</p>	<p>KE0703 예약번호: 6DUUKS Operated by KE KOREAN AIR</p>
---	---	---	--

■ 대한항공은 인천공항 제2여객터미널 에서 운항합니다.

■ 예약등급 Class M(일반석) ■ 예약상태 Status OK (확약) ■ 비행시간 Flight Time 2시간 30분	■ 운임 Fare Basis MKE00RKN ■ 항공권 유효기간 Validity -- 21OCT25 ■ SKYPASS 마일리지 SKYPASS Miles 758	■ 기종 Aircraft Type AIRBUS A330-300 ■ 좌석번호 Seat Number 31A
---	---	---

1

<p>도쿄 HND Tokyo intl haneda Terminal No: 2 22OCT24(화)07:30 (Local Time)</p>	✈	<p>HACHIJO JIMA HAC Hachijojima Terminal No: - 22OCT24(화)08:25 (Local Time)</p>	<p>NH1891 예약번호: 6DUUKS Operated by NH ANA WINGS</p>
---	---	--	---

■ 예약등급 Class Q(일반석) ■ 예약상태 Status OK (확약) ■ 비행시간 Flight Time 55분	■ 운임 Fare Basis QRNDJ ■ 항공권 유효기간 Validity 22OCT24 ~ 22OCT24 ■ 좌석번호 Seat Number 12C	■ 기종 Aircraft Type BOEING 737-800
---	---	--

2

<p>HACHIJO JIMA HAC Hachijojima Terminal No: - 22OCT24(화)17:25 (Local Time)</p>	✈	<p>도쿄 HND Tokyo intl haneda Terminal No: 2 22OCT24(화)18:25 (Local Time)</p>	<p>NH1896 예약번호: 6DUUKS Operated by NH ANA WINGS</p>
--	---	---	---

■ 예약등급 Class V(일반석) ■ 예약상태 Status OK (확약) ■ 비행시간 Flight Time 1시간	■ 운임 Fare Basis VRNDJ ■ 항공권 유효기간 Validity 22OCT24 ~ 22OCT24 ■ 좌석번호 Seat Number 15H	■ 기종 Aircraft Type BOEING 737-800
---	---	--

1

<p>도쿄 HND Tokyo intl haneda Terminal No: 3 23OCT24(수)14:30 (Local Time)</p>	✈	<p>타이베이 TSA Songsshan Terminal No: 1 23OCT24(수)16:55 (Local Time)</p>	<p>CI0221 예약번호: 6DUUKS Operated by CI CHINA AIRLINES LTD.</p>
---	---	---	---

■ 예약등급 Class H(일반석) ■ 예약상태 Status OK (확약) ■ 비행시간 Flight Time 3시간 25분	■ 운임 Fare Basis HLOJN ■ 항공권 유효기간 Validity 23OCT24 ~ 23OCT24	■ 기종 Aircraft Type AIRBUS A330-300
---	---	---

Date	Flight	From	To	Departure	Arrival	Booking reference
2024/10/24	B7-9205	Taipei (TSA)	Kinmen (KNH)	11:40	12:45	5P37V9
	Name	Type of ticket		Fare	Ticket number	
	EUNJOO CHO	Full Fare		2618	5252465540190	

Date	Flight	From	To	Departure	Arrival	Booking reference
2024/10/24	B7-8836	Kinmen (KNH)	Taipei (TSA)	20:15	21:15	5P37V9
	Name	Type of ticket		Fare	Ticket number	
	EUNJOO CHO	Full Fare		2493	5252465536812	

1

<p>타이베이 TPE Taiwan taoyuan intl Terminal No: 1 26OCT24(토)13:20 (Local Time)</p>	✈	<p>서울 ICN Incheon international Terminal No: 2 26OCT24(토)16:50 (Local Time)</p>	<p>KE0186 예약번호: 6DUUKS Operated by KE KOREAN AIR</p>
---	---	---	--

■ 예약등급 Class Y(일반석) ■ 예약상태 Status OK (확약) ■ 비행시간 Flight Time 2시간 30분	■ 운임 Fare Basis YLOWKE ■ 항공권 유효기간 Validity -- 26OCT25 ■ SKYPASS 마일리지 SKYPASS Miles 914	■ 기종 Aircraft Type BOEING 777-300 ■ 좌석번호 Seat Number 30B
---	---	--

붙임 2. 사전 송부 질의서

1) 일본 이도지원센터 및 하치조 섬 町사무소



5 Gukcheagyeonguwon-ro, Sejong-si,
30149, Republic of Korea
Tel: 82-44-960-0640
Fax: 82-44-211-4763

안녕하십니까,

국토연구원 국토·지역계획연구본부 차미숙 선임연구위원입니다.

국토연구원은 대한민국의 국토·지역 및 도시정책 전반을 연구하는 국무총리실 산하 국가정책연구기관입니다.

현재 국토연구원은 한국섬진흥원과 함께 ‘국토외곽 면섬 종합발전계획 수립 연구(행정안전부 정책연구)’를 수행 중입니다. 이 연구는 국토외곽에 위치한 섬 주민의 정주환경 개선과 생활안정 지원 등을 위한 종합대책 제시를 목적으로 합니다.

이 연구를 진행하면서 인터넷 홈페이지 등을 통해 이도진흥법, 유인국경이도 지원 특별조치법 등 귀 국가의 섬 진흥 및 지원 제도에 대한 내용은 검토했습니다만, 좀더 상세한 내용에 대해서는 직접 방문하여 설명을 듣고자 연락을 드리게 되었습니다.

특히 유인국경이도 및 특정유인국경이도 지원 특별조치법 관련한 질문은 다음과 같습니다.

(지정기준 및 절차)

1. 유인국경이도 및 특정유인국경이도의 지정기준 및 절차(지자체와 협의 등)
2. 유인국경이도와 특정유인국경이도의 구분 이유 및 기준
3. 유인국경이도법상 AREA(エリア) 권역 설정이 유엔해양법협약 제121조(섬제도)상 ‘인간의 거주 가능성’ 및 ‘독자적 경제활동’ 등을 충족할 수 있는 집합적 소도서 지형군(유인섬, 무인섬, 암석 등 모두 포괄)의 의미를 함축하고 있는지

(지원방침 및 계획)

1. (중앙정부) 유인국경이도 및 특정유인국경이도 지원 방침 및 계획 수립 여부
2. (섬 지자체) 지자체별 유인국경이도/특정유인국경이도 지원사업 계획 수립 여부
3. 섬별 특화발전 전략 수립 사례 설명/추천

(추진체계 및 역할)

1. 중앙정부(내각부)-광역지자체-기초지자체별 역할과 협의체 구성 여부 및 주요 내용(내각부 역할, 지자체와 역할분담 등)
2. 내각부 외 중앙정부내 여타부처(국토교통성 등)와 협의체 구성·추진 여부 및 협의내용(회의 개최 주기, 참여하는 부처 명단, 협의과정, 내각부의 역할 등)

(국경섬 지원시책/사업)

1. 섬 지원 정책 방향과 지원시책 전반
2. 이도진흥법과 유인국경이도진흥법 상 지원시책의 차별성
3. 유인국경이도 및 특정유인국경이도 지원 시책/세부사업
4. 유인국경이도 및 특정유인국경이도 지원사업 도출방법(수요조사, 사업도출 및 선정 절차)
4. 유인국경이도 및 특정유인국경이도 지원시책(사업) 중 주민 체감도(효과)가 높은 사업
5. 유인국경이도 및 특정유인국경이도 지원시책(사업) 평가 기준 및 방법, 활용
6. 국경섬으로 가자! 국경섬 현장 등의 추진배경과 주요 내용 설명

(국경섬 지원예산)

1. 섬 지원사업 예산규모 변화 추이
2. 유인국경이도 및 특정유인국경이도 지원사업 추진을 위한 예산 확보여부(교부금 등)
3. 유인국경이도 및 특정유인국경이도 등 섬별 차등 예산지원 등 예산배분 방식(섬별 차등 배분, 사업내용 우선순위별 차등 배분 등)

(기타)

1. 이도지원센터 역할과 정부(중앙 및 지자체)와의 관계
2. 국토외곽 먼섬 주민의 삶의질 제고와 지역활력 증진을 위한 제언 요청
3. 국경섬 지원시책/사업 추진 시, 지자체 이외에 중간지원조직 운용 여부 등

긍정적으로 검토하신 후 회신 부탁드립니다.

2) 대만 진먼현(금문도)

□ 주요 질의 사항

- 진먼현(금문도)의 지역 현황에 대한 간략한 설명 부탁드립니다

면세점 계획 수립과 관련하여, 진먼현(금문도)는 세가지 측면에서 관심이 있음. 첫째는 면세점으로 운영하는 점, 둘째는 섬 주민 사회보장시스템, 셋째는 교통 및 이동 인프라 운영 등 이들 측면에서 진먼현(금문도)의 현황 소개와 성과(효과)에 대한 설명을 부탁드립니다

- 첫째, 섬 특화발전 차원에서 공항 건설과 함께 면세점에 대한 관심이 높음. 금문도의 면세점 운영 현황과 성과, 문제점 등이 있다면 상세하게 설명 부탁드립니다

금문도가 면세제도를 추진하게 된 배경과 1989년 면세를 위한 섬지역 수입물품에 대한 관세면제 시행조치(1989.10)가 시행 이후 변화한 내용이 있다면, 면세점 전략을 통해 ‘관광섬’으로 발전시키는데 기여했다고 평가하는지? 지역에 부정적인 점은 없었는지? 관광객에 대한 조치와 지역주민에 대해 면세 등 지원시책에 차이가 있는가?

중국 관광객의 금문도 방문 허용된지 약 20년이 되는 것으로 알고 있는데, 중국 관광객의 방문 추이와 지역경제 발전에 기여하고 있는 것으로 평가하고 있는지?

- 둘째, 섬 지역주민의 낮은 소득과 고령화에 따른 의료문제가 한국의 섬에서는 현안 과제임.

우선 금문도는 ‘주류산업’이 알려져있는데, 구체적으로 주민 소득증대와 연관이 있는건지? 주민의 소득창출 및 기업에 대한 별도의 지원조치가 있는지?

둘째, 금문도의 섬 주민 사회보장시스템은 참고할 부분이 있다고 자료를 통해 알고있음. 금문도의 섬주민 사회보장시스템 (출산보조금, 노령연금, 의료서비스, 항공료할인 등)에 대한 설명을 부탁드립니다

- 셋째, 한국 섬들은 절대인구 감소와 유출로 인해 무인섬화 위기에 처해있음. 금문도의 인구 현황/추이와 혹시 인구증대 및 유출 예방을 위한 특별한 조치가 있다면 설명 부탁드립니다

- 넷째, 섬은 이격성으로 인해 접근성이 문제임. 금문도는 공항이나 선박을 통해 접근을 할수 있는데, 공항은 언제부터 운영 하는지? 대만내 섬은 모두 공항을 통해 접근 가능한가?

금문도는 여러개의 섬으로 구성된걸로 알고 있음. 이들과의 주요 교통(접근) 수단은?

한국은 해상 교통비(선박, 항공)가 육상 교통비에 비해 현저하게 높은 편으로, 요금 인하 및 공영제에 대한 요구가 높음. 교통비 문제는 어떻게 대응하고, 별도의 지원을 하고 있는지?

- 마지막으로, 섬 지역의 활력 제고와 주민의 안정적인 정주여건 조성과 관련하여, 계획을 수립하고 있는 저희에게 조언이나, 한국정부에 제언이 있다면 요청드립니다.

3) 대만 국가발전위원회

□ 주요 질의 사항

- 저희가 계획을 수립하면서 국외사례로 대만을 방문한 이유는, 대만-중국간 섬을 둘러싼 갈등 사례와 면세섬으로서 진먼섬(금문도) 사례가 널리 알려져 있어서 좀더 구체적인 내용과 현장을 둘러보기 위함임
 - 우선 대만의 외곽 섬 지원법령 및 정책 동향, 주요 지원사업 및 예산 규모 등에 대한 설명을 부탁드립니다
 - 현재는 어느정도 해소된걸로 알지만, 대만은 최전방에 위치한 섬을 둘러싸고 군사적 충돌도 있었다고 알고 있음. 주변국과 인접한 섬에 대한 중앙정부 차원의 정책방향과 주요 지원시책은? 중앙정부와 지자체 간의 역할분담 체계는?
 - 대만의 섬 현황 및 특화발전 전략에 대한 설명 부탁 드립니다
- 한국은 섬 지역의 인구유출 및 감소, 섬 주민의 의료 문제 등이 심각한 실정인데, 대만의 섬 지역이 지닌 현안 이슈는 무엇인지? 중앙정부가 어떻게 대응하고 있는지?
- 저희가 내일 방문하게 될 진먼현(진먼섬)은 몇가지 측면에서 흥미로움. 첫째는 면세섬으로 운영하는 점, 둘째는 섬주민 사회보장시스템, 셋째는 교통 및 이동 인프라 운영 등임

대만이 보유한 섬의 관리 및 발전방향 모색을 위해 면세섬으로 진면도 사례와 같이, 모든 섬에서 면세조치를 이행하고 있는지? 섬 특화발전 차원에서 면세조치 이외에 추가적으로 시행하고 있는 시책이 있다면 설명 부탁드립니다

특히 섬들에 면세조치를 허용할 경우에 국가 세수저조 문제가 초래될텐데, 문제가 없는지? 대책이 있는가?

- 마지막으로, 섬 지역의 활력 제고와 주민의 안정적인 정주여건 조성과 관련하여, 계획을 수립하고 있는 저희에게 조언이나, 한국정부에 제언이 있다면 요청드립니다.