

# 성에 따른 職住分離와 通勤通行 패턴의 差異

—서울의 既婚女性과 既婚男性을 中心으로—

盧時鶴\*·孫宗我\*\*

본 논문에서는 성에 따른 취업자의 지역별 통근율의 차이와 취업기회의 차이에 대한 분석을 통한 성에 따른 직주분리의 정도와 이에 의한 통근통행태의 차이가 설명되었다. 분석결과 남성취업자의 경우 직장과 거주지의 위치에 따른 공간적 제약이 이들의 취업과정에 별다른 영향을 미치지 않는 반면 여성취업자의 경우는 직장과 거주지의 위치에 따른 공간적 제약이 이들의 취업과정에 영향을 미칠 수 있는 것으로 나타나고 있다. 취업과정에서 나타나는 공간적 제약의 성에 따른 차이는 곧 성에 따른 직주분리의 정도의 차이를 유발하여 여성취업자가 남성취업자에 비하여 상대적으로 직주분리의 정도가 적은 것으로 나타나며 이러한 직주분리의 차이는 다시 이들의 통근통행태에도 영향을 미친다. 즉 일반적으로 남성통근자는 여성통근자에 비하여 보다 장거리 통근을 하며, 보다 많은 통근비용을 지출하고 또한 상대적으로 고급의 통근수단을 이용하고 있는 것으로 나타난다.

**主要語:** 직주분리, 통근패턴, 통근율, 여성통근, 취업기회

## 1. 서론

### 1) 문제의 제기 및 연구목적

통근통행의 특성과 취업행태 간의 연관성에 대한 연구는 미국 등 선진 제국에서 이미 오래 전 부터 지리학, 도시계획학, 그리고 사회학 등의 분야에서 활발히 다루어지고 있는 연구과제 중의 하나이다.<sup>1)</sup> 이렇게 도시지역에서의 통근통행의 특성과 취업기회간의 연관성에 대한 연구가 지리학을 비롯한 여러 학문분야에서 주요 연구과제로 대두되는 이유는 도시의 성장에 따른 직장과 주거지의 분리현상이 사회 구성원의 계층적 특성에 관계없이 단순히 도시의 물리적 확산에 따른 직장과 거주지의 평균적인 통근거리 확장의 의미만을 가지는 것이 아니라 사회구성원들의 계층적 특성에 따라 상당한 편차를 나타낸다는 경험적 연구결과에 기인하여<sup>2)</sup>, 이러한 직주분리의 지표로 이용되어질 수 있는 계층별 통근통행의 특성을 규명하므로써 거주지와 직장

의 위치라는 공간적 제약이 이들의 취업과정에 어떠한 영향을 미치며 또한 이러한 직장과 거주지의 분리에 따른 통근통행과정에서 계층에 따라 발생할 수 있는 이익 또는 불이익의 정도는 어떠한가를 규명하는데 커다란 의의가 있기 때문이다(Hanson and Pratt, 1988a; Hodge, 1990).

이러한 계층에 따른 직주분리의 정도와 통근통행의 특성에 관한 연구들 중 특히 성에 따른 직주분리와 통근통행의 특성에 관한 연구가 주요 연구과제로 대두되고 있는 이유는 서구의 선진제국에서 그동안 꾸준히 진행되어온 여성들의 적극적인 사회참여와 이에 따른 사회적 불평등의 점진적인 완화에도 불구하고 여성들은 남성들에 비하여 취업과정에서 여전히 상대적 불이익을 당하고 있다는 것이 경험적으로 인식되고 있으며(Hanson and Pratt, 1988b; Hanson and Pratt, 1988c; Madden 1981; Rutherford and Wekerle, 1988), 특히 공간적 제약조건으로서의 거주지의 위치와 직장의 위치는 성에 따라 상당한 차이를 가지고 취업자들의 취업과정에 제약

\* 경희대학교 문리과대학 지리학과 조교수

\*\* 경희대학교 교육대학원 지리교육 전공

또는 기회 조건으로 작용할 수 있다는 사실에 근거한다. 따라서 이러한 거주지와 직장의 위치에 따른 공간적 제약이 취업과 통근통행 과정에서 성에 따라 어떠한 차이를 나타내며 특히 여성의 경우 남성에 비하여 이러한 공간적 제약이 취업과 통근통행 과정에서 보다 큰 장애요인으로 작용하는 정도와 이유는 무엇인가를 직장과 거주지를 연계하는 통근통행의 행태에 의하여 설명하려는 의도에 기인하여 연구가 이루어지고 있다.

이렇게 미국을 비롯한 서구 여러나라에서 성에 따른 직주분리와 통근통행의 행태에 대한 연구가 여러 각도에서 활발히 진행되고 있음에도 불구하고 우리나라의 경우 최근에 이르러 비로소 이에 연관된 연구들이 진행되고 있는 상태로 아직 이에 대한 본격적인 연구는 활발히 이루어지지 않고 있는 실정이다. 특히 직주분리와 통근통행 행태에 연관된 국내의 연구들의 경우 거주지 선택(한대현, 1986; 정원일, 1984; 권원용, 1982), 직주분리(하성규·김재익, 1992; 홍두순·민말순, 1991; 한주연 1985), 통근통행행태(허우궁, 1993; 1991; 1987; 심기정, 1993) 등 상호 연관성이 있는 이러한 주제들이 서로 연계되어 분석되기보다는 각각의 독립된 영역으로 분리되어 분석된 경향이 있다. 따라서 직장과 거주지의 선택에 따른 직주분리의 패턴과 이러한 직주분리 패턴의 결과로 나타나는 통근통행행태의 차이 등에 대한 포괄적인 규명과 아울러 도시구조의 변화 양상에 대한 체계적인 설명이 부족한 점이 있다. 또한 직주분리와 이에 따른 통근통행행태의 性에 따른 차이에 대한 해석은 각각의 사회가 가지는 독특한 사회, 경제, 지리적 특성에 따라 다양할 수 밖에 없으므로 서구제국에서의 연구결과를 우리나라의 실정에 일반화하여 적용하는데는 많은 문제가 수반된다. 본 연구는 이러한 배경하에 우리나라의 도시지역에서 직장과 거주지를 연계하는 통근통행이라는 행위가 가지는 궁극적인 의미를 설명하기 위한 포괄적인 작업의 한 부분으로 서울시를 연구대상지역으로 선정하여 통근자의 성에 따른 직주분리의 정도와 이에 따른 통근자의 통근통행패턴의 차이를 설명함을 그 목적으로 한다.

## 2) 연구방법 및 자료

위에서 언급한 연구목적은 수행하기 위한 본 연구의 연구방법은 크게 다음의 2단계로 구분된다. 제 1 단계에서는 여성이 여성만에게 주어지는 특수한 조건들 즉 가정에서의 가사부담, 거주지 선택과정에서 여성의 취업여부가 차지하는 비중의 미약, 성에 따른 노동시장의 이중 구조의 형성에 의한 상대적인 저임금 등의 원인에 기인하여 장거리 통근을 감수하며 취업을 하기 보다는 거주지 주변에서 직장을 구하려는 경향이 있을 수 있다는 전제하에(Hodge, 1990; Hanson and Pratt, 1988) 주어지는 기본 가설 즉, “여성의 취업정도는 남성에 비하여 상대적으로 거주지 주변지역의 취업기회의 정도에 영향을 받는다”는 가설이 우리나라 대도시의 경우에도 적용되는가에 대한 검증을 서울시의 통근통행에 관한 자료를 이용하여 시도한다. 이러한 가설의 검증을 위한 방법으로는 교통개발연구원에서 발행된 서울시 통근통행행태 조사에 관한 자료(교통개발연구원, 1989)와 본 연구를 위하여 수행된 설문조사의 결과를 이용한다. 먼저 교통개발연구원의 자료를 이용하여 서울시의 구와 동별로 발생하는 통근율을 그 지역의 남성과 여성의 취업률을 나타내는 수치로 대체하며<sup>3)</sup> 또한 구와 동들의 취업기회는 각 지역의 야간상주인구에 대한 주간유입인구의 비율로 대체하여 이용한다. 즉 각 지역에 따라 야간상주인구에 대한 주간유입인구의 비율이 큰 지역일수록 그만큼 취업기회의 밀도가 클 것이라는 가정을 전제로 하여 이 수치를 각각의 지역의 인구에 따른 취업기회빈도의 상대적 수치, 즉 상대적인 “취업기회지표”<sup>4)</sup>로 이용한다.

이러한 지역별 취업기회지표와 성에 따른 취업률(통근율)에 관한 자료를 이용하여 각 지역의 성에 따른 취업률과 취업기회 간의 상관성을 분석하여 기대되어지는 결과는 여성취업자가 남성취업자에 비하여 거주지에 근접한 직장에 취업하려는 경향이 상대적으로 클수록 각각의 지역별 여성취업률과 취업기회지표간의 상관성은 남성취업률과 취업기회지표간의 상관성보다 클

것이라는 결과이다. 즉 취업과정에서 성의 차이에 관계없이 모든 취업자의 취업이 거주지로부터 직장까지의 거리, 또는 거주지 주변지역의 취업기회의 정도 등 거주지 주변의 공간적 제약보다는 수입, 승진의 기회, 적성 등 직장과 선택자 자체가 가지는 특성에 의하여 직장이 결정되어지는 정도가 높다면 각각의 지역에서 발생하는 취업률과 취업기회지표 간의 상관성의 정도는 성의 차이에 관계없이 거의 유사한 형태로 나타날 것이다. 그러나 취업과정에서 위에서 언급한 직장과 선택자 자체가 가지는 요인 이외에 거주지 주변의 취업기회의 정도와 이에 따른 통근거리의 차이 등의 공간적 제약조건들이 성에 따라 불균등하게 적용되어진다면 성에 따라 거주지 주변지역의 취업기회의 정도와 취업률 간의 상관성은 상이하게 나타날 것으로 기대된다.

즉 취업과정에서 거주지 주변의 취업기회의 정도가 여성에게 상대적으로 보다 큰 영향을 미친다면 거주지 주변 지역의 취업기회지표가 높은 지역에 거주하는 여성의 취업률이 취업기회지표가 낮은 지역에 거주하는 여성의 취업률에 비하여 상대적으로 높을 것으로 기대되는 반면 남성의 경우 이러한 경향이 상대적으로 낮게 나타날 것으로 유추되어, 지역별 성에 따른 취업률과 취업기회지표 간의 상관성은 여성이 남성에 비하여 높게 나타나리라는 기대하에 지역별 남성과 여성의 취업률과 취업기회지표간의 상관성의 정도를 비교 분석한다. 이러한 분석을 위하여는 위에서 언급한 교통개발연구원의 “수도권 통근·통학 통행실태 조사보고”가 기본 자료로 이용되었으며 이 조사 사업은 서울특별시, 인천직할시 및 경기도에서 1987년 11월 1일을 기준으로 한 상주인구조사의 첨부자료로 실시되었다. 조사의 구체적인 지역 단위는 수도권 내의 59개 시·구·군과 899개의 동·읍·면으로 하였으며 이러한 조사는 조사기준 시점 현재 조사지역내의 전 가구에 상주하고 있는 통근자와 중학교 이상의 통학자를 대상으로 하여 직장(학교) 소재지, 출발·도착시간, 통근거리 및 시간, 그리고 이용교통수단 등에 대한 상세한 조사가 시행되었으므로 본 조사의 결과는 추후 수도권 인

구의 통근통행의 분석에 관한 여러 형태의 연구에 귀중한 자료로 이용될 수 있으리라 기대된다.

연구의 제 2 단계에서는 제 1 단계의 분석결과에 따라 여성취업자가 남성취업자에 비하여 상대적으로 거주지 주변의 취업기회의 정도에 영향을 받는다는 사실이 검증되면, 이러한 사실은 곧 성에 따른 직주분리의 정도와 통근통행의 행태에 어떠한 차이를 유발하는가를 분석하기 위하여 직접적인 표본을 통하여 얻어진 자료를 이용하여 취업자의 성에 따른 통근통행행태의 차이를 비교 분석한다. 이러한 목적의 수행을 위하여 이루어진 설문지 조사는 표본추출과정상 오류를 최소화하기 위하여 연구지역을 지역의 취업기회지표와 여성통근율을 기준으로 4개의 지역 유형으로 분류하여 실시하였다. 즉 4개의 지역유형 중 지역 유형 1은 낮은 취업기회지표와 낮은 통근율(취업률)을 나타내는 지역, 유형 2는 높은 취업기회지표와 높은 통근율을 나타내는 지역, 유형 3은 높은 취업기회지표와 낮은 통근율을 나타내는 지역, 그리고 유형 4는 낮은 취업기회지표와 높은 통근율을 나타내는 지역 등으로 분류된다. 이러한 지역 유형 중 그 유형의 특성을 가장 특징적으로 반영한다고 간주되는 지역을 표본으로 하여 그 지역에 거주하는 주민들의 자녀들이 재학하고 있는 국민학교를 방문하여 학생들에게 설문지를 배포한 후 학부모들로 하여금 응답을 하게 하는 간접적 설문조사를 실시하였다. 이러한 설문조사에 따른 분석 결과의 해석에 전제되어야 하는 조건은 설문조사가 그 조사과정의 편의를 위하여 국민학교를 대상으로 실시되어 이에 응답한 설문자들은 최소한 1명 이상의 자녀를 둔 가구의 구성원이라는 사실이며 따라서 본 설문지를 기초로 하여 진행된 분석의 결과는 최소한 1명 이상의 자녀를 둔 기혼 남녀로서 연령층의 분포가 주로 30대 초반에서 40대 초반인 경우에 한정되어진다는 사실이다. 설문조사 결과 총 1,607개의 설문이 수집되었으며 이 중 남성의 경우는 대부분의 응답자가 취업중인 것으로 나타났으나 여성의 경우 전체 응답자의 약 1/3에 해당하는 504명 정도가 취업중인 것으로 나타났다. 이러한 설문결과에 의거하

성에 따른 職住分離와 通勤通行 패턴의 差異

여 먼저 연구지역에서의 남성과 여성의 성의 차이에 따른 통근특성과 취업특성을 비교 분석한다.

## 2. 분 석

### 1) 성에 따른 거주지와 직장의 분리

#### (1) 지역별 취업기회

연구지역의 지역별 성에 따른 취업률(통근율)과 취업기회의 정도 간의 연관성을 분석하기 위하여 먼저 서울시의 453개 동의 야간상주인구에 대한 주간유입인구의 비율에 의한 취업기회지표를 산출하였다. 산출결과 서울시의 평균 취업기회지표는 약 0.5로 나타났으며 이를 지역적으로 보다 구체적인 분석을 하기 위하여 취업기회지표에 따른 상위의 30개 동과 하위의 30개 동을 비교한 결과 인구에 대비하여 가장 높은 취업기회를 나타내는 지역은 중구 태평로 1가동(40.5)으로 전체 평균인 0.5에 비하여 80배 이상의 높은 취업기회의 정도를 나타내며 이어서 역시 중구의 명동(15.2), 소공동(15.2), 남대문 5가동(12.4), 을지로 3, 4, 5가동(11.3)의 순으로 나타나 상위 5개 지역은 모두 중구에 속하는 지역으로 나타났다(표 1). 또한 상위 30개에 속하는 동들의 구에 따른 분포를 보면 중구에 속하는 동이 12개의 동으로 나타나 상위 30개 동 중 40% 정도가 중구에 집중적으로 밀집되어 있는 현상을 나타내며 영등포구에 속하는 동이 4개(영등포 1동, 여의도동, 문래 1동, 양평 1동), 종로구에 속하는 동이 3개(종로 1, 2가동, 종로 3, 4가동, 종로 5, 6가동), 동대문구에 속하는 동이 3개(신설동, 청량리 1동, 장안 1동), 구로구에 속하는 동이 2개(구로 1동, 가리봉 1동), 강남구에 속하는 동이 2개(논현동, 삼성 1동) 등의 순서로 거주인구에 대비한 상대적 취업기회가 밀집되어 있는 것으로 나타난다. 높은 수준의 취업기회지표를 나타내는 이러한 지역들은 대개 서울 도심부의 유통·업무·서비스 업종의 집중지역, 영등포 구로구를 중심으로 하는 제조업 집중지역, 그리고 강남과 여의도의 신혼 유통·업무·서비스 업종의 중심지역 등으로 구분

표 1. 취업기회지표 상위 30개 지역(동)

순위	지 역	취업기회지표
1	중구 태평로 1가동	40.5
2	중구 명동	15.2
3	중구 소공동	15.2
4	중구 남대문 5가동	12.4
5	중구 을지로 3·4·5가동	11.3
6	종로구 종로 1·2가동	7.0
7	종로구 세종로동	4.9
8	종로구 종로 3·4가동	4.9
9	중구 충무로 4·5가동	4.4
10	영등포구 영등포 1동	3.5
11	중구 회현동	3.2
12	영등포구 여의도동	3.0
13	영등포구 문래 1동	2.5
14	중구 신당 1동	2.4
15	종로구 종로 5·6가동	2.3
16	중구 광희동	2.2
17	성동구 성수 1가 1동	2.2
18	구로구 구로 1동	2.2
19	동대문구 신설동	2.2
20	중구 필동	2.1
21	영등포구 양평 1동	1.9
22	용산구 남영동	1.8
23	구로구 가리봉 1동	1.6
24	강남구 논현동	1.4
25	동대문구 청량리 1동	1.3
26	서대문구 대신동	1.3
27	동대문구 장안 1동	1.3
28	중구 장충동	1.3
29	강남구 삼성 1동	1.3
30	종로구 창신 1동	1.2

출처 : 교통개발연구원, 1989, 수도권 통근통행실태 조사보고.

할 수 있으며, 특히 80년대 이후의 강남의 집중적인 개발에도 불구하고 전통적인 서울의 중심부인 강북의 중구와 종로구가 서울시의 경제·사회활동의 중추적인 역할을 담당하고 있다는 점을 간접적으로 나타낸다 할 수 있다.

하위 30개에 속하는 동의 평균 취업기회지표는 0.025로 전체 평균 0.5의 약 1/20정도인 상당히 낮은 수치를 나타내는 지역들이다(표 2). 이들 지역들의 분포를 보면 상위 30개에 속하는 동들이 분포하는 경우처럼 특정 구에 편중

표 2. 취업기회지표 하위 30개 지역(동)

순위	지 역	취업기회지표
1	노원구 창 3동	0.01
2	마포구 성산 2동	0.02
3	은평구 용암 3동	0.02
4	송파구 잠실 4동	0.02
5	강동구 성내 2동	0.02
6	서대문구 북가좌 2동	0.02
7	동작구 상도 4동	0.02
8	동작구 사당 4동	0.02
9	강동구 길 1동	0.02
10	관악구 신림 11동	0.02
11	서대문구 남가좌 2동	0.02
12	강서구 방화 2동	0.02
13	양천구 신정 2동	0.02
14	영등포구 신길 6동	0.02
15	성동구 자양 3동	0.02
16	강동구 암사 3동	0.03
17	서초구 방배 3동	0.03
18	송파구 마천 2동	0.03
19	관악구 봉천 5동	0.03
20	송파구 풍납 2동	0.03
21	서초구 서초 2동	0.03
22	구로구 시흥 5동	0.03
23	동작구 사당 3동	0.03
24	양천구 신정 5동	0.03
25	양천구 신정 3동	0.03
26	강서구 화곡 5동	0.03
27	구로구 시흥 4동	0.03
28	구로구 독산 본동	0.03
29	중랑구 면목 7동	0.03
30	강서구 화곡 본동	0.03

출처 : 교통개발연구원, 1989, 수도권 통근통행실태 조사보고

되어 나타나는 경향을 나타내지는 않고 여러개의 구에 비교적 골고루 분포되어 있는 현상을 나타낸다. 하위 30개에 속하는 동 중 가장 많은 수의동이 포함된 지역은 양천구의 3개 동(신정 2동, 신정 3동, 신정 5동), 구로구의 3개 동(시흥 1동, 시흥 4동, 시흥 5동), 송파구의 3개 동(잠실 4동, 마천 2동, 풍납 2동), 그리고 강남구의 3개 동(개포 1동, 일원동, 삼성 2동) 등을 들 수 있다. 이러한 지역들은 대부분의 경우 전통적인 주택지역들로 이루어져 있음을 나타내며

특히 고소득층의 주택 밀집지역보다는 저소득층의 주택이 밀집된 지역에서 상대적으로 낮은 수치의 취업기회지표를 나타낸다는 점은 주의하여 볼 필요가 있다.

구단위의 지역단위를 기준으로 하여 구간의 취업기회지수의 차이를 비교 분석하면(표 3), 가장 높은 취업기회지수를 나타내는 지역은 예상이 되는 바와 같이 중구(2.20)로 나타난다. 이어서 종로구(0.97), 영등포구(0.52), 강남구(0.35), 용산구(0.35) 등의 순서로 나타나며 이러한 지역들의 특성을 개략적으로 살펴보면 중구와 종로구를 중심으로 하는 유통, 행정, 업무 등의 기능이 집중되어 있는 전통적인 중심지역과, 영등포구를 중심으로 하는 제조업과 유통기능의 집중지역, 용산구를 중심으로 하는 중심지 주변지역, 그리고 강남구를 중심으로 하는 신흥 유통, 업무 중심지역 들로 이루어져 있음을 알 수 있다. 또한 가장 하위의 점수를 나타

표 3. 구별 취업기회지표 및 남녀 통근율

지 역	남성통근율	여성통근율	취업기회
종 로 구	41.5	14.6	0.97
중 구	41.6	15.1	2.20
용 산 구	43.3	13.4	0.35
성 동 구	47.8	13.2	0.22
동대문구	42.0	13.6	0.29
중 랑 구	42.5	11.5	0.12
성 북 구	41.2	13.3	0.12
도 봉 구	43.0	11.8	0.14
노 원 구	43.9	12.4	0.17
은 평 구	40.9	12.1	0.09
서대문구	41.9	13.2	0.17
마 포 구	43.8	14.6	0.16
양 천 구	46.1	13.5	0.08
강 서 구	46.6	11.7	0.16
구 로 구	46.0	14.1	0.22
영등포구	43.1	14.2	0.52
동 작 구	42.2	14.9	0.13
관 악 구	40.9	12.5	0.10
서 초 구	44.1	10.7	0.25
강 남 구	42.9	9.6	0.35
송 파 구	45.6	11.8	0.11
강 동 구	45.8	11.2	0.10

출처 : 교통개발연구원, 1989, 수도권 통근통행실태 조사보고.

성에 따른 職住分離와 通勤通行 패턴의 差異

내는 경우는 양천(0.08), 은평(0.09), 관악(0.10), 강동(0.10) 등의 순서로 나타나며 이러한 지역들은 대부분의 경우 주거지가 밀집되어 있는 지역이며 특히 주거환경이 상대적으로 낙후되어 있는 지역들이 이러한 부류에 많이 속하고 있음을 알 수 있다.

(2) 지역별 남성통근율

연구지역에서 지역별 성에 따른 취업률의 차이를 분석하기 위하여 각각의 지역에서 발생하는 통근율을 성에 따라 분석하면, 먼저 남성의 경우

표 4. 남성통근율 상위 30개 지역(동)

순번	지 역	남성 통근율
1	구로구 가리봉 3동	55.4
2	송파구 잠실 1동	53.0
3	구로구 가리봉 1동	52.6
4	노원구 공릉 1동	52.4
5	양천구 목 3동	51.6
6	영등포구 도림 1동	51.1
7	송파구 잠실 3동	50.7
8	강서구 화곡 5동	50.1
9	성동구 송정동	50.0
10	구로구 독산본동	50.0
11	양천구 신정 1동	49.7
12	송파구 가락동	49.6
13	강서구 발산동	49.5
14	구로구 구로 1동	49.4
15	성동구 구의동	49.2
16	강남구 학동	49.0
17	양천구 신월 2동	48.8
18	강남구 일원동	48.7
19	종로구 삼청동	48.6
20	강남구 개포 1동	48.6
21	강남구 개포 3동	48.5
22	구로구 독산 2동	48.5
23	노원구 월계 1동	48.4
24	강남구 압구정동	48.3
25	구로구 시흥 1동	48.3
26	송파구 문정동	48.2
27	동대문구 장안 2동	48.1
28	강남구 논현동	48.1
29	강남구 대치 2동	47.9
33	강서구 방화 1동	47.8

출처 : 교통개발연구원, 1989, 수도권 통근통행실태 조사보고.

연구지역의 전체 평균통근율은 약 43.5%로 나타난다. 이러한 수치가 의미하는 바는 서울시의 남성의 약 43.5%정도가 취업을 하고 있다는 사실을 시사하나 여기서 한 가지 유의하여야 할 사항은 교통개발연구원의 자료는 보도를 포함한 모든 통행수단에 의한 통근은 조사하였으나 거주지와 직장이 동일한 경우(예를 들어 동네의 슈퍼마켓을 경영하는 경우 등)는 전혀 통근이 되어 있지 않는 상태이므로 실제로 취업을 하고 있으나 통근율의 산출과정에서는 누락될 수 있으므로 실제 취업률의 수치는 통근율에 의한 수치보다 약간 더 상승할 수 있으리라 생각된다. 남성 통근율의 경우 가장 높은 수치를 나타내는 상위 30개 지역을 살펴보면 구로구의 가리봉 3동(55.4%), 송파구의 잠실 1동(53.0%), 구로구의 가리봉 1동(52.6%), 노원구의 공릉 1동(52.4%), 양천구의 목 3동(51.6%) 등의 순서로 나타난다(표 4). 또한 이들 상위 30개 동의 구별 분포를 보면 강남구가 7개 동(학동, 개포 1동, 개포 3동, 압구정동, 논현동, 대치 2동), 구로구가 6개 동(가리봉 3동, 가리봉 1동, 독산 본동, 구로 1동, 독산 2동, 시흥 1동), 양천구의 3개 동(목 3동, 신정 1동, 신월 2동), 강서구의 3개 동(화곡 5동, 발산동, 방화 1동) 등의 순서로 분포되어 있음을 알 수 있다.

한편 남성 통근율의 하위 30개 동을 살펴보면 가장 낮은 수치를 나타내는 지역은 강동구 하일동으로 34.5%의 통근율을 나타내며 이어서 은평구 진관 내동(34.5%), 중랑구 신내동(34.7%), 종로구 종로 3.4가동(34.7%), 은평구 진관 외동(35%)의 순으로 나타난다(표 5). 또한 이들 하위 30개 동의 구별 분포를 보면 종로구가 6개 동(종로 3,4가동, 창신 1동, 이화동, 종로 5,6가동, 종로 1,2가동, 명륜동)으로 가장 많은 지역을 포함하며 이어서 관악구의 5개 동(신림 10동, 봉천 7동, 봉천 5동, 신림 9동, 신림 7동), 중구의 4개 동(회현동, 소공동, 충무로 4,5가동, 남대문 5가동), 은평구의 4개 동(진관 내동, 진관 외동, 수색동, 응암 1동) 등의 순서로 나타난다.

이러한 남성통근율의 지역적 분포현황 중 흥

미로운 사실은 통근율의 상위지역은 상위지역별로, 하위지역은 하위지역별로 상당히 근접한 지역에서 군집적으로 나타나는 경향이 있다는 점이다. 취업기회분포의 경우는 업종, 입지 등의 특성에 의하여 취업기회가 특정 지역을 중심으로 군집적인 분포를 나타내는 경우가 많이 나타나, 취업자의 취업률의 정도가 공간적으로 특정 지역을 중심으로 군집적으로 나타난다는 사실은 상당히 흥미로운 현상으로 추후 연구과제가 될 수 있으리라 생각된다. 상대적 취업기

회지수가 가장 높은 구인 중구에 남성통근율 하위 30개의 동 중 4개의 동이 포함되고 상대적 취업기회지수가 두번째로 높은 구인 종로구에 6개의 동이 포함되고 있다는 사실 또한 주목할 만한 현상이다. 이러한 현상의 발생이유에 대한 구체적인 결론을 본 논문에서 도출하기는 어려우나 하나의 가능성은 이러한 현상이 이 지역의 특성상 이곳에서 취업을 하고 있는 취업자들 중 타지역에 비하여 상대적으로 많은 인원이 거주지와 직장이 동일 지점인 상태에서 취업을 하고 있는 관계로 하여 이러한 낮은 비율의 통근율이 나타날 수 있으리라 유추된다.

표 5. 남성통근율 하위 30개 지역(동)

순번	지 역	남성 통근율
1	강동구 하일동	34.5
2	은평구 진관내동	34.5
3	중랑구 신내동	34.7
4	종로구 종로 3·4가동	34.7
5	은평구 진관외동	35.0
6	종로구 창신 1동	35.5
7	관악구 신림 10동	35.7
8	관악구 봉천 7동	35.7
9	중 구 회현동	35.9
10	관악구 봉천 5동	36.1
11	중 구 소공동	36.2
12	용산구 한강로 3동	36.7
13	관악구 신림 9동	37.1
14	중구 충무로 4·5가동	37.1
15	강남구 세곡동	37.2
16	동작구 사당 2동	37.3
17	종로구 이화동	37.4
18	관악구 신림 7동	37.4
19	동대문구 답십리 5	37.4
20	동대문구 제기 1동	37.5
21	구로구 시흥 2동	37.6
22	은평구 수색동	37.6
23	용산구 한강로 2동	37.6
24	서대문구 천인동	37.7
25	서초구 양재동	37.7
26	종로구 종로 5·6가	37.7
27	중구 남대문 5가동	37.7
28	종로구 종로 1·2가	37.8
29	은평구 응암 1동	37.9
30	종로구 명륜 3동	38.1

출처: 교통개발연구원, 1989, 수도권 통근통행실태 조사보고

예상되는 바와 같이 구간의 남성통근율 분포의 차이는 취업기회 분포의 차이의 경우와 같이 커다란 편차를 나타내고 있지는 않다(표 3). 서울시 전체 평균 43.5%를 기준으로 할 때 가장 높은 남성 통근율을 나타내는 지역은 성동구(47.8%), 강서구(46.6%), 양천구(46.1%), 구로구(46.0%), 강동구(45.8%) 등의 순위를 나타내며, 가장 낮은 남성 통근율을 나타내는 지역은 은평구(40.9%), 관악구(40.9%), 성북구(41.2%), 중구(41.6%), 그리고 종로구(41.8%)의 순으로 나타난다. 이렇게 지역간 남성 취업률의 편차가 취업기회지수의 경우에 비교하여 상대적으로 낮은 이유는 취업기회의 경우 취업장의 입지가 위치적 요인에 의하여 많은 영향을 받을 수 있는데 반하여 거주지에 기인한 남성 취업자의 위치적 요인이 남성의 취업 자체에는 많은 영향을 미치지 않는다는 사실에 기인한다 할 수 있다.

(3) 지역별 여성통근율

서울시의 여성평균통근율은 약 13%로 남성의 43.5%에 비하여 상당히 낮은 수치를 나타낸다. 여성통근율의 지역적 분포를 살펴보면 가장 높은 지역은 구로구 가리봉 1동의 25.7%로, 평균치 대비 약 2배의 높은 통근율을 나타내며, 이어서 북아현 2동(21.7%), 당산 1동(20.9%), 가리봉 3동(20.4%), 아현 3동(20.2%), 도화 2동(20.0%) 등의 순서를 나타낸다(표 6). 구 단위

표 6. 여성통근율 상위 30개 지역(동)

순번	지 역	여성 통근율
1	구로구 가리봉 1동	25.7
2	서대문구 북아현 2	21.7
3	영등포구 당산 1동	20.9
4	구로구 가리봉 3동	20.4
5	마포구 아현 3동	20.2
6	마포구 도화 2동	20.0
7	성동구 왕십리 2동	19.9
8	마포구 염리동	19.5
9	동작구 흑석 2동	18.9
10	동대문구 답십리 1	18.8
11	마포구 아현 1동	18.6
12	종로구 교남동	18.5
13	양천구 목 2동	18.3
14	동작구 노량진 1동	18.3
15	구로구 구로 3동	18.2
16	영등포구 도림 2동	18.0
17	영등포구 영등포 1	17.8
18	동작구 흑석 3동	17.8
19	종로구 삼청동	17.6
20	동작구 신대방 1동	17.6
21	중 구 신당 5동	17.6
22	서대문구 천인동	17.6
23	용산구 한남 2동	17.4
24	용산구 남영동	17.4
25	서대문구 북아현 1	17.3
26	종로구 무악동	17.2
27	영등포구 신길 1동	17.1
28	마포구 노고산동	17.1
29	구로구 시흥 2동	17.1
30	종로구 창신 1동	17.1

출처 : 교통개발연구원, 1989, 수도권 통근통행실태 조사보고

의 여성평균통근율이 높은 순서는 중구가 15.1%의 가장 높은 통근율을 나타내며 이어서 동작구(14.9%), 마포구(14.6%), 종로구(14.6%), 영등포구(14.2%), 그리고 구로구(14.1%)의 순으로 나타난다(표 3). 또한 여성통근율 상위 30개 동의 구별 분포를 보면 마포구가 5개 동(아현 3동, 도화 2동, 염리동, 아현 1동, 노고산동)을 포함하여 가장 높은 빈도를 나타내며 이어서 구로구가 4개 동(가리봉 1동, 가리봉 3동, 구로 3동, 시흥 2동), 종로구가 4개 동(교남동, 삼청

동, 무악동, 창신 1동), 영등포구가 4개 동(당산 1동, 도림 2동, 영등포 1동, 신길 1동), 동작구가 4개 동(흑석 2동, 노량진 1동, 흑석 3동, 신대방 1동), 서대문구가 3개 동(북아현 2동, 북아현 1동, 천연동) 등의 분포를 나타내고 있다.

서울시에서 높은 여성통근율을 나타내는 이러한 지역들의 특징을 남성의 경우와 비교할 때 두드러진 특징 중의 하나는 높은 여성통근율을 나타내는 지역이 서울의 도심인 중구와 종로구와 이들의 주변지역인 마포구, 서대문구, 그리고 시 외곽의 제조업 및 유통의 중심지역인 영등포구와 구로구에 집중적으로 밀집되어 있다는 사실이다. 그러나 이들 지역의 남성통근율은 여성통근율의 분포와는 달리 서울시 전체 평균을 약간 상회하거나 또는 전체 평균 이하의 통근율을 나타내는 지역들로서 여성과 남성의 통근율이 지역에 따라 상당한 차이를 나타낸다는 사실을 시사한다. 특히 흥미있는 사실은 남성통근율의 경우 강남의 강남구가 상위 30개 동 중 7개의 동을 포함하여 가장 높은 빈도를 나타내며, 송파구 또한 4개의 동을 포함하는 등이 두개의 구가 상위 30개의 동 중 11개의 동을 포함하고 있어 강남지역의 남성통근율이 상대적으로 상당히 높게 나타나고 있는데 반하여 여성통근율의 경우는 상위 30개의 동 중 이 두개의 구에 속하는 동은 하나도 존재하지 않는다는 점이다. 특히 여성통근율 상위 10개에 속하는 구로구 가리봉 1동, 가리봉 3동, 서대문구 북아현 2동, 영등포구 당산 1동, 마포구 아현 3동, 마포구 도화 2동, 성동구 왕십리 2동, 마포구 염리동, 동작구 흑석동, 동대문구 답십리 1동, 마포구 아현 1동 등은 모두 주민의 소득수준이 상대적으로 낮은 지역이라는 점을 감안할 때 상대적으로 주민의 소득수준이 높은 강남구와 송파구의 동 중 단 하나의 동도 상위 30개 동에 포함되지 않았다는 사실은 특히 시사하는 바가 크다. 이러한 사실은 남성에 비하여 여성의 통근율(취업률)은 여성들의 사회·경제적 변수에 의하여 결정되어지는 비중이 상대적으로 클 수 있다는 점을 시사한다 할 수 있다.



지역간 소득의 차이에 의한 남성과 여성의 취업률(통근율)의 차이와 더불어 또 하나의 흥미 있는 현상은 종로와 종로구의 경우 이 두 구의 경우 남성통근율은 서울시의 평균치에 훨씬 미달하는 하위의 5개 구에 속하는데 반하여 여성통근율의 경우 서울시의 평균치를 훨씬 상회하는 상위의 5개 구에 속하고 있다는 점이다. 지역별 남성의 통근율을 다루는 과정에서 종로구와 중구의 경우 높은 취업기회지수를 기록하고 있음에도 불구하고 특히 이 구들의 중심에 위치한 동들(예를 들어 종로 3,4가동 등)의 남성의 통근율이 낮은 것을 이 지역에 거주하는 남성들의 취업률이 타지역에 비하여 상대적으로 낮기 때문이라기 보다는 이 지역에 입지한 업종들의 특성상 이 지역 취업자들 중 상대적으로 많은 사람이 직장에서 숙식을 하며 취업을 하는 관계로 통근율이 취업률을 적절히 반영하지 못하였기 때문이라 유추하였다. 그러나 이 지역 남성의 경우와는 다르게 이 지역 여성 통근자의 경우 높은 통근율을 나타내는 지역은 남성의 낮은 통근율을 나타내는 종로구의 상업·업무·유통 등의 활동이 집중된 중심 동(즉 종로 1,2가동, 종로 3,4가동 등)이 아니라 종로구의 주변 주택지역 즉 교남동, 삼청동, 무악동, 창신 1동 등에서 집중적으로 높게 나타난다는 사실은 주목할 만 하다. 이러한 결과는 이 지역 취업여성의 경우 남성의 경우와는 다르게 직장에서 숙식을 하기 보다는 직장 주변의 근접지역에 나름대로의 거처를 가지고 통근을 하고 있는 비율이 상대적으로 높기 때문이 아닌가 유추된다.

여성통근율의 하위 30개에 속하는 동들의 분포를 보면 종로구의 평창동이 5.9%의 가장 낮은 통근율을 보이며 이어서 은평구 역촌 2동(7.8%), 성동구 광장동(7.8%), 강남구 일원동(7.8%), 서초구 반포본동(8.1%), 강남구 압구정동(8.2%) 등의 순서를 나타내며 하위 30개 동들의 구별 분포에 의하면 강남구가 9개 동(일원동, 압구정동, 대치 2동, 대치 1동, 신사동, 개포 3동, 삼성 1동, 세곡동, 삼성 2동)을 포함하여 가장 높은 빈도를 나타내며 이어서 서초구가 3개 동(반포 본동, 서초 1동, 서초 2동), 은평구가 3

개 동(역촌 2동, 갈현동, 응암 1동), 중랑구가 3개 동(면목 6동, 목 1동, 면목 4동), 그리고 관악구가 2개 동(신림 9동, 남현동)을 포함하는 순으로 나타난다(표 7). 또한 구별 여성평균 통근율의 하위 5개 구는 강남구(9.6%), 서초구(10.7%), 강동구(11.2%), 강서구(11.7%), 송파구(11.8%) 등의 순으로 나타남을 알 수 있다.

이러한 하위의 여성통근율의 지역적 분포에서 나타나는 가장 두드러진 현상은 여성통근율 하위 30개 동 전체 중 강남구가 9개 동을 포함하

표 7. 여성통근율 하위 30개 지역(동)

순번	지 역	여성 통근율
1	종로구 평창동	5.9
2	은평구 역촌 2동	7.8
3	성동구 광장동	7.8
4	강남구 일원동	7.8
5	서초구 반포본동	8.1
6	강남구 압구정동	8.2
7	서초구 서초 1동	8.2
8	관악구 신림 9동	8.3
9	양천구 목 3동	8.4
10	강남구 대치 2동	8.5
11	용산구 서빙고동	8.5
12	중랑구 면목 6동	8.6
13	송파구 잠실본동	8.6
14	송파구 송파동	8.7
15	서초구 서초 2동	8.7
16	서대문구 홍은 3동	8.7
17	은평구 갈현동	8.8
18	중랑구 목 1동	8.8
19	영등포구 문매 1동	8.9
20	강남구 신사동	8.9
21	노원구 창 2동	8.9
22	강남구 개포 3동	8.9
23	중랑구 면목 4동	9.0
24	강남구 삼성 1동	9.0
25	은평구 응암 1동	9.1
26	도봉구 수유 2동	9.3
27	강서구 등촌 2동	9.3
28	강남구 세곡동	9.3
29	관악구 논현동	9.3
30	강남구 삼성 2동	9.4

출처 : 교통개발연구원, 1989, 수도권 통근통행실태 조사보고

고 서초구가 3개의 동을 포함하여 전체의 약 40%를 점하고 있으며 또한 구에 따른 여성통근율의 분포에서도 이 2개의 구를 포함한 강남의 구들—즉 강남구, 서초구, 강동구, 송파구—이 하위 5개 구 중 4개를 점유하고 있다는 사실이다. 특히 강남구의 경우는 남성통근율이 상위 30개 동 중 7개의 동을 포함하고 있는데 비하여, 여성통근율의 경우는 상위 30개의 동 중에는 하나도 포함되어 있지 않고 오히려 하위 30개의 동 중 9개의 동을 포함하고 있다는 사실은 이 지역의 성에 따른 통근율(취업률)이 타 지역에 비하여 심한 차이를 나타내고 있다는 사실을 시사한다. 이러한 현상은 위에서 언급한 바와 같이 여성의 취업이 이들의 거주지 주변지역의 취업기회에 따른 입지적 특성보다는 지역 주민의 사회·경제적 특성에 의하여 더욱 많은 영향을 받는다는 사실을 유추 가능케 하며, 특히 남성통근율의 하위에 속하는 지역들이 지역적으로 비교적 골고루 분산되어 있는데 비하여 여성통근율의 하위를 나타내는 지역이 지역의 취업 기회 정도의 차이에 관계없이 특정 지역에 집중적으로 분포한다는 점을 감안할 때 위와 같은 유추는 더욱 가능해진다 할 수 있다.

이러한 성에 따른 지역간 통근율분포의 분석 결과 여성의 통근율이 남성의 통근율에 비하여 나타나는 또 다른 주요 특징들 중 하나는 여성통근율의 경우 남성통근율에 비하여 지역적으로 상당한 편차를 나타내고 있다는 점이다. 즉, 남성통근율의 경우 통근율 상위 30개 동의 평균통근율이 49.7%, 하위 30개 동의 평균통근율이 36.6%로 나타나 하위 30개 동의 평균통근율은 상위 30개 동의 평균통근율의 약 73.7%에 이르는 것으로 나타나는데 비하여, 여성통근율의 경우 통근율 상위 30개 동의 평균통근율이 18.7%, 하위 30개 동의 평균통근율이 8.6%로 하위 30개 동의 평균통근율은 상위 30개 동의 평균통근율의 약 50%에 불과한 것으로 나타나 여성통근율은 남성통근율에 비하여 상대적으로 높은 지역적 편차를 보여주고 있다. 특히 여성의 경우 종로구와 중구를 포함하는 중심지와 그 주변지역 그리고 구로구와 영등포구를 포함하는

의곽 제조업, 유통 등의 중심지 주변지역에서 상대적으로 높은 통근율을 보이고 있으며, 강남 등 부유층 밀집지역에서 상대적으로 낮은 통근율을 나타내고 있다는 사실은 남성과 달리 여성의 경우 취업의 정도가 거주지 주변지역의 취업기회의 정도에 따른 공간적 제약의 정도와 아울러 그 지역에 거주하고 있는 여성 자체의 사회·경제적인 여건의 차이에 의하여 많은 영향을 받을 수 있다는 점을 일관성있게 시사한다 할 수 있다.

#### (4) 취업기회와 취업률의 연관성

본 장에서는 위의 서울시 지역간 취업기회 정도의 분포, 남성통근율, 그리고 여성통근율의 지역간 차이 등의 분석 결과에 기인하여 각 지역에서 발생하는 취업기회의 정도가 성에 따른 지역간 취업률의 차이와 어떠한 연관성이 있는가를 분석한다. 이러한 분석과정에서 전제되어지는 기본 가설은 여성의 취업률은 남성에 비하여 취업기회의 공간적 분포에 의하여 상대적으로 많은 영향을 받으므로—즉 여성들에게만 한정적으로 주어지는 가사 등의 부담에 의하여 거주지에 인접한 직장에 취업하려는 경향이 남성에 비하여 상대적으로 높으므로—동일한 조건에서 거주지 주변에 취업기회가 많은 지역에 거주하는 여성일수록 상대적으로 취업기회가 적은 지역에 거주하는 여성에 비하여 높은 취업률을 나타내는 경향이 남성의 경우에 비하여 높기 때문에 여성의 취업률은 거주지 주변의 취업기회의 밀도와 정적인 상관관계를 나타내는 경향이 남성에 비하여 상대적으로 높을 것이라는 유추이다.

이러한 기본 가설을 검증하기 위한 첫번째 단계로 서울시의 453개 전체 동을 지역적 측정단위로 하여 남성통근율, 여성통근율, 그리고 취업기회지표 간의 상관계수를 도출하였다(표 8 참조). 분석결과 여성의 통근율과 지역의 취업기회지표, 그리고 남성의 통근율과 지역의 취업기회지표 간에는 모두 상관성이 거의 없는 것으로 나타난다. 즉 이러한 사실은 동 단위를 지역적 측정단위로 한 경우 성의 차이에 관계없이 지역의 통근율과 취업기회 간에는 거의 연관성

표 8. 통근율과 취업기회 간의 상관계수(동)

	전체 통근율	남성 통근율	여성 통근율	취업기회
전체통근율	1.00			
남성통근율	0.73*	1.00		
여성통근율	0.64*	-0.02	1.00	
취업기회	-0.07	-0.17*	0.08	1.00

\*  $P < 0.05$  수준에서 유의함

표 9. 통근율과 취업기회 간의 상관계수(구)

	전체 통근율	남성 통근율	여성 통근율	취업기회
전체통근율	1.00			
남성통근율	0.66*	1.00		
여성통근율	0.55*	-0.18*	1.00	
취업기회	0.08	-0.27*	0.43*	1.00

\*  $P < 0.05$  수준에서 유의함

이 없음을 시사한다. 다시 말하면 취업남성과 취업여성의 취업률은 그들의 거주지 주변의 취업기회의 정도와는 거의 연관성이 없음을 나타낸다. 따라서 이러한 분석의 결과에 의하면 위에서 제시된 가설, 즉 여성은 남성에 비하여 취업과정에서 거주지 주변지역의 취업기회의 밀도에 의하여 영향을 받는다는 가설이 부정되어질 수 있음을 암시한다.

그러나 여기서 이러한 낮은 상관성의 원인이 취업률과 거주지 주변의 취업기회가 서로 연관성이 없음에 기인하기보다는 측정 단위를 동 단위로 한정하는 경우 측정 단위의 협소성에 기인할 수도 있다는 유추가 가능함에 따라—즉 일반적으로 각 개인의 구적범위는 거주지 주변지역의 취업밀도에 관계없이 최소한 동 단위의 지역 이상의 공간적 범위로 확대될 것이라는 점—상관계수의 산출을 위한 공간적 측정 단위를 구 단위로 하여 동일한 변수들 간의 상관관계를 도출하였다(표 9). 이러한 분석의 결과 이전의 동 단위의 공간적 범위를 측정단위로 한 경우와는 상당히 상이한 변수 간의 상관성이 도출된다. 여기서 가장 두드러진 현상은 동 단위를 측정단위로 한 경우 여성통근율과 지역의 취업기회 지표 간의 상관계수가 0.08에 불과한 것이 구 단위를 측정단위로 한 경우 이 수치가 0.43으

로 증가하여 여성의 취업률과 거주지 주변지역의 취업기회간에 상당한 상관성이 존재하는 것으로 나타나고 있다는 점이다. 그러나 남성의 취업기회와 거주지 주변의 취업기회간에는 동 단위의 경우 -0.15, 구 단위의 경우 -0.27로 나타나 오히려 거주지 주변의 취업기회가 많을수록 취업률은 낮아지는 경향이 있는 것으로 나타나고 있다. 이러한 사실들이 의미하는 바는 여성의 경우 취업을 위한 구직의 공간적 범위는 거주지 주변지역의 취업밀도의 정도에 관계없이 일반적으로 거주지를 중심으로 하여 최소한 동 단위 이상의 공간적 범위를 취하고 있으며 이러한 측정 단위에 따른 공간적 범위의 제약이 완화되면 여성은 남성에 비하여 상대적으로 거주지에서 근접한 지역에 취업을 하는 경향이 크며 이는 또한 여성이 남성에 비하여 취업기회의 측면에서 거주지 주변의 환경이 이들의 취업과정에 상당한 영향을 미칠 수 있다는 점을 시사한다 할 수 있다. 이러한 사실, 즉 성에 따른 직주분리정도의 차이는 또한 성에 따른 통근통행패턴에도 영향을 미칠 수 있다는 점을 시사하므로 다음의 부분에서는 보다 구체적이며 직접적인 설문조사의 결과를 통하여 성에 따른 취업여성과 남성의 통근통행패턴의 차이를 분석한다.

## 2) 성에 따른 통근통행패턴

### (1) 남성통근자와 여성통근자의 특성

#### ① 성에 따른 취업자의 사회·경제적 특성

성에 따른 통근자의 통근통행패턴을 분석하기 위한 설문조사는 표본추출과정상의 오류를 최소화하기 위하여 연구지역을 취업기회지표와 통근율에 의하여 4개의 유형으로 분류한 후 각각의 지역유형의 특성을 가장 특징적으로 반영한다고

표 10. 지역유형에 따른 설문조사 대상지역

유형	취업기회	통근율	해당지역
1	저	저	면목 2,5,6동
2	고	고	회현동일대, 재동일대
3	고	저	압구정동, 청담동, 삼성동
4	저	고	봉천 5동, 사당 2,3동

표 11. 응답자의 성별 교육, 직종 분포

		교육				
성 별		무 학	국 출	중 출	고 출	대 출 이상
남 성		1 0.1%	34 2.3%	153 10.3%	642 43.3%	652 44.0%
여 성		3 0.2%	80 5.3%	315 20.9%	717 47.6%	392 26.0%

		직 종								
성 별		전문직	행정관리	사무직	상 업	서비스	단순노무	사 업	제 조	진 축
남 성		98 7.8%	73 5.8%	358 28.6%	223 17.8%	39 3.1%	170 14.0%	120 9.6%	55 4.4%	92 7.3%
여 성		37 9.1%	13 3.2%	39 9.6%	137 33.8%	66 16.3%	91 23.0%	8 2.0%	1 0.2%	1 0.2%

간주되는 지역을 대상으로 그 지역에 거주하는 주민들의 자녀들이 재학하고 있는 국민학교를 통한 간접적 설문조사를 실시하였다(표 10). 설문조사 결과 총 1607개의 설문이 회수되었으며 이중 분석에 부적절하다고 간주되는 82개의 응답 결과를 제외한 총 1525개의 응답결과를 대상으로 분석이 진행되었다. 응답자 중 남성의 평균 연령은 41.4세 그리고 여성의 평균 연령은 37.9세로 나타나며, 가구당 평균 자녀수는 2.2명, 그리고 자녀의 평균 연령은 11.6세인 것으로 나타났다. 또한 이들의 교육정도는 남성의 경우 평균적으로 고등학교 졸업 이상의 학력을 가지며 여성의 경우는 중학교 이상의 학력을 나타낸다. 이러한 교육수준의 분포를 보면 여성의 경우 고등학교졸업이 전체의 약 47.6%로 가장 높은 비율을 점하고 다음으로 대학졸업 이상이 약 26.0%, 중학교졸업이 약 20.9% 등의 순으로 나타나고 있으며 남성의 경우는 대학졸업 이상이 전체의 약 44%로 가장 높은 비율을 점하고 다음으로 고등학교졸업이 43.3%, 중학교졸업이 10.3% 등의 순서의 분포를 나타내어 연구지역에서의 남성의 학력이 여성의 학력에 비하여 상대적으로 고학력임을 보여주고 있다(표 11).

취업남성과 취업여성의 월평균 소득은 상당한 격차를 나타내는 바, 이 지역 취업남성의 월평균 소득은 약 142만원으로 나타난 반면, 여성취

업자의 경우 약 70만원의 소득을 유지하는 것으로 나타나 남성과 여성 취업자 간에 상당한 소득의 차이가 있음을 시사하고 있다. 이러한 소득의 액수에 따른 남성과 여성의 분포를 살펴보면, 남성의 경우 월평균 100만원에서 150만원 사이의 취업자가 전체의 약 47.3%를 점하여 가장 높은 비율을 나타내고 이어서 150만원에서 200만원 사이가 24.9%, 그리고 200만원에서 250만원 사이가 14.9% 등의 순서를 보이는데 대하여 여성취업자의 경우 50만원에서 100만원 사이의 취업자가 전체의 약 45.9%, 100만원에서 150만원 사이가 약 43.8%를 점하여 이 두 수입계층에 전체 여성취업자의 약 90%가 소속되어 이 수입계층에 여성이 집중되어 분포함을 알 수 있다(그림 1). 이와 더불어 성에 따른 수입 계층의 분포가 남성의 경우 비교적 분산이 되어 있

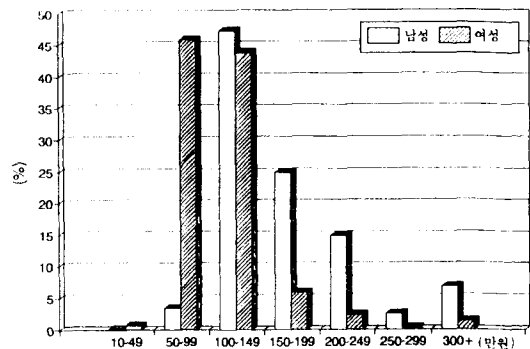


그림 1. 성별 수입 분포

는 반면 여성의 경우 특정 수입계층에 집중적으로 분포되어 있다는 현상이 특이하다 할 수 있다. 또한 성에 따른 직업별 분포를 보면 남성의 경우 사무직에 종사하는 사람이 전체의 약 28.6%를 차지하여 가장 높은 비중을 나타내며 이어서 상업(17.8%), 단순노무직(13.6%), 사업(7.3%) 등의 순위를 나타내는데 대하여 여성 취업자의 경우 상업에 종사하는 인원이 전체의 약 33.8%를 점하여 가장 높은 비율을 나타내며 이어서 단순 노무직(22.5%), 서비스업(16.3%), 사무직(9.6%) 등의 순위를 나타낸다(표 11). 또한 직업별 분포의 형태에 있어서 주목할만한 점의 하나는 남성의 경우 비교적 직업에 따른 종사자들의 분포가 분산되어 있는데 반하여 여성의 경우 상대적으로 특정 직업에 취업자가 밀집되는 현상을 나타내고 있다는 점이다. 이러한 성에 따른 취업자의 수입과 직업의 분포를 검토한 결과 주목할 만한 사항은 여성의 경우 남성에 비하여 수입과 직업 모두가 특정 계층에 상대적으로 밀집되어 있다는 점이다. 이는 기혼여성의 취업기회가 직종 또는 직책 등의 측면에서 남성에 비하여 상대적으로 제한되어 있으며 이에 따라 수입의 정도 또한 상대적으로 제한을 받고 있다는 사실을 간접적으로 시사한다 할 수 있겠다(Hanson and Pratt, 1988b; Rutherford and Wekerle, 1988).

한편 취업과정에서 거주지의 위치와 직장의 위치가 성에 따라 어떠한 제약조건으로 작용할 수 있는가를 분석하기 위하여 취업남성과 취업여성의 취업시기를 현 거주지로 이사한 시점을

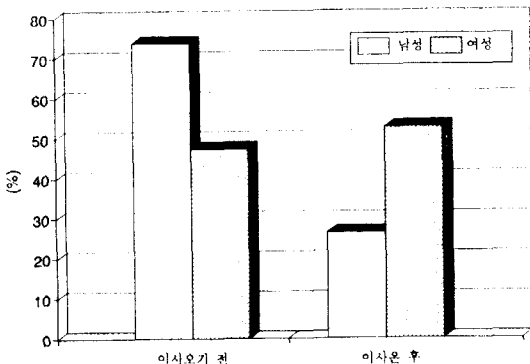


그림 2. 이사시기를 기점으로한 취업여부

기준으로 하여 현 거주지로 이사하기 전에 직장을 구하였는지 아니면 현 거주지로 이사한 후에 직장을 구하였는지의 여부를 성에 따라 분류하여 본 결과(그림 2), 남성취업자의 경우 전체 취업자의 73.8%가 현재의 거주지로 이사하기 전부터 현재의 직장에서 근무하고 있었으며 26.2%만이 현재의 거주지로 이주한 후 현재의 직장을 구하여 취업하고 있는 반면, 여성취업자의 경우 전체 취업자의 47.4%만이 현재의 거주지로 이주하기 전부터 현재의 직장에서 근무하고 있는데 비하여 절반이 넘는 52.6%의 취업자가 현재의 거주지로 이주한 후 현재의 직장을 구하여 근무하고 있는 것으로 나타났다. 이러한 사실이 의미하는 바는 먼저 남성의 경우 동일직장에서의 근속기간이 여성에 비하여 상대적으로 길다는 사실과 아울러 거주지의 이동이 직장의 이동에는 많은 영향을 미치지 않으며 또한 거주지 주변의 취업기회의 정도 또한 취업과정에서 중요한 인자로 작용하지는 않을 것이라는 사실을 간접적으로 시사한다 할 수 있다. 반면 여성의 경우 남성에 비하여 거주지를 결정한 후 직장을 구하는 비율이 상대적으로 높다는 사실이 의미하는 바는 남성의 경우와는 상반되게 동일직장에서 근속하는 기간이 상대적으로 짧으며 거주지의 이동이 직장의 이동에 많은 영향을 미칠 수 있고 또한 거주지 주변의 취업기회의 정도가 이들의 취업과정에서 중요한 인자로 작용할 수 있으리라는 사실을 간접적으로 시사한다. 따라서 이러한 사실은 전반적으로 남성의 경우 직장의 위치에 의하여 거주지의 위치가 이동될 가능성이 거주지의 위치에 의하여 직장이 이동될 가능성보다 상대적으로 낮은 반면, 여성의 경우는 거주지의 위치에 의하여 직장의 위치가 이동될 가능성이 직장의 위치에 의하여 거주지의 위치가 이동될 가능성보다 상대적으로 높다는 점을 의미한다 하겠다.

② 성에 따른 취업자의 통근행태 특성

취업여성과 취업남성의 성에 따른 통근행태의 차이를 통행거리, 통근에 소요되는 통행시간, 통행비용, 그리고 통행수단 등의 특성에 의하여 분석한 결과, 먼저 통행거리의 경우 남성취업자

성에 따른 職住分離와 通勤通行 패턴의 差異

의 통근을 위한 평균통행거리는 약 7.6km, 그리고 여성취업자의 평균통근거리는 약 3.7km로 나타나므로 남성통근자가 여성통근자에 비하여 약 2배 가량의 장거리 통근을 하고 있는 것으로 나타난다. 그러나 이러한 사실은 한편 통근자들이 그들의 통근을 위하여 소요되는 거리의 개념이 불분명하여 자료의 신뢰성에 문제가 있을 수 있으므로 이러한 가능성을 보완하기 위하여 통근에 소요되는 통근시간과 연계하여 분석한다면 성에 따른 직장과 거주지간의 분리정도에 대해 보다 구체적인 분석이 가능할 것이다. 통근자의 성에 따른 평균 통근시간의 경우, 남성통근자는 평균 약 39분의 시간이 소요되는데 비하여 여성 통근자는 평균 25분의 통근시간이 소요되는 것으로 나타나 통근거리와 통근시간의 결과 모두 일관성 있게 남성의 직장의 위치가 여성의 직장의 위치에 비하여 상대적으로 거주지로부터 원 거리에 위치하고 있음을 나타내고 있다.

또한 보다 구체적으로 성에 따른 통근거리의 분포를 살펴보면(그림 3) 남성의 경우 5~10km가 전체의 48.3%, 10~15km가 전체의 30.4%, 그리고 15~20km가 전체의 10.0%를 점하여 거주지로부터 5~20km 사이에 직장이 위치하는 경우가 전체의 약 89%를 점하고 있는 것으로 나타나며, 여성의 경우 5~10km가 전체의 68.5%, 10~15km가 전체의 17.7%, 그리고 0~5km가 전체의 7.5%를 차지하여 거주지로부터 0~15km 이내에 직장이 위치하는 경우가 전체의 약 94%를 점하고 있는 것으로 나타난다. 통근을 위하여 소요되는 통근시간의 분포에서 남성의 경우(그림 4) 30~50분 사이가 전체의 18.4%, 10~20분 사이가 17.1%, 30~40분 사이가 13.6% 등을 나타내고 있으며, 여성의 경우 10~20분 사이가 전체의 30.1%, 20~30분 사이가 19.5%, 30~40분 사이가 15.6% 등의 분포를 나타내고 있어 여성의 경우 전체 통근자의 약 58%가 0~30분 이내의 통근시간을 보여주고 있다. 이러한 성에 따른 통근거리와 통근시간의 분포에서 나타나는 특징은 여성이 남성에 비하여 상대적으로 단거리 통근을 하고 있다는 사실과 더불어 여성의 경우 통근거리, 통근

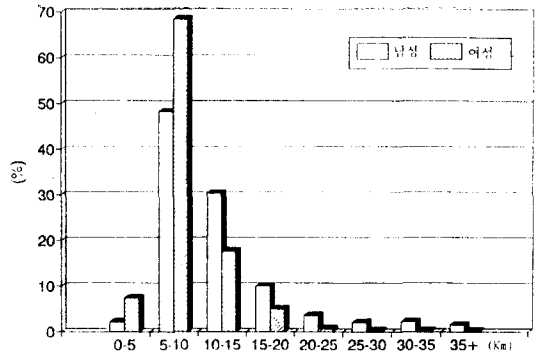


그림 3. 성별 통근거리 분포

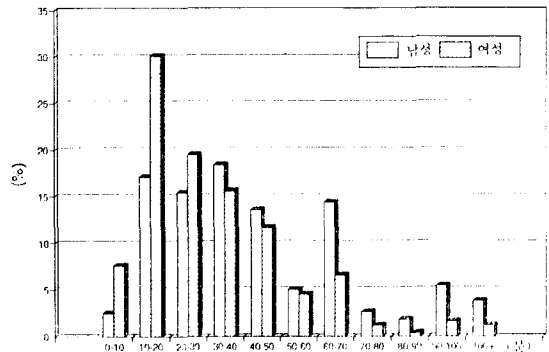


그림 4. 성별 통근시간 분포

시간 모두가 특정거리, 특정시간대를 중심으로 밀집하여 분포하고 있는데 반하여 남성의 경우는 이 모두가 상대적으로 넓게 분산되어 분포하고 있다는 점이다. 즉 여성의 경우 남성에 비하여 거주지로부터 상대적으로 근접한 거리에 통근거리가 밀집되어 분포하며 따라서 통근시간 또한 단시간대에 집중적으로 분포하고 있다. 이러한 사실들은 여성취업자가 남성취업자에 비하여 상대적으로 거주지로부터 장거리 통근을 회피하고 단거리의 통근을 선호하고 있다는 사실을 일관성있게 보여준다 할 수 있다.

통근자들의 통근거리와 통근시간 그리고 통근비용 등의 변수들과 통근자들의 수입간의 연관성에 관한 연구는 장거리 통근자들이 단거리 통근자들에 비하여 상대적인 통근의 불이익에도 불구하고 장거리 통근을 하는 중요한 이유 중의 하나가 장거리 통근에 따른 불이익이 상쇄될 수 있는 보상이 직장에서 제공되므로(주로 임금의

형태로) 장거리 통근자들은 이러한 통근상의 불이익에도 불구하고 장거리 통근을 계속하고 있을 수 있다는 전제 하에 통근거리, 통근시간, 그리고 통근비용 등의 변수와 수입 간의 상관관계를 도출하여 수입과 통근행태 간의 연관성을 설명하고 있다(Rutherford and Wekerle, 1988). 이러한 경향이 우리나라의 경우에도 적용되는지의 여부를 간접적으로 규명하기 위하여 본 연구에 사용된 자료를 이용하여 통근자들의 성에 따라 위의 변수들 간의 상관관계를 도출한 결과 통근거리, 통근시간, 그리고 통근비용과 통근자의 수입 간의 상관성은 성에 따라 흥미로운 결과를 보여주고 있다. 보다 구체적으로 남성통근자의 경우 수입과 통근거리 간의 상관계수는 0.00, 수입과 통근시간 간의 상관계수는 0.00, 그리고 수입과 통근비용 간의 상관계수는 0.14 등으로 수입과 통근비용의 경우를 제외하고는 수입과 통근거리, 수입과 통근시간 간에는 상관성이 없는 것으로 나타나며 수입과 통근비용의 경우 또한 그 연관성의 정도가 상당히 미미한 것으로 나타나고 있다. 이에 대하여 여성 통근자의 경우 수입과 통근거리 간의 상관계수는 0.17, 수입과 통근시간 간의 상관계수는 0.11, 그리고 수입과 통근비용 간의 상관계수는 0.37 등으로 나타나 남성의 경우에 비교하여 전반적으로 약간 상이한 결과를 나타내고 있다. 즉 비록 통계적으로 그 차이가 유의하지는 않으나 여성통근자가 남성통근자에 비하여 수입과 통근거리, 통근시간, 통근비용의 모든 측면에서 보다 높은 연관성을 가지고 있는 것으로 나타나며 이러한 경향은 특히 수입과 통근비용의 경우 그 정도가 더욱 높다고 할 수 있다. 이러한 사실들에 기인하여 유추 가능한 사실은 비록 우리나라의 경우 통근자의 수입과 이들의 통근행태 간의 연관성이 미국 등의 나라에 비하여 상대적으로 낮게 나타나지만 여성통근자의 경우는 특히 수입이 높을수록 상대적으로 많은 통근비용을 지출하며 장거리 통근을 하는 경향을 보여주며 남성통근자의 경우는 이러한 경향이 상대적으로 낮다는 사실이다. 이러한 사실은 여성으로서 고소득이 가능한 직장의 위치가 남성에 비해

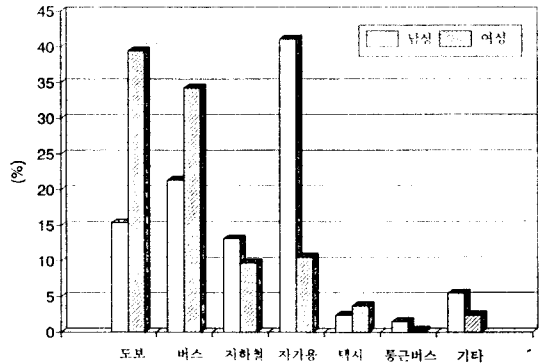


그림 5. 성별 통근통행수단 분포

여 상대적으로 도시 공간상에 편중되어 위치하기 때문에 비교적 고소득이 가능한 전문직종에 종사하는 취업여성의 직주분리의 정도가 기타의 취업자들에 비하여 클 수 있다는 외국의 연구결과가 우리나라의 경우에도 어느 정도 적용되어 지기 때문이 아닌가 추측되며 이에 대하여는 추후 보다 체계적인 연구가 요구된다 할 수 있다 (Hanson and Pratt, 1988b).

연구대상가구의 자가용 승용차 보유정도를 보면 전체의 49.6%가 자가용 승용차를 소유하고 50.4%가 소유하고 있지 않은 것으로 나타나 약 절반 가량의 가구가 자가용 승용차를 소유하고 있는 것을 알 수 있다. 또한 취업자의 성에 따른 통근수단의 분포를 살펴보면(그림 5) 남성취업자의 경우 통근을 위하여 자가용 승용차를 이용하는 사람이 41.0%로 나타나 가장 높은 비율을 점하며 이어서 버스 21.3%, 도보 15.3%, 전철 13.1% 등의 순위를 보여주고 있다. 이에 대하여 여성의 경우는 전체의 39.4%의 취업자가 통근을 위하여 도보를 이용하고 있으며 이어서 버스 34.2%, 자가용 10.5%, 전철 9.7% 등의 순위를 나타내고 있다. 이러한 분포에서 주목할 사실들은 먼저 남성취업자의 경우 통근을 위하여 자가용 승용차를 이용하는 경우가 41.0%에 이르러 통근을 위한 수단으로 승용차를 이용하는 비율이 가장 높다는 점 이외에 승용차를 소유한 가구들의 경우(전체 가구의 49.6%) 대부분의 가구에서 자가용 승용차의 이용이 주로 남성가장의 통근을 위한 용도로 이용되고

있다는 사실이다(즉 승용차 보유 가구의 남성이 가장 중 약 83%는 통근수단으로 승용차를 이용). 여성취업자의 경우 통근을 위하여 가장 많이 이용되는 통행수단이 도보(39.4%)로 나타난 사실은 남성에 비하여 여성의 직장의 위치가 주거지에서 근접하기 때문이라는 사실을 일관성있게 반영한다 할 수 있으며 도보 이외에 여성의 경우 남성에 비하여 대중교통수단을 이용하는 비율이 높게 나타나고 있으며 자가용 승용차를 이용하는 비율은 10.5%에 불과하다는 사실은 주목할 만하다.

특히 여성대중교통수단 이용자들 중 약 78%는 버스를 이용하고 나머지 22% 정도만이 전철을 이용하는데 반하여 남성대중교통수단 이용자들은 전체의 약 62%가 버스를 이용하고 38%가 전철을 이용하고 있다는 사실은 우리나라의 대표적인 대중교통수단 중 통근수송과정에서 전철에 비하여 버스가 차지하는 비중이 아직은 높다는 사실과 더불어 전철이 버스에 비하여 상대적으로 장거리 수송을 하는 도시교통수단이라는 점을 감안할 때 여성대중교통수단 이용자들이 남성대중교통수단 이용자들에 비하여 상대적으로 버스를 이용하는 비율이 높다는 것은 여성이 남성에 비하여 거주지로부터 직장까지의 단거리통행을 하는 점에 기인하는 것이라 추측할 수 있다. 또한 위에서 비교한 성에 따른 통근거리와 통근시간의 차이의 경우 여성은 거주지에서 직장까지의 평균 거리가 남성의 약 1/2에 불과한데 비하여 평균통근시간은 약 2/3에 달한다는 사실은 여성이 남성에 비하여 상대적으로 평균속도가 낮은 대중교통수단과 도보를 통근수단으로 이용하는 비율이 높기 때문이 아닌가 생각되며 이러한 사실은 취업여성의 경우 평균통근속도가 8.9km/시간, 그리고 남성의 경우 12km/시간으로 산출되어 단위거리당 여성의 통근속도가 남성에 비하여 상대적으로 느린 점에 의하여 보다 구체적으로 설명된다.<sup>5)</sup> 이러한 일련의 사실들 즉 승용차를 소유하고 있는 가구들의 경우 자가용 승용차의 주요 이용 용도가 남성가장의 출퇴근을 위하여 사용되고 있다는 점, 남성에 비하여 여성취업자의 대중교통수단 이용비율이

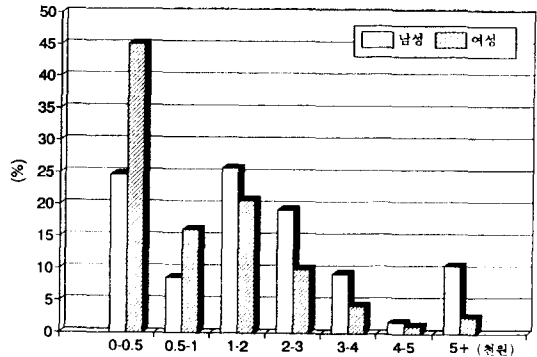


그림 6. 성별 통근비용 분포

높다는 점, 그리고 같은 대중교통수단 중 버스와 전철의 이용률이 성에 따라 커다란 차이를 나타내고 있다는 점 등은 추후 우리나라 대도시의 교통정책수립시 적절히 참고되어야 할 사항들이라 할 수 있다.

그림 6은 취업자들의 성에 따른 평균통행비용과 분포를 나타낸다. 이에 의하면 남성취업자의 통근을 위한 평균통행비용은 1,738원, 여성취업자의 경우는 730원으로 나타나 남성통근자의 통행비용이 여성통근자의 통행비용의 약 2배 이상에 이르는 것을 보여준다. 그러나 평균통근비용의 차이는 선택한 통근수단의 차이 뿐만 아니라 통근을 위하여 소요되는 통근거리의 차이에 의하여도 복합적으로 영향을 받을 수 있으므로 단위거리당 통근비용의 차이를 비교하므로써 통근거리의 효과를 배제한 성에 따른 통근비용의 차이를 분석하였다. 단위거리당 통근비용의 산출결과 남성의 경우는 229원/km, 그리고 여성의 경우는 197원/km가 산출되므로써 여성의 단위거리당 통근비용이 남성에 비하여 저렴한 것으로 나타나 여성통근자가 남성통근자에 비하여 상대적으로 저렴한 통근수단을 이용하는 것으로 나타난다.<sup>6)</sup> 이러한 평균통근비용과 단위당 통근비용의 경우 모두 여성통근자가 남성통근자에 비하여 낮다는 사실은 위에서 언급한 사항들 즉 여성이 남성에 비하여 상대적으로 직주의 분리 정도가 낮다는 점, 여성이 남성에 비하여 상대적으로 도보 및 대중교통수단을 많이 이용하고 있다는 점, 그리고 같은 대중교통수단 이용의



경우에도 여성이 남성에 비하여 상대적으로 요금이 저렴한 버스를 이용하는 비율이 높다는 점 등의 요인들이 복합적으로 작용한 결과라고 생각할 수 있다.

### 3. 결 론

위의 분석을 통하여 연구대상지역에서의 직주 분리의 정도와 통근통행행태는 취업자의 성에 따라 상당한 차이를 나타내고 있다는 사실을 발견하였으며 이러한 성에 따른 통근통행행태의 차이는 그 많은 부분이 성에 따른 직장과 거주지의 분리의 정도의 차이에 기인한다는 사실을 알았다. 즉 여성취업자의 경우 남성취업자에 비하여 취업장의 위치가 상대적으로 근거리에 위치한다는 사실을 취업자의 성에 따른 통근거리, 통근에 소요되는 시간 등의 차이에 의하여 알 수 있었으며 이와 더불어 성에 따른 통근통행비용과 통행수단의 분포에도 상당한 차이가 있음을 알 수 있었다. 이러한 일련의 사실들 중 특히 여성취업자의 통근거리가 남성취업자에 비하여 상대적으로 근거리라는 사실은 곧 취업여성의 직장이 상대적으로 거주지에 근접하여 위치하고 있다는 사실을 의미하며 이는 또한 간접적으로 여러가지 요인들에 의하여 여성이 남성에 비하여 취업과정에서 거주지를 중심으로 한 공간적 요인(특히 거주지 주변의 취업기회의 정도)에 의하여 많은 제약을 받을 수 있다는 점을 의미한다 할 수 있다.

본 연구를 통하여 얻어진 주요 내용을 요약하면 다음과 같다. ① 연구대상지역의 통근율의 분포는 성에 따라 상당한 편차를 나타낸다. 남성 통근율의 경우는 통근율의 지역간 편차가 거의 나타나지 않으나 여성 통근율의 경우는 지역간 상당한 격차를 나타낸다. 특히 여성의 경우 지역적으로 강북의 전통적인 업무·유통 중심지의 주변지역, 영등포, 구로 등의 지역을 중심으로 하는 제조업·유통 중심지역, 그리고 저소득층 밀집지역 등에서는 높은 통근율을 나타내는 반면, 전통적 주택지역과 강남의 압구정동 등을 중심으로 하는 고소득층 밀집지역 등에서

는 낮은 통근율을 나타내는 바 이러한 사실들은 여성의 취업은 여성 자신들의 사회·경제적 지위에 따라 상당한 차이를 나타낼 수 있다는 점을 시사한다.

② 취업여성은 취업남성에 비하여 거주지에서 근접하여 취업하려는 경향이 높으나 여성들의 취업을 위한 최소한의 공간적 구직범위의 정도는 최소한 동 단위의 지역을 벗어난다. 이러한 여성의 구직을 위한 공간적 범위가 상대적으로 좁다는 사실은 여성의 경우 남성에 비하여 거주지 주변의 취업기회의 정도가 이들의 취업과정에서 미치는 영향이 상대적으로 클 수 있다는 사실을 의미한다.

③ 취업여성은 취업남성에 비하여 거주지에 의하여 직장이 이동되어질 가능성이 직장에 의하여 거주지가 이동되어질 가능성보다 상대적으로 높으며 이는 이주를 위한 가구내 의사결정과정에서 여성의 취업여부가 차지하는 비중이 상대적으로 낮음을 의미한다.

④ 통근자의 성에 따른 통근통행의 행태에는 커다란 차이를 나타내며 전반적으로 남성통근자는 상대적으로 장거리 통근을 하고, 고급의 통근수단을 이용하며, 따라서 통근비용 또한 많이 지출하고 있는 것으로 나타난다. 이러한 성에 따른 통근통행행태의 차이는 성에 따른 직주 분리의 정도의 차이 뿐만 아니라 여성과 남성의 직장과 가정에서의 지위의 차이에 의하여도 영향을 받을 수 있다.

마지막으로 이러한 결과들은 지리학 분야 뿐만 아니라 여성인력의 취업기회향상을 위한 정책결정과정과 도시교통계획과정에 효율적으로 이용되어질 수 있기를 기대하며 또한 본 연구를 통하여 발견된 사항들의 원인에 대한 보다 구체적인 연구들이 추후 보다 분석적인 연구방법을 통하여 지속적으로 이루어지기를 기대한다.

(投稿 1993년 9월 8일)

### 註

- 1) 통근통행의 특성과 취업행태에 관한 대표적인 연구로 다음의 논문들을 들 수 있다. Kain(1968), Hanson and Pratt(1988), Feldman(1977), Ellwood(1986), Aiken and Fik(1988), Singell and

성에 따른 職住分離와 通勤通行 패턴의 差異

Lillydahl(1986), Leonard(1987).

- 2) Hanson and Johnston(1985), Madden(1981), Rosenbloom(1989), Rutherford and Wekerle (1988), Simpson(1987), Villeneuve and Rose (1988), Wachs(1897) 참조.
- 3) 교통개발연구원 자료의 경우 통근자의 범주는 통근수단으로 도보를 포함한 모든 통근수단을 이용하는 취업자를 의미하나 직장과 거주지가 동일 장소인 소수의 취업자가 통근자의 범주에서 누락될 가능성도 있다. 그러나 그 수치는 상대적으로 미미할 것으로 간주하여 통근율을 취업률의 대체치로 이용함.
- 4) 각 지역의 "취업기회지표"는 다음의 공식에 의하여 산출 :  
취업기회지표 = 주간유입인구 / 야간상주인구
- 5) 취업자의 평균통근속도는 다음의 공식에 의하여 산출 :  
평균통근속도 = 통근거리 × (60 / 통근통행시간)
- 6) 단위거리당 통근비용은 다음의 공식에 의하여 산출 :  
단위거리당 통근비용 = 평균통근비용 / 평균통근거리

## 文 獻

권원용, 1982, "도시모형개발을 위한 서울시민의 주거입지행태", 국토연구, 1, 54-69.

심기정, 1993, 서울시민의 통근패턴에 관한 연구 : 여성을 중심으로, 서울대학교 대학원 석사학위논문.

정원일, 1984, "서울시 내부의 거주지 선호", 지리학연구, 9, 441-452.

하성규·김재익, 1992, "주거지와 직장의 불일치 현상에 관한 연구 : 수도권을 중심으로", 국토계획, 27, 1, 51-71.

한대현, 1986, 도시내부의 주거이동 결정에 관한 연구 : 개념적 모델과 경험적 분석을 중심으로, 경희대학교 대학원 박사학위논문.

한주연, 1985, 서울시의 직업별 거주지 분리현상에 관한 연구, 서울대학교 대학원 석사학위논문.

허우궁, 1993, "서울의 통근통행 : 지리적 특성과 변화", 대한교통학회지, 11, 1, 5-21.

\_\_\_\_\_, 1991, "서울의 통근과 거주지 선택".

지리학, 26, 1, 46-61.

\_\_\_\_\_, 1987, "지방공업도시가 배후지역에 미치는 과급효과의 지리적 범위와 특성 : 울산의 통근권과 통근자 특성에 관한 사례연구", 지리학논총, 14, 291-309.

홍두순·민말순, 1991, 서울 근교도시의 직장-거주지 불일치 현상 : 성남시 사례연구, 서울대학교 사회과학대학 부설 인구 및 발전문제 연구소.

Aiken, S. and Fik, T., 1988, The daily journey to work and choice of residence, *The Social Science Journal*, 25, 463-475.

Ellwood, D., 1986, The Spatial mismatch hypothesis: Are there teenage jobs missing in the ghetto?, in R. Freeman and H. Holzer, (eds.), *The Black Youth Employment Crisis*, University of Chicago Press, 149-190.

Feldman, M., 1977, A contribution to the critique of urban political economy: the journey to work. *Antipode*, 9, 30-50.

Hanson, S. and Johnston, I., 1985, Gender difference in work-trip length: Explanations and implications, *Urban Geography*, 6, 193-219.

Hanson, S. and Pratt, G., 1988 a, Reconceptualizing the links between home and work in urban geography, *Economic Geography*, 64, 299-321.

\_\_\_\_\_, 1988b, Spatial dimension of the gender division of labor in a local labor market, *Urban Geography*, 64, 180-202.

\_\_\_\_\_, 1980c, Gender, Class, and Space, *Environment and Planning D: Society and Space*, 9, 15-35.

Hodge, D., 1990, Geography and the political economy of urban transportation, *Urban Geography*, 114 87-100.

Kain, J., 1968, Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization, *Quarterly Journal of Economics*, 82, 33-59.

Leonard J., 1987, The interaction of residential

- segregation and employment discrimination, *Journal of Urban Economics*, 21, 323-346.
- Madden J., 1981, Why women work closer to home, *Urban Studies*, 18, 181-194.
- Rosenbloom, S., 1989, Difference by sex in the home-to-work travel patterns of married parents in two major metropolitan areas, *Espace Population Societies*, 18, 65-75.
- Rutherford, B. and Wekerle, G., 1988, Captive rider, captive labor: spatial constraints and women's employment, *Urban Geography*, 9, 116-137.
- Simpson, W., 1987, Workplace location, residential location, and urban commuting, *Urban Studies*, 24, 119-128.
- Singell, L. and Lillydahl, H., 1986, An empirical analysis of the commute to work patterns of males and females in two-earner households, *Urban Studies*, 23, 119-139.
- Villeneuve, S. and Rose, D., 1988, Gender and the separation of employment from home in metropolitan Montreal, 1971~1981, *Urban Geography*, 9, 155-179.
- Wachs, M., 1987, Men, women, and wheels: The historical of sex difference in travel patterns, *Transportation Research Record*, 1135, 10-16.