

국토공간의 지역 간 연계와 지역구조 분석 연구 - 시외버스 유동량을 지표로 -

An Analysis of Regional Linkage and Structure in the National Territory
with the Traffic Index of Interregional Buses

임석희*

본 연구는 시외버스 유동량을 지표로 국토공간상에 전개되는 지역 간의 기능적인 연계구조를 통하여 계획권역의 설정을 위한 실질지역 차원의 경제권역을 파악하고자 하였다. 지역 간 연계구조를 분석하기 위한 공간단위는 시·군으로 하였으며, 연구목적에 비치어 서울특별시와 광역시도 동일한 공간단위로 처리되었다. 분석의 결과를 종합하여 요약하면 다음과 같다. 첫째, 1995년 연구자료와 비교하여 볼 때 교통수단 및 정보통신기술의 발달에 의한 시·공간 압축 현상으로 국토공간의 계층구조가 단순화되는 경향이 발견된다. 둘째, 시외버스의 유동량 등으로 보았을 때, 대도시의 세력권이 지속적으로 확대되고 있으며 특히 서울과 대전의 세력권 확장이 뚜렷하다. 이러한 과정에서 춘천, 충주, 천안, 전주, 목포 등 중간급 도시의 세력이 약화되었으며, 반면에 이천, 익산, 홍천 등이 교통로상의 이점으로 새로운 결절점으로 부상하고 있다. 셋째, 지표에 따라 기능적으로 연계된 권역의 수가 다르나, 대체로 본 연구에서 분석단위로 한 시·군의 상위 계층구조는 두 계층으로 구분되며, 최상위의 계층의 권역은 대도시를 중심으로 4~5개의 권역으로 구분되며, 차하의 계층에서는 20~40개의 권역으로 구분된다. 1995년의 연구자료와 비교하여 여기서 주목되는 현상은 이 계층의 권역이 더 세분되고 있다는 점이다.

주요어: 지역연계, 지역구조, 공간계층, 국토공간, 시외버스 유동량

* 대구대학교 사범대학 지리교육전공 조교수(Assistant Professor, Department of Geography education, Daegu University)

1. 서론

1) 연구의 배경과 목적

최근 교통수단과 정보통신기술의 급속한 발달은 국토의 공간구조에 많은 영향을 주고 있다. 이러한 영향을 일차적으로는 지역 간의 기능적 관계의 강화라고 할 수 있다. 그러나 그 강화가 국토의 모든 영역에 동일하게 작용하지 않는다. 어떤 영역에서는 기존의 결절이 그 세력권을 더욱 확장하는가 하면, 또 어떤 영역에서는 오히려 그 결절을 중심으로 한 지역들 간의 연계가 약화되기도 한다. 기능적 관계의 힘의 세기와 방향에 따라 국토공간의 지역구조가 변모하는 것이다. 이 과정에서 주민생활의 공간적 영역과 기업활동의 경제공간 역시 변용된다고 할 수 있다.

국토계획을 위한 계획권역의 설정 역시 ‘계획’이라는 용어가 내포한 국토의 지역구조 형성에 지대한 영향을 미친다. 그러나 중요한 사실은 계획권역이 현실적으로 전개되는 국토공간상의 지역구조와 일정한 궤를 같이해야 한다는 것이다. 그것이 계획의 성과와 밀접한 관계를 갖기 때문이다. 이런 점에서 국토공간상의 실질지역의 형성에 대한 연구는 중요한 의의가 있다. 특히 지역 간의 연계구조는 계획권역과 긴밀한 관계를 가져야 하는 실질지역으로서 기능적 경제지역의 형성에 있어 결정적 요소가 된다. 그럼에도 불구하고 이에 대한 실증적 연구는 충분하지 않은 형편이다. 국토계획이 실질적인 주민생활공간이나 기업의 경제활동공간에 부합하기 위해서는 국토공간상에 전개되는 지역 간 연계와 기능적 경제지역 형성의 구체적 모습을 파악할 필요가 있다. 이런 점에서 본 연구는 합리적인 계획권역의 설정을 위한 기초 연구로서 의의를 갖는다고 할 수 있다.

이와 같은 연구의 배경과 필요하에 이 글은 지역 간의 기능적인 연계구조에 대한 분석을 통하여 계획권역의 설정을 위한 실질지역 차원의 경제권역을 파악하고자 하였다. 아울러 이러한 분석을 바탕으로 계획권역의 설정과 관련된 우리나라 현행 행정구역의 문제점을 논의하고 그 개편

방향을 모색해보고자 한다. 이를 위한 구체적인 연구목표와 내용구성은 다음과 같다.

첫째, 지역구조와 지역 간 연계에 관한 이론적으로 고찰하고 이에 관한 국내의 선행연구를 검토한다.

둘째, 이론적 고찰 및 선행연구 검토를 바탕으로 지역 간 연계구조를 파악할 수 있는 지표를 선정하여 기능적 경제지역에 대하여 실증적으로 분석한다.

셋째, 지역 간 연계구조에 대한 선행연구결과와 비교하여 그 변화를 고찰한다.

넷째, 이와 같은 분석결과를 토대로 경제기능적인 국토의 실질지역구조의 관점에서 행정구역의 문제점을 검토하고 개편방향을 논의한다.

2) 연구의 방법 및 자료

이 글은 이론적 고찰과 선행연구검토를 위한 문헌조사분석과 함께 지역 간 연계구조에 대하여 실증적으로 분석하고자 한다. 실증분석을 위한 공간단위는 특별시와 광역시를 포함한 시·군으로 하였으며, 분석의 총 분석단위는 170개이다. 지역 간 연계에 대한 분석의 지표로는 시·군 간 시외버스 유동량을 이용하였다. 시·군 간 시외버스 유동량의 분석자료는 건설교통부가 발행하는 시외버스운행계통(2002)에서 추출하였으며, 각 노선의 기점과 경유지, 종점 간의 O-D matrix를 작성하여 분석하였다.

2. 이론적 고찰

1) 지역구조의 개념

국지적 수준에서의 작은 공간적 범위에서든, 지구적 수준에서의 공간

적 범위에서든 지표는 다양한 방법으로 구분될 수 있는 다수의 지역으로 구분된다. 지역은 공간을 어떤 입장에서 보느냐에 따라 다르게 인식될 수 있으나, 지표는 지역의 모자이크와 같다고 할 수 있다(Cloke et al., 1999). 그리고 이러한 지역들은 몇 개의 소지역(小地域)이 모여 보다 큰 규모의 대지역(大地域)을 구성한다. 이는 부분이 모여 전체를 구성하는 것과 같다. 지역구조는 이처럼 복수의 부분지역이 모여 각기 주어진 역할을 함으로써 보다 큰 전체지역을 구성하고 또 다른 기능을 발휘하게 되는 것을 말한다. 국토공간 역시 국토공간상의 여러 소지역들이 부분지역으로서 구성되는 전체지역이라고 할 수 있다(정장호, 1979).

그러나 지역을 구성하는 자연적·사회적·경제적·역사적 요소들의 결합 관계에 의해 만들어지는 통합체는 그 자체가 지역일 뿐, 그것을 지역구조라고 볼 수는 없다. 구조란 내적 응집력으로 통합된 시스템으로 구성되기 때문이다(田辺裕·浜田眞之, 1977). 지역구조는 부분지역들 간의 시스템적 관계를 전제로 하며, 각 부분지역들 간에 무언가의 기능적 연결이 있어야 지역구조라고 할 수 있다(남영우, 1993).

지표상의 여러 현상들은 크든 작든 서로 관계를 맺고 있다. 지역과 지역 간 및 지역 내부의 부분지역 간에서는 어떤 공간적 관계가 형성되어 있어 전체적으로 하나의 질서를 이루고 있는 것이다. 또한 사람과 물자 및 정보의 장소적 이동은 이와 같은 공간관계를 구성하는 기본요소이기도 하다. 이러한 공간관계는 항구불변의 것이 아니지만, 일단 성립되어 안정된 공간관계는 쉽게 바뀌지 않는다. 지역구조는 이처럼 어떤 지역의 내·외적 공간관계들에 의해 만들어진 하나의 틀이라고 할 수 있다(홍현철, 1995).

이러한 지역구조의 파악은 도시계획, 지역개발계획 나아가 국토종합개발계획의 수립에 있어서 필수 불가결한 작업이 된다. 계획을 수립하기 위해서는 우선 계획의 단위지역을 설정하여야 하고 지역 간의 관계를 파악하여야 하기 때문이다. 특히, 장기적인 도시계획 또는 교통계획 및 토지이용계획 등을 수행하는 데 있어서 가장 기본이 되는 것은 현재의 지역구조 상태의 파악과 그 상태를 기본으로 하는 장래의 예측이 된다.

2) 지역 간 연계와 기능적 지역구조

지역구조를 해명한다고 하는 것은 지역을 단순히 구역을 갖는 넓이로서 이해하는 것이 아니라 어떤 의미를 갖는 범위로서 이해하는 것을 의미한다(홍현철, 1995). 이 의미는 전체지역을 구성하는 부분지역들 간의 등질적 속성에서 찾을 수도 있고, 부분지역들 간의 기능적 연계에서 찾을 수도 있다. 전자가 등질지역적인 구조라면, 후자는 결절 또는 기능지역적인 구조가 된다. 지역구조의 분석은 지역에 대한 인식이 목적과 주제에 따라 달라질 수 있기 때문에 양자 어느 것으로도 가능하다.

그러나 오늘날의 공간체계는 장소들 간의 입지적 속성에 의한 등질적 관계보다는 입지적 상호작용에 의한 기능적 관계가 갈수록 중요하게 되는 추세이다. 급속한 교통·통신수단의 발달과 산업의 고도화가 장소적 이동성과 입지적 상호작용을 가속화하면서 지역 간의 기능적 연계를 강화하는 방향으로 나아가고 있기 때문이다(임석희, 1994). 따라서 현대적 의미에서 지역구조는 지역 간 연계에 의한 기능지역을 파악하는 것이 일차적 과제라고 할 수 있다.

이러한 기능지역의 형성에 있어서 전체지역을 구성하는 부분지역 또는 지역 간 연계의 중심고리가 되는 결절은 지역 내에서의 역할과 기능에 따라 위계적 서열화가 이루어지며 계층구조를 형성하게 된다(Haggett et al., 1977). 즉, 결절과 결절간의 연결을 통해 만들어지는 기능지역은 ① 지역 내의 기능적 관계, ② 계층구조란 두 가지 특성을 갖는다(황명찬, 1985). 따라서 기능적 측면에서 지역구조를 파악한다는 것은 지역 간의 연계가 어떻게 이루어지고 있느냐도 중요한 문제이지만 그것의 계층구조가 어떻게 형성되고 있느냐도 그 못지않은 중요한 문제이다.

이러한 지역 내의 주변공간단위와 중심지점 간의 기능적 관계의 대부분은 인구의 이동, 출퇴근, 상품이나 서비스의 흐름, 전화와 같은 정보의 흐름 등으로 이루어지며, 그 흐름은 불규칙적이라기보다는 규칙적이다. 이러한 흐름은 주변공간단위로부터 중심지점으로 향하는 것이 지배적이

며, 이 지배적인 흐름의 관계를 통해서 전체지역 내의 계층적 공간질서가 출현하게 된다. 이런 점에서 기능지역은 그 내부를 구성하는 단위지역 간의 상호의존 관계에 따라 파악되는 공간을 말할 수 있으며, 그 지표로는 교통, 정보, 자금의 흐름과 같은 공간적 유동에 관한 자료가 자주 이용된다. 특히, 교통의 흐름이 많이 이용되는데, 구체적으로는 사람통행(person trip), 각종 교통수단별 유동, 여객 유동, 화물 유동 등이 지표가 된다. 이 중에서 사람통행은 도시 내부 또는 도시와 그 주변지역 간의 상호관계를 파악하는 데 주로 이용되며, 도시 간 또는 지역 간의 연계분석에는 여객 유동이나 화물 유동이 많이 이용된다.

3) 지역구조 변화의 일반적 경향

현대사회의 중요한 시공간 현상의 하나는 공간적 장벽이 시간거리의 단축에 의해 현저히 약화되는 것이다. 흔히 시·공간 수렴(time-space convergence) 또는 시·공간 압축(time-space compression), 시간에 의한 공간의 소멸(annihilation of space with time) 등으로 명명되는 이러한 현상은 공간의 객관적 성질과 생활양식을 급격하게 변화시키고 있다(Harvey, 1989). 무엇보다도 교통수단과 정보통신기술의 발달이 변화의 핵심적인 동인이다. 교통·통신수단의 발달이 거리의 극복에 드는 시간과 비용을 절감시킴으로써 지역 간 이동과 인적·물적 흐름을 자극하기 때문이다.

이러한 맥락에서 교통·통신수단의 발달에 의해 유도되는 지역구조 변화의 일차적 경향은 도시, 특히 대도시 중심의 공간체계 형성이다. 교통·통신수단의 발달에 따른 인간활동의 집적이 이미 결정로서 자리 잡고 있는 도시, 보다 계층적 지위가 높은 도시에 유리하기 때문이다. 이는 지역구조가 어떤 공간적 이동을 통하여 이루어진다고 할 때, 그러한 이동을 통하여 확립된 공간적 배열은 다음의 이동에 영향을 주는 데 기인한다(Alber et al., 1971).

둘째는 계층적 위계를 가지고 전개되는 도시집적의 한 측면으로 촌락

에서 중소도시, 중소도시에서 대도시로 이어지는 기능의 상향이동이다(유우익, 1990). 시·공간 수렴으로 더 먼 거리까지의 이동가능성과 접근성이 제공됨에 따라 공간적 선택이 다양해지고 유연해지기 때문이다. 따라서 취락의 계층구조에서 상위 취락이 하위 취락이 직접 연결되고 그 중간에 위치한 취락의 계층은 그 기능이 약화되어 계층구조의 단순화가 진행된다.

셋째는 이동성의 증대에 따른 대도시통근권의 확대이다. 대도시 거주 공간의 확산은 물리적으로 근접하지 않더라도 도시가 주는 편익과 경제를 얼마만큼 향수할 수 있느냐에 달려 있는데, 이것은 기본적으로 시·공간 및 비용공간의 수렴을 요구한다. 이는 교통·통신수단의 발달을 전제하지 않고서는 가능하지 않다. 대도시권의 형성에 있어서 교통체계의 개선이 가장 중요한 역할을 하여왔다는 것은 이에 대한 초기 연구에서부터 강조되어온 내용이다(권용우, 1986).

넷째는 인터넷과 같은 정보통신기술의 발달에 따른 근접이라는 공간 개념의 혁신적 변화이다. 그러나 정보통신기술의 발달이 분산효과만을 가져오는 것은 아니다. 시·공간 및 비용공간의 수렴은 분산효과와는 정반대로 통제 및 관리기능의 중앙집중화를 강화할 수도 있다(권용우 외, 2002). 또한 통신의 발달이 인간의 모든 통행이나 물자의 흐름을 대체할 수는 없다. 인터넷을 통한 통신판매가 소비자의 구매공간을 확대한 것만은 분명하지만, 그에 따른 물류는 여전히 계층구조를 갖는 일정한 공간적 단위로 이루어진다.

3. 시외버스의 유동패턴과 지역구조 분석

1) 지표선정의 의의

지역 간 연계구조의 분석에는 관련이론과 선행 연구사례에서 살펴보

있듯이 공간적 흐름을 반영하는 다양한 지표가 이용될 수 있다. 공간적 흐름은 먼저 가시적인 유형의 흐름과 비가시적인 무형의 흐름으로 나누어 볼 수 있으며, 유형의 흐름은 다시 인적 흐름(human flow)과 물적 흐름(material flow)으로 나누어진다. 유형의 흐름은 사람이나 물자 등이 구체적으로 이동하는 것을 말하며, 무형의 흐름은 정보나 지식과 같이 비물질적 사상(事象)이 이동하는 것을 의미한다.

일반적으로 인적 흐름과 관련된 지표로는 통근통행이나 구매통행 또는 그것을 대신할 수 있는 버스나 철도, 항공 등과 교통수단의 이동이 이용된다. 통근통행이나 구매통행은 비교적 단거리 이동인 만큼 비교적 국지적인 범위에서 도시 내의 지역구조 또는 도시세력권 설정을 위한 지역 간 연계구조 분석의 지표로 적합하다. 반면에 전국적인 수준에서 지역생활권을 설정하거나 지역 간 연계구조를 분석할 경우 통근통행이나 구매통행을 지표로 이용하기에는 한계가 있다. 따라서 이와 같이 전국적 수준에서 지역 간 연계구조를 분석할 경우에는 시외버스의 이동이 지표로서 활용된다.

여객철도도 지표로 이용될 수 있지만 시외버스에 비하여 노선과 정착하는 장소가 한정되어 지표로서 이용되기 어렵다. 과거 여객철도의 이동을 지표로 이용한 연구 사례가 있기는 하지만, 이 시기는 버스의 운행이 오늘날과 같이 많아 여객운송에 있어 철도가 상대적으로 중요하였기 때문이다. 마찬가지로 국내에서는 고속버스의 이동도 지표로 이용된 사례가 없다. 이는 고속버스의 노선이 철도와 같이 주로 대도시와 대도시 또는 대도시와 취락체계에서 적어도 중간급 도시들을 대상으로 하고, 또한 경유지 없이 종점과 기점을 바로 연결하기 때문이다.

분석의 공간단위는 특별시 1개, 광역시 6개를 포함한 2003년 현재 163개 시·군 행정구역으로 하였다. 따라서 총 공간분석단위는 170개가 된다. 시외버스의 이동량을 지표로 택한 것은 이것이 시·군 간의 인적 흐름을 파악하는 데 가장 용이하기 때문이다.

2) 분석방법

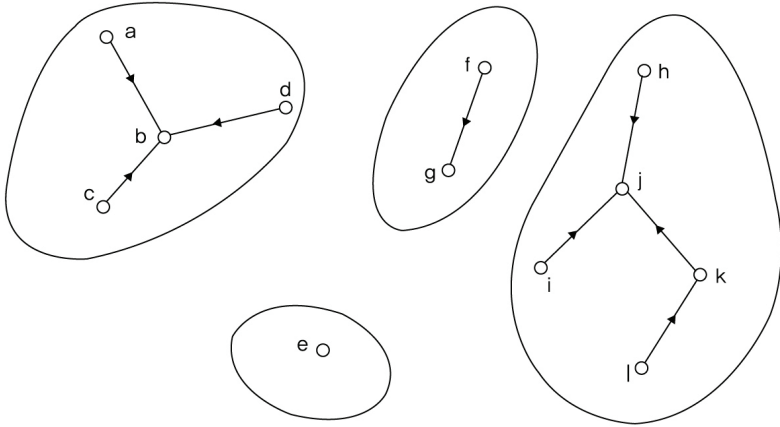
시외버스의 유동은 결절인 기점과 경유지, 종점을 연결하는 노선과 각 노선의 여객의 수(유동량, bus traffic flow)로 구성된다. 그러나 사실, 여객의 수에 관한 자료는 파악하기 어렵기 때문에 본 연구에서는 여객의 수와 운행횟수는 비례관계에 있다고 보고 각 노선의 일일 운행횟수를 유동량으로 간주하였다.

분석자료는 건설교통부(2002)가 발행하는 『시외버스운행계통』을 이용하였다. 시외버스에는 시외일반버스, 시외직행버스, 시외고속버스(통칭 고속버스) 세 가지 종류가 있는데, 시외고속버스를 제외한 시외일반버스, 시외직행버스를 대상으로 분석하였다. 노선의 결절은 기점과 종점 이외에 경유지를 포함시키되, 시·군청 소재지가 아닌 경유지는 결절에서 제외하였다. 노선의 운행횟수는 기점 - 경유지, 경유지 - 경유지, 경유지 - 종점, 기점 - 종점별로 모두 추출되었다. 예를 들어 부여(기점) - 공주 - 조치원 - 충청대학 - 청주(종점) 노선의 일일 운행횟수가 6회면(건설교통부, 2002: 227. 계통번호 다 2-12-3), 결절간의 운행횟수는 시·군청의 소재지가 아닌 경유지 충청대학은 제외하고, 부여 - 공주, 부여 - 조치원, 부여 - 청주, 공주 - 조치원, 공주 - 청주, 조치원 - 청주 각각 일일 6회로 계산되었다.

이와 같이 계산한 것은 노선이 부여와 청주를 가·종점으로 연결하는 것이지만, 중간의 경유지 관점에서 보면 이 노선은 공주 → 조치원을 연결하는 것일 수도 있기 때문이다. 실제로 사람들은 이 노선의 시외버스를 부여에서 조치원, 공주에서 조치원의 통행에 이용할 수 있다. 즉, 중간에 타고 내리는 사람의 입장에서 보면 경우도 가·종점이 될 수 있다. 따라서 기점과 종점간의 운행횟수만을 계산한다면 현실을 왜곡할 수 있다.

버스 유동량과 같이 기점과 종점이 있는 자료의 지역 간 연계분석방법에는 수위연계분석법(primary linkage analysis)과 다중연계분석법(multiple linkage analysis), 두 가지가 있다. 수위연계분석은 특정 지역과 다른 지역간의 여러 흐름 중에서, 가장 큰 흐름을 중심으로 지배-종속 관계를 파악

<그림 1> 헤겟의 지역연계 분석방법



한다. 다중연계분석법은 수위연계분석법이 가장 큰 흐름만을 고려할 때 발생하는 문제점을 시정하기 위하여 한 지역과 다른 지역 간의 모든 흐름을 고려한다(Haggett et al., 1977).

이 글에서는 일차적으로 수위연계분석법을 적용하여 분석하고, 특정 도시(결절)로부터 발생하는 흐름이 너무 강력하여 차하 계층에서 발생하는 지역 간 연계구조가 잘 드러나지 않을 경우에는 2, 3위 흐름을 고려하는 다중연계분석법을 적용하였다. 대도시의 영향력이 압도적이기 때문에 그것을 제어하여야 차하 계층 중심도시의 세력권을 파악할 수 있다.

3) 시·군별 유동량

본 연구에서 이용한 건설교통부의 자료에 의하면, 2002년 현재 우리나라에서 시·군 간에 일일 발생하는 시외버스의 총운행횟수(traffic trip)는 4만 2,181회이다. 이는 전술한 바와 같이 기점과 종점뿐만 아니라 경유지가 되는 시·군청 소재지 간의 운행횟수를 모두 계산한 것이기 때문에 노선별 운행횟수와는 다르다. 총 운행횟수 4만 2,181회라 하면 1개의 시·

군에서 1일 평균 248회의 시외버스 유동이 발생하는 것으로 시간당 약 10회에 해당한다. 그야말로 무수히 많은 시외버스의 통행이 이루어지고 있는 것이다.

그러나 실제 이와 같은 유동량은 몇몇 대도시에 집중되어 발생하고 있다. 기점을 기준으로 보았을 때, 서울이 전체 유동량의 약 14.7%에 해당하는 6,189회의 운행횟수를 차지하고, 그 다음으로는 대구 8.6%, 부산 6.5%, 광주 6.2%, 대전 5.8%, 인천 4.1%의 비중을 차지한다. 울산시를 제외한 이 6개의 대도시가 우리나라 전체 시외버스 유동량 발생의 약 45.8%를 차지한다. 즉, 대도시 중심의 광역적인 도시체계가 형성되어 있음을 알 수 있다.

이러한 시·군별 시외버스 유동량에서 주목되는 것은 대구가 서울 다음의 지위를 차지하고 있으며, 부산보다 1일 1,000회에 가까운 버스유동량이 많다는 것이다. 영남지방에서 있어서 대구의 교통중심지로서의 역할을 잘 나타내는 것이라고 할 수 있다. 반면, 울산시를 기점으로 발생하는 시외버스 유동량은 불과 1일 306회에 불과하여 중소도시보다 낮은 비중을 차지하고 있다. 춘천시의 경우도 도청 소재지임에도 불구하고 1일 유동량이 189회밖에 되지 않는다. 울산시와 춘천시는 다른 지역을 기점으로 해서 울산시와 춘천시로 들어오는 시외버스 유동량이 각각 1일 441회, 555회로 울산과 춘천을 기점으로 하는 것에 비해 오히려 더 많다. 서울의 경우는 다른 지역을 기점으로 해서 서울로 들어오는 시외버스 유동량이 불과 1일 272회에 지나지 않는다. 그만큼 울산시와 춘천시가 인구규모나 행정적 지위에 비해 중심성이 작다는 것을 말해 준다.

대도시가 아닌 도시로 비교적 유동량이 많은 도시는 경상남도의 마산시와 진주시이다. 마산시와 진주시는 1일 유동량이 1,000회를 훨씬 넘는다. 이는 서부 경남의 중심지로서의 기능을 나타낸다고 할 수 있으며, 다른 연구의 중심성 지수에 의한 분석결과와도 일치한다(임석희, 1995). 그러나 여기서의 유동량은 출발점 기준으로, 즉 서울 → 홍천 → 강릉이면 기점인 서울과 경유지로서 다시 강릉으로의 출발점이 되는 홍천을 중심으로 계산

< 표 1 > 시·군별 시외버스 유동량(출발점 기준, 1일 운행횟수)

유동량	시·군명
6,000회 이상	서울
4,000~3,000회	대구
3,000~2,000회	부산, 광주, 대전
2,000~1,000회	인천, 마산, 진주
900~500회	청주, 수원, 전주, 경주
500~400회	나주, 의정부, 안산, 성남, 고성, 부천, 포항, 천안, 원주, 사천
400~300회	영천, 함양, 이천, 공주, 통영, 순천, 광주, 오산, 울산
300~200회	남원, 구미, 담양, 평택, 양평, 창원, 안양, 상주, 김천, 충주, 홍천
200~100회	산청, 거창, 춘천, 안동, 가평, 영암, 김해, 홍성, 문경, 영주, 당진, 논산, 제천, 경산, 횡성, 순창, 예산, 보은, 서산, 익산, 용인, 옥천, 양산, 무안, 곡성, 강릉, 의성, 단양
100회 미만	고양, 울진, 고령, 영덕, 정읍, 안성, 화순, 영동, 여수, 의령, 임실, 부여, 장성, 광양, 군위, 여천, 고창, 인제, 양양, 음성, 속초, 예천, 남해, 하동, 아산, 보령, 영광, 서천, 여주, 괴산, 목포, 금산, 구리, 군산, 삼척, 해남, 동두천, 봉화, 함천, 구례, 동해, 과천, 청도, 군포, 김제, 김포, 태안, 강진, 거제, 진해, 포천, 진천, 성주, 함안, 창녕, 무주, 진안, 태백, 부안, 함평, 청원, 양주, 영월, 평창, 시흥, 파주, 밀양, 장수, 보성, 장흥, 남양주, 청양, 고흥, 청송, 연천

된 것이므로 모든 지역에서 그 크기가 중심성과 비례하는 것은 아니다.

4) 시·군 간 유동패턴

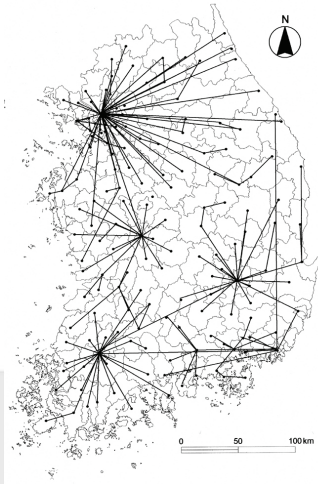
(1) 수위연계패턴(primary linkage pattern)

전술한 지역 간 연계구조의 분석방법에 의한 시외버스의 시·군 간 유동패턴을 보면, 서울, 대구, 광주, 대전 등 4개 대도시가 전체 165개 시·군(인천, 울산 포함) 가운데 60%가 넘는 101개의 시·군 지역과 1순위 흐름(primary flow)으로 연결되고 있다. 부산, 마산, 진주에 의해 분점되고 있는 경남을 제외하면 극히 일부의 지역만이 시·군 간에 1순위 흐름으로 연결되고 있어서 시·군 주민의 유동이 상당 부분 중간단계를 거치지 않고 상

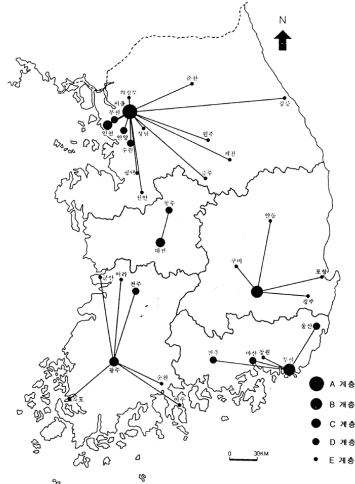
<표 2> 시·군 간 1순위 흐름의 연결지역

중심도시	연결지역
서울	인천, 대전, 강릉, 고성, 삼척, 속초, 양구, 양양, 원주, 인제, 정선, 철원, 춘천, 평창, 화천, 가평, 고양, 파천, 광주*, 김포, 안성, 안양, 양평, 양주, 파주, 동두천, 평택, 포천, 의정부, 이천, 오산, 화성, 영주, 당진, 천안, 청양, 서산, 괴산, 음성, 제천, 진천
부산	광주, 동해, 마산, 김해, 진해, 창원, 평양
대구	광주, 울산, 거창, 창녕, 합천, 경산, 경주, 고령, 구미, 칠곡, 상주, 군위, 김천, 성주, 안동, 영양, 영천, 의성, 청도, 포항
제천	영월
홍천	인제
평창	정선
의정부	철원, 연천
태백	봉화
춘천	화천
원주	횡성
인천	성남, 수원, 시흥, 부천
수원	안산, 용인
부천	시흥
이천	여주
통영	거제, 고성
마산	고성, 밀양, 양산, 의령, 진주, 함안
진주	남해, 사천, 산청, 하동, 함양
영주	봉화, 단양
포항	영덕, 울진
문경	예천
영천	청송
문경	상주
광주	강진, 담양, 목포, 무안, 보성, 순천, 여수, 여천, 영광, 장성, 장흥, 함평, 해남, 화순, 순창, 장성, 정읍, 진안, 곡성, 나주, 담양, 목포
구례	곡성
대전	무주, 저주, 군산, 익산, 대전, 공주, 금산, 논산, 보령, 예산, 홍성, 연기, 보은, 옥천, 영동, 청주
해남	진도, 완도
전주	고창, 남원, 임실, 완주
익산	김제, 부안
남원	장수
서산	당진, 태안
천안	서천, 아산
공주	부여
청주	청원

<그림 3> 시외버스 유동의 수위연계패턴(2002년)



<그림 4> 시외버스 유동의 수위연계패턴(1992년)



위 대도시의 광역적 생활권에 직접 포섭되고 있음을 알 수 있다. 울산은 인구 100만 이상의 광역시이면서도 1순위로 연결되는 시·군을 하나도 갖고 있지 않다.

도별로 보면 서울은 인천, 경기도 대부분의 시·군, 그리고 강원도, 충남·북의 일부 시·군들과 1순위 흐름으로 연결되고 있으며, 대구는 경북의 대부분 시·군과 울산, 합천, 거창 등 경남의 일부 시·군을, 광주·주는 전남 대부분 시·군을, 대전은 북부지방을 제외한 충남의 대부분 시·군과 충북의 일부 시·군을 1순위 흐름으로 차지하고 있다. 대구와 1순위로 연결되는 시·군을 제외한 경남의 시·군들은 부산, 마산, 진주가 동남부, 중부, 서부를 나누어 이들 도시와 각각 1순위 흐름으로 연결된다. 전북은 인접한 일부 시·군을 전주가 1순위 흐름으로 연결하고 있지만 익산, 대전, 광주 등으로 분산되어 이렇다 할 구심점을 형성하고 있지 않다. 충북 역시 서울, 대전으로 1순위 흐름의 방향이 분산되어 이 지역 최상위 도시, 청주마저 인접한 청원을 제외하고는 1순위 흐름을 가지고 독자적으

로 연결하는 시·군 지역을 갖고 있지 않다(<표 2>, <그림 3> 참조).

시외버스 유동량을 지표로 지역 간 연계를 분석한 종전의 연구와 비교하면, 상위 대도시의 직접적인 연계지역이 원거리의 시·군 지역까지 미치는 1990년대의 패턴과 대동소이하다(임석희, 1995; <그림 4> 참조). 그러나 몇 가지 차이점을 발견할 수 있는데, 서울과 대전의 세력권이 다소 확대되고 있는 점이다. 1992년 자료에 의하면 1순위 흐름의 서울 영향력이 경북에까지는 미치지 못하지만, 이 글의 2002년 자료에서는 경북의 북부에 있는 영주시가 서울에 포섭되고 있는 것으로 나타났다. 또한 1992년 자료에서는 군산, 이리, 전주 등이 광주와 1순위로 연결되었지만, 본 연구의 2002년 자료에서는 군산, 이리, 전주가 모두 대전과 1순위 흐름으로 연결되고 있다. 다른 대도시에 비해 상대적으로 서울-대전축의 확대가 이루어지고 있음을 알 수 있다.

(2) 2순위 연계패턴(secondary linkage pattern)

수위연계패턴만으로는 대도시의 영향력이 크게 나타나므로 대도시 세력권 이하에서 전개되는 생활권이나 지역경제공간의 모습을 파악하기 어렵다. 따라서 차하의 2순위 흐름(secondary flow)에 의한 지역 간 연계구조를 분석할 필요가 있다. 2순위 흐름에 대한 분석결과는 확실히 대도시의 영향력이 줄어든 모습을 보여준다. 대신, 1순위로 연결되지 않던 많은 시·군들이 2순위 흐름에서는 직접 연결되는 모습을 보여주고 있다.

따라서 1순위 흐름에 의해 연결되는 시·군이 모두 32개의 권역으로 구분되었으나, 2순위 흐름에서는 65개 권역이 되어, 그 수가 2배 이상 증가하였다(<표 3> 참조). 대도시와 몇몇 중간급 도시의 연결지역을 제외하고는 대개 인접한 2~3개의 시·군으로 묶인다. 대도시의 연결지역으로 1순위의 흐름과 한 가지 달라진 점은 부산과 연결되는 시·군 지역이 크게 확대된 것이다. 청주와 나주, 구미, 담양 등도 1순위 흐름에서는 독자적인 연결지역을 확보하고 있지 않았으나 2순위 흐름에서는 인접 시·군과 연결, 하나의 권역을 형성하고 있다. 또한 수원, 의정부, 전주 등은 그

<표 3> 시·군 간 2순위 흐름의 연결지역

결절	연결지역
서울	대구, 영월, 수원, 시흥, 여주, 용인, 경산, 공주, 서천, 아산, 청주
인천	광주, 과천, 안산, 안양, 의정부, 진천
부산	울산, 강릉, 횡성, 고성, 남해, 의령, 진주, 하동, 함양, 안동, 영천, 순천
속초	고성
포항	동해, 경주
강릉	속초
홍천	양구, 양양
대전	원주, 고양
양평	인제, 홍천
춘천	철원, 가평
태백	영월
원주	평창
가평	화천
안양	과천, 성남
성남	광주*
부천	김포, 안산, 오산
수원	안성, 양평, 오산, 화성
이천	양평, 경기도 광주
동두천	연천
의정부	양주, 동두천, 포천
고양	파주
평택	오산
마산	거제, 창원, 사천, 통영
함양	산청
거창	함양
김해	양산
대구	밀양, 문경, 봉화, 영덕, 영덕, 예천, 울진, 청송, 담양, 영동
울산	양산
창원	진해
진주	합안, 합천
경주	영천
성주	고령
강진	영암
화순	고흥

결절	연결지역
전주	곡성, 진주, 정읍, 진안, 금산
광주	광양, 구례, 고창, 김제, 남원, 익산
나주	무안, 영암, 장흥, 함평, 해남
목포	무안
영동	무주
무주	금산
장흥	보성
순천	여수, 여천
영광	고창
담양	장성, 화순, 순창, 장수
영암	해남
익산	군산, 완주
김제	부안
순창	임실, 장수
대전	당진, 서산, 천안, 청원, 충주
공주	논산, 보령, 예산
보령	홍성
논산	부여
예산	청양
당진	태안
홍성	예산
청주	연기, 보은, 옥천
음성	괴산
제천	단양
이천	음성
원주	제천
구미	경산, 칠곡, 김천, 상주
군위	의성
안동	봉화, 영양
충주	예천
경산	청도

연결지역을 확대하고 있다. 이와 같은 연계패턴은 지역주민의 대도시 중심의 광역적인 연계공간 아래에 있는 소규모 연계공간이 드러난 것이라고 할 수 있다. 다음 쪽의 <그림 5>는 시·군 간의 2순위 흐름을 지도한 것이다.

<그림 5> 시외버스 유동의
2순위연계패턴(2002년)



(3) 1·2순위 흐름의 다중연계패턴
과 권역 설정

앞에서 분석한 연계패턴은 시·군 간 시외버스의 단순히 유동량 순위만을 적용한 것으로 대도시 중심으로 연결지역이 나타나거나 연결지역이 인접하지 않은 경우가 다수 발생한다. 따라서 대도시 중심의 광역적인 연계구조 아래에 존재하는 시·군 간의 연계를 파악하고 권역을 설정하기 위해서는 1·2순위 흐름을 동시에 고려하는 다중연계분석이 필요하다. 적용된 구체적 기준과 절차는 다음과 같다.

- ① 특정 시·군에서 발생한 1위 유동량이 인접한 상위 도시와 연결되는 것이면 그 도시의 세력권에 귀속함.
- ② 특정 시·군에서 발생한 1위 유동량이 인접한 상위 도시와 연결되지 않더라도 1위 유동량이 지역 총 유동량의 50% 이상을 차지하면 그 대로 그 상위 도시세력권에 귀속함.
- ③ 앞의 경우, 50%를 넘지 않으면 다음으로 유동량이 많은 인접 도시와 연결하되, 그러한 인접한 도시가 없을 경우 군은 상호 유동량이 가장 많은 인접 시·군이 속한 권역에 귀속하고, 시는 상호 유동량이 다음으로 가장 많은 인접 시·군과 독립된 권역을 설정함. 단, 하나의 중심도시를 향하여 3개 이상의 시·군이 직접 연계되거나 중심도시를 포함해서 5개의 시·군이 상호연계될 경우에만 별도의 권역

으로 설정하고 이에 해당하지 않을 경우에는 해당 권역을 그 시와 가장 유동량이 많은 상위도시의 권역에 포함함.

- ④ 상기 기준에 따라 상위 도시와 연계된 시·군에 인접한 시·군이 1순위 흐름으로 그 시·군과 연결될 때에는 그 권역에 귀속.

전술한 방법에 의하여 1·2위 흐름을 고려한 다중연계분석 결과, 전국적으로 모두 18개의 권역이 구분되었다. 시·군별 유동량 분석과 마찬가지로 서울이 수도권과 강원도, 충남·북에 이르기까지 가장 넓은 지역에 걸치며, 대구, 광주, 대전의 연계지역도 상당히 넓다. 그러나 도 행정구역의 범위를 벗어나지 않으며, 대체로 자신이 위치한 도 행정구역의 1/2 정도를 차지한다. 나머지 다른 권역은 3~6개의 시·군 지역을 포함한다. 이 권역은 하나의 중심도시를 향하여 3개 이상의 시·군이 직접 연결되거나 중심도시를 포함해서 5개의 시·군이 상호연계될 경우에만 별도의 권역으로 설정하고 이에 해당하지 않을 경우에는 인접한 상위 도시의 세력권에 귀속하였으므로 이보다 더 세분될 수도 있다. 또 반대로 규모가 작은 권역을 보다 규모가 큰 상위 도시의 세력권에 귀속시키면 권역이 더 크게 구분될 수도 있다.

1992년 자료를 이용한 종전의 연구사례와 비교하여 보면, 몇 가지 흥미로운 사실이 발견된다. 우선, 종전에 비하여 권역의 수가 21개에서 18개로 3개가 줄어들었다. 이것은 종전의 춘천, 충주, 천안, 목포를 중심으로 하는 권역이 서울, 대전, 광주 등 상위 대도시의 세력권으로 분산 흡수되고, 익산을 중심으로 한 연계권역이 새로 형성되었기 때문이다. 물론 춘천, 충주, 천안, 목포 등 이들 도시는 <표 4>에서 볼 수 있듯이 춘천·화천, 천안·아산, 목포·신안의 소규모 연계권역을 가지고 있다. 그러나 이러한 연계권역은 과거에 비교하여 볼 때 대폭 줄어든 것이다.

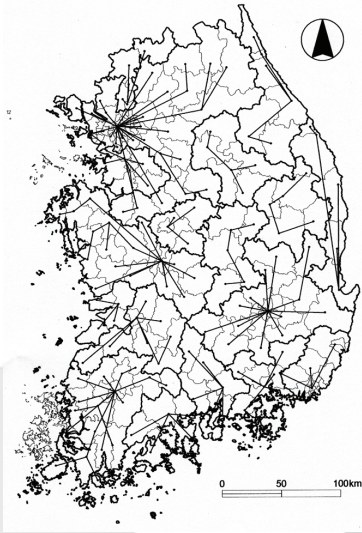
전주와 연계된 지역도 축소되었는데, 이는 과거 전주권에 속하던 익산이 군산, 부안, 김제를 연결하는 독자적인 영역을 가지게 되었기 때문이다. 마찬가지로 서울의 영향력이 확대함에 따라 수원, 의정부의 연계권

<표 4> 시외버스 유동의 다중연계분석에 의한 권역구분(2002년)

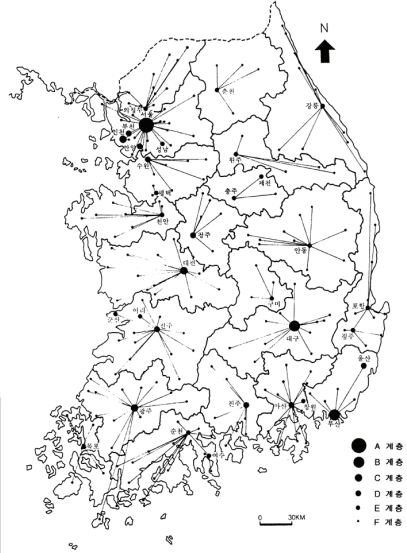
중심도시	하위지역
서울	양평, 가평, 과천, 광주*, (서울)-고양-파주, 김포, 성남, 안양, 광명, 군포, 의왕, 하남, 구리, 남양주, 포천, 화성, 강화, 진천, (서울)-천안-아산, (서울)-춘천-화천, (서울)-홍천-인제, (서울)-홍천-양구, (서울)-인천-부천, (서울)-인천-시흥, (서울)-이천-여주, (서울)-이천-음성-충주,
부산	울산, 김해, 양산
대구	고령, 거창, 창녕, 경주, 칠곡, 군위, (대구)-영천-청송, 의성, 합천, 성주, 청도, 경산
광주	장성, (광주)-곡성-구례, 목포, (광주)-담양-순창, 함평, 화순, (광주)-영암-해남-완도, 강진, (광주)-나주-무안, (광주)-나주-장흥, 해남-진도, 영광
대전	(대전)-당진-서산-태안, 논산, 금산, 무주, 연기, 영동, 옥천, (대전)-공주-예산, 홍성-예산-청양, 부여, 서천, 홍성-보령
강릉	(강릉)-속초-고성, 양양, (강릉)-평창-정선
청주	청원, 괴산, 보은
포항	(포항)-삼척-동해, 영덕, 울진
원주	(원주)-제천-영월, 횡성, (원주)-제천-단양
의정부	철원, 연천, 동두천, 양주
수원	안산, (수원)-오산-평택, 용인, 안성, 화성
마산	(마산)-고성-통영-거제, 함안, 밀양, (마산)-창원-진해, 의령
진주	남해, 사천, 산청, 하동, 함양
구미	김천, (구미)-상주-문경-예천
안동	(안동)-영주-봉화-태백, 영양
익산	군산, 부안, 김제
전주	진안, 완주, 임실, 정읍, 고창, (전주)-남원-장수
순천	보성, 여수, 여천, 광양, 고흥

역도 상당히 축소되었다. 특히, 주목되는 것은 이천과 홍천의 부상이다. 홍천과 그 연계지역은 규모가 크지 않기 때문에 별도의 권역으로 설정되지 않고 서울의 세력권하에 귀속되었으나, 과거 춘천권에 속했던 홍천이 독립적으로 인제, 양구를 직접 연결하는 구심점 역할을 하고 있어 춘천권 축소와 대비된다. 이천 역시 여주, 음성과 직접 연결되고, 충주와도 간접적으로 연결되어 하나의 권역으로 설정할 수도 있다. 이는 1992년에는 볼 수 없던 현상이다.

<그림 6> 시외버스 1·2위 유동량에 의한 연계지역구조(2002년)



<그림 7> 시외버스 1·2위 유동량에 의한 연계지역구조(2002)의 연계지역구조(2002)



4. 결론

본 연구는 국토공간상에 전개되는 지역 간의 기능적인 연계구조를 통하여 계획권역의 설정을 위한 실질지역 차원의 경제권역을 파악하고자 하였다. 지역 간 연계구조를 분석하기 위한 공간단위는 시·군으로 하였으며, 연구목적에 비추어 서울특별시와 광역시도 동일한 공간단위로 처리되었다. 지역 간의 기능적 연계구조를 분석하기 위한 지표로는 공간의 인적·물적 흐름을 고려하여 시·군 간 시외버스 유동량을 선정하였다. 지표의 선정은 전국적 수준의 기능적 관계를 파악할 수 있을 것, 다양한 경제활동과 흐름의 유형을 반영할 수 있을 것, 과거 연구된 자료가 있어서 지역 간 연계구조의 변화를 비교 고찰할 수 있을 것 등을 기준으로 하였다. 분석의 결과를 종합하여 요약하면 다음과 같다.

< 표 5 > 시외버스 유동의 다중연계분석에 의한 권역구분(1992년)

중심도시	하위지역
서울	인천, 부천, 안양, 성남, 과천, 광명, 구리, 남양주, 고양, 시흥, 안산, 하남, 군포, 포천, 양평, 김포, 강화, 경기도 광주, 가평
의정부	동두천, 양주, 파주, 연천, 철원
수원	평택, 오산, 화성, 이천, 용인, 안성
춘천	인제, 양구 화천, 홍천
원주	영월, 횡성
강릉	속초, 동해, 삼척, 태백, 고성, 양양, 평창, 정선
충주	제천, 단양
청주	청원, 진천, 음성, 괴산, 보은
천안	서산, 아산, 당진, 홍성, 예산, 태안
대전	공주, 보령, 서천, 부여, 논산, 공주, 금산, 옥천, 영동, 연기, 청양, 홍성
전주	익산, 군산, 정읍, 남원, 김제, 완주, 무주, 진안, 장수, 임실, 부안, 고창
광주	나주, 장성, 담양, 화순, 구례, 순창, 영광, 곡성
목포	무안, 영암, 해남, 진도, 완도
순천	여수, 광양, 장흥, 강진, 고흥, 보성
안동	영주, 문경, 예천, 봉화, 영양, 청송, 의성
구미	김천, 상주
대구	경산, 영천, 청도, 고령, 성주, 칠곡, 군위, 거창, 합천, 달성
포항	경주, 울진, 영덕
부산	울산, 김해, 양산
마산	창원, 진해, 통영, 밀양, 창녕, 함안, 고성, 거제
진주	사천, 산청, 함양, 하동, 산청, 남해

자료: 임석희(1995).

첫째, 1995년 연구자료와 비교하여 볼 때 교통수단 및 정보통신기술의 발달에 의한 시·공간 압축 현상으로 국토공간의 계층구조가 단순화되는 경향이 발견된다.

둘째, 시외버스의 유동량 등으로 보았을 때, 대도시의 세력권이 지속적으로 확대되고 있으며 특히 서울과 대전의 세력권 확장이 뚜렷하다. 이러한 과정에서 춘천, 충주, 천안, 전주, 목포 등 중간급 도시의 세력이 약화되었으며, 반면에 이천, 익산, 홍천 등이 교통로상의 이점으로 새로운 결절점으로 부상하고 있다.

셋째, 지표에 따라 기능적으로 연계된 권역의 수가 다르나, 대체로 본 연구에서 분석단위로 한 시·군의 상위 계층구조는 두 계층으로 구분되며, 최상위의 계층의 권역은 대도시를 중심으로 4~5개의 권역으로 구분되며, 차하의 계층에서는 20~40개의 권역으로 구분된다. 1995년의 연구 자료와 비교하여 여기서 주목되는 현상은 이 계층의 권역이 더 세분되고 있다는 점이다.

이러한 기능적 경제지역의 변화와 비교할 때, 국토공간상의 실질지역과 행정구역간의 괴리는 상당하다고 할 수 있다. 무엇보다도 기능적 연계에 있어서는 공간계층이 축소되고 있는 데 반하여 행정구역은 계층이 과도한 문제를 안고 있으며, 도 행정구역의 기능적 통합이 매우 미약하다는 것이다. 도 행정구역은 대도시 중심의 광역적인 지역구조에도 부합하지 못하고, 그 하위의 기능적 경제지역과도 일치하지 않는다. 계획권역을 행정구역과 일치시키는 것이 계획의 집행력이 높이는 한 방안이기는 하지만, 이는 행정구역이 실질지역으로서의 기능적 경제지역과 어느 정도 부합하는 때 기대될 수 있는 것이다. 기능적 경제지역과 괴리된 행정구역을 기반으로 한 계획권역의 설정은 계획권역 역시 기능적 경제지역과 괴리를 낳을 수밖에 없고 그에 따른 비용을 수반하게 될 것이다. 따라서 현행 행정구역체계하에서 계획권역의 설정은 이러한 점이 충분히 고려될 필요가 있다.

❖ Abstract

An Analysis of Regional Linkage and Structure in the National Territory
with the Traffic Index of Interregional Buses

Yim, Seok-Hoi

The purpose of this Paper is to analyze the regional linkage and spatial structure in the National Territory through moving amount index of interregional buses. The results of analysis are as follow. First, the spatial hierarchy of national territory is shrinking. Second, the hinterlands of large cities are expanding. Third, the higher hierarchies are divided into two levels. However, the top hierarchy has 4 or 5 regions and the second hierarchy has from 20 to 40 regions. Comparing to the analysis in 1995, it is a notable fact that the regions of this hierarchy are separated into the smaller ones.

Keywords: regional linkage, regional structure, spatial hierarchy, national territory, moving amount of interregional buses.

참고문헌

강경원. 1994. 『행정구역의 문제와 개편의 방향』. 《공주교대논총》, 제13집, 제1호, 183~200쪽.

건설교통부. 2002. 『시의외버스운행계통』.

경기개발연구원. 2000. 『수도권의 지역구조 및 생활권 분석과 개편전략 연구』.

박철홍·이진. 1997. 『경남 서부지역의 중심지 세력권 변화와 주민 통근행태 연구: 진주 도시권지역의 통근·역통근을 중심으로』. 《한국지역지리학회지》, 제3권 제1호, 13~34쪽.

국토개발연구원. 1981. 『지역생활권개발을 위한 기초연구』.

권용우 외. 2002. 『도시의 이해』. 박영사.

_____. 1986. 『서울 주변지역의 교외화에 관한 연구』. 《지리학논총》, 별호 2.

_____. 2001. 『수도권 광역도시권 설정』. 《국토계획》, 제36권, 제7호, 197~219쪽.

권원용. 1985. 『광역도시권 관리를 위한 정책연구(I)』. 국토개발연구원.

김동주. 1981. 『군집분석을 이용한 권역설정: 와드 방법을 중심으로』. 《국토계획》, 제16권, 제2호, 60~66쪽.

김용웅. 2001. 『지역개발론』. 법문사.

김정홍. 2001. 『지역불균형 완화와 낙후지역 발전을 위한 정책 제언』. 산업연구원.

남영우. 1993. 『도시구조론(수정판)』, 법문사.

노경수. 2001. 『광주대도시권내 주변교외지역의 광역도시화 분석』. 《국토계획》, 제36권 제3호, 55~67쪽.

박석희. 1976. 『한국공간조직의 기능적 상호작용에 관한 연구: 철도승객의 요인분석에 의한』. 서울대학교 환경대학원 석사학위논문.

박우현. 1983. 『지역생활권구상의 국토계획적 의의와 실천방향』. 《국토연구》, 제2권, 148~158쪽.

안정근·이성근. 1998. 『지역생활권체계의 설정과 편익시설 이용실태 분석』. 《한국지역개발학회지》, 제10권, 제1호, 163~175쪽.

유우익. 1983. 『한국 지리학에서의 지역정책의 쟁점』. 《지리학논총》, 제10호, 87~106쪽.

_____. 1990. 『농지역개발과 정주생활권』. 《한국논단》, 제6호, 52~61쪽.

이기석 외. 1995. 『국토개발을 위한 권역설정에 관한 연구』. 《지리교육논집》, 제34권, 19~36쪽.

_____. 1992. 『정보통신망의 혁신과 도시체계의 구조적 변화에 관한 연구』. 한국지역학회.

이상일. 1999. 『기능지역의 설정과 공간단위 수정가능성의 문제(MAUP)』. 《지리·환경교육》, 제7권, 제2호, 757~783쪽.

- 이수성·황주성. 1991. 『지역정보화 추진을 위한 종합대책』. 통신평발연구원.
- 이옥희. 1990. 『여객 버스유동에 의한 한국 도시체계 변화에 관한 연구』. 《지리학》, 제42호, 67~84쪽.
- 이재우. 1973. 『중심지의 기능적 상화작용체계에 관한 연구-지역 간 통화량의 요인 분석에 의하여』. 서울대학교 환경대학원 석사학위논문.
- 임석희. 1994. 『한국 행정구역체계의 문제점과 개편의 방향』. 《대한지리학회지》, 제29권, 제1호, 65~88쪽.
- _____. 1995. 『공간조직의 관점에서 본 한국 행정구역의 문제와 개편방향』. 《지리학논총》, 별호 19.
- 정장호. 1979. 『지리학사전』. 경인문화사.
- 최상철. 1985. 『지방자치구역설정과 지역개발의 방향』. 《사상과 정책》, 겨울호, 18~29쪽.
- 최양부 외. 1985. 『정주생활권 설정 및 유형화』. 한국농촌개발연구원.
- 한주성. 1985. 『시멘트 유동의 지역구조』. 《지리학》, 제31호, 1~15쪽.
- 홍경희. 1970·1971. 『경상북도의 도시세력권 획정 및 분석(1·2)』. 《경북대학교논문집》, 제14집, 205~234쪽; 제15집, 121~140쪽.
- _____. 1972a·1973. 『통신교류를 지표로 한 우리나라 도시세력권 설정 및 분석(1·2)』. 《교육연구지》, 제14집, 1~18쪽; 제15집, 69~98쪽.
- _____. 1972b. 『남한 각시의 각급 세력권 설정』. 《경북대학교논문집》, 제16집, 157~188쪽.
- _____. 1976. 『대학생 출신지를 지표로 한 한국 道都의 세력권』. 《교육연구지》, 제18집, 43~56쪽.
- 홍숙·김학훈. 2001. 『음성군 공업의 입지적 특성과 지역연계』. 《한국경제지리학회》, 제4권, 제2호, 1~22쪽.
- 홍현철. 1995. 『여가활동에 대한 서울시의 결절지역 구조』. 《지리학연구》, 제26집, 99~114쪽.
- 황명찬. 1985. 『지역개발론』. 경영문화원.
- 田辺裕·浜田眞之 譯. 1977. 『地域分析』. 東京: 台永社.
- 佐藤亮一. 1988. 『宅配便システムの構造とその發展 -宅配便を例として-』. 《經濟地理學年報》, 第34卷, 第4号, pp. 59~70.
- 韓柱成. 1988a. 『韓國における石油製品流通の空間的形態』. 《東北地理》, 第40卷, pp. 15~30.
- _____. 1988b. 『韓國における家電製品販賣網の空間組織』. 《經濟地理學報》, Vol. 34, pp. 145~157.

- Alber, R. et al., 1971. *Spatial Organization: The Geographer's View of the World*, Englewood Cliffs: Prentice-Hall, INC.
- Cloke, P. et al., 1999. *Introducing Human Geographies*, London: Arnold.
- Fassman, H. und P. Meusburger. 1997. *Arbeitsmarktgeographie: Erwerbstätigkeit und Arbeitslosigkeit im räumlichen Kontext*, B.G. Teubner Stuttgart. 박영한 외 옮김. 『노동시장의 지리학: 공간적 맥락에서 본 취업과 실업』. 한울.
- Fischer, M. M. and P. Nijkamp. 1987. "Spatial labour market analysis: relevance and scope." Fischer, M. M. and P. Nijkamp(eds.). *Regional Labour Market*, North-Holland.
- Haggett, P. et al., 1977. *Locational Models*. Bristol: Edward Arnold.
- Hampton, W. 1991. *Local Government and Urban Politics*. London and New York: Longman.
- Harvey, D. 1989. *The Condition of Postmodernity*. London: Blackwell.
- Honey, R. "Versatility versus continuity: the dilemma of jurisdictional change." N. Kloit and S. Waterma(eds.). *Pluralism and Political Geography: People, Territory and State*, London and Canberra: Croom Helm, pp. 228~244.
- Johnston, R. J. 1982. *Geography and State: An Essay in Political Geography*, London: Macmillan.
- Killian, M. S. and C. M. Tolbert. 1993. "Mapping social and economic space: the delineation of local labor markets in the United States." J. Singelmann and F. Deseran(eds.). *Inequalities in Labor Market Areas*, Westview Press.
- Morrison, P. S. 1990. "Segmentation theory applied to the local and spatial labour market." *Progress in Human Geography*, V. 14. 4, pp. 488~528.