地理學論叢, 第15號, 1988年 12月, pp. 65~81

京畿道의 通勤樣相과 轉入人口의 特性에 關한 研究*

洪 祥 起

《차 례》

1. 序 論
(1) 問題의 提起및 研究目的
(2) 資料 및 研究對象地域
2. 通勤研究의 動向 : 文獻研究
(1) 通勤研究의 意義
(2) 通勤研究의 動向 및 主要問題
3. 京畿道의 通勤樣相
(1) 首都圈 人口分布의 變化
(2) 서울 및 京畿道內 各 都市의 通勤圈
4. 京畿道 轉入人口에 關한 分析
(1) 京畿道 轉入人口에 關한 論議
(2) 通勤/移住類型의 把握
(3) 通勤/移住類型에 따른 京畿道 轉入人口의 特性
5. 要約 및 結論

1. 序 論

(1) 問題의 提起 및 研究目的

1970년대에 들어서면서 首都圈에 여러가지 변화가 일어나기 시작했다는 것은 周知의 사실이다. 특히 서울과 경기도간의 人口移動關係는 퍽 흥미로운 것으로 1970년 이전까지만 하더라도 두 지역 사이에는 서울로의 純轉入이 많은 형태로 일관해 왔으나 1970년을 기점으로 反轉, 매년 서울로부터 경기도로의 純轉出人口數는 平均 4~5萬名 線을 유지하고 있다. 이와 함께 전국의 각 道로부터 경기도로의 人口移動 역시 크게 증가하여 1970년대 후반부터는 경기도로의 純轉入規模가 매년 10萬名 선을 훨씬 上廻하고 있다.[1] 이와 같은 인구의 급격한 再配置現象은 首都圈에 관심을 갖고 있는 많은 분야의 연구대상이 되어왔고, 또 많은 연구들이 이루어져 首都圈에 대한 우리의 이해를 심화시키는 데 기여해 온 것이 사실이다.

일터로의 通行, 즉 通勤은 '都市的 勞動市場에의 참여'[2]라는 그 성격에서 인구의 재배치에 따른 地域的 變化를 자세히 究明할 수 있는 變數가 될 수 있다. 그럼에도 불구하고 이제까지의 연구에 있어 통근에 관련된 사항은 분석의 主對象이었다기 보다는 연구의 일부로서만 취급되어 왔으며 그것도 매우 巨視的 水準에서 이루어졌기 때문에 수도권 내에서 일어나는 통근의 전반적인 양상을 파악하는 데는 충분하지 못했다고 생각된다.[3]

또 기존의 연구들은 각 지역이 通勤의 目的地로 삼을 수 있는 다양한 지역 중 주로 서울로의 통근만을 주요 대상으로 삼았을 뿐, 地域 自體 勞動市場에의 참여인 地域內通勤(local commuting)[4]에 관해서나 경기도 안에서의 水平的 通勤(lateral commuting)[5]에 관해서는 거의 언급하

* 이 論文은 筆者의 碩士學位 論文을 整理한 것임. 指導敎授 이신 許宇亘 선생님께 감사드린다.

1) 李兌一, 1982, "서울과 周邊地域間의 相互作用에 關한 分析研究," 國土研究, 第1卷, 國土開發研究院, pp. 95-115.

2) HUH, W., 1983, *Commuting and Nonmetropolitan Changes: A Case Study of Ohio, Georgia and Texas, 1960~1980*, Ph. D. Dissertation, The Ohio State University, Columbus, Ohio, p. 9.

3) 그 단적인 例로 수도권 각 도시들의 정확한 通勤圈도 아직 파악되어 있지 않다.

4) 'local commuting'은 '非大都市(Nonmetropolitan) 地域 주민이 非大都市地域의 小中心地(small urban center)로 통근하는 것'으로 定義되고 있으나(HUH, W., 1983, op. cit., p. 40) 이 논문에서는 경기도 자

고 있지 않다. 그러나 이러한 地域內通勤이나 水平的通勤은 首都圈의 居住郊外化, 雇傭郊外化[6] 혹은 경기도 자체의 就業基盤의 成長[7]등을 검증해 볼 좋은 資料가 될 수 있다고 생각된다.

首都圈內에서 일어나고 있는 전체적인 인구의 흐름에 대한 理解는 그것이 移住와의 관련하에서 검토될 때 더욱 깊이 있는 것이 될 것이다. 首都圈으로 모여드는 다양한 人口의 흐름, 그 중에서도 특히 경기도를 대상으로 하는 人口移動에 대해서는 지금까지 주로 서울로 부터의 轉入人口에 대해서만 촛점이 맞추어져 왔다.[8] 따라서 이제 좀 더 시각을 넓혀 서울뿐 아니라 首都圈外에서의 轉入人口도 포함된 京畿道 轉入人口의 性格을 파악해볼 필요가 있는 것으로 여겨진다. 이들 京畿道 轉入人口에 대한 상세한 分析은 결국 首都圈에서 일어나는 인구의 흐름에 대한 理解를 深化시켜 줄 것이며, 이같은 과정을 통해 首都圈의 人口集中問題를 이해하는 하나의 端緒를 제공할 수 있을 것으로 여겨지기 때문이다.

위와 같은 문제들을 바탕으로 이 연구는 다음의 硏究目的을 갖는다. 첫째, 1980년의 通勤資料를 사용하여 首都圈內 各 都市別 通勤圈을 밝히고 地域間 相互作用의 정도를 확인하여 首都圈의 전반적인 通勤樣相을 파악한다. 둘째, 京畿道로의 轉入人口를 그들의 前居住地 및 通勤目的地에 따라 分類하여 주요 類型을 찾아내고 類型別 人口學的, 社會·經濟的 特性을 考察한다.

(2) 資料 및 硏究對象地域

이 연구의 기본 자료로는 '1980 人口 및 주택센서스'(15%표본조사)의 首都圈에 관한 原資料를 사용하였다.

이 연구의 분석대상은 14세 이상 경제활동인구중 취업자이다.[9] 이 밖에 보조 자료로서 수도권에 관한 각종 통계자료와 地圖資料를 사용하였다.

연구대상지역은 분석하고자 하는 바에 따라 둘로 구분된다. 우선 수도권의 통근양상을 분석하기 위한 연구지역으로는 서울, 인천을 포함한 京畿道 全域[10]을 택하였다. 단, 郡內 全地域이 島嶼로 이루어진 옹진군은 제외하였다. 다음으로 京畿道로의 轉入人口에 關한 分析에서는 통근권 분석의 결과와 '서울주변지역'에 관한 先行硏究[11]를 참고로 京畿道內 6개市(인천, 부천, 안양, 성남, 수원, 의정부)와 9개 郡(양주, 남양주, 광주, 고양, 파주, 김포, 시흥, 화성, 용인)을 연구지역으로 택하였다.

2. 通勤硏究의 動向 ; 文獻硏究

(1) 通勤硏究의 意義

通勤(commuting)은 '일터로의, 그리고 일터

체의 취업기회의 확대와 관련하여 '현재 居住하고 있는 市·郡의 직장으로 통근하는 것'이라는 의미로 사용하였으며 이것을 '地域內通勤'으로 부르기로 하겠다.

5) 통근의 여러 유형에 관해서는 다음 문헌을 참조.
Plane, D.A., 1981, "The Geography of Urban Commuting Fields: Some Empirical Evidence from New England," *Professional Geographer*, Vol. 33(2), pp.182-188.

6) 居住郊外化및 雇傭郊外化에 관해서는 다음 문헌을 참조.
權容友, 1986, 서울 周邊地域의 郊外化에 관한 硏究, 文學博士學位論文, 서울大學校 大學院 地理學科.

7) 美國의 경우 非大都市地域의 人口成長에 관한 論議의 하나로 local commuting의 역할을 강조하는 연구들이 있다. 특히 다음 문헌을 참조.
Fisher, J.S. and Mitchlson, R.L., 1981, "Extended and Internal Commuting in the Transformation of the Intermetropolitan Periphery," *Economic Geography*, Vol. 57(3), pp.189-207.

8) 이러한 분석의 例로는, 權容友, 1986, op. cit.; 崔鎭昊·李鍾烈, 1984, "서울近郊地域 郊外化의 性格과 特徵," 國土硏究, 第3卷, pp.34-52; 趙正濟·陰盛稷·羅鍾聲, 1982, "首都圈 人口擴散과 開發制限區域의 役割," 國土計劃, 第17卷 2號, pp.39-58등을 들 수 있다.

9) 분석에 사용된 총 취업자의 수는 190,583명이다.

10) 1981년 제정된 建設部의 首都圈整備基本計劃(1982~1991)에서는 首都圈을 '서울특별시, 인천직할시 및 京畿道 全域을 포함하는 地域'으로 定義하고 있다(建設部, 1981, 首都圈整備基本計劃(案) (1982~1991), 國土開發硏究院).

11) 權容友, 1986, op. cit., 第Ⅲ章 참조.

로부터의 통행을 일컫는 용어'로 定義된다.[12] 통근은 그것이 개인 통행에서 차지하는 우위로 인해 大都市通行의 중요한 요소로 간주되며 도시의 空間構造를 결정하는 데 중요한 역할을 한다.[13] 통근자료의 분석은 도시지역내에서 일어나는 매일 매일의 움직임(movement)에 대해 풍부한 정보를 제공해줄 수 있을 뿐 아니라 통근 자체가 '도시적 노동시장에의 참여'(urban labormarket participation)를 측정하는 직접적인 척도가 된다는 데 그 중요성이 있다.[14] 최근의 통근에 관한 연구는 통근을 住居立地, 職場位置와 관련되어 전개되는 복잡한 사회·경제적 힘(force)의 作用結果로 보는 경향이 강하다. 이런 맥락에서 통근자료의 분석은 社會·經濟的 變數의 변화에 따른 通勤行態의 변화, 그리고 이와 관련된 空間構造의 변화를 명료하게 인식하게 함으로써 現代人文地理學의 중요한 한 부분을 차지하고 있다.[15]

(2) 通勤硏究의 動向 및 主要問題

① 都市 및 都市의 影響圈

통근자료를 사용한 초기의 연구들은 도시가 그 행정적 경계를 넘는 지역까지 영향력을 행사한다는 것을 밝히고자 하였다. 그 대표적인 영향권이 通勤圈으로, 그 이후 여러 지역을 대상으로 통근권에 대한 연구가 활발히 진행되어 통근권은 도시성장을 이해하는 데 빼 놓을 수 없는 부분이 되었으며 분석의 중요한 空間單位가 되었다.[16] 그 代表的인 例로써 Berry의 연구를 들 수 있다. 그는 美國을 두 개의 큰 지역적 범주(category), 즉 SMSA(Standard Metropolitan Statistical Area)의 통근권에 속하는 지역과 그 외의 周邊地域(intermetropolitan periphery)으로 구분하고, SMSA를 통근자료를 기초로 再定義하였다.[17] 그는 0% isoline을 통근권을 劃定하는 지표로 사용하였는데 이것은 그 후 Daily Urban System(DUS) 개념[18]의 기초가 되었다.

② 郊外地域 및 農村地域의 成長

中心都市 周邊地域으로 郊外化가 전개 되는데 가장 중요한 역할을 해온 것이 交通體系의 改善擴充에 있다는 점은 여러 연구에서 거듭 확인되고 있다.[19] 통근연구에 있어서는 교통수단의 발달과 장거리 통근으로 나타나는 都市空間組織의 변화양상에 특히 주목한다. 이 경우 중심 주제는 통근거리가 점차 길어짐에 따라 大都市地域의 형태와 크기도 새로운 교외지역을 포함할 수 있도록 변화한다는 것이다. 이런 변화에 대한 검증을 통하여 도시공간발달의 一般模型(general model of urban spatial development)을 정립하려는 시도가 이루어 졌다.[20]

---

12) Johnston, R.J. et al.(eds.), 1981, *Dictionary of Human Geography*, New York: Free Press, p.47.

13) Wheeler, J.O., 1970, "The Structure of Metropolitan Work-Trips," *Professional Geographer*, Vol. 25(3), pp.152-158.

14) HUH, W., 1983, op. cit., p.9.

15) O'Connor, K., 1980, "The analysis of journey to work patterns in human geography," *Progress in Human Geography*, Vol. 4, p.491.

16) Ibid., p.478.

17) 이와 유사한 시도들이 유럽에서도 이루어졌다.
英國에서는 통근자료를 重力模型(Gravity model)에 기초하여 분석, LLMA(Local Labour Market Areas) 혹은 TTWA(Travel-to-Work Areas)라 불리는 地域單位가 勞動市場과 관련된 분석에서 사용되고 있다(Ball, R.M., 1980, "The Use and Definition of Travel-to-Work Areas in Great Britain: Some Problems," Regional Studies, Vol. 14, pp.125-139). 이 밖에 유럽지역에서의 도시지역에 대한 再定義는 O'Connor에 의해 검토된 바있다(O'Connor, 1980, op. cit.).
우리나라에 있어서도 도시지역을 再定義하려는 시도들이 이루어졌다. 그중 李漢淳의 硏究(李漢淳, 1982, "都市地域의 劃定基準에 關한 硏究," 國土硏究 第1卷, pp.70-94)는 획정기준을 人口密度와 非農家率의 복합기준으로 사용하여 통근과는 거리가 있으며 李兌一(1980, op. cit.)과 崔鎭昊·李鍾烈(1984, op. cit.) 그리고 權容友(1986, op. cit.)의 연구가 통근을 그 획정기준의 하나로 택한 것들이다.

18) Daily Urban System(DUS)은 Doxiadis에 의해 처음 사용되었으나 본격적으로 사용되기 시작한 것은 Berry에 의해서이다 (HUH, W., 1980, op. cit., pp.23-24).

19) Holmes, J.H., 1971, "External Commuting as a Prelude to Suburbanization," *Annals of the A.A.G.*, Vol. 61, pp.774-790; Johnson, J.H.(ed.), 1974, *Suburban Growth: Geographical Processes at the Edge of the Western City*, Chichester: Wiley.

그러나 통근거리의 증대와 도시공간구조의 발달이 單純相關關係에 있는 것은 아니라는 反論이 제기되었다. 즉, 교외화와 장거리 통근은 새로운 교통기술의 발전에 대한 직접적 반응이 아니라 늘어나는 住宅需要와 住居移轉의 相互作用의 결과라는 것이다.[21] Warnes[22]는 이러한 兩者의 관계에 대해 자세히 분석, 都市中心部가 통근의 목적지로서 갖는 중요성이 점차 약화되고 있으며 통근패턴은 고용기회의 立地와 住居立地 사이의 差別的 移轉(differential spatial shifts)의 결과라고 주장했다.

최근 들어 中心都市로의 통근 뿐 아니라 郊外地域內의 목적지로의 통근이 증가하는 추세를 보이면서 郊外地域內通勤(intrasuburban trip)에 관한 관심이 높아지고 있다. O'Connor의 표현을 빌자면, "교외지역내 통근의 성장은 대도시지역이 더 이상 單一核模型(single core model)으로는 의미있게 분석될 수 없음을 뜻한다."[23] 이와 관련해 Plane[24]은 都市景觀을 Daily Urban System의 개념을 사용하여 相互依存的 聚落體系로 파악해야 한다고 주장하면서 통근의 유형을 i) 중심도시 내부에서의 통근 ii)중심도시로의 통근 iii) 역통근 iv) 수평적통근 v) 교차통근(cross commuting: Urban Field의 경계를 넘어서 통근하는 것)의 다섯으로 구분하였다. 그리고 美國의 경우 교외지역이 중심도시에 의존하는 경향이 점차 약화되어 郊外地域內 通勤이 가장 높은 비율을 점하고 있다고 지적하였다.

변화는 도시외곽지역 뿐만 아니라 상대적으로 멀리 떨어진 농촌지역에도 일어나기 시작했다. 美國의 경우 전국적으로 인구가 농촌지역으로 飛地的으로 擴散(leap-frogging) 하기 시작하면서 농촌지역에 거주하는 非農業人口의 괄목할만한 증가가 있었다. 이러한 농촌지역의 인구성장과 관련하여 대립되는 두 견해가 있다. 하나는 농촌지역의 인구성장이 기존의 추세, 즉 대도시의 영향권이 더욱 확대된 결과라는 것이고, 또 하나는 농촌지역의 성장이 그 지역의 소규모 중심지(city or town)의 성장으로 파악되는 內的要因에 의한 것이라는 견해이다.[25] 이 두가지 견해를 지역의 發展段階와 결부시켜 통합을 시도한 것이 核心—周邊槪念(core-periphery construct)[26]이다. 즉, 미국과 같은 거대한 지역내에서는 지역마다 발전단계가 상이하기 때문에 국가의 核心地域에서는 대도시 통근이 포화점에 도달한 반면 周邊地域에서는 核心地域이 과거에 경험했던 대도시 영향권의 확대를 경험하고 있다는 것이다.

이상에서 본 바와 같이 郊外地域 및 農村地域의 變化를 통근의 측면에서 분석하려는 노력들은 通勤硏究의 큰 부분을 점하여 왔다.

③ 通勤과 移住와의 關聯性

통근과 이주와는 상호 긴밀한 관계가 있으며 하나가 다른 하나를 代替할 수 있다[27]는 주장

20) Adams, J.S., 1970, "Residential Structure of Midwestern Cities," *Annals of the A.A.G.*, Vol. 60, pp. 37-62.

21) O'Connor, K., 1980, op. cit., pp.481-483.

22) Warnes, A.M., 1975, "Commuting towards city centers: a study of population and employment density gradients around Liverpool and Manchester," *Transactions of the Institute of British Geographers*, Vol. 64, pp.77-96.

23) O'Connor, K., 1980, op. cit., p.485.

24) Plane, D.A., 1981, op. cit.

25) 이에 관한 논의들로는,
Wheeler, J.O., 1971, "Commuting and Rural Nonfarm Population," *Professional Geographer*, Vol. 23(2), pp.118-122;
Taaffe, E.J., Gauthier, H.L. and Maraffa, T.A., 1980, "Extended Commuting and the Intermetropolitan Periphery," *Annals of the A.A.G.*, Vol. 70(3), pp.313-329; Fisher, J.S. and Mitchelson, R.L., 1981, op. cit. 등이 있다.

26) 이 세가지 견해를 통근추세(commuting trend)와 인구변화의 관계에 대해 상세히 분석함으로써 검증한 연구로는 HUH의 연구(HUH, W., 1983, op. cit.)가 있다.

27) Yapa, L., Polese, M. and Wolpert, J., 1969, "Interdependence of Commuting and Migration," *Proceedings of the A.A.G.*, Vol. 1, pp.163-168. 이러한 접근의 例로는 장거리 통근과 이주와의 관계를 연구한 다음 논문이 있다. Holmes, J.H., 1972, "Linkages between External Commuting and Out-Migration: Evidence from Middle-Eastern Pennsylvania," *Economic Geography*, Vol. 48(4), pp.406-420.

에서부터 兩者의 관계에 대한 논의가 시작되었다. 이것은 특히 大都市內部의 雇傭과 住居地의 移動에 기인하는 도시구조의 model을 정립하려는 노력의 핵심적인 문제로 대두되었다. 이문제에 대해서는 두 가지의 완전히 대립되는 견해가 있다. 그 하나는 개인이 통근에 소요되는 비용과 住居立地에 대한 選好를 상쇄(trade-off) 한다는 기본적인 가정으로 부터 출발하는 計量經濟學的接近(econometric approach)이며 Alonso에 이르러 定型化되고 그 뒤 하나의 脈을 형성하고 있다.[28]

이와는 반대로 거주지 결정에 있어 통근의 중요성을 낮게 평가하고 오히려 주택의 속성이나 사회·경제적 지위의 同質性등 다른 요소들의 기여도를 중시하는 社會學的, 計劃的(planning) 接近[29]이 있다. Clark and Burt[30]는 이 두가지 상이한 접근에 대해 분석의 尺度가 개개의 家口(household)에 맞추어졌는가 혹은 社會構造의 수준에 맞추어졌는가에 따라 연구결과의 차이가 생긴다고 하여 두 접근사이에 근본적인 모순이 있는 것은 아니라고 설명하였다.

이처럼 통근과 이주는 밀접한 관련을 가지고 도시 및 주변지역의 공간변화에 작용하고 있다고 하겠으므로 한국적 상황에 기반한 다양한 연구의 가능성이 있다고 보여진다.

④ 韓國에서의 通勤에 관련된 論議

國內에서 통근을 主分 資料로 사용한 硏究는 찾아보기 힘들다. 다만 통근이 郊外化와 갖는 밀접한 연관성 때문에 주로 서울을 중심으로한 교외화과정을 분석하는 과정의 일부로서 취급, 연구되었다.

李琦錫은[31] 서울대도시지역의 인구분포, 인구밀도, 도시지역의 확대에 있어 urban squatter의 역할 및 도시사회구조의 복합성에 관하여 논하는 가운데 철도 이용객의 수를 자료로 서울의 통근·통학권을 추정하였다.

權容友는[32] 1時間內外의 통행시간 거리가 서울과의 연계성을 측정하는데 의미있는 기준임을 밝히고 서울시내버스노선, 관광교통시각표, 전철노선에 관한 자료를 종합하여 서울의 1시간 통학권을 地圖化하였다.

한편 崔鎭昊·李鍾烈은[33] 市·郡別로 취업자에 대한 통근인구 비율을 기초로 서울의 통근권을 파악하였다. 그들은 市·郡別 전체취업자에 대한 서울 통근자의 비율을 계산, 이를 토대로 거리조락함수의 기울기를 추정하고, 서울로부터의 거리증가에 따른 통근율의 감소경향을 참고하여 '서울의 도시권은 거리상으로 서울에서 45 km지점까지'라고 지적했다.

이밖에 통근에 관련된 論議로는 서울과 주변지역간의 상호작용에 관한 분석의 일부로서 住民의 서울통행패턴에 관한 사항을 분석한 李兌一[34]의 연구와 서울주변지역의 邑·面別 서울통근자의 분포가 밝혀진 權容友[35]의 硏究가 있다.

그러나 이들 연구에 있어서 통근관련사항은 분석의 보조적인 수단으로 사용되었기 때문에 수도권의 명확한 통근양상을 밝히기에는 부족한 점이 많은 것이 사실이다. 따라서 지금까지 부분적으로 밝혀진 수도권의 통근에 대한 情報를 참고하면서 그 양상에 대해 종합적으로 整理할 必要이 있다고 생각된다.

---

28) Clark, W,A.V. and Burt, J.E., 1980, "The Impact of Workplace on Residential Relocation," *Annals of the A.A.G.*, Vol. 70, pp.59-67.

29) 이러한 접근의 例로는
Menchik, M., 1972, "Residential Environmental Preferences and Choice: Empirically Validating Preference Measures," *Environment and Planning*, Vol. 4, pp.445-458; Bible, D.S. and Brown, L.A., 1981, "Place Utility, Attribute Trade-off, and Choice Behavior in an Intra-Urban Migration Context," *Socio-Economic Planning Science*, Vol. 15, pp.37-44.

30) Clark, W.A.V. and Burt, J.E., 1980, op. cit., p.60.

31) Lee, K.S., 1977, *A Social Geography of Greater Seoul: Processes and Patterns of Metropolitan Expansion*, Ph. D. Dissertation, University of Minnesota, pp.237-240.

32) 權容友, 1986, op. cit., pp.49-50.

33) 崔鎭昊, 李鍾烈, 1984, op. cit.

34) 李兌一, 1982, op. cit.

35) 權容友, 1986, op. cit.

3. 京畿道의 通勤樣相

(1) 首都圈 人口分布의 變化

首都圈의 人口는 1960年代 後半 이후 급속한 증가양상을 보여왔다. 이러한 인구집중 경향은 1970年代 초반까지만 해도 전국에서 流入하는 移動人口가 서울에 집중함으로써 야기된 것이었으나, 그후 양상이 바뀌어 서울의 인구증가율이 점차 둔화된 반면 경기도의 급속한 인구 증가가 두드러진 특징으로 나타났다.[36] 1970年代에 들어서면서부터 경기도는 人口成長率에 있어 전국의 성장률을 크게 상회하는 높은 성장률을 보여왔고, 특히 인천을 포함한 서울주변의 6개 市와 서울과 근거리에 위치한 邑·面의 성장은 괄목할만한 것이었다(표 1). 이와 같은 경기도의 급격한 인구성장은 주로 서울 인구의 外延的, 飛地域 擴散및 首都圈以外의 지역에서 경기도로 직접 流入되는 인구의 지속적 증가에 기인한 것이라는 사실은 여러 연구에서 지적되고 있다.[37] 이러한 경기도의 급속한 人口分布의 變化에 따라, 그 중에서도 특히 서울과 근거리에 위치한 市·郡의 成長으로 인해 서울과 이들 지역간의 相互力學關係에도 변화가 일어났으리라는 것은 쉽게 예상할 수 있다. 따라서 다음에서는 通勤圈 및 主要 目的地別 通勤者 分布를 토대로 地域間 相互作用에 관해 검토해 보도록 하겠다.

(2) 서울 및 京畿道內 各 都市의 通勤圈

① 通勤圈의 把握과 그 特徵

서울과 경기도내 6개 도시들을 대상으로 5% 통근권을 파악, 地圖化한 것이 〈그림 1〉이다. 통근권은 하나의 목적지를 대상으로 各 單位地域의 총취업자 가운데 그곳으로 통근하는 사람들의 비율을 계산한 다음 等値線을 推定(interpolate)하였다. 이때 몇 %를 기준으로 등치선을 그을 것인가는 연구자에 따라 달라질 수 있지만 이 연구에서는 표본오차의 가능성을 고려하여 일반적으로 有意味하다고 인정되고 있는[38] 5%를 택하였다.

單位地域으로는 市部의 경우 洞을, 郡部의 경우 里를 사용하였으며 各 單位地域마다 적절한 標本數가 유지되도록 하였다. 각 洞과 里의 위치는 1:25,000 地形圖上에서 확인, 1:200,000 地圖로 옮기는 방식을 취하였으며 통근권 작성에 사용된 총 표본조사지역의 수는 642개 이다.

ㄱ) 서울의 通勤圈

서울 중심 반경 약 30km 범위 안에 주로 분포하고 있으며 최대 약 42km까지 뻗어있다. 두드러진 특징은 인천, 수원, 문산, 의정부, 춘천 방면 등 주요 交通路를 따라 통근권이 확장되어 있다는 점이다. 各 方向別로 서울에서 가장 遠距離에 위치한 지점들은,

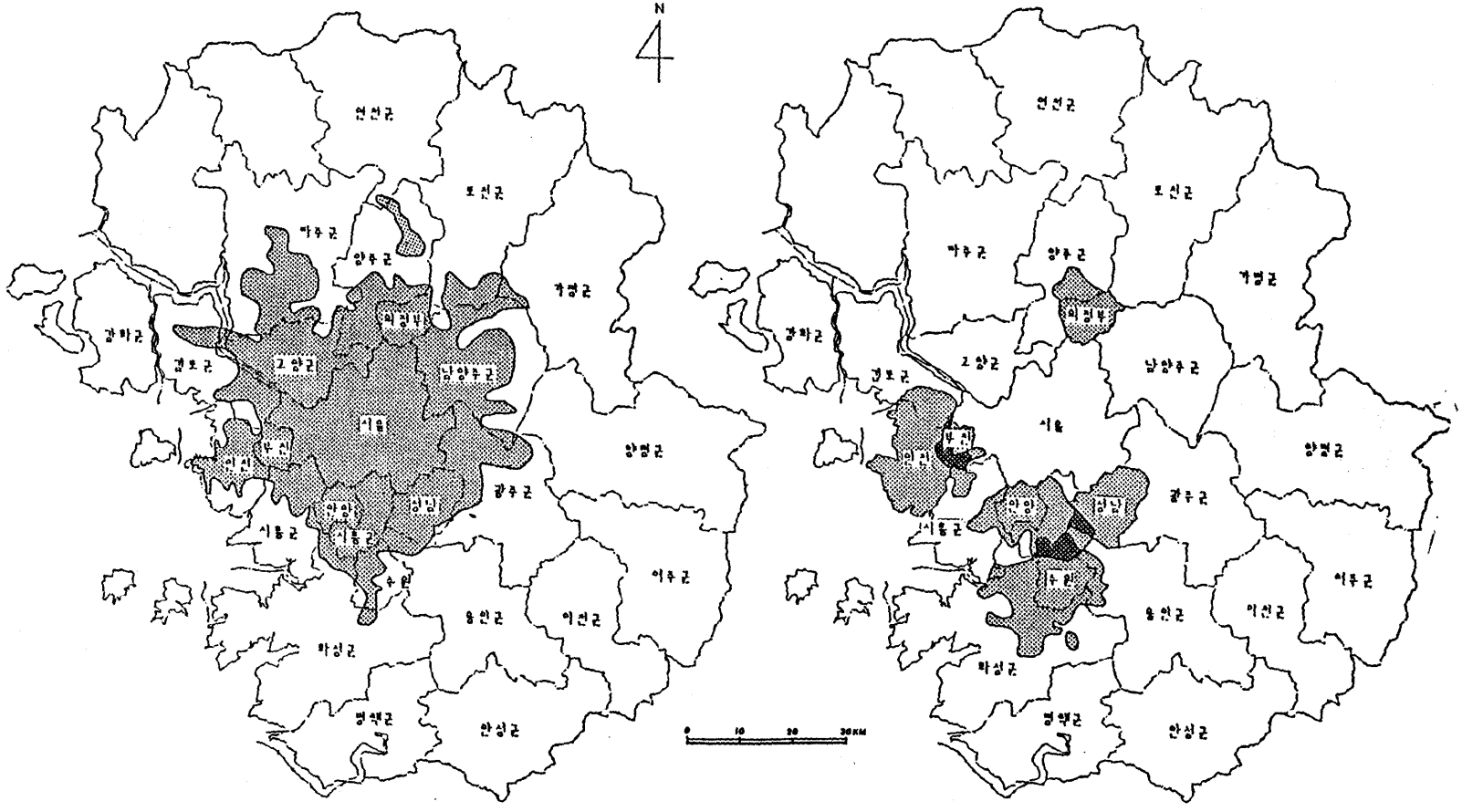
- 인천방면 : 인천시 중구 중앙동
- 수원방면 : 화성군 태안면 송산리
- 문산방면 : 파주군 문산읍 운천리
- 의정부방면 : 양주군 동두천읍 안흥리
- 춘천방면 : 남양주군 진접면 부평리

〈表 1〉 首都圈의 人口成長

거 리	都市(邑部以上)	人 口 (千名)			人口增加率(%)	
		1975	1978	1981	1975~1978	1978~1981
0~20km	서 울	6,879	7,823	8,676	4.4	3.5
20~30km	성남, 의정부, 안양, 부천, 구리, 신도	728	826	1,129	4.3	11.0
30~50km	인천, 수원, 금촌	1,042	1,224	1,510	5.5	7.3
50~70km	강화, 문산, 동두천, 평택, 가평	184	188	192	0.7	0.7
70km이상	송탄, 오산, 이천, 안성, 여주	160	175	190	3.0	2.8

출처 : 趙正濟·陰盛稷·羅鍾聲, "수도권 인구확산과 개발제한구역의 역할," 國土計劃, 第17卷 第2號, p.46에서 引用.

36) 金 仁, 1985, "首都圈 整備와 計劃方向," 都市問題, 1985年 2月號, p.14.
37) 李兌一, 1982, op. cit.; 趙正濟·陰盛稷·羅鍾聲, 1982, op. cit.; 權容友, 1986, op. cit.
38) HUH, W., 1983, op. cit., pp.24-25.



〈그림 1〉 서울 및 京畿道 各 都市들의 5% 通勤圈(1980)

• 양평방면 : 광주군 동부읍 하산곡리

• 강화방면 : 김포군 통진면 서암리등이다.

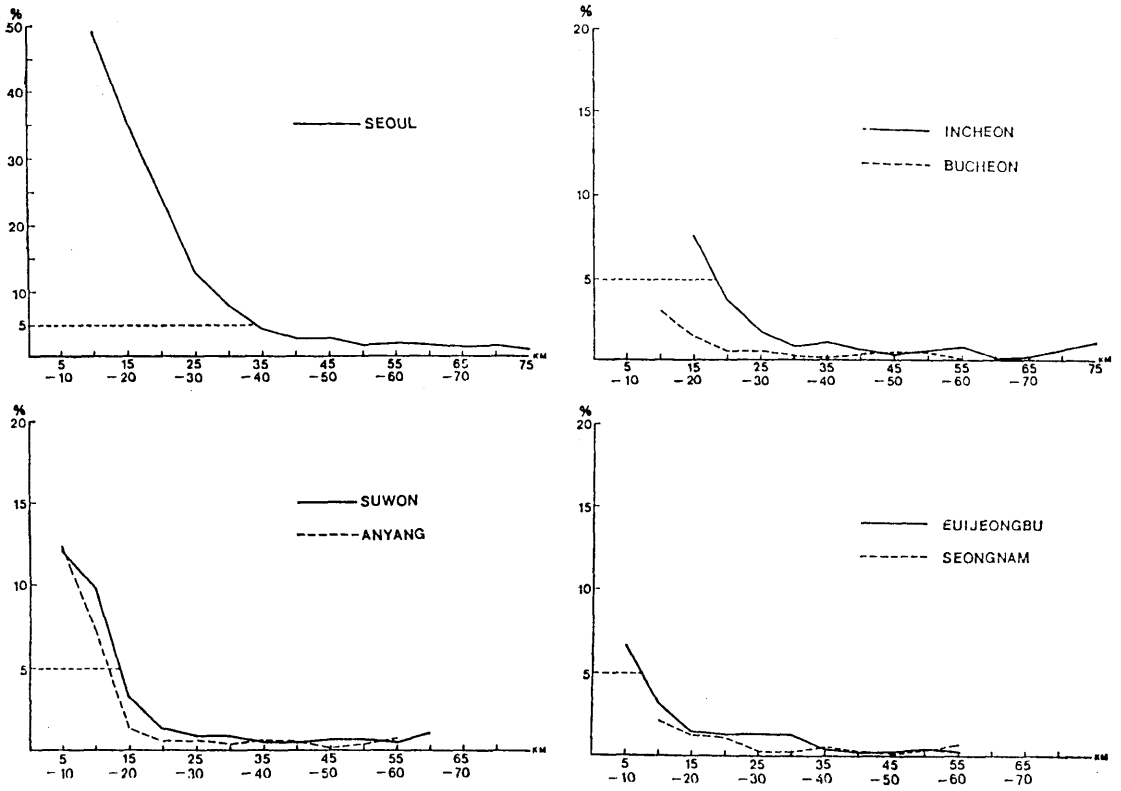
서울의 통근권에는 인천, 수원의 일부와 의정부, 부천, 안양, 성남시의 거의 全市域이 포함되어 있고 고양군의 거의 전부, 시흥·양주·남양주군의 상당부분, 파주·광주·김포군중 서울과 인접한 지역들이 포함되어 있다. 이 지역들은 1970~1980年間 높은 수준의 인구증가를 보인 지역들과 대부분 일치되어 이들 지역의 인구증가가 교통체제의 개선·확충에 따른 서울과의 接近性 증가와 밀접히 관련되어 있을 것[39]이라는 주장을 확인해 준다.

ㄴ) 京畿道 各 都市들의 通勤圈

안양과 수원을 제외한 나머지 도시들은 통근권이 市域에 그치거나 극히 일부의 주변지역으로 범위가 제한되어 있다. 또 서울과의 경쟁으로 인해 모두 서울의 반대 방향(인천은 제외)으로 통근권이 치우쳐 있으며 交通路를 따라 나타나고 있다. 이같은 사실은 경기도내 도시들이 안양과 수원을 제외하고는 주변지역에 거의 영향력을 행사하지 못하고 있다는 것을 의미한다.

② 거리 증가에 따른 通勤率의 감소경향

중심지로부터의 거리가 증가함에 따라 통근율이 감소한다는 것은 일반적으로 받아들여지고 있는 사실이다. 이러한 감소경향의 추정에 주로 사용되는 것이 거리조락함수(distance decay function)의 기울기이다. 그러나 首都圈 各 都市의 경우 이와 같은 거리조락함수를 추정한 결과 說明力이 미흡하였으므로[40] 여기서는 距離帶別로 통근율의 감소경향을 살피는 것에 그친다.



〈그림 2〉 距離增加에 따른 通勤率의 減小傾向

39) 權容友, 1984, "서울市 居住地 郊外化와 關聯된 地理的變化," 誠信硏究論文集, 第19輯, 誠信女子大學, p.483.

40) 論文作成 과정에서 분석을 행하였으나 함수가 가지는 決定係數(R^2)가 최대 0.58(서울의 경우, reciprocal model)에 머물렀고 나머지 도시들의 R^2는 더욱 낮았다.

사용된 거리는 각 표본조사지역과 통근목적지가 되는 市의 中心(시청의 위치)과의 직선거리이며 통근율은 距離帶別 平均을 사용하였다.

서울의 경우 통근율이 5%이하로 떨어지는 거리가 서울로부터 약 30km 정도이며 최대 75km까지도 통근자가 분포한다. 나머지 6개 시중 인천은 약 15km에서, 수원과 안양, 의정부는 10km이내에서 통근율이 5% 이하가 되며, 성남과 부천은 5km이내에서도 통근율이 5%를 못넘고 있다. 주목되는 점은 수원·안양과 인천의 패턴의 차이다. 수원과 안양이 인천에 비해 5%이상의 통근율을 보이는 거리는 조금 짧지만 가까운 距離帶의 통근율은 인천보다 높다. 이같은 사실로 미루어 수원·안양이 주변 지역들과 가지는 相互作用의 量이 인천에 비해 상대적으로 많으며 그만큼 緊密한 관계를 갖고 있다고 볼 수 있다.

③ 主要 通勤目的地 分布

ㄱ) 市部地域

경기도내 6개 시의 주요 통근목적지를 정리한 것이 〈표 2〉이다. 市部의 경우 대체로 80%를 넘는 통근율을 보이고 있다.

서울통근자의 비율은 부천(27.6%), 성남(26.7%), 안양(20.5%), 의정부(18.9%)등에서 높게 나타나고 인천(9.7%), 수원(6.8%)은 상대적으로 낮은 편이나 모두 취업자의 5%를 넘고 있다. 반대로 자신이 거주하는 도시내에 일자리가 있는 地域內通勤의 비율은 서울통근율과 거의 逆의 關係를 이루고 있다. 특히 인천과 수원의 지역내통근비율은 매우 높아(각각 70.8%, 65.5%) 통근자만을 대상으로 보면 인천은 84.1%, 수원은 77.7%에 달한다. 이같은 사실에서 쉽게 발견되는 것이 인천과 수원의 相對的 獨自性이다. 이들 두 도시의 相對的 獨自性에 관해서는 이미 다른 연구[41]에서 지적이 있었으며 통근의 측면에서도 그것이 확인되었다고 할 수 있다.

경기도내 지역간 상호작용에 관해서는 다음과 같은 특징이 보인다.

도시간 상호작용에 있어서는 인천과 부천사이를 제외하고는 거의 연계관계가 없는 것으로 보인다. 인천과 부천간에도 서울이라는 거대한 경쟁세력으로 인해 인천→부천의 흐름이 방해를 받아 부천→인천의 一方的 關係가 이루어져 있다.

市郡間에서는 안양에서 시흥군으로, 수원에서 화성군으로, 그리고 의정부에서 양주군으로 통근하는 세 흐름이 나타났다. 비록 그 정도는 미약하지만 이렇게 市에서 郡으로의 통근이 나타난다는 것은 이들 郡部地域의 취업기회가 비교적 풍부하다는 것을 보여준다. 특히 시흥군에는 군포읍, 군자면, 의왕면에 제조업체가 집중분포하고 있고, 화성군에는 태안면에 제조업체가 많이 분포하여[42] 이들이 제공하는 고용기회의 영향일 것으로 생각된다.

ㄴ) 郡部地域

郡部에 있어서는 통근율이 심한 지역차를 보인다(표 3). 통근자가 특히 많은 郡으로 시흥군(취업자의 73.0%가 통근)이 있고 그 다음으로

〈表 2〉 主要 通勤目的地 分布(市部)

단위 : 명(%)

지 역	통근자				비통근자	계
	지 역 내	서 울	기타주요목적지 '지역명'	소 계		
인 천	26,548(70.8)	3,622(9.7)	633(1.7) '부 천'	31,584(84.2)	5,919(15.8)	37,503(100.0)
수 원	11,521(65.5)	1,191(6.8)	814(4.6) '화성군'	14,806(84.3)	2,766(15.7)	17,572(100.0)
성 남	11,033(50.5)	5,838(26.7)	—	17,453(79.9)	4,395(20.1)	21,848(100.0)
의정부	4,108(53.4)	1,453(18.9)	273(3.6) '양주군'	6,152(80.1)	1,533(19.9)	7,685(100.0)
안 양	7,323(2.0)	2,889(20.5)	904(6.4) '시흥군'	11,747(83.3)	2,351(16.7)	14,908(100.0)
부 천	5,981(46.8)	3,529(27.6)	819(6.4) '인 천'	10,642(83.4)	2,123(16.6)	12,765(100.0)

41) 李兌一, 1982, op. cit.
42) 權容友, 1984, op. cit., p.25.

〈表 3〉 主要 通勤目的地 分布(郡部)

단위 : 명(%)

지 역	통근자				비통근자	계
	지역내	서 울	기타주요목적지 '지역명'	소 계		
양 주 군	1,894(44.7)	215(5.1)	77(1.8) '의정부'	2,219(52.4)	2,015(47.6)	4,234(100.0)
남양주군	2,098(32.0)	1,285(19.6)	—	3,474(52.9)	3,095(47.1)	6,569(100.0)
여 주 군	760(26.2)	—	—	786(27.1)	2,114(72.9)	2,900(100.0)
평 택 군	2,735(40.7)	81(1.3)	160(2.5) '화성군'	3,091(48.1)	3,336(51.9)	6,427(100.0)
화 성 군	1,746(28.3)	70(1.1)	271(4.4) '수 원'	2,215(36.0)	3,946(64.0)	6,161(100.0)
시 흥 군	2,610(30.5)	2,751(32.1)	440(5.1) '안 양'	6,252(73.0)	2,331(27.0)	8,563(100.0)
파 주 군	1,612(27.6)	354(6.1)	—	2,069(35.4)	3,781(64.6)	5,850(100.0)
고 양 군	1,266(27.2)	1,340(28.8)	—	2,700(58.0)	1,958(42.0)	4,658(100.0)
광 주 군	1,117(28.7)	418(10.7)	—	1,603(41.2)	2,292(58.8)	3,895(100.0)
연 천 군	486(22.9)	28(1.3)	—	559(26.3)	1,565(73.7)	2,124(100.0)
포 천 군	984(27.8)	26(0.7)	—	1,058(29.9)	2,481(70.1)	3,539(100.0)
가 평 군	627(32.4)	17(0.9)	—	653(33.8)	1,281(66.2)	1,934(100.0)
양 평 군	570(19.7)	38(1.3)	—	621(21.4)	2,278(78.6)	2,899(100.0)
이 천 군	800(21.1)	3(0.1)	—	828(21.9)	2,953(78.1)	3,781(100.0)
용 인 군	1,783(37.5)	47(1.0)	102(2.1) '수 원'	1,981(41.6)	2,778(58.4)	4,759(100.0)
안 성 군	754(16.6)	13(0.3)	—	801(17.7)	3,733(82.3)	4,534(100.0)
김 포 군	747(27.8)	163(5.5)	81(2.7) '인 천'	1,022(34.6)	1,932(65.4)	2,954(100.0)
강 화 군	716(29.0)	11(0.4)	—	743(30.1)	1,728(69.9)	2,471(100.0)
반월출장소	471(54.8)	8(0.9)	20(2.3) '시흥군'	530(61.6)	330(38.4)	860(100.0)

반월(61.6%), 고양(58.0%), 남양주 (52.9%), 양주군(52.4%)등이 취업자의 절반을 넘고 있다. 서울로의 통근율을 보면 시흥(32.1%), 고양(28.8%), 남양주(19.6%)의 세 군이 매우 높고 광주(10.7%), 파주(6.1%), 김포(5.5%) 양주(5.5%)등에서 취업자의 5%이상이 서울로 통근한다. 이것을 취업자 가운데 통근자가 차지하는 비율과 관련시키면 兩者가 正의 關係에 있음이 발견되고, 또 이들 郡이 서울과 바로 인접해 있는 지역들이라는 공통점이 있어 서울이 제공하는 취업기회가 이 지역 주민들의 통근행태에 많은 영향을 미치고 있다는 것을 알 수 있다.

지역내통근의 비율은 郡別 차이가 크지 않아서 반월(54.8%), 양주(44.7%), 평택(40.7%), 용인(37.5%)등을 제외하면 대개의 郡에서 취업자의 20~30%를 차지하고 있다. 지역내통근율이 높게 나타난 군들은 그 지역의 都市的 就業機會의 存在, 특히 제조업의 空間的 擴散에 영향을 받은 것으로 생각된다. 1958년에서 1977년의 기간동안 首都圈의 제조업은 '서울시와 인접한 市郡地域(near suburb)'에서는 1968년부터 높은 수준의 離心現象을 보였고, '그 밖의 경기도 지역(far suburb)'에서는 1970년대 후반에 들어 가속적인 성장을 하고 있는 것으로 보고된 바 있다.[43] 또 1982년의 경기도의 제조업체 수와 제조업 종사자 수의 분포에 관한 분석[44]에서도 서울—부천—인천을 잇는 京仁工業벨트, 서울—안양—군포·의왕—수원—태안·기흥을 잇는 京水工業벨트, 그리고 반월, 군자, 성남등이 제조업체의 분포가 탁월한 지역으로 지적되었고 제조업종사자의 분포는 京仁軸 외에 서울—수원—평택을 잇는 軸에 집중되어 있음이 밝혀졌다. 이러한 사실들은 높은 地域內通勤率이 제조업 확산과 관련이 있음을 뒷받침 해주고 있다.

地域間 相互作用에 있어서의 특징은 첫째, 서울을 제외한 경기도내 도시로의 통근이 매우 미

43) Park, S.O., 1981, *Locational Change in Manufacturing: A Conceptual Model and Case Studies*, Ph. D. Dissertation, University of Georgia, p.141.

44) 權容友, 1984, op. cit., pp.363-364.

약하다는 점이다. 인접한 시로의 통근자가 취업자의 1%이상인 군은 시흥, 화성, 김포, 용인, 양주등 5개 군인데 이 가운데 시흥→안양(5.1%) 화성→수원(4.4%)의 두 경우를 제외하면 그나마도 보잘 것이 없다. 이런 사실은 각 도시별 통근권(그림 1) 에서도 여실히 확인된 바이지만 여기서 한가지 特記할 만한 사실은 시흥군과 안양시, 그리고 화성군과 수원시 간의 관계이다. 郡部에서 市部地域으로의 높은 통근률과 더불어 앞의 市部에 관한 분석에서도 보았듯이, 안양→시흥(6.4%), 수원→화성(4.6%)의 흐름도 市에서 郡으로의 통근 가운데 가장 두드러져서 이들 지역간의 相互作用이 경기도내 지역간에서는 가장 활발하다는 것을 알 수 있다. 이것은 서울—안양—수원을 잇는 축 안에서 안양과 수원이 인접지역과의 상호작용을 강화해 나감으로써 시흥군과 화성군을 급격히 도시적인 지역으로 변모시키고 있음을 확인해 준다.

둘째, 郡部地域間의 相互作用은 반월→시흥(2.3%), 평택→화성(2.5%)의 흐름을 빼고는 거의 나타나지 않는다. 따라서 경기도내 군부지역간의 연계는 거의 없다고 봐도 무방하리라 생각된다.

ㄷ) 要 約

지금까지 市部와 郡部로 나누어 설명한 사항을 경기도 전체로 종합하면 다음과 같다〈표 4 참조).

먼저 주목되는 점은 地域內通勤의 비중이다. 지역내통근자는 경기도 전체 취업자의 47.4%, 시부지역 취업자의 59.7%를 차지하고 있고, 통근자만을 대상으로 했을 때는 전체 통근자의 71.9%를 차지함으로써 그 중요도를 확인시켜 준다.

한편 서울통근자의 비율이 13.3%인데 비해 경기도내 다른 도시로의 통근률은 2.5%에 불과해 道內 地域間 相互作用은 매우 미약한 대신 서울과의 從的關係가 지배적이다.

이밖에 主要目的地 分布에 있어서는 인천과 수원의 相對的 獨自性, 京水軸의 높은 地域內通勤率, 안양과 시흥군, 수원과 화성군간의 긴밀한 상호관계 등을 특징으로 들 수 있다.

4. 京畿道 轉入人口에 關한 分析

이 章에서는 首都圈 人口集中問題를 通勤과 관련하여 考察하기 위해 京畿道轉入人口를 그들의 轉出地(前居住地)와 就業場所(通勤目的地)에 따라 구분하여 그 性格을 파악해보기로 한다. 이렇게 함으로써 首都圈에서 일어나는 다양한 人口의 흐름의 방향, 정도 및 성격에 대한 보다 자세한 이해가 가능하다고 생각되기 때문이다.

(1) 京畿道 轉入人口에 關한 論議

최근 경기도의 급격한 인구 성장이 크게 두가지 흐름, 즉 서울 인구의 廣域的 擴散과 首都圈外 地域에서의 直接的 流入에 힘입은 바 크다는 것은 이미 지적하였다. 이것을 좀 더 구체적으로 살피기 위해 京畿道 轉入人口를 위의 두 轉出地別로 정리한 것이〈표 5〉이다.

서울과의 轉出入關係는 1970年을 기점으로 경기도의 轉入超過가 발생, 매년 평균 5萬名이상의 인구가 전입되고 있다. 한편 首都圈外에서의 轉入人口도 1969年 이후 꾸준히 증가하여 1977年부터는 매년 7萬名이상이 경기도로 들어오

〈表 4〉 通勤目的地別 通勤者의 分布

分類 \ 通勤目的地	서 울	지 역 내	경기도의 다른도시	기 타 지 역	비 통 근	계
市 部	18,522(16.6) (20.0)*	66,514(59.7) (72.0)	2,967(2.7) (3.2)	4,381(3.9) (4.7)	19,087(17.1)	111,471(58.5)**
郡 部	6,868(8.7) (20.7)*	23,776(30.1) (71.6)	1,716(2.2) (5.2)	845(1.1) (2.5)	45,907(58.0)	79,112(41.5)
計	35.390(13.3) (20.2)*	90,290(47.4) (71.9)	4,683(2.5) (3.7)	5,226(2.7) (4.2)	64,994(34.1)	190,583(100)

* 通勤者內에서의 比率
** 市部와 郡部의 比重

〈表 5〉 年度別 京畿道 轉入人口

단위 : 명

전출지 \ 연도	1961~66 연평균	1969	1970	1971	1972	1973	1974
서 울	−12,928	−20,743	34,761	54,890	2,863	36,057	41,527
수도권 외	6,384	43,783	63,764	66,387	32,237	47,417	49,551
순전입인구	−6,544	23,043	98,525	121,277	35,100	83,474	91,078

전출지 \ 연도	1975	1976	1977	1978	1979	1980
서 울	46,064	57,752	53,701	72,913	110,223	65,888
수도권 외	132,263	65,604	72,109	88,344	86,723	70,720
순전입인구	178,327	123,357	125,810	161,257	196,946	136,608

고 있다.

이같은 두 갈래의 큰 흐름 가운데 前者, 즉 서울 인구의 外延的, 飛地的 擴散과 관련된 여러가지 변화에 관해서는 지금까지 많은 분석이 이루어졌다. 首都圈에서의 人口集中反轉現象,[45] 廣域都市體系의 形成,[46] 開發制限區域의 設定과 관련된 서울 인구의 飛地的 擴散,[47] 서울주변 居住郊外地域의 形成[48]등의 用語에서 단적으로 알 수 있듯이 이들 연구의 주된 관심의 대상이 서울로부터 빠져나오는 인구였다는 것은 부인할 수 없다.

그러나 後者, 즉 首都圈外 地域에서 경기도로 직접 流入되고 있는 인구에 대해서는 단편적인 언급들만이 몇 있을 뿐 자세한 분석은 찾아보기 힘들다. 例를 들어, 他道에서 경기도로 전입하는 경우 市部에서의 전입자보다는 郡部에서의 전입자가 훨씬 많다[49]든가, 서울近郊의[50] 경우에는 서울로부터의 전입이 首都圈外로부터의 전입보다 많고, 경기외곽지역의[51] 경우는 그 반대 현상이 일어난다는 지적[52]들이 그것들이다. 그러나 首都圈外에서의 轉入人口의 數가 서울로부터의 轉入人口數를 계속 능가하고 있다는 점(1977년 제외)을 생각할 때 이들 首都圈外 轉入人口의 성격에 대한 이해가 경기도 전입인구를 총체적으로 이해하는 데 매우 중요하다고 생각된다. 왜냐하면 경기도가 단지 서울에서 빠져나오는 사람들의 受容地로서의 역할만이 아니라 人口移動의 終着地, 즉 서울을 代替할 最終目的地로서의 역할을 수행할 가능성[53]이 있기 때문이다.

우리나라의 경우 人口移動의 가장 큰 要因이 經濟的 理由에 있다는 것은 周知의 사실이다.[54] 그 경우 轉入地가 제공하는 雇傭機會의 水準이 移動의 吸引要因(pull factor)으로 기능할 것은 당연하다. 따라서 사람들이 移住 후에 어느 곳에 취업하고 있는 가 하는 것은 人口移動으로 발생되는 空間組織의 變化를 나타내 줄 수 있는 하나의 指標가 될 수 있을 것이다.

그런데 경기도가 만일 위에서 지적한 두 가지 역할을 실제로 수행하고 있다면 그 역할에 따라

45) 黃昌潤, 1984, "서울 大都市圈 人口集中反轉現象에 대한 小考," 國土硏究, 第3卷, pp.144-160.
46) 權容友・金仁, 1984, "廣域都市體系의 形成背景," 金仁編, 都市地理學 : 理論과 實際, 서울 : 法文社, pp. 303-320.
47) 趙正濟・陰盛稷・羅鍾聲, 1982, op. cit.
48) 權容友, 1986, op. cit.
49) 柳在明, 1985, "서울 周邊都市의 人口成長에 關한 硏究," 地理學과 地理敎育, 第15輯, p.8.
50) 경기도내 6개 市와 남양주, 시흥, 고양, 광주, 김포군을 近郊地域으로 보고 있다.(崔鎭昊・李鍾烈, 1984, op. cit.)
51) 서울近郊에 포함되지 않은 나머지 경기도 郡部를 의미(Ibid.)
52) Ibid., pp.42-44.
53) 李兌一, 1982, op. cit., pp.110-111.
54) 人口移動要因에 관한 分析의 例로는,
趙正濟, 1982, "地域間 人口移動에 관한 計量的分析," 國土硏究, 第1卷, pp.22-53.

移住者의 취업장소가 다를 것이라고 예상할 수 있다. 이같은 사실을 확인해보기 위해〈표 6〉이 작성되었다.

표에서 보이는 것처럼 前서울居住者는 서울로 계속 통근하는 비율이 높고, 首都圈外 轉入者는 地域內通勤率이 높다. 이것은 경기도가 서울의 郊外化過程의 하나로서 서울 인구의 受容地 役割을 함과 동시에 首都圈外에서 직접 유입되는 인구의 最終目的地 役割도 수행하고 있음을 나타낸다. 그러므로 京畿道 轉入人口에 대한 보다 깊이 있는 이해를 위해서는 이러한 두 가지 큰 흐름이 綜合的으로 검토될 필요가 있을 것으로 생각된다.

(2) 通勤／移住類型의 把握

移住와 通勤으로 형성되는 다양한 흐름의 가능성 가운데 중요한 흐름들을 확인하기 위해 경기도 전체 통근자 중 5年前 居住地가 경기도가 아닌 사람들(轉入者)을 前居住地와 通勤目的地에 따라 구분하여 〈표 7〉을 작성하였다.

가장 두드러진 흐름의 형태는 首都圈外에서의 轉入者가 현재 살고있는 市 또는 郡內의 직장으로 통근하는 경우(31.9%)이다. 그 다음으로 前서울居住者의 地域內通勤(19.3%)과 前 서울居住者의 서울通勤(16.2%)이 나타난다. 前者는 경기도내의 취업기회와 관련된 移住를, 後者는 居住郊外化現象을 각각 반영하는 것으로 생각된다. 이 밖에도 경기도내 다른 군에서 이주해와서 現居住市郡으로 통근하는 경우(11.1%)와 首都圈外 轉入者의 서울통근(6.1%)등이 있다. 前者의 경우 경기도 郡部에서 市部로 이주한 후 그곳에서 취업하는 例가 많이 발견되므로[55] 이 흐름을 반영한 것으로 보이며, 後者는 首都圈外 轉入者가 서울에 인접한 경기도 지역에 거주지를 택하고 서울의 취업기회를 이용하는 경우라고 생각된다.

以上에서 볼 때 주된 유형으로 나타난 前居住地와 通勤目的地의 組合은

i) 首都圈外 轉入, 居住 市·郡內로 通勤

ii) 서울에서 轉入, 居住 市·郡內로 通勤

〈表 6〉 前居住地別 通勤者의 分布

단위 : 명(%)

5년전 거주지	통근목적지				계
	서 울	지역내	경기도 다른시	기타지역	
서 울	8,124 (42.3)	9,685 (50.0)	670 (3.5)	718 (3.7)	19,197 (100.0)
수도권외	3,056 (14.9)	15,686 (78.1)	627 (3.1)	789 (3.9)	20,458 (100.0)

〈表 7〉 前居住地 및 通勤목적지別 各유형의 比重

5년전거주지	통근목적지	전체이주자에 대한 비중
서 울	서 울	8,124(16.2)
	지 역 내	9,685(19.3)
	경기도타도시	670(1.3)
	기 타	718(1.4)
수 도 권 외	서 울	3,056(6.1)
	지 역 내	15,986(31.9)
	경기도타도시	627(1.3)
	기 타	789(1.6)
경기도내다른시	서 울	575(1.1)
	지 역 내	2,066(4.1)
	경기도타도시	337(0.7)
	기 타	139(0.3)
경기도내다른군	서 울	987(2.0)
	지 역 내	5,584(11.1)
	경기도타도시	231(0.5)
	기 타	559(1.1)
계		50,133(100.0)

iii) 서울에서 轉入, 서울로 通勤

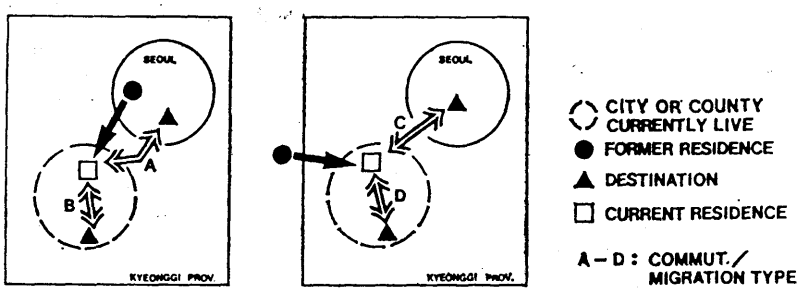
iv) 京畿道內 다른 郡에서 移住하여 居住 市郡內로 通勤

v) 首都圈外 轉入, 서울로 通勤

하는 5가지로 파악되나 vi)의 경우는 京畿道內 人口移動이므로 연구의 성격상 제외하고 나머지 4개의 흐름을 편의상 通勤／移住類型으로 부르기로 한다.

〈그림 3〉은 이 通勤／移住類型을 模式的으로 나타낸 것이다. 그림에서 類型A와 B는 前居住地가 서울이며 통근목적지에 따라서 서울(A), 거주 시·군(B)으로 구분된다. 類型C와D는 前

55) 이 유형에 속하는 5,584명 가운데 郡에서 市로의 移住者가 4,361명(78.1%), 郡部地域間 移住者가 1,223명 (21.9%)으로 郡에서 市로의 移住者가 훨씬많다.



〈그림 3〉 動勤／移住 類型의 模式圖

居住地가 首都圈外 地域이며 역시 통근목적지에 따라 서울(C)과 거주 시·군(D)으로 구분된다.

(3) 通勤／移住類型에 따른 京畿道 轉入人口의 特性

이 節에서는 앞에서 밝힌 通勤／移住類型들을 대상으로 各 類型別 人口學的, 社會·經濟的 特性을 파악해보기로 한다. 분석은 각 유형에 대해 人口學的 變數로서 성별, 연령 및 혼인상태를, 社會·經濟的 變數로서 학력, 직업, 종사상의 지위 및 주택소유형태등을 사용하여 행하였으나 本稿에서는 상세한 變數別 分析結果를 생략하고 類型別 特性만을 要約하도록 하겠다.

i) 類型A(前 서울居住／서울通勤) : 30세 이상 연령층의 비율이 높고 사무직 종사자가 많으며 자기집을 가진 비율이 높다. 事業主와 自營業從事者가 他 類型에 비해 많다. 이들은 지금까지 많이 논의되어 온 서울 周邊 居住郊外化를 주도하는 人口로 파악된다.

ii) 類型B(前 서울居住／地域內通勤) : 연령, 성별 등에서 類型A와 별차이가 없으나 학력이 약간 떨어진다. 전문기술, 관리직 종사자의 比가 상대적으로 높아 轉職, 轉勤등에 의한 직장의 이동이나 제조업체의 확산과 함께 직장을 따라 이동한 경우가 많을 것으로 생각되며 서울周邊地域의 雇傭郊外化過程에[56] 참여하고 있는 것으로 보인다.

iii) 類型C(首都圈外에서 轉入／서울 通勤) : 서울 출신에 비해 젊은 연령층이 많으나 社會·經濟的 측면에서 類型A와 비슷하다. 서울의 高地價, 住宅難등을 피해 경기도에 거주하면서 서울의 취업기회를 이용하는 서울 지향 인구로 파악 될 수 있다. 이 유형 내에서도 특히 市部 출신의 서울통근자는 A類型과 매우 비슷한 성격을 보여 서울주변지역의 교외화에 기여하고 있을 가능성이 있다.

iv) 類型D(首都圈外에서 轉入／地域內通勤) : 경기도 전입인구중 가장 많은 사람들이 이 類型에 속하며 未婚의 젊은 연령층이 多數를 차지하고 있다. 低學歷, 生產職, 製造業從事者가 主를 이루며 住居狀態가 不安定한 사람들이 많다. 이들은 경기도가 제공하는 취업기회가 확대됨에 따라 그것을 이용하기 위해 轉入한 인구로 볼 수 있고 따라서 서울 指向的이라기 보다는 京畿道 指向的이다. 人口移動의 最終目的地로서의 京畿道의 役割은 이들에게서 확인되며 서울중심의 擴散人口와는 전혀다른 性格을 보여주고 있다. 이 유형 안에서도 主流를 이루는 것은 郡部 출신자들로 首都圈外에서 전입하는 인구의 58% (18,614 명중 10,845명)를 차지하면서 이 유형의 특징을 주도하고 있는 것으로 생각된다.

5. 要約 및 結論

本 硏究는 1980年의 通勤資料를 기초로 首都圈의 全盤的인 通勤樣相을 把握하고 通勤目的地와 前居住地를 中心으로 京畿道, 그 중에서도 특히 서울 周邊地域으로 轉入하는 人口의 人口學的, 社會·經濟的 特性을 밝히고자 하는 目的에서 출발하였다. 硏究結果를 간략히 要約하면 다음과 같다.

1) 1980年 現在 서울의 5% 通勤圈은 서울 중

56) 權容友, 1986, op. cit., p.235.

심 반경 약 30km내에 집중 분포하고 있으며 최대 약 42km까지 交通路를 따라 확대되어 있다.

2) 京畿道內 6개 都市의 通勤圈은 안양과 수원을 제외하고는 그 圈域이 극히 좁으며, 서울과의 競爭으로 인해 서울의 반대 방향에 치우쳐 있다. 안양과 수원의 경우에는 圈域이 상대적으로 넓고 交通路를 따른 확대도 보인다.

3) 主要 通勤目的地 分布를 기초로 봤을 때 首都圈內 各 地域間 相互作用은 서울과의 긴밀한 從的 關係, 인천과 수원의 相對的獨自性, 都市間 및 市郡間 相互作用의 微弱 등이 특징으로 나타났다.

4) 京畿道 轉入人口는前居住地와 通勤目的地의 組合에 따라 크게 4개의 類型으로 구분될 수 있고, 各 類型間에는 人口學的 社會·經濟的 特性의 差異가 있음이 밝혀졌다.

以上의 結果를 토대로 앞으로의 硏究課題를 設定해 보면 다음과 같다.

첫째는 通時的 分析의 必要性이다. 時間의 경과에 따른 通勤圈의 擴大, 縮小, 集約化 等은 都市影響圈의 變化와 그에 따른 聚落體系의 構造變化를 설명할 수 있는 핵심적인 요소이다. 따라서 長期間에 걸친 通難圈의 變化에 대한 分析의 必要性이 제기된다.

둘째, 中心大都市로의 通勤만이 아닌 地域內通勤에 대한 분석이 보다 상세한 수준에서 이루어질 필요가 있다. 어떤 지역의 구체적인 상황과 결부된 地域內通勤의 分析은 韓國的 狀況에서의 通勤의 役割에 대한 理解를 심화시킬 수 있기 때문이다.

끝으로 通勤과 移住와의 關聯性에 대한 보다 상세한 檢討가 요구된다. 地域間 人口移動의 問題뿐만 아니라 都市內部의 通勤과 住居立地의 相互關聯性에 관해서도 분석이 있어야 할 것이다. 이러한 분석은 사람들이 왜, 어디로부터, 어느 곳으로 移住하며, 어느 곳에 직장을 갖는지, 그리고 이 여러가지 움직임 사이에는 어떤 관련성이 있는 가를 밝히는 데 도움을 줄 수 있을 것이다.

글의 첫머리에서도 밝혔듯이 通勤資料는 사람들의 움직임으로 인해 어떻게 空間의 構造가 바뀌게 되는가를 설명해줄 수 있는 좋은 資料이다. 그러나 자료의 성격상 個人的 次元에서는 자료의 수집이 매우 어렵다는 문젯점이 있다. 따라서 國家的인 次元에서 通勤資料의 수집과 배포에 좀 더 관심을 가질 때 보다 深度있는 通勤硏究가 이루어질 수 있을 것이다.

Commuting Patterns and Characteristics of Inmigrants of Greater Seoul

Hong, Sang-Ki

Abstracts

This study investigates commuting patterns and characteristics of inmigrants of Greater Seoul. One can expect to find a variety of flows of communting and migration within Greater Seoul considering the sheer concentration of population and economic activities in the region. And it is the goal of this study to discern the major characteristics of such flows.

The study employed the 15% sample data of the 1980 census recorded at the level of individual residents. An analysis of the census data revealed the following characteristics of journey-to-work and migration:

1. The commuting field of Seoul City, defined by the isoline of 5% commuting rate, is the largest among other cities in Greater Seoul. The field reaches up to 30 kilometers in average from the center of Seoul City, and extends up to about 40 kilometers along the main transport arteries, covering much of those cities and counties contiguous to the City. The commuting fields of the six cities are much smaller than that of Seoul City, in that the fields hardly reach beyond their city limits. Where the fields extend across the city limits they develop toward the directions opposite to Seoul.

2. A further examination of the commuting data reveals that the laborsheds of cities and towns other than Seoul City are largely self-contained. Extended commuting, i.e., journey-to-work across the administrative lines, is rather an exception, and intercommuting among nearby cities and towns is virtually none: a commuting pattern radically different from that of Western cities where exchange of commuters among municipalities is more than common. In overall, commuting in Greater Seoul can be characterized by the dominance of Seoul City over the region. The exceptions are the cities of Inchon and Suwon which maintain their own spheres of labor markets.

3. The inmigrants to Greater Seoul, in particular those who moved in to the region other than Seoul City, were classified in terms of their former residences and current work places to find the following four groups of inmigrants most noticeable among others:

Type A: those who moved from Seoul City while maintaining their work places in Seoul;

Type B: those who moved from Seoul City, but currently commute to the work places within the same area of present residence, that is, local commuters;

Type C: those who moved from the areas outside Greater Seoul and commute to Seoul City; and

Type D: those local commuters migrated from outside Greater Seoul.

4. These four groups with different migration origins and commuting destinations are shown to be distinguished from each other in terms of their demographic, economic status as well. Such contrasts in the status appear to be related to the different processes behind the

recent changes in Greater Seoul. The type A represents the residential expansion of Seoul City, whereas the type B reflects the recent relocation of manufacturing activities from the City. The type C resembles the type A, but having a considerably lower socio-economic status. The type D indicates that the vicinity of Seoul City is rapidly emerging as major employment centers of their own. The proportion of the type D is expected to increase most in the future.

The present study can be characterized macro in its scope. Much research efforts need to be done at lower levels, such as studying movement behavior of individuals as well as patterns of flows at a particular city scale. In addition, the study was not able to trace the long-term trends in commuting and migration due to the lack of data for other time periods than the year of 1980. Efforts are also required on the part of accumulating relevant data more.