

승용 자동차 임대업 사업소의 지역적 체계*

韓柱成**

Regional Office System of Car Rental Industries*

Ju-Seong Han**

요약 : 승용 자동차 임대업의 본사와 영업소의 배치를 통하여 사무소의 지역적 체계를 분석한 결과는 다음과 같다. 승용 자동차 임대업의 공간적 특성은 서비스 생산자가 국지적 시장을 벗어나기 위하여 주식회사, 합자회사 등을 설립하여 기업조직의 재구조화를 도모함으로써 다양한 요인에 의해 본사가 있는 지역내 및 지역의 특정지역에 영업소를 배치시켜 광범위한 공간적 분업을 하고 있다. 이러한 공간분업은 최근 여가활동의 증가 등으로 수요증대에 따른 사무소간의 승용 자동차의 단기간 제공 등에 의한 네트워크의 형성이 규모의 경제를 발생시키고 있다.

주요어 : 승용 자동차 임대업, 본사, 영업소, 본사-영업소 배치 유형, 충청지역

Abstract : This paper aims to analyze the regional system of car rental offices by investigating the location of headquarter and branch offices. Spatial characteristics of car rental industries attempts to emerge from local markets. Car rental industries try to reconstruct their organizations by establishing corporation and limited partnership companies. Also, in various reasons, they divided space extensively by placing business offices in the areas within and out of headquarter. The formation of network by offering short period car rental services between offices, to meet the increasing demand of leisure activities etc., causes the economies of scale.

Key Words : car rental industries, headquarter, business office, locational types of headquarter and business office, Chungcheong region

1. 서론

선진자본주의 국가에서 서비스 경제화가 세계적인 차원에서 진행되고 있는 것은 이미 알려진 사실로, 이것은 산업부문에 있어서 제3차 산업의 상대적인 지위 향상 또는 직업구성에 있어서 서비스직 종사자의 비율이 상대적으로 높아지고 있다는 것을 의미한다. 이러

한 산업구조 및 취업구조의 변화는 우리나라의 경우 1980년대 이후 빠르게 나타나서 사회에 커다란 영향을 미치고 있다.

이러한 산업의 여러 가지 경제현상은 모든 면에서 우리나라를 크게 변모시켜 왔다. 이 가운데 유연적 생산체제로의 이행 또는 기업조직의 재구조화는 서비스 경제의 진전과 서비스 상호간에도 영향을 미쳐왔다.

* 이 논문은 2005년도 충북대학교 학술연구지원사업의 연구비지원에 의하여 연구되었음(This work was supported by the research grant of the Chungbuk National University in 2005).

** 충북대학교 지리교육과 교수(Professor, Department of Geography Education, Chungbuk National University) jshan@chungbuk.ac.kr

즉, 유연적 생산체제로의 이행으로 서비스업은 기업조직의 유연화, 노동의 유연화 등을 통하여 서비스 경제가 공간적으로 어떻게 작용하고 그에 따라 공간은 어떻게 변해 왔는가에 대한 논의는 의의가 있다고 생각한다. Wood(1991)에 의하면 최근 서비스 활동의 동향에 대하여 일찍부터 관심을 나타낸 것은 사회학자이었지만 그들은 생산자 서비스 기능이 지역경제에 중요한 역할을 한다는 점을 밝혔으나 새로운 공간 패턴에 관한 지리적 논의를 무시하였기 때문에 이러한 과제에 대한 연구는 당연히 지리학의 역할이라고 할 수 있다.

이러한 요청으로 지리학 분야에서 서비스 경제에 대한 연구는 그 동안 다소 축적되었고, 생산자 서비스(producer service)¹⁾에 대한 관심 또한 그 중요성과 더불어 점점 높아지고 있다. 생산자 서비스에 대한 연구는 우리나라에서 1990년대 후반 시작단계에 불과하고(金德鉉, 1996; 박삼옥·남기범, 1997; 이희연, 1998; 김대영, 2000; Lee, 2003) 영미국가에서는 1980년대부터 이론적, 실증적인 측면에서의 연구가 진행되어 왔다(Daniels, 1985; Kim, 1987). 영미국가에서의 생산자 서비스에 대한 이론적 연구동향은 ① 역외이출(exports)과 경제기반론(Stabler and Howe, 1988), ② 산업연관론(Marshall, 1979; Harrington and Lombard, 1989), ③ 사무소(office) 입지론(Daniels, 1985; Goe, 1990), ④ 사회적 분업론과 공간적 분업론(Urry, 1987; O'hUallachain and Reid, 1991), ⑤ 구조변화론(Coffey and Bailly, 1992), ⑥ 지역적 불균형 발전론(Allen, 1988; Daniels, 1991; Marshall and Wood, 1992; O'Farrell and Hitchens, 1990; Riddle, 1987), ⑦ 도시체계론(Esparza and Krumenec, 1994)으로 나누어 각각에 대하여 논하였다(石丸, 1995a). 그 밖에도 생산자 서비스의 중개적(intermediary) 기능에 대한 연구(MacPherson, 1997) 등도 이루어졌다. 그리고 실증적인 연구는 ① 공간적 분포와 그 변동에 대한 입지동향에 관한 연구, ② 중심·주변론적 관점에서의 연구, ③ 생산자 서비스의 기업활동에 관한 연구, ④ 도시체계와 관련된 연구, ⑤ 도시내부 지역에서의 연구 등으로 나눌 수 있다(石丸, 1995b). 이와 같은 종래의 실증적 연구에서 볼 때 본 논문은 이론적 연구동향에서 사무소 입지론, 사회적 분업론과 공간적 분업론,

도시체계론과, 실증적 연구에서는 앞에 기술한 ①, ③, ④와 관련이 있어 생산자 서비스의 기업활동과 연관이 있다고 하겠다. 생산자 서비스 활동의 기업활동 연구는 서비스 기능이 제조업보다 외부화 하는 경향이 있어 서비스업 성장이 기반산업(basic industry)의 성격 을 가짐으로서 이출거래가 증가하는 원인이 되고 있다는 가설을 미국 오하이오주 북동부의 도시를 대상으로 검증하였다(Goe, 1990). 그 결과 대부분의 생산자는 주로 국지시장(local market)에 의존하고 국지적 수준의 기업과 복잡하게 관련을 짓고 있지만 일부 생산자는 이출시장을 지향하고 보다 광범위한 공간적 분업과 관계하고 있다는 결론에 도달하였다(Stabler and Howe, 1988).

또 기업활동에 관한 연구에서 복수 입지기업의 중요성을 강조한 기업지리학적 접근방법이 지금까지 주도적 지위를 차지한데 대하여 최근에는 소규모 단일 입지기업의 활동이 공간에 미치는 영향을 분석한 연구도 볼 수 있다. 이에 본 연구는 중소기업으로서 생산자 서비스 이출의 증가로 인해 광범위한 지역에 생산자 서비스가 활발하게 이루어지는 승용 자동차 임대업을 사례로 기업의 공간조직에 대한 분석을 하고자 한다. 이와 같은 연구를 함으로서 생산자 서비스의 지역적 수급과 그 설명을 할 수 있다고 생각하기 때문이다.

그리고 최근 기업의 유연적 생산체계 및 여가활동의 증대로 승용 자동차 임대업이 활발하게 전개되고 있는데 이는 서비스 경제화의 한 현상으로, 규모가 큰 승용 자동차 임대업의 경우는 산업체에 장기간 임대를 하는 경우가 많은데, 이것은 기업체의 경우 각종 세제혜택을 받아 승용 자동차를 직접 구입하여 직원들에게 운행하도록 하는 것보다 오히려 임대를 하여 장기간 운행하는 것이 회사경영에 유리하기 때문이다. 그러나 중소 규모 승용 자동차 임대업의 경우는 보험회사에 의한 事故代車가 임대 자동차의 약 70~80%를 차지하고 나머지는 휴가철과 명절, 연휴 이용자가 차지한다. 이러한 관점에서 본 연구는 유연적 생산체계와 여가활동의 증대로 중소기업의 승용 자동차 임대업이 기반산업으로서 본사가 영업을 지역적으로 어떻게 결합시키고 있는지를 파악하는 것은 서비스 경제의 지역적 체계를 파악하는데 도움이 된다고 하겠다. 이에 본 연

구는 승용 자동차 임대업의 본사(주사무소)와 영업소의 배치를 통하여 사업소의 지역적 체계를 밝히는 것을 목적으로 한다.

승용 자동차 임대업은 승용 자동차와 소형 승합자동차, 중형 승합자동차로 구성되는데, 승용 자동차 임대업(KSIC : 71110)은 기계장비 및 소비용품 임대업(KSIC : 71)에 속하는 생산자 서비스이다. 본 연구의 대상인 승용 자동차 임대업은 한국표준산업분류상 부동산 및 임대업(분류 L)에 속한다. 2003년 운송장비 임대업은 2,003개 사업체로 이 가운데 승용 자동차 임대업이 93.6%를 차지하고, 컨테이너 임대업, “그 외 기타 운수장비 임대”에 속하는 기타 운송장비 임대업은 6.4%에 불과하다.

연구지역은 충청지역을 대상으로 하고자 한다. 이는 먼저, 전국의 사업체를 대상으로 인터뷰 조사를 하기에는 지역적으로 너무 광범위하기 때문이고, 둘째 충청지역은 우리나라의 중간적 위치에 있어 이곳에 입지한 본사와 그 영업소 및 타 시·도에 입지한 본사가 충청지역에 영업소를 둔 이유를 통하여 본사와 영업소의 분포에 대한 설명이 가능하기 때문이라고 생각한다.

이하, 제2장에서는 우리나라 승용 자동차 임대업의 정의와 그 발달에 대하여 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 등 각종 규정의 파악과 승용 자동차 임대업 사업체수와 종사자수의 변화 및 회사조직 형태의 변화를 파악하여 법인화 정도와 그 이유를 알아 기업의 재구조화를 파악하고자 한다. 또 시·도별 현황을 살펴 승용 자동차 임대업의 발달과 지역적 분포를 알아보고자 한다. 그리고 제3장에서는 충청지역의 승용 자동차 임대업 본사의 입지와 자 시·도내, 타 시·도의 영업소 배치 및 타 시·도 사업소의 충청지역 영업소 배치에 의한 유형에 대하여 분석하고, 마지막으로 제4장에서는 승용 자동차 본사 및 영업소의 배치의 결과로 생산자 서비스의 네트워크 특성과 의미를 파악하고자 한다. 승용 자동차 임대업은 본사와 영업소로 구분되지만 대부분의 영업소는 본사와의 계약을 체결하고 영업을 하고 있으나 영업소 단위로 자동차를 구입하여 경영을 하고 있기 때문에 본사와의 네트워크를 형성하고 있다고 하여도 과언이 아니다.

본 연구에 사용된 기본 자료는 전국 각 시·도청의

교통(행정)과에서 제공한 본사 및 영업소수, 승용 자동차 등록대수 등에 대한 것이다. 그리고 충청지역 승용 자동차 임대업의 본사 및 영업소의 입지 이유에 대한 내용은 충청지역과 충청지역 이외의 시·도에서 충청지역에 영업소를 개설한 본사에 인터뷰 조사를 한 결과이다. 그밖에 통계청이 발간한 『사업체기초통계조사 보고서』 등을 이용하였다.

2. 승용 자동차 임대업과 그 발달

승용 자동차 임대업은 「여객자동차운수사업법 시행규칙」에 의하면 자동차 대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류는 「자동차관리법 시행규칙」에서 10인승 이하의 승용 자동차, 승차정원 12인승 이하인 소형 승합자동차, 15인승 이하인 중형 승합자동차로 구성된다.

승용 자동차 임대업의 등록기준을 보면, 표 1과 같이 등록대수는 50대 이상으로 보유 자동차의 차고지와 사무실을 갖추고 있어야 한다.

본사는 특별시·광역시 또는 시지역에 둘 수 있으며, 영업소는 특별시와 광역시 및 시지역과 본사 또는 영업소를 설치한 지역안의 공항²⁾·항만³⁾·철도역·고속버스 터미널, 군청 또는 읍사무소 소재지에 소재한 산업단지⁴⁾, 관광단지 또는 관광특구, 임대용 자동차의 많은 수요가 예상되는 호텔⁵⁾ 등에 배치할 수 있다(건설교통부, 2004, 여객자동차운수사업법 시행규칙).

그리고 차고는 본사 또는 영업소의 행정구역(특별시·광역시·시·군)안에 설치하여야 하며 자기 소유이어야 한다. 또 자동차 임대업자가 보유한 자동차 중 최근 6개월간 30일 이상 이용자에게 장기임대한 자동차의 비율이 50% 이상인 경우에는 관할관청의 인정을 받아 본사 또는 영업소별로 표 1의 기준면적의 70%의 범위 안에서 그 차고면적을 줄여 적용할 수 있다(건설교통부, 2004, 여객자동차운수사업법 시행규칙).

다음으로 1969년부터 시작한 승용 자동차 임대업의 발달을 보면, 1993년에 전국에 385개의 사업체수가 10년 후인 2003년에는 약 5배가 증가한 1,874개가 되었으며, 종사자수는 같은 기간에 1,552인에서 5,898인으

표 1. 승용 자동차 임대업의 등록기준

항목		등록기준
등록 기준대수		50대 이상
보유 차고의 면적기준 (대 당 최저면적)	승용 자동차	13~16m ²
	소형 승합자동차	15~18m ²
	중형 승합자동차	23~26m ²
사무소(본사 및 영업소)		수익금 및 배차의 관리 등 임대업의 수행에 필요한 사무 설비 및 통신시설을 갖출 것.

출처 : <http://www.moleg.go.kr/>

로 약 4배가 증가하였다. 사업체수의 증가는 1998년 이후 크게 증가하였으나 종사자수는 1997년 IMF구체 금융 이전까지는 종사자수의 증가율이 높았다가 IMF구체금융 사태로 종사자수가 감소하였고 증가율도 사업체의 증가율을 따라가지 못하였는데(그림 1), 이는 각 사업체의 노동의 유연화로 종사자수가 감소하였기 때문이다.

그리고 승용 자동차 임대업의 회사조직 형태를 보면, 먼저 1993년의 사업체는 개인사업체수가 전체 사업체수의 53.0%를 차지하여 가장 많았고, 그 다음으로 회사법인이 46.5%를 차지하여 이들 두 가지 회사조직 형태가 대부분이었다. 그러나 종사자수의 경우는 회사법인이 개인사업체보다 오히려 많았는데, 이는 상대적으로 규모가 큰 회사법인의 경우 종사자수가 많았기 때문이다. 한편 2003년에는 회사법인이 전체 사업체수의 78.6%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 개인사

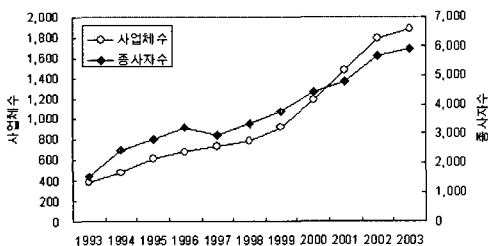


그림 1. 승용 자동차 임대 사업체와 종사자수의 변화

자료 : http://kosis.nso.go.kr/cgi-bin/sws_999.cgi

표 2. 승용 자동차 임대업의 회사조직 형태

구분	개인 사업체	회사법인	회사 이외의 법인	계	
사업체수	1993년	204	179	2	385
	%	53.0	46.5	0.5	100.0
종사자수	2003년	395	1,473	6	1,874
	%	21.1	78.6	0.3	100.0
사업체수	1993년	692	857	3	1,552
	%	44.6	55.2	0.2	100.0
종사자수	2003년	881	5,002	15	5,898
	%	14.9	84.8	0.3	100.0

자료 : http://kosis.nso.go.kr/cgi-bin/sws_999.cgi

표 3. 승용 자동차 임대 사업체의 시·도별 분포(2003년)

구분 시·도	사업체		종사자	
	수	%	수	%
서울시	297	15.8	1,405	23.8
부산시	121	6.5	320	5.4
대구시	117	6.2	298	5.1
인천시	53	2.8	167	2.8
광주시	111	5.9	248	4.2
대전시	60	3.2	155	2.6
울산시	28	1.5	62	1.1
경기도	388	20.7	1,218	20.7
강원도	83	4.4	157	2.7
충 북	52	2.8	140	2.4
충 남	118	6.3	277	4.7
전 북	89	4.7	212	3.6
전 남	78	4.2	148	2.5
경 북	105	5.6	233	4.0
경 남	123	6.6	326	5.5
제주도	51	2.7	532	9.0
전 국	1,874	100.0	5,898	100.0

자료 : http://kosis.nso.go.kr/cgi-bin/sws_999.cgi

업체(21.1%)의 순으로 이들 두 가지 회사조직의 형태가 대부분을 차지하며(표 2), 종사자수는 회사법인이 총 종사자수의 84.8%를 차지하여 가장 많다. 따라서

지난 10년 동안 승용 자동차 임대업의 회사조직 형태는 영업소를 배치하면서 회사법인으로 많이 이루어졌는데, 이는 기업적 경영을 통해 생산성과 부가가치 향상, 기업경영의 편의도모를 위한 것으로 유연적 생산 체계가 이루어진 것이라 하겠다.

다음으로 승용 자동차 임대 사업체의 시·도별 분포를 보면, 표 3과 같이 사업체의 경우 경기도가 전체 사업체수의 20.7%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 서울시(15.8%), 경남(6.6%), 부산시(6.5%), 충남(6.3%), 대구시(6.2%)의 순이며, 종사자수는 서울시가 23.8%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 경기도(20.7%), 제주도(9.0%), 경남(5.5%), 부산시(5.4%), 대구시(5.1%)의 순으로 수도권과 대도시에서의 구성비가 높다는 것을 알 수 있다. 이는 이들 지역에 인구나 사업체수가 많아 승용 자동차 임대의 수요가 많기 때문이다.⁶⁾

3. 본사 입지의 지역적 특징

승용 자동차 임대업의 본사 설치가 가능한 지역은 특별시·광역시 또는 시지역이고, 그 영업 관할지역은 전국적이다. 다만, 임대용 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있는 장소는 본사 또는 영업소가 설치된 곳이다.⁷⁾

2004년 승용 자동차 임대업의 본사 입지를 보면 다음과 같다. 전국의 487개의 본사 중 서울시에 120개가 입지하여 전국 승용 자동차 임대업 본사수의 24.6%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로는 경기도에 22.4% (109개)가 입지하여 수도권에 50.3%가 입지하고 있다. 이는 2000년과 2003년 수도권의 인구나 사업체수가 우리나라 인구나 사업체수의 46.2%를 각각 차지하여 그 수요가 많기 때문이다(통계청, 2002, 인구 및 주택 총조사보고서; 통계청, 2004, 사업체기초통계조사보고서). 그 다음으로는 제주도와 경남에 각각 7.6%, 6.2%로 제주도에 본사수가 많은 것은 관광지역으로 승용 자동차 임대가 많기 때문이고, 경남은 도 중에서 두 번째로 인구가 많기 때문이다. 그리고 광주·대구·부산시가 각각 6.0%, 5.7%, 5.5%를 차지하여 제주도를 제외하면 인구규모가 큰 시·도에서 본사수가 많아 규모

의 경제, 특히 대도시의 국지화 경제를 나타내고 있다는 것을 알 수 있다(표 4). 여기에서 각 시·도의 본사수와 인구수와의 상관관계를 보면 $r=0.928$ 로 높은 상관계수를 나타내고 있어 인구규모의 크기에 따라 본사수가 결정된다는 것을 알 수 있다.

본사와 자 시·도 영업소의 승용 자동차 차종별 등록대수 구성비⁸⁾는 승용차가 90% 이상을 차지한다. 본사와 자 시·도 영업소 당 승용 자동차 등록대수를 보면, 서울시가 291.2대로 가장 많고, 그 다음으로 대구시(132.6대), 제주도(111.6대), 광주시(78.8대)의 순으로 전남이 18.1대로 가장 적다. 서울·대구·광주시, 제주도는 대도시이고 관광지로서 전국 평균(73.3대) 이상의 등록대수를 가지고 있어 시·도내의 승용 자동차

표 4. 시·도별 본사와 영업소수(2004년)

구분 시·도	충청지역에 본사를 둔 사업소			타 시·도에 본사를 둔 사업소의 충청지역 영업소수(B)	A/B
	본사수	자 시·도 내 영업소수	타 시·도 소재 영업소수(A)		
서울시	120	1	330	52	6.35
부산시	27	28	15	33	0.45
대구시	28		53	17	3.11
인천시	16	15	17	24	0.71
광주시	29		35	31	1.13
대전시	19		33	19	1.74
울산시	5		6	19	0.32
경기도	109	190	100	188	0.53
강원도	10	29	27	60	0.45
충 북	12	20	36	26	1.38
충 남	18	37	36	94	0.38
전 북	7	17	10	52	0.19
전 남	5	23	6	64	0.09
경 북	15	34	13	87	0.15
경 남	30	65	36	35	1.03
제주도	37	9	22	26	0.85
전 국	487	468	775	827	0.94

자료 : 각 시·도청, 2005, 교통행정과 제공자료.

차 임대 수요가 많다는 것을 알 수 있다(표 5).

충청지역에서는 1995년 대전시와 공주시에 각각 승용 자동차 임대업의 본사가 처음 설립되었으며 1999년부터 본격적으로 본사가 많아지게 되어 최근 10년 동안에 승용 자동차 임대업의 발달이 크게 이루어졌다는 것을 알 수 있다. 승용 자동차 임대업의 본사수 추이를 보면, 2002년에 14개가 설립되어 가장 많았고, 그 다음으로 2003년에 8개, 2004년에 7개의 순이다(그림 2). 충청지역에 입지한 본사수를 보면 대전시에 19개의 본사가 입지하여 가장 많고, 그 다음으로 천안시와 청주시에 각각 10개, 9개, 공주·아산시에 각각 4개, 충주시에 두 개, 제천시에 한 개가 분포하고 있다. 이는 「여객자동차운수사업법 시행규칙」에 본사를 시에 두도록

하였기 때문이고, 또 인구가 많은 시에 수요가 많아 본사가 많이 입지하고 있다는 것을 알 수 있다(그림 3).

본사가 입지한 각 시의 자동차 등록대수를 보면 대전시가 1,286대로 가장 많은데, 이 가운데 승용차가 1,190대로 92.5%를 차지한다. 다음으로 청주시는 503대로 승용차가 70.6%를, 천안시는 373대로 승용차가 92.2%, 아산시는 228대로 승용차가 93.4%를, 공주시는 154대로 승용차가 81.2%를, 충주시는 83대로 승용차가 97.6%를, 제천시는 21대로 승용차가 71.4%를 각각 차지하여 청주시는 본사수에 비하여 자동차 등록대수가 많아 본사 당 자동차 등록대수가 많다. 그리고 승합차의 구성비가 높은 도시는 청주시와 제천시로, 이는 이들 시에 입지한 특정 사업소에서의 승합차 구성

표 5. 시·도별 본사·영업소의 자동차 등록대수(2004년)

구분 시·도	자 시·도 사업체								타 시·도에 본사를 둔 영업소의 자동차 등록대수				C/D
	본사와 영업소의 자동차 등록대수				타 시·도 소재 영업소의 자동차 등록대수								
	승용차	소형 승합차	중형 승합차	계	승용차	소형 승합차	중형 승합차	계(C)	승용차	소형 승합차	중형 승합차	계(D)	
서울시	33,351	1,884		35,235	21,790	1,196		22,986	1,567	341		1,908	12.05
부산시	1,451	32	558	2,041	245	1	31	277	2,182	8	143	2,333	0.12
대구시	3,252	82	378	3,712	715	52	166	933	1,320	48		1,368	0.68
인천시	1,102	79	134	1,315	222	3	37	262	1,675	15	131	1,821	0.14
광주시	2,180	3	103	2,286	386		44	430	1,313	1	56	1,370	0.31
대전시	1,190	7	89	1,286	416	1	67	484	1,261	12	39	1,312	0.32
울산시	256	8	31	295	56	1	29	86	781	7	45	833	0.10
경기도	8,557	27	953	9,537	1,517	2	207	1,726	6,540	161	612	7,313	0.24
강원도	753	25	131	909	646	193	84	923	1,647	41	168	1,856	0.50
충 북	722	8	199	929	617	3	52	672	882	9	68	959	0.71
충 남	1,017	19	122	1,158	1,337	42	113	1,492	1,343	25	121	1,489	1.00
전 북	403	1	32	436	107		12	119	1,592	5	135	1,732	0.07
전 남	390	21	95	506	212		19	231	1,185	20	116	1,321	0.17
경 북	1,092	10	139	1,241	311		34	345	1,803	21	219	2,043	0.17
경 남	3,305	642		3,947	433	67		500	1,865	131		1,996	0.25
제주도	4,516	181	437	5,134	529	47		576	1,726	11	176	1,913	0.30
전 국	63,537	6,430		69,967	29,539	2,503		32,042	28,682	2,885		31,567	1.02
%	90.8	9.2		100.0	92.2	7.8		100.0	90.9	9.1		100.0	

자료 : 각 시·도청, 2005, 교통행정과 제공자료.

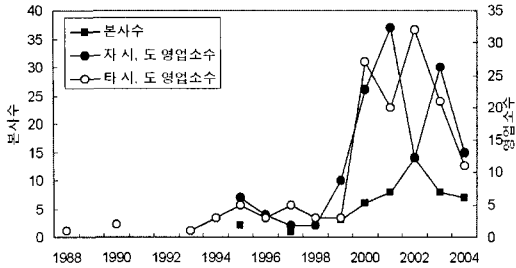


그림 2. 충청지역의 승용 자동차 임대업 본사와 영업소수의 추이

자료 : 충청지역 각 시·도, 2004, 자동차 대여사업 현황 내부자료.

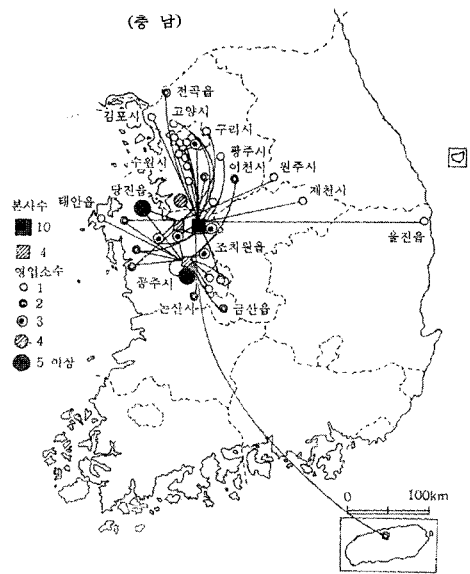
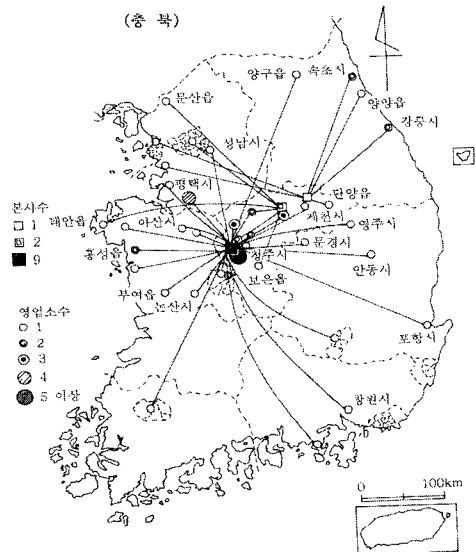
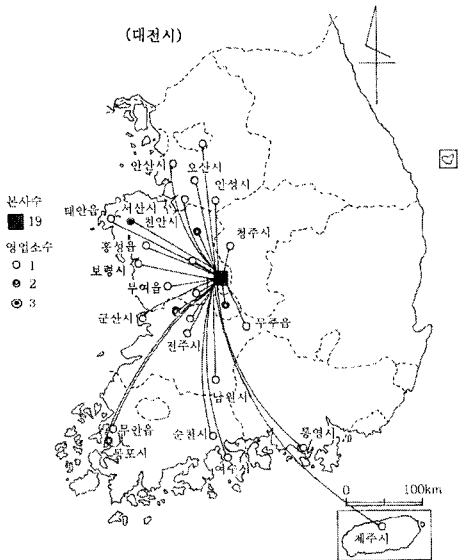


그림 3. 충청지역 승용 자동차 임대업 본사와 영업소의 분포



비가 높게 나타나는데, 이들 사업소는 기업의 통근용으로 버스보다 시간이 적게 소요되고, 또 관광지에서 단체 탑승자의 수요가 많아 승합차를 임대해 주기 때문이다.)

4. 영업소의 배치와 그 배경

영업소는 본사에 의해 개설되며 영업소장을 포함한 종사자는 본사에 소속된다. 그러나 자동차는 영업소장이 구입하며 본사가 주식회사 내지는 합자회사 등의 형식으로 경영을 하며, 종업원의 급여는 본사에서 지불하고, 법인세는 본사에서 납부한다.

승용 자동차 임대업의 자시·도 사업체의 타시·도 소재 영업소수를 보면 서울시의 본사가 전국에 영업소를 330개가 입지시켜 전국 영업소의 42.6%를 차지하여 가장 많이 분포하고, 그 다음으로 경기도(12.9%), 대구시(6.8%)의 순으로, 서울시의 대규모 승용 자동차 임대업의 영업소가 전국에 많이 분포하여 중앙자본이 지방에 많이 침투하였다는 것을 알 수 있다. 한편 타시·도 업체의 자시·도 소재 영업소수를

보면 경기도에 188개 영업소가 입지하여 22.7%를 차지하고, 그 다음으로 충남(11.4%), 경북(10.5%), 전남(7.7%), 강원도(7.3%)의 순으로, 대규모 승용 자동차 임대업체가 많은 서울시로의 진출보다는 서울시 다음으로 수요가 많은 경기도로의 영업소 배치가 두드러진다(표 4).

여기에서는 충청지역 본사가 자 시·도, 타 시·도에 영업소를 배치한 경우와 타 시·도에 본사가 입지한 사업소가 충청지역에 영업소를 배치한 경우로 나누어 살펴보기로 한다.

1) 충청지역에 본사를 둔 사업소의 자 시·도내 영업소 배치

승용 자동차 임대업 본사의 충청지역 자 시·도내의 영업소 배치를 보면, 수요규모가 큰 대전시의 경우는 법령에 의해 예약소는 둘 수 있으나 영업소를 배치시킬 수가 없어 입지하지 않으나 충북과 충남의 경우는 각각 20개와 27개의 영업소가 입지하고 있다(표 4, 그림 3). 먼저 충북에 본사가 입지한 승용 자동차 임대업 영업소는 인구규모가 가장 큰 청주시에 7개를 배치시켜 가장 많고, 그 다음은 충주시와 진천군에 각각 3개씩 입지하며, 제천시, 청원·보은·증평·음성·단양군에는 각각 1~2개의 영업소가 배치되어 있다. 청주시 영업소의 경우 승용 자동차 등록대수는 154대로, 이 가운데 승용차가 87.7%를, 중형 승합차가 11.0%를 차지하고, 충주시는 58대의 승용 자동차 등록대수 중 승용차가 69.0%, 중형 승합차가 31.0%를, 진천군은 24대의 승용 자동차 등록대수 중 승용차가 87.5%를 나머지는 중형 승합차로 구성되어 승용차의 구성비가 높다.

다음으로 충남의 경우는 공주시에 7개의 영업소를 배치시켜 가장 많고, 그 다음으로 당진군(6개), 예산군(4개), 천안·아산시와 연기군이 각각 3개, 금산·논산·보령·홍성군은 각각 두 개씩, 태안군에는 한 개가 배치되어 있다. 이와 같은 영업소의 배치는 인구규모와 깊은 관계가 있어 인구가 많은 시에 영업소수도 많다. 공주시 영업소는 50대의 승용 자동차 등록대수 중 승용차가 80.0%이고 중형 승합차가 12.0%를, 당진군은 등록대수 83대 중 승용차가 81.9%이며, 예산군은

등록대수 30대 중 승용차가 76.7%, 중형 승합차가 20.0%를 차지하여 충북과 같이 승용차의 구성비가 높다. 이상에서 충청남·북도지역의 시·군별 자 도내의 영업소수와 인구수와의 상관계수는 $r=0.576$ 으로 어느 정도의 상관을 갖는데, 인구수가 많은 지역에 영업소수도 많다는 것을 알 수 있다.

2) 충청지역에 본사를 둔 사업소의 타 시·도 영업소 배치

타 시·도에 본사가 입지하고 충청지역에 영업소를 배치한 영업소수와 충청지역에 본사를 두고 타 시·도 업체 영업소를 둔 영업소수에 대한 비를 구해 보면, 서울시가 6.35로 가장 높아 서울시에 본사를 둔 영업소가 타 시·도에 가장 많이 진출해 있고, 그 다음으로 대구시(3.11), 대전시(1.74), 충북(1.38), 광주시(1.13), 경남(1.03)의 순으로 이들 시·도가 전국 평균을 상회한다(표 4). 위와 같은 비를 승용 자동차 등록대수로 보면, 서울시가 12.05로 아주 높고, 충남이 1.00으로 그 다음을 차지하여 서울시의 승용 자동차 임대업 사업소의 역외 영업소 배치의 영향은 아주 크다고 할 수 있다(표 5).

대전시의 승용 자동차 임대업 본사는 타 시·도에 영업소를 33개 배치시키고 있는데, 이 가운데 서산시에 3개를 배치시켜 가장 많고, 천안·익산시와 금산군에 각각 두 개씩 배치시키고 있고, 나머지 24개 시·군·구에는 한 개씩 배치하여 충남에 13개의 영업소가 배치되어 영업소는 경기도 남부와 충남 및 호남지방에 주로 분포한다(그림 3). 타 시·도 소재 영업소의 승용 자동차 차종별 구성비를 보면, 대전시는 등록대수 484대 중 86.0%가 승용차이고 13.8%가 중형 승합차이다.

다음으로 충북의 승용 자동차 임대업 본사는 타 시·도에 36개의 영업소를 배치시키고 있는데, 이 가운데 평택시에 4개를 배치하여 가장 많고, 나머지 28개 시·군·구에는 1~2개의 영업소가 배치되어 대전시와 충남에 12개의 영업소가 분포하고 있다. 청주시에 본사를 둔 영업소는 거의 전국적으로, 충주시의 본사는 경기도와 충북에, 제천시는 경기·강원도에 주로 영업소를 배치시키고 있다(그림 3). 청주시에 본사를

입지시키고 타 시·도에 영업을 배치한 경우 자동차 차종별 구성비는 등록대수 457대 중 92.8%가 승용차이고, 충주시는 등록대수 70대 중 95.7%가 승용차이다.

충남의 승용 자동차 임대업 본사는 타 시·도에 36개의 영업을 배치하고 있는데, 평택시에 4개가 배치되어 가장 많고, 그 다음으로 서울시 서초구에 3개가 배치되고 나머지 25개 시·군·구에는 1~2개의 영업을 배치되어 있는데, 경기도에 13개의 영업을 배치되어 가장 많다. 천안시에 본사를 둔 영업을 서울시와 경기도에, 공주시의 본사는 대전시와 충남에, 아산시의 본사는 충남에 영업을 주로 배치시키고 있다(그림 3). 천안시에 본사를 입지시키고 타 시·도에 영업을 배치시킨 영업을 승용 자동차 차종별 구성비는 등록대수 1,412대 중 승용차가 89.6%, 중형 승합자동차가 7.7%를, 공주시는 등록대수 76대 중 89.5%가 승용차이고, 아산시는 18대 등록대수 중 88.9%가 승용차이다.

승용 자동차 임대업 본사의 충청지역 자 시·도 영업을 배치와 타 시·도의 영업을 배치의 관련성을 보면, 사업소에 따라 자 시·도에 영업을 많이 배치하는 사업소가 있는가 하면 타 시·도에만 영업을 배치하는 사업소, 충청지역 자 시·도뿐만 아니라 타 시·도에도 영업을 배치한 사업소도 있다. 이러한 현상은 경영자의 인적 네트워크 등에 의해 이루어진 것이라 할 수 있다.

3) 타 시·도에 본사를 둔 사업소의 충청지역 영업을 배치

본사가 타 시·도에 입지하며 충청지역에 영업을 배치한 수는 모두 132개로, 이 가운데 천안시에 20개가 배치되어 가장 많고 그 다음으로는 서산시(19개), 청주시(13개), 아산시(9개), 태안군(7개)의 순이다(그림 4).

타 시·도에 본사를 입지시키고 대전시에 배치한 영업을 수는 모두 19개로, 영업을 배치하면 서울시에 본사를 둔 영업을 8개로 가장 많다. 대전시 구별 영업을 보면 대덕구에 6개, 그 다음으로 동구에 5개, 중구에 4개를 입지시키고, 서구와 유성구에는 각각 두 개씩 입지하고 있다. 동구와 대덕구에 영업을 많

이 배치한 이유는 고속도로 나들목이 가까이 있어 드나들기에 유리한 곳으로 사고대차의 이용이 많으며, 또 각종 학원에 장기 임대와 많고, 자동차 정비공장이 가까이 분포하여 사고대차의 정보획득이 유리하기 때문이기도 하다.¹⁰⁾

다음으로 충북에 영업을 배치한 본사는 20개로 26개의 영업을 분포하는데, 서울시에 본사를 둔 영업을 15개로 가장 많은데, 이 가운데 강남·마포구에 본사를 둔 영업을 각각 4개로 가장 많고, 그 다음으로 서초구는 두 개가 입지하고 있다. 다음으로 제주시에 본사를 둔 영업을 5개 입지하는데, 그 이유는 경영자의 인적 네트워크 및 제주도의 본사는 자동차 사고가 적어 보험료가 저렴하다는 점, 청주시와 제주시 사이에 항공로의 개설 등 때문이다.¹¹⁾ 그 밖의 시·도에 본사를 둔 영업을 6개이다. 충남의 경우는 49개 본사에 94개의 영업을 배치되어 있는데, 이 가운데 천안시에 20개의 영업을 배치하여 가장 많은데, 수원시에서 5개, 평택·청주·충주시에서 각각 두 개씩 배치시켰다. 서산시에는 영업을 19개 배치되어 있는데, 용인시에서 4개, 수원·평택시에서 각각 두 개씩 배치시키고 있다. 그리고 아산시와 태안군에는 각각 9개와 7개의 영업을, 논산·보령시와 당진군에는 각각 5개, 4개, 4개의 영업을 입지하며, 나머지 시·군에는 1~3개의 영업을 입지하고 있다. 천안시에 영업을 많이 입지하는 이유는 천안시가 충남에서 인구규모가 가장 큰 도시로서 수요가 많이 발생하기 때문이고, 서산시는 견인차 사업을 하는 경영자와의 인적 네트워크, 母 회사의 지점배치와의 관련성, 교통사고 다발지역으로 사고대차의 이용도가 높다는 점 등 때문이다.¹²⁾ 이상에서 서울시의 본사는 대전시, 충북·충남에, 대전시의 본사는 충남에, 경기도와 강원도의 본사는 충남에, 충북과 전북의 본사는 충남에, 충남의 본사는 대전시에, 제주도의 본사는 충북에 영업을 많이 배치시키는데, 이들은 승용 자동차의 수요규모와 사고대차의 이용, 장기 임대, 경영자의 인적 네트워크, 보험료의 저렴, 항공로의 개설, 모 회사의 지점배치와의 관련성 등 다양한 요인에 의해 영향을 받고 있다는 점을 알 수 있다.

충청지역 본사가 자 시·도에 영업을 배치한 수와

한주성

영업소소재지	대전시					충북						충남											계			
	동구	대덕구	중구	서구	유성구	청주	충주	재천	진천	음성	단양	증평	천안	아산	서산	서천	홍성	보령	조치원	공주	논산	부여		당진	태안	금산
서울시 종로구			○			○							○													3
중 구	○																									1
마포구		○				◎	○	○					○		○	○	○									9
양천구										○							○	○								3
강서구														○									○			2
구로구	○					○							○	○												4
서초구	○					○		○																		3
강남구	○	○				●	○						○		○											8
송파구															○									○		2
강동구			○			○		○					○							○						5
부산시 동래구		○																								1
인천시 부평구						○													○							2
서 구														○												1
광주시 서 구		○																								1
대전시 동 구													○	○	○		○			○				○		6
서 구															○						○					2
유성구															○							○		○		3
대덕구						○							○				○	○								4
경기도 수원시													■	○	◎			○								9
상남시	○																				○					2
부천시															○											1
평택시									○				◎	◎	◎									◎		9
오산시									○					○	○											3
용인시															●									◎		6
이천시													○		○									○		3
춘천시														○												1
강원도 동해시				○		○							○						◎	○	○	○				8
충북 청주시		◎			○								◎	◎		○	◎	○			◎	○				1
충주시													◎											○		3
충남 천안시			○					○																		2
공주시			○	○	○																					3
전북 익산시															○											1
김제시																							○	○		2
제주도 제주시						○	○			◎		○														5
계	5	6	4	2	2	13	3	5	1	2	1	1	20	9	19	3	6	4	3	3	5	3	4	7	1	132

○:1개 ◎:2개 ●:3개 ■:4개 ■:5개

그림 4. 타 시·도의 본사에서 충청지역에 배치한 영업소수

충청지역 이외의 타 시·도에 본사를 둔 사업소가 충청지역에 영업소를 배치한 수를 비교해 보면, 대전시, 충북, 충남 모두 타 시·도에 본사가 입지한 영업소수가 충청지역 자 시·도에 영업소를 배치시킨 수보다 많은데, 대전시에서는 19.0배, 충남에서는 2.6배, 충북에서는 1.2배가 많은데, 대전시의 비율이 높은 것은 수요와 관련이 크다고 할 수 있다.

5. 본사의 영업소 배치 유형

이상의 내용에서 충청지역 승용 자동차 임대업 본사의 영업소 배치에 의한 유형을 본사와 영업소가 입지한 지역과의 결합관계로 구분하면 표 6과 같이 4가지로 나눌 수 있다. 이들 4가지 유형 중 A유형(본사 - 타 시·도 영업소)의 본사수가 17개(34.7%)로 가장 많은데, 이는 타 시·도로의 영업소 진출이 두드러진 유형이다. 다음으로 B유형(본사 - 자 시·도 영업소 - 타 시·도 영업소)은 16개(32.7%)로, 이 유형은 자 시·도, 타 시·도 모두 영업소가 분포한 유형이다. D유형(본사 - 자 도 영업소)은 자 도에만 영업소를 배치시킨 유형으로 본사가 5개로 가장 적다. 그리고 C유형은 본사만 입지한 유형이다. 이들 유형의 경영규모를 파악하기 위하여 각 유형의 자동차 등록대수를 보면 다음과 같다.

A유형은 승용차의 본사 당 평균 등록대수(이하, 등록대수)가 가장 많고, 중형 승합차의 등록대수는 평균 정도이다. 이 유형은 법령으로 광역시내에 영업소를 둘 수 없는 대전시에 10개의 본사가 입지하여 가장 많고, 천안시의 6개 본사도 이에 해당한다. 그러나 B유형은 승용차의 등록대수는 평균보다 많으나 A유형보다 적고 중형 승합차의 등록대수가 가장 많은 것이 특징이다. 이 유형은 청주시의 본사 6개와 천안시의 3개, 충주·공주시의 각각 두 개의 본사가 이에 해당된다. C유형은 본사만 있는 유형으로 모든 차종에서 등록대수가 가장 적고 승용차와 중형 승합차만으로 영업하는데, 대전시에 9개가 분포한다. 그리고 D유형은 승용차의 등록대수가 평균보다는 적으나 본사만 입지하는 C유형보다는 등록대수가 더 많다. 이 유형은 충남의 천안·공주시에 각각 두 개, 아산시에 한 개의 본사가 분포한다. 그러므로 자동차 등록대수가 많을수록 시장지역을 확대시키기 위해 타 시·도로의 영업소 진출이 뚜렷하고, 자 도내에만 영업소를 둔 본사는 자동차 등록대수가 가장 적어 경영규모에 따라 지역의 영업소 배치가 결정된다는 것을 알 수 있다.

다음으로 유형별 충청지역의 본사와 영업소가 입지한 지역의 시장규모를 파악하기 위하여 시·구의 인구 규모로 살펴보면 다음과 같다. 먼저 본사의 경우 C유형은 사업소 당 인구수가 가장 많아 타 시·도에 영업소를 배치하지 않는 것으로 파악할 수 있다. 그러나 A유형은 본사가 입지한 지역에서의 사업소 당 인구수가

표 6. 본사의 영업소 배치 유형

유형	본사수	자동차 등록대수				본사 당 평균 등록대수			사업소 당 인구수(2000년)	
		승용차	소형 승합차	중형 승합차	계	승용차	소형 승합차	중형 승합차	본사	영업소
A(본사 - 타 시·도 영업소)	17	2,383	50	220	2,653	140.2	2.9	12.9	311,048	278,114
B(본사 - 자 시·도 영업소 - 타 시·도 영업소)	16	1,959	26	310	2,295	122.4	1.6	19.4	370,322	208,530
C(본사)	11	569		76	645	51.7		6.9	399,456	0
D(본사 - 자 도 영업소)	5	388	4	36	428	77.6	0.8	7.2	299,287	221,820
계	49	5,299	80	642	6,021	108.1	1.6	13.1	-	-

적기 때문에 영업소를 둔 지역에서의 사업소 당 인구수가 가장 많다. 이와 같은 현상은 D유형에서도 마찬가지로라는 점을 알 수 있다. B유형은 본사가 입지한 지역에서의 사업소당 인구수가 많지만 영업소를 자 시·도 뿐만 아니라 타 시·도에도 배치하고 있지만 영업소 당 인구수는 적은 편이다. 본사와 영업소의 시장규모는 본사의 경우 약 30만~40만인의 시에 입지하고 영업소는 20만에서 28만인 사이의 지역에 배치하고 있다는 것을 알 수 있다.

이상에서 충청지역 생산자 서비스인 승용 자동차 임대업의 공간적 특성을 살펴보면 다음과 같다. 생산자 서비스는 생산과정상 비용을 줄이고 부가가치를 높이는 중요한 전략을 사용하고 있다. 승용 자동차 임대업의 경우 본사가 승용 자동차 구입에 대한 비용을 줄이기 위해 영업소별로 승용 자동차를 구입하여 사무소를 설립하고 있다. 이와 같은 경영에 의해 시장지역을 여러 지역으로 나누어 커버할 수 있는 방법을 채택하고 있다. 생산자 서비스의 경우 기업조직의 공간적 분화가 운영비의 급격한 증가로 분화의 한계가 있기 때문에 사무소간의 정보 등의 네트워크를 통해 승용 자동차 임대업의 경우 수요가 많이 발생하는 지역에 차고의 수용능력의 범위 안에서 다른 지역의 본사 또는 영업소에 등록된 임대 승용 자동차를 한 달 이내에 일시적으로 상시 주차시켜 영업할 수 있기 때문에 일종의 규모의 경제를 얻을 수 있다.

6. 결론

본 연구는 승용 자동차 임대업 사업소 배치를 통하여 지역적 체계를 밝히고자 본사와 영업소의 분포와 자동차 등록대수를 기본 자료로 하여 본사의 영업소 배치유형과 생산자 서비스의 공간적 특징을 분석하였다. 그 결과는 다음과 같다.

(1) 1969년부터 발달한 승용 자동차 임대업은 1988년부터 충청지역에 영업소가 배치되었으며 본사는 1995년부터 입지하게 되었다. 승용 자동차 임대업은 최근 10년 동안 크게 성장하였는데, 이는 기업의 유연

적 생산체계와 여가활동자수의 증가 및 사고대차의 영향 등 때문이다. 이와 같은 영향으로 인구규모가 큰 서울·부산·대구시 등의 수요가 많은 대도시와 관광객이 많은 제주도지역의 사업소수가 많아졌다. 이에 따라 기업적 경영을 통해 생산성과 부가가치 향상, 기업 경영의 편의도모를 위해 법인화가 이루어졌다.

(2) 승용 자동차 임대업의 본사는 인구규모의 분포와 깊은 관계를 나타내어 충청지역의 본사 입지도 인구규모가 큰 대전·청주·천안·공주·아산시 등에 많고, 이들 지역의 임대 승용 자동차의 등록대수도 많은데, 그 중에서도 승용차의 구성비가 매우 높으나 관광지나 기업의 통근용 수요가 많은 지역에서는 중형 승합차의 구성비도 높다. 영업소의 배치 또한 인구규모와 깊은 관계가 있어 인구가 많은 시에 영업소수도 많고, 본사와 마찬가지로 영업소도 승용 자동차 등록대수 중 승용차의 구성비가 아주 높다.

(3) 승용 자동차 임대업 본사의 충청지역 자 시·도 영업소 배치와 타 시·도의 영업소 배치의 관련성을 보면, 사업소에 따라 자 시·도에 영업소를 많이 배치하는 사업소가 있는가 하면 타 시·도에만 영업소를 배치하는 사업소, 충청지역 자 시·도뿐만 아니라 타 시·도에도 영업소를 배치한 사업소도 있다. 이러한 현상은 경영자의 인적 네트워크 등에 의해 이루어진 것이라 할 수 있다.

(4) 충청지역 본사가 자 시·도에 영업소를 배치한 수와 충청지역 이외의 타 시·도에 본사를 둔 사업소가 충청지역에 영업소를 배치한 수를 비교해 보면, 대전시, 충북, 충남 모두 타 시·도에 본사를 입지시킨 영업소수가 충청지역 자 시·도에 영업소를 배치시킨 수보다 많아 타 시·도의 본사에 영향을 강하게 받고 있다는 것을 알 수 있다.

(5) 충청지역에 배치된 영업소는 수요발생 규모, 고속도로 나들목의 접근성, 사고대차의 이용 빈도의 정도, 장기 승용 자동차 임대의 사업소 입지, 승용 자동차 임대업 경영인과의 인적 네트워크, 모 회사의 지점 배치와의 관련성 등 다양한 요인에 영향을 받고 있다.

(6) 충청지역 승용 자동차 임대업 본사의 영업소 배치에 의한 유형은 4가지로 나눌 수 있는데, 대전시에 많이 분포하는 본사 - 타 시·도 영업소 유형과 청주

시에 많이 분포하는 본사 - 자 시·도 영업소 - 타 시·도 영업소의 유형이 본사의 2/3 이상을 차지한다. 본사와 영업소가 입지한 지역의 시장규모는 본사가 인구규모 약 30만~40만인의 시에 입지하고, 영업소는 20만에서 28만인 사이의 지역에 배치한다.

이상에서 지역의 교통현상을 생산자 서비스의 입장에서 고찰해 본 결과, 승용 자동차 임대업의 공간적 특성은 서비스 생산자가 국지적 시장을 벗어나기 위하여 주식회사, 합자회사를 설립하여 기업조직의 재구조화를 도모함으로써 다양한 요인에 의해 본사가 있는 지역 내 및 지역외의 특정지역에 영업소를 배치시켜 광범위한 공간적 분업을 하고 있으며, 여가활동의 증가 등으로 수요가 증대됨에 따라 사업소간의 승용 자동차의 단기간 제공 등에 의한 네트워크의 형성이 규모의 경제를 발생시키고 있다.

註

- 1) 서비스업의 분류에 대하여 지금까지 많은 방법이 제시되어 왔지만 가장 일반적인 것이 서비스의 공급처에 의한 분류방법이다. 이것은 소비자를 대상으로 한 업종과 사업소, 즉 생산자를 대상으로 한 업종으로 서비스업 전체를 분류하는 방법이다.
- 2) 항공법에 의한 정기항공노선이 개설된 공항을 말한다.
- 3) 항만법 시행령에 의한 제1종 지정항만에 한한다.
- 4) 군청 또는 읍사무소의 소재지에 소재하는 산업입지 및 개발에 관한 법률에 의한 산업단지에 한한다.
- 5) 자동차 임대업자가 당해 호텔 등의 소유자와 사용기간 및 주차대수를 정하여 주차장 사용계약을 체결하고 당해 호텔 등에 예약소를 설치한 경우 그 주차장은 임대용 자동차를 상시 주차시켜 영업할 수 있는 곳도 영업소의 일부로 본다.
- 6) 승용 자동차 임대 사업체수와 인구(2000년) 및 산업 종사자수(2003년)와 상관계수는 각각 $r=0.940$, $r=0.923$ 이고, 승용 자동차 임대 종사자수와 인구 및 산업 종사자수와의 상관계수는 각각 $r=0.908$, $r=0.934$ 이다.
- 7) 자동차 임대 사업자는 임대 사업용 자동차의 편도 이용으로 인하여 본사 또는 영업소를 달리하여 반환된 임대 사업용 자동차를 반환된 본사 또는 영업소에서 15일을 초과하여 상시 주차시키거나 영업하게 하여서는 아니 된다.
- 8) 자료 제약상 본사와 영업소의 차종별 등록대수를 파악하였음.
- 9) 청주시와 제천시에 본사를 두고 승합차의 구성비가 높은 사

업소의 대표와 인터뷰한 결과임.

- 10) 대전시 동구와 대덕구에 영업소를 둔 본사 대표와 인터뷰한 결과임.
- 11) 제주도에 본사를 둔 사업소 대표와 인터뷰한 결과임.
- 12) 서산시에 본사를 둔 사업소 대표와 인터뷰한 결과임.

文 獻

- 金德鉉, 1996, “생산자 서비스의 지역적 연계 - 진주지역을 중심으로 -,” 한국지역지리학회지, 2, 1-24.
- 김대영, 2000, 서울시 고차 생산자 서비스업의 입지와 생산네트워크의 공간적 특성 - 광고 관련 산업을 중심으로 -, 서울대학교 대학원 박사 학위논문.
- 박삼욱·남기범, 1997, “서울 대도시지역 생산자 서비스 활동의 발전과 공간구조의 변화,” 地域研究, 13(2), 1-23.
- 이희연, 1998, “서비스경제화와 공간의 변용,” 한국경제지리학회지, 1(1), 33-56.
- 石丸哲史, 1989, “地理學におけるサービス業の定義・分類とその問題點,” 地理科學, 44, 107-113.
- 石丸哲史, 1995a, “地理學における事業所サービス業研究の視點 - 英米の研究動向から-,” 人文地理, 47, 379-402.
- 石丸哲史, 1995b, “事業所サービス業に関する實證的研究の動向と課題,” 經濟地理學年報, 41, 243-264.
- Allen, J., 1988, Service industries: Uneven development and uneven knowledge, *Area*, 20, 15-22.
- Coffey, W.J. and Bailly, A.S., 1992, Producer services and systems of flexible production, *Urban Studies*, 29, 857-868.
- Daniels, P.W., 1985, *Service Industries : A Geographical Appraisal*, Methuen, New York.
- Daniels, P.W., ed., 1991, *Service and Metropolitan Development : International Perspective*, Routledge, Chapman and Hall.
- Esparza, A. and Krumenec, A., 1994, Producer service trade in city systems: Evidence from Chicago, *Urban Studies*, 31, 29-46.
- Goe, W.R., 1990, Producer services, trade and the social division of labour, *Regional Studies*, 24, 327-342.
- Harrington, Jr. J.W. and Lombard, J.R., 1989, Producers-

- service firms in a declining manufacturing region, *Environment and Planning A*, 21, 65-79.
- Kirn, T.J., 1987, Growth and change in the service economies : A geographical perspective, *Annals of the Association American Geographers*, 77, 353-372.
- Lee, Yoong Gyun, 2003, Locational dynamics and spatial impacts of producer services in Korea, *Journal of the Korean Geographical Society*, 38, 444-462.
- MacPherson, A., 1997, The role of producer services outsourcing in the innovation performance of New York state manufacturing firms, *Annals of the Association of American Geographers*, 87, 52-71.
- Marshall, J.N., 1979, Ownership organization and industrial linkage: A case study in the northern region of England, *Regional Studies*, 13, 531-557.
- Marshall, J.N. and Wood, P.A., 1992, The role of services in urban and regional development : Recent debates and new directions, *Environment and Planning A*, 24, 1255-1270.
- O'Farrell, P.N. and Hitchens, D.M., 1990, Producer services and regional development : Key conceptual issues of taxonomy and quality of measurement, *Regional Studies*, 24, 163-171.
- O'hUallachain, B. and Reid, N., 1991, The location and growth of business and professional services in American Metropolitan Areas 1976-1986, *Annals of the Association of American Geographers*, 81, 254-270.
- Riddle, D.J., 1987, The role of service sector in economic development : Similarities and differences by development category, in Giarini, O.(ed.), *The Emerging Service Economy*, Pergmon Press, New York.
- Stabler, J.C. and Howe, E.C., 1988, Service exports and regional growth in the postindustrial era, *Journal of Regional Science*, 28, 303-316.
- Urry, J., 1987, Some social and spatial aspects of services, *Environment and Planning D*, 5, 5-26.
- Wood, P.A., 1991, Flexible accumulation and the rise of business services, *Transaction of Institute of British Geographers*, N.S., 16, 160-172.
- 교신 : 韓柱成, 361-763 충북 청주시 흥덕구 개신동 12 층
북대학교 지리교육과 (이메일 : jshan@chungbuk.ac.kr, 전화 : 043-261-2697, 팩스 : 043-276-2693)
- Correspondence : Ju-Seong Han, Department of Geography Education, Chungbuk National University, 12 Gaesin-dong, Hungduk-gu, Cheongju-si, 361-763, Korea (e-mail : jshan@chungbuk.ac.kr, phone : 043-261-2697, fax : 043-276-2693)

최초투고일 05. 8. 2
최종접수일 05. 9. 20