

□ 論 文 □

서울의 通勤通行 : 地理的 特性和 變化

The Geography of Journey-to-work in the Seoul Metropolitan Area

許 宇 亘

(서울大學校 地理學科 教授)

目 次

I. 序言

1. 研究目的과 背景
2. 研究地域, 期間 및 資料

II. 首都圈의 通勤 樣相

1. 首都圈의 通勤패턴과 變化
2. 仁川, 京畿道의 서울 通勤
3. 서울의 仁川, 京畿道 通勤

III. 서울 市內의 通勤 樣相

1. 道心, 中間, 外廓 地帶의 差異
2. 要因分析에 의한 通勤地域 區分
3. 交通條件 및 人口分布 變化와 通勤 增減

IV. 結語

參考文獻

ABSTRACT

This study examines the 1980 Census and the 1987 Travel Survey data sets, in order to identify commuting trends in the Seoul Metropolitan Area. The commuting field of Seoul includes the cities and counties contiguous to Seoul, as well as Inchon, Suwon and Ansan City and Paju County. The study finds little support for the expansion of the commuting field toward distant counties of Kyonggi Province ; instead an intensification of commuting within the field is more salient.

The most prominent trend, within the city limit of Seoul, is that journey-to-work toward the city center has decreased whereas peripheral journeys increased considerably. The work trips have increased most in the southwestern sector of the city ; a moderate increase in the northeastern and southwestern sectors ; and decreases in the center and the northwestern sector of the city. Factorial analyses of the work trip data also reveal the emergence of sub-regions of journey-to-work in the peripheries of the city. Such a spatial pattern of commuting changes resemble that of population changes, and correspond in part to the layout of the subway system.

I. 序言

1. 研究目的과 背景

본고는 서울의 통근통행의 지리적 특성과 그 변화(1980~1987)를 살피고, 이러한 통근양상이 서울의 도시구조 및 교통환경과는 어떻게 관련되는지를 규명하고자 한다. 이 통근연구를 통하여, 구체적으로, ① 서울의 경제활동기회 즉 통근목적지의 분포로 보아 多核化과정은 어떻게 전개되고 있는가, ② 수도권 전체를 보았을때, 서울통근의 位相과 地理的 特性은 어떠한가, ③ 그리고 西歌都市에서 보는 바와 같은 도심에서 외곽 및 교외로의 역통근과 외곽지대간의 통근패턴은 얼마나 늘어나고 있는가하는 중요한 물음들에 대하여 해답을 찾으려 목적한다.

도시의 규모가 커지고 공간구조가 복잡해지면 시민들의 통근통행패턴도 변하게 마련이다. 특히 종래 단핵구조 도시에서 보아왔던 전통적인 都心指向通勤에 대신하여 外廓地帶로의 通勤(peripheral journey-to-work)이 늘어나는 것을 예상할 수 있다. 서구의 선행연구에서는 이 外廓通勤이 두가지 스케일에서 조명되어 왔다. 첫째, 대도시 권역 전체 수준에서는, 20세기 후반에 들어서면서 도시간의 상호 통근교류가 활발하여 중심도시/위성도시라는 圖式은 더 이상 적용되기 어려워지고 都市群 전체가 하나의 거대한 通勤圈域으로 통합된다는 주장이 제기된 바 있다.(Plane, 1981). 둘째, 도시내부 수준에서는, 일찌기 1960년대 초부터 이미 외곽지대간의 통근(lateral commuting)이 다각적으로 검토되기 시작하였고(Taaffe 등, 1963), 도심에서 외곽 및 위성도시로의 逆通勤(reverse commuting)도 통근 당사자가 도심부에 거주하는 저소득층이라는 문제와 결부되어 이른바 '職住의 空間的 不一致(spacial mismatch)' 假說을 둘러싸고 오래전부터 논

쟁이 끊이지 않고 있다(Gordon 등, 1989 : Holzer, 1991의 문헌연구 참조).

經濟活動과 住居는 도시 활동의 가장 핵심적인 요소이므로, 이 두가지 요소를 연계시키는 通勤은 도시 열개와 시민의 삶을 이해하는데 매우 중요한 단서가 된다. 그러나 통근현상은 경제활동지와 주거지의 위치가 일일이 조사되어야 하는 특성때문에 자료가 매우 부족하고, 설령 통근자료가 마련되어도 그 처리의 부담이 커서 다른 분야에 비하면 연구량이 현저하게 적다. 국내의 경우 先行 研究事例는 대체로 통근통행의 시간적 특성(韓國 科學技術院, 1983), 중심도시의 통근권(申鉉旭, 1989 : 許宇巨, 1987 : 洪祥起, 1987) 및 역통근 범위(陣英煥, 金鍾元, 1986), 통근거리(許宇巨, 1991) 및 性差(沈基汀, 1993) 등 소수에 불과하며, 職住不一致假說 분야도 최근에야 관심을 끌기 시작하여(하성규, 김재익, 1992 : 洪斗承, 閔未順, 1991), 通勤通行의 空間的 側面에 관한 지식의 축적이 절실히 필요하다.

2. 研究地域, 期間 및 資料

研究地域으로는 서울 市域 以內를 주 고찰대상으로 삼되, 분석항목에 따라서는 首都圈 전체를 연구대상지역으로 포함시킨다. 分析對象期間은 1980~1987년이다. 분석에 쓰인 자료는 1980년 인구 및 주택 센서스 자료와, 1987년 상주인구조사에 곁해 시행된 首都圈 通勤實態調查 자료(交通開發研究院, 1989)이다. 서울과 인천, 경기 지방에 관한 대규모 통근자료로서는 이 두 질의 자료에 비견할만한 것이 없는 실정이며, 이에 따라 본 연구도 분석기간이 1980년과 1987년으로 제한될 수밖에 없었다.

1980년 센서스 자료(이하 '1980년 자료'라 부름)와 1987년 상주인구조사 자료(이하 '1987년 자료'라 부름)는 서로 맞지 않는 점이 여러가지 있어 조정이 불가피하였기에, 약간의 설명을 붙인

다. 첫째, 1980년 자료는 洞 수준까지 조사된데 반하여 1987년 자료는 交通地區(traffic zone) 단위로 집계되어 있기 때문에, 본 연구에서는 양년도 자료를 交通地區 수준으로 통일하였다.

둘째, 1980~1987년간에는 행정구역이 많이 변동되었으므로 자료도 역시 이에 맞추어 조정하였다. 우선 서울의 경우, 동대문구(동대문-중랑), 도봉구(도봉-노원), 강서구(강서-양천), 강남구(강남-서초), 강동구(강동-송파)가 分區되었는바, 본고에서는 통근양상을 가급적 세밀하게 보려는 취지에서 分區 이후의 區를 기준으로 삼았다. 경기도의 경우, 1980년 자료에서는 센서스 조사 이후 승격한 시의 통근을 따로 분리해내는 것이 어려워, 市部는 1980년을 기준하여 인천, 수원, 성남, 의정부, 안양, 부천, 안산시로 국한하였다.

셋째, 두 자료는 조사대상에서 차이가 있다. 1980년 자료는 경제활동인구 전체를 대상으로 삼았기 때문에, 非通勤者(집과 일터가 같은 장소인 경우)와 通勤者(집과 일터가 지리적으로 분리되어 있는 경우)등 통근상황에 의한 상세한 분류가 가능하다. 그러나, 1987년 자료는 통근자만을 대상으로 조사되어 非通勤者에 대한 정보가 없으며, 또한 '통근 여부'는 응답자 자신이 스스로 판단하도록 맡겨두어 집과 일터가 떨어져 있는 경우(가령, 통근거리가 걷는 거리 정도로 가까울 때)라도 해당 경제활동자가 자신은 통근자가 아니라고 판단했을 때에는 조사에서 누락될 수가 있다. 실제로 필자가 파악한 바에 의하면, 1980년 자료에 비해 1987년 자료에서는 집과 일터가 동일 교통지구에 있거나 통근거리 1km 미만 구간에서 통근자 수가 뚜렷이 적었다. 이러한 문제를 해결하기 위하여, 필요한 경우에는 동일 교통지구 또는 통근거리 1km 미만 범위내의 통근을 분석에서 제외시켜 1980년 자료와 1987년 자료를 맞추었다. 또한 兩年度자료의 조사방법상 차이를 감안하여, 통근자 實數보다는 比率 즉 通勤率에 의거하여

통근 패턴과 동향을 파악하는 방법을 사용하였다.

II. 首都圈의 通勤 樣相

1. 首都圈의 通勤 패턴과 變化

서울의 통근패턴은 서울 시내의 상황을 파악하기에 앞서서 수도권 전체에서 거시적으로 眺望할 필요가 있다. 이를 위하여 이 章에서는 수도권 전체를 대상으로 지역간 통근양상, 인천과 경기도에서 서울로의 통근, 서울에서 인천, 경기도로의 역통근 패턴과 1980~1987년 간의 변화를 차례로 검토한다.

〈표 1〉은 수도권의 여러 지역간 통근패턴을 보여준다. 이 표의 수치는 통근율(%)로서, 해당 지역에 거주하는 통근자를 100%로 삼았을 때 각 통근목적지역별 통근자 율을 뜻한다.¹⁾ 〈표 1〉에서 주목할 현상의 하나는, 시·군계를 넘어서 다른 시나 군으로 향하는 통근(域外通勤: extended commuting)의 비중이 1980년에 비해 1987년에 뚜렷이 증가했다는 점이다. 1987년에 이르러 지역내 통근율은 줄어드는 대신 域外通勤率이 한결 같이 늘어나고 있으며, 이러한 변화는 서울시나 원격군보다는 서울에 인접한 시와 군에서 더 뚜렷하다. 1980년대에는 수도권 전철과 도로망이 개선되었고 승용차의 보급이 본격적으로 시작되었던 것 등이 이처럼 역외통근이 늘어나는데 기여했을 것이다.

둘째, 서울과 인천 및 市部에서 群部로의 통근율이 뚜렷이 늘어, 수도권 전체 통근목적지로서 群部の 비중이 커져가고 있다는 점이 드러난다. 또한 특기할만한 것은 군부에서는 인접군과 원격군 사이에도 통근자 교환이 뚜렷이 늘었고, 인접군과 시 사이에서도 비슷한 현상이 생겨났다. 이처럼 군부의 통근 교환이 늘어난 것은 농업부문이 퇴조하고 경제구조가 바뀌면서 자연히 다른 군에까지 가서 일자리를 구하는 것이 흔하게 되

는 세태를 반영하는 것으로 보인다.

1) 수도권의 지역구분 방법은 다음과 같다. 먼저 행정구역에 의거하여 서울, 인천, 경기도의 세 지역으로 나누고 경기도는 다시 市部, 서울 인접군(양주, 남양주, 시흥, 고양, 김포, 광주군)과 원격군(여주, 평택, 화성, 파주, 연천, 포천, 가평, 양평, 이천, 용인, 안성, 강화군)으로 구분하였다. 서울 인접군이란 서울 市界와 접하고 있는 군을 원격군이란 여타 군을 말한다. 市部는 수원과 안산을 제외하면 모두 서울 市界와 접하고 있다는 점에서 '서울 인접군'과 공통된다. 서울 시내도 도심으로부터의 거리에 따라 도심(종로, 중구), 중간지대(용산, 성동, 동대문, 성북, 서대문, 마포, 영등포구), 외곽지대(중랑, 도봉, 노원, 은평, 양천, 강서, 구로, 동작, 관악, 서초, 강남, 강동, 송파구)로 3분하였다. 영등포구는 외곽지대에 가깝지만, 여의도와 영등포역 일대가 일찍부터 副心의 구실을 하여 왔다는 점을 고려하여 중간지대로 간주하였다.

〈표 1〉 서울, 인천 및 경기도 시, 군의 통근율 : 1980~1987

거주지에서		일터로	서울				인천	경기도			합계 %
			소개	도심	중간 지대	외곽 지대		市	서울 인접군	원격군	
서울	도심	1980	96.3	66.6	18.4	11.3	0.9	1.5	0.9	0.4	100
		1987	96.3	53.6	22.7	20.0	0.5	1.1	1.3	0.8	100
	중간 지대	1980	95.4	27.0	54.7	13.7	1.1	2.0	1.0	0.6	100
		1987	94.9	23.8	45.1	26.0	0.7	1.6	1.8	1.1	100
	외곽 지대	1980	93.7	24.4	21.4	47.9	1.2	2.7	1.6	0.7	100
		1987	92.0	18.8	27.4	45.8	0.9	2.6	3.1	1.6	100
인천	1980	11.6	4.0	4.2	3.4	84.2	2.8	0.9	0.6	100	
	1987	13.5	3.4	5.2	4.9	81.3	3.4	1.6	0.3	100	
경기도	市	1980	24.4	7.2	8.3	8.9	1.9	67.5	3.3	2.8	100
		1987	29.6	7.1	9.6	12.9	2.8	56.1	7.2	4.4	100
	인접 군	1980	34.2	8.1	12.9	13.2	1.8	4.5	58.7	0.8	100
		1987	42.5	8.9	14.0	19.6	1.8	6.0	46.0	3.7	100
	원격 군	1980	2.4	1.1	1.0	0.3	0.2	3.7	0.9	92.8	100
		1987	2.8	0.8	1.0	1.0	0.1	2.6	4.3	90.3	100

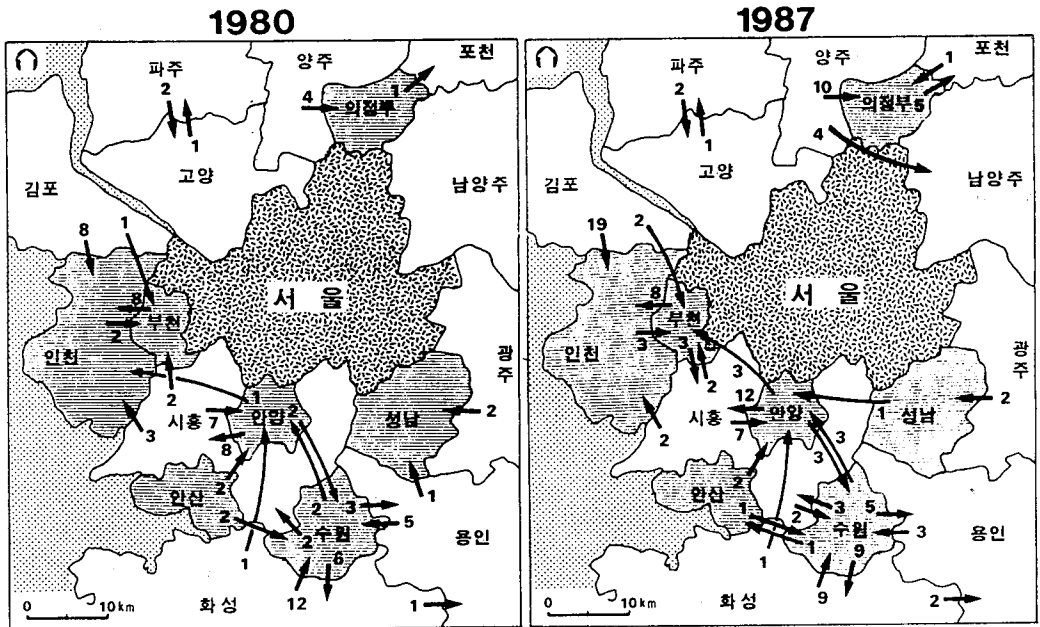
경기도 시·군의 통근이 이처럼 전반적으로 증가하는 추세를 보이기는 하지만 그 통근율이 아직은 그리 높은 수준은 아니므로, 이런 증가추세를 가지고 미국의 先例(Plane, 1981)처럼 시·군

간에 통합이 시작된 징조로 받아 들이기는 이르다고 본다. 통근자의 교환이 가장 많은 서울주변 시·군간의 역외통근양상을 자세히 나타내면 〈그림 1〉과 같다. 이 역외통근율은 전반적으로 5%

미만에 불과하며, 그나마 도시가 밀집되어 있는 서울 서남부 지역을 제외하면 통근자의 교류는 더욱 적다. 따라서, 가령 통근율 5%를 通勤圈 地標로 삼는다면, 대다수 시·군의 통근권은 자체 행정구역 범위를 멀리 벗어나지 못하며, 인천의

결국 일부 경우를 제외하면 시·군의 통근권은 1980년과 1987년 사이에 크게 달라진 것은 없음을 뜻한다. 단지 서울-인천-수원을 잇는 삼각지대에서 시·군 상호 교류가 비교적 복잡하고 그 규모도 차츰 늘어가는 징후를 보이고 있는 점

〈그림 1〉 서울 주변의 시·군간 域外通勤 : 1980~1987



(화살표 옆의 수치는 해당 통근목적지로의 통근율이며, 표현의 편의상 통근율 1% 미만의 경우는 제외되었다.)

통근권이 김포군과 부천시, 안양의 경우 시흥군에, 수원의 통근권이 화성군에, 의정부의 경우 양주군에까지 미치는 정도이고 부천과 성남시는 통근자를 5% 이상 받아들이는 군이 하나도 없다.

1980~1987년의 변화에서도 대부분의 시·군에서는 통근자의 교류수준이 크게 늘어난 것은 보이지 않는다. 다만 김포군의 인천 통근율과 양주군의 의정부 통근율이 2배 이상 증가하였으며, 안양에서 시흥군, 수원에서 화성군으로의 통근율이 다소 늘어난 것이 주요 변화의 전부이다. 이는

은 앞으로도 계속 주목해야 할 사안이라고 생각된다.

2. 仁川, 京畿道の 서울 通勤

〈표 1〉을 다시 살펴보자. 인천직할시 및 경기도에서 서울로 통근하는 비율은 서울에 인접한 시·군이 20~40%대로 매우 높고, 원경군에서는 2% 수준으로 아주 낮아서, 통근율의 距離凋落性

이 뚜렷하다. 인천의 서울 통근율이 10%대로 다른 도시들에 비하여 낮은 것은 서울과 거리가 다소 떨어진 점도 있거니와, 도시 자체의 경제활동 기회 규모가 이미 상당히 커져있기 때문에 서울 통근자의 수 자체는 비교적 많더라도 비율로는 낮게 나타날 수 밖에 없는 것으로 여겨진다. 인천·경기지방의 서울 통근율은 원경군을 제외하고는 1980년에 비해 1987년에 전반적으로 증가하고 있다. 서울 통근율은 인천-시-인접군 순으로 가면서 그 증가폭이 더욱 커지고 있는데, 이것은 인천보다는 市部가 그리고 市보다는 군이 인구나 경제규모가 작기 때문에 서울에 그만큼 더 의존하게 되는 것으로 풀이된다.

인천·경기도의 서울 통근율을 시·군별로 더 상세히 보면 <표 2>와 같다. 이표에서도 역시 거리 조락성이 뚜렷이 드러나, 市 중에서 서울과 떨어

져 있는 인천, 수원, 안산시는 서울과 접해있는 도시들에 비해 통근율이 크게 떨어진다. 양주군의 서울 통근율이 10% 미만으로 여타 인접군들에 비해 크게 낮은 것도 의정부시가 遮斷役割(intervening opportunity)을 하고 있기 때문일 것이다. 한편, 서울과 접한 시·군에서는 통근율이 매우 높고, 특히 부천시, (광명시와 과천시)가 있는) 시흥군 및 고양군은 1987년에 이르면 통근율이 이미 50~60%에 달하여 경제활동이라는 점에서 보면 사실상 서울의 한부분으로 통합되었으며, 남양주군과 광주군도 사정이 비슷하다. 원경군 중에서 파주군이 예외적으로 서울 통근율이 높은데 이는 군사기능이라는 지역적 특수성과 관련이 있을 것이다.

<표 2>의 정보에 근거하여 서울의 통근권을 정해본다면, 가령 5% 통근율을 적용했을 경우, 통

<표 2> 시·군별 서울통근율 : 1980~1987

시, 군		서울 통근율 (%)		시, 군		서울 통근율 (%)	
		1980	1987			1980	1987
시	인 천	11.5	13.5	원	여 주	0.0	0.1
	수 원	8.0	8.7		평 택	2.6	1.6
	성 남	33.4	23.3		화 성	3.3	1.3
	의정부	23.6	27.2		파 주	17.1	14.9
	안 양	24.6	31.4		연 천	5.0	0.9
	부 천	33.2	49.6		포 천	2.5	0.5
	안 산	1.5	9.3		가 평	2.6	2.6
서 울	양 주	9.7	8.2	군	양 평	6.1	1.9
	남양주	37.0	40.4		이 천	0.4	0.3
	시 흥	44.0	60.1		용 인	2.4	1.5
	인 접	49.6	53.7		안 성	1.6	0.6
	광 주	26.3	35.3		강 화	1.5	1.7
	김 포	15.9	18.5		용 진	0.0	0.0

2) 이러한 서울 통근권은 파주군을 제외하면 광역교통권 연구(朴秉皓, 1990)에서 설정한 서울의 '1次 交通圈'과 일치한다.

근권은 서울에 인접한 군과 시부, 그리고 인천, 안산, 수원시 및 파주군을 포함하는 범위가 된다.²⁾ 이 통근권의 범위는, 선행연구(洪祥起, 1987)에서 밝혀진 1980년의 통근권 범위를 참고할 때, 1980~1987년 기간에 더 크게 확장된 징후는 적고, 대신 기존 통근권 내에서 서울로의 통근율이 늘어나는 경향이 더 뚜렷하다고 본다. 이는 결국 통근거리에는 어떤 물리적 한계가 있는 법이어서, 비록 도시의 규모가 크다 하더라도 통근권이 이에 따라 한없이 커질 수는 없다는 이치(許宇巨, 1986)를 반영하는 것으로 보인다.

인천과 경기도에서 서울로 들어오는 통근자들의 통행목적지는 어디인가? <표 1>에서 보면, 서울을 도심, 중간, 외곽지대로 3분하였을 때, 1980년에는 이 3개 목적지가 대체로 비슷한 비율을 보였으나, 1987년에 이르면 도심보다는 중간지대, 그리고 중간지대보다는 외곽지대로의 통근율이 뚜렷이 높아지는 경향을 띤다. 이것은 결국 서울시내에서의 취업기회 분포에 매우 큰 변화가 일어 도심에서 외곽지대로 그 무게가 옮겨가고 있음을 시사하는 것이므로, 다음 章 서울시내 통근부분에서 상세히 고찰하기로 한다.

3. 서울의 仁川, 京畿道 通勤

서울시민의 인천, 경기도 逆通勤은 1980년에 총통근자의 5.6%이었던 것이 1987년에는 6.8%로 늘어났다. 5내지 6%의 통근율 그리고 1.2%의 증가란 매우 작아 보이지만 서울의 통근자수가 이백만명을 넘는 수준인 것을 고려하면, 한자리 수의 率이라도 實數로 환산한다면 결코 무시 못할 규모임을 뜻한다. <표 1>에서는 또한 서울시내 어느 지대인가에 따라 이 역통근 역시 차이를 보여서, 도심→중간→외곽지대로 갈수록, 즉 시외에 가까운 지대일수록 역통근율도 높아지고 1980~1987년간 증가폭도 아울러 커지고 있다.

<표 3> 서울의 인천, 경기도 통근자 구성비 : 1980~1987

통근 목적지	1980	1987
인천직할시	21.0%	11.3%
市 部 計	43.6	35.7
안 양	11.2	6.8
부 천	10.6	8.7
성 남	9.2	7.3
수 원	7.1	4.7
의정부	4.9	3.9
안 산	0.6	4.3
서울隣接群 計	23.8	30.5
양 주	3.3	3.2
남양주	4.7	5.3
시 흥	7.4	12.4
고 양	3.5	3.8
광 주	2.6	3.2
김 포	2.3	2.6
遠隔群 計	11.6	22.5
화 성	2.2	3.0
용 인	1.7	3.0
평택	1.4	1.7
파 주	2.2	2.1
計	100%	100%
(총 통근자의)	(5.6%)	(6.8%)

역통근의 목적지가 어디인가를 자세히 알기 위해서, 전체 역통근자수에 대한 각 통근목적지별 통근자비율을 구한 것이 <표 3>에 제시되어 있다. 인천직할시와 市部를 합한 도시부는 1980년도에 전체 역통근자의 약 2/3를 차지하고 있었으나, 1987년에 이르면 1/2 미만으로 줄어든다. 특히 인천의 감소폭이 가장 커서 그 비중이 절반가량 줄었으며, 여타 도시들도 한결같이 통근율이 낮아졌으며 안산에서만 시 승격 이후 서울로부터 통근하는 사람이 많이 늘어났다.

도시가 이렇게 역통근 목적지로서의 비중이 줄어든 반면, 군부는 1980년 35% 수준에서 1987년에는 53%로 눈부신 증가를 보였다. 서울 인접군 중에서는 시흥군으로의 통근증가가 가장 두드러지는데, 이는 시흥군의 일부가 각각 과천시와 광명시로 승격 발달한 것과 큰 관련이 있다. 원격군은 도합 3배에 가깝게 증가하여 역통근의 범위가 경기도 전역으로 점차 광역화되어가고 있는 추세를 드러냈다. 이 중 화성군과 용인군으로의 역통근이 가장 많지만, 여타군의 통근율도 수도권 전철 및 고속도로의 접근성에 구애받지 않고 고르게 증가하고 있다.

Ⅲ. 서울 市內의 通勤 樣相

1. 都心, 中間, 外廓 地帶의 差異

앞 章에서 살폈던 바와 같이 서울에서의 총통근의 90% 이상이 서울 시내에서 이루어진다(표 1). 그러나 시내에서도 그 위치에 따라 시내통근율이 다소 차이가 있어 도심은 96%를 넘고 도심에서 멀어지면서 그 비율이 조금씩 낮아져 외곽지대에선 92% 수준에 이른다. 또한 1980~1987년의 변화에서도 도심은 통근율에 변동이 없지만 중간, 외곽지대로 가면서 시내통근율이 더 많이 줄어드는 경향을 띤다.

우리는 또한 앞 章에서 수도권 전체로 보았을 때, 통근목적지로 서울의 도심 보다는 중간지대와 외곽지대의 중요성이 늘어나는 경향을 살폈었다. 서울시내의 통근에서도 이런 경향은 다시 확인된

다. 도심/중간/외곽지대의 통근율을 비교하면(표 1), 도심의 통근율은 1980년에 비해 1987년에는 한결같이 줄어드는 것을 볼 수 있다. 이에 반해 중간 및 외곽지대는 통근율이 늘고 있으며, 외곽지대가 더 큰 폭으로 증가하고 있다. 자세히 부연하면, 도심→외곽지대 및 중간지대→외곽지대의 통근은 약 2배 증가하였으나, 중간지대→도심 및 외곽지대→도심의 통근은 뚜렷이 감소하였고 중간지대로 지향하는 통근은 약간 증가하였다. 이러한 외곽지대로의 통근증가 추세는 서울의 취업기회 분포에 중요한 변화가 일고 있음을 뜻한다. 물론 도심 그리고 중간지대의 副心들은 아직도 서울 시내에서 최대 통근목적지의 지위를 그대로 유지하고는 있다. 그러나, 서울의 통근패턴이 종래 都心과 副心 指向에서 벗어나 점차 복잡한 양상을 띠어가고 있어 서구의 도시들처럼 外廓 通勤이 본격화되어가는 분명한 징후가 이 연구에서 드러났다고 본다.

이처럼 통근패턴이 분산됨에 따라 시민들의 통근거리도 더 늘어나는 추세를 보인다. 1980년과 1987년의 서울시 전체 및 지대별 中位 通勤距離 (median distance) 변화는 다음과 같다.³⁾

서울시 : 6.1km → 7.1km

도심 : 7.3km → 7.6km

중간지대 : 5.4km → 6.5km

외곽지대 : 5.1km → 7.2km

서울시 전체로는 1980~1987년에 약 1km 늘어났으나, 地帶별로는 차이가 크다.

특히, 외곽지대의 통근거리가 크게 늘어난 점이 주목된다. 1980년도에는 도심의 중위통근거리가

3) 여기서 통근거리의 대표값으로 算術平均 대신 中位數를 적용한 것은 통근거리의 분포가 正規分布와는 너무 동떨어지게 偏布하여 산술평균을 대표값으로 삼을수가 없었기 때문이다. 통근거리는 목적지 교통지구의 중심과 출발지(거주지) 교통지구의 중심을 잇는 직선거리로 정하였다. 서론부에서 밝혔던 바와 같이 1980년과 1987년 자료가 동일교통지구내의 통근부분에서는 부합되지 않기 때문에, 통근거리 1km 미만 구간은 분석 대상에서 제외하였다. 즉 일터가 집에서 매우 가까와 걸어서 다닐수 있는 경우는 제외된 셈이며, 따라서 본고에서 언급되는 통근거리란 차를 타고 다니는 경우의 통근거리로 해석하면 무난할 듯하다.

7.3km로서 가장 길었고 여타 통근목적지의 통근거리와 격차가 매우 분명하였었는데, 1987년도에 이르러서는 도심의 통근거리는 큰 변동이 없는 반면 중간·외곽지대의 통근거리가 증가하여 지대간 거리격차도 줄어들었다. 이러한 변화는 결국 통근방향이 종전처럼 한 곳으로 모아지기 보다는 도시 전체에 걸쳐 중형으로 복잡하게 전개되어간다는 뚜렷한 증거로 볼 수 있다.

2. 要因分析에 의한 通勤地域 區分

서울시내의 여러 거주지구와 통근목적지간의 유출입관계를 일일이 살핀다는 것은 매우 어려운 일이다. 이에 본 연구에서는 통근유출입 유형이 닮은 교통지구들을 알아보고, 1980년과 1987년의 134×134 교통지구 통근행렬을 요인분석하였다. 교통지구간의 통근유형에 초점을 두었으므로 동일교통지구내의 통행은 행렬에서 제외하였으며, 이론상 통근지역은 고립된 폐쇄지역일수는 없으므로(Davies & Musson, 1978 : 洪顯哲, 1990) 요인간의 상관관을 전제하는 oblique rota-

〈표 4〉 요인분석 : eigenvalue 및 설명변량비

요 인	1980		1987	
	eigen-value	설명 변량(%)	eigen-value	설명 변량(%)
1	86.87	65.3	56.86	42.8
2	12.64	9.5	12.47	9.4
3	5.83	4.4	6.27	4.7
4	4.63	3.5	5.34	4.0
5	2.86	2.1	4.85	3.6
6	2.33	1.8	3.64	2.7
7	2.00	1.5	2.81	2.1
8	1.78	1.3	2.69	2.1
9	1.32	1.0	2.29	1.7
10	1.14	0.9	2.04	1.5

註) eigenvalue는 rotation 前의 경우임.

tion을 적용하였다.

요인별 eigenvalue와 설명변량비는 〈표 4〉와 같다. 1980년과 1987년 분석에서 모두 제 1요인의 eigenvalue가 압도적으로 높다. 그러나, 1987년에는 이 요인의 설명변량비가 1980년의 경우에 비해 크게 줄고 여러 요인에 나누어지는 경향을 띠는 것으로 보아, 1987년의 통근패턴이 7년전에 비해 더 분산되고 복잡해지는 양상으로 바뀌어가고 있음을 다시 확인할 수 있다.

共通要因의 수는 관행처럼 eigenvalue 1.0 기준을 따르기 보다는, 요인의 해석가능성 그리고 eigenvalue의 격차 등을 중시하여 1980년에는 4개 요인, 1987년에는 6개 요인으로 판단하였다. 양년도 모두 eigenvalue 3.0을 분기점으로 그 이하에서는 eigenvalue의 격차가 보잘것 없고 요인의 의미도 매우 난해하였다. 추출된 공통요인별로 부하량(0.7 기준)이 높은 교통지구를 구분하면 〈그림 2〉와 같으며, 요인점수가 매우 높은 교통지구 즉 주요통근목적지들은 〈표 5〉에 실었다. 주요통근목적지와 선정에서는 비록 요인점수가 높다하더라도, 해당교통지구의 유입통근자수가 유출통근자수보다 많지 못하면 이 교통지구는 주요 結節이라고 간주하기 어렵기 때문에, 주요통근목적지 후보대상에서 제외시켜 엄선을 기하였다. 1980년과 1987년의 요인분석결과를 비교하면 제 1요인에서 그 차이가 가장 두드러진다. 1980년에, 제 1요인은 도심의 종로-명동-을지로 등지를 주 통근목적지로 삼는 '都心指向' 통근지역으로서, 그 범위도 서울 동부 및 서남부의 변두리를 제외한 서울 전역에 걸쳤었다. 이는 1980년 당시 도심지향의 전통적이고 단순한 통근유형이 그만큼 압도적이었음을 나타내는 것이다. 그러나, 1987년에 이르러서는 제 1요인이 차지하던 지역은 제 1,3, 6요인으로 세분되고 복잡한 양상을 띠게 된다. 이처럼 都心指向性 통근지역이 여러 지역으로 분화되는 현상은 ① 앞서 고찰되었던 바와 같이 인천, 경기도에서의 域外通勤 目的地로 서울

〈표 5〉 요인별 주요 통근목적지

연도	요인	주요 통근목적지 (교통지구 번호)
1980	1	종로(1), 소공동(4), 명동(7), 을지로(8)
	2	종로(1), 명동(7), 을지로(8)/신설동(25)
	3	명동(7)/대방동(99), 신도림동(104), 여의도(134)
	4	을지로(8)/화양동(48), 구의동(49)
1987	1	종로(1), 명동(7), 을지로(8)/성수동(46), 화양동(48)
	2	가리봉(92), 문래(102), 신도림(104), 여의도(134)/역삼(67), 논현동(62)
	3	종로(1), 명동(7), 을지로(8), 소공동(4)/여의도(134)
	4	명동(7), 을지로(8), 소공동(4)/신사동(60), 서초동(66)/여의도(134)
	5	종로(1), 소공동(4), 을지로(8)/창동(22), 청량리(28)
	6	명동(7), 을지로(8), 종로(1)/신당동(42), 필동(54), 후암동(78)

註) 통근목적지의 명칭은 대표 洞으로 표기하였음.

의 외곽지대의 중요성이 커지고 있고, ② 서울 시내에서도 외곽통근이 늘어난 것이 복합적으로 표출된 것으로, 서울의 공간구조가 도심집중에서 벗어나 多核化되어가고 있는 것이 그 배경이라고 판단된다. 최근 서울의 서비스 및 업무기능에 관한 연구(金秀琮, 1992)에서도 20여개소의 중심지들이 성장하여 다핵화 추세가 뚜렷하며, 특히 '강남'과 '영등포'는 기존의 도심과 함께 서울의 3大核으로 성장하였음이 밝혀져, 본고에서 究明된 현상과 부합되는 바가 많다. 또한, 1977~1986년간의 서울시 134개 교통지구별 업무 및 상업용, 공업용, 교육문화, 공공 건물면적의 증감을 살핀 연구(洪顯哲, 1990)에서도, 도심보다는 외곽지대에서, 한강 이북보다는 이남에서, 그리고 서울의 서부보다는 동부에서 건물면적의 증가가 더 뚜렷했었고 이런 추세는 1980년대 전반기에 들어서면서 더욱 강화되고 있는 것을 보여주어, 서울의 多核化 傾向을 우회적으로 입증하고 있다. 1980년의 경우 제 3요인은 영등포구를 중심한

서울 서남부일대로서, 다른 요인들과는 통근목적지에서도 구분이 분명하여 독립성이 강한 통근지역을 이루고 있다. 이러한 영등포 중심의 통근지역은 1987년에도 그대로 유지될 뿐 아니라 제 2요인으로 그 서열도 올라가고 지역범위도 더욱 확장되어 여의도 등지를 포함하게 된다. 이 지역은 서울에서 공업이 가장 집적된 곳으로서 서울의 여타 지역과는 구별되는 局地勞動市場(local labor market)이 존재함으로 인해 별개의 독립적인 요인으로 표출된 것이 아닌가 여겨진다.⁴⁾

나머지 요인들의 지역범위는 다음과 같다.

1980년 : 제 2요인 : 동-동북부(동대문, 성북, 성동, 중랑, 도봉, 노원구)

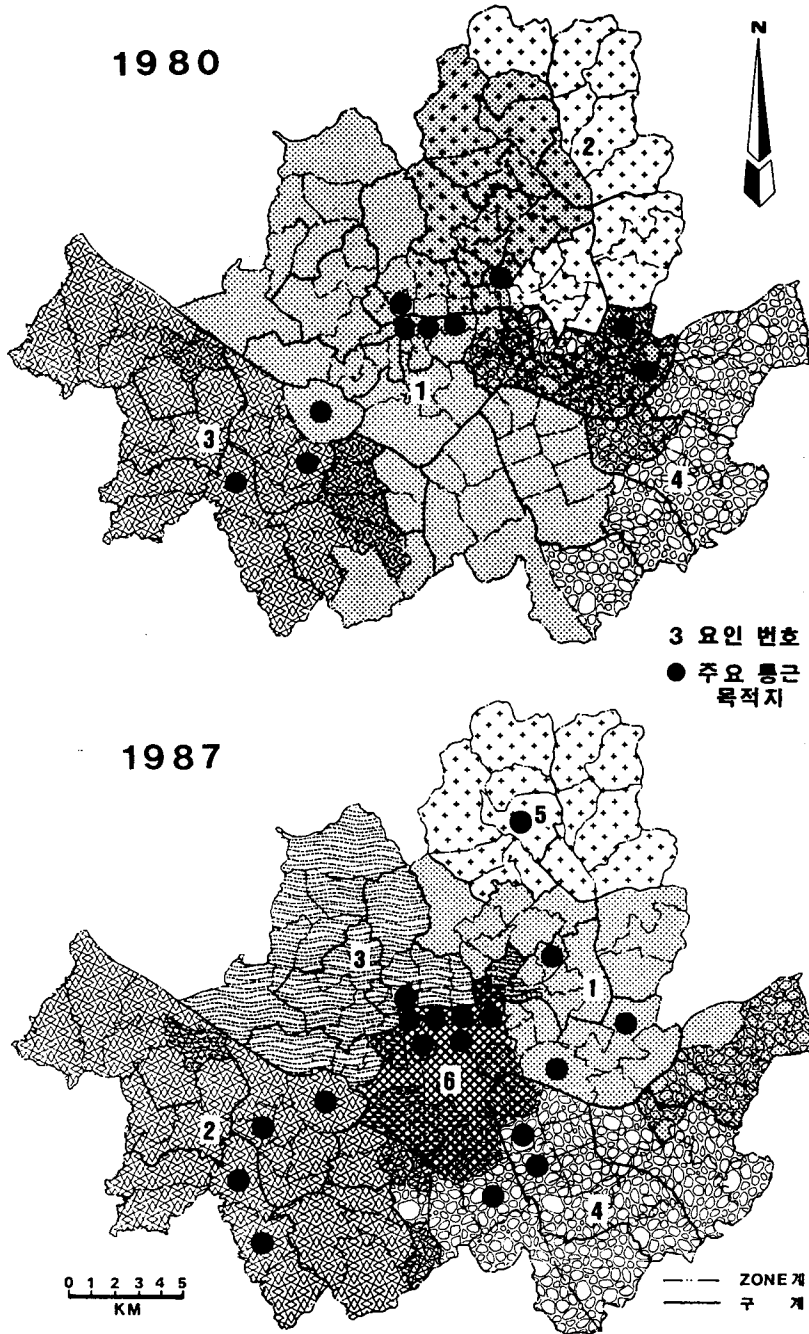
제 4요인 : 동남부(성동, 강동, 송파구)

1987년 : 제 3요인 : 서북부(서대문, 마포, 은평구)

제 4요인 : 동남부(강동, 송파, 강남, 서초구)

4) 이 요인지역의 中位通勤距離는 1980년 3.7km, 1987년 5.1km로서 다른 어느 지역보다도 통근거리가 짧았다. 이는 통근통행의 대부분이 지역내에서 이루어지고 있으며 별개의 노동시장을 이루고 있다는 또 하나의 증거이다. 局地勞動市場(local labor market)의 논의에 관하여는 peck(1989), Simpson(1987)등을 참조하라.

〈그림 2〉 요인분석(oblique factor analysis)에 의한 통근지역 구분



제 5요인 : 동북부(도봉, 노원구)

제 6요인 : 중앙부(중, 용산구)

이 요인들은 도심과 부심을 아울러 통근목적지로 삼는 지역들로서, 독립성이 떨어지고 특히 제 1요인과의 상관이 크다. 이 중 제 4요인은 1987년에 들어와 그 지역범위를 소위 '강남'지역 전체로 확장하였고, 제 5요인도 서울 북부에 멀리 떨어져 형성되어, 차츰 그 독립성이 커져가는 징조로 해석될 수도 있어 주의를 끈다.

이상 파악된 통근지역들의 상호 연관성/독립성을 살피기 위하여, 1차 요인분석에서 얻어진 요인간 상관계수행렬에 대하여 高次要因分析(higher-order factor analysis)을 하였다. <표 6>은 고차요인분석결과를 요약한 것으로, 1980년이나 1987년 모두 하나의 高次共通要因만 두드러지는 것으로 보아 서울시 전역이 하나의 고차지역을 이루는 것으로 판단된다. 단 1980년에는 제 3요인(영등포 중심의 서남부), 1987년에는 제 2요인(영등포 중심의 서남부)과 제 5요인(도봉-노원구)의 부하량과 communality가 여타요인에 비해 현저하게 낮은것은 이 지역들이 독립성이 큰 교통지역임을 다시 잘 드러내주고 있다.

<표 6> 高次要因分析 : 1980~1987

연도	高次要因		1次要因		
	eigen-value	설명변량(%)	부하량	h ²	
1980	I	2.45	61.4	1 .90	.81
	II	.83	20.9	2 .77	.59
	III	.42	10.4	3 .46	.21
	IV	.29	7.4	4 .66	.44
1987	I	3.21	53.5	1 .67	.44
	II	.84	14.1	2 .51	.26
	III	.65	10.8	3 .80	.64
	IV	.51	8.4	4 .64	.42
	V	.42	7.0	5 .57	.33
	VI	.38	6.3	6 .78	.61

3. 交通與件 및 人口分布 變化와 通勤 增減

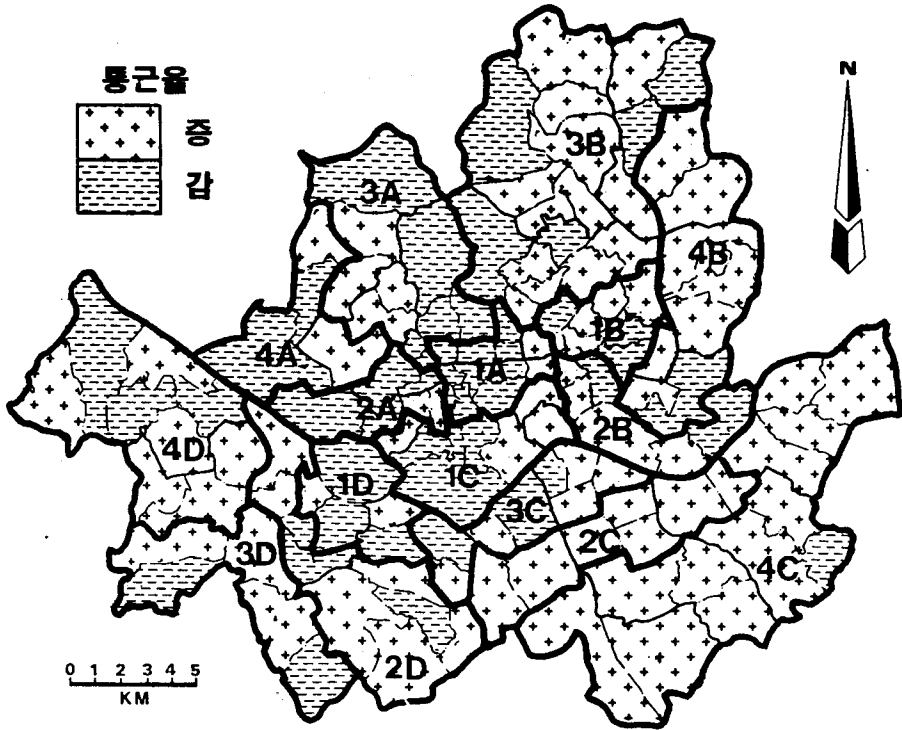
1) 地下鐵 路線地區別 通勤比重 增減

지금까지의 분석에서 통근의 분산, 외곽지대의 통근증가, 통근거리 증가 등 전반적 경향이 밝혀졌으므로, 이節에서는 교통지구의 流入通勤의 比重이 어떻게 증가 또는 감소되었는가를 지하철 노선과 관련시켜 고찰한다. 또한 1980년대에는 서울 도처에서 주택단지가 조성되는 등 인구분포도 전반적으로 달라졌기에 인구분포와 통근의 관련여부도 아울러 검토한다. 여기서 流入通勤의 比重이란 交通地區 內部的 통근을 제외한 서울시 전체 통근통행을 100%로 보았을때, 각 교통지구로 유입되는 통근율을 말한다(단, 比重은 백분율로 표현되는 것으로, 비중이 감소되더라도 이것이 반드시 實數의 감소를 뜻하지는 않음을 유념할 필요가 있다).

1980년 당시 서울에는 지하철 1호선(서울역-청량리)과 수도권 전철(서울역-인천, 수원 : 용산-청량리)이 운행되고 있었다. 이에 1980년 이후 추가된 지하철·전철 노선의 영향과 구분하기 위하여 서울 전역을 지역 1(1980년의 지하철 1호선과 전철 운행 구역으로 대체로 2호선 內側), 지역 2(지하철 2호선 운행구역, 지역 1과 중복되는 부분은 제외), 지역 3(지하철 3, 4호선 및 외곽의 전철 구역), 지역 4(지하철과 전철노선이 지나지 않은 변두리 교통지구)로 나누었다. 이 4개 지역은 다시 한강 이북의 서북, 동북, 한강 이남의 동남, 서남지대의 4개 섹터로 분할하여, 모두 16개 '區域'으로 구분하였다(<그림 3>의 구역번호 참조).

<그림 3>은 각 교통지구의 流入通勤比重이 1980~1987년 동안 증가 또는 감소했는지를 보

〈그림 3〉 교통지구별 유입통근비중 증감 : 1980~1987
 (圖上의 번호는 본문 및 〈표 7〉참조)



여주고 있다. 한강을 기준하면 江北에서, 동서로 보면 西半部에서 통근비중이 줄어든 것이 뚜렷하여, 도심을 포함한 서북섹터의 감소와 동남섹터의 증가추세가 극명하게 對比된다. 이러한 통근목적지의 비증증감 패턴은 앞서 언급되었던바와 같이 서울의 사무·서비스 활동이 도심을 벗어나 분산되고(金秀玲, 1992), 한강 이남에서 건물면적의 증가세가 더 현저한 현상(洪顯哲, 1990)과 부합되는 점이 많다.

16개 '區域'의 통근 비중 증감을 상세히 보면 〈표 7〉과 같다. 지역 1 즉 1호선-기존 국철 구간은 1980년에 포함 57.7%이던것이 1987년에는 41.2%로 그 비중이 크게 줄었다. 반면 지역

2(2호선 구간), 지역 3(3,4호선 및 외곽지대 전철구간), 지역 4(주변지역)는 모두 4-7%의 증가세를 보여 1987년에 이르면 각기 서울 통근자의 1/5내외가 유입하는 규모로 커졌다. 특히 2호선의 東南區域(2C)은 가장 높은 증가(4.7%)를 보였다. 그러나 이들 지역에서도 서북섹터에서만은 사정이 다르다. 즉, 2호선 서북구역(2A : 신촌-마포)과 3, 4호선 서북구역(3A : 서대문, 은평구)에서는 통근율이 감소하였고, 변두리 구역(4A : 은평구)에서는 0.2%증가에 그치고 있어, 서대문-마포-은평구 일대가 경제활동지로서의 중요성이 (상대적으로)점차 약화되어가고 있음을 뚜렷이 보여준다.

〈표 7〉 16개 구역별 유입통근비중 증감 : 1980~1987

통근 목적지	1980	1987	증 감	통근 목적지	1980	1987	증 감
1호선-도 심(1A)	37.7%	24.4%	-13.3%	3, 4-서 북(3A)	3.7%	3.2%	-0.5%
지역-동대문(1B)	5.7	5.3	-0.4	호선-동 북(3B)	5.0	8.9	+3.9
-용 산(1C)	6.2	4.7	-1.5	지역-동 남(3C)	4.6	4.7	+0.1
-영등포(1D)	8.1	6.8	-1.3	-서 남(3D)	4.8	5.4	+0.6
2호선-서 북(2A)	4.7	4.0	-0.7	주변-서 북(4A)	1.6	1.8%	+0.2
지역-동 북(2B)	3.8	5.4	+1.6	호선-동 북(4B)	4.2	6.0	+1.8
-동 남(2C)	1.2	5.9	+4.7	지역-동 남(4C)	2.6	4.5	+1.9
-서 남(2D)	3.7	5.3	+1.6	-서 남(4D)	2.6	3.8	+1.2

註) 지구 번호는 〈그림 3〉참조.

이상의 지역별 통근비중 증감에서 드러난것을 종합하면 전반적으로는 지하철 2, 3, 4호선의 증설이 해당노선이 지나는 곳의 통근율을 높이는데 상당한 기여를 한 것으로 판단된다. 그러나, 지하철노선이 지나는 곳 중에서도 유입통근비중이 오히려 감소한 곳도 있다는 점, 그리고 지하철노선이 지나지 않는 변두리 지역들의 통근비중이 지하철노선지역에 못지않게 증가한 점 등 서울의 통근에 있어 지하철의 영향이 선명하게 부각되지 못하는 경우도 발견되었다. 이는 서울의 경제활동이 도심에서 외곽으로, 그리고 한강 이북에서 이남으로 분산되고 있는 구조적 변화 즉 ‘多核化’趨勢가 워낙 탁월하기 때문에, 驛勢圈을 중심으로 국지적으로 행사되는 지하철의 영향이 그 그늘에 가려 교란되는데서 연유하는 것으로 보여진다.

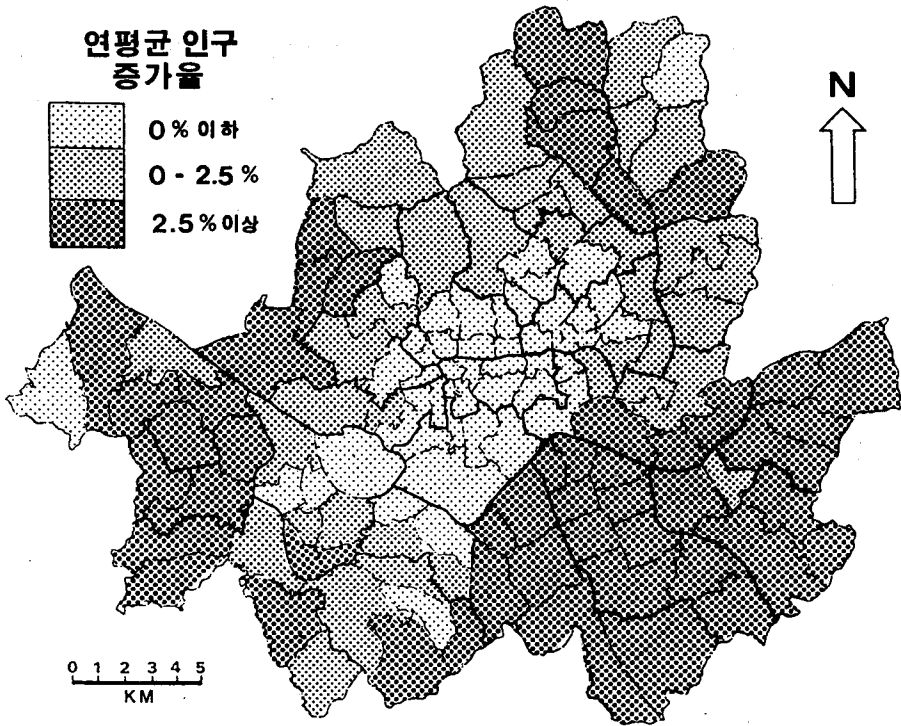
2) 人口分布 變化와 通勤比重 增減

서울의 인구는 1980~1987 기간동안 약 1.2배 (연평균 약 2.5% : 幾何平均) 증가하였다. 〈그림 4〉는 이 기간동안 교통지구별 인구증감 상황을 나타낸 것이다. 인구가 감소한 지역은 도심과 동대문구, 용산구, 영등포구 등 중간지대의 상당부분이다. 서울의 나머지 교통지구는 대부분 인구증가를 경험하는데 그 증가폭으로 보면 한강이북과 이남이 뚜렷이 대조된다. 서울 전체 연평균증가율

2.5%를 기준할때 강북은 대부분 2.5% 미만의 증가율을 보이며 다만 외곽지대의 은평구, 도봉구 일부에서만 인구증가율이 더 높다. 반면, 한강이남에서는 영등포, 동작, 관악구를 제외하면 전지역이 연평균 2.5% 이상 증가하였다.

이러한 인구증감패턴은 공교롭게도 前節에서 검토했었던 교통지구별 통근비중 증감과 비슷한 점이 많다. 즉 인구가 감소한 중앙-중간지대는 통근비중이 감소했던 지역과 그 범위가 비슷하고, 한강이북에서 인구가 微增에 그친것과 통근을 증가가 미약한것도 부합되며, 인구증가율이 높은 한강이남 및 변두리지구에서 통근을 역시 크게 증가하였다. 이렇게 인구증가가 해당 교통지구에 곧바로 雇傭乘數效果를 일으키는 현상은 일터와 주거지가 혼재되어 있는 우리나라 특유의 도시구조를 우회적으로 반영하는 것이라 생각된다. 서울은 土地利用의 分化가 선명하지 못하여, 업무용 건물과 주택 그리고 때로는 공장 등이 한지역에 뒤섞여 立地하고 있는 景觀을 도시 어디에서나(특히 오래전 형성된 시가지일수록 더 흔하게) 볼 수 있는 것이다. 본 연구에서는 인구증감지구별 통근비중 증감을 추가로 분석해 보기는 하였으나, 이처럼 공간패턴이 유사한 점이 많아서 별도의 表로 그 결과를 제시하지는 않는다.

〈그림 4〉 교통지구별 인구증감율 : 1980~1987



IV. 結語

본 연구에서는 서울의 통근패턴이 1980~1987 기간동안 어떻게 전개되어 왔는가를 地理的 觀點에서 규명하는데 주력하였다. 수도권 전체 그리고 서울시 내부의 두 규모로 나누어 분석되었으며, 1980년 센서스자료와 1987년 상주인구조사와 관련한 수도권 통근·통학 실태조사 자료가 주로 쓰였다.

수도권 전체로 보았을때, 서울의 통근권은 서울에 인접한 시·군과 인천, 수원, 안산시 및 파주군에 이른다. 이러한 서울 통근권의 범위가 1980~1987년 기간에 더 광역화된 징후는 발견되지 않았으며, 오히려 기존 통근권의 범위내에서 통근이 강화되는 경향이 더 뚜렷하였다. 이는 교통이 아무리

발달한 요즘 세상이라고 하더라도 통근거리에는 물리적으로 어떤 한계가 있는 법이고 통근권도 일정범위를 넘기 어렵다는 이치를 드러낸 것으로서, 都市圈의 설정방법에 시사하는 바가 크다.

서울을 비롯하여 수도권의 모든 시·군에서 域外通勤의 비중이 1980~1987년 기간에 뚜렷이 증가한 것으로 밝혀졌다. 이러한 역외통근은 시·군간에 점차 활발해지고 있으며, 특히 서울 서남부지역(서울-인천-수원 이내)은 수도권에서 통근 교류가 가장 많은 곳이었다. 그러나, 이러한 역외통근의 증가에도 불구하고 그 통근율은 아직 크지 않아서, 서울의 서남부지역조차도 西歌의 사례처럼 도시간에 통근통행이 종횡으로 얽혀 광역통근권을 이루는 단계에 접어들었다고 보기는 이른다.

통근목적지로는, 서울시내를 도심/중간지대/외곽지대로 3분하였을때, 도심의 지위가 크게 약화되는 대신 외곽지대의 비중이 커진것이 여러가지 분석을 통하여 거듭 드러났다. 서울의 외곽지대는 서울시내의 통근통행에서도 그 중요성이 커졌을 뿐만 아니라 인천·경기지방에서 서울로 통근하는 사람들의 통근목적지로서도 그 지위가 확고해졌다. 또한, 요인분석에서 밝혀진 바로는, 1980년에는 '都心指向'의 패턴이 서울의 거의 대부분을 압도하고 있으나, 1987년에는 도심지향지역이 크게 위축되어 여러개의 통근지역으로 나뉘어지는 경향을 띠게 된다. 이러한 증거들을 종합하면, 서울도 1980년대 중반에 이르러서는 서구의 도시들 처럼 소위 外廓通勤의 시대에 접어들었다고 진단할 수 있다. 외곽통근의 증대경향은, 교통정책의 측면에서 보면, 종래 도심위주의 정책방향은 재고되어야 할 것임을 시사한다.

그러나 외곽통근의 증가는 서울 어디에서나 나타나는 현상은 아니다. 한강이 북보다는 이남에서, 서울의 서반부보다는 동반부에서 통근율의 증가가 더 뚜렷하며, 특히 이른바 '강남'지구의 증가세가 가장 두드러진다. 반면, 서울 한강 이북 특히 서북지구는 통근비중이 약화되는 경향을 드러냈다. 본 연구에서는 통근율의 지구별 증가이 지하철도의 접근성과 적어도 상당부분 관련이 있으며 인구증감의 지리적 패턴과도 닮은 점이 있

음을 확인하였고, 서울의 공간구조가 多核化되어 가고 있다는 선행연구보고들과도 부합되는 바가 많음을 발견하였다. 통근양상이 도시의 경제활동 구조를 반영하는 것이라면, 본 연구에서 究明된 서울의 지구별 통근비중 증감패턴은 결국 이 거대한 도시에서 경제활동기회의 무게가 도심에서 외곽으로, 특히 한강 이남으로 기울어지는 획기적인 변화를 겪고 있음을 보여주는 것이다.

서울의 이러한 공간구조변화가 1980년대 후반 이후에는 어떻게 전개되어 갔었는가 하는 점은 앞으로 계속 관심두어야할 사안이며, 이러한 연구를 위하여 통근자료가 더 많이 축적되도록 힘쓰는 것도 학계의 과제이다. 본 연구에서 사용된 1980년과 1987년 통근자료들은 그 조사방법이 다소 달랐기에 이를 분석하고 해석하는데 불편함이 없지는 않았다. 통근조사의 내용과 절차 등에 관하여서도 학계에서 토론의 기회를 마련하여, 앞으로 만들어질 자료들은 互換性을 도모할 필요가 있다고 본다. 본 연구에서 제시된 여러가지 정보는 통근자에 관한 것에 국한되어, 경제활동인구 중에서도 非通勤者에 대하여서는 고찰되지 못하였다. 우리나라 도시처럼 비통근자가 매우 많은 상황에서는, 비통근자에 대한 연구가 충분히 이루어져야만 집과 일터의 空間的 分離에 대한 理解의 깊이를 더할 수 있을 것이므로 향후 주요 연구 과제의 하나라고 생각한다.

參 考 文 獻

- 交通開發研究院「常住人口調査와 關聯한 交通調査事業, 1988」.
- 「首都圈 通勤·通學의 通行實態 調査報告, 1989」.
- 金秀玲(1992), "서울의 多核構造的 特性에 關한 研究: 地價 및 서비스·業務機能의 空間分析을 通하여," 『地理教育論集』 27輯, pp. 31-53.
- 朴秉皓(1990); "廣域 交通圈 設定에 關한 研究," 『大韓交通學會誌』 8권 2호, pp. 55-66.
- 申鉉旭(1989), "馬山·昌原周邊群의 通勤樣相 및 通勤者 特性 變化, 1980-1989," 『地理學論叢』 16, pp. 33-51.

- 沈基汀(1993), 『서울 시민의 통근 패턴에 관한 연구: 여성을 중심으로』, 서울대학교 大學院 석사학위 논문.
- 陳英煥, 金鍾元(1986), “釜山地域의 逆通勤(reverse commuting)패턴,” 『國土情報다이제스트』 4권 12호, pp. 28-31. 國土開發研究院.
- 하성규, 김재익(1992), “住居地와 職場의 不一致 現象에 관한 研究: 首都圈을 中心으로,” 『國土計劃』 27권 1호, pp. 51-71.
- 韓國科學技術院 附設 電算開發센터(1983), 서울特別市 交通改善方案에 관한 研究.
- 許宇亘(1986), “SMSA 주변지역의 통근 및 인구성장 추이: 1960-1980,” 『美國學』 9輯, pp. 89-109.
- 許宇亘(1987), “地方工業都市가 背後地域에 미치는 波及效果의 地理的 範圍와 特性: 蔚山の 通勤圈과 通勤者 特性에 관한 事例研究,” 『地理學論叢』 14호, pp. 291-309.
- 許宇亘(1991), “서울의 通勤과 居住地 選擇,” 『地理學』 26권 1호, pp. 46-61,
- 洪斗承, 閔未順(1991), 『서울 근교도시의 직장-거주지 불일치 현상: 성남시 사례연구』, 서울대학교 인구 및 발전문제연구소.
- 洪祥起(1987), “京畿道の 通勤樣相과 轉入人口의 特性에 관한 研究,” 서울대학교 大學院 석사학위 논문.
- 洪顯哲(1990), 『ソウル市における 結範地域構造とその變容に關する地理學的 研究』, 日本 筑波大學 博士學位論文.
- Davies, W. & Musson, T.(1978), “Spatial patterns of commuting in South Wales, 1951-1971: a factor analysis definition,” *Regional Studies* 12, pp. 353-366.
- Gordon, P., A. Kumar & H. W. Richardson(1989), “The spatial mismatch hypothesis: some new evidence,” *Urban studies* 26, PP. 315-326.
- Holzer, H. J.(1991), “The spatial mismatch hypothesis: what has the evidence shown?,” *urban Studies* 28, pp. 105-122
- Peck, J. A. (1989), “Reconceptualizing the local labour market: space, segmentation and the state,” *Progress in Human Geography* 13, pp. 42-61
- Plane, D. A.(1981), “The geography of urban commuting fields: some empirical evidence from New England,” *professional Geographer* 33, PP. 182-188.
- Simpson, W.(1987), “Workplace location, residential location and urban commuting,” *Urban Studies* 24, pp. 119-128.
- Taaffe, E. J., B. J. Garner & M. H. Yeates(1963), *The peripheral Journey to Work: A Geographic Consideration*. Northwestern University Press: Evanston, Illinois.