

清州市 고속버스 터미널의 後背地와 指向地

曹 壽 敬*
韓 柱 成**

(目 次)

1. 序論	3. 路線別 後背地와 指向地의 공간적 분포
1) 연구목적	1) 서울 노선
2) 자료 및 분석방법	2) 동서울 노선
3) 연구 대상지역	3) 부산 노선
2. 여객의 속성 및 노선별·요일별·시간대별 여객구성	4) 대구 노선
1) 성별·연령별 여객의 구성	5) 광주 노선
2) 직업별·이용빈도의 여객구성	4. 요일별·시간대별 여객이동의 분포
3) 現居住地別 여객구성	1) 요일별 여객이동 분포
4) 노선별 여객구성	2) 시간대별 여객이동의 분포
5) 요일별·시간대별 여객구성	5. 여객의 後背地와 指向地의 時·空間的 리듬-결론을 가름하여
6) 여행목적별 여객구성	

1. 序論

1) 연구목적

최근 현저한 경제성장은 산업구조의 변화와 지역의 경제적 분화의 결합을 발전시켜 지역내 및 지역간의 여객과 화물 이동을 현저하게 증대시

켰다.¹⁾ 이에 따라 여객과 화물의 이동에 의한 지역내 및 지역간의 결합이 강하게 나타나 종래의 공간조직이 붕괴되고 새로운 공간조직이 형성되었다. 특히 여객의 이동은 경제활동을 반영하는 화물이동과 달리 그 지역의 사회·경제적 활동에 의한 공간조직을 형성시키므로 지역의 사회·경제적인 면을 파악하는 데 유효한 지표가 된다.

종래 여객의 지역내 및 지역간 이동에 관한 연구는 다수가 발표되었다.²⁾ 그러나 여객의 속성 및 여행목적, 여객의 거주지 및 指向地에 대한 공간

* 忠北大學校 大學院生

** 忠北大學校 地理教育科 副教授

1) 韓柱成, 1983, "韓國에 있어서 화물유통의 공간적 형태", 地理學會報, 第20號, pp.1-9.

2) Taaffe, E.J., 1956 "Air transportation and United States urban distribution", *Geographical Review*, Vol.46, pp.219-238.
有木武夫, 1957, "わが國における交通圏の型について; 本邦旅客交通の地域的考察", 地理學評論, 第30卷, pp.1016-1030.
Alcaly, R.E. 1967, "Aggregation and gravity models; some empirical evidence", *Journal of Regional Science*, Vol.7, pp.61-73.
Taaffe, E.J., Gauthier, H.L. and Maraffa, T.A., 1980, "Extended commuting and the intermetropolitan periphery", *Ann. Assoc. Amer. Geogr.*, Vol.70, pp.319-329.

韓柱成, 1985, 交通流動의 地域構造, 寶普齋出版社, 서울 외 다수가 있다.

적 연구는 여객 개개인의 설문조사에 의하지 않고는 불가능하였다. 이와 같은 여객의 성별·연령별 등의 여객의 속성 및 여행목적, 後背地, 指向地 등에 대한 연구는 종래의 여객이동에 관한 연구가 總計的(aggregated)이며 실증적인 연구인데 대하여, 미시적이고 여객의 행동론적인 면을 파악할 수 있다는 점에서 종래의 연구를 보다 발전시킨 연구방법이라 하겠다. 여객의 속성 및 여행목적, 後背地, 指向地는 교통터미널의 이용객에 의해 파악될 수 있다. 교통 結節点으로써의 교통터미널에 관한 연구로는 井田의 空港에 관한 一聯의 연구³⁾가 있을 뿐이다. 그는 공항 승강객의 發生·吸收에 의한 地區間的 여객이동에 초점을 맞추어 日本의 空港後背地の 諸類型을 밝혔다. 그러나 인간의 행동은 시간(요일, 계절)에 따라 그 패턴이 다르게 나타나고 있다는 관점에서 볼 때 여객이동에 관한 공간적인 면 뿐만 아니라 시간적인 면도 중시할 필요가 있다. 이런 점을 T.Hägerstrand는 시간지리학(time geography)의 개념에 의해 전개시키고 있다.

사람 통행에 관한 시간지리학적 연구로는 P.J.Talyor D.N.Parkes⁴⁾가 영국의 British 시를 대상으로 분석한 것이 있다. 그들은 하루를 8시간대로 나누어 10개 단위지구를 대상으로 인구·사회적 특성과 교통수단에 관한 22개의 變數를 사용하여 80×22의 行列에 의해 週中の 도시지역 因子生態의 변화를 규명하였다. 그리고 D.Janelle M. Goodchild⁵⁾는 Canada Halifax 시를 대상으로 하루의 시간예산 연구(time-budget study)에서 행동행태에 기초를 두고 하루를 6시간대로 나누어 시간지리학적 관점에서 인간행동과 도시구조와의 관계를 밝혔다.

3) 井田仁康, 1987, “わが國における空港後背地の類型区分; 國內航空旅客による”, 地理學評論, 第60卷, pp. 379-393.

井田仁康, 1987, “山形県における航空旅客と航空貨物の分布パターン”, 地域調査報告(筑波大學 地球科學系 人文地理研究グループ), 第9號, pp. 27-38.

井田仁康, 1987, “羽田空港乗降客の分布パターンの變容; 1975~1983年”, 人文地理學研究, XI, pp. 21-38.

4) Talyor, P.J. and Parkes, D.N., 1975. “A Kantian view of the city a factoria-ecology experiment in space and time”, *Environment and Planning, A*, Vol.7, pp. 671-688.

5) Janelle, P. and Goodchild, M., 1983, “Diurnal patterns of social group distributions in Canadian city”, *Econ. Geogr.*, Vol.59, pp. 403-424.

6) 伊藤悟, 1983, “自動車交通流からみた東京都區部における機能地域のデリー・リズム”, 人文地理, 第35卷, pp. 385-405.

7) 申仁淑, 1985, “貨物流動에서 본 「太白圈」의 地域構造”, 忠北地理, 第3號, pp. 1-15.

한편, 자동차와 화물의 流動에 관한 시간지리학적 연구로써 먼저 伊藤의 연구⁶⁾를 들 수 있다. 그는 東京都 區部를 대상으로 가을 평일의 6시~20시를 7시간대로 나누어 자동차 交通流에 의한 시간대별 機能地域을 설정하고 시간대에 따른 기능지역의 리듬을 파악하였다. 우리 나라의 연구로는 화물의 계절별 이동을 살핀 申仁淑의 연구⁷⁾가 있을 뿐이다. 그는 제1차 국토개발권 중 태백권을 연구지역으로 태백권내의 貨物流動에 의한 계절별 지역구조의 변화를 파악하였다.

이상의 연구를 기초로 하여, 본 연구는 충청북도 중심도시인 淸州市의 고속버스 터미널 이용객의 노선별 여객의 後背地 및 指向地를 時·空間적으로 파악하는 것을 목적으로 한다. 여기에서 고속버스 터미널을 교통 結節点으로 선정한 이유는 청주시의 경우 幹線철도가 통과하고 있지 않아 주요 도시와의 연결이 고속버스에 의존하고 있다는 점과 최근 자동차에 의한 여객이동이 증가하고 있다는 점에서 이다.

이하, 제2장에는 여객의 속성 및 노선별·요일별·시간대별 여객구성을, 제3장에는 노선별 後背地와 指向地의 공간적 분포를, 제4장에서는 요일별·시간대별 여객이동의 분포를 검토하였다.

2) 자료 및 분석방법

본 연구에 사용된 기본자료는 1989년 3월18일(토)~3월24일(금)까지 1주일간 고속버스 터미널을 이용한 701명의 여객을 대상으로 인터뷰 조사한 결과이다. 이 기간은 청주시에 있어 특별한 여객이동을 야기시킬 행사가 없어서 선정되었다.

청주시 고속버스 터미널은 서울, 동서울, 부

산, 대구, 광주 5개 노선이 개설되어 있다. 이들 노선별 1일 운행회수는 서울이 130회(주말은 137회), 동서울이 31회(38회), 부산은 10회, 대구는 11회(12회), 광주는 8회로 모두 190회(205회)가 운행되고 있다. 조사 여객수는 運行回數를 기준으로⁸⁾, 서울 노선의 인터뷰 조사대상자는 463명, 동서울 노선은 116명, 부산 노선은 38명, 대구 노선은 52명, 광주 노선은 32명이다.

分析方法으로는 청주 고속버스 터미널 이용객의 성별·연령별, 직업별 등의 인구학적 특징과 여행목적, 이용빈도, 그리고 이용객의 현거주지인 後背地와 여객의 최종 목적지인 指向地를 파악하였다. 여객의 인구학적 특징은 여객의 後背地, 指向地 등에 영향을 미친다고 판단하여 조사하였다. 또 고속버스 이용객의 後背地 및 指向地의 연구는 Hägerstrand를 중심으로 한 Lund 학파가 창시한 시간지리학적 관점에서 요일별·시간대별로 분석하였다. 이러한 시간지리학적 분석은 여객의 인구학적 특징, 여행목적에 따라 요일별·시간대별로 1일 및 1주일간의 개개여객에 의한 空間行動이 리듬현상으로 존재한다는 전제조건에서 분석된 방법이다. 1주일 중 요일의 구분은 월, 화~금, 토, 일요일로 나누어 분석하였다. 그 이유는 1주일의 각 요일에 형성된 後背地 및 指向地의 분포가 확연한 차이를 나타내기 때문이다. 그리고 화~금요일을 하나로 묶은 것은 여객의 인구학적 특성이 유사하고 後背地 및 指向地의 공간적 분포도 유사하기 때문이다.

본 연구에 있어서의 時間帶의 구분은 06~10시, 10~14시, 14~18시, 18~22시로 구분하였는데, 6시는 고속버스가 처음 운행되는 시간이며 22시는 마지막 고속버스가 운행되는 시간이다. 그리고 4시간을 하나의 시간대로 한 것은 각 시간에 있어 운행회수가 비슷한 시간끼리 묶어 본 결과 4시간씩의 리듬이 존재하고 있기 때문이다.

3) 연구 대상지역

충청북도 觀察府가 忠州에서 淸州로 이전한 것은 1908년이다. 그 이유는 청주가 경부선의 조차원역과 인접해 있어 철도교통에 의한 서울과의 접근성이 충주보다 높아졌기 때문이다. 따라서 경부선의 개통, 그 후 충북선의 개통은 청주가 타지역과의 접근성을 높여 근대도시로 성장하는 데 큰 역할을 하였다고 볼 수 있다. 그 후 1970년 경부고속도로로 청주 인터체인지의 개설로 과거 간선철도에서 벗어나 있던 청주시가 우리나라 주요 도시와 직접 연결될 수 있는 이점을 갖게 되었다. 특히 최근 철도교통보다 그 지위가 우위에 있는 자동차 교통의 발달의 면에서 볼 때 청주의 교통적 입지는 아주 유리해졌다고 볼 수 있다.⁹⁾ 즉, 철도교통시대에는 청주의 여객이 조차원역을 경유하여 우리나라 주요 도시와 연결될 수 있어서 교통이 불편하고 신속성에도 제한을 받아 도시발전을 크게 저해하였다. 그러나 경부고속도로의 개통으로 교통이 편리해져 성장이 두드러지게 나타났다. 즉, 1966~1985년 사이에 청주시의 인구성장율¹⁰⁾은 182.4%로, 1966년 당시의 32개 시 중에서 울산(387.0%), 포항(294.6%), 수원(235.6%), 마산(189.8%)에 이어 5위로 인구성장율이 매우 높아졌다. 이와 같은 인구성장율은 산업구조의 변화도 가져와 1986년 현재 종업원수 96,934명 중 제조업의 종사자가 35.7%로 가장 높고 이어서 도·소매업 및 음식 숙박업의 종업원수가 26.2%, 사회 및 개인 서비스업의 종업원수가 14.6%를 차지하고 있다. 이와 같은 산업구조와 더불어 지역간의 여객이동도 많아져 1970년에는 서울과, 1983년 12월에는 부산과, 1984년 12월에는 대구와, 1987년 12월에는 동서울과, 1986년 5월에는 광주와의 고속버스 노선이 각각 개설되었다.

청주시에 있어 철도여객과 고속버스의 여객을

8) 조사여객수는 노선별 운행회수에 비례하여 정하였는데 운행회수의 1/2의 숫자를 조사 여객수로 하였다.

9) 都秉權, 1983, “交通機能의 變化가 地域發展에 미치는 影響; 淸州지역을 중심으로”, 청주교대 논문집, 제20집, pp. 101-114.

10) 경제기획원, 1966·1985, 인구 및 주택센서스 보고.

비교해 보면 다음과 같다. 1987년 경부선 조치원 역의 상·하행의 승강객 인원은 각각 1,637,498 명과 1,644,598명¹¹⁾으로 나타났는데 대하여 고속버스 여객은 청주와 서울, 부산, 대구노선의 여객이 4,758,735명¹²⁾으로 조치원의 철도여객의 전부가 청주시민이 이용하는 것이 아니라고 볼 때 청주의 고속버스 이용객은 매우 많다는 것을 알 수 있다. 따라서 청주시의 고속버스에 의한 여객이동의 연구는 매우 의의가 크다고 볼 수 있다.

2. 여객의 속성 및 노선별·요일별·시간대별 여객구성

본 장에서는 청주시 고속버스 이용객의 성별·연령별, 직업별, 현거주지별, 이용빈도를 살펴보고 노선별, 요일별·시간대별의 여행목적별 여객구성에 대하여 파악하고자 한다.

1) 성별·연령별 여객의 구성

청주시 고속버스 조사여객수(701명) 중 남자는 531명, 여자는 170명으로 남자가 약 3/4을 차지하고 있다. 이들을 연령별로 보면, 21~30세가 조사여객수의 51.9%, 31~40세가 21.4%를 점하여 21~40세의 이용객이 조사여객수의 약 73%이다.

2) 직업별·이용빈도의 여객구성

여객의 직업별 구성¹³⁾을 보면, 행정·사무 및 관련직과 학생 구성비가 각각 31.8%와 23.3%로, 이들 직업을 가진 여객수가 조사여객수의 55.1%를 차지한다.

여객의 이용빈도를 보면, 1주일에 한번 정도로 자주 이용하는 여객이 조사여객수의 15.1%를 차지하여 가장 높다. 이와 같이 고속버스의 이용빈도가 많은 것은 청주의 流動인구가 많은 것을 의

미한다. 그리고 통근·통학자는 조사여객수의 4.3%를 차지하는 데 이점에서 서울이 청주의 통근·통학권에 해당한다는 것을 알 수 있다.

3) 現居住地別 여객구성

현거주지별로 본 여객의 구성은 여객의 後背地를 살펴 보는 데 매우 중요하다. 현거주지별 여객구성에서 서울이 조사여객수의 36.7%로 가장 높고 이어서 청주시가 35.9%, 청원군이 5.8%의 순으로 서울과 청주시의 여객이 조사여객수의 72.6%를 차지하고 있다. 서울에 거주하는 여객의 공간적 분포를 區別로 보면 성동구가 13.6%로 가장 높고 이어서 강남구(8.9%), 송파구(8.6%)의 순으로 고속버스 터미널이 입지하고 있거나 그 인접區에서 여객의 발생이 많다. 청주에 거주하는 여객의 분포를 살펴 보면 다음과 같다. 즉, 청주시의 여객발생은 청주시의 중심부와 주변부의 중간지대에 해당하는 인구가 많은 지역에서 여객의 발생이 많다(그림 1).

4) 노선별 여객구성

노선별 여객구성은 表1과 같이 경부고속도로를 이용한 서울노선이 조사여객수의 3/5를 차지하고 있으며, 그 다음이 중부고속도로를 이용하는 동서울노선이 16.5%로 이들 두개 노선의 여객수가 조사여객수의 4/5를 차지하여, 청주는 부산, 대구, 광주에 비하여 근거리에 위치한 서울과의 여객이동에 의한 연결이 아주 강하다는 것을 알 수 있다. 그것은 충청지방에 있어 대도시의 형성이 미흡한 데 기인한 것이다.

表 1. 노선별 조사여객수

노 선	서울	동서울	부산	대구	광주	계
조사여객수	463	116	38	52	32	701
%	66.0	16.5	5.4	7.4	4.6	100.0

11) 鐵道廳, 1988, 鐵道統計年報, 서울, pp.132-169.

12) 交通部, 1988, 交通統計年報, 서울, pp.159-161.

13) 직업분류는 표준직업분류에 의하였으며 행정 및 관리직 종사자와 사무 및 관련직 종사자는 편의상 행정·사무 및 관련직으로 묶었으며, 청주가 교육도시이기 때문에 학생의 항목을 설정하였다.

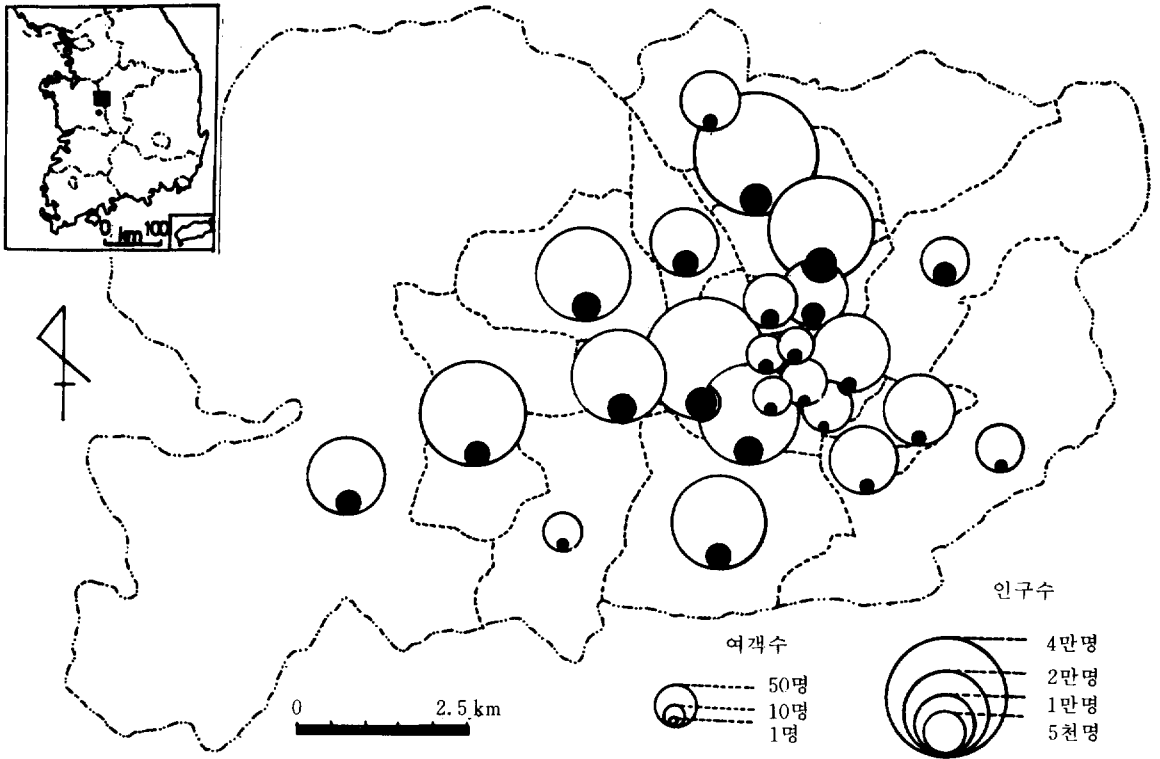


그림 1. 청주시 인구·여객수의 분포 검은 원은 여객수를 나타냄

表 2. 노선별 여객속성 및 여행목적

노선 \ 구분	21~40세 의 여객구성비	남자여객 구 성 비	주된 직업 구성비	주된 여행목적 구성비
서 울	75.6%	76.2%	행정·사무 및 관련직(35.4%) 학생(23.1%)	방문후 귀가(28.9%) 방문(23.1%)
동서울	62.0%	75.9%	학생(27.6%) 행정·사무 및 관련직(22.4%)	방문후 귀가(34.5%) 방문(25.0%)
부 산	71.0%	78.9%	행정·사무 및 관련직(34.2%) 무직(주부포함)(21.1%)	방문(31.6%) 업무(23.7%)
대 구	75.0%	75.0%	무직(주부포함)(21.2%) 행정·사무 및 관련직(17.3%)	방문(30.8%) 방문후 귀가(28.8%)
광 주	81.0%	65.6%	행정·사무 및 관련직(34.4%) 학생(31.3%)	방문(31.3%) 거주자의 귀가(28.1%)

노선별 여객구성의 특성을 보면 表2와 같다. 먼저 서울 노선은 21~40세의 연령층의 여객과 남자 여객 구성비가 약 3/4을 차지한다. 그리고 주된 직업구성을 보면 행정·사무 및 관련직과 학생이 약 60%를 차지하고 있으며, 주된 여행목적은 방문

후 귀가와 방문이 약 50%를 차지하고 있다. 동서울 노선은 21~40세의 여객 구성비가 서울 노선보다 낮으며 학생여객의 구성비는 더 높다. 그리고 주된 여행목적도 방문후 귀가가 서울 노선보다 더 높은 구성비를 나타내고 있다. 학생여객의 구

성비가 서울 노선보다 높은 것은 서울 노선의 통학구성비(8.3%)보다 동서울 노선의 통학구성비가(15.3%)가 더 높기 때문이다.

부산·대구 노선과 서울·동서울 노선과의 차이점은 부산·대구 노선의 여객의 주된 직업구성비에서 무직(주부 포함)의 구성비가 서울·동서울 노선보다 높다. 그리고 여행목적에 있어서도 방문이 서울·동서울 노선보다 높은 비중을 차지하고 있다. 광주 노선은 타노선에 비해 21~40세의 여객구성비는 높으나 남자여객의 구성비는 낮다. 또 여객의 주된 직업구성비에서 학생의 비중이 높고, 주된 여행목적 구성비에 있어서는 방문의 비중이 가장 높은 것은 부산·대구 노선과 같으나 거주자의 귀가¹⁴⁾가 높은 구성비를 보인다.

5) 요일별·시간대별 여객구성

요일별 여객구성은 表 3과 같이 토·일요일에 조금 더 많다. 그리고 시간대별 여객구성(表 4)은 10~14시까지가 가장 높은 비중을 나타내며 그 다음이 14~18시 사이로 10~18시 사이가 조사여객수의 56.6%를 차지한다.

表 3. 요일별 여객구성

구분	월	화	수	목	금	토	일	계
여객수	99	99	100	99	99	104	101	701
%	14.1	14.1	14.3	14.1	14.1	14.9	14.4	100.0

表 4. 시간대별 여객구성

구분	06~10시	10~14시	14~18시	18~22시	계
여객수	148	202	195	156	701
%	21.2	28.8	27.8	22.3	100.0

6) 여행목적별 여객구성

여행목적은 크게 상업적 목적, 통근·통학, 업

무, 방문 등으로¹⁵⁾ 구분된다. 청주시 고속버스 조사여객을 여행목적별로 보면, 청주에 용무를 마친 후 귀가하는 비율이 44.2%를 차지하여 가장 높고 그 다음이 방문(35.4%)으로 이들 두 여행목적이 총조사여객수의 1/2를 차지하고 있다. 이외에 통근·통학이 7.0%, 사업·구매가 3.6%의 순으로 나타나고 있다. 이것을 다시 개인적인 면과 업무적인 면으로 나누어 그 구성비를 보면 65:35로 개인에 의한 결합이 강하게 나타나고 있다. 청주에서 타도시를 여행하는 여객과 타도시에서 청주에 와서 다시 자기 거주지로 돌아간 여객의 구성비를 보면 42:58로 타도시에서 청주시로 와서 귀가한 여객이 더 많다.

3. 路線別 後背地와 指向地의 공간적 분포

본 장에서는 後背地와 指向地¹⁶⁾ 여객의 공간적 분포를 살펴 보고자 한다. 여기서 後背地는 現居住地를 말하며 指向地는 여행의 최종 목적지이다.

1) 서울 노선

서울 노선 後背地의 공간적 분포를 보면(그림 2), 서울이 조사여객수의 41.7%로 가장 높고 이어서 청주(38.2%), 청원군(6.3%)의 순으로 나타난다. 여기에서 修正 作物結合(crop-combination) 분석¹⁷⁾에 의해 後背地型을 보면, 서울 노선은 서울·청주 後背地型을 나타내고 있다. 서울 노선 고속버스 여객 중에서 발생여객이 가장 많은 서울시의 경우 區別 여객분포를 보면, 성동구(10.9%), 강남구(9.3%), 송파구(8.3%), 서초구(7.3%)의 순으로 나타나 고속버스 터미널과 接近性이 높은 지역에서 여객발생이 많다. 다음으로 청주시의 여객발생의 동별 분포를 보면, 수

14) 청주시에 거주하는 여객으로 광주에 귀가하는 경우임.

15) 韓柱成, 1985, 前掲書, p. 18.

16) Cleef, E.V., 1941, "Hinterland and umland", *Geographical Review*, Vol.31, pp. 308-311.

Robinson, R., 1970, "The hinterland - foreland continuum; concept and methodology", *The Professional Geographer*, Vol.22, pp. 307-310.

17) Weaver, J.C., 1954, "Crop-combination regions in Middle West", *Geographical Review*, Vol.44, pp. 175-200.

土井喜久一, 1970, "ウイバーの組合セ分析法の再検討と修正", *人文地理*, 第22卷, pp. 485-502.

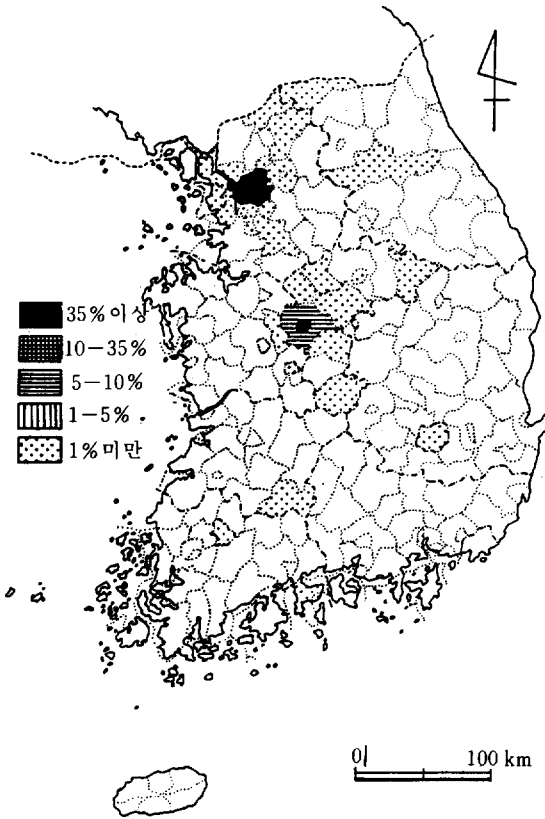


그림 2. 서울 노선 後背地의 공간적 분포

동을 제외하고 인구수가 상위 10위 이내의 동에서 여객의 발생이 많다.

다음으로 여객의 指向地 분포를 보면(그림 3), 서울시가 89.1%로 가장 높으며 그 다음이 인천시, 부천시로 각각 1.8%, 광명시가 1.1%를 차지하여 서울 指向地型을 나타내고 있다. 指向地率 이 가장 높은 서울의 區別 여객분포를 보면, 22개의 全區에 여객이 고르게 분포하고 있는데 그 중에서도 강남구, 서초구, 종로구, 중구 등 4개구의 여객이 약 37%를 차지하고 있다. 이러한 현상은 서울 노선의 서울 고속버스 터미널이 서초구에 입지하고 있으며 또 강남구가 인접하고 있고 서울시의 도심인 중구와 종로구를 바로 연결할 수 있는 각종 교통수단이 고속버스 터미널 부근에 발달해 있기 때문이다.

2) 동서울 노선

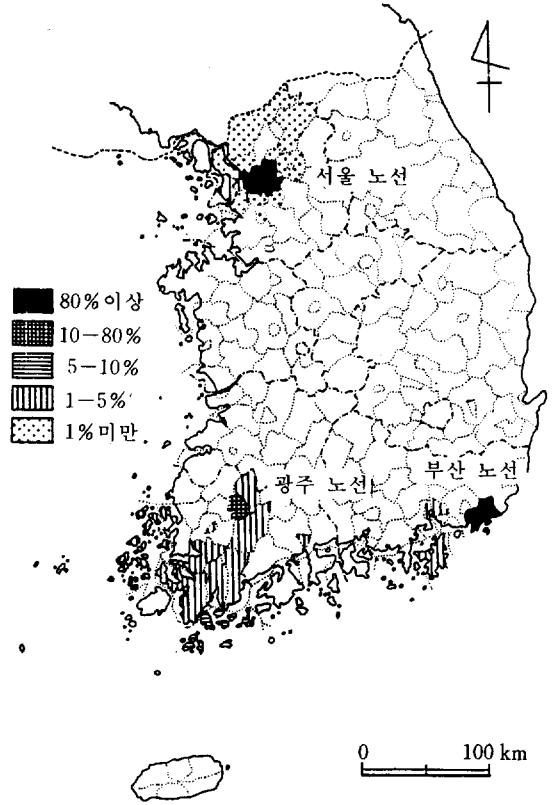


그림 3. 서울·부산·광주노선 指向地의 공간적 분포

동서울 노선의 後背地를 보면(그림 4), 서울시가 49.1%, 청주시 32.8%, 청원군 4.3%로 서울·청주 後背地型을 나타내고 있다. 서울에 거주하는 여객의 後背地를 區別로 보면, 고속버스터미널이 입지한 성동구가 22.8%로 가장 높고 인접해 있는 강동구, 송파구가 각각 10.5%를 차지하고 있다. 다음으로 청주에 거주하는 여객의 後背地를 동별로 보면, 서울 노선의 경우와 마찬가지로 인구수가 많은 동에서 여객발생이 많다.

한편 동서울 노선의 지향지는 서울이 98.3%를 차지하여 서울 노선보다 서울 집중도가 높은 서울 指向地型을 나타내고 있다(그림 5). 동서울 노선 指向地를 區別로 보면, 성동구(26.5%), 송파구(14.2%), 강동구(9.7%) 등 동서울 고속버스 터미널과 가까운 지역의 여객수가 54.0%를 차지하여 서울 노선의 강남구, 서초구, 중구, 종로구가

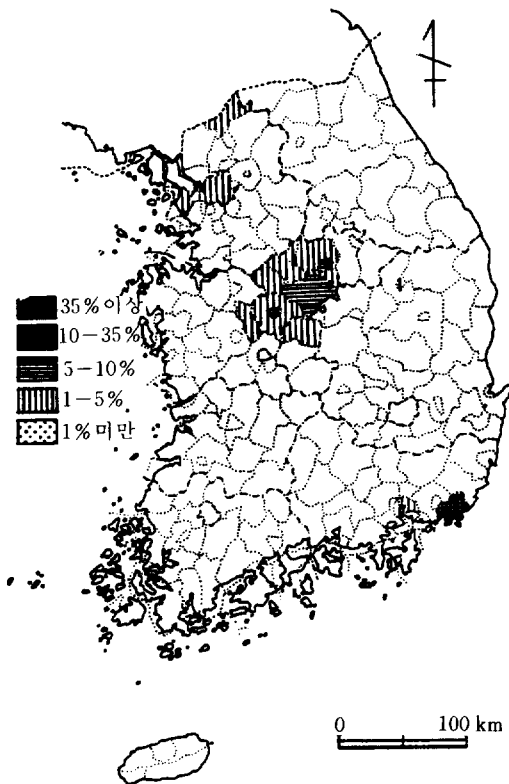


그림 4. 동서울 노선 後背地의 공간적 분포

차지하는 구성비(37.0%)보다 집중율이 높다. 이와 같이 동서울 노선의 경우 터미널이 입지한 지역과 그 인접지역에 여객의 집중율이 높은 이유는 두가지로 파악할 수 있다. 첫째, 고속버스와 연계 교통의 발달을 들 수 있다. 즉, 동서울노선은 서울 노선과 달리 도시형 시내버스·좌석버스 등의 대중교통수단에 의한 서울의 각 지역과 경기도 각 지역과를 연결할 수 있는 정류소¹⁸⁾가 강남고속버스 터미널보다 발달해 있지 못하며, 또한 순환지하철인 2호선의 역에 입지하고 있어 지하철 3호선의 역에 입지한 강남 고속버스 터미널보다 지하철에 의한 연계교통도 불리하다. 둘째, 동서울 고속버스 터미널은 강남 고속버스 터미널에 비하여 도심과의 接近性이 상대적으로 낮다.

3) 부산 노선

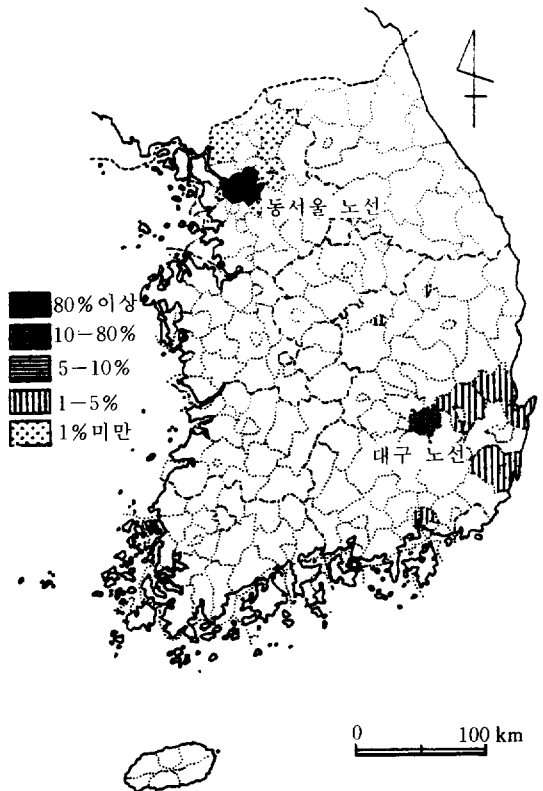


그림 5. 동서울·대구 노선 指向地의 공간적분포

부산노선의 後背地 분포를 보면, 부산시가 부산 노선 조사여객수의 31.5%를 차지하여 가장 높으며 그 다음은 청주시(26.3%), 괴산군(7.9%)의 순으로 부산·청주·괴산 後背地형을 나타내고 있다. 부산노선의 後背地는 충북의 2市·6郡를 後背地로 하고 있어 충북도민은 부산으로 갈 때 청주시 고속버스 터미널을 많이 이용하고 있다는 점을 알 수 있다(그림 6).

다음으로 부산 노선을 이용한 부산·경남 거주자를 시·군별로 보면, 부산시가 92.7%, 창원시 7.7%로 부산시의 집중율이 매우 높음을 알 수 있다. 청주시 거주자의 동별 여객구성을 보면, 後述하는 대구 노선보다 그 後背地는 좁으나 청주시 서부지역의 인구가 많은 지역에서 여객발생이 많은 것은 대구 노선과 같은 현상을 나타내고 있다.

다음으로 指向地의 분포를 보면(그림 3), 指向

18) 강남 고속버스 터미널의 경우 터미널 주변에서 서울 시외지역으로 연결되는 노선은 부평, 부천, 수원, 안양, 성남 등의 버스교통이 발달되어 있다.

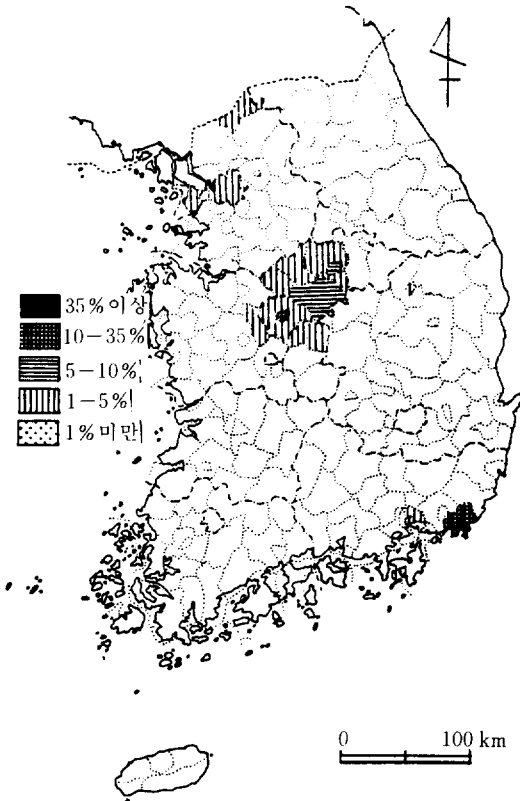


그림 6. 부산 노선 後背地의 공간적 분포

지가 부산시인 여객이 부산 노선 여객의 86.0%를 차지하여 대구 노선의 대구시 指向여객보다 높은 부산 指向地형을 나타내고 있다. 이것은 부산에서 경남의 여러 지역으로 가는 것보다 대구에서 가는 것이 거리상 더 가깝기 때문이다.

4) 대구 노선

대구 노선을 이용하는 여객의 後背地 분포를 보면(그림 7), 청주시가 32.7%로 가장 높으며 그 다음이 대구시(25.0%), 청원군(7.7%)의 순으로 청주·대구·청원 後背地형을 나타내고 있다. 따라서 대구 노선의 경우 대구로 가는 여객이 청주로 오는 여객보다 많다는 점에서 청주에서 대구로의 운행회수를 늘려야 할 필요성이 있다고 본다.

대구 노선 이용자 중 대구·경북 거주자를 보면, 대구시가 65.0%로 가장 높고 이어서 영천군(10.0%), 그 외 2市3郡이 각각 5.0%를 차지하여

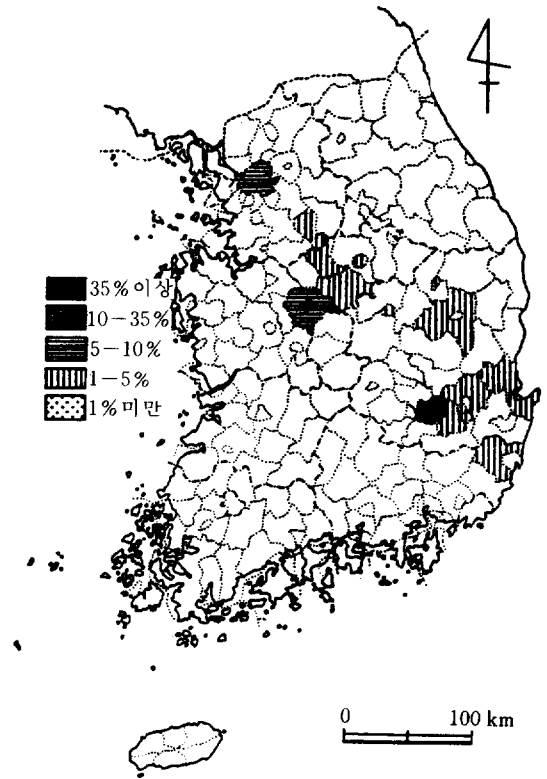


그림 7. 대구 노선 後背地의 공간적 분포

대구의 지향율이 부산보다 낮다.

다음으로 대구 노선 여객의 指向地 분포를 보면(그림 5), 대구시가 76.6%, 영천군이 3.8% 기타 경북의 시·군이 11.5%를 차지하여 대구 指向地형을 나타내고 있다. 그 외에 마산시, 울산시, 창원시, 그리고 울주군 등 경남의 시·군 지향의 여객수가 9.6%를 차지하고 있다. 이와 같이 대구노선에 경남의 여러 시·군의 指向地가 많은 것은 대구 고속버스 터미널에서 경부·구마 고속도로를 경유하여 이들 지역으로 여행하기가 용이하기 때문으로 대구의 後背地가 경남의 일부 지방까지 포함하는 것을 알 수 있다.

5) 광주 노선

광주 노선 後背地의 분포를 보면(그림 8), 청주시가 31.2%, 광주시(12.5%), 충주시(9.4%), 청원군(6.3%)의 순으로 충북 거주자의 이동이

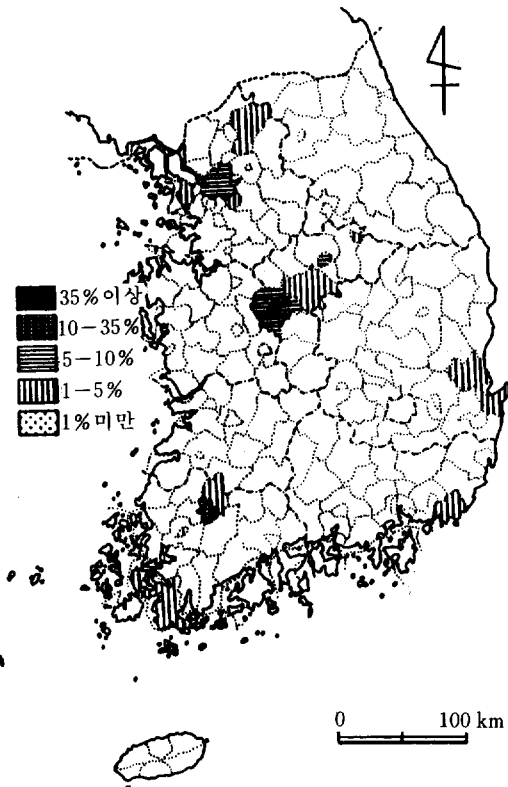


그림 8. 광주 노선 後背地의 공간적 분포

매우 두드러지게 나타나는 청주·광주·충주·청원 後背地형을 나타내고 있다. 이용객이 많은 청주시의 여객 거주지를 동별로 보면, 명암등을 제외하고 모든 인구가 많은 동에서 여객발생이 많다.

한편 指向地의 분포를 보면(그림 3), 광주시가 51.6%로 가장 높고 이어서 완도군(6.5%) 등의

12개 시·군을 指向地로 하고 있는 광주·완도 指向地형을 나타내고 있다. 광주 노선은 광주·전남의 각 시·군으로 이동하는 여객의 고속버스의 의존도가 높은 데 이것은 청주에서 전남지방으로의 타교통수단에 의한 여객수송이 미발달 상태이기 때문이라고 본다.

4. 요일별·시간대별 여객이동의 분포

1) 요일별 여객이동 분포

(1) 월요일

월요일 여객의 성별·연령별, 직업별, 여행목적별 구성비를 보면 表 5와 같다. 21~40세 여객의 구성비와 남자여객의 구성비가 1/2 이상을 차지하고 있으며, 여객의 주된 직업구성비는 학생이 30.3%를 차지하여 가장 높고 이어서 행정·사무 및 관련직이 26.3%를 차지하고 있어 이들 직업의 여객이 1/2 이상을 차지하고 있다. 그리고 주된 여행목적은 방문후 귀가와 방문이 약 1/2를 차지한다.

後背地의 분포를 보면 서울시가 47.5%로 가장 높고 이어서 청주시(20.2%), 부산시와 대구시가 각각 5.1%로 차지하여 서울·청주 後背地형을 나타내고 있다. 한편 指向地의 분포는 서울시가 80.8%로 가장 높고 이어서 대구시(7.1%), 부산시(4.0%)의 순으로 서울 指向地형을 나타낸다.

(2) 화~금요일

화~금요일 여객의 속성별 구성비를 보면(表

表 5. 요일별 여객속성의 구성비

구분	요일	월	화~금	토	일
21~40세의 여객구성비		80.8%	67.8%	81.7%	79.2%
남자여객구성비		84.8%	74.1%	77.9%	71.3%
주된 직업 구성비		학생(30.3%) 행정·사무 및 관련직(26.3%)	행정·사무 및 관련직(34.5%) 학생(15.6%) 무직(주부포함)(14.6%)	학생(37.5%) 행정·사무 및 관련직(25.0%)	행정·사무 및 관련직(33.7%) 학생(31.7%)
주된 여행 목적 구성비		방문후 귀가(43.4%) 방문(19.2%)	방문(24.0%) 방문 후 귀가(23.2%)	방문(34.6%) 거주자의 귀가(32.7%)	방문후 귀가(53.5%) 방문(23.8%)

5), 월요일에 비하여 21~40세 여객의 구성비와 남자여객의 구성비가 낮다. 이런 이유는 주된 직업구성비에서 잘 나타나고 있다. 즉, 월요일에 비하여 행정·사무 및 관련직과 무직(주부를 포함)의 구성비는 증가하였으나 학생의 구성비가 크게 감소하였기 때문이다. 또한 주된 여행목적도 월요일에 비하여 방문의 비중이 높아졌다. 따라서 화~금요일 여객속성의 특징은 週初 혹은 週末에 비하여 여객의 노령화를 나타내고 있으며 주부를 포함한 무직의 여객은 주말을 피하여 이동하고 있다.

後背地의 분포를 보면, 청주시가 35.0%로 가장 높고 이어서 서울시(34.5%)로 청주·서울 後背地型을 나타내고 있다. 한편 指向地의 분포를 보면, 서울시가 72.0%로 가장 높고 이어서 부산·대구시가 각각 5.7%를 차지하고 있어 서울 指向地型을 나타내고 있다.

(3) 토요일

토요일 여객의 속성별 구성비를 보면(表 5), 21~40세의 여객구성비가 모든 요일 중 가장 높다. 그것은 주된 직업구성비에서 학생의 비율이 가장 높기 때문이다. 그리고 주된 여행목적은 방문(34.6%), 거주자 귀가(32.7%)가 약 3/5를 차지하여 직업 및 학업 등의 관계로 本家를 떠나 와 있던 거주자가 본가로 이동하는 것을 잘 반영한다.

後背地의 분포를 보면, 청주시가 58.7%로 가장 높고 이어서 서울시(22.1%), 청원군(8.7%)의 순으로 청주·서울 後背地型을 나타내고 있다. 청주시의 後背地 비율이 높은 것은 거주자

의 귀가가 높은 비율을 차지하는 것과 관련이 깊다. 한편 指向地의 분포는 서울시가 76.5%를 차지하여 가장 높고 이어서 대구시(5.9%), 부산시(4.9%)의 순으로 서울시의 집중도가 週中보다 4.5%나 더 증가한 서울 指向地型을 나타낸다.

(4) 일요일

일요일 여객의 속성별 구성비를 보면(表 5), 주된 직업구성비에 있어 행정·사무 관련직(33.7%)과 학생(31.7%)의 비율이 높아 이들 두 직업이 일요일에 많이 이동함을 알 수 있다. 주된 여행 목적을 보면 방문후 귀가가 50% 이상을 차지하는 특징을 보이며 방문도 23.8%를 차지하고 있어 주말의 특징을 나타내고 있다.

後背地의 분포를 보면, 서울시가 44.6%, 청주시가 31.7%, 광명시, 청원군, 대구시가 각각 3.0%를 차지하여 서울·청주 後背地型을 나타내고 있다. 한편 指向地 분포를 보면 서울시가 73.7%, 대구시가 6.1%, 광명시가 4.1%의 순으로 서울 指向地型을 나타내고 있다. 일요일 고속버스 조사여객 중 광명시를 비롯한 경기도 지방의 여객이 12.1%를 차지하여 일주일 중 가장 높은 비율을 나타내고 있다.

2) 時間帶別 여객이동의 분포

본 절에서는 청주시 고속버스 터미널 이용객의 이용시간대를 6~10시간대, 10~14시간대, 14~18시간대, 18~22시간대로 나누어 각 시간대 여

表 6. 시간대별 여객속성의 구성비

구분	시간대	06~10시	10~14시	14~18시	18~22시
21~40세의 여객 구성비		60.8%	74.3%	76.9%	79.5%
남자여객 구성비		73.0%	77.2%	75.9%	76.3%
주된 직업 구 성 비		행정·사무 및 관련직 (29.7%) 학생(25.0%)	행정·사무 및 관련직 (28.7%) 학생(21.3%)	행정·사무 및 관련직 (34.4%) 학생(26.2%)	행정·사무 및 관련직 (34.6%) 학생(20.5%)
주된 여행 목적 구성비		방문(33.1%) 방문 후 귀가(26.4%)	방문(29.7%) 방문 후 귀가(23.3%)	방문 후 귀가(30.8%) 방문(22.6%)	방문 후 귀가(35.9%) 업무 후 귀가(18.6%) 방문(13.5%)

객이동의 공간적 특징을 파악해 보기로 한다.

(1) 06~10시간대

이 시간대는 각 노선의 첫차가 운행되는 시간¹⁹⁾을 포함한 시간대로, 여객연령층은 21~40세가 60.8%로 모든 시간대 중에서 가장 낮은 구성비를 나타내는 데 대하여 41~50세의 장년층 여객구성비는 모든 시간대 중에서 가장 높게 이용하고 있다. 주된 직업구성비를 보면 행정·사무 및 관련직이 29.7%, 학생이 25.0%를 차지하고 있다. 주된 여행목적의 구성비를 보면 방문이 33.1%로 가장 높고 이어서 방문 후 귀가가 26.4%를 차지하고 있다(表 6). 이 시간대는 모든 시간대 중에서 서울시 등의 지향지로 통근·통학하는 여객이 모든 시간대의 통근·통학여객의 50.0%를 차지하고 있는 데, 이것은 직장 및 학교의 출근, 강의 시간에 맞춘 여객의 이동이란 점을 알 수 있다.

06~10시간대의 後背地 분포는 청주시가 50.7%, 서울시 25.0%, 청원군 8.8%의 순으로 청주·서울 後背地형을 나타내고 있다. 한편 指向地의 분포를 보면, 서울이 76.1%로 가장 높고 이어서 대구시가 10.6%, 부산시가 4.9%로 서울 指向地형을 나타내고 있다.

(2) 10~14시간대

이 시간대의 여객의 인구학적 특징은 06~10시간대에 비하여(表 6) 21~40세의 여객구성비와 남자여객 구성비가 높다. 그러나 주된 여행목적에 있어 방문 및 방문후 귀가의 구성비는 낮다. 이 시간대는 모든 시간대의 업무 여행목적 중에서 이 시간대가 가장 높은 비율을 나타내고 있다. 그것은 출근한 후 출장으로 指向地로 갈 수 있는 시간대이기 때문이라고 생각된다.

이 시간대의 後背地 분포는 청주시가 42.6%로 가장 높고 이어서 서울시 21.8%, 청원군 6.6%의 순으로 청주·서울 後背地형을 나타내고 있다. 이러한 後背地의 분포는 방문·업무 등의 여행목적에 높은 비율을 차지하는 것과 관련된 현상으로 볼 수 있다. 한편 指向地의 분포를 보면, 서울이

68.7%로 가장 높고 이어서 대구시, 광주시, 부산시가 각각 6.7%, 그 외 11시·5군이 2.1~0.5%로 서울 指向地형을 나타내고 있다.

(3) 14~18시간대

이 시간대의 이용여객 중 21~30세의 연령층이 모든 시간대에서 31.2%로 가장 많이 이용하고 있다. 이 시간대의 주된 직업구성비를 보면(表 6), 행정·사무 및 관련직과 학생의 구성비가 높은 데, 모든 시간대 중에서도 이 시간대의 학생, 행정·사무 및 관련직이 각각 31.3%, 30.0%를 차지하여 가장 높은 비율을 차지하고 있다. 그러나 판매종사자, 서비스직 종사자, 농·임·수산업자 및 노동자의 경우에는 이 시간대의 이용비율이 가장 낮아 행정·사무 및 관련직과 학생들이 주로 이용하는 시간대와 다르다는 것을 알 수 있다. 여행목적별로 보면, 06~14시간대와 달리 방문 후 귀가가 가장 높은 비율을 차지하고 있다. 모든 시간대에 있어 업무 후 귀가의 여객 중에서 이 시간대가 차지하는 비율은 40.4%로 업무를 마친 시간대와 일치하여 높게 나타나고 있다.

이 시간대의 後背地 분포를 보면, 서울시가 42.6%, 청주시가 30.8%의 순으로 서울·청주 後背地형을 나타내고 있다. 한편 指向地의 분포를 보면, 서울시가 73.6%, 부산시가 6.7%, 대구시가 6.2%로 나타나 서울 指向地형을 나타내고 있다.

(4) 18~22시간대

이 시간대의 여객은 21~40세의 여객구성비가 가장 높으나 주된 직업구성비에서 학생의 구성비가 가장 낮다(表 6). 따라서 학생은 비교적 일찍 여행을 마친다고 볼 수 있다. 그러나 전문·연구직은 모든 시간대의 여객 중에서 34.9%를 차지하여 타직업에비하여 이 시간대를 상대적으로 많이 이용하고 있다. 여행목적별로 보면 귀가가 54.5%를 차지하여 청주에서 개인적 방문, 업무를 마치고 귀가하는 여객이동이 두드러진다. 이 시간대는 모든 시간대 중 청주에 있는 직장 및 학교에서 근무 및 수업을 마치고 귀가하는 통근·통학의

19) 서울 노선의 첫운행되는 버스는 5시 50분에 출발하나 본 연구에서는 6시에 출발하는 것으로 분류하였다.

비율이 57.1%를 차지하여 가장 높게 나타나고 있다. 그리고 모든 시간대 중 매일 고속버스를 이용하는 여객 구성비가 50.0%를 차지하는데서 통근·통학의 구성비가 높다는 것을 알 수 있다.

이 시간대의 後背地 분포를 보면, 서울시가 57.1%, 청주시 21.2%, 청원군 5.1%의 순으로 서울·청주 後背地型을 나타내고 있다. 한편 指向地의 분포는 서울시가 81.3%, 대구시, 성남시가 각각 3.2%, 부산시가 2.6%의 순으로 서울 指向地型을 나타내고 있다.

5. 여객의 後背地와 指向地의 時·空間的 리듬—결론을 가름하여

이상, 청주시 고속버스 터미널을 이용한 여객의 인구학적 특성 및 後背地와 指向地의 時·空間的 분포에 대한 내용을 요약하면 다음과 같다.

1) 청주시 고속버스 터미널 이용객의 인구학적 특징을 보면, 21~40세의 이용객이 가장 많으며, 성별로는 남자가 많다. 여객의 직업구성으로 보아 행정·사무 및 관련직, 학생, 무직의 여객이 높은 비율을 차지하고 있다. 노선별 여행목적은 보면, 서울·동서울 노선은 방문 후 귀가의 비율이 높으나 부산·대구·광주 노선은 방문이 주류를 이루어 청주에 가까이 입지하는 대도시와 멀리 떨어진 대도시간의 여행목적의 차이를 나타낸다.

2) 노선별 後背地型을 보면 表 7과 같이 서울·동서울 노선보다 지방 대도시의 後背地가 넓게 나타나는 데 그것은 청주를 제외한 충북 타시·군에서 서울과 연결할 수 있는 시외버스 교통이 발달해 있기 때문인데 대하여, 지방 대도시로의 시외

表 7. 노선별 後背地型과 指向地型

노 선	後背地型	指向地型
서울	서울·청주	서울
동서울	서울·청주	서울
부산	부산·청주·괴산	부산
대구	청주·대구·청원	대구
광주	청주·광주·충주·청원	광주·완도

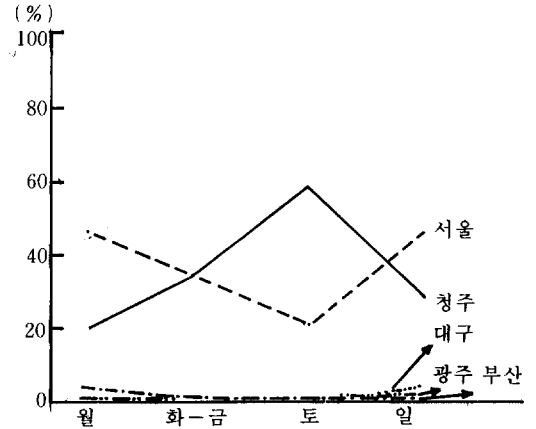


그림 9. 요일별 여객의 주요 後背地 리듬

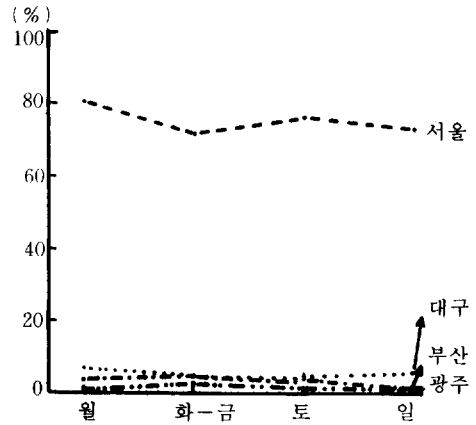


그림 10. 요일별 여객의 주요 指向地 리듬

버스 교통은 미발달 상태에 있기 때문이다. 한편, 노선별 指向地型을 보면 서울·부산·대구의 경우 각 도시로의 여객지향율이 높은 데 대하여 광주 노선은 광주지향율이 상대적으로 낮다.

3) 요일별 주요 後背地의 리듬을 보면 그림 9와 같다. 즉, 월요일은 서울·청주 後背地型을, 화~금, 토요일은 청주·서울 後背地型을, 일요일은 서울·청주 後背地型을 나타내고 있다. 이와 같은 주요 後背地型의 리듬은 월요일의 경우 방문 후 귀가가 많고 화~금요일은 다양한 여행목적은 가지는데 그 중 방문 후 귀가의 비율이 가장 높고 이어서 귀가와 방문·업무가 거의 비슷한 비율을 가진다. 토요일은 방문과 거주자의 귀가의 비율

이 높으며, 일요일은 방문 후 귀가의 비율이 높아
요일별 여객의 後背地 리듬은 대도시 여객과 청주
시 여객의 구성비의 차이에 의해 형성된 것이라

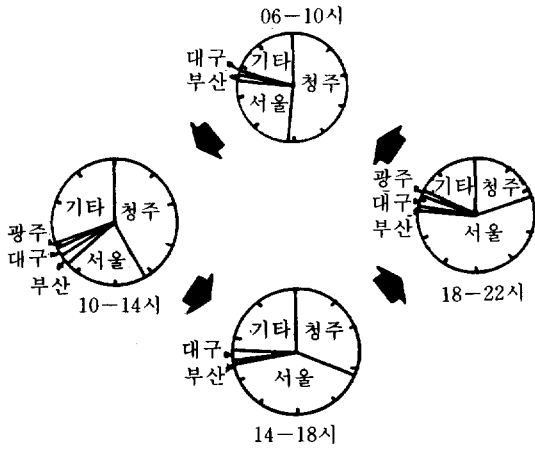


그림 11. 시간대별 여객의 後背地 리듬
원의 크기는 시간대별 여객수임.

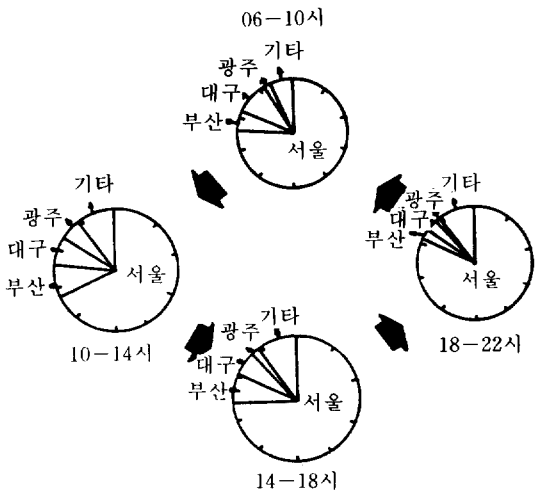


그림 12. 시간대별 여객의 指向地 리듬
원의 크기는 시간대별 여객수임.

볼 수 있다. 한편, 부산·대구·광주의 후배지 리
듬은 큰 변화가 나타나고 있지 않다.

指向地의 리듬을 보면(그림 10), 서울 指向이
탁월한 데, 월요일의 서울 지향율이 가장 높고 화
~금요일은 가장 낮으며 토요일은 다시 그 지향율
이 높아지다가 일요일에 다시 낮아지고 있다.

4) 시간대별 後背地型을 보면 그림 11과 같다.
즉 6~10, 10~14시간대에는 청주·서울 後背地
型에서 14~18, 18~22시간대로 올수록 서울·청
주 後背地型으로 나타난다. 이와 같은 현상은 6~
10시간대의 경우 방문과 통근·통학(서울에 입지
한 회사, 학교로)의 비율이 높고, 10~14시간대
에는 방문·업무 등의 비율이 높아 주로 방문에
의한 이동이 두드러지기 때문이다. 그러나 14~
18시간대에는 방문 후 귀가, 업무 후 귀가의 여객
비율이 높고, 18~22시간대는 업무 후 귀가, 방문
후 귀가 및 통근·통학(청주에 입지한 회사·학
교에서 타도시로)의 여객비율이 높아 귀가에 의
한 이동이 두드러지기 때문이다. 指向地의 경우
는 고속버스의 운행회수가 타도시보다 많은 서울
指向地으로 나타나고 있다(그림 12).

이상에서 청주시와 고속버스 노선이 개설된 서
울(동서울)·부산·대구·광주와의 지역간 결합
은 청주와 거리가 가까운 대도시는 여행목적
이 다양하며 청주와 거리가 먼 지방 대도시
는 여행목적이 단순하게 나타나고 있어 청
주와의 거리에 의해 여객의 여행목적이 다
르게 나타난다. 또 노선별 後背地·指向地
의 공간적 분포는 충북의 각 시·군과 서
울·부산·대구·광주 등 대도시와의 교
통기관에 의한 결합의 발달정도에 의해 결
정된다고 볼 수 있다. 고속버스를 이용하
는 여객은 요일별·시간대별로 리듬을 형
성하고 있고 그 리듬에 의한 後背地·指
向地의 형성이 다르게 나타나고 있는 데
이것을 결정짓는 것은 旅行目的이다.

Hinterlands and Forelands of Express Bus Terminal in Cheongju

Su-Kyung Jo* Ju-Seong Han**

Summary

This study aims to analyse, from the angle of the time and space, the hinterland and foreland and the demographic characteristics of the passengers through Cheongju express bus terminal. The express bus take great part of the traffics of the passenger in Cheongju, because there are hardly not other direct transport mode but express bus between Cheongju and other larger cities.

The data for this study were collected in the express bus terminal for seven days (3.18, 1989, Sat. - 3.24, 1989, Fri.) interviewing with 701 passengers.

Cheongju express bus terminal sets up five lines, Seoul, East Seoul, Busan, Taegu and Kwangju.

We analysed the data into the demographic characteristics, the travelling purpose, the frequency of using, the hinterland which is the passengers' place of residence, and the foreland which is the their final place of the destination. And we analysed the rhythm of the hinterland that depend on each day of a week (Monday, Tuesday-Friday, Saturday and Sunday) and each hours of a day (6-10, 10-14, 14-18 and 18-22 o'clock) from time-space point of view.

The result of this study show that:

1. Most of passengers are 21-40 aged and men are superior to women in quantity. And in passengers' occupation, the rate of men en-

gaged in administration, business men, students and unempolyed men is high. Investigation into the passengers' travelling purpose of each express bus line reveals the following consequences. Passengers via Seoul and East Seoul lines are shared with much rate whose paths are "Return after visit", and passengers who use Pusan, Taegu and Kwangju lines almost have pursuit "Visit". And there is some difference in travelling purpose between the near larger cities and the far larger cities.

2. The hinterlands' types that linked local larger cities are show wider distribution than linked Seoul and East Seoul, because the inter-city bus lines linked Seoul to cities and counties in Chungbuk area are advanced, and the inter-city bus lines to local larger cities are still underdeveloped. In the types Seoul, Pusan and Taegu, it shows that high rate of the aimed passengers to each city, but Kwangju line has relatively, low rate of aimed Kwangju.
3. In the type of hinterlands that depends on each day of week, the type of Seoul-Cheongju hinterland on Monday, the type of Cheongju-Seoul hinterland on Tuesday-Friday, Saturday and the type of Seoul-Cheongju hinterland on Sunday are appear. These rhythms of hinterland are divided by the passengers purpose of travel. "Return after visit" is tended on Monday, various of purposes are revealed from Tuesday to Friday and the

* Graduate student, Dept. of Geogr., Graduate School, Chungbuk National Univ.

** Associate Professor, Dept. of Geogr., College of Education, Chungbuk National Univ.

rate of "Return after visit" is the highest, "Return", "visit" and "Business" have similar rates. On Saturday "Visit" and "Return of resident", and on Sunday "Return after visit" have the highest rate. Therefore, rhythm of hinterland each day is made by the difference of the rate of the composition in the passengers of larger city and Cheongju.

4. And in the the type of hinterlands that rely on each hours of a day, the type of Cheongju-Seoul hinterland at 6-10, 10-14, the type of Seoul-Cheongju hinterland at 14-18, 18-22 o'clock, and the more late the more the Seoul-Cheongju hinterland rate is high. These phenomena shows that, the high rates at 6-10 o'clock is caused by, "Visit", "Attending school" and "Journey to work" and at 10-14 o'clock, "Visit", "Business" take great part. But at 14-18 o'clock, "Return after visit" and "Business", between 18-22 o'clock, "Return after visit", "Business", "Attending school" and "Journey

to work" purposes are so much displayed each time period, as the result of returning. For forelands, type of foreland toward Seoul, that has more services than any other larger cities, is appeared.

As above mentioned, we looked the regional characters of Cheongju connected with Seoul (East Seoul), Pusan, Taegu and Kwangju. The purposes of travel to near larger cities are mostly various, but to far larger cities are simple. The purposes of travel are changed by the difference of the distance. We can suppose that the spatial distributions of hinterlands and forelands of each line are determined by the development stage of the connections by transportation modes between cities and counties in Chungbuk area with larger cities, like Seoul, Pusan, Taegu and Kwangju. Passengers of express bus terminal in Cheongju make rhythm of each day of a week and each hours of a day, and the hinterland and foreland distribution is various by the rhythm, and the rhythm is determined by the purposes of travel.