

2020년

항공여객 OD 및 이동특성 조사

1부 항공여객 OD조사



2020년 항공여객 OD 및 이동특성 조사 연구진

■ 연구 책임

- 성 연 영 (한국항공협회 항공산업정보실장)

■ 연구진

- 손 병 렬 (한국항공협회 연구원)
- 강 영 주 (한국항공협회 연구원)
- 김 창 욱 (한국항공협회 연구원)
- 김 진 성 (한국항공협회 연구원)
- 김 주 연 (한국항공협회 연구원)

2020년 항공여객 이동 특성

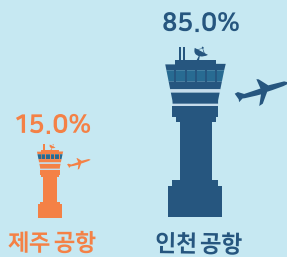
2020년 항공여객 이동특성조사 개요

- 조사 목적** 코로나-19 전후 항공여행 행태와 인식·수요 등을 파악하여 향후 항공정책 수립의 기초자료로 활용
- 조사 대상** 인천공항·제주공항 국제선 이용 내외국인
- 조사 장소** 인천공항·제주공항 국제선 탑승장
- 조사 방법** 현장면접조사
- 조사 기간** 2020년 10월 ~11월
- 표 본 수** 총 3,803표본

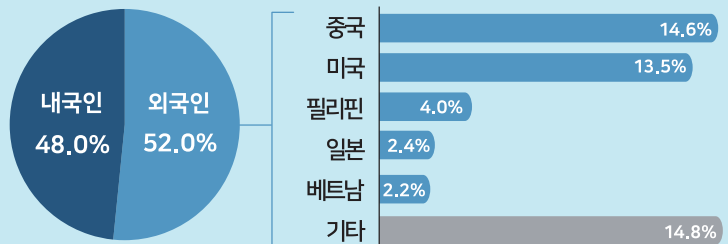


응답자 특성

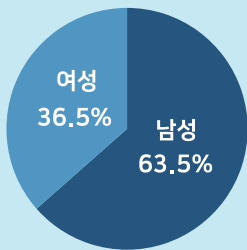
■ 공항별 조사비율



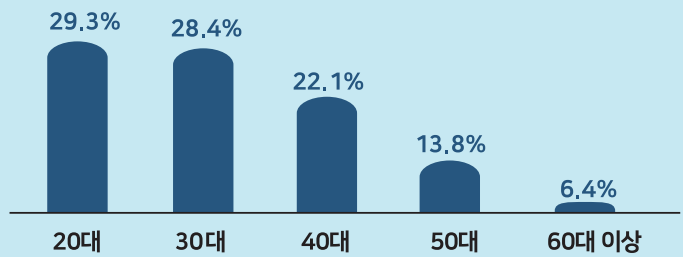
■ 국적별 응답자 현황



■ 응답자 성별



■ 응답자 연령



■ 여행목적



- 1위 **사업/전문활동** 46.7%
- 2위 **친구/친지방문** 31.3%
- 3위 **교육** 13.1%

■ 여행 동반자



- 1위 **혼자** 64.0%
- 2위 **직장동료** 17.8%
- 3위 **가족/친지** 10.2%

■ 여행 기간



- 1위 **1개월 이상** 49.1%
- 2위 **1개월 이내** 41.3%
- 3위 **이민/여행 등 편도일정** 9.6%

■ 체크인 방법



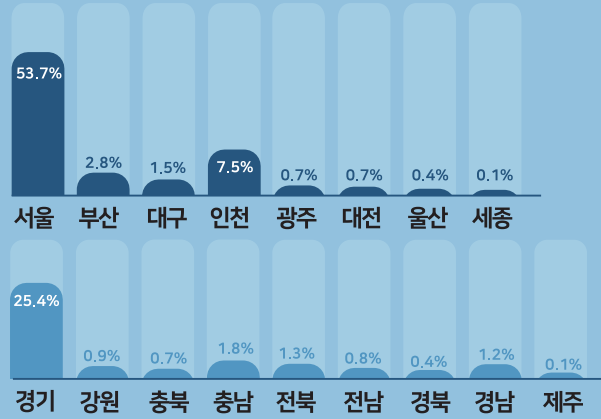
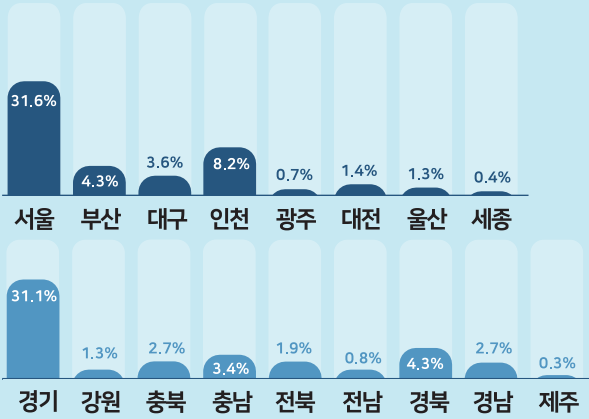
- 1위 **창구** 53.3%
- 2위 **무인시스템** 22.7%
- 3위 **모바일** 14.9%

인천공항

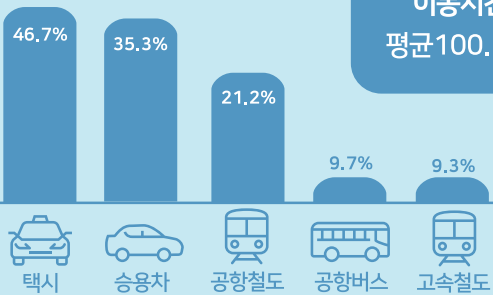
국내 거주자

해외 거주자

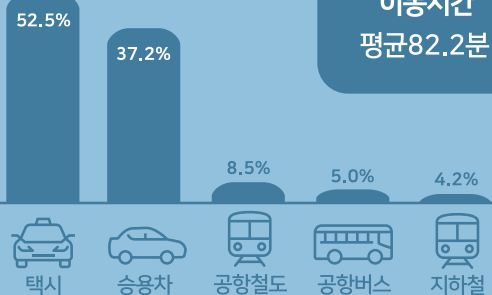
공항 출발지역



공항접근 교통수단 (상위5개 교통수단)



이동시간
평균 100.8분

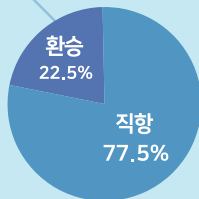
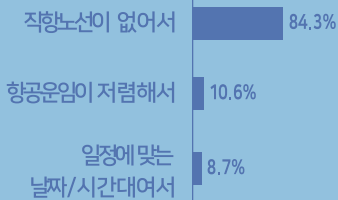


이동시간
평균 82.2분

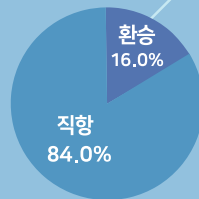
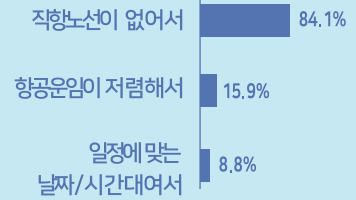
평균 172.5 분 **공항 대기시간** 평균 153.6 분

출국 후 환승

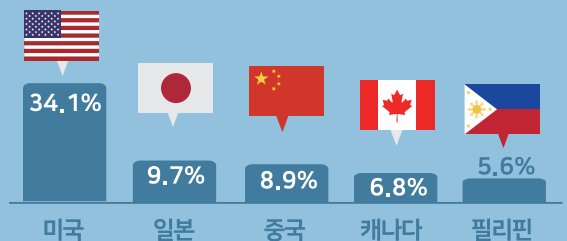
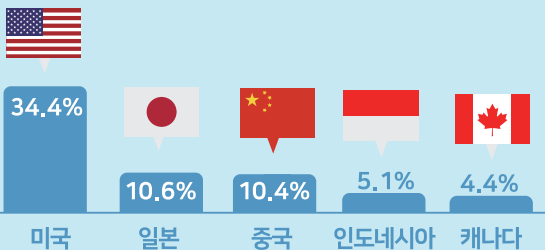
환승 이유



환승 이유



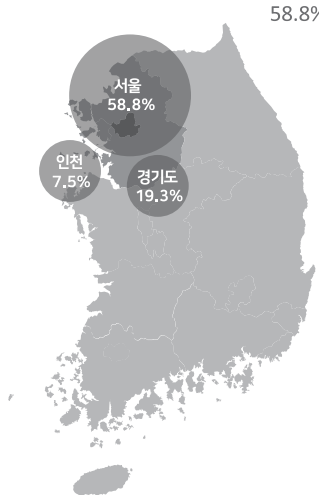
최종목적지 국가 (상위5개 국가)



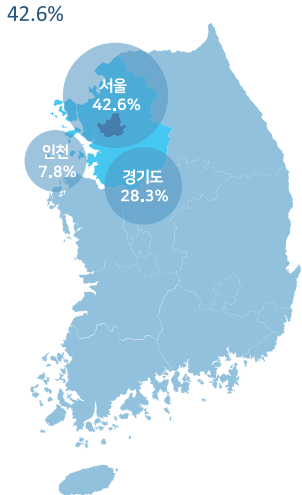
인천공항

공항 출발 지역

2019년



2020년



지역	2019년	2020년
서울	58.8%	42.6%
부산	1.1%	3.6%
대구	0.9%	2.6%
인천	7.5%	7.8%
광주	1.3%	0.7%
대전	1.4%	1.1%
울산	0.6%	0.8%
세종	0.6%	0.2%
경기	19.3%	28.3%
강원	1.0%	1.1%
충북	1.5%	1.7%
충남	2.6%	2.6%
전북	0.9%	1.6%
전남	0.6%	0.8%
경북	0.7%	2.4%
경남	0.8%	2.0%
제주	0.5%	0.2%

공항 이동

2019년

2020년

■ 주요 교통수단



공항버스 39.4%

공항접근 교통수단은
공항버스에서 택시로 변경



택시 43.9%

■ 이동 시간

81.6분

공항 이동시간 9.9분 증가

91.5분

■ 공항 대기시간

171.1분

공항내 대기시간 8.0분 감소

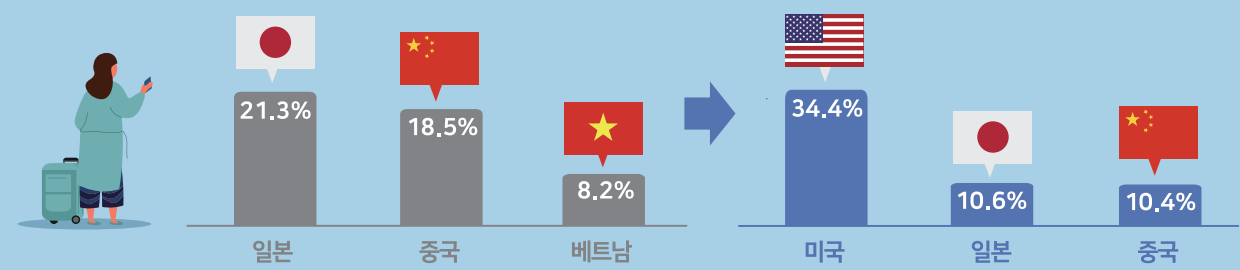
163.1분

최종 목적지 (상위 3개 국가)

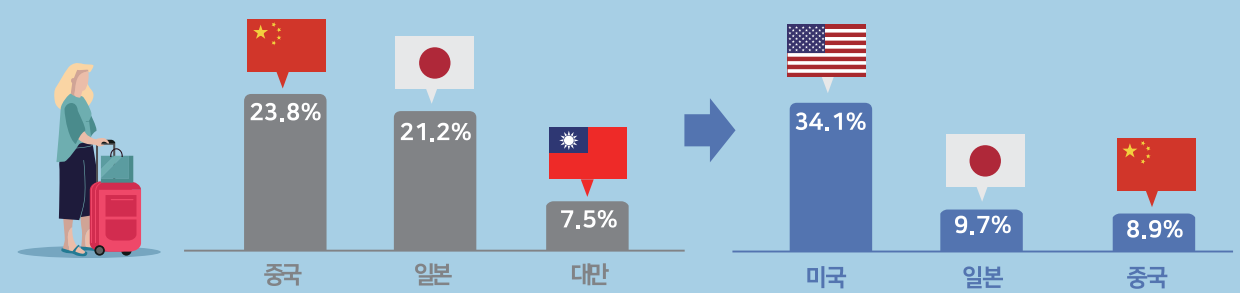
■ 국내 거주자

2019년

2020년



■ 해외 거주자

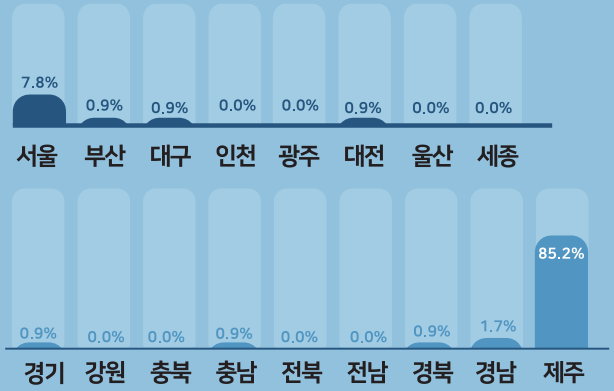
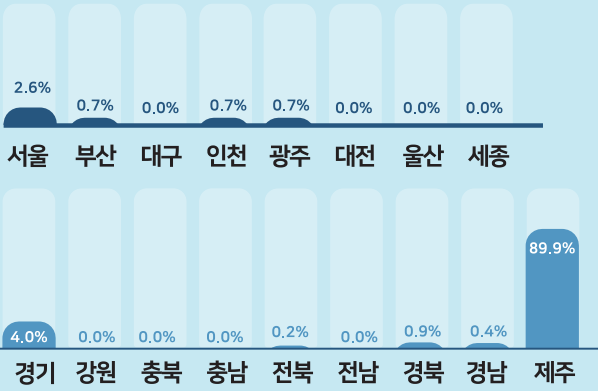


제주공항

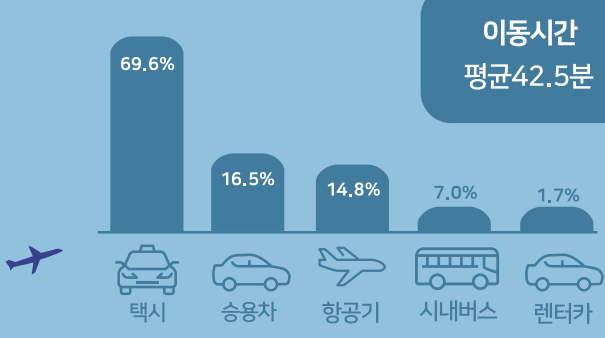
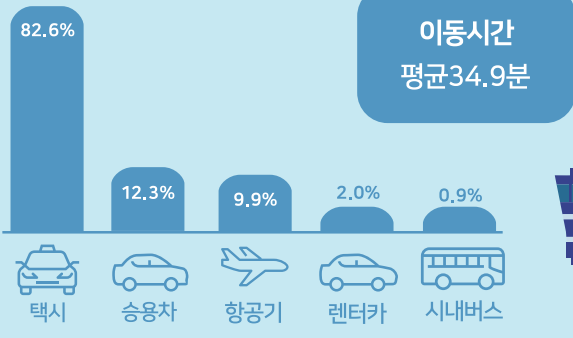
국내 거주자

해외 거주자

공항 출발지역

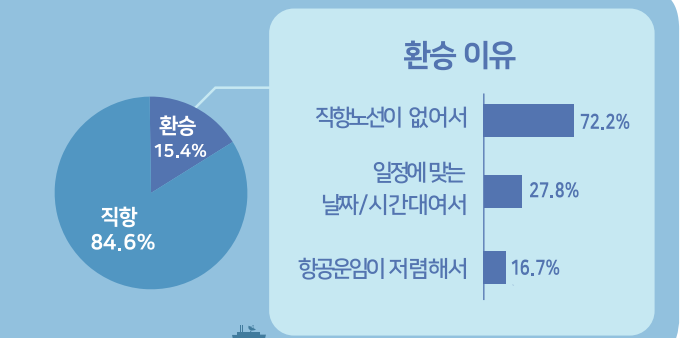
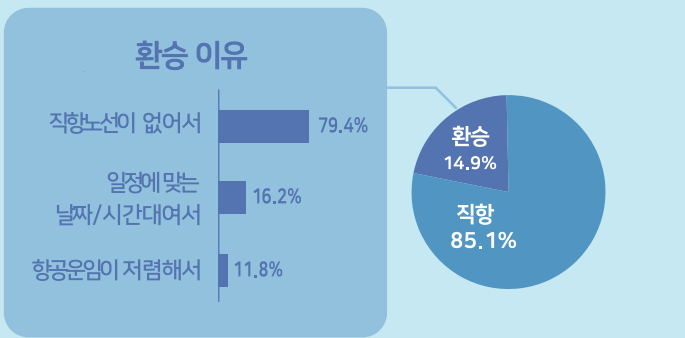


공항접근 교통수단 (상위5개 교통수단)

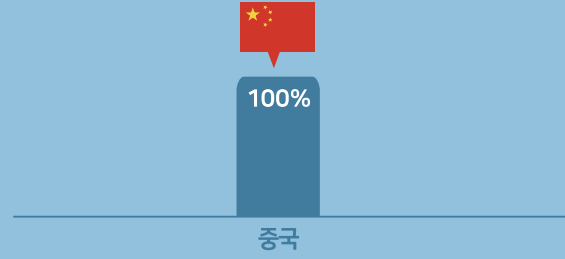
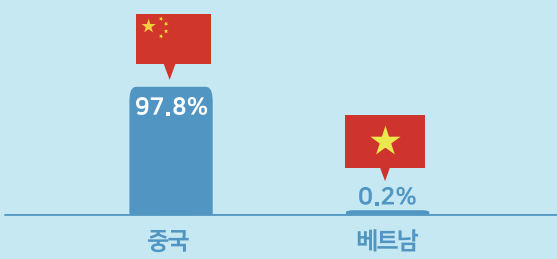


평균 147.4 분 **공항 대기시간** 평균 151.9 분

출국 후 환승



최종목적지 국가

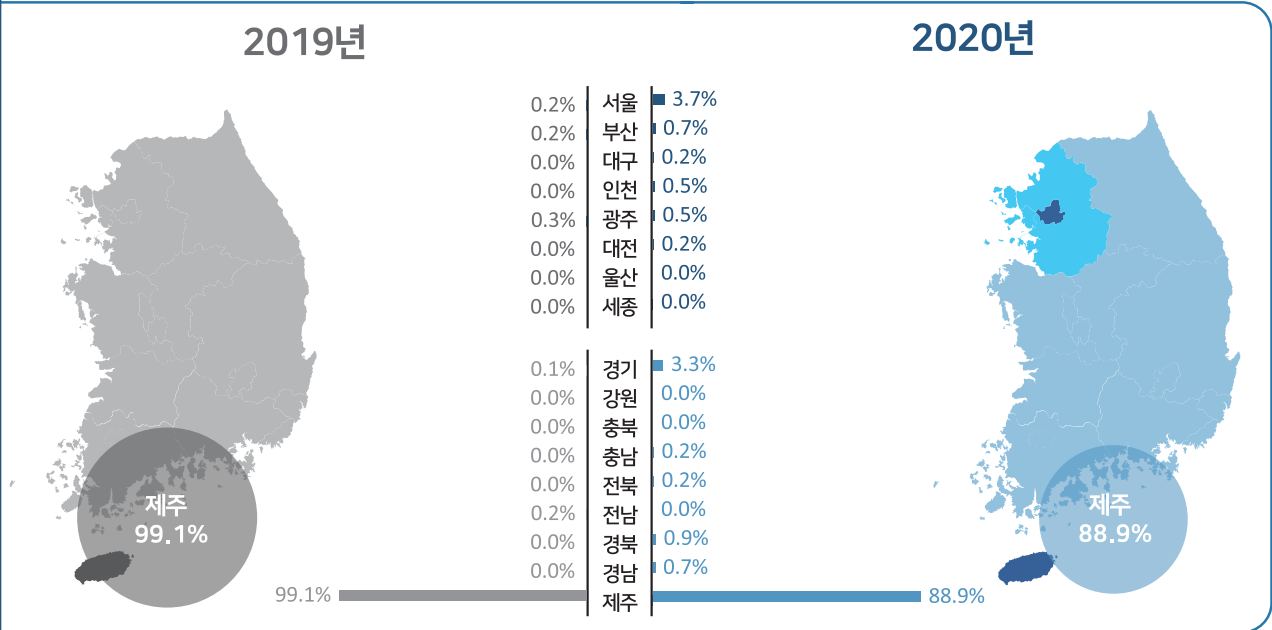


*무응답(2.0%)미표기

- 본 조사 수행 기간동안 제주국제공항은 코로나-19로 인해 중국 일부 노선만 운항-

제주공항

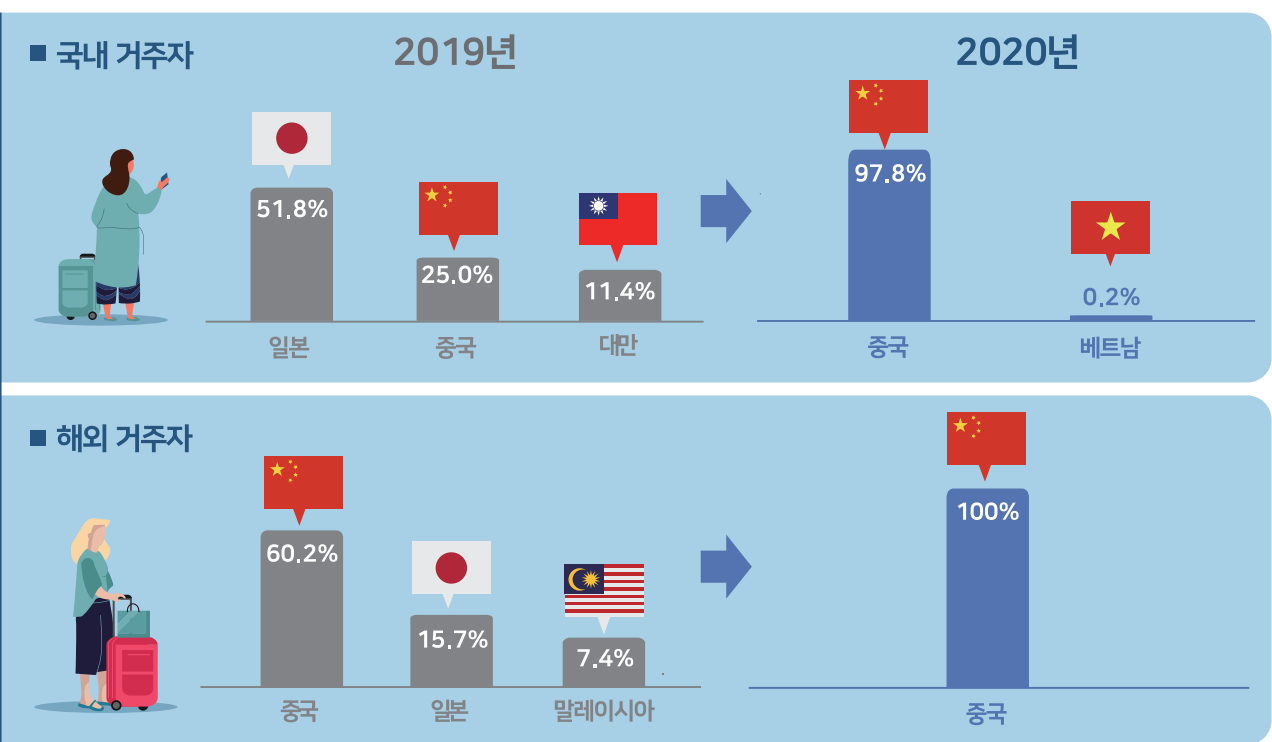
공항 출발 지역



공항 이동



최종 목적지 (상위 3개 국가)



목 차

제1장 조사 개요	1
제1절 조사 개요	3
1. 조사 배경 및 목적	3
2. 조사 설계	4
가. 조사 설계시 고려사항	4
나. 조사 설계	4
3. 조사 내용	5
4. 응답자 특성	6
5. 일러두기	7
제2장 조사 결과 요약	9
제1절 인천공항 세부 분석 결과	11
1. 항공여객 행태 및 현황	11
2. 이용 공항까지의 이동경로(O/D) 현황	11
3. 국내 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황	11
4. 해외 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황	12
제2절 제주공항 세부 분석 결과	13
1. 항공여객 행태 및 현황	13
2. 이용 공항까지의 이동경로(O/D) 현황	13
3. 국내 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황	13
4. 해외 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황	14
제3장 항공여객 OD 조사 결과 세부 분석	15
제1절 인천공항 세부 분석 결과	17
1. 항공여객 행태 및 현황	17
가. 이용객	17
나. 이용객 거주지(국내 거주자)	19
다. 여행 행태 및 현황	23
2. 이용 공항까지의 이동경로(O/D) 현황	44
가. 공항 도착 전 출발지역	44

나. 공항 도착 교통수단	49
다. 공항 이동시간	56
3. 국내 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황	65
가. 출국 후 도착 국가 및 공항(1차 목적지)	65
나. 도착 공항에서의 환승 현황	69
다. 최종 목적지 국가 및 도시	82
라. 한국 입국 경로	86
4. 해외 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황	96
가. 한국 입국 경로	96
나. 국내 입국 시 환승 현황	100
다. 국내 입국 공항	107
라. 국내 방문지 및 이용 교통수단	109
마. 출국 후 도착 국가 및 공항(1차 목적지)	116
바. 도착 공항에서의 환승 현황	120
사. 최종 목적지 국가 및 도시	134
5. 국내 및 해외거주자 출국 후 이동 경로 비교(인천공항)	138
가. 출국 후 도착 국가 Top5	138
나. 출국 후 도착 공항에서의 환승 여부	139
다. 직항이 아닌 환승 선택 이유 Top3	140
라. 최종 목적지 국가 Top5	141
제2절 제주공항 세부 분석 결과	142
1. 항공여객 행태 및 현황	142
가. 이용객 특성	142
나. 이용객 거주지(국내 거주자)	143
다. 여행 행태 및 현황	146
2. 이용 공항까지의 이동경로(O/D) 현황	168
가. 공항 도착 전 출발지역	168
나. 공항 도착 교통수단	173
다. 공항 이동시간	179
3. 국내 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황	186
가. 출국 후 도착 국가 및 공항(1차 목적지)	186
나. 도착 공항에서의 환승 현황	189
다. 최종 목적지 국가 및 도시	200
라. 한국 입국 경로	204
4. 해외 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황	214

가. 한국 입국 경로	214
나. 국내 입국 시 환승 현황	218
다. 국내 입국 공항	224
라. 국내 방문지 및 이용 교통수단	226
마. 출국 후 도착 국가 및 공항(1차 목적지)	233
바. 도착 공항에서의 환승 현황	236
사. 최종 목적지 국가 및 도시	248
5. 국내 및 해외거주자 출국 후 이동 경로 비교(제주공항)	251
가. 출국 후 도착 국가	251
나. 출국 후 도착 공항에서의 환승 여부	252
다. 직항이 아닌 환승 선택 이유 Top3	253
라. 최종 목적지 국가	254

제4장 노선별 분석 결과 255

제1절 인천공항 노선 및 특징 분석	257
1. 이용객 특성	257
2. 노선 분석	258
제2절 인천공항 주요 노선 분석	266
1. 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선	266
가. 이용객 특성	266
나. 항공 이용 특성	268
2. 인천공항 → ATL_아틀란타	271
가. 이용객 특성	271
나. 항공 이용 특성	273
3. 인천공항 → SEA_시애틀 노선	276
가. 이용객 특성	276
나. 항공 이용 특성	278
4. 인천공항 → JFK_뉴욕(존F. 케네디) 노선	281
가. 이용객 특성	281
나. 항공 이용 특성	283
5. 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선	286
가. 이용객 특성	286
나. 항공 이용 특성	288
6. 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선	291

가. 이용객 특성	291
나. 항공 이용 특성	293
7. 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선	296
가. 이용객 특성	296
나. 항공 이용 특성	298
8. 인천공항 → CGK_자카르타 노선	301
가. 이용객 특성	301
나. 항공 이용 특성	303
9. 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선	306
가. 이용객 특성	306
나. 항공 이용 특성	308
10. 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선	311
가. 이용객 특성	311
나. 항공 이용 특성	313
11. 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선	316
가. 이용객 특성	316
나. 항공 이용 특성	318
12. 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선	321
가. 이용객 특성	321
나. 항공 이용 특성	323
13. 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선	326
가. 이용객 특성	326
나. 항공 이용 특성	328
14. 인천공항 → LHR_런던히드로 노선	331
가. 이용객 특성	331
나. 항공 이용 특성	333
15. 인천공항 → PNH_프놈펜 노선	336
가. 이용객 특성	336
나. 항공 이용 특성	338
16. 인천공항 → HAN_하노이 노선	341
가. 이용객 특성	341
나. 항공 이용 특성	343
17. 인천공항 → SIN_싱가폴 노선	346
가. 이용객 특성	346
나. 항공 이용 특성	348

18. 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선	351
가. 이용객 특성	351
나. 항공 이용 특성	353
19. 인천공항 → PEK_북경 노선	356
가. 이용객 특성	356
나. 항공 이용 특성	358
20. 인천공항 → ORD_시카고 노선	361
가. 이용객 특성	361
나. 항공 이용 특성	363
21. 인천공항 → DFW_달라스 노선	366
가. 이용객 특성	366
나. 항공 이용 특성	368
22. 인천공항 → XMN_샤먼 노선	371
가. 이용객 특성	371
나. 항공 이용 특성	373
23. 인천공항 → YYZ_토론토 노선	376
가. 이용객 특성	376
나. 항공 이용 특성	378
24. 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선	381
가. 이용객 특성	381
나. 항공 이용 특성	383
25. 인천공항 → YNT_연대(옌타이핑라이) 노선	386
가. 이용객 특성	386
나. 항공 이용 특성	388
26. 인천공항 → NKG_난징 노선	391
가. 이용객 특성	391
나. 항공 이용 특성	393
27. 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선	396
가. 이용객 특성	396
나. 항공 이용 특성	398
28. 인천공항 → CDG_파리 노선	401
가. 이용객 특성	401
나. 항공 이용 특성	403
29. 인천공항 → DTW_디트로이트 노선	406
가. 이용객 특성	406

나. 항공 이용 특성	408
30. 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선	411
가. 이용객 특성	411
나. 항공 이용 특성	413
31. 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선	416
가. 이용객 특성	416
나. 항공 이용 특성	418
제3절 제주공항 노선 및 특징 분석	421
1. 이용객 특성	421
2. 노선 분석	422
제4절 제주공항 주요 노선 분석	425
1. 제주공항 → XIY_시안 노선	425
가. 이용객 특성	425
나. 항공 이용 특성	427
2. 제주공항 → PVG_푸둥 노선	430
가. 이용객 특성	430
나. 항공 이용 특성	432
제5장 항공여객 OD조사 연도별 비교 분석	435
제1절 인천공항 연도별 비교분석	437
1. 항공여객 행태 및 현황	437
가. 여행 목적	437
나. 여행 동반자	438
다. 여행 기간	439
라. 체크인 행태	440
2. 해외 거주자 국내 이동경로	441
가. 한국으로 출발 국가 Top5	441
나. 국내 입국 시 환승 여부	442
다. 국내 입국 시 환승 선택 이유 Top3	443
라. 국내 방문지	444
마. 국내 방문지 이동 교통수단 Top5	445
3. 공항까지 이동 경로	446
가. 공항 도착 전 출발지역	446
나. 공항 도착 교통수단 Top5	447

다. 공항까지 이동 총 소요시간	448
라. 공항 대기시간	449
4. 국내 및 해외 거주자 출국 후 이동 경로	450
가. 출국 후 도착 국가 Top5	450
나. 출국 후 도착 공항에서의 환승 여부	452
다. 직항이 아닌 환승 선택 이유 Top3	454
라. 최종 목적지 국가	456
제2절 제주공항 연도별 비교분석	458
1. 항공여객 행태 및 현황	458
가. 여행 목적	458
나. 여행 동반자	459
다. 여행 기간	460
라. 체크인 행태	461
2. 해외 거주자 국내 이동경로	462
가. 한국으로 출발 국가	462
나. 국내 입국 시 환승 여부	463
다. 국내 입국 시 환승 선택 이유 Top3	464
라. 국내 방문지	465
마. 국내 방문지 이동 교통수단 Top5	466
3. 공항까지 이동 경로	467
가. 공항 도착 전 출발지역	467
나. 공항 도착 교통수단	468
다. 공항까지 이동 총 소요시간	469
라. 공항 대기시간	470
4. 국내 및 해외거주자 출국 후 이동 경로	471
가. 출국 후 도착 국가	471
나. 출국 후 도착 공항에서의 환승 여부	473
다. 직항이 아닌 환승 선택 이유 Top3	475
라. 최종 목적지 국가 Top5	477
제6장 항공산업 전문가 심층면접	479
제1절 항공산업 전문가 심층면접 결과 요약	481
1. 항공 업계 현황	481
가. 전반적인 항공업계 현황	481

나. 최근 공항공사, 항공사, 지자체 이슈	481
2. 코로나-19로 인한 여객 특성 변화	482
가. 코로나-19 이전과 이후 여행객들의 변화 (여객규모, 국적, 성별, 연령대, 이용목적 등) ...	482
나. 코로나-19 전후 공항 이용 여객의 공항 이용 행태 변화 (교통수단, 대기 및 상업시설 이용행태) ...	482
다. 코로나-19 이후 요구사항의 변화	482
3. 코로나-19 상황에서 공항 및 항공사 운영현황	483
가. 코로나-19로 인한 공항 및 항공기 방역 실태와 지원이 필요한 부분	483
나. 코로나-19 상황에서 공항(항공사)의 인력 운용 현황 및 향후 계획	483
다. 코로나-19 발생 전후 국내선 및 국제선 운용의 변화	483
4. 코로나-19 상황에서 항공산업 활성화를 위한 지자체의 노력	484
가. 코로나-19 이후 지자체의 항공 관련 서비스 중 가장 크게 변한 점	484
나. 코로나-19로 인한 항공산업 위기극복을 위한 노력	484
다. 코로나-19 발생 이후 공항과의 업무 협조	484
5. 항공업계 종사자의 코로나-19에 대한 의견	485
가. 코로나-19 이후 대한 준비사항과 코로나-19 종식 시점에 대한 예상	485
나. 빠른 코로나-19 종식으로 6개월 이내에 항공 산업이 정상화 될 경우, 이에 대한 사전 준비 ..	485
다. 코로나-19가 장기화 될 경우의 어려움과 그에 대한 대비책	485
라. 코로나-19 종식 선언후, 즉시 여행 수요가 정상화되지 않을 경우 여객 수요 회복을 위한 전략 ..	486
6. 향후 항공산업 전망	487
가. 항공산업의 단기적 전망 (항공사, 공항 등)	487
나. 항공산업의 장기적 전망 (항공사, 공항 등)	487
다. 코로나-19 이후 지방공항의 활성화 방안	487
7. 지원 및 개선사항	488
가. 현재 어려움을 극복하기 위해 유관기관의 협조가 필요한 부분	488
나. 항공산업 활성화를 위한 정부 차원의 지원이 필요한 부분 혹은 건의사항	488
다. 지원이 필요한 부분 혹은 건의사항	488
제2절 항공산업 전문가 심층면접 응답전문	489
1. 항공 업계 현황	489
가. 전반적인 항공업계 현황	489
나. 전반적인 항공업계 현황	491
2. 코로나-19로 인한 여객 특성 변화	493
가. 코로나-19 이전과 이후 여행객들의 변화 (여객규모, 국적, 성별, 연령대, 이용목적 등) ...	493
나. 코로나-19 전후 공항 이용 여객의 공항 이용 행태 변화 (교통수단, 대기 및 상업시설 이용행태) ·	495
다. 코로나-19 이후 요구사항의 변화	497
3. 코로나-19 상황에서 공항 및 항공사 운영현황	499

가. 코로나-19로 인한 공항 및 항공기 방역 실태와 지원이 필요한 부분	499
나. 코로나-19 상황에서 공항(항공사)의 인력 운용 현황 및 향후 계획	501
다. 코로나-19 발생 전후 국내선 및 국제선 운용의 변화	503
4. 코로나-19 상황에서 항공산업 활성화를 위한 지자체의 노력	505
가. 코로나-19 이후 지자체의 항공 관련 서비스 중 가장 크게 변한 점	505
나. 코로나-19로 인한 항공산업 위기 극복을 위한 노력	505
다. 코로나-19 발생 이후 공항과의 업무 협조	506
5. 코로나-19에 대한 의견	507
가. 코로나-19 이후 대한 준비사항과 코로나-19 종식 시점에 대한 예상	507
나. 빠른 코로나-19 종식으로 6개월 이내에 항공 산업이 정상화 될 경우 이에 대한 사전 준비	509
다. 코로나-19가 장기화 될 경우의 어려움과 그에 대한 대비책	512
라. 코로나-19 종식 선언후, 즉시 여행 수요가 정상화되지 않을 경우, 여객 수요 회복을 위한 전략	514
6. 향후 항공산업 전망	516
가. 항공산업의 단기적 전망 (항공사, 공항 등)	516
나. 항공산업의 장기적 전망 (항공사, 공항 등)	518
다. 코로나-19 이후 지방공항의 활성화 방안	520
7. 지원 및 개선사항	522
가. 현재 어려움을 극복하기 위해 유관기관의 협조가 필요한 부분	522
나. 항공 산업 활성화를 위한 정부차원의 지원이 필요한 부분 혹은 건의사항	524
다. 지원이 필요한 부분 혹은 건의사항	526

표 목 차

〈표 1-1〉 표본 설계 - 항공여객 OD조사	4
〈표 1-2〉 조사 내용 - 항공여객 OD조사	5
〈표 1-3〉 이용객 특성-항공여객 OD조사	6
〈표 3-1〉 이용객 특성_인천공항(1)	17
〈표 3-2〉 이용객 특성_인천공항(2)	18
〈표 3-3〉 이용객 거주지(국내 거주자)(1)_인천공항	20
〈표 3-4〉 이용객 거주지(국내 거주자)(2)_인천공항	21
〈표 3-5〉 이용객 거주지(국내 거주자)(3)_인천공항	22
〈표 3-6〉 여행 목적_인천공항	24
〈표 3-7〉 여행 목적_인천공항 - 성별	25
〈표 3-8〉 여행 목적_인천공항 - 연령별	25
〈표 3-9〉 여행 행태_인천공항	27
〈표 3-10〉 여행 동반자_인천공항	29
〈표 3-11〉 여행 기간_인천공항	31
〈표 3-12〉 여행 기간_인천공항 - 성별	32
〈표 3-13〉 여행 기간_인천공항 - 연령별	32
〈표 3-14〉 여행 기간_인천공항 - 여행 목적	33
〈표 3-15〉 여행 기간_인천공항 - 국적	33
〈표 3-16〉 항공권 구입 경로 및 체크인 방법	35
〈표 3-17〉 체크인 방법_인천공항	37
〈표 3-18〉 체크인 방법_인천공항 - 성별	38
〈표 3-19〉 체크인 방법_인천공항 - 연령별	38
〈표 3-20〉 체크인 방법_인천공항 - 여행 목적	39
〈표 3-21〉 체크인 방법_인천공항 - 국적	39
〈표 3-22〉 해외 거주자 방한 빈도_인천공항	41
〈표 3-23〉 한국 외 타 국가 방문 여부_인천공항	43
〈표 3-24〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항(1)	45
〈표 3-25〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항(2)	46
〈표 3-26〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 성별	47

〈표 3-27〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 연령별	47
〈표 3-28〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 여행 목적	48
〈표 3-29〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 국적	48
〈표 3-30〉 공항 도착 교통수단_인천공항(1)	50
〈표 3-31〉 공항 도착 교통수단_인천공항(2)	51
〈표 3-32〉 출발지역별 공항 도착 교통수단_인천공항(1)	52
〈표 3-33〉 출발지역별 공항 도착 교통수단_인천공항(2)	53
〈표 3-34〉 공항 도착 교통수단_인천공항 - 성별	54
〈표 3-35〉 공항 도착 교통수단_인천공항 - 연령별	54
〈표 3-36〉 공항 도착 교통수단_인천공항 - 여행 목적	55
〈표 3-37〉 공항 도착 교통수단_인천공항 - 국적	55
〈표 3-38〉 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항	57
〈표 3-39〉 지역별 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항	58
〈표 3-40〉 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항 - 성별	59
〈표 3-41〉 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항 - 국적	59
〈표 3-42〉 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항 - 출발지역	60
〈표 3-43〉 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항 - 출발권역	61
〈표 3-44〉 공항 도착 대기시간_인천공항	63
〈표 3-45〉 공항 도착 대기시간_인천공항 - 연령별	64
〈표 3-46〉 공항 도착 대기시간_인천공항 - 국적	64
〈표 3-47〉 출국 후 도착 국가(국내 거주자)_주요 10개국_인천공항	66
〈표 3-48〉 출국 후 도착 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	68
〈표 3-49〉 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_인천공항	70
〈표 3-50〉 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_인천공항 - 국적	71
〈표 3-51〉 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)	73
〈표 3-52〉 도착 공항 출발 후 환승 국가(국내 거주자)_인천공항	75
〈표 3-53〉 도착 공항 출발 후 환승 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	77
〈표 3-54〉 환승 후 도착 국가_주요 10개국_인천공항	79
〈표 3-55〉 환승 후 도착 국가_주요 10개국_인천공항	81
〈표 3-56〉 최종 목적지 국가(국내 거주자)_주요 10개 국가_인천공항	83
〈표 3-57〉 최종 목적지 도시(국내 거주자)_주요 10개 도시_인천공항	85

〈표 3-58〉 출국 경로와의 동일 여부_인천공항	87
〈표 3-59〉 입국 시 출발 국가(국내 거주자)_주요 10개국_인천공항	89
〈표 3-60〉 입국 시 출발 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	91
〈표 3-61〉 입국 시 환승 여부(국내 거주자)_인천공항	93
〈표 3-62〉 입국 예정 국내 공항_인천공항	95
〈표 3-63〉 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항	97
〈표 3-64〉 한국으로의 출발 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	99
〈표 3-65〉 해외거주자 국내 입국시 환승 여부_인천공항	101
〈표 3-66〉 해외거주자 국내 입국시 환승 여부_인천공항 - 여행 목적	102
〈표 3-67〉 해외거주자 국내 입국시 환승 여부_인천공항 - 국적	102
〈표 3-68〉 국내 입국 시 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	104
〈표 3-69〉 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항	106
〈표 3-70〉 국내 입국 공항(해외 거주자)_인천공항	108
〈표 3-71〉 국내 방문지(시도별) (1)_인천공항	110
〈표 3-72〉 국내 방문지(시도별) (2)_인천공항	111
〈표 3-73〉 국내 방문지(시도별)_인천공항 - 연령별	112
〈표 3-74〉 국내 방문지(시도별)_인천공항 - 여행 목적	112
〈표 3-75〉 국내 방문지(시도별)_인천공항 - 국적	113
〈표 3-76〉 방문지까지 이용 교통수단_인천공항	115
〈표 3-77〉 출국 후 도착 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항	117
〈표 3-78〉 출국 후 도착 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	119
〈표 3-79〉 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항	121
〈표 3-80〉 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항 - 연령별	122
〈표 3-81〉 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항 - 여행 목적	122
〈표 3-82〉 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항 - 국적	123
〈표 3-83〉 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항	125
〈표 3-84〉 도착 공항 출발 후 환승 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항	127
〈표 3-85〉 도착 공항 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	129
〈표 3-86〉 도착 공항 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	131
〈표 3-87〉 환승 후 도착 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	133
〈표 3-88〉 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항	135

〈표 3-89〉 최종 목적지 도시(해외 거주자)_주요 10개 도시_인천공항	137
〈표 3-90〉 이용객 특성_제주공항	142
〈표 3-91〉 이용객 거주지(국내 거주자) (1)_제주공항	144
〈표 3-92〉 이용객 거주지(국내 거주자) (2)_제주공항	145
〈표 3-93〉 여행 목적_제주공항	147
〈표 3-94〉 여행 목적_제주공항 - 성별	148
〈표 3-95〉 여행 목적_제주공항 - 연령별	148
〈표 3-96〉 여행 목적_제주공항 - 국적	149
〈표 3-97〉 여행 형태_제주공항	151
〈표 3-98〉 여행 동반자_제주공항	153
〈표 3-99〉 여행 기간_제주공항	155
〈표 3-100〉 여행 기간_제주공항 - 연령별	156
〈표 3-101〉 여행 기간_제주공항 - 여행 목적	156
〈표 3-102〉 여행 기간_제주공항 - 국적	157
〈표 3-103〉 항공권 구입 경로_제주공항	159
〈표 3-104〉 체크인 방법_제주공항	161
〈표 3-105〉 체크인 방법_제주공항 - 연령별	162
〈표 3-106〉 체크인 방법_제주공항 - 여행 목적	162
〈표 3-107〉 체크인 방법_제주공항 - 국적	163
〈표 3-108〉 해외 거주자 방한 빈도_제주공항	165
〈표 3-109〉 해외 거주자 여행 행태_제주공항	167
〈표 3-110〉 공항 도착 전 출발지역(1)_제주공항	169
〈표 3-111〉 공항 도착 전 출발지역(2)_제주공항	170
〈표 3-112〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 연령별	171
〈표 3-113〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 여행 목적	171
〈표 3-114〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 국적	172
〈표 3-115〉 공항 도착 교통수단(1)_제주공항	174
〈표 3-116〉 공항 도착 교통수단(2)_제주공항	175
〈표 3-117〉 출발지역별 공항 도착 교통수단_제주공항(1)	176
〈표 3-118〉 출발지역별 공항 도착 교통수단_제주공항(2)	177
〈표 3-119〉 공항 도착 교통수단_제주공항 - 여행 목적	178

〈표 3-120〉 공항까지 이동 총 소요시간_제주공항	180
〈표 3-121〉 출발지역별 공항까지 이동 총 소요시간_제주공항	181
〈표 3-122〉 공항 도착 대기시간_제주공항	183
〈표 3-123〉 공항 도착 대기시간_제주공항 - 연령별	184
〈표 3-124〉 공항 도착 대기시간_제주공항 - 여행목적	184
〈표 3-125〉 공항 도착 대기시간_제주공항 - 국적	185
〈표 3-126〉 출국 후 도착 국가(국내 거주자)_제주공항	186
〈표 3-127〉 출국 후 도착 공항(국내 거주자)_제주공항	188
〈표 3-128〉 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_제주공항	190
〈표 3-129〉 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_제주공항 - 연령대	191
〈표 3-130〉 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_제주공항 - 여행목적	191
〈표 3-131〉 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)_제주공항	193
〈표 3-132〉 출발 후 환승 국가(국내 거주자)_제주공항	194
〈표 3-133〉 출발 후 환승 공항(국내 거주자)_제주공항	196
〈표 3-134〉 환승 후 도착 국가(국내 거주자)_제주공항	197
〈표 3-135〉 환승 후 도착 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_제주공항	199
〈표 3-136〉 최종 목적지 국가(국내 거주자)_제주공항	201
〈표 3-137〉 최종 목적지 도시(국내 거주자)_주요 10개 도시_제주공항	203
〈표 3-138〉 출국 경로와의 동일 여부_제주공항	205
〈표 3-139〉 입국 시 출발 국가_제주공항	207
〈표 3-140〉 입국 시 출발 공항_주요 10개 공항_제주공항	209
〈표 3-141〉 입국 시 환승 여부(국내 거주자)_제주공항	211
〈표 3-142〉 입국 예정 국내 공항_제주공항	213
〈표 3-143〉 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_제주공항	215
〈표 3-144〉 한국으로의 출발 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_제주공항	217
〈표 3-145〉 국내 입국 시 환승 여부(해외 거주자)_제주공항	219
〈표 3-146〉 국내 입국 시 환승 공항(해외 거주자)_제주공항	221
〈표 3-147〉 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항	223
〈표 3-148〉 국내 입국 공항(해외 거주자)_제주공항	225
〈표 3-149〉 국내 방문지(1)_제주공항	227
〈표 3-150〉 국내 방문지(2)_제주공항	228

〈표 3-151〉 국내 방문지(시도별)_제주공항 - 연령별	229
〈표 3-152〉 국내 방문지(시도별)_제주공항 - 여행 목적	229
〈표 3-153〉 국내 방문지(시도별)_제주공항 - 국적	230
〈표 3-154〉 방문지까지 이용 교통수단_제주공항	232
〈표 3-155〉 출국 후 도착 국가(해외 거주자)_제주공항	233
〈표 3-156〉 출국 후 도착 공항(해외 거주자)_제주공항	235
〈표 3-157〉 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_제주공항	237
〈표 3-158〉 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_제주공항 - 여행 목적	238
〈표 3-159〉 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항	240
〈표 3-160〉 출국 후 환승 국가(해외 거주자)_제주공항	241
〈표 3-161〉 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_제주공항	243
〈표 3-162〉 환승 후 도착 국가(해외 거주자)_제주공항	245
〈표 3-163〉 환승 후 도착 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_제주공항	247
〈표 3-164〉 최종 목적지 국가(해외 거주자)_제주공항	248
〈표 3-165〉 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 10개 공항_제주공항	250
〈표 4-1〉 이용객 특성_인천공항	257
〈표 4-2〉 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(1)	260
〈표 4-3〉 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(2)	261
〈표 4-4〉 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(3)	262
〈표 4-5〉 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(4)	263
〈표 4-6〉 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(5)	264
〈표 4-7〉 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(6)	265
〈표 4-8〉 이용객 특성_제주공항	421
〈표 4-9〉 제주공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항	424

그림 목차

〈그림 1-1〉 조사 배경 및 목적	3
〈그림 3-1〉 이용객 거주지(국내 거주자)_인천공항	19
〈그림 3-2〉 여행 목적_인천공항	23
〈그림 3-3〉 여행 형태_인천공항	26
〈그림 3-4〉 여행 동반자_인천공항	28
〈그림 3-5〉 여행 기간_인천공항	30
〈그림 3-6〉 항공권 구입 경로 및 체크인 방법_인천공항	34
〈그림 3-7〉 체크인 방법_인천공항	36
〈그림 3-8〉 해외 거주자 방한 빈도_인천공항	40
〈그림 3-9〉 한국 외 타 국가 방문 여부_인천공항	42
〈그림 3-10〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항	44
〈그림 3-11〉 공항 도착 교통수단_인천공항	49
〈그림 3-12〉 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항	56
〈그림 3-13〉 공항 도착 대기시간_인천공항	62
〈그림 3-14〉 출국 후 도착 국가(국내 거주자)_주요 10개국_인천공항	65
〈그림 3-15〉 출국 후 도착 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	67
〈그림 3-16〉 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_인천공항	69
〈그림 3-17〉 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)	72
〈그림 3-18〉 도착 공항 출발 후 환승 국가(국내 거주자)_인천공항	74
〈그림 3-19〉 도착 공항 출발 후 환승 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	76
〈그림 3-20〉 환승 후 도착 국가_주요 10개국_인천공항	78
〈그림 3-21〉 환승 후 도착 국가_주요 10개국_인천공항	80
〈그림 3-22〉 최종 목적지 국가(국내 거주자)_주요 10개 국가_인천공항	82
〈그림 3-23〉 최종 목적지 도시(국내 거주자)_주요 10개 도시_인천공항	84
〈그림 3-24〉 출국 경로와의 동일 여부_인천공항	86
〈그림 3-25〉 입국 시 출발 국가(국내 거주자)_주요 10개국_인천공항	88
〈그림 3-26〉 입국 시 출발 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	90
〈그림 3-27〉 입국 시 환승 여부(국내 거주자)_인천공항	92
〈그림 3-28〉 입국 예정 국내 공항_인천공항	94

〈그림 3-29〉 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항	96
〈그림 3-30〉 한국으로의 출발 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	98
〈그림 3-31〉 해외거주자 국내 입국시 환승 여부_인천공항	100
〈그림 3-32〉 국내 입국 시 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	103
〈그림 3-33〉 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항	105
〈그림 3-34〉 국내 입국 공항(해외 거주자)_인천공항	107
〈그림 3-35〉 국내 방문지(시도별)_인천공항	109
〈그림 3-36〉 방문지까지 이용 교통수단_인천공항	114
〈그림 3-37〉 출국 후 도착 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항	116
〈그림 3-38〉 출국 후 도착 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	118
〈그림 3-39〉 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항	120
〈그림 3-40〉 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항	124
〈그림 3-41〉 도착 공항 출발 후 환승 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항	126
〈그림 3-42〉 도착 공항 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	128
〈그림 3-43〉 도착 공항 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	130
〈그림 3-44〉 도착 공항 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항	132
〈그림 3-45〉 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항	134
〈그림 3-46〉 최종 목적지 도시(해외 거주자)_주요 10개 도시_인천공항	136
〈그림 3-47〉 출국 후 도착 국가(국내 및 해외 거주자)_주요 5개국_인천공항	138
〈그림 3-48〉 도착 공항에서의 환승 여부(국내 및 해외 거주자)_인천공항	139
〈그림 3-49〉 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 및 해외 거주자)_주요 3가지_인천공항	140
〈그림 3-50〉 최종 목적지 국가(국내 및 해외 거주자)_주요 5개 국가_인천공항	141
〈그림 3-51〉 이용객 거주지(국내 거주자)_제주공항	143
〈그림 3-52〉 여행목적_제주공항	146
〈그림 3-53〉 여행 형태_제주공항	150
〈그림 3-54〉 여행 동반자_제주공항	152
〈그림 3-55〉 여행 기간_제주공항	154
〈그림 3-56〉 항공권 구입 경로_제주공항	158
〈그림 3-57〉 체크인 방법_제주공항	160
〈그림 3-58〉 해외 거주자 방한 빈도_제주공항	164
〈그림 3-59〉 해외 거주자 여행 행태_제주공항	166

〈그림 3-60〉 공항 도착 전 출발지역_제주공항	168
〈그림 3-61〉 공항 도착 교통수단_제주공항	173
〈그림 3-62〉 공항까지 이동 총 소요시간_제주공항	179
〈그림 3-63〉 공항 도착 대기시간_제주공항	182
〈그림 3-64〉 출국 후 도착 공항(국내 거주자)_제주공항	187
〈그림 3-65〉 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_제주공항	189
〈그림 3-66〉 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)_제주공항	192
〈그림 3-67〉 출발 후 환승 공항(국내 거주자)_제주공항	195
〈그림 3-68〉 환승 후 도착 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_제주공항	198
〈그림 3-69〉 최종 목적지 국가(국내 거주자)_제주공항	200
〈그림 3-70〉 최종 목적지 도시(국내 거주자)_주요 10개 도시_제주공항	202
〈그림 3-71〉 출국 경로와의 동일 여부_제주공항	204
〈그림 3-72〉 입국 시 출발 국가_제주공항	206
〈그림 3-73〉 입국 시 출발 공항_주요 10개 공항_제주공항	208
〈그림 3-74〉 입국 시 환승 여부(국내 거주자)_제주공항	210
〈그림 3-75〉 입국 예정 국내 공항_제주공항	212
〈그림 3-76〉 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_제주공항	214
〈그림 3-77〉 한국으로의 출발 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_제주공항	216
〈그림 3-78〉 국내 입국 시 환승 여부(해외 거주자)_제주공항	218
〈그림 3-79〉 국내 입국 시 환승 공항(해외 거주자)_제주공항	220
〈그림 3-80〉 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항	222
〈그림 3-81〉 국내 입국 공항(해외 거주자)_제주공항	224
〈그림 3-82〉 국내 방문지_제주공항	226
〈그림 3-83〉 방문지까지 이용 교통수단_제주공항	231
〈그림 3-84〉 출국 후 도착 공항(해외 거주자)_제주공항	234
〈그림 3-85〉 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_제주공항	236
〈그림 3-86〉 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항	239
〈그림 3-87〉 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_제주공항	242
〈그림 3-88〉 환승 후 도착 국가(해외 거주자)_제주공항	244
〈그림 3-89〉 환승 후 도착 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_제주공항	246
〈그림 3-90〉 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 10개 공항_제주공항	249

<그림 3-91> 출국 후 도착 국가(국내 및 해외 거주자)_제주공항	251
<그림 3-92> 도착 공항에서의 환승 여부(국내 및 해외 거주자)_제주공항	252
<그림 3-93> 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 및 해외 거주자)_주요3가지_제주공항	253
<그림 3-94> 최종 목적지 국가(국내 및 해외 거주자)_제주공항	254
<그림 4-1> 인천공항 이용객 최종 목적지 공항_주요 10개 공항	258
<그림 4-2> 연도별 최종 목적지 공항_주요 5개 노선_인천공항	259
<그림 4-3> 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객 성별	266
<그림 4-4> 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객 연령대	267
<그림 4-5> 인천공항 → NRT_동경(나리타) 이용객 여행 목적	268
<그림 4-6> 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객 여행 형태	269
<그림 4-7> 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객 동반자 유형	270
<그림 4-8> 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객 성별	271
<그림 4-9> 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객 연령대	272
<그림 4-10> 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객 여행 목적	273
<그림 4-11> 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객 여행 형태	274
<그림 4-12> 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객 동반자 유형	275
<그림 4-13> 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객 성별	276
<그림 4-14> 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객 연령대	277
<그림 4-15> 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객 여행 목적	278
<그림 4-16> 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객 여행 형태	279
<그림 4-17> 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객 동반자 유형	280
<그림 4-18> 인천공항 → JFK_뉴욕(존F. 케네디) 노선 이용객 성별	281
<그림 4-19> 인천공항 → JFK_뉴욕(존F. 케네디) 노선 이용객 연령대	282
<그림 4-20> 인천공항 → JFK_뉴욕(존F. 케네디) 노선 이용객 여행 목적	283
<그림 4-21> 인천공항 → JFK_뉴욕(존F. 케네디) 노선 이용객 여행 형태	284
<그림 4-22> 인천공항 → JFK_뉴욕(존F. 케네디) 노선 이용객 동반자 유형	285
<그림 4-23> 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객 성별	286
<그림 4-24> 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객 연령대	287
<그림 4-25> 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객 여행 목적	288
<그림 4-26> 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객 여행 형태	289
<그림 4-27> 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객 동반자 유형	290

〈그림 4-28〉 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객 성별	291
〈그림 4-29〉 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객 연령대	292
〈그림 4-30〉 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객 여행 목적	293
〈그림 4-31〉 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객 여행 형태	294
〈그림 4-32〉 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객 동반자 유형	295
〈그림 4-33〉 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객 성별	296
〈그림 4-34〉 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객 연령대	297
〈그림 4-35〉 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객 여행 목적	298
〈그림 4-36〉 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객 여행 형태	299
〈그림 4-37〉 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객 동반자 유형	300
〈그림 4-38〉 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객 성별	301
〈그림 4-39〉 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객 연령대	302
〈그림 4-40〉 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객 여행 목적	303
〈그림 4-41〉 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객 여행 형태	304
〈그림 4-42〉 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객 동반자 유형	305
〈그림 4-43〉 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객 성별	306
〈그림 4-44〉 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객 연령대	307
〈그림 4-45〉 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객 여행 목적	308
〈그림 4-46〉 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객 여행 형태	309
〈그림 4-47〉 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객 동반자 유형	310
〈그림 4-48〉 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객 성별	311
〈그림 4-49〉 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객 연령대	312
〈그림 4-50〉 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객 여행 목적	313
〈그림 4-51〉 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객 여행 형태	314
〈그림 4-52〉 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객 동반자 유형	315
〈그림 4-53〉 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객 성별	316
〈그림 4-54〉 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객 연령대	317
〈그림 4-55〉 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객 여행 목적	318
〈그림 4-56〉 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객 여행 형태	319
〈그림 4-57〉 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객 동반자 유형	320
〈그림 4-58〉 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객 성별	321

〈그림 4-59〉 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객 연령대	322
〈그림 4-60〉 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객 여행 목적	323
〈그림 4-61〉 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객 여행 형태	324
〈그림 4-62〉 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객 동반자 유형	325
〈그림 4-63〉 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객 성별	326
〈그림 4-64〉 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객 연령대	327
〈그림 4-65〉 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객 여행 목적	328
〈그림 4-66〉 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객 여행 형태	329
〈그림 4-67〉 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객 동반자 유형	330
〈그림 4-68〉 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객 성별	331
〈그림 4-69〉 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객 연령대	332
〈그림 4-70〉 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객 여행 목적	333
〈그림 4-71〉 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객 여행 형태	334
〈그림 4-72〉 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객 동반자 유형	335
〈그림 4-73〉 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객 성별	336
〈그림 4-74〉 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객 연령대	337
〈그림 4-75〉 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객 여행 목적	338
〈그림 4-76〉 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객 여행 형태	339
〈그림 4-77〉 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객 동반자 유형	340
〈그림 4-78〉 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객 성별	341
〈그림 4-79〉 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객 연령대	342
〈그림 4-80〉 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객 여행 목적	343
〈그림 4-81〉 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객 여행 형태	344
〈그림 4-82〉 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객 동반자 유형	345
〈그림 4-83〉 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객 성별	346
〈그림 4-84〉 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객 연령대	347
〈그림 4-85〉 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객 여행 목적	348
〈그림 4-86〉 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객 여행 형태	349
〈그림 4-87〉 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객 동반자 유형	350
〈그림 4-88〉 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객 성별	351
〈그림 4-89〉 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객 연령대	352

〈그림 4-90〉 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객 여행 목적	353
〈그림 4-91〉 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객 여행 형태	354
〈그림 4-92〉 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객 동반자 유형	355
〈그림 4-93〉 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객 성별	356
〈그림 4-94〉 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객 연령대	357
〈그림 4-95〉 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객 여행 목적	358
〈그림 4-96〉 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객 여행 형태	359
〈그림 4-97〉 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객 동반자 유형	360
〈그림 4-98〉 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객 성별	361
〈그림 4-99〉 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객 연령대	362
〈그림 4-100〉 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객 여행 목적	363
〈그림 4-101〉 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객 여행 형태	364
〈그림 4-102〉 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객 동반자 유형	365
〈그림 4-103〉 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객 성별	366
〈그림 4-104〉 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객 연령대	367
〈그림 4-105〉 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객 여행 목적	368
〈그림 4-106〉 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객 여행 형태	369
〈그림 4-107〉 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객 동반자 유형	370
〈그림 4-108〉 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객 성별	371
〈그림 4-109〉 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객 연령대	372
〈그림 4-110〉 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객 여행 목적	373
〈그림 4-111〉 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객 여행 형태	374
〈그림 4-112〉 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객 동반자 유형	375
〈그림 4-113〉 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객 성별	376
〈그림 4-114〉 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객 연령대	377
〈그림 4-115〉 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객 여행 목적	378
〈그림 4-116〉 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객 여행 형태	379
〈그림 4-117〉 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객 동반자 유형	380
〈그림 4-118〉 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객 성별	381
〈그림 4-119〉 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객 연령대	382
〈그림 4-120〉 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객 여행 목적	383

〈그림 4-121〉 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객 여행 형태	384
〈그림 4-122〉 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객 동반자 유형	385
〈그림 4-123〉 인천공항 → YNT_연대(옌타이핑라이) 노선 이용객 성별	386
〈그림 4-124〉 인천공항 → YNT_연대(옌타이핑라이) 노선 이용객 연령대	387
〈그림 4-125〉 인천공항 → YNT_연대(옌타이핑라이) 노선 이용객 여행 목적	388
〈그림 4-126〉 인천공항 → YNT_연대(옌타이핑라이) 노선 이용객 여행 형태	389
〈그림 4-127〉 인천공항 → YNT_연대(옌타이핑라이) 노선 이용객 동반자 유형	390
〈그림 4-128〉 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객 성별	391
〈그림 4-129〉 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객 연령대	392
〈그림 4-130〉 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객 여행 목적	393
〈그림 4-131〉 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객 여행 형태	394
〈그림 4-132〉 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객 동반자 유형	395
〈그림 4-133〉 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객 성별	396
〈그림 4-134〉 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객 연령대	397
〈그림 4-135〉 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객 여행 목적	398
〈그림 4-136〉 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객 여행 형태	399
〈그림 4-137〉 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객 동반자 유형	400
〈그림 4-138〉 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객 성별	401
〈그림 4-139〉 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객 연령대	402
〈그림 4-140〉 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객 여행 목적	403
〈그림 4-141〉 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객 여행 형태	404
〈그림 4-142〉 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객 동반자 유형	405
〈그림 4-143〉 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객 성별	406
〈그림 4-144〉 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객 연령대	407
〈그림 4-145〉 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객 여행 목적	408
〈그림 4-146〉 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객 여행 형태	409
〈그림 4-147〉 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객 동반자 유형	410
〈그림 4-148〉 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객 성별	411
〈그림 4-149〉 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객 연령대	412
〈그림 4-150〉 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객 여행 목적	413
〈그림 4-151〉 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객 여행 형태	414

<그림 4-152> 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객 동반자 유형	415
<그림 4-153> 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객 성별	416
<그림 4-154> 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객 연령대	417
<그림 4-155> 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객 여행 목적	418
<그림 4-156> 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객 여행 형태	419
<그림 4-157> 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객 동반자 유형	420
<그림 4-158> 제주공항 이용객 최종 목적지 공항	422
<그림 4-159> 연도별 최종 목적지 공항_주요 5개 노선_제주공항	423
<그림 4-160> 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객 성별	425
<그림 4-161> 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객 연령대	426
<그림 4-162> 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객 여행 목적	427
<그림 4-163> 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객 여행 형태	428
<그림 4-164> 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객 동반자 유형	429
<그림 4-165> 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객 성별	430
<그림 4-166> 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객 연령대	431
<그림 4-167> 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객 여행 목적	432
<그림 4-168> 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객 여행 형태	433
<그림 4-169> 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객 동반자 유형	434
<그림 5-1> 연도별 여행 목적_인천공항	437
<그림 5-2> 연도별 여행 동반자_인천공항	438
<그림 5-3> 연도별 여행 기간_인천공항	439
<그림 5-4> 연도별 체크인 행태_인천공항	440
<그림 5-5> 연도별 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_주요 5개국_인천공항	441
<그림 5-6> 연도별 국내 입국 시 환승 여부(해외 거주자)_인천공항	442
<그림 5-7> 연도별 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항	443
<그림 5-8> 연도별 국내 방문지(해외 거주자)_인천공항	444
<그림 5-9> 연도별 방문지까지 이용 교통수단 Top5(해외 거주자)_인천공항	445
<그림 5-10> 연도별 공항 도착 전 출발지역_인천공항	446
<그림 5-11> 연도별 공항 도착 교통수단_인천공항	447
<그림 5-12> 연도별 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항	448
<그림 5-13> 연도별 공항 대기 시간_인천공항	449

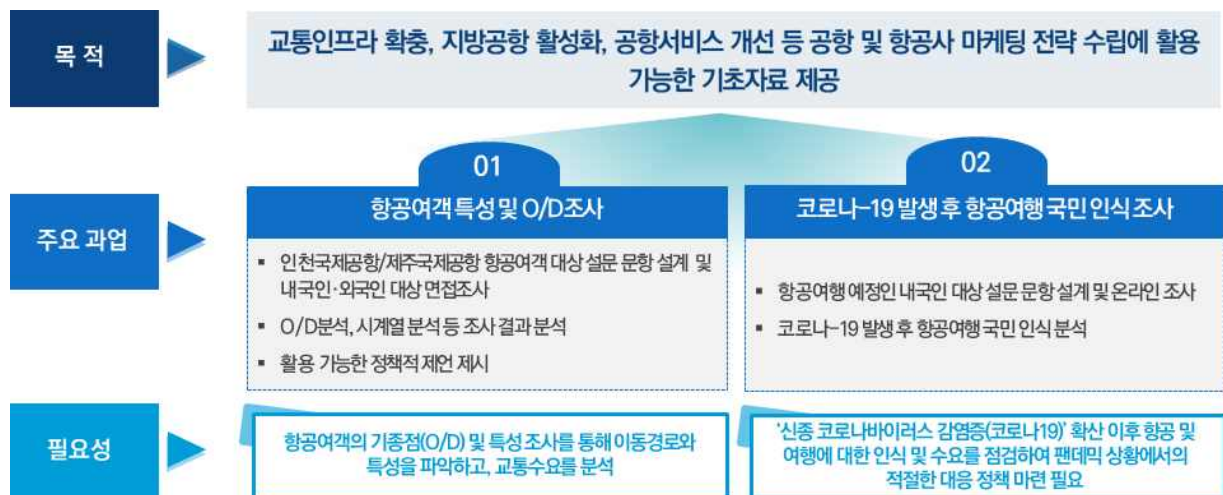
〈그림 5-14〉 연도별 출국 후 도착 국가(국내 거주자)_주요 5개국_인천공항	450
〈그림 5-15〉 연도별 출국 후 도착 국가(해외 거주자)_주요 5개국_인천공항	451
〈그림 5-16〉 연도별 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_인천공항	452
〈그림 5-17〉 연도별 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항	453
〈그림 5-18〉 연도별 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)_인천공항	454
〈그림 5-19〉 연도별 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항	455
〈그림 5-20〉 연도별 최종 목적지 국가(국내 거주자)_주요 5개 국가_인천공항	456
〈그림 5-21〉 연도별 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 5개 국가_인천공항	457
〈그림 5-22〉 연도별 여행 목적_제주공항	458
〈그림 5-23〉 연도별 여행 동반자_제주공항	459
〈그림 5-24〉 연도별 여행 기간_제주공항	460
〈그림 5-25〉 연도별 체크인 행태_제주공항	461
〈그림 5-26〉 연도별 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_주요 5개국_제주공항	462
〈그림 5-27〉 연도별 국내 입국 시 환승 여부(해외 거주자)_제주공항	463
〈그림 5-28〉 연도별 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항	464
〈그림 5-29〉 연도별 국내 방문지(해외 거주자)_제주공항	465
〈그림 5-30〉 연도별 방문지까지 이용 교통수단 Top5(해외 거주자)_제주공항	466
〈그림 5-31〉 연도별 공항 도착 전 출발지역_제주공항	467
〈그림 5-32〉 연도별 공항 도착 교통수단_제주공항	468
〈그림 5-33〉 연도별 공항까지 이동 총 소요시간_제주공항	469
〈그림 5-34〉 연도별 공항 대기 시간_제주공항	470
〈그림 5-35〉 연도별 출국 후 도착 국가(국내 거주자)_주요 5개국_제주공항	471
〈그림 5-36〉 연도별 출국 후 도착 국가(해외 거주자)_주요 5개국_제주공항	472
〈그림 5-37〉 연도별 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_제주공항	473
〈그림 5-38〉 연도별 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_제주공항	474
〈그림 5-39〉 연도별 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)_제주공항	475
〈그림 5-40〉 연도별 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항	476
〈그림 5-41〉 연도별 최종 목적지 국가(국내 거주자)_주요 5개 국가_제주공항	477
〈그림 5-42〉 연도별 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 5개 국가_제주공항	478

제1장 조사 개요

제1절 조사 개요

1. 조사 배경 및 목적

- 항공여객 O/D조사는 국내의 국제공항을 이용하는 내·외국인을 대상으로 항공여객의 이동 경로와 특성을 파악하고 교통수요를 분석하여, 지속적인 항공산업의 성장을 위한 능동적인 정책 수립에 기여하기 위해 주기적으로 조사를 시행
- 신종 코로나바이러스 감염증(이하 코로나-19) 발생 이전에는 국제 행사 증가 및 저비용 항공사의 공급 확대와 항공서비스의 다양화 등으로 접근성이 용이해져 항공 이용객 수가 증가하는 추세였으나, 코로나-19 확산 이후 항공여객이 급감하였고 이용 특성 또한 이전과 다른 양상으로 급변함. 이전 사례를 찾기 어려운 현재 항공산업의 급변에 대응하기 위해 팬데믹 영향 하의 항공여객 이동특성의 파악과 더불어 항공여행의 인식변화 파악도 필요
- 이에 항공여객 O/D조사 외 항공여행 국민 인식조사를 추가 실시하여, 항공업계의 변화에 효과적으로 대응할 수 있는 정책과 마케팅 전략 수립의 기초자료를 확보하고자 함



<그림 1-1> 조사 배경 및 목적

2. 조사 설계

가. 조사 설계의 고려사항

- 2020년은 코로나-19로 인하여 국내외 여객수요의 급락과 운항노선과 편수의 대폭 축소 및 중지하는 등 팬데믹 발생 이전과 상이하게 변화
- 인천공항은 국제선 운항 감편 및 노선을 축소. 중국은 코로나-19로 인해 국가별로 주당 운항 편수를 제한하며 대부분의 중국 노선을 제주공항이 담당, 그 외 대부분 공항의 국제선은 운항 중지 또는 일시 운영으로 유동적으로 대응(2020년 10월 기준)
- 이러한 전례 없는 운영상황과 운항스케줄을 반영하여 인천공항 및 제주공항 국제선을 이용하는 여객의 이동 실태를 파악하도록 아래와 같이 조사 설계를 변경

나. 조사 설계

- 조사대상 : 인천공항 및 제주공항 국제선 출발 예정 내·외국인(환승객 포함)
- 표본 규모 : 3,300표본
- 표본 할당 : 인천공항 2,800표본, 제주공항 500표본
- 조사기간 : 2020년 10월 6일 ~ 2020년 11월 15일
 - 1차 : 10월 6일 ~ 18일
 - 2차 : 10월 19일 ~ 31일
 - 3차 : 11월 2일 ~ 15일
- 조사방법 : 본인 기입식 설문을 기반으로 진행(필요시 일대일 면접조사를 병행)

<표 1-1> 표본 설계 - 항공여객 OD조사

구분	인천공항	제주공항	합계
내국인	1,400	250	2,650
외국인	1,400	250	2,650
미국	479	-	479
중국	276	250	526
필리핀	86	-	86
베트남	72	-	72
일본	68	-	68
캐나다	67	-	67
카타르	48	-	48
캄보디아	46	-	46
네덜란드	44	-	44
독일	43	-	43
기타	171	-	171
합계	2,800	500	3,300

3. 조사 내용

<표 1-2> 조사 내용 - 항공여객 OD조사

구분	세부내용
응답자 특성	<ul style="list-style-type: none"> • 응답자 구분 • 국적 • 성/연령 • 비행편명 • 도착 공항 및 도착 국가
내국인	I. 현재 공항 도착까지 이동 경로 파악 <ul style="list-style-type: none"> • 거주지 • 공항으로의 출발지역 • 공항 도착 이용 교통수단 • 교통수단별 소요시간/ 이용구간/ 이용 이유 • 비행기 출발 전 도착 시간
	II. 현재 공항부터 최종 목적지까지 이동 경로 파악 <ul style="list-style-type: none"> • 다음 공항에서의 환승 여부 • 환승 후 최종 목적지 공항 및 이용 항공편 • 환승 선택 이유 • 최종 목적지 도시명
	III. 최종 목적지로부터 국내 재입국 경로 파악 <ul style="list-style-type: none"> • 출발 경로와 귀가 경로의 동일 여부 • 귀가 시 출발지 공항/ 항공편 • 귀가 시 직항 또는 환승 여부 • 귀가 시 환승 공항/ 이용 항공편 • 귀가 시 환승 선택 이유 • 입국 예정 공항
외국인	I. 방한 형태 <ul style="list-style-type: none"> • 한국만 방문 또는 타 국가 병행 방문 여부 • 환승객 여부
	II. 환승 형태 및 이동 경로 <ul style="list-style-type: none"> • 환승 종류 • 환승 선택 이유 • 해외 출발 공항/ 이용 항공편
	III. 이전 출발지에서 국내 유입 경로 <ul style="list-style-type: none"> • 국내 입국 공항 • 입국시 환승 여부 • 출발지 공항/ 이용 항공편 • (환승시) 환승 공항/ 이용 항공편/ 환승 이유
	IV. 국내 이동 경로 <ul style="list-style-type: none"> • 국내 방문 장소 • 국내 방문 교통수단
	V. 현재 공항도착까지 이동 경로 파악 <ul style="list-style-type: none"> • 공항으로의 출발지역 • 공항 도착 이용 교통수단 • 교통수단별 소요 시간/ 이용구간/ 이용 이유 • 비행기 출발 전 도착 시간
	VI. 현재 공항에서 최종 목적지까지 이동 경로 <ul style="list-style-type: none"> • 다음 공항에서의 환승 여부 • 환승 후 최종 목적지 공항/ 이용 항공편 • 환승 선택 이유 • 최종 목적지 도시명
항공-관광 이용 형태	<ul style="list-style-type: none"> • 여행 목적, 동반자, 일수 • 여행 형태 • (외국인) 한국 방문 횟수 • 항공권 구매 장소 • 항공권 체크인 방법
코로나-19 발생 후 항공여행 인식 (2020년 신규)	<ul style="list-style-type: none"> • 일상생활 및 항공이용시 코로나-19 감염우려 • 공항 및 항공사 코로나-19 방역 수준 • 공항이용시 코로나-19 감염우려 경로 • 코로나-19 확산방지를 위한 공항강화 서비스 • 코로나-19가 공항 상업시설이용에 미친 영향 • 항공기 이용시 코로나-19 감염우려 경로 • 코로나-19에 대응하기 위한 항공사 강화 서비스 • 안전한 항공여행을 위한 방역 수용도

4. 응답자 특성

- 본 조사는 2020년 10월 6일 ~ 2020년 11월 15일 기간 동안 인천공항 및 제주공항 국제선 출발 예정인 내·외국인(환승객 포함) 대상으로 조사를 진행

<표 1-3> 이용객 특성-항공여객 OD조사

Base : 인천공항&제주공항 이용객, n=3,803, 단위 : %

구분		사례 수	비율
전체		3,803	100.0
공항	인천공항	3,231	85.0
	제주공항	572	15.0
차수	1차	1,202	31.6
	2차	1,318	34.7
	3차	1,283	33.7
성별	남성	2,415	63.5
	여성	1,388	36.5
연령	20대	1,116	29.3
	30대	1,079	28.4
	40대	841	22.1
	50대	525	13.8
	60대 이상	242	6.4
여행형태	개별 여행	3,352	88.1
	패키지 여행	12	0.3
	에어텔	439	11.5
여행목적	개인 여가	305	8.0
	사업/업무	1,774	46.6
	교육	500	13.1
	가족 및 친지방문	1,189	31.3
	기타	35	0.9
여행 동반인	혼자 여행	2,433	64.0
	동반 여행	1,370	36.0
이용 항공사	FSC	2,241	58.9
	LCC	370	9.7
	외항사	1,192	31.3
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	1,284	33.8
	외국 국적&한국 거주	556	14.6
	한국 국적&외국 거주	558	14.7
	외국 국적&외국 거주	1,405	36.9
국적별	한국	1,842	48.4
	중국	554	14.6
	일본	93	2.4
	미주	588	15.5
	기타 아시아	527	13.9
	유럽	187	4.9
	대양주/아프리카/기타	12	0.3

5. 일러두기

※ 본 조사의 결과 해석 시 유의할 사항

- 본 조사는 2020년 코로나-19 상황에서 기획·수행한 조사결과로 당해 및 연도별 조사결과 비교 시 해석에 유의
- ‘항공여객 OD 및 이동특성 조사’의 내용은 코로나-19 관련된 문항은 2부에 수록하고 그 외 내용은 1부에 수록
- ‘코로나-19 발생 후 항공여행 인식 조사’는 전체 목표표본의 30% 이상을 여행 목적이 비즈니스인 응답자를 대상으로 할당하였으므로 여행 행태 결과 해석 시 편의(Bias)가 발생할 수 있음
- 통계적 의미를 부여할 수 있는 표본수(30명) 미만인 각 문항은 해석에 유의
- 각 통계표의 비율은 소수점 둘째 자리에서 반올림하여 세목과 그 총계가 일치하지 않을 수 있으며, 표기된 비율로 단순 합산할 경우 오차가 발생할 수 있음
- 일부 설문 문항의 경우 복수로 응답된 문항이 있으므로 그 합계는 100%가 넘을 수 있음
- 일부 척도 문항에 대한 100점 점수 변환은 아래 환산방식을 따름

척도	①	②	③	④	⑤
	▼	▼	▼	▼	▼
척도 의미	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	보통이다	그렇다	매우 그렇다
	▼	▼	▼	▼	▼
100점 환산	0점	25점	50점	75점	100점

- 척도 문항의 Bottom2는 ①(전혀 그렇지 않다)과 ②(그렇지 않다)의 합으로 산출하였고 Top2는 ④(그렇다)와 ⑤(매우 그렇다)의 합으로 계산

척도 문항	전혀 그렇지 않다 ①	그렇지 않다 ②	보통이다 ③	그렇다 ④	매우 그렇다 ⑤
	▼	▼		▼	▼
정의	Bottom2, ①+②			Top2, ④+⑤	

제2장 조사 결과 요약

제1절 인천공항 세부 분석 결과

1. 항공여객 행태 및 현황

- (여행 형태) 인천공항 이용객의 여행 형태는 '개별 여행'(90.0%)이 대다수
- (여행 목적) 이용객은 '사업 또는 전문 활동'(46.5%)을 목적으로 공항을 이용하였으며, 그다음으로 '친구, 친지 방문'(31.3%), '교육'(13.9%) 등의 목적으로 공항을 이용
- (항공권 구입 경로 및 체크인 방법) '온라인 사이트'(37.7%)를 통해 항공권을 구입하는 경우가 가장 많았으며, 체크인 방법은 '창구'(49.5%), '무인 시스템'(24.8%), '모바일체크인'(15.3%) 등의 순으로 이용

2. 이용 공항까지의 이동경로(O/D) 현황

- (공항 도착 전 출발지역) 공항 도착 전 출발지역은 '서울'(42.6%), '경기'(28.3%), '인천'(7.8%) 등 수도권이 대다수
- (공항 도착 교통수단) 공항까지 가기 위해 이용하는 교통수단은 '택시'(43.9%), '승용차(자가용)'(42.0%), '공항철도' (14.9%) 등의 순으로 이용
- (공항까지 이동 총 소요 시간) 공항까지 이동 총 소요 시간은 평균 91.5분
- (공항 대기 시간) 항공기 출항 전 평균 163.1분 전에 공항에 도착하여 대기

3. 국내 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황

- (거주지) 인천공항 이용 국내 거주자의 거주지는 '경기'(30.7%), '서울'(30.0%), '부산'(5.9%), '경북'(4.9%) 등의 순
- (출국 후 도착 국가) 출국 후 도착 국가는 '미국'(34.9%), '일본'(10.8%), '중국'(10.4%) 순
- (도착 공항에서의 환승 현황) 도착 공항에서의 환승 여부는 '직항'이 77.5%, '도착 공항에서 환승'은 22.5%로 직항이 다수
 - 환승 예정자의 환승 국가는 '미국'(50.0%), '폴란드'(10.9%), '멕시코'(7.4%), '캐나다'

(6.7%)에서 환승

- 환승 후 도착 예정 국가는 ‘미국’(49.4%), ‘폴란드’(9.6%), ‘멕시코’(8.0%), ‘캐나다’(6.1%), ‘독일’(3.2%) 순으로 도착
- **(최종 목적지)** 최종 목적지 국가는 ‘미국’(34.4%), ‘일본’(10.6%), ‘중국’(10.4%) 등 순
- **(한국 입국 경로)** 입국 경로는 ‘해외에 나갈 때와 동일하게 한국으로 돌아온다’(76.2%), ‘아직 정확하게 모르겠다’(21.4%), ‘해외에 나갈 때와 다르게 한국으로 돌아온다’(2.3%) 순으로 응답
- **(귀가 시 입국 공항)** 국내 거주자의 99.6%는 향후 ‘인천’으로 입국 예정

4. 해외 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황

- **(입국 시 환승 현황)** 국내 입국 시 ‘출발지에서 직항으로 한국에 들어왔다’가 87.6%, ‘출발지와 다른 공항에서 환승하여 들어왔다’가 12.4%로 응답
 - 환승 공항은 ‘YVR_밴쿠버’(20.6%), ‘SEA_시애틀’(13.5%), ‘DTW_디트로이트’, ‘SFO_샌프란시스코’(각각 5.9%) 등의 순
- **(국내 입국 공항)** 해외거주자 국내 입국 시 이용공항은 ‘인천’(99.7%)이 대다수
- **(국내 방문지)** 국내 방문지는 ‘서울’(48.4%), ‘경기’(20.2%), ‘부산’(4.9%), ‘인천’(4.7%) 순으로 방문
- **(방문지까지 이용 교통수단)** 국내 방문지까지 이동 교통수단으로 ‘택시’(36.9%), ‘승용차(자가용)’(36.2%), ‘지하철’(11.4%), ‘방역택시(차량)/격리시설차’(6.8%) 순으로 이용
- **(출국 후 도착 국가)** 출국 후 도착 국가는 ‘미국’(34.0%), ‘일본’(10.2%), ‘중국’(8.8%) 순으로 응답
- **(도착 공항에서의 환승 현황)** 해외거주자의 16.0%는 도착 공항에서 환승
 - 출발 후 환승 예정 국가로는 ‘미국’(49.0%), ‘캐나다’(17.6%), ‘독일’(5.4%), ‘네덜란드’(5.1%), ‘중국’(4.7%) 등의 순
 - 환승 후 도착 국가는 ‘미국’(47.6%), ‘캐나다’(13.9%), ‘중국’(5.1%), ‘영국’(2.4%) 등의 순
- **(최종 목적지)** 최종 목적지 국가는 ‘미국’(34.1%), ‘일본’(9.7%), ‘중국’(8.9%) 순으로 응답

제2절 제주공항 세부 분석 결과

1. 항공여객 행태 및 현황

- (여행 형태) 제주공항 이용객의 여행 형태는 '개별 여행'(77.6%), '에어텔'(21.7%), '패키지 여행'(0.7%) 순
- (여행 목적) 이용객은 '사업 또는 전문 활동'(47.7%)을 목적으로 공항을 이용하였으며, 그다음으로 '친구, 친지 방문'(31.3%), '여가/개별휴가'(11.0%) 등의 목적으로 공항을 이용
- (항공권 구입 경로 및 체크인 방법) '온라인 사이트'(38.6%)를 통해 항공권을 구입하는 경우가 가장 많으며, 체크인 방법은 '창구'(74.8%), '모바일 체크인'(12.4%), '무인 시스템'(11.4%) 등의 순으로 이용

2. 이용 공항까지의 이동경로(O/D) 현황

- (공항 도착 전 출발지역) '제주'(88.9%)가 대부분이었으며, 그다음으로 '서울'(3.7%), '경기'(3.3%) 등의 순
- (공항 도착 교통수단) 공항까지 가기 위한 교통수단은 '택시'(80.0%)가 대부분이었으며, 그다음으로 '승용차(자가용)'(13.2%), '항공기'(10.9%) 등의 순으로 이용
- (공항까지 이동 총 소요 시간) 공항까지 이동 총 소요 시간은 평균 36.4분
- (공항 대기 시간) 항공기 출항 전 평균 148.3분 전에 공항에 도착하여 대기

3. 국내 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황

- (거주지) 제주공항 이용 국내 거주자의 거주지는 '제주'(54.7%)가 가장 많았으며, 그다음으로 '경기'(18.9%), '서울'(10.3%), '부산'(4.4%) 등의 순
- (출국 후 도착 국가) 출국 후 도착 국가는 모두 '중국'(100.0%)에 도착
- (도착 공항에서의 환승 현황) 도착 공항에서의 환승 여부는 '직항'이 85.1%였으며, '도착 공항에서 환승'은 14.9%로 직항이 다수

- 환승 예정자의 환승 국가는 모두 '중국'(100.0%)
- 환승 후 도착 예정 국가는 모두 '중국'(100.0%)
- **(최종 목적지)** 최종 목적지 국가는 '중국'(97.8%)과 '베트남'(0.2%)
- **(한국 입국 경로)** 입국 경로는 '해외에 나갈때와 동일하게 한국으로 돌아온다'(62.4%), '아직 정확하게 모르겠다'(32.7%), '해외에 나갈 때와 다르게 한국으로 돌아온다'(4.8%) 순
- **(귀가 시 입국 공항)** 향후 국내 입국시 '인천'으로 입국한다는 응답이 50.5%로 가장 많았으며, '제주'(45.1%)공항 입국 예정도 다수 있음

4. 해외 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황

- **(입국 시 환승 현황)** 국내 입국 시 '출발지에서 직항으로 한국에 들어왔다'가 92.2%, '출발지와 다른 공항에서 환승하여 들어왔다'가 7.8%로 응답
 - 환승 공항은 'PVG_푸둥'(77.8%), 'HKD_하코다테'(11.1%), 'NKG_난장'(11.1%) 등
- **(국내 입국 공항)** 국내 입국 시 이용 공항은 '인천(46.1%), '제주(36.5%), '김포(12.2%) 등의 순
- **(국내 방문지)** 국내 방문지는 '제주(50.8%), '서울(27.8%), '경기(5.9%), '부산(4.3%) 등을 방문
- **(방문지까지 이용 교통수단)** 국내 방문지까지 '택시'(47.6%), '승용차(자가용)'(21.4%), '지하철' (10.7%), '항공기'(10.2%) 등을 이용
- **(출국 후 도착 국가)** 해외거주자 모두 출국 후 '중국'(100.0%)에 도착
- **(도착 공항에서의 환승 현황)** 해외거주자의 15.4%는 도착 공항에서 환승
 - 출발 후 환승 예정 국가는 모두 '중국'(100.0%)
 - 환승 후 도착 국가는 '중국'(94.4%)과 '네팔'(5.6%)
- **(최종 목적지)** 최종 목적지 국가는 모두 '중국'(100.0%)으로 응답

제3장 항공여객 OD조사 결과 세부 분석

제1절 인천공항 세부 분석 결과

1. 항공여객 행태 및 현황

가. 이용객

- 인천공항 이용객의 여행 형태는 ‘개별 여행’(90.0%)이 대다수를 차지했으며, 여행 목적별로는 ‘사업/업무’(46.5%)와 ‘가족 및 친지방문’(31.3%) 순으로 공항 이용

<표 3-1> 이용객 특성_인천공항(1)

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분		사례 수	비율
전체		3,231	100.0
차수	1차	1,120	34.7
	2차	1,102	34.1
	3차	1,009	31.2
성별	남성	2,059	63.7
	여성	1,172	36.3
연령	20대	980	30.3
	30대	896	27.7
	40대	683	21.1
	50대	444	13.7
	60대 이상	228	7.1
여행형태	개별 여행	2,908	90.0
	패키지 여행	8	0.2
	에어텔	315	9.7
여행목적	개인 여가	238	7.4
	사업/업무	1,501	46.5
	교육	449	13.9
	가족 및 친지방문	1,010	31.3
	기타	33	1.0
여행 동반인	혼자 여행	2,080	64.4
	동반 여행	1,151	35.6

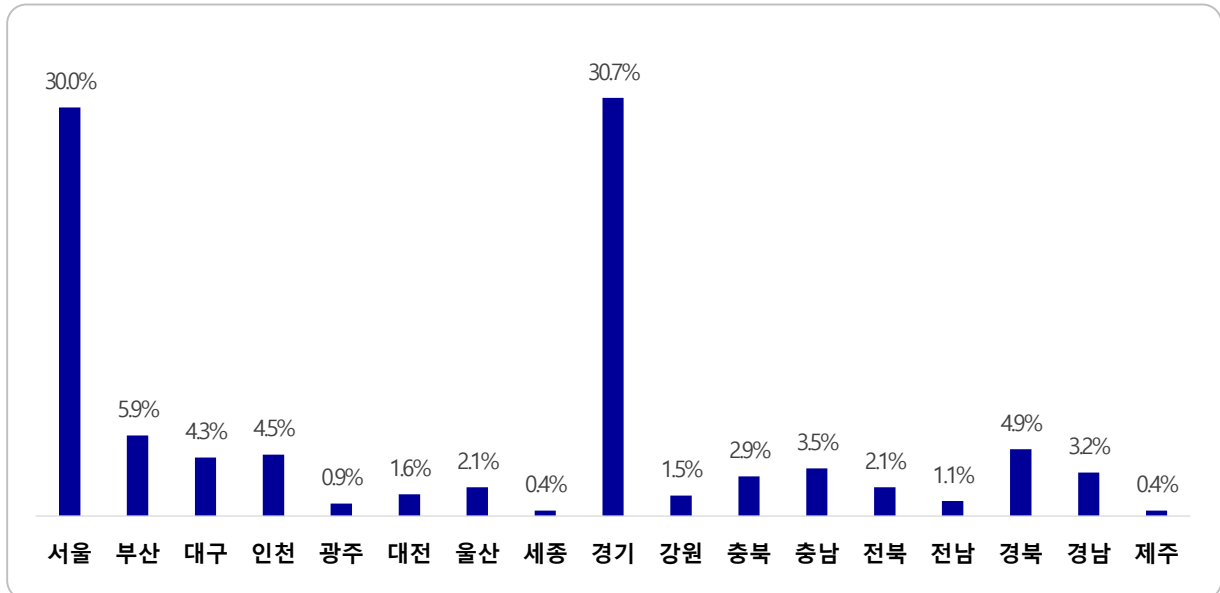
<표 3-2> 이용객 특성_인천공항(2)

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분		사례 수	비율
전체		3,231	100.0
이용 항공사	FSC	2,241	69.4
	LCC	1	0.0
	외항사	989	30.6
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	30.9
	외국 국적&한국 거주	387	12.0
	한국 국적&외국 거주	534	16.5
	외국 국적&외국 거주	1,312	40.6
국적별	한국	1,532	47.4
	중국	294	9.1
	일본	93	2.9
	미주	587	18.2
	기타 아시아	526	16.3
	유럽	187	5.8
	대양주/아프리카/기타	12	0.4

나. 이용객 거주지(국내 거주자)

- 인천공항 이용 국내 거주자의 거주지는 '경기'(30.7%)와 '서울'(30.0%)이 가장 많았으며, 다음으로 '부산'(5.9%), '경북'(4.9%) 등의 순으로 나타남



Base : 인천공항 이용객 중 국내거주자, n=1,385

<그림 3-1> 이용객 거주지(국내 거주자)_인천공항

<표 3-3> 이용객 거주지(국내 거주자)(1)_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 국내거주자, n=1,385, 단위 : %

구분		사례수	서울	부산	대구	인천	광주	대전
전체		1,385	30.0	5.9	4.3	4.5	0.9	1.6
차수	1차	533	29.8	5.6	3.6	4.7	1.3	1.3
	2차	427	26.7	5.6	6.6	4.4	0.9	1.9
	3차	425	33.6	6.6	3.1	4.5	0.5	1.6
성별	남성	978	25.6	6.4	5.1	3.5	1.1	1.7
	여성	407	40.8	4.7	2.5	7.1	0.5	1.2
연령	20대	454	30.4	6.8	3.3	4.4	0.9	1.3
	30대	381	31.2	4.5	5.5	4.2	0.5	1.3
	40대	295	26.1	5.8	4.7	5.4	1.7	1.0
	50대	159	30.8	5.7	3.8	3.1	1.3	3.1
	60대 이상	96	34.4	8.3	4.2	6.3	0.0	3.1
여행형태	개별 여행	1,331	27.9	6.2	4.5	4.6	1.0	1.7
	패키지 여행	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	53	83.0	0.0	0.0	3.8	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	40	12.5	5.0	5.0	7.5	2.5	0.0
	사업/업무	794	26.1	6.5	5.3	4.3	0.9	1.1
	교육	266	37.2	6.8	2.3	3.8	1.1	1.5
	가족 및 친지방문	268	37.7	3.7	3.4	6.0	0.7	3.0
	기타	17	23.5	0.0	5.9	0.0	0.0	5.9
여행 동반인	혼자 여행	877	31.4	6.0	4.1	4.1	0.8	1.9
	동반 여행	508	27.8	5.7	4.7	5.3	1.2	1.0
이용 항공사	FSC	905	29.9	6.2	4.8	4.9	0.9	1.9
	LCC	0	-	-	-	-	-	-
	외항사	480	30.2	5.4	3.5	4.0	1.0	1.0
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	26.6	7.4	5.2	4.5	1.0	1.7
	외국 국적&한국 거주	387	39.0	2.1	2.1	4.7	0.8	1.3
국적별	한국	998	26.6	7.4	5.2	4.5	1.0	1.7
	중국	87	58.6	2.3	2.3	2.3	0.0	2.3
	일본	22	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	미주	146	30.8	2.1	0.0	6.2	1.4	1.4
	기타 아시아	104	26.0	2.9	5.8	4.8	1.0	1.0
	유럽	24	62.5	0.0	0.0	4.2	0.0	0.0
	대양주/아프리카/기타	4	50.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

〈표 3-4〉 이용객 거주지(국내 거주자)(2)_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 국내거주자, n=1,385, 단위 : %

구분	사례수	울산	세종	경기	강원	충북	충남	
전체	1,385	2.1	0.4	30.7	1.5	2.9	3.5	
차수	1차	533	1.5	0.6	32.8	0.8	2.4	3.0
	2차	427	0.9	0.5	33.0	2.1	3.3	3.5
	3차	425	4.0	0.0	25.6	1.9	3.1	4.0
성별	남성	978	2.8	0.2	31.0	1.5	3.2	3.9
	여성	407	0.5	0.7	30.0	1.5	2.2	2.5
연령	20대	454	1.1	0.2	31.5	1.5	3.7	2.2
	30대	381	3.1	0.3	29.7	1.3	2.6	3.9
	40대	295	1.4	0.7	29.5	1.0	3.7	6.1
	50대	159	3.8	0.0	32.7	3.1	0.6	1.9
	60대 이상	96	2.1	1.0	31.3	1.0	1.0	2.1
여행형태	개별 여행	1,331	2.2	0.4	31.5	1.6	3.0	3.5
	패키지 여행	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	에어텔	53	0.0	0.0	11.3	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	40	0.0	0.0	50.0	0.0	7.5	0.0
	사업/업무	794	3.1	0.1	30.7	1.3	2.9	4.2
	교육	266	1.1	0.4	28.2	1.9	3.8	2.3
	가족 및 친지방문	268	0.4	1.1	29.1	1.9	1.5	3.4
	기타	17	0.0	0.0	47.1	5.9	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	877	1.1	0.1	33.9	1.7	3.1	1.6
	동반 여행	508	3.7	0.8	25.2	1.2	2.6	6.7
이용 항공사	FSC	905	2.4	0.3	30.6	1.3	2.8	3.1
	LCC	0	-	-	-	-	-	-
	외항사	480	1.5	0.4	30.8	1.9	3.1	4.2
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	2.8	0.5	28.4	1.8	3.4	4.4
	외국 국적&한국 거주	387	0.3	0.0	36.7	0.8	1.6	1.0
국적별	한국	998	2.8	0.5	28.4	1.8	3.4	4.4
	중국	87	0.0	0.0	20.7	1.1	0.0	1.1
	일본	22	0.0	0.0	40.9	0.0	4.5	0.0
	미주	146	0.7	0.0	50.0	0.0	0.7	0.0
	기타 아시아	104	0.0	0.0	32.7	1.9	3.8	1.9
	유럽	24	0.0	0.0	29.2	0.0	0.0	4.2
	대양주/아프리카/기타	4	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

<표 3-5> 이용객 거주지(국내 거주자)(3)_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 국내거주자, n=1,385, 단위 : %

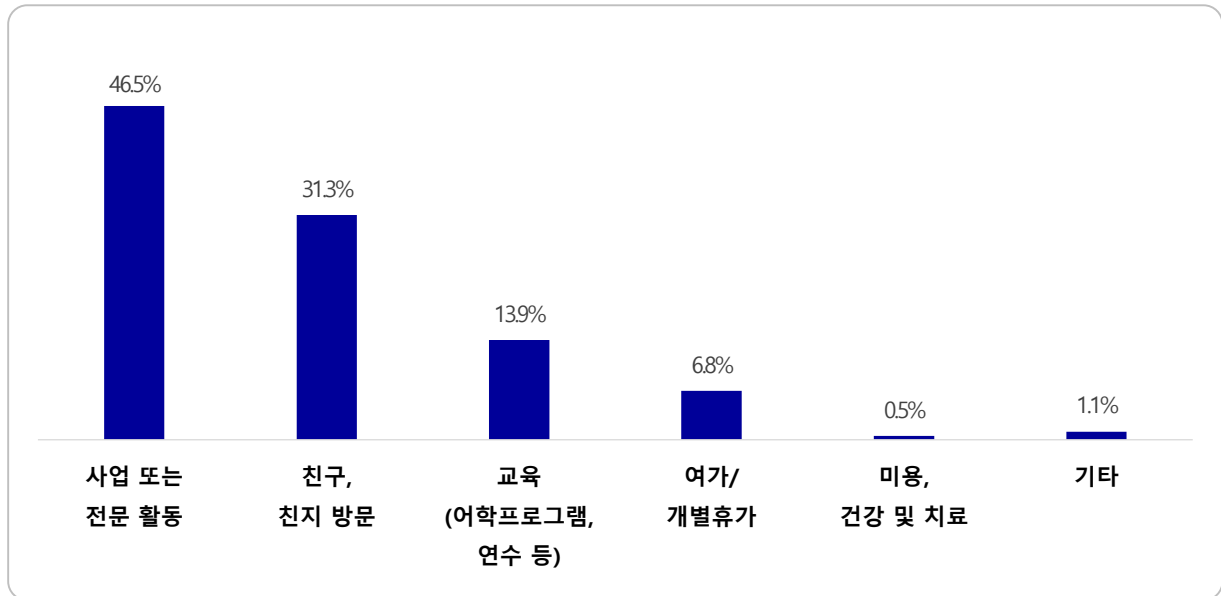
구분	사례수	전북	전남	경북	경남	제주	
전체	1,385	2.1	1.1	4.9	3.2	0.4	
차수	1차	533	2.3	1.1	5.6	3.0	0.6
	2차	427	1.4	0.5	5.2	3.3	0.2
	3차	425	2.6	1.6	3.8	3.3	0.2
성별	남성	978	2.0	1.4	6.1	4.0	0.4
	여성	407	2.2	0.2	2.0	1.2	0.2
연령	20대	454	4.2	1.1	4.0	2.9	0.4
	30대	381	0.8	1.6	6.6	2.6	0.3
	40대	295	1.7	0.3	5.8	4.7	0.3
	50대	159	0.6	1.9	3.8	3.1	0.6
	60대 이상	96	1.0	0.0	2.1	2.1	0.0
여행형태	개별 여행	1,331	2.2	1.1	5.0	3.3	0.4
	패키지 여행	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	53	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	40	5.0	0.0	2.5	2.5	0.0
	사업/업무	794	1.1	1.4	6.8	3.7	0.5
	교육	266	3.8	0.8	2.6	2.6	0.0
	가족 및 친지방문	268	3.0	0.7	2.2	1.9	0.4
	기타	17	0.0	0.0	0.0	11.8	0.0
여행 동반인	혼자 여행	877	2.2	1.1	4.2	2.5	0.1
	동반 여행	508	2.0	1.0	6.1	4.3	0.8
이용 항공사	FSC	905	1.9	0.9	4.8	3.0	0.4
	LCC	0	-	-	-	-	-
	외항사	480	2.5	1.5	5.2	3.5	0.2
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	2.1	1.1	5.1	3.7	0.3
	외국 국적&한국 거주	387	2.1	1.0	4.4	1.8	0.5
국적별	한국	998	2.1	1.1	5.1	3.7	0.3
	중국	87	0.0	2.3	5.7	1.1	0.0
	일본	22	0.0	0.0	4.5	0.0	0.0
	미주	146	4.8	0.0	2.1	0.0	0.0
	기타 아시아	104	1.0	1.9	7.7	5.8	1.9
	유럽	24	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대양주/아프리카/기타	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

다. 여행 행태 및 현황

1) 여행 목적

- 인천공항 이용 여객의 여행 목적은 ‘사업 또는 전문 활동’(46.5%)이 가장 많았으며, 그다음으로 ‘친구, 친지 방문’(31.3%), ‘교육’(13.9%) 등의 순으로 공항을 이용



Base : 인천공항 이용객, n=3,231

<그림 3-2> 여행 목적_인천공항

<표 3-6> 여행 목적_인천공항

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분		사례수	사업 또는 전문 활동	친구, 친지 방문	교육(어학 프로그램, 연수 등)	여가/ 개별휴가	미용, 건강 및 치료	기타
전체		3,231	46.5	31.3	13.9	6.8	0.5	1.1
차수	1차	1,120	43.7	32.4	16.5	5.3	1.0	1.2
	2차	1,102	34.9	36.7	16.6	10.5	0.4	0.9
	3차	1,009	62.1	24.1	8.0	4.6	0.1	1.1
성별	남성	2,059	60.1	20.5	11.7	6.7	0.2	0.8
	여성	1,172	22.4	50.1	17.8	7.2	0.9	1.5
연령	20대	980	24.8	25.5	41.6	7.3	0.2	0.5
	30대	896	58.6	28.5	2.2	8.1	0.7	1.9
	40대	683	65.6	24.7	2.5	5.7	0.3	1.2
	50대	444	50.9	40.1	0.7	6.8	0.7	0.9
	60대 이상	228	25.9	69.3	0.4	3.1	1.3	0.0
여행형태	개별 여행	2,908	44.7	33.5	15.3	5.0	0.5	1.1
	패키지 여행	8	0.0	25.0	0.0	50.0	12.5	12.5
	에어텔	315	63.8	11.1	1.6	23.2	0.0	0.3
여행목적	개인 여가	238	0.0	0.0	0.0	92.9	6.7	0.4
	사업/업무	1,501	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	교육	449	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	1,010	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	기타	33	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
여행 동반인	혼자 여행	2,080	43.3	34.0	16.8	4.3	0.5	1.1
	동반 여행	1,151	52.2	26.2	8.6	11.4	0.5	1.0
이용 항공사	FSC	2,241	47.5	31.7	12.9	6.6	0.6	0.8
	LCC	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	외항사	989	44.2	30.3	16.1	7.5	0.3	1.6
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	63.2	14.7	19.8	1.1	0.0	1.1
	외국 국적&한국 거주	387	42.1	31.3	17.6	6.5	0.8	1.8
	한국 국적&외국 거주	534	10.7	67.0	16.5	3.0	1.7	1.1
	외국 국적&외국 거주	1,312	49.5	29.3	7.2	12.9	0.3	0.8
국적별	한국	1,532	44.9	33.0	18.7	1.8	0.6	1.1
	중국	294	28.9	28.2	29.6	11.9	0.7	0.7
	일본	93	48.4	30.1	5.4	11.8	2.2	2.2
	미주	587	42.1	41.4	3.7	11.1	0.2	1.5
	기타 아시아	526	58.6	21.3	8.4	10.8	0.4	0.6
	유럽	187	65.8	18.2	2.7	13.4	0.0	0.0
	대양주/아프리카/기타	12	41.7	41.7	0.0	8.3	0.0	8.3

- 인천공항 이용객의 여행 목적은 응답자의 성별/연령에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자의 성별로는 남성의 경우 사업 또는 전문 활동을 목적으로 공항을 이용하는 경우가 많았으며, 여성의 경우 친구, 친지 방문을 목적으로 공항을 이용

〈표 3-7〉 여행 목적_인천공항 - 성별

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : 명

구분		사례수	사업 또는 전문 활동	친구, 친지 방문	교육 (어학프로그램 연수 등)	여가/ 개별휴가	미용, 건강 및 치료	기타
전체		3,231	1,503	1,010	449	221	16	32
성별	남성	2,059	1,240	423	240	137	5	14
	여성	1,172	263	587	209	84	11	18
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		476.025a		12		0.000		

- 응답자 연령대별로 20대의 경우 교육을 목적으로 공항을 이용하는 경우가 많았으며, 30대/40대/50대는 사업 또는 전문 활동, 60대 이상 연령층에서는 친구, 친지 방문을 목적으로 공항을 이용

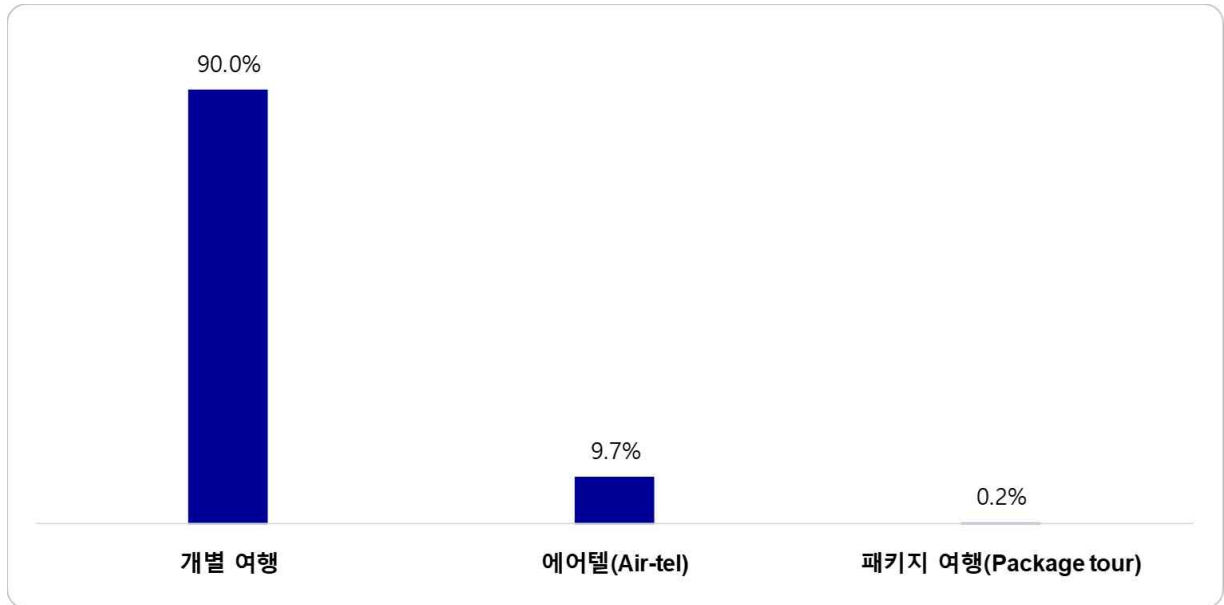
〈표 3-8〉 여행 목적_인천공항 - 연령별

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : 명

구분		사례수	사업 또는 전문 활동	친구, 친지 방문	교육 (어학프로그램 연수 등)	여가/ 개별휴가	미용, 건강 및 치료	기타
전체		3,231	1,503	1,010	449	221	16	32
연령	20대	980	243	250	408	72	2	5
	30대	896	526	255	20	73	6	16
	40대	683	449	169	17	39	2	7
	50대	444	226	178	3	30	3	4
	60대 이상	228	59	158	1	7	3	0
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		1177.438a		48		0.000		

2) 여행 형태

- 인천공항 이용객의 여행 형태는 '개별 여행'이 90.0%로 대다수



Base : 인천공항 이용객, n=3,231

<그림 3-3> 여행 형태_인천공항

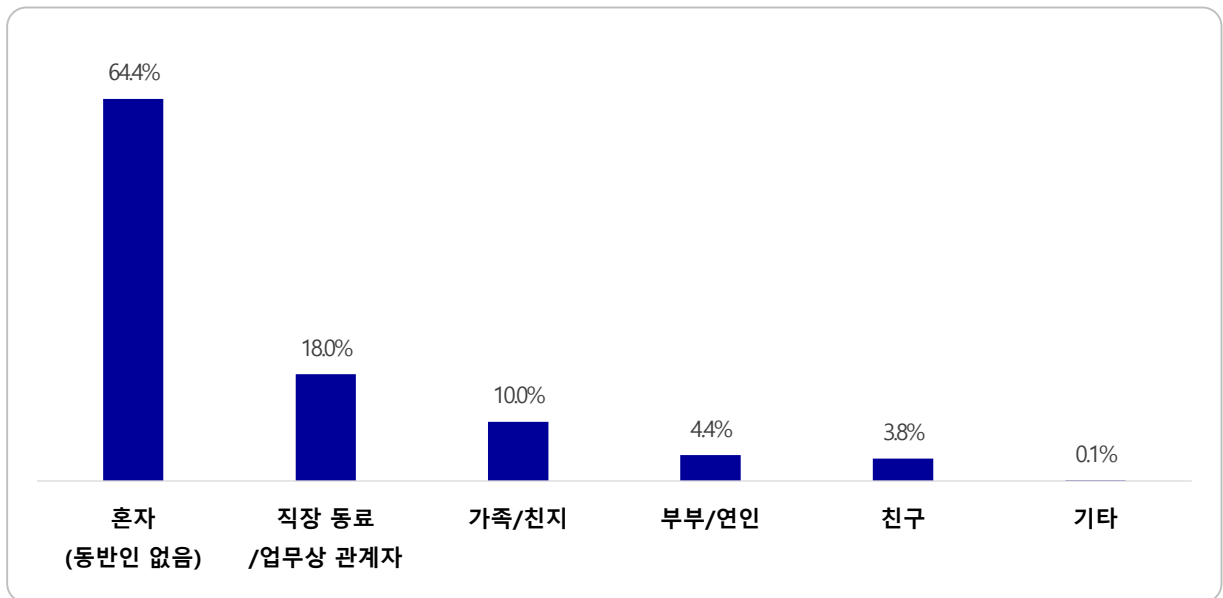
<표 3-9> 여행 행태_인천공항

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분		사례수	개별 여행	에어텔 (Air-tel)	패키지 여행 (Package tour)
전체		3,231	90.0	9.7	0.2
차수	1차	1,120	98.8	0.7	0.4
	2차	1,102	90.0	9.8	0.2
	3차	1,009	80.2	19.7	0.1
성별	남성	2,059	89.8	10.0	0.2
	여성	1,172	90.4	9.3	0.3
연령	20대	980	97.4	2.3	0.2
	30대	896	85.6	13.7	0.7
	40대	683	83.5	16.5	0.0
	50대	444	89.0	11.0	0.0
	60대 이상	228	96.9	3.1	0.0
여행행태	개별 여행	2,908	100.0	0.0	0.0
	패키지 여행	8	0.0	0.0	100.0
	에어텔	315	0.0	100.0	0.0
여행목적	개인 여가	238	67.2	30.7	2.1
	사업/업무	1,501	86.6	13.4	0.0
	교육	449	98.9	1.1	0.0
	가족 및 친지방문	1,010	96.3	3.5	0.2
	기타	33	93.9	3.0	3.0
여행 동반인	혼자 여행	2,080	93.4	6.5	0.1
	동반 여행	1,151	83.9	15.6	0.5
이용 항공사	FSC	2,241	89.6	10.1	0.3
	LCC	1	100.0	0.0	0.0
	외항사	989	91.0	8.9	0.1
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	97.2	2.7	0.1
	외국 국적&한국 거주	387	93.3	6.7	0.0
	한국 국적&외국 거주	534	99.8	0.0	0.2
	외국 국적&외국 거주	1,312	79.6	20.0	0.5
국적별	한국	1,532	98.1	1.8	0.1
	중국	294	88.8	11.2	0.0
	일본	93	83.9	16.1	0.0
	미주	587	87.4	12.6	0.0
	기타 아시아	526	79.8	19.2	1.0
	유럽	187	64.7	34.8	0.5
	대양주/아프리카/기타	12	100.0	0.0	0.0

3) 여행 동반자

- 여행 동반자는 '혼자'(64.4%)가 대부분이었으며, 그다음으로 '직장동료/업무상 관계자'(18.0%), '가족/친지'(10.0%)와 동반하여 출국



Base : 인천공항 이용객, n=3,231

<그림 3-4> 여행 동반자_인천공항

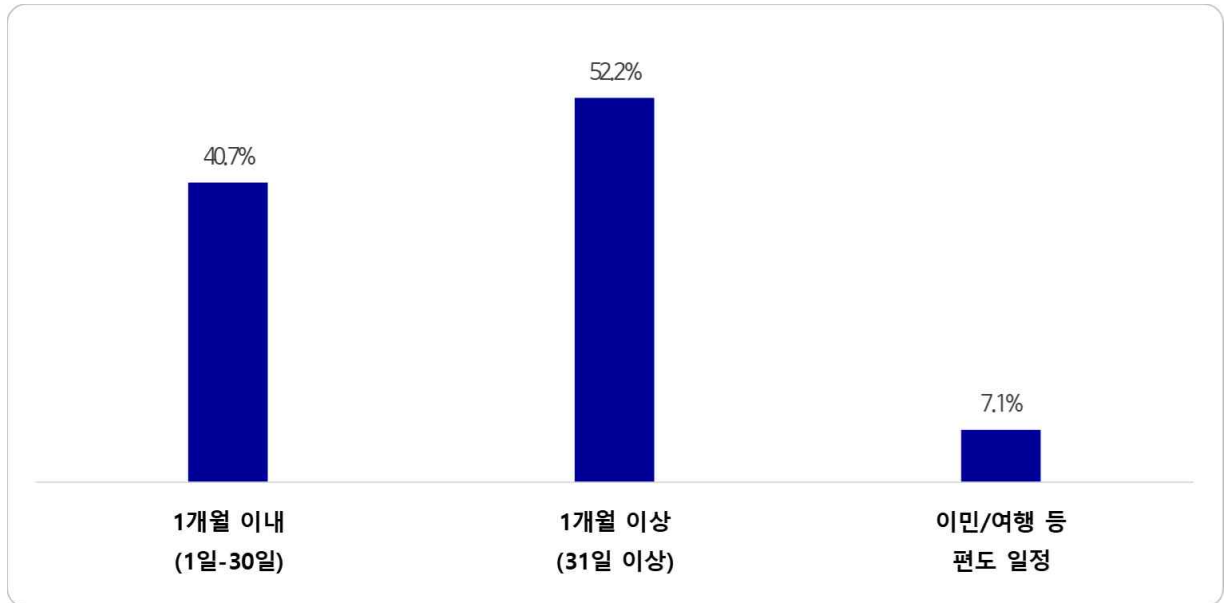
〈표 3-10〉 여행 동반자_인천공항

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분		사례수	혼자 (동반인 없음)	직장 동료/ 업무상 관계자	가족/친지	부부/연인	친구	기타
전체		3,231	64.4	18.0	10.0	4.4	3.8	0.1
차수	1차	1,120	64.8	18.8	9.6	3.2	3.5	0.3
	2차	1,102	63.4	12.9	12.3	7.8	5.4	0.0
	3차	1,009	64.9	22.7	7.9	1.9	2.6	0.0
성별	남성	2,059	61.4	25.4	6.8	3.5	3.4	0.1
	여성	1,172	69.6	4.9	15.5	5.9	4.7	0.1
연령	20대	980	72.2	10.9	7.2	2.8	7.2	0.1
	30대	896	61.6	22.3	9.3	5.1	2.2	0.2
	40대	683	58.9	25.6	9.8	3.2	3.1	0.0
	50대	444	62.2	18.5	13.3	4.5	2.5	0.0
	60대 이상	228	62.3	7.9	18.4	11.4	0.4	0.0
여행형태	개별 여행	2,908	66.8	17.2	9.8	3.6	2.9	0.1
	패키지 여행	8	25.0	37.5	12.5	0.0	12.5	12.5
	에어텔	315	43.2	24.8	11.7	11.4	12.7	0.0
여행목적	개인 여가	238	42.4	4.6	23.9	15.5	16.8	0.4
	사업/업무	1,501	60.0	35.8	2.7	0.7	0.9	0.0
	교육	449	78.0	6.0	4.9	1.3	9.8	0.2
	가족 및 친지방문	1,010	70.1	0.6	19.2	8.5	2.7	0.0
	기타	33	63.6	3.0	27.3	3.0	0.0	3.0
여행 동반인	혼자 여행	2,080	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	동반 여행	1,151	0.0	50.6	28.0	12.3	10.8	0.3
이용 항공사	FSC	2,241	63.4	19.3	10.4	4.2	3.2	0.1
	LCC	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	외항사	989	66.7	15.1	8.9	4.7	5.3	0.1
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	59.5	30.8	6.5	1.4	1.8	0.1
	외국 국적&한국 거주	387	73.1	7.5	10.1	4.7	4.7	0.0
	한국 국적&외국 거주	534	80.7	1.3	13.5	4.1	0.4	0.0
	외국 국적&외국 거주	1,312	58.8	18.2	11.1	6.6	6.6	0.2
국적별	한국	1,532	66.9	20.5	8.9	2.3	1.3	0.1
	중국	294	65.3	5.8	11.9	6.8	12.2	0.0
	일본	93	52.7	23.7	14.0	7.5	4.3	0.0
	미주	587	72.2	7.3	12.3	6.6	2.2	0.0
	기타 아시아	526	53.4	27.2	8.6	4.0	7.4	0.4
	유럽	187	54.0	23.0	9.1	9.1	6.4	0.0
	대양주/아프리카/기타	12	66.7	0.0	25.0	8.3	0.0	0.0

4) 여행 기간

- 여행 기간은 평균 '1개월 이상'이 52.2%로 가장 많았으며, 다음으로 '1개월 이내' 40.7%, '이민/여행 등 편도 일정' 7.1% 순으로 응답



Base : 인천공항 이용객, n=3,231

<그림 3-5> 여행 기간_인천공항

<표 3-11> 여행 기간_인천공항

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분		사례수	1개월 이내 (1일-30일)	1개월 이상 (31일 이상)	이민/여행 등 편도 일정
전체		3231	40.7	52.2	7.1
차수	1차	1120	35.4	57.2	7.4
	2차	1102	38.9	53.2	7.9
	3차	1009	48.6	45.4	6.0
성별	남성	2059	42.5	50.4	7.1
	여성	1172	37.5	55.3	7.2
연령	20대	980	21.5	66.7	11.7
	30대	896	48.7	43.3	8.0
	40대	683	55.6	40.1	4.2
	50대	444	51.8	46.8	1.4
	60대 이상	228	25.4	70.6	3.9
여행형태	개별 여행	2908	34.7	57.6	7.7
	패키지 여행	8	12.5	50.0	37.5
	에어텔	315	96.8	1.9	1.3
여행목적	개인 여가	238	60.5	36.1	3.4
	사업/업무	1501	49.4	44.6	5.9
	교육	449	13.1	69.7	17.1
	가족 및 친지방문	1010	35.3	60.4	4.3
	기타	33	39.4	18.2	42.4
여행동반인	혼자 여행	2080	36.8	55.0	8.2
	동반 여행	1151	47.8	47.0	5.2
이용 항공사	FSC	2241	41.2	51.4	7.4
	LCC	1	0.0	100.0	0.0
	외항사	989	39.5	53.8	6.7
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	33.5	56.8	9.7
	외국 국적&한국 거주	387	35.9	52.7	11.4
	한국 국적&외국 거주	534	24.0	70.4	5.6
	외국 국적&외국 거주	1312	54.4	41.0	4.6
국적별	한국	1532	30.2	61.6	8.3
	중국	294	34.4	59.5	6.1
	일본	93	58.1	39.8	2.2
	미주	587	52.5	41.7	5.8
	기타 아시아	526	46.8	43.9	9.3
	유럽	187	75.9	24.1	0.0
	대양주/아프리카/기타	12	16.7	75.0	8.3

- 여행 기간은 응답자의 성별/연령/여행 목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자의 성별과 관계없이 '1개월 이상' 일정이 많았으며, 남성은 여성 대비 '1개월 이내' 일정의 응답 비율이 높음

<표 3-12> 여행 기간_인천공항 - 성별

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : 명

구분		사례수	1개월 이내 (1일-30일)	1개월 이상 (31일 이상)	이민/여행 등 편도 일정
전체		3,231	1,315	1,685	231
성별	남성	2,059	875	1,037	147
	여성	1,172	440	648	84
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		7.979a	2	0.019	

- 응답자 연령대별로 20대와 60대의 경우 '1개월 이상' 일정, 30대/40대/50대는 '1개월 이내' 일정으로 응답

<표 3-13> 여행 기간_인천공항 - 연령별

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : 명

구분		사례수	1개월 이내 (1일-30일)	1개월 이상 (31일 이상)	이민/여행 등 편도 일정
전체		3,231	1,315	1,685	231
연령	20대	980	211	654	115
	30대	896	436	388	72
	40대	683	380	274	29
	50대	444	230	208	6
	60대 이상	228	58	161	9
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		318.052a	8	0.000	

- 여행 목적에 따라서 개인 여가와 사업/업무인 경우 ‘1개월 이내’, 교육과 가족 및 친지 방문인 경우, ‘1개월 이상’의 여행 기간을 보임

〈표 3-14〉 여행 기간_인천공항 - 여행 목적

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : 명

구분		사례수	1개월 이내 (1일-30일)	1개월 이상 (31일 이상)	이민/여행 등 편도 일정
전체		3,231	1,315	1,685	231
여행 목적	개인 여가	238	144	86	8
	사업/업무	1,501	742	670	89
	교육	449	59	313	77
	가족 및 친지방문	1,010	357	610	43
	기타	33	13	6	14
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		356.907a	8	0.000	

- 응답자의 국적별로는 한국, 중국 국적의 여객은 ‘1개월 이상’ 여정인 반면, 이외 국가에서는 ‘1개월 이내 일정’의 여행기간을 응답

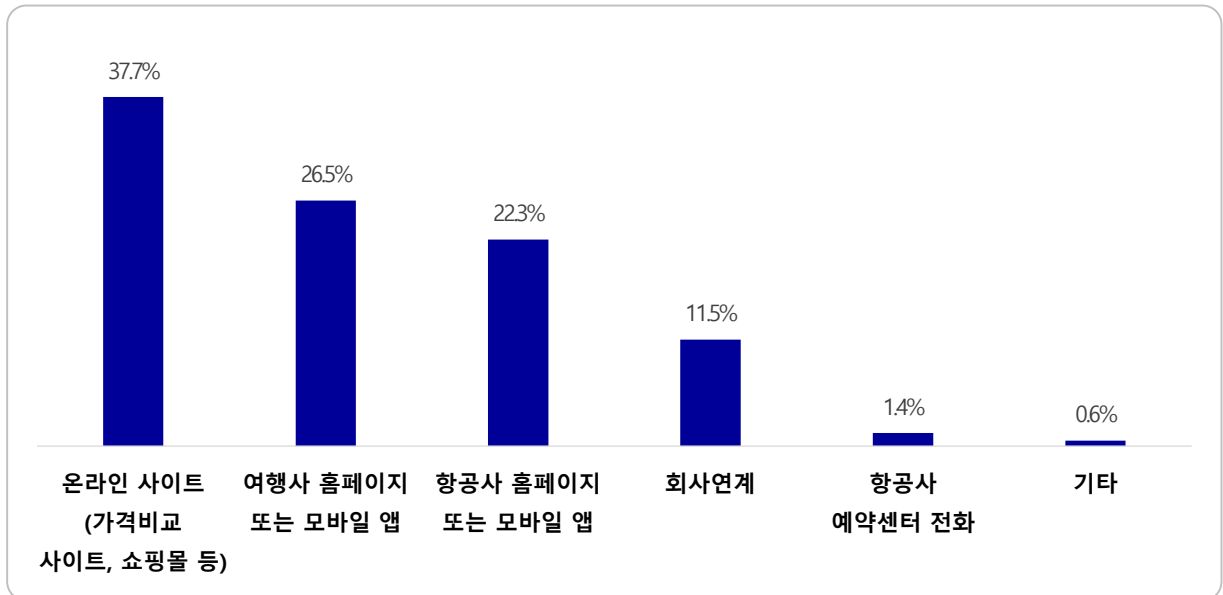
〈표 3-15〉 여행 기간_인천공항 - 국적

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : 명

구분		사례수	1개월 이내 (1일-30일)	1개월 이상 (31일 이상)	이민/여행 등 편도 일정
전체		3,231	1,315	1,685	231
국 적	한국	1,532	462	943	127
	중국	294	101	175	18
	일본	93	54	37	2
	미주	587	308	245	34
	기타 아시아	526	246	231	49
	유럽	187	142	45	0
	대양주/아프리카/기타	12	2	9	1
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		240.255a	12	0.000	

5) 항공권 구입 경로 및 체크인 방법

- 항공권은 '온라인 사이트'(37.7%)를 통해 구입하는 경우가 가장 많았으며, '여행사 홈페이지 또는 앱'(26.5%), '항공사 홈페이지 또는 앱'(22.3%) 순으로 높은 비중을 차지



Base : 인천공항 이용객, n=3,231

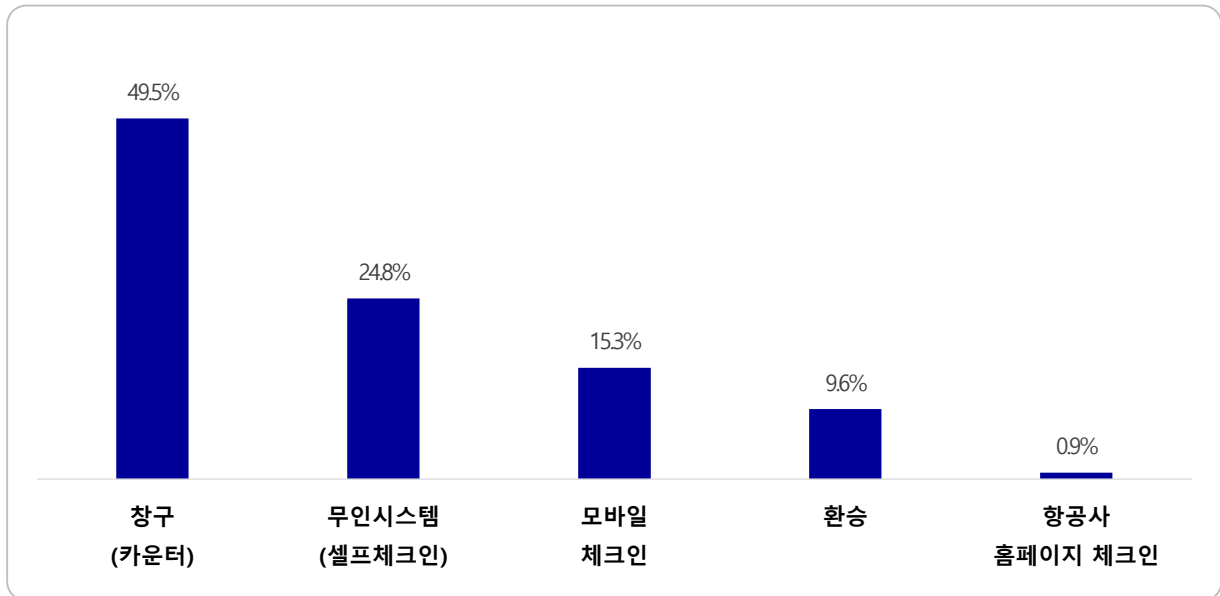
<그림 3-6> 항공권 구입 경로 및 체크인 방법_인천공항

<표 3-16> 항공권 구입 경로 및 체크인 방법_인천공항

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분	사례수	온라인 사이트 (가격비교 사이트, 쇼핑몰 등)	여행사 홈페이지 또는 모바일 앱	항공사 홈페이지 또는 모바일 앱	회사연계	항공사 예약센터 전화	기타	
전체	3,231	37.7	26.5	22.3	11.5	1.4	0.6	
차수	1차	1,120	39.6	27.9	20.7	9.0	1.8	1.0
	2차	1,102	36.4	25.8	24.0	12.3	1.2	0.5
	3차	1,009	37.1	25.6	22.2	13.4	1.3	0.5
성별	남성	2,059	34.8	28.6	17.4	17.1	1.4	0.7
	여성	1,172	42.7	22.8	30.9	1.6	1.5	0.5
연령	20대	980	39.3	24.0	27.4	7.2	1.1	0.9
	30대	896	34.0	25.2	23.1	15.3	1.7	0.7
	40대	683	34.7	28.6	20.1	14.9	1.3	0.4
	50대	444	41.4	30.9	14.9	11.7	0.7	0.5
	60대 이상	228	46.9	27.2	18.0	3.9	3.5	0.4
여행형태	개별 여행	2,908	37.3	26.5	21.3	12.6	1.6	0.7
	패키지 여행	8	25.0	25.0	25.0	12.5	0.0	12.5
	에어텔	315	41.6	25.7	31.1	1.6	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	238	41.6	24.8	28.2	3.4	0.8	1.3
	사업/업무	1,501	29.6	30.4	15.7	22.3	1.3	0.6
	교육	449	39.0	22.3	33.4	3.1	1.3	0.9
	가족 및 친지방문	1,010	47.8	22.8	25.7	1.3	1.9	0.5
	기타	33	48.5	27.3	21.2	3.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	2,080	40.3	24.8	24.9	8.0	1.5	0.5
	동반 여행	1,151	32.9	29.5	17.5	17.8	1.3	1.0
이용 항공사	FSC	2,241	37.3	27.0	21.6	12.1	1.3	0.7
	LCC	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	외항사	989	38.6	25.2	23.9	10.0	1.7	0.6
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	25.9	22.8	20.8	28.3	1.5	0.7
	외국 국적&한국 거주	387	45.0	26.6	21.2	4.7	2.1	0.5
	한국 국적&외국 거주	534	40.6	22.5	32.4	2.8	1.1	0.6
	외국 국적&외국 거주	1,312	43.4	30.8	19.6	4.3	1.3	0.7
국적별	한국	1,532	31.0	22.7	24.9	19.4	1.4	0.7
	중국	294	36.4	30.6	29.9	0.3	2.4	0.3
	일본	93	58.1	17.2	14.0	9.7	0.0	1.1
	미주	587	45.3	23.3	23.7	4.3	2.6	0.9
	기타 아시아	526	45.8	37.3	11.0	4.9	0.4	0.6
	유럽	187	37.4	35.3	20.3	5.9	0.5	0.5
	대양주/아프리카/기타	12	41.7	16.7	25.0	16.7	0.0	0.0

- 체크인 방법은 '창구'(49.5%)를 통해 체크인 한다는 응답이 많았으며, '무인시스템'(24.8%)과 '모바일 체크인'(15.3%)을 이용하는 경우도 있음



Base : 인천공항 이용객, n=3,231

<그림 3-7> 체크인 방법_인천공항

<표 3-17> 체크인 방법_인천공항

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분		사례수	창구 (카운터)	무인시스템 (셀프체크인)	모바일 체크인	환승	항공사 홈페이지 체크인
전체		3,231	49.5	24.8	15.3	9.6	0.9
차수	1차	1,120	53.4	26.6	11.5	7.1	1.3
	2차	1,102	52.6	18.1	15.6	13.0	0.6
	3차	1,009	41.7	29.9	19.2	8.5	0.6
성별	남성	2,059	50.3	24.4	13.9	10.6	0.8
	여성	1,172	48.0	25.4	17.7	7.8	1.0
연령	20대	980	56.7	20.8	11.2	10.5	0.7
	30대	896	45.3	25.8	18.3	9.6	1.0
	40대	683	42.8	29.0	19.0	8.2	1.0
	50대	444	46.8	27.5	15.5	9.5	0.7
	60대 이상	228	60.1	19.7	9.6	9.6	0.9
여행형태	개별 여행	2,908	52.3	23.4	12.8	10.6	0.9
	패키지 여행	8	62.5	12.5	12.5	12.5	0.0
	에어텔	315	22.9	37.8	38.7	0.3	0.3
여행목적	개인 여가	238	46.2	25.2	14.3	13.9	0.4
	사업/업무	1,501	44.6	27.1	17.3	10.4	0.5
	교육	449	55.7	20.3	13.1	9.8	1.1
	가족 및 친지방문	1,010	54.3	23.6	13.6	7.3	1.3
	기타	33	63.6	12.1	15.2	6.1	3.0
여행 동반인	혼자 여행	2,080	53.0	23.2	14.6	8.2	1.0
	동반 여행	1,151	43.2	27.6	16.6	12.0	0.6
이용 항공사	FSC	2,241	40.2	30.7	16.8	11.2	1.0
	LCC	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	외항사	989	70.5	11.4	11.9	5.7	0.5
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	54.8	29.3	14.7	0.1	1.1
	외국 국적&한국 거주	387	62.0	25.1	11.9	0.5	0.5
	한국 국적&외국 거주	534	57.7	26.6	14.6	0.7	0.4
	외국 국적&외국 거주	1,312	38.4	20.5	17.1	23.0	1.0
국적별	한국	1,532	55.8	28.3	14.7	0.3	0.8
	중국	294	53.4	16.7	11.9	18.0	0.0
	일본	93	33.3	35.5	15.1	14.0	2.2
	미주	587	54.5	18.9	17.4	8.2	1.0
	기타 아시아	526	32.1	20.3	13.5	33.5	0.6
	유럽	187	31.6	34.8	25.1	7.0	1.6
	대양주/아프리카/기타	12	66.7	8.3	8.3	8.3	8.3

- 공항 체크인 방법은 응답자의 성별/연령/여행 목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자의 성별로는 남성은 여성에 비해 창구 체크인 비율이 높았으며, 여성은 무인시스템과 모바일체크인 이용률이 높았음

<표 3-18> 체크인 방법_인천공항 - 성별

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : 명

구분		사례수	창구 (카운터)	무인시스템 (셀프체크인)	모바일 체크인	환승	항공사 홈페이지 체크인
전체		3,231	1,599	800	495	309	28
성별	남성	2,059	1,036	502	287	218	16
	여성	1,172	563	298	208	91	12
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		14.934a		4		0.005	

- 응답자 연령대별로 20대와 60대는 창구 체크인 이용률이 다른 연령대 대비 높았으며, 30대/40대/50대는 무인시스템과 모바일 체크인 이용률이 높았음

<표 3-19> 체크인 방법_인천공항 - 연령별

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : 명

구분		사례수	창구 (카운터)	무인시스템 (셀프체크인)	모바일 체크인	환승	항공사 홈페이지 체크인
전체		3,231	1,599	800	495	309	28
연령	20대	980	556	204	110	103	7
	30대	896	406	231	164	86	9
	40대	683	292	198	130	56	7
	50대	444	208	122	69	42	3
	60대 이상	228	137	45	22	22	2
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		70.718a		16		0.000	

- 여행 목적이 교육이나 가족 및 친지방문인 경우 창구 체크인 비율이 상대적으로 높았으며, 개인여가와 사업/업무인 경우 무인시스템을 이용한다는 경우가 상대적으로 높았음

〈표 3-20〉 체크인 방법_인천공항 - 여행 목적

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : 명

구분		사례수	창구 (카운터)	무인시스템 (셀프체크인)	모바일 체크인	환승	항공사 홈페이지 체크인
전체		3,231	1,599	800	495	309	28
여행 목적	개인 여가	238	110	60	34	33	1
	사업/업무	1,501	670	407	260	156	8
	교육	449	250	91	59	44	5
	가족 및 친지방문	1,010	548	238	137	74	13
	기타	33	21	4	5	2	1
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		52.433a		16		0.000	

- 응답자의 국적별로는 한국, 중국, 미국 국적의 여객은 창구 체크인 비율이 높았으며, 일본 국적의 여객은 주로 무인시스템을 이용하여 체크인

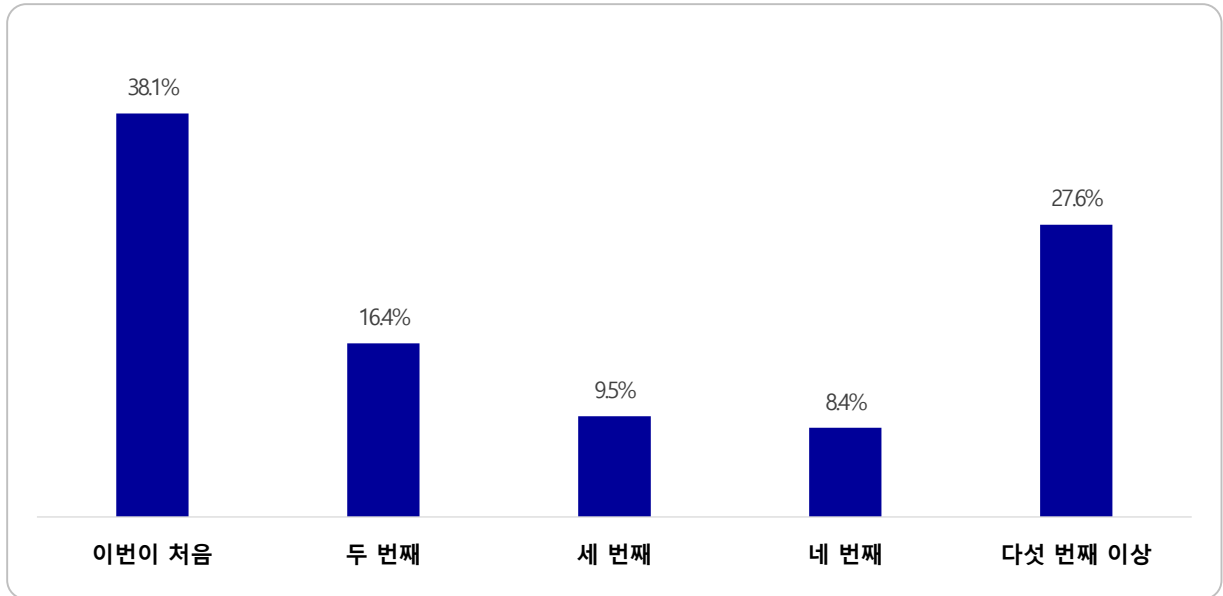
〈표 3-21〉 체크인 방법_인천공항 - 국적

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : 명

구분		사례수	창구 (카운터)	무인시스템 (셀프체크인)	모바일 체크인	환승	항공사 홈페이지 체크인
전체		3,231	1,599	800	495	309	28
국 적	한국	1,532	855	434	225	5	13
	중국	294	157	49	35	53	0
	일본	93	31	33	14	13	2
	미주	587	320	111	102	48	6
	기타 아시아	526	169	107	71	176	3
	유럽	187	59	65	47	13	3
	대양주/아프리카/기타	12	8	1	1	1	1
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		615.841a		24		0.000	

6) 해외 거주자 방한 현황

- 인천공항 이용 해외 거주자의 한국 방문 빈도는 ‘처음’(38.1%)과 ‘다섯 번째 이상’(27.6%) 방문한 경우가 대다수



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846

<그림 3-8> 해외 거주자 방한 빈도_인천공항

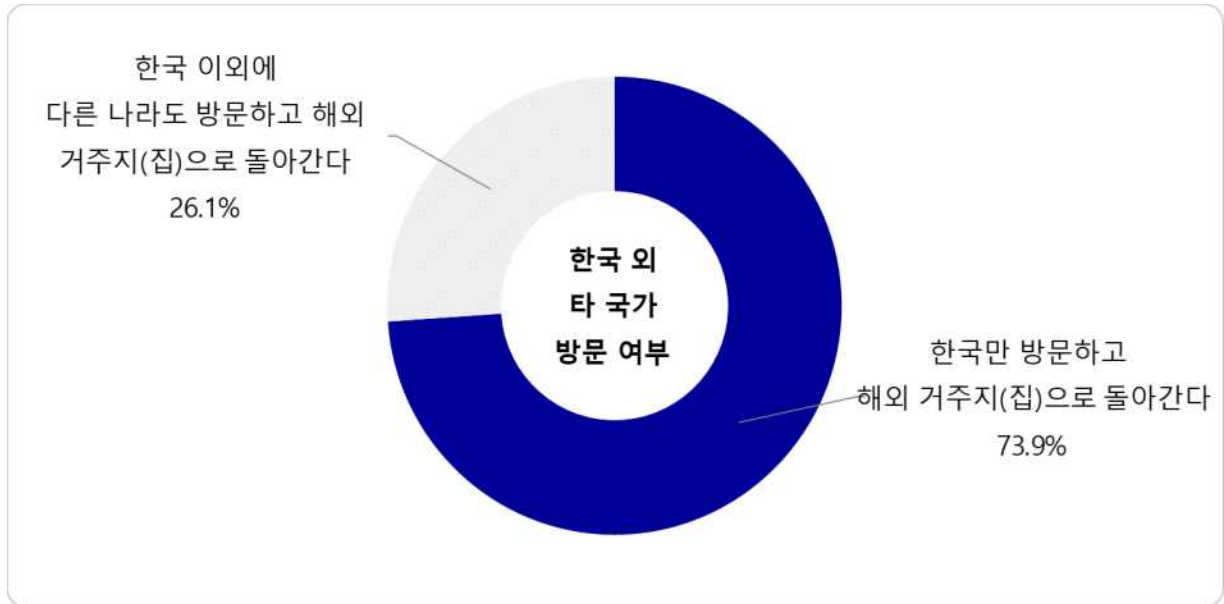
〈표 3-22〉 해외 거주자 방한 빈도_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846, 단위 : %

구분		사례수	이번이 처음	두 번째	세 번째	네 번째	다섯 번째 이상
전체		1,846	38.1	16.4	9.5	8.4	27.6
차수	1차	587	30.5	17.5	11.4	8.7	31.9
	2차	675	38.7	13.3	10.7	7.4	29.9
	3차	584	45.2	18.7	6.2	9.2	20.7
성별	남성	1,081	42.1	16.5	9.3	8.3	23.8
	여성	765	32.5	16.2	9.7	8.5	33.1
연령	20대	526	39.7	17.7	9.7	7.6	25.3
	30대	515	44.3	17.5	9.7	6.4	22.1
	40대	388	41.5	18.0	8.8	8.2	23.5
	50대	285	29.8	14.7	9.1	10.2	36.1
	60대 이상	132	15.9	5.3	10.6	15.9	52.3
여행형태	개별 여행	1,577	32.4	15.6	10.0	9.8	32.2
	패키지 여행	7	57.1	14.3	14.3	0.0	14.3
	에어텔	262	72.1	21.0	6.5	0.0	0.4
여행목적	개인 여가	198	54.5	17.7	11.6	5.1	11.1
	사업/업무	707	52.3	19.2	9.1	6.4	13.0
	교육	183	33.3	20.2	6.6	10.4	29.5
	가족 및 친지방문	742	21.8	12.7	9.7	10.8	45.0
	기타	16	18.8	0.0	25.0	6.3	50.0
여행 동반인	혼자 여행	1,203	31.3	15.0	9.4	9.3	34.9
	동반 여행	643	50.9	18.8	9.6	6.7	14.0
이용 항공사	FSC	1,336	36.6	16.5	9.6	8.9	28.4
	LCC	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	외항사	509	42.0	16.1	9.2	7.1	25.5
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	0	-	-	-	-	-
	외국 국적&한국 거주	0	-	-	-	-	-
	한국 국적&외국 거주	534	7.9	9.4	10.9	14.6	57.3
	외국 국적&외국 거주	1,312	50.5	19.2	8.9	5.9	15.5
국적별	한국	534	7.9	9.4	10.9	14.6	57.3
	중국	207	53.1	20.8	6.8	3.9	15.5
	일본	71	40.8	19.7	11.3	8.5	19.7
	미주	441	44.2	15.4	9.1	7.5	23.8
	기타 아시아	422	55.0	22.3	8.1	6.4	8.3
	유럽	163	57.7	19.6	12.3	1.2	9.2
	대양주/아프리카/기타	8	25.0	12.5	12.5	12.5	37.5

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

- 이번 여정은 ‘한국만 방문하고 해외 거주지로 돌아간다’가 73.9%로 응답하였으며, ‘한국 이외에 다른 나라도 방문하고 해외 거주지로 돌아간다’는 응답은 26.1%로 응답



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846

<그림 3-9> 한국 외 타 국가 방문 여부_인천공항

〈표 3-23〉 한국 외 타 국가 방문 여부_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846, 단위 : %

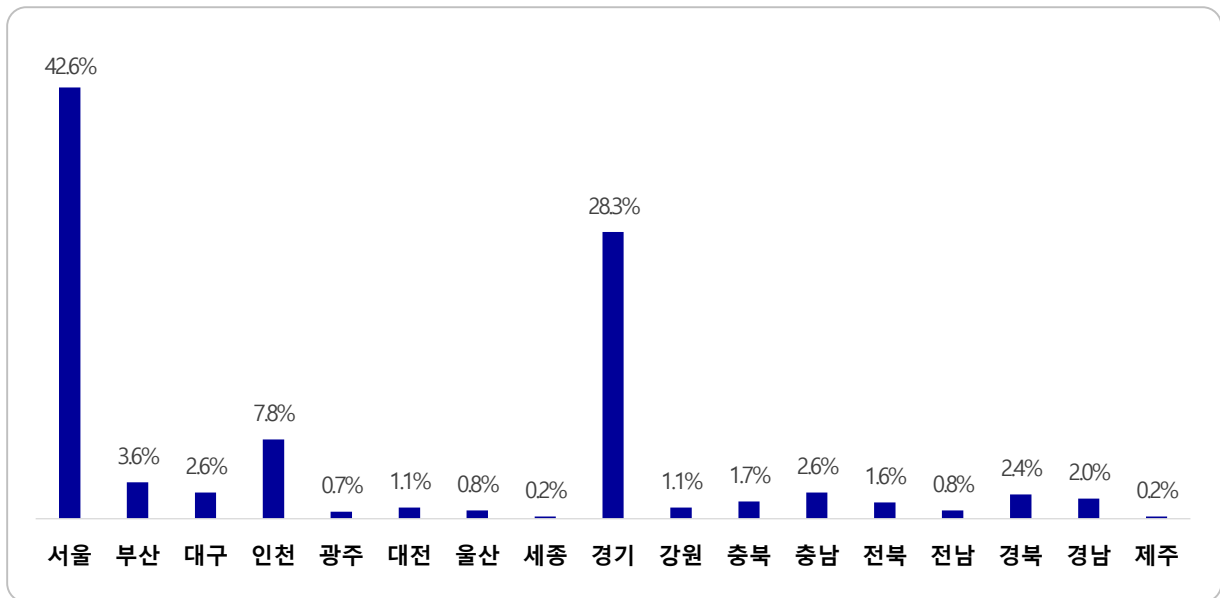
구분		사례수	한국만 방문하고 해외 거주지(집)으로 돌아간다	한국 이외에 다른 나라도 방문하고 해외 거주지(집)으로 돌아간다
전체		1,846	73.9	26.1
차수	1차	587	72.2	27.8
	2차	675	68.9	31.1
	3차	584	81.3	18.7
성별	남성	1,081	69.2	30.8
	여성	765	80.5	19.5
연령	20대	526	66.0	34.0
	30대	515	73.0	27.0
	40대	388	80.7	19.3
	50대	285	79.6	20.4
	60대 이상	132	76.5	23.5
여행형태	개별 여행	1,577	70.1	29.9
	패키지 여행	7	28.6	71.4
	에어텔	262	97.7	2.3
여행목적	개인 여가	198	68.2	31.8
	사업/업무	707	68.5	31.5
	교육	183	60.7	39.3
	가족 및 친지방문	742	84.0	16.0
	기타	16	68.8	31.3
여행 동반인	혼자 여행	1,203	77.1	22.9
	동반 여행	643	67.8	32.2
이용 항공사	FSC	1,336	72.0	28.0
	LCC	1	0.0	100.0
	외항사	509	79.0	21.0
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	0	-	-
	외국 국적&한국 거주	0	-	-
	한국 국적&외국 거주	534	98.5	1.5
	외국 국적&외국 거주	1,312	63.9	36.1
국적별	한국	534	98.5	1.5
	중국	207	50.2	49.8
	일본	71	64.8	35.2
	미주	441	82.3	17.7
	기타 아시아	422	41.2	58.8
	유럽	163	89.0	11.0
	대양주/아프리카/기타	8	75.0	25.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

2. 이용 공항까지의 이동경로(O/D) 현황

가. 공항 도착 전 출발지역

- 단순 환승 목적을 제외한 인천공항 이용객의 공항 도착 전 출발지역은 ‘서울’(42.6%), 경기’(28.3%), ‘인천’(7.8%) 등 수도권이 대다수



Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754

<그림 3-10> 공항 도착 전 출발지역_인천공항

<표 3-24> 공항 도착 전 출발지역_인천공항(1)

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : %

구분		사례수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기
전체		2,754	42.6	3.6	2.6	7.8	0.7	1.1	0.8	0.2	28.3
차수	1차	960	36.0	4.2	3.2	7.0	0.6	0.9	0.8	0.4	32.5
	2차	894	38.9	3.4	2.9	8.3	1.1	1.5	0.3	0.2	31.2
	3차	900	53.1	3.1	1.6	8.3	0.3	0.8	1.3	0.0	20.9
성별	남성	1,731	39.2	3.8	2.8	8.1	0.8	1.2	1.2	0.1	28.1
	여성	1,023	48.2	3.1	2.2	7.4	0.5	0.9	0.3	0.4	28.6
연령	20대	803	36.5	3.5	2.1	9.1	0.7	0.9	0.6	0.2	32.5
	30대	758	45.1	2.8	3.2	6.7	0.5	1.2	0.8	0.1	26.9
	40대	608	46.4	4.3	2.6	8.1	0.8	0.7	0.7	0.3	23.4
	50대	387	46.0	3.1	2.6	7.2	0.5	1.3	1.6	0.0	27.6
	60대 이상	198	38.9	5.6	2.0	7.6	1.0	2.0	1.0	0.5	32.8
여행형태	개별 여행	2,442	36.6	4.0	2.9	8.6	0.8	1.1	0.9	0.2	30.9
	패키지 여행	3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3
	에어텔	309	90.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.3	0.0	0.0	7.4
여행목적	개인 여가	176	55.1	2.3	1.7	5.1	1.7	0.0	0.0	0.0	27.8
	사업/업무	1,281	42.5	3.8	2.7	8.2	0.5	0.8	1.5	0.1	25.5
	교육	378	38.4	3.7	1.6	9.8	0.8	1.3	0.0	0.5	30.2
	가족 및 친지방문	891	42.0	3.3	2.9	7.3	0.7	1.5	0.4	0.3	31.3
	기타	28	39.3	7.1	3.6	0.0	0.0	3.6	0.0	0.0	35.7
여행동반인	혼자 여행	1,809	41.0	3.6	2.4	8.0	0.6	1.2	0.6	0.1	31.3
	동반 여행	945	45.5	3.5	2.9	7.5	0.8	0.7	1.3	0.4	22.4
이용 항공사	FSC	1,872	43.3	3.5	2.7	8.5	0.6	1.2	0.8	0.2	27.7
	LCC	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	외항사	882	40.9	3.7	2.4	6.3	0.8	0.8	0.9	0.2	29.6
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	28.2	5.2	4.3	9.0	0.9	1.5	1.8	0.5	28.7
	외국 국적&한국 거주	387	40.3	2.1	1.8	5.9	0.3	1.3	0.0	0.0	37.5
	한국 국적&외국 거주	528	35.0	4.9	2.3	9.7	1.1	0.9	0.6	0.2	33.5
	외국 국적&외국 거주	841	65.4	1.4	1.1	6.2	0.4	0.5	0.2	0.0	20.3
국적별	한국	1,526	30.5	5.1	3.6	9.2	1.0	1.3	1.4	0.4	30.3
	중국	191	64.9	1.6	1.0	6.3	0.5	1.0	0.5	0.0	19.9
	일본	68	60.3	1.5	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0
	미주	511	47.6	1.4	1.4	6.7	0.4	0.6	0.2	0.0	35.4
	기타 아시아	279	60.2	3.2	2.5	5.7	0.4	0.4	0.0	0.0	19.0
	유럽	169	72.8	0.0	0.0	5.9	0.0	1.8	0.0	0.0	15.4
	대양주/아프리카/기타	10	70.0	0.0	0.0	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

<표 3-25> 공항 도착 전 출발지역_인천공항(2)

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : %

구분		사례수	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
전체		2,754	1.1	1.7	2.6	1.6	0.8	2.4	2.0	0.2
차수	1차	960	1.4	1.6	2.8	1.6	0.8	3.1	2.7	0.3
	2차	894	1.3	1.9	2.1	1.6	0.6	2.6	1.9	0.2
	3차	900	0.7	1.7	2.8	1.7	1.0	1.3	1.3	0.1
성별	남성	1,731	1.1	2.0	3.0	1.6	1.0	3.4	2.5	0.2
	여성	1,023	1.2	1.3	1.9	1.7	0.4	0.7	1.1	0.3
연령	20대	803	0.9	2.7	2.4	3.1	0.5	2.1	1.7	0.4
	30대	758	1.2	1.3	2.5	1.2	1.3	3.2	1.8	0.1
	40대	608	0.8	2.0	3.5	0.8	0.5	3.0	2.3	0.0
	50대	387	1.8	0.3	2.1	1.0	1.0	1.3	2.3	0.3
	60대 이상	198	1.5	1.0	2.0	0.5	0.5	0.5	2.0	0.5
여행형태	개별 여행	2,442	1.3	1.9	2.9	1.8	0.9	2.6	2.3	0.2
	패키지 여행	3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	309	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	176	0.6	1.7	0.6	2.3	0.6	0.0	0.6	0.0
	사업/업무	1,281	1.0	2.0	3.0	0.7	0.9	3.8	2.5	0.2
	교육	378	1.6	2.4	2.4	3.2	0.8	1.9	1.6	0.0
	가족 및 친지방문	891	1.2	1.0	2.4	2.1	0.7	1.0	1.6	0.3
	기타	28	0.0	0.0	3.6	0.0	0.0	0.0	7.1	0.0
여행동반인	혼자 여행	1,809	1.2	1.9	1.7	1.8	0.9	1.9	1.7	0.1
	동반 여행	945	1.1	1.4	4.3	1.2	0.6	3.3	2.6	0.4
이용 항공사	FSC	1,872	1.2	1.5	2.2	1.5	0.8	2.3	1.7	0.3
	LCC	0	-	-	-	-	-	-	-	-
	외항사	882	1.0	2.2	3.3	1.7	0.8	2.5	2.7	0.1
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	1.5	3.2	4.3	1.9	0.9	4.7	3.2	0.2
	외국 국적&한국 거주	387	0.8	1.3	1.0	1.8	0.5	3.4	1.6	0.5
	한국 국적&외국 거주	528	1.7	0.8	2.5	2.5	1.1	0.8	2.3	0.2
	외국 국적&외국 거주	841	0.5	0.7	1.3	0.6	0.6	0.1	0.6	0.1
국적별	한국	1,526	1.6	2.4	3.7	2.1	1.0	3.3	2.9	0.2
	중국	191	0.5	0.5	1.6	0.0	0.0	1.6	0.0	0.0
	일본	68	0.0	1.5	2.9	1.5	2.9	1.5	0.0	0.0
	미주	511	0.6	1.2	0.8	2.2	0.6	0.4	0.6	0.2
	기타 아시아	279	0.7	1.1	0.7	0.0	0.7	2.5	2.2	0.7
	유럽	169	0.6	0.0	2.4	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0
	대양주/아프리카/기타	10	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

- 공항 도착 전 출발지역은 응답자의 성별/연령/여행 목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 여성이 남성 대비 서울/경기 등 수도권 출발 비율이 높음

〈표 3-26〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 성별

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : 명

구분	사례 수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
전체	2,754	1,172	98	71	216	19	29	23	6	779	31	47	71	44	22	65	55	6	
성별	남성	1,731	679	66	49	140	14	20	20	2	486	19	34	52	27	18	58	44	3
	여성	1,023	493	32	22	76	5	9	3	4	293	12	13	19	17	4	7	11	3
		값							자유도				근사 유의확률 (양측검정)						
Pearson 카이제곱		59.229a							16				0.000						

- 응답자 연령대별로는 20대와 60대의 서울/경기 등 수도권 출발 응답이 높음

〈표 3-27〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 연령별

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : 명

구분	사례 수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
전체	2,754	1,172	98	71	216	19	29	23	6	779	31	47	71	44	22	65	55	6	
연령	20대	803	293	28	17	73	6	7	5	2	261	7	22	19	25	4	17	14	3
	30대	758	342	21	24	51	4	9	6	1	204	9	10	19	9	10	24	14	1
	40대	608	282	26	16	49	5	4	4	2	142	5	12	21	5	3	18	14	0
	50대	387	178	12	10	28	2	5	6	0	107	7	1	8	4	4	5	9	1
	60대 이상	198	77	11	4	15	2	4	2	1	65	3	2	4	1	1	1	4	1
		값							자유도				근사 유의확률 (양측검정)						
Pearson 카이제곱		93.684a							64				0.009						

- 개인 여가를 목적으로 한 여행객은 인천공항 이용 당일 서울에서 출발

<표 3-28> 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 여행 목적

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : 명

구분		사례수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
전체		2,754	1,172	98	71	216	19	29	23	6	779	31	47	71	44	22	65	55	6	
여행목적	개인 여가	176	97	4	3	9	3	0	0	0	49	1	3	1	4	1	0	1	0	
	사업/업무	1,281	545	49	35	105	7	10	19	1	327	13	26	39	9	12	49	32	3	
	교육	378	145	14	6	37	3	5	0	2	114	6	9	9	12	3	7	6	0	
	가족 및 친지방문	891	374	29	26	65	6	13	4	3	279	11	9	21	19	6	9	14	3	
	기타	28	11	2	1	0	0	1	0	0	10	0	0	1	0	0	0	2	0	
		값			자유도			근사 유의확률 (양측검정)												
Pearson 카이제곱		113.120a			64			0.000												

- 국적별로는 한국을 제외한 외국 국적의 여행객은 인천공항 이용 당일 서울에서 출발하며, 한국 국적 이용객도 서울/경기에 집중

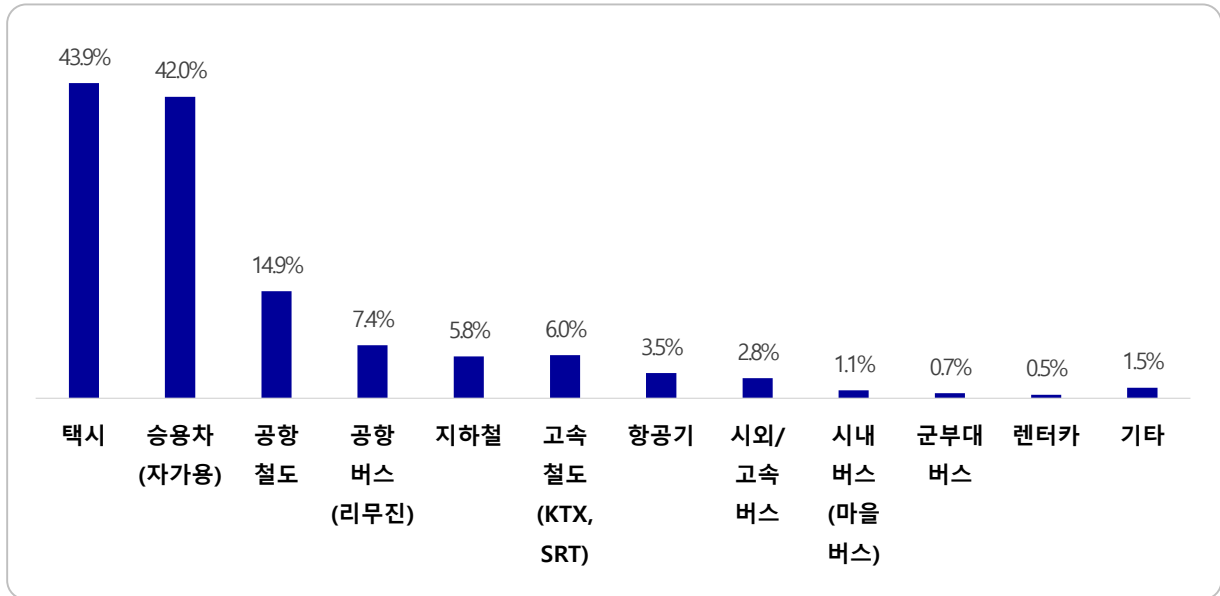
<표 3-29> 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 국적

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : 명

구분		사례수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
전체		2,754	1,172	98	71	216	19	29	23	6	779	31	47	71	44	22	65	55	6	
국적	한국	1,526	466	78	55	141	15	20	21	6	463	24	36	56	32	15	51	44	3	
	중국	191	124	3	2	12	1	2	1	0	38	1	1	3	0	0	3	0	0	
	일본	68	41	1	0	2	0	0	0	0	17	0	1	2	1	2	1	0	0	
	미주	511	243	7	7	34	2	3	1	0	181	3	6	4	11	3	2	3	1	
	기타 아시아	279	168	9	7	16	1	1	0	0	53	2	3	2	0	2	7	6	2	
	유럽	169	123	0	0	10	0	3	0	0	26	1	0	4	0	0	1	1	0	
	대양주/아프리카/기타	10	7	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
		값			자유도			근사 유의확률 (양측검정)												
Pearson 카이제곱		356.981a			96			0.000												

나. 공항 도착 교통수단

- 인천공항에 도착하기 위한 교통수단은 '택시'(43.9%)와 '승용차(자가용)'(42.0%)가 주로 이용되었고, 그다음으로 '공항철도'(14.9%), '공항버스'(7.4%) 등의 순으로 이용



Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754

<그림 3-11> 공항 도착 교통수단_인천공항

<표 3-30> 공항 도착 교통수단_인천공항(1)

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : %

구분	사례수	택시	승용차 (자가용)	공항철도	공항버스 (리무진)	지하철	고속철도 (KTX,SRT)	
전체	2,754	43.9	42.0	14.9	7.4	5.8	6.0	
차수	1차	960	36.1	48.3	17.7	9.0	6.6	6.9
	2차	894	43.8	43.6	14.1	6.2	5.8	5.6
	3차	900	52.1	33.6	12.7	6.9	5.1	5.6
성별	남성	1,731	46.6	38.1	17.6	8.0	6.5	7.8
	여성	1,023	39.2	48.6	10.4	6.3	4.8	3.0
연령	20대	803	29.1	51.3	16.2	7.1	7.2	6.2
	30대	758	50.0	35.0	16.9	6.2	5.9	6.5
	40대	608	55.9	33.6	12.7	7.6	5.6	5.9
	50대	387	46.5	43.4	12.4	10.1	3.6	5.2
	60대 이상	198	37.9	54.0	13.6	7.1	5.1	5.6
여행형태	개별 여행	2,442	37.0	47.2	16.7	8.2	6.6	6.8
	패키지 여행	3	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	309	98.4	0.3	0.3	1.0	0.0	0.3
여행목적	개인 여가	176	67.6	21.0	7.4	4.0	2.8	1.7
	사업/업무	1,281	53.9	31.8	16.2	8.4	5.6	7.3
	교육	378	23.8	57.4	17.5	6.6	8.2	6.6
	가족 및 친지방문	891	34.0	53.8	13.4	6.4	5.6	4.8
	기타	28	21.4	57.1	17.9	21.4	10.7	3.6
여행 동반인	혼자 여행	1,809	38.6	45.5	15.6	7.5	6.5	5.4
	동반 여행	945	54.0	35.2	13.4	7.1	4.6	7.3
이용 항공사	FSC	1,872	44.5	43.5	12.8	7.6	4.3	5.5
	LCC	0	-	-	-	-	-	-
	외항사	882	42.5	38.7	19.3	6.9	9.1	7.1
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	32.0	53.9	20.5	11.4	5.9	10.8
	외국 국적&한국 거주	387	43.9	28.2	23.0	5.2	11.6	5.4
	한국 국적&외국 거주	528	24.6	65.7	11.9	8.0	4.4	4.7
	외국 국적&외국 거주	841	70.0	19.3	6.3	3.2	4.0	1.4
국적별	한국	1,526	29.4	58.0	17.6	10.2	5.4	8.7
	중국	191	60.2	16.8	17.8	5.2	12.0	2.6
	일본	68	61.8	23.5	10.3	5.9	4.4	1.5
	미주	511	50.1	33.1	9.8	4.5	5.3	2.2
	기타 아시아	279	70.6	14.0	15.4	2.9	7.5	5.4
	유럽	169	85.8	5.9	4.7	1.2	2.4	0.6
	대양주/아프리카/기타	10	40.0	50.0	0.0	0.0	10.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

〈표 3-31〉 공항 도착 교통수단_인천공항(2)

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : %

구분		사례수	항공기	시외/ 고속버스	시내버스 (마을버스)	군부대 버스	렌터카	기타
전체		2,754	3.5	2.8	1.1	0.7	0.5	1.5
차수	1차	960	4.8	4.6	1.5	0.3	0.2	1.4
	2차	894	2.8	2.0	1.1	0.8	0.7	1.5
	3차	900	2.8	1.8	0.7	0.9	0.8	1.6
성별	남성	1,731	4.2	3.4	1.0	0.7	0.4	1.8
	여성	1,023	2.3	2.0	1.2	0.6	0.8	0.8
연령	20대	803	2.4	3.9	2.0	1.7	1.0	1.2
	30대	758	3.4	3.0	0.5	0.3	0.5	2.2
	40대	608	4.4	1.8	1.0	0.0	0.3	1.3
	50대	387	4.4	1.8	1.0	0.3	0.3	1.0
	60대 이상	198	3.5	3.0	0.0	0.5	0.0	0.5
여행형태	개별 여행	2,442	3.9	3.2	1.2	0.7	0.6	1.6
	패키지 여행	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	309	0.0	0.0	0.3	0.0	0.3	0.3
여행목적	개인 여가	176	1.7	5.1	1.1	2.3	0.0	1.7
	사업/업무	1,281	4.6	2.8	0.9	0.6	0.5	2.3
	교육	378	1.9	2.9	1.6	0.8	1.6	0.8
	가족 및 친지방문	891	2.8	2.4	1.1	0.2	0.3	0.6
	기타	28	7.1	3.6	3.6	3.6	0.0	0.0
여행동반인	혼자 여행	1,809	3.1	3.3	1.2	0.9	0.6	1.5
	동반 여행	945	4.2	1.9	0.8	0.2	0.5	1.4
이용 항공사	FSC	1,872	3.5	2.1	1.0	0.3	0.3	1.3
	LCC	0	-	-	-	-	-	-
	외항사	882	3.5	4.4	1.4	1.4	1.1	1.7
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	6.2	4.0	0.8	0.0	0.3	1.8
	외국 국적&한국 거주	387	1.3	4.1	3.6	3.4	0.8	1.6
	한국 국적&외국 거주	528	4.2	2.1	0.9	0.0	0.2	0.4
	외국 국적&외국 거주	841	0.8	1.3	0.4	0.6	1.0	1.7
국적별	한국	1,526	5.5	3.3	0.9	0.0	0.3	1.3
	중국	191	1.0	2.6	1.6	0.0	2.6	0.5
	일본	68	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	1.5
	미주	511	1.2	2.5	0.8	3.3	0.8	2.5
	기타 아시아	279	1.4	3.2	2.5	0.0	0.0	1.1
	유럽	169	0.0	0.0	1.2	0.6	1.2	1.2
	대양주/아프리카/기타	10	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

<표 3-32> 출발지역별 공항 도착 교통수단_인천공항(1)

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : %

구분	사례수	택시	승용차 (자가용)	공항철도	공항버스 (리무진)	지하철	고속철도 (KTX,SRT)	
전체	2,754	43.9	42.0	14.9	7.4	5.8	6.0	
차수	서울	1,172	58.8	28.0	13.0	2.0	8.5	0.0
	부산	98	50.0	52.0	39.8	21.4	7.1	26.5
	대구	71	36.6	57.7	50.7	7.0	4.2	56.3
	인천	216	38.9	41.2	7.4	2.3	4.6	0.0
	광주	19	36.8	36.8	36.8	5.3	36.8	31.6
	대전	29	44.8	41.4	51.7	3.4	0.0	55.2
	울산	23	30.4	60.9	65.2	8.7	0.0	43.5
	세종	6	33.3	66.7	0.0	16.7	0.0	0.0
	경기	779	27.7	54.0	3.7	14.5	2.6	0.0
	강원	31	16.1	77.4	22.6	0.0	6.5	12.9
	충북	47	34.0	46.8	12.8	6.4	6.4	6.4
	충남	71	35.2	59.2	15.5	0.0	4.2	9.9
	전북	44	27.3	54.5	4.5	27.3	0.0	4.5
	전남	22	27.3	77.3	31.8	9.1	0.0	22.7
	경북	65	41.5	46.2	52.3	4.6	4.6	53.8
	경남	55	40.0	50.9	54.5	14.5	5.5	21.8
	제주	6	33.3	33.3	66.7	33.3	0.0	0.0
서울 권역별	동남권	370	63.2	30.8	3.8	3.2	3.5	0.0
	동북권	169	46.2	33.7	18.3	4.7	14.8	0.0
	서남권	240	44.2	38.3	20.0	0.4	14.6	0.4
	서북권	393	68.7	16.5	15.3	0.8	6.9	0.0
경기 권역별	동부지역	183	27.3	56.3	3.8	16.9	2.2	0.0
	서부지역	109	33.9	52.3	3.7	11.9	1.8	0.0
	남부지역	367	26.2	51.2	4.1	16.6	3.3	0.0
	북부지역	121	28.1	60.3	2.5	6.6	1.7	0.0
부산 권역별	동부권	51	45.1	62.7	31.4	21.6	11.8	27.5
	서부권	47	55.3	40.4	48.9	21.3	2.1	25.5
경남 공항 근접별	공항근접권	44	43.2	50.0	54.5	15.9	4.5	22.7
	공항원거리권	11	27.3	54.5	54.5	9.1	9.1	18.2

※ 서울 권역

- 동남권 : 서초구, 강남구, 송파구, 강동구
- 동북권 : 성동구, 광진구, 동대문구, 중랑구, 성북구, 강북구, 도봉구, 노원구
- 서남권 : 양천구, 강서구, 구로구, 금천구, 영등포구, 동작구, 관악구
- 서북권 : 종로구, 중구, 용산구, 은평구, 서대문구, 마포구

※ 경기 권역

- 동부지역 : 성남시, 남양주시, 하남시, 용인시, 이천시, 광주시, 여주시, 가평군, 양평군
- 서부지역 : 부천시, 안산시, 시흥시, 김포시
- 남부지역 : 수원시, 안양시, 광명시, 평택시, 과천시, 오산시, 군포시, 의왕시, 안성시
- 북부지역 : 의정부시, 동두천시, 고양시, 구리시, 파주시, 양주시, 포천시, 연천군

※ 경남 공항 근접

- 공항근접권 : 창원시(진해시, 마산시), 진주시, 김해시, 양산시 일대
- 공항원거리권 : 기타 경남지역

〈표 3-33〉 출발지역별 공항 도착 교통수단_인천공항(2)

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : %

구분	사례수	항공기	시외/ 고속버스	시내버스 (마을버스)	군부대 버스	렌터카	기타	
전체	2,754	3.5	2.8	1.1	0.7	0.5	1.5	
차수	서울	1,172	0.0	0.1	0.6	0.0	0.5	0.1
	부산	98	51.0	5.1	1.0	0.0	0.0	0.0
	대구	71	4.2	5.6	1.4	0.0	2.8	4.2
	인천	216	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	8.8
	광주	19	0.0	26.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	대전	29	0.0	6.9	0.0	0.0	3.4	0.0
	울산	23	39.1	8.7	4.3	0.0	0.0	0.0
	세종	6	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	경기	779	0.0	1.2	1.5	2.1	0.4	1.7
	강원	31	0.0	6.5	0.0	0.0	0.0	6.5
	충북	47	0.0	29.8	0.0	0.0	0.0	0.0
	충남	71	0.0	7.0	0.0	0.0	2.8	0.0
	전북	44	0.0	29.5	2.3	4.5	0.0	0.0
	전남	22	18.2	18.2	0.0	0.0	0.0	0.0
	경북	65	1.5	6.2	3.1	0.0	1.5	3.1
	경남	55	41.8	12.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	제주	6	100.0	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0
서울 권역별	동남권	370	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
	동북권	169	0.0	0.0	3.0	0.0	1.2	0.0
	서남권	240	0.0	0.0	0.8	0.0	0.8	0.0
	서북권	393	0.0	0.3	0.3	0.0	0.5	0.0
경기 권역별	동부지역	183	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0
	서부지역	109	0.0	0.0	3.7	0.0	0.0	0.0
	남부지역	367	0.0	1.6	1.4	3.5	0.5	3.5
	북부지역	121	0.0	0.0	2.5	2.5	0.8	0.0
부산 권역별	동부권	51	47.1	3.9	2.0	0.0	0.0	0.0
	서부권	47	55.3	6.4	0.0	0.0	0.0	0.0
경남 공항별 근접별	공항근접권	44	45.5	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0
	공항원거리권	11	27.3	27.3	0.0	0.0	0.0	0.0

- 공항 도착 교통수단은 응답자의 성별/연령/여행 목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자의 성별과 관계없이 택시 이용객이 많았으며, 여성은 남성 대비 승용차(자가용) 이용 비율이 높음

<표 3-34> 공항 도착 교통수단_인천공항 - 성별

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외, 중복응답), n=3,581, 단위 : 명

구분	사례 수	택시	승용차	공항 철도	공항 버스	고속 철도	지하철	항공기	시외/ 고속 버스	시내 버스	기타	
전체	3,581	1,208	1,156	410	203	166	161	96	78	30	73	
성별	남성	2,355	807	659	304	139	135	112	72	58	18	51
	여성	1,226	401	497	106	64	31	49	24	20	12	22
		값			자유도			근사 유의확률 (양측검정)				
Pearson 카이제곱		88.495a			21			0.000				

- 응답자 연령대별로 20대와 60대는 공항 이용 시 승용차를 가장 많이 이용하였으며, 30대/40대/50대는 택시를 가장 많이 이용

<표 3-35> 공항 도착 교통수단_인천공항 - 연령별

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외, 중복응답), n=3,581, 단위 : 명

구분	사례 수	택시	승용차	공항 철도	공항 버스	고속 철도	지하철	항공기	시외/ 고속 버스	시내 버스	기타	
전체	3,581	1,208	1,156	410	203	166	161	96	78	30	73	
연령	20대	1,039	234	412	130	57	50	58	19	31	16	32
	30대	989	379	265	128	47	49	45	26	23	4	23
	40대	791	340	204	77	46	36	34	27	11	6	10
	50대	503	180	168	48	39	20	14	17	7	4	6
	60대 이상	259	75	107	27	14	11	10	7	6	0	2
		값			자유도			근사 유의확률 (양측검정)				
Pearson 카이제곱		217.738a			84			0.000				

- 여행 목적이 개인여가와 사업/업무인 경우 택시를 이용하여 공항에 도착하였으며, 교육이나 가족 및 친지방문인 경우 승용차를 주로 이용

<표 3-36> 공항 도착 교통수단_인천공항 - 여행 목적

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외, 중복응답), n=3,581, 단위 : 명

구분	사례 수	택시	승용차	공항 철도	공항 버스	고속 철도	지하철	항공기	시외/고속 버스	시내 버스	기타	
전체	3,581	1,208	1,156	410	203	166	161	96	78	30	73	
여행 목적	개인 여가	205	119	37	13	7	3	5	3	9	2	7
	사업/업무	1,727	690	407	207	108	94	72	59	36	11	43
	교육	490	90	217	66	25	25	31	7	11	6	12
	가족 및 친지방문	1,117	303	479	119	57	43	50	25	21	10	10
	기타	42	6	16	5	6	1	3	2	1	1	1
		값			자유도			근사 유의확률 (양측검정)				
Pearson 카이제곱		325.985a			84			0.000				

- 응답자의 국적별로는 한국 국적의 여객은 승용차를 주로 이용하였으며, 이외 국적 여객은 택시를 이용하여 공항에 방문

<표 3-37> 공항 도착 교통수단_인천공항 - 국적

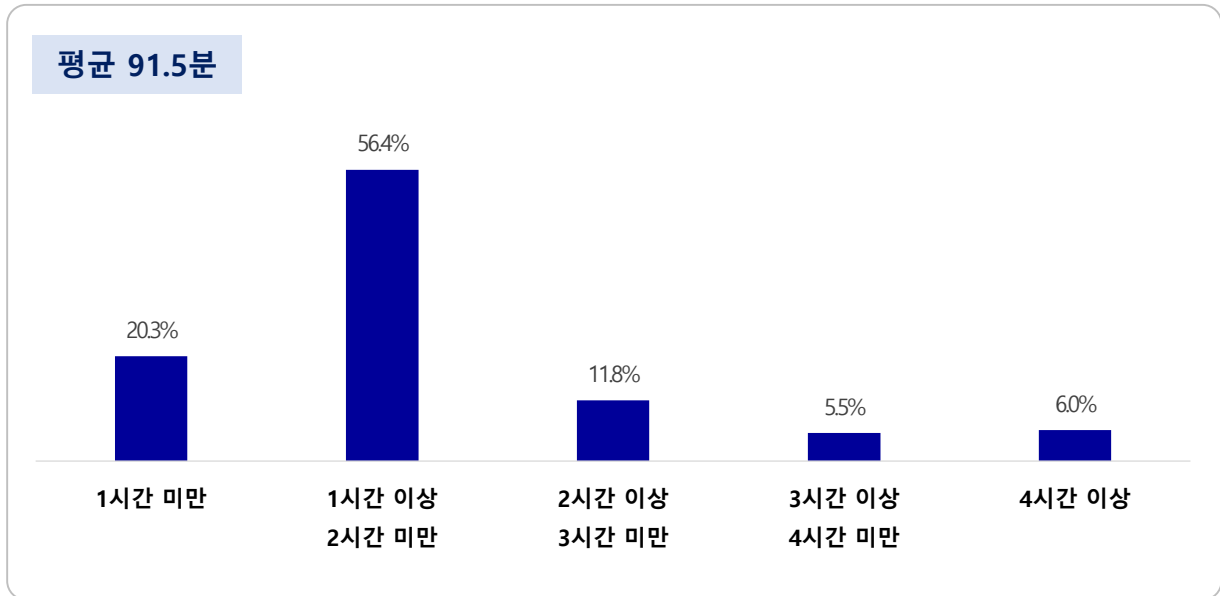
Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외, 중복응답), n=3,581, 단위 : 명

구분	사례 수	택시	승용차	공항 철도	공항 버스	고속 철도	지하철	항공기	시외/고속 버스	시내 버스	기타	
전체	3,581	1,208	1,156	410	203	166	161	96	78	30	73	
국적	한국	2,145	449	885	268	156	133	82	84	51	13	24
	중국	235	115	32	34	10	5	23	2	5	3	6
	일본	75	42	16	7	4	1	3	0	0	1	1
	미주	593	256	169	50	23	11	27	6	13	4	34
	기타 아시아	346	197	39	43	8	15	21	4	9	7	3
	유럽	177	145	10	8	2	1	4	0	0	2	5
	대양주/아프리카/기타	10	4	5	0	0	0	1	0	0	0	0
		값			자유도			근사 유의확률 (양측검정)				
Pearson 카이제곱		807.074a			126			0.000				

다. 공항 이동시간

1) 공항까지 이동 총 소요시간

- 인천공항 이용객의 공항까지 이동 총 소요시간은 ‘1시간 이상 2시간 미만’(56.4%)이 가장 많았으며, 평균 91.5분이 소요



Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754

<그림 3-12> 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항

<표 3-38> 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : %, 분

구분	사례수	1시간 미만	1시간 이상 2시간 미만	2시간 이상 3시간 미만	3시간 이상 4시간 미만	4시간 이상	평균	
전체	2,754	20.3	56.4	11.8	5.5	6.0	91.5	
차수	1차	960	19.3	54.7	13.5	5.7	6.8	96.0
	2차	894	24.0	51.8	12.2	5.3	6.7	91.2
	3차	900	17.7	62.9	9.7	5.4	4.3	87.0
성별	남성	1,731	19.1	54.5	13.2	6.6	6.6	95.8
	여성	1,023	22.4	59.7	9.6	3.5	4.8	84.3
연령	20대	803	22.0	52.2	12.6	7.3	5.9	94.0
	30대	758	17.8	60.3	10.3	5.0	6.6	92.5
	40대	608	20.2	56.4	12.5	4.9	5.9	90.0
	50대	387	21.4	58.1	12.1	3.4	4.9	86.5
	60대 이상	198	20.7	55.6	12.1	5.6	6.1	92.3
여행형태	개별 여행	2,442	22.4	52.0	12.9	6.1	6.7	94.2
	패키지 여행	3	33.3	33.3	0.0	0.0	33.3	120.0
	에어텔	309	3.9	91.9	3.9	0.3	0.0	69.9
여행목적	개인 여가	176	11.4	71.6	9.7	4.0	3.4	86.0
	사업/업무	1,281	17.3	57.1	13.4	5.9	6.2	93.9
	교육	378	26.5	50.0	11.6	6.6	5.3	89.6
	가족 및 친지방문	891	23.6	55.2	10.2	4.8	6.2	89.5
	기타	28	25.0	53.6	7.1	3.6	10.7	108.4
여행 동반인	혼자 여행	1,809	22.6	55.2	11.3	5.4	5.6	90.0
	동반 여행	945	16.0	58.8	12.8	5.7	6.7	94.4
이용 항공사	FSC	1,872	21.0	57.2	11.2	5.3	5.3	88.5
	LCC	0	-	-	-	-	-	-
	외항사	882	18.8	54.8	13.2	5.9	7.4	97.9
국적X거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	22.6	43.1	17.4	8.7	8.1	103.7
	외국 국적&한국 거주	387	15.8	61.5	11.1	5.2	6.5	93.1
	한국 국적&외국 거주	528	28.6	49.2	9.8	5.3	7.0	91.0
	외국 국적&외국 거주	841	14.4	74.4	6.8	1.9	2.5	76.6
국적별	한국	1,526	24.7	45.2	14.8	7.5	7.7	99.3
	중국	191	18.3	69.6	7.3	2.6	2.1	76.2
	일본	68	8.8	80.9	5.9	1.5	2.9	75.9
	미주	511	17.6	67.7	8.6	3.1	2.9	81.9
	기타 아시아	279	10.8	67.0	9.3	4.7	8.2	94.2
	유럽	169	10.7	81.1	7.1	0.6	0.6	70.0
	대양주/아프리카/기타	10	30.0	60.0	0.0	0.0	10.0	81.0

*응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

<표 3-39> 지역별 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : %, 분

구분	사례수	1시간 미만	1시간 이상 2시간 미만	2시간 이상 3시간 미만	3시간 이상 4시간 미만	4시간 이상	평균	
전체	2,754	20.3	56.4	11.8	5.5	6.0	91.5	
지역	서울	1,172	15.3	81.7	2.8	0.0	0.2	67.8
	부산	98	0.0	5.1	46.9	8.2	39.8	203.4
	대구	71	0.0	1.4	14.1	50.7	33.8	210.6
	인천	216	88.9	9.3	0.5	0.9	0.5	32.3
	광주	19	0.0	0.0	5.3	36.8	57.9	239.7
	대전	29	0.0	3.4	72.4	20.7	3.4	153.9
	울산	23	0.0	13.0	26.1	34.8	26.1	193.4
	세종	6	0.0	16.7	66.7	16.7	0.0	128.3
	경기	779	24.0	66.1	9.2	0.6	0.0	71.6
	강원	31	0.0	3.2	77.4	16.1	3.2	144.5
	충북	47	2.1	4.3	78.7	14.9	0.0	141.6
	충남	71	0.0	56.3	36.6	5.6	1.4	112.2
	전북	44	0.0	4.5	13.6	45.5	36.4	209.7
	전남	22	0.0	9.1	13.6	9.1	68.2	263.0
	경북	65	0.0	0.0	15.4	55.4	29.2	208.5
	경남	55	0.0	1.8	40.0	7.3	50.9	222.5
제주	6	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0	129.7	
서울 권역별	동남권	370	9.2	87.0	3.8	0.0	0.0	69.7
	동북권	169	8.3	87.6	4.1	0.0	0.0	74.9
	서남권	240	30.8	65.8	2.1	0.4	0.8	64.3
	서북권	393	14.5	83.7	1.8	0.0	0.0	65.4
경기 권역별	동부지역	183	4.9	82.0	12.0	1.1	0.0	78.4
	서부지역	109	66.1	31.2	2.8	0.0	0.0	50.0
	남부지역	367	14.7	73.3	11.4	0.5	0.0	77.6
	북부지역	121	43.0	52.1	4.1	0.8	0.0	62.7
부산 권역별	동부권	51	0.0	2.0	45.1	5.9	47.1	216.1
	서부권	47	0.0	8.5	48.9	10.6	31.9	189.7
경남 공항권역별	공항근접권	44	0.0	2.3	43.2	9.1	45.5	210.7
	공항원거리권	11	0.0	0.0	27.3	0.0	72.7	269.5

- 공항까지 이동 소요시간은 응답자의 성별/국적/출발지역에 따라 유의미한 차이가 있음
- 남성은 여성에 비해 공항까지 이용 소요시간이 다소 오래 걸림

<표 3-40> 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항 - 성별

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : 명

구분		사례수	1시간 미만	1시간 이상 2시간 미만	2시간 이상 3시간 미만	3시간 이상 4시간 미만	4시간 이상
전체		2,754	559	1,554	326	151	164
성별	남성	1,731	330	943	228	115	115
	여성	1,023	229	611	98	36	49
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		28.801a		4		0.000	

- 한국 국적의 여객은 공항까지 이동 소요시간이 1시간 미만의 비율이 가장 높았으나, 2시간 이상에서도 비율이 높음
- 이외 국적에서는 1시간 이상 2시간 미만 소요된다는 응답으로 집중

<표 3-41> 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항 - 국적

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : 명

구분		사례수	1시간 미만	1시간 이상 2시간 미만	2시간 이상 3시간 미만	3시간 이상 4시간 미만	4시간 이상
전체		2,754	559	1,554	326	151	164
국적	한국	1,526	377	690	226	115	118
	중국	191	35	133	14	5	4
	일본	68	6	55	4	1	2
	미주	511	90	346	44	16	15
	기타 아시아	279	30	187	26	13	23
	유럽	169	18	137	12	1	1
	대양주/아프리카/기타	10	3	6	0	0	1
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		214.043a		24		0.000	

- 출발지역별로는 경상도 지역(부산/울산/경남/대구/경북)과 전라도 지역(광주/전남/전북)에서는 인천공항까지 상대적으로 많은 시간이 소요

<표 3-42> 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항 - 출발지역

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : 명

구분		사례수	1시간 미만	1시간 이상 2시간 미만	2시간 이상 3시간 미만	3시간 이상 4시간 미만	4시간 이상
전체		2,754	559	1,554	326	151	164
출발지역	서울	1,172	179	958	33	0	2
	부산	98	0	5	46	8	39
	대구	71	0	1	10	36	24
	인천	216	192	20	1	2	1
	광주	19	0	0	1	7	11
	대전	29	0	1	21	6	1
	울산	23	0	3	6	8	6
	세종	6	0	1	4	1	0
	경기	779	187	515	72	5	0
	강원	31	0	1	24	5	1
	충북	47	1	2	37	7	0
	충남	71	0	40	26	4	1
	전북	44	0	2	6	20	16
	전남	22	0	2	3	2	15
	경북	65	0	0	10	36	19
	경남	55	0	1	22	4	28
	제주	6	0	2	4	0	0
			값	자유도		근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		3686.114a	64		0.000		

- 출발권역별로는 서울 서남권과 경기 서부지역에서 1시간 미만 소요 응답이 많았으며, 부산 및 경남권에서는 인천공항까지 이동시간이 오래 걸림

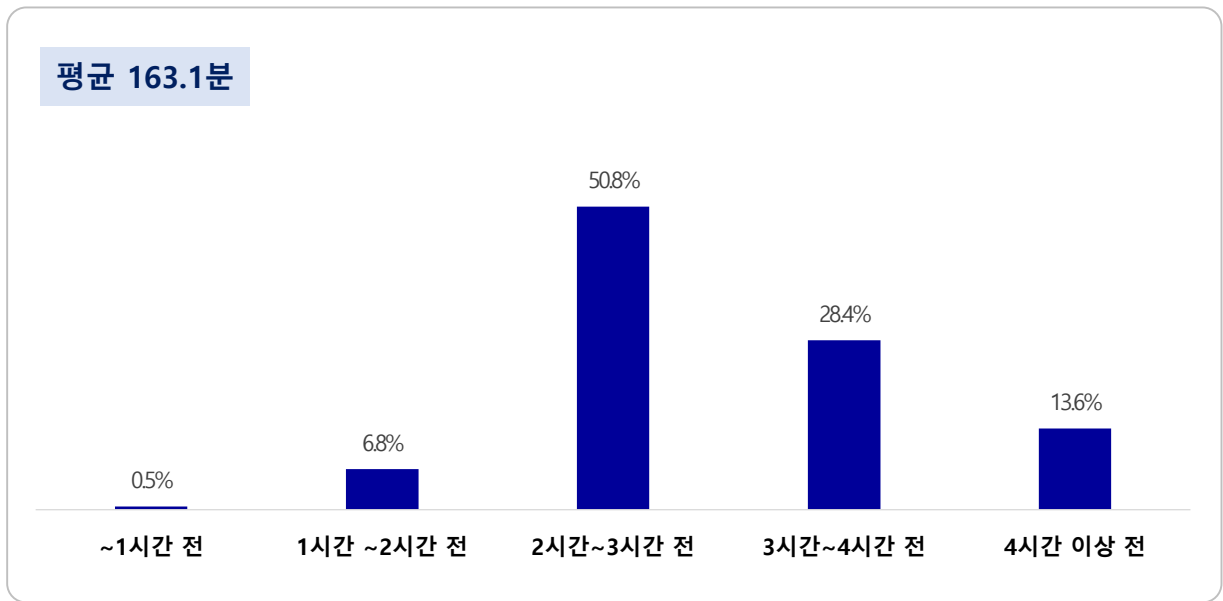
<표 3-43> 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항 - 출발권역

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외) 중 서울/경기부산/경남 거주자, n=2,105, 단위 : 명

구분		사례수	1시간 미만	1시간 이상 2시간 미만	2시간 이상 3시간 미만	3시간 이상 4시간 미만	4시간 이상
전체		2,105	366	1,479	173	18	69
서울 권역별	동남권	370	34	322	14	0	0
	동북권	169	14	148	7	0	0
	서남권	240	74	158	5	1	2
	서북권	393	57	329	7	0	0
경기 권역별	동부지역	183	9	150	22	2	0
	서부지역	109	72	34	3	0	0
	남부지역	367	54	269	42	2	0
	북부지역	121	52	63	5	1	0
부산 권역별	동부권	51	0	1	23	3	24
	서부권	47	0	4	23	5	15
경남 공항 근접별	공항근접권	44	0	1	19	4	20
	공항원거리권	11	0	0	3	0	8
		값	자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		1746.478a	44		0.000		

2) 공항 도착 대기시간

- 인천공항 이용객은 항공편 이용을 위해서 항공편 출발 시간보다 평균 163.1분 전에 공항에 도착하여 대기



Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754

<그림 3-13> 공항 도착 대기시간_인천공항

<표 3-44> 공항 도착 대기시간_인천공항

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : %, 분

구분		사례수	~1시간 전	1시간 ~2시간 전	2시간 ~3시간 전	3시간 ~4시간 전	4시간 이상	평균 (분)
전체		2,754	0.5	6.8	50.8	28.4	13.6	163.1
차수	1차	960	0.7	7.9	41.8	33.0	16.6	170.5
	2차	894	0.1	5.7	53.5	28.5	12.2	159.5
	3차	900	0.6	6.7	57.7	23.3	11.8	158.8
성별	남성	1,731	0.3	6.5	51.6	27.2	14.4	164.9
	여성	1,023	0.8	7.2	49.4	30.5	12.1	160.2
연령	20대	803	0.7	8.0	42.8	31.5	16.9	169.9
	30대	758	0.7	5.9	54.6	24.9	13.9	162.8
	40대	608	0.3	6.4	58.4	24.3	10.5	155.6
	50대	387	0.0	7.5	53.5	27.6	11.4	158.9
	60대 이상	198	0.0	5.1	39.4	42.9	12.6	168.2
여행형태	개별 여행	2,442	0.5	6.6	46.0	31.9	15.1	167.5
	패키지 여행	3	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	120.0
	에어텔	309	0.0	8.4	88.7	1.0	1.9	128.7
여행목적	개인 여가	176	1.1	7.4	60.2	18.2	13.1	156.3
	사업/업무	1,281	0.3	6.6	53.9	25.5	13.7	162.8
	교육	378	1.1	9.3	43.1	34.4	12.2	160.3
	가족 및 친지방문	891	0.3	5.9	48.0	32.0	13.7	165.3
	기타	28	0.0	7.1	35.7	28.6	28.6	188.9
여행 동반인	혼자 여행	1,809	0.6	7.3	48.4	29.8	14.0	164.4
	동반 여행	945	0.3	5.8	55.3	25.7	12.8	160.6
이용 항공사	FSC	1,872	0.5	7.3	52.4	28.0	11.8	159.8
	LCC	0	-	-	-	-	-	-
	외항사	882	0.3	5.7	47.3	29.3	17.5	170.2
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	0.3	5.9	45.1	34.0	14.7	167.1
	외국 국적&한국 거주	387	0.3	7.5	40.6	27.4	24.3	186.4
	한국 국적&외국 거주	528	0.8	6.8	44.1	37.3	11.0	161.3
	외국 국적&외국 거주	841	0.6	7.5	66.3	16.6	8.9	148.8
국적별	한국	1,526	0.5	6.2	44.8	35.1	13.4	165.1
	중국	191	0.5	6.8	46.1	24.1	22.5	178.6
	일본	68	1.5	1.5	73.5	20.6	2.9	142.5
	미주	511	0.4	8.6	52.3	23.1	15.7	164.9
	기타 아시아	279	0.4	5.4	65.9	14.3	14.0	159.5
	유럽	169	0.6	10.7	71.0	14.8	3.0	137.4
	대양주/아프리카/기타	10	0.0	10.0	60.0	30.0	0.0	144.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

- 공항 도착시간은 응답자의 연령/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자 연령대별로 20대와 60대의 공항 도착시간이 상대적으로 빨랐으며, 40대와 50대는 항공기 출발시간에 가깝게 공항에 도착

<표 3-45> 공항 도착 대기시간_인천공항 - 연령별

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : 명

구분		사례수	~1시간 전	1시간 ~ 2시간 전	2시간 ~3시간 전	3시간 ~4시간 전	4시간 이상
전체		2,754	46	1,069	1,144	304	191
연령	20대	803	23	281	336	92	71
	30대	758	10	326	284	78	60
	40대	608	8	256	253	62	29
	50대	387	4	153	166	41	23
	60대 이상	198	1	53	105	31	8
		값	자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		52.641a	16		0.000		

- 응답자의 국적별로는 한국과 중국, 미주 국적의 여객은 상대적으로 공항에 일찍 도착하는 반면, 유럽 국가의 여객은 항공기 출발시간에 가장 근접하여 공항에 도착

<표 3-46> 공항 도착 대기시간_인천공항 - 국적

Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=2,754, 단위 : 명

구분		사례수	~1시간 전	1시간 ~ 2시간 전	2시간 ~3시간 전	3시간 ~4시간 전	4시간 이상
전체		2,754	46	1,069	1,144	304	191
국적	한국	1,526	23	530	691	194	88
	중국	191	2	63	70	29	27
	일본	68	1	34	26	6	1
	미주	511	11	209	195	52	44
	기타 아시아	279	5	142	87	17	28
	유럽	169	4	86	71	5	3
	대양주/아프리카기타	10	0	5	4	1	0
		값	자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		102.307a	24		0.000		

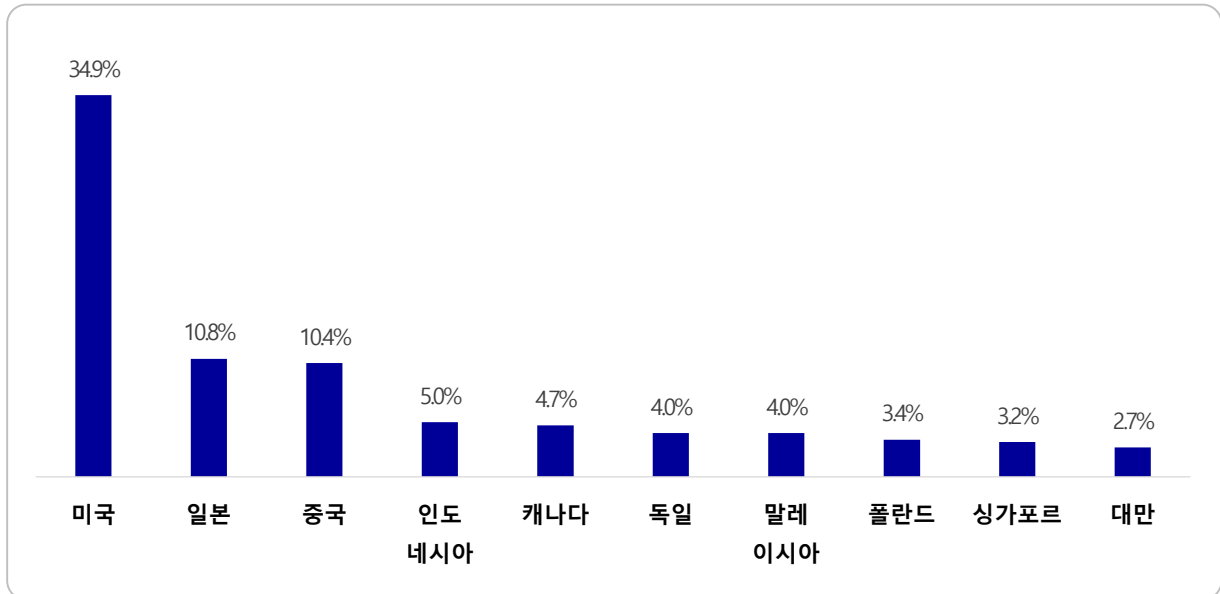
3. 국내 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황

가. 출국 후 도착 국가 및 공항(1차 목적지)

1) 출국 후 도착 국가(1차 목적지)

- 국내 거주 인천공항 이용객이 출국 후 도착하게 되는 1차 목적지 국가는 '미국'(34.9%), '일본'(10.8%), '중국'(10.4%) 순

- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 국가로 환승 예정 국가를 포함



Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385

<그림 3-14> 출국 후 도착 국가(국내 거주자)_주요 10개국_인천공항

<표 3-47> 출국 후 도착 국가(국내 거주자)_주요 10개국_인천공항

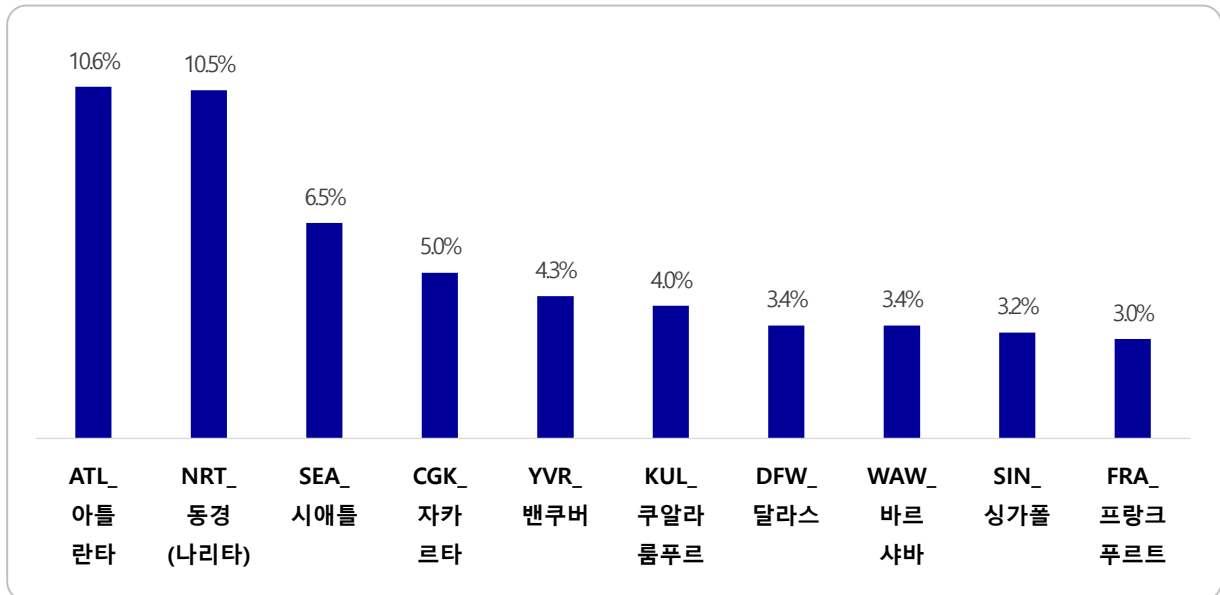
Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385, 단위 : %

구분	사례수	미국	일본	중국	인도 네시아	캐나다	독일	말레 이시아	폴란드	싱가 포르	대만	
전체	1,385	34.9	10.8	10.4	5.0	4.7	4.0	4.0	3.4	3.2	2.7	
차수	1차	533	35.6	5.4	10.3	5.4	3.9	3.9	5.3	1.5	3.8	2.1
	2차	427	34.4	11.5	11.5	4.7	4.2	3.0	4.0	4.9	2.8	3.3
	3차	425	34.4	16.7	9.4	4.7	6.1	4.9	2.4	4.2	2.8	2.8
성별	남성	978	33.9	9.8	9.2	6.2	3.7	3.4	4.4	4.5	3.4	1.9
	여성	407	37.1	13.0	13.3	2.0	7.1	5.4	2.9	0.7	2.7	4.4
연령	20대	454	30.0	19.6	14.5	3.1	4.4	5.3	2.2	3.5	4.0	1.8
	30대	381	34.6	5.8	10.0	4.2	5.0	4.2	3.9	3.9	3.4	3.9
	40대	295	34.9	9.5	6.1	6.4	4.4	3.1	5.1	4.1	2.4	2.7
	50대	159	40.3	5.7	10.7	9.4	1.9	2.5	5.0	1.9	1.9	1.3
	60대 이상	96	50.0	1.0	5.2	5.2	10.4	2.1	7.3	1.0	3.1	4.2
여행형태	개별 여행	1,331	35.3	11.0	9.8	5.2	4.1	4.1	4.1	3.4	3.3	2.5
	패키지 여행	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	53	24.5	5.7	26.4	0.0	18.9	1.9	0.0	3.8	0.0	7.5
여행목적	개인 여가	40	50.0	5.0	10.0	7.5	5.0	0.0	0.0	0.0	5.0	2.5
	사업/업무	794	30.6	8.1	9.8	6.9	4.3	3.1	5.3	4.7	3.9	2.9
	교육	266	27.4	25.6	16.9	0.4	4.5	7.1	1.5	3.4	3.0	0.8
	가족 및 친지방문	268	52.6	5.6	6.3	3.7	6.3	2.2	2.6	0.4	0.7	4.1
	기타	17	35.3	0.0	0.0	0.0	0.0	29.4	11.8	0.0	5.9	0.0
여행 동반인	혼자 여행	877	33.8	12.4	10.6	4.4	5.9	4.1	2.9	3.1	2.7	2.6
	동반 여행	508	36.8	7.9	10.0	5.9	2.6	3.7	5.9	3.9	3.9	2.8
이용 항공사	FSC	905	32.2	16.5	6.5	6.2	3.9	4.5	6.1	0.0	1.2	2.9
	외항사	480	40.0	0.0	17.7	2.7	6.3	2.9	0.0	9.8	6.9	2.3
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	36.1	12.6	5.9	5.0	5.0	4.1	4.7	4.5	3.5	2.1
	외국 국적&한국 거주	387	31.8	5.9	22.0	4.9	3.9	3.6	2.1	0.5	2.3	4.1
국적별	한국	998	36.1	12.6	5.9	5.0	5.0	4.1	4.7	4.5	3.5	2.1
	중국	87	0.0	1.1	97.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1
	일본	22	4.5	90.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	미주	146	81.5	1.4	0.0	0.0	8.9	4.8	0.7	0.0	0.0	0.7
	기타 아시아	104	1.9	0.0	0.0	18.3	1.9	1.0	6.7	0.0	8.7	13.5
	유럽	24	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	8.3	0.0	0.0
	대양주/아프리카/기타	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

2) 출국 후 도착 공항(1차 목적지)

- 출국 후 1차 목적지 도착 공항으로 'ATL_아틀란타'가 10.6%로 가장 많았고, 그다음으로 'NRT_동경(나리타)'(10.5%), 'SEA_시애틀'(6.5%)의 순
- 인천공항 출국 후 최초 도착 공항으로 환승 목적 이용객 응답을 포함



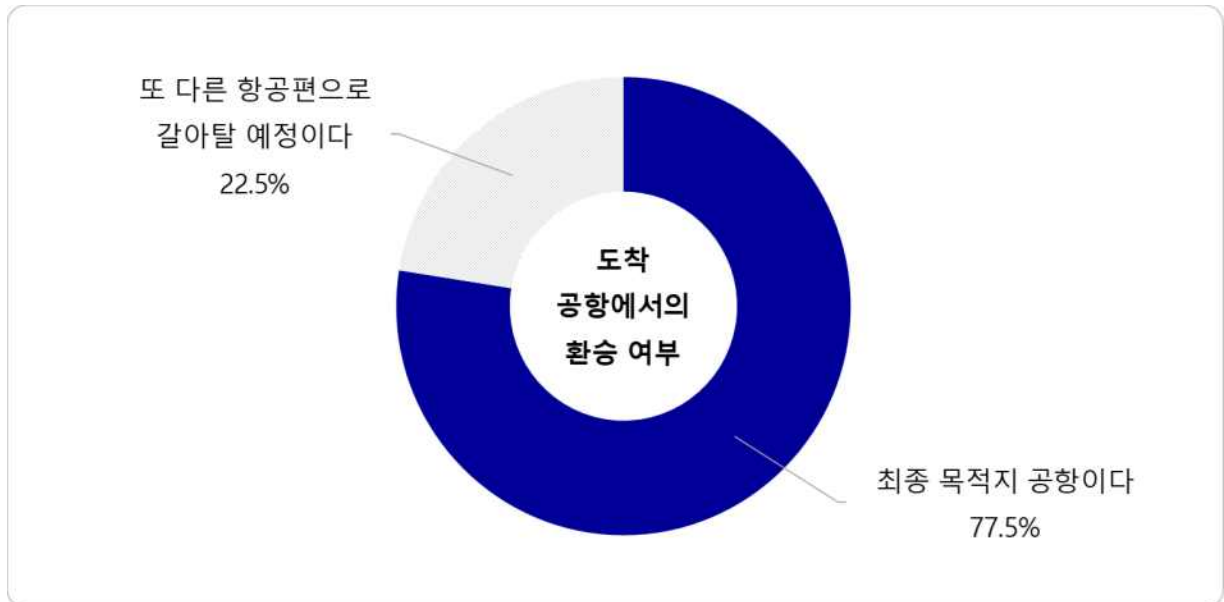
Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385

<그림 3-15> 출국 후 도착 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

나. 도착 공항에서의 환승 현황

1) 도착 공항에서의 환승 여부

- 인천공항에서 출국 후 도착하는 공항이 최종 목적지인 경우는 77.5%, 해당 공항에서 또 다른 항공편으로 갈아타는 경우는 22.5%를 차지



Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385

<그림 3-16> 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_인천공항

<표 3-49> 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385, 단위 : %

구분		사례수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		1,385	77.5	22.5
차수	1차	533	78.2	21.8
	2차	427	81.5	18.5
	3차	425	72.5	27.5
성별	남성	978	76.2	23.8
	여성	407	80.6	19.4
연령	20대	454	74.7	25.3
	30대	381	75.3	24.7
	40대	295	82.0	18.0
	50대	159	80.5	19.5
	60대 이상	96	80.2	19.8
여행형태	개별 여행	1,331	76.8	23.2
	패키지 여행	1	0.0	100.0
	에어텔	53	96.2	3.8
여행목적	개인 여가	40	65.0	35.0
	사업/업무	794	77.5	22.5
	교육	266	80.1	19.9
	가족 및 친지방문	268	77.2	22.8
	기타	17	70.6	29.4
여행 동반인	혼자 여행	877	77.9	22.1
	동반 여행	508	76.8	23.2
이용 항공사	FSC	905	88.7	11.3
	외항사	480	56.3	43.8
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	77.6	22.4
	외국 국적&한국 거주	387	77.3	22.7
국적별	한국	998	77.6	22.4
	중국	87	93.1	6.9
	일본	22	95.5	4.5
	미주	146	58.2	41.8
	기타 아시아	104	82.7	17.3
	유럽	24	95.8	4.2
	대양주/아프리카/기타	4	75.0	25.0

- 국내 거주 이용객의 도착 공항에서 환승여부는 국적에 따라 유의미한 차이를 확인
- 미국 국적의 여객이 도착 공항에서 환승비율이 타 국적 대비 높았으며, 중국/일본/유럽에서는 도착 공항이 최종목적지인 경우가 대다수

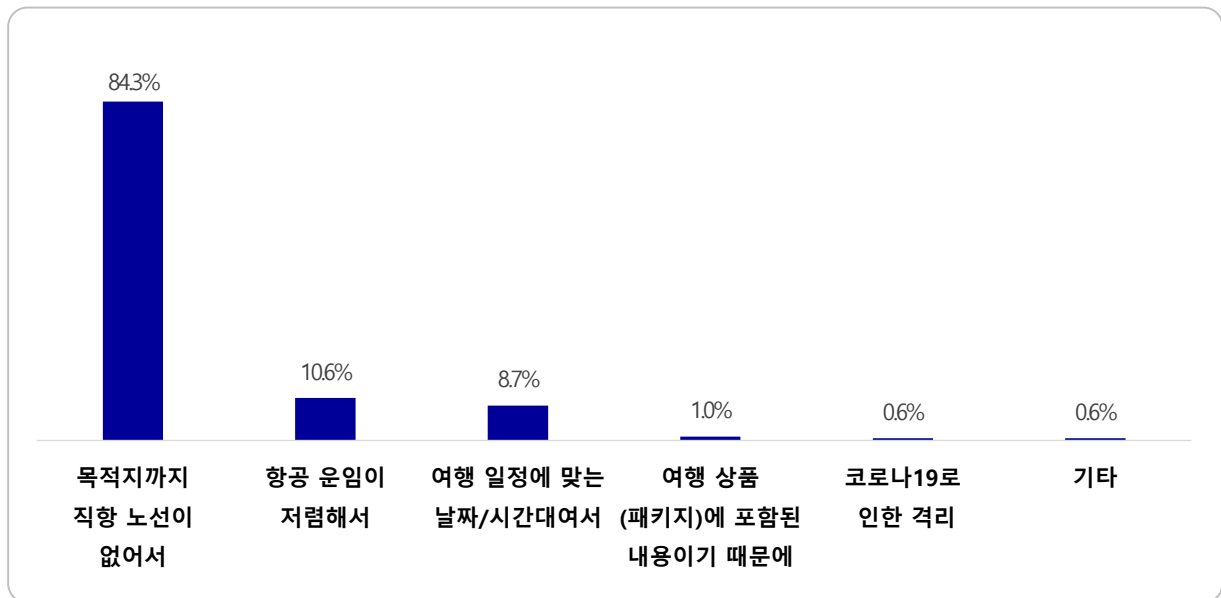
<표 3-50> 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_인천공항 - 국적

Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385, 단위 : 명

구분		사례 수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		1,385	1,073	312
국적	한국	998	774	224
	중국	87	81	6
	일본	22	21	1
	미주	146	85	61
	기타 아시아	104	86	18
	유럽	24	23	1
	대양주/아프리카/기타	4	3	1
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱		53.544a	6	0.000

2) 직항이 아닌 환승 선택 이유

- 인천공항에서 최종 목적지까지 직항이 아닌 환승 경로를 선택한 이유로는 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’(84.3%)가 가장 많음



Base : 국내 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=312

<그림 3-17> 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)

<표 3-51> 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)

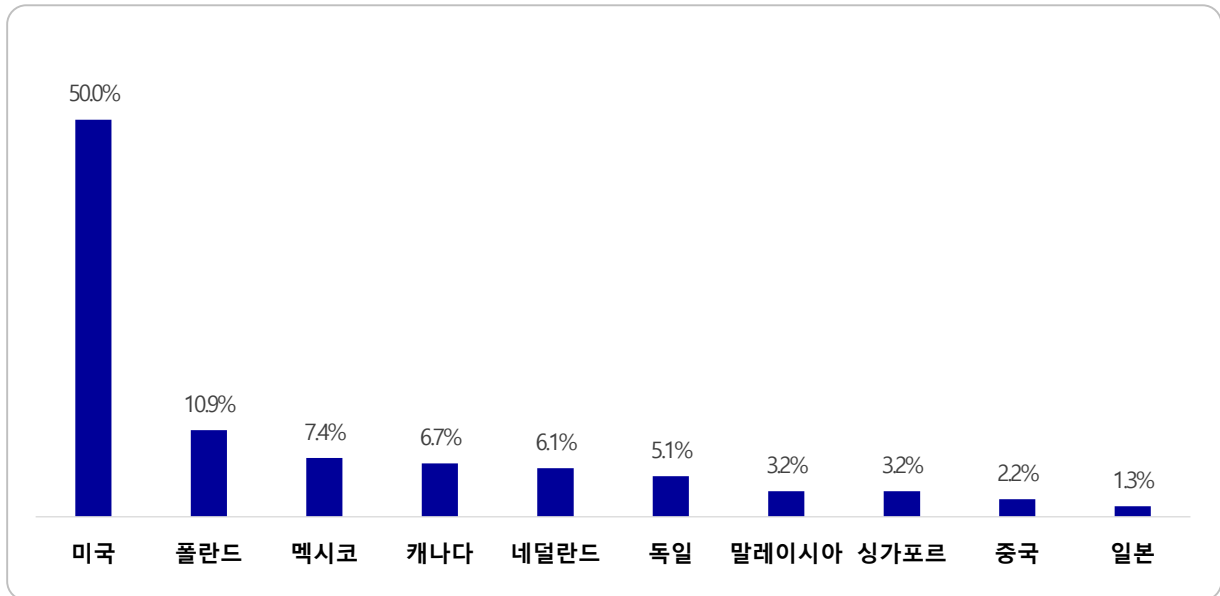
Base : 국내 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=312, 단위 : %

구분	사례수	목적지 까지 직항 노선이 없어서	항공 운임이 저렴해서	여행일정에 맞는날짜/ 시간대여서	여행 상품 (패키지)에 포함된 내용이기 때문에	코로나-19로 인한 격리	기타	
전체	312	84.3	10.6	8.7	1.0	0.6	0.6	
차수	1차	116	81.0	16.4	6.0	1.7	0.9	0.9
	2차	79	82.3	8.9	11.4	0.0	1.3	1.3
	3차	117	88.9	6.0	9.4	0.9	0.0	0.0
성별	남성	233	86.3	6.9	9.4	1.3	0.0	0.4
	여성	79	78.5	21.5	6.3	0.0	2.5	1.3
연령	20대	115	80.0	14.8	7.8	1.7	1.7	0.9
	30대	94	88.3	9.6	6.4	1.1	0.0	1.1
	40대	53	84.9	5.7	15.1	0.0	0.0	0.0
	50대	31	80.6	9.7	12.9	0.0	0.0	0.0
	60대 이상	19	94.7	5.3	0.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	309	84.5	10.4	8.7	0.6	0.6	0.6
	패키지 여행	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	2	50.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	14	85.7	14.3	7.1	7.1	0.0	0.0
	사업/업무	179	83.2	8.4	10.1	1.1	0.0	0.6
	교육	53	81.1	17.0	9.4	0.0	1.9	0.0
	가족 및 친지방문	61	88.5	8.2	4.9	0.0	1.6	1.6
	기타	5	100.0	40.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	194	84.0	12.4	8.2	1.5	0.5	0.5
	동반 여행	118	84.7	7.6	9.3	0.0	0.8	0.8
이용 항공사	FSC	102	80.4	4.9	12.7	1.0	1.0	1.0
	외항사	210	86.2	13.3	6.7	1.0	0.5	0.5
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	224	84.8	7.6	9.4	0.4	0.4	0.0
	외국 국적&한국 거주	88	83.0	18.2	6.8	2.3	1.1	2.3
국적별	한국	224	84.8	7.6	9.4	0.4	0.4	0.0
	중국	6	66.7	0.0	16.7	0.0	16.7	0.0
	일본	1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	미주	61	82.0	14.8	6.6	3.3	0.0	3.3
	기타 아시아	18	88.9	33.3	5.6	0.0	0.0	0.0
	유럽	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대양주/아프리카/기타	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

3) 도착 공항 출발 후 환승 국가 및 공항

① 도착 공항 출발 후 환승 국가

- 도착 공항 출발 후 환승 국가는 '미국'(50.0%)이 가장 많았으며, 그다음으로 '폴란드'(10.9%), '멕시코'(7.4%), '캐나다' (6.7%) 순

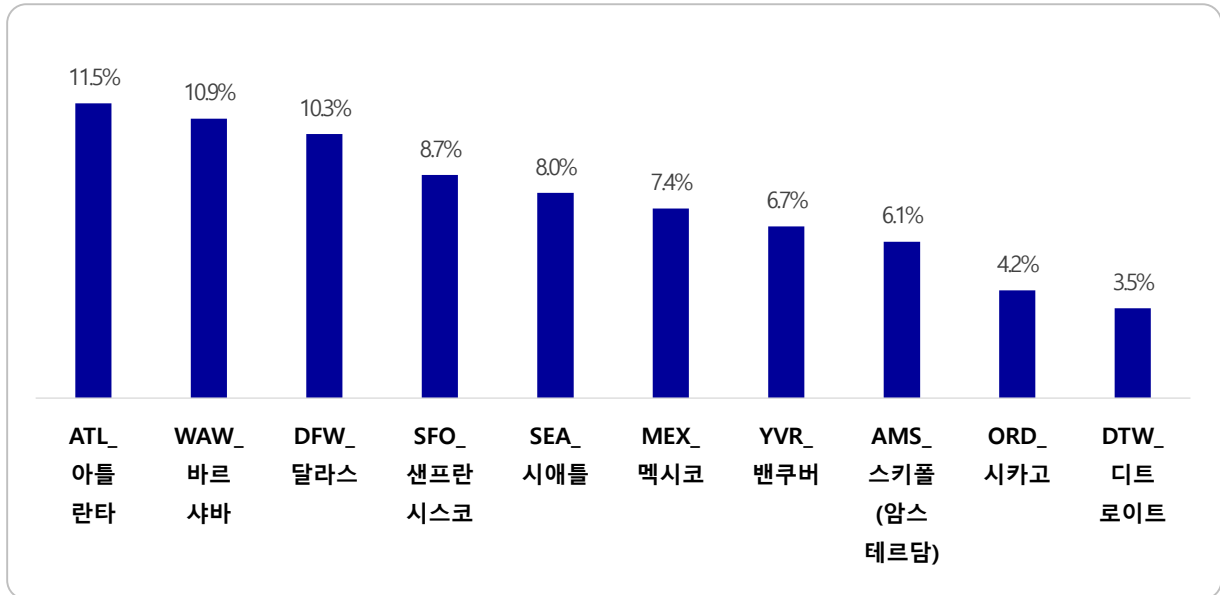


Base : 국내 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=312

<그림 3-18> 도착 공항 출발 후 환승 국가(국내 거주자)_인천공항

② 도착 공항 출발 후 환승 공항

- 도착 공항 출발 후 환승 공항은 'ATL_아틀란타'(11.5%), 'WAW_바르샤바'(10.9%), 'DFW_달라스'(10.3%), 'SFO_샌프란시스코'(8.7%) 순으로 높음



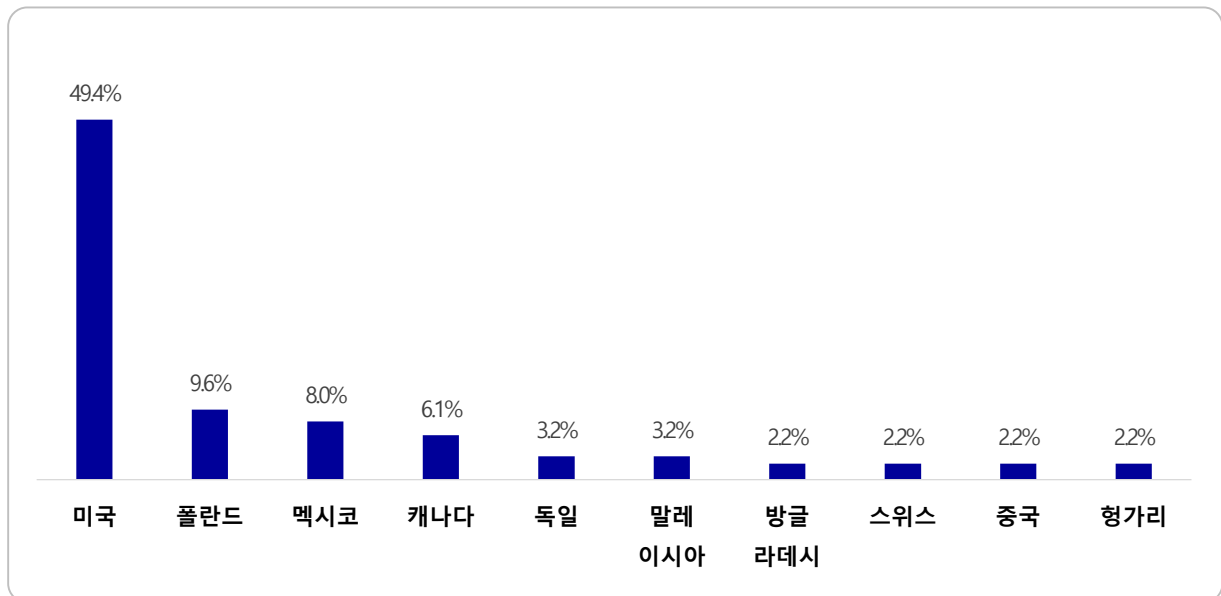
Base : 국내 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=312

<그림 3-19> 도착 공항 출발 후 환승 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

4) 환승 후 도착 국가 및 공항

① 환승 후 도착 국가

- 환승 후 최종 도착 국가는 '미국'(49.4%)이 가장 많았으며, 그다음으로 '폴란드'(9.6%), '멕시코'(8.0%), '캐나다' (6.1%), '독일'(3.2%) 순

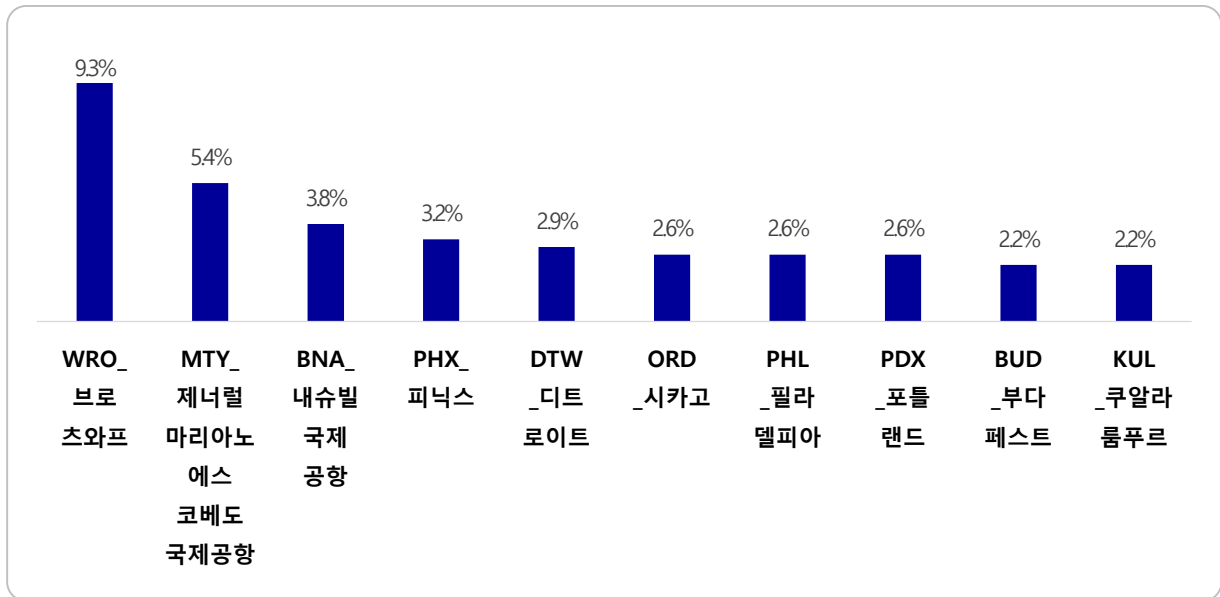


Base : 국내 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=312

<그림 3-20> 환승 후 도착 국가_주요 10개국_인천공항

② 환승 후 도착 공항

- 환승 후 도착 예정 공항으로는 'WRO_브로츠와프'(9.3%)가 가장 많았으며, 그다음으로 'MTY_제너럴마리아노 에스코베도 국제공항'(5.4%), 'BNA_내슈빌국제공항'(3.8%) 순으로 차지



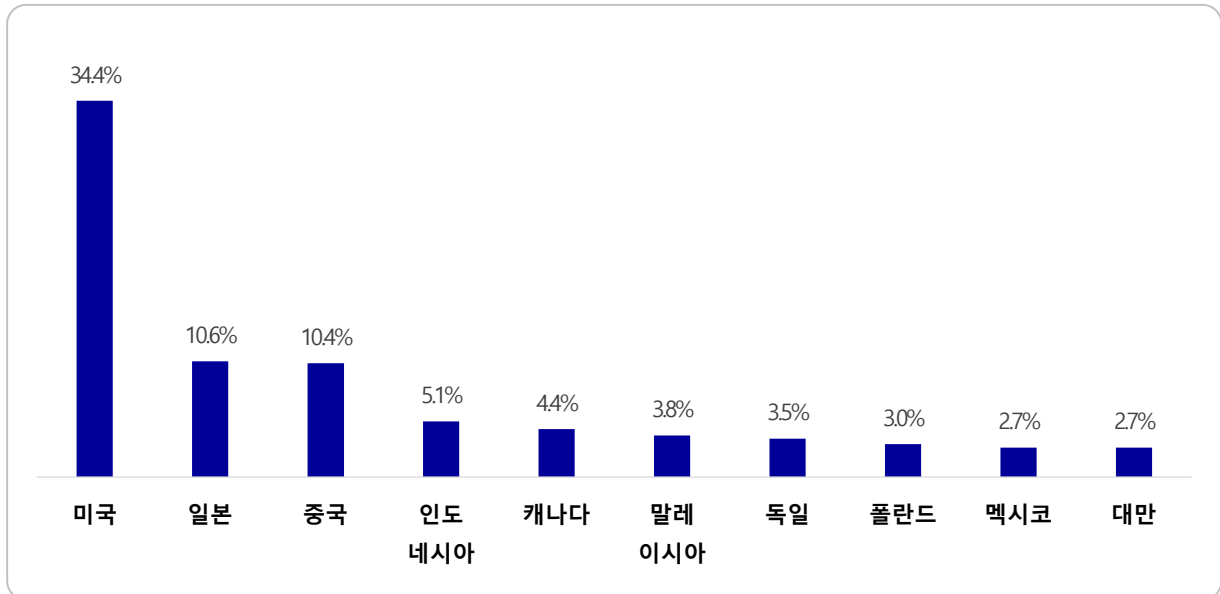
Base : 국내 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=312

<그림 3-21> 환승 후 도착 국가_주요 10개국_인천공항

다. 최종 목적지 국가 및 도시

1) 최종 목적지 국가

- 인천공항 국내 거주 이용객의 최종 목적지 국가로는 ‘미국’(34.4%), ‘일본’(10.6%), ‘중국’(10.4%)이 많음

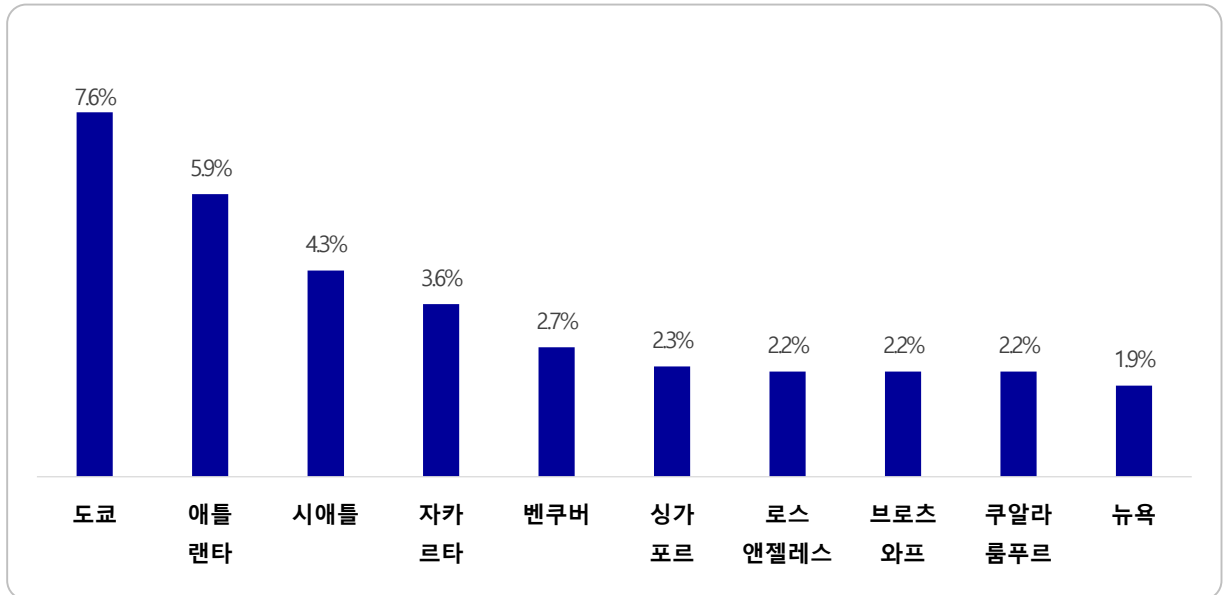


Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385

<그림 3-22> 최종 목적지 국가(국내 거주자)_주요 10개 국가_인천공항

2) 최종 목적지 도시

- 인천공항 국내 거주 이용객의 최종 목적지 도시는 ‘도쿄’(7.6%), ‘애틀랜타’(5.9%), ‘시애틀’(4.3%) 순으로 응답



Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385

<그림 3-23> 최종 목적지 도시(국내 거주자)_주요 10개 도시_인천공항

라. 한국 입국 경로

1) 출국 경로와의 동일 여부

- 국내 거주자는 향후 한국으로 입국 시 '해외에 나갈 때와 동일하게 한국으로 돌아온다'가 76.2%, '아직 정확하게 모르겠다' 21.4%, '해외에 나갈 때와 다르게 한국으로 돌아온다' 2.3% 순으로 응답



Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385

<그림 3-24> 출국 경로와의 동일 여부_인천공항

<표 3-58> 출국 경로와의 동일 여부_인천공항

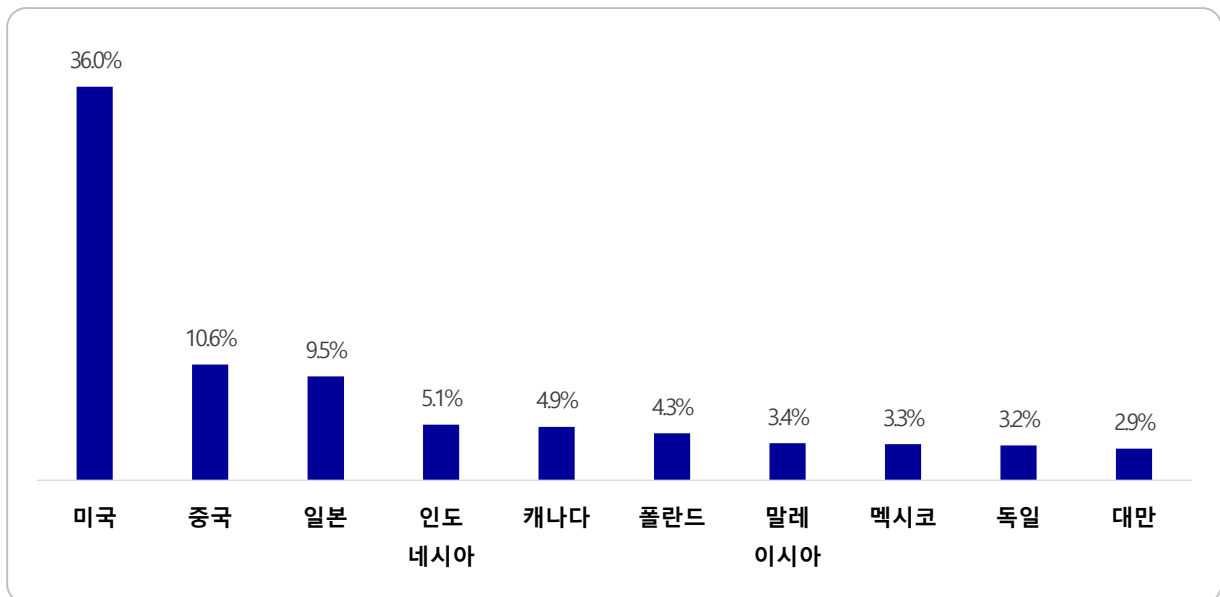
Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385, 단위 : %

구분		사례수	해외에 나갈 때와 동일하게 한국으로 돌아온다	해외에 나갈 때와 다르게 한국으로 돌아온다	아직 정확하게 모르겠다
전체		1,385	76.2	2.3	21.4
차수	1차	533	73.9	2.8	23.3
	2차	427	76.8	1.2	22.0
	3차	425	78.6	2.8	18.6
성별	남성	978	76.6	2.5	21.0
	여성	407	75.4	2.0	22.6
연령	20대	454	64.1	2.0	33.9
	30대	381	79.0	3.4	17.6
	40대	295	84.1	2.7	13.2
	50대	159	88.1	1.3	10.7
	60대 이상	96	79.2	0.0	20.8
여행형태	개별 여행	1,331	75.4	2.4	22.2
	패키지 여행	1	100.0	0.0	0.0
	에어텔	53	98.1	0.0	1.9
여행목적	개인 여가	40	65.0	7.5	27.5
	사업/업무	794	79.3	2.3	18.4
	교육	266	63.9	1.5	34.6
	가족 및 친지방문	268	83.2	1.9	14.9
	기타	17	41.2	11.8	47.1
여행 동반인	혼자 여행	877	74.3	2.2	23.5
	동반 여행	508	79.5	2.6	17.9
이용 항공사	FSC	905	76.2	1.5	22.2
	외항사	480	76.3	3.8	20.0
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	82.3	2.3	15.4
	외국 국적&한국 거주	387	60.7	2.3	37.0
국적별	한국	998	82.3	2.3	15.4
	중국	87	75.9	0.0	24.1
	일본	22	81.8	0.0	18.2
	미주	146	54.1	4.1	41.8
	기타 아시아	104	46.2	1.0	52.9
	유럽	24	91.7	4.2	4.2
	대양주/아프리카/기타	4	50.0	25.0	25.0

2) 입국 시 출발 국가 및 공항

① 입국 시 출발 국가

- 여정이 끝난 후 한국으로 다시 돌아올 때 출발하는 국가로 ‘미국’(36.0%)을 선택한 응답이 가장 많았고, 그다음으로 ‘중국’(10.6%), ‘일본’(9.5%), ‘인도네시아’(5.1%)에서 국내로 입국

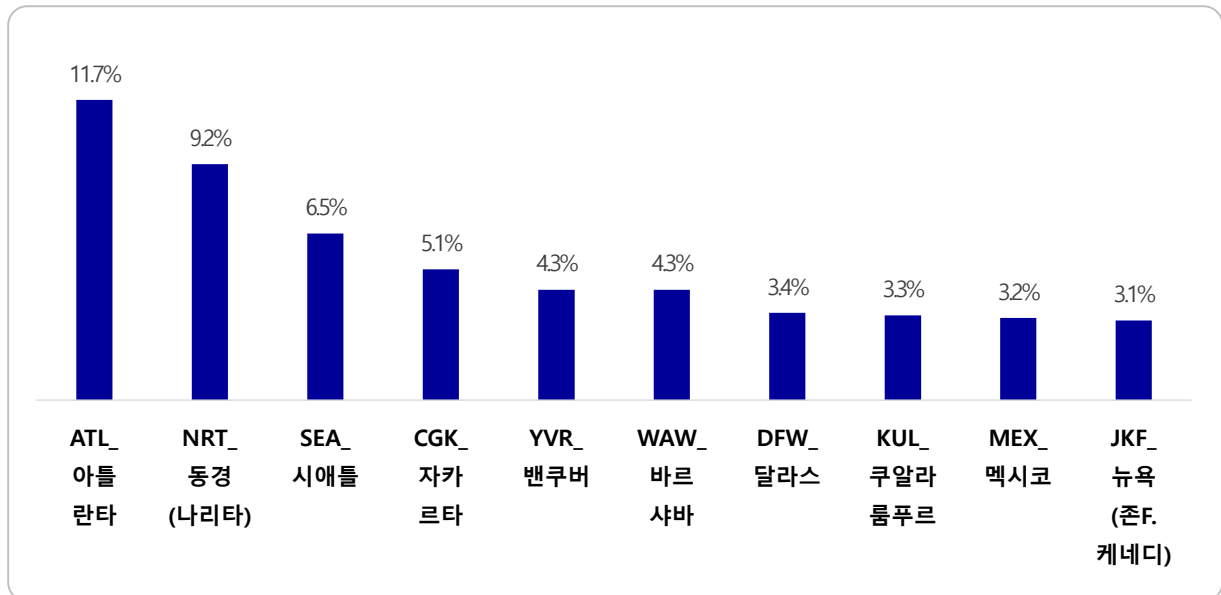


Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자(한국 입국 경로/방법 ‘모름’ 응답 제외), n=1,088

<그림 3-25> 입국 시 출발 국가(국내 거주자)_주요 10개국_인천공항

② 입국 시 출발 공항

- 한국 입국 시 출발 공항으로는 ‘ATL_아틀란타’(11.7%)공항을 이용한다는 응답이 가장 많았으며, 그다음으로 ‘NRT_동경’(9.2%) 공항과 ‘SEA_시애틀’(6.5%)공항에서 출발하여 국내 입국

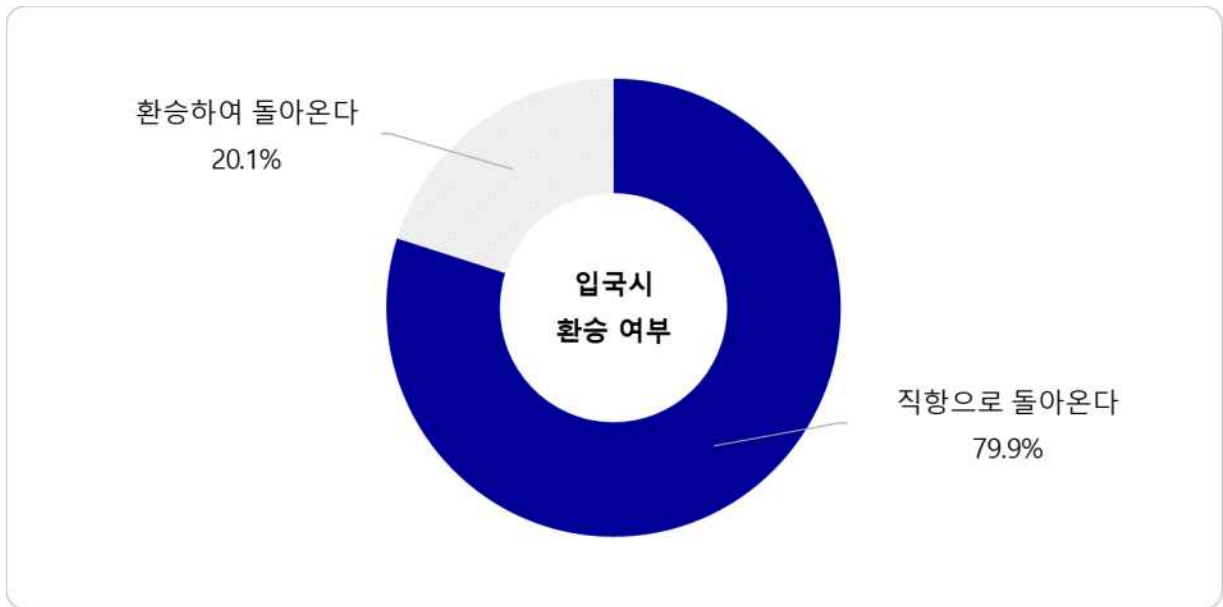


Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자(한국 입국 경로/방법 ‘모름’ 응답 제외), n=1,088

<그림 3-26> 입국 시 출발 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

3) 입국 시 환승 여부

- 여정이 끝난 후 한국으로 다시 돌아올 때, '직항으로 돌아온다'는 응답이 79.9%, '환승하여 돌아온다'는 20.1%



Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자(한국 입국 경로/방법 '모름' 응답 제외), n=1,385

<그림 3-27> 입국 시 환승 여부(국내 거주자)_인천공항

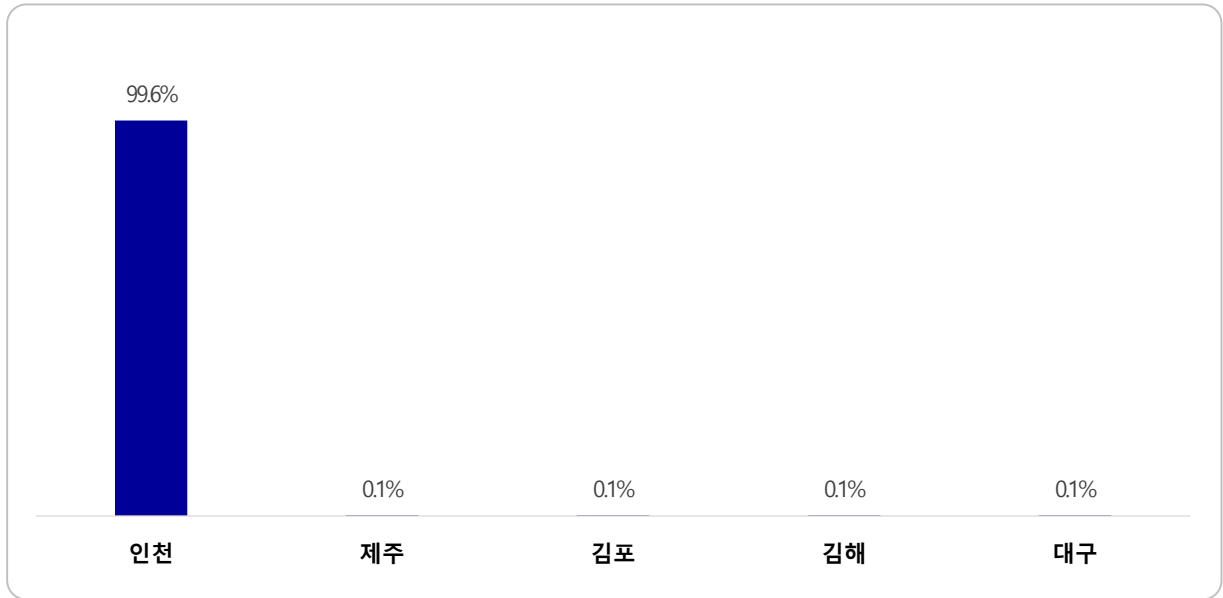
<표 3-61> 입국 시 환승 여부(국내 거주자)_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자(한국 입국 경로/방법 '모름' 응답 제외), n=1,385, 단위 : %

구분		사례수	직항으로 돌아온다	환승하여 돌아온다
전체		1,088	79.9	20.1
차수	1차	409	81.2	18.8
	2차	333	82.3	17.7
	3차	346	76.0	24.0
성별	남성	773	78.4	21.6
	여성	315	83.5	16.5
연령	20대	300	76.0	24.0
	30대	314	78.7	21.3
	40대	256	84.4	15.6
	50대	142	80.3	19.7
	60대 이상	76	84.2	15.8
여행형태	개별 여행	1,035	79.0	21.0
	패키지 여행	1	0.0	100.0
	에어텔	52	98.1	1.9
여행목적	개인 여가	29	72.4	27.6
	사업/업무	648	80.6	19.4
	교육	174	81.0	19.0
	가족 및 친지방문	228	79.4	20.6
	기타	9	44.4	55.6
여행 동반인	혼자 여행	671	80.5	19.5
	동반 여행	417	78.9	21.1
이용 항공사	FSC	704	91.2	8.8
	외항사	384	59.1	40.9
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	844	78.3	21.7
	외국 국적&한국 거주	244	85.2	14.8
국적별	한국	844	78.3	21.7
	중국	66	92.4	7.6
	일본	18	94.4	5.6
	미주	85	71.8	28.2
	기타 아시아	49	91.8	8.2
	유럽	23	95.7	4.3
	대양주/아프리카/기타	3	66.7	33.3

4) 입국 예정 국내 공항

- 입국 예정 국내 공항으로 '인천'이 99.6%로 대다수였으며, '제주', '김포', '김해', '대구' (각각 0.1%) 공항을 통한 입국 예정자도 일부 있음



Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385

<그림 3-28> 입국 예정 국내 공항_인천공항

<표 3-62> 입국 예정 국내 공항_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n=1,385, 단위 : %

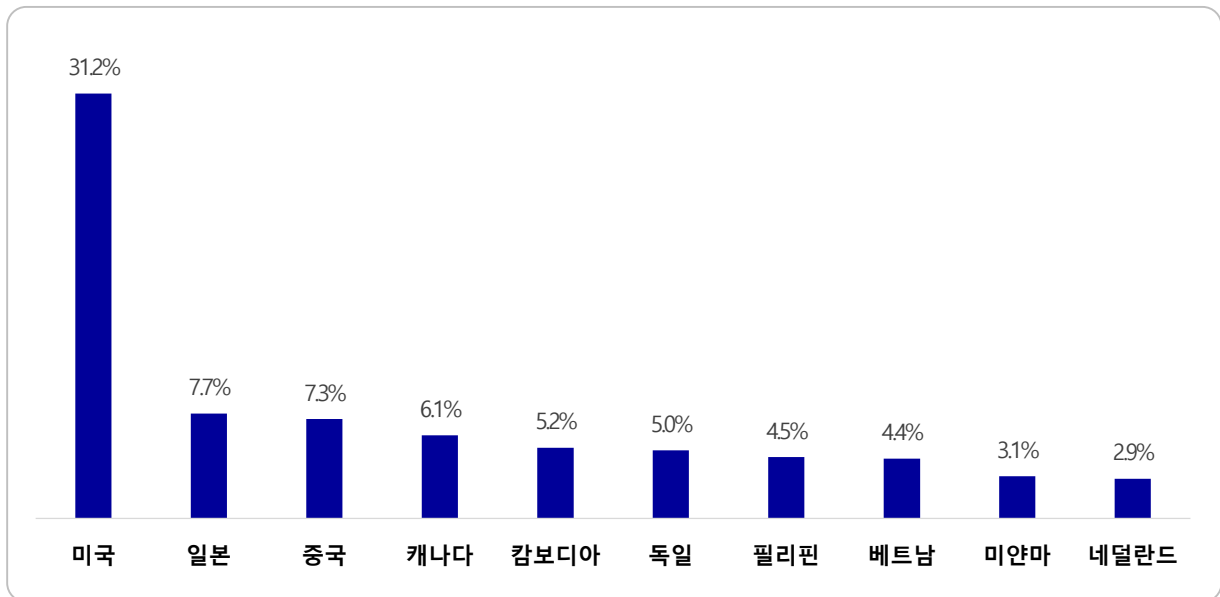
구분		사례수	인천	제주	김포	김해	대구
전체		1,385	99.6	0.1	0.1	0.1	0.1
차수	1차	533	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	2차	427	99.8	0.0	0.2	0.0	0.0
	3차	425	99.1	0.5	0.0	0.2	0.2
성별	남성	978	99.6	0.1	0.1	0.1	0.1
	여성	407	99.8	0.2	0.0	0.0	0.0
연령	20대	454	99.6	0.0	0.2	0.0	0.2
	30대	381	99.7	0.0	0.0	0.3	0.0
	40대	295	99.3	0.7	0.0	0.0	0.0
	50대	159	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	60대 이상	96	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	1,331	99.7	0.1	0.1	0.1	0.1
	패키지 여행	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	53	98.1	1.9	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	40	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	사업/업무	794	99.6	0.3	0.0	0.1	0.0
	교육	266	99.2	0.0	0.4	0.0	0.4
	가족 및 친지방문	268	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	기타	17	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	877	99.5	0.2	0.0	0.1	0.1
	동반 여행	508	99.8	0.0	0.2	0.0	0.0
이용 항공사	FSC	905	99.6	0.2	0.1	0.1	0.0
	외항사	480	99.8	0.0	0.0	0.0	0.2
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	99.6	0.2	0.1	0.1	0.0
	외국 국적&한국 거주	387	99.7	0.0	0.0	0.0	0.3
국적별	한국	998	99.6	0.2	0.1	0.1	0.0
	중국	87	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	일본	22	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	미주	146	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	기타 아시아	104	99.0	0.0	0.0	0.0	1.0
	유럽	24	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대양주/아프리카/기타	4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

4. 해외 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황

가. 한국 입국 경로

1) 한국으로의 출발 국가

- 해외 거주 이용객은 한국 방문시 '미국'(31.2%)에서 출발했다는 응답이 가장 많았으며, 그다음으로 '일본'(7.7%), '중국'(7.3%), '캐나다'(6.1%) 순으로 출발했다는 응답이 많음

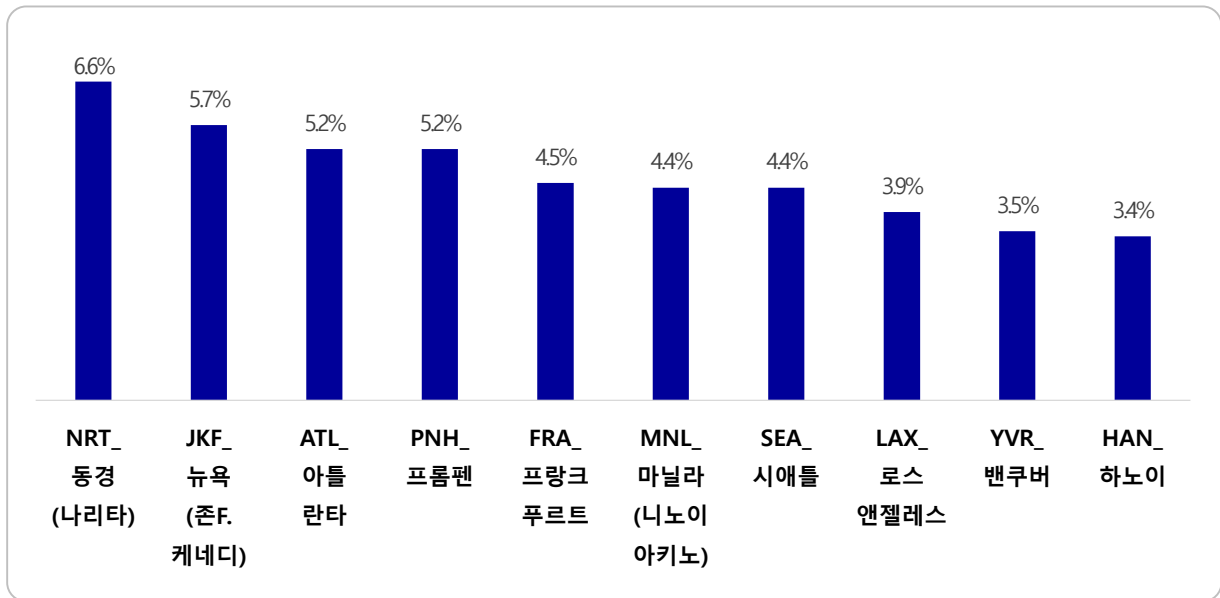


Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846

<그림 3-29> 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항

2) 한국으로의 출발 공항

- 한국 방문 시 출발한 공항은 'NRT_동경(나리타)'(6.6%)를 가장 많이 이용하였으며, 다음으로 'JFK_뉴욕(존F.케네디)'(5.7%), ATL_아틀란타(5.2%), 'PNH_프롬펜'(5.2%) 순으로 이용



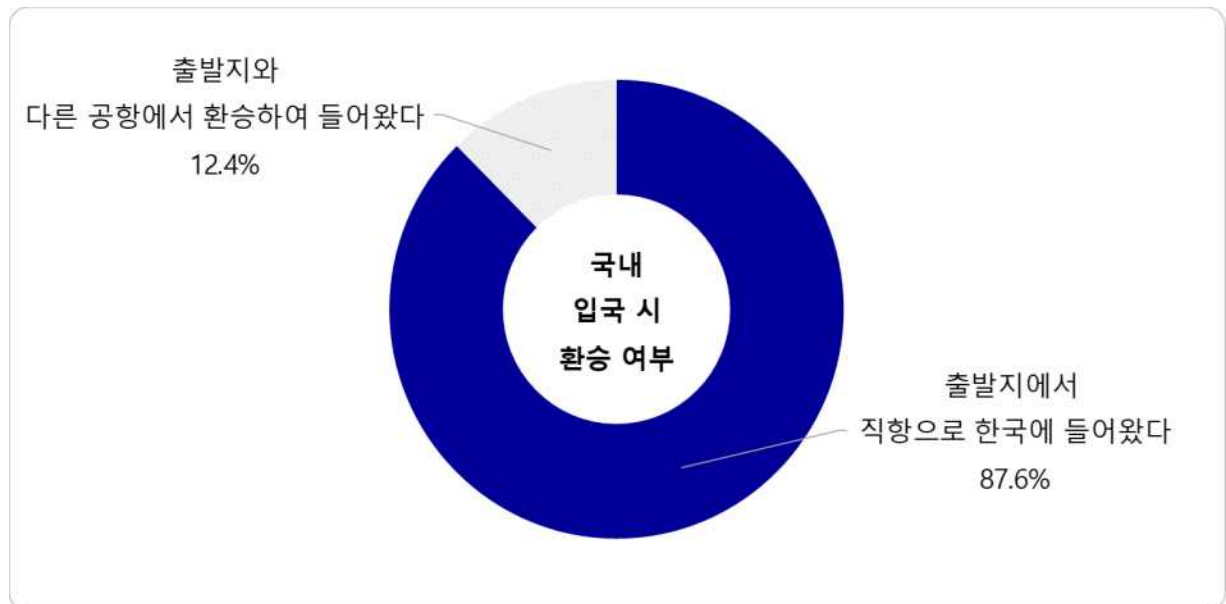
Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846

<그림 3-30> 한국으로의 출발 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

나. 국내 입국 시 환승 현황

1) 입국 시 환승 여부

- 해외 거주자 이용객이 국내 입국 시 '출발지에서 직항으로 한국에 들어왔다'가 87.6%, '출발지와 다른 공항에서 환승하여 들어왔다'가 12.4%로 주로 직항을 이용



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=1,369

<그림 3-31> 해외거주자 국내 입국시 환승 여부_인천공항

<표 3-65> 해외거주자 국내 입국시 환승 여부_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=1,369, 단위 : %

구분		사례수	출발지에서 직항으로 한국에 들어왔다	출발지와 다른 공항에서 환승하여 들어왔다
전체		1,369	87.6	12.4
차수	1차	427	85.2	14.8
	2차	467	85.9	14.1
	3차	475	91.4	8.6
성별	남성	753	87.8	12.2
	여성	616	87.3	12.7
연령	20대	349	84.0	16.0
	30대	377	86.7	13.3
	40대	313	91.1	8.9
	50대	228	89.5	10.5
	60대 이상	102	88.2	11.8
여행형태	개별 여행	1,111	84.9	15.1
	패키지 여행	2	50.0	50.0
	에어텔	256	99.6	0.4
여행목적	개인 여가	136	88.2	11.8
	사업/업무	487	92.6	7.4
	교육	112	82.1	17.9
	가족 및 친지방문	623	85.1	14.9
	기타	11	54.5	45.5
여행 동반인	혼자 여행	932	85.2	14.8
	동반 여행	437	92.7	7.3
이용 항공사	FSC	967	93.0	7.0
	LCC	0	-	-
	외항사	402	74.6	25.4
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	528	82.0	18.0
	외국 국적&외국 거주	841	91.1	8.9
국적별	한국	528	82.0	18.0
	중국	104	98.1	1.9
	일본	46	100.0	0.0
	미주	365	84.7	15.3
	기타 아시아	175	100.0	0.0
	유럽	145	89.7	10.3
	대양주/아프리카/기타	6	66.7	33.3

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

- 해외거주자의 국내 입국시 환승여부는 응답자의 여행 목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 여행 목적이 사업/업무인 경우 직항으로 국내에 입국했다는 응답이 가장 많았으며, 교육은 타 목적대비 환승 이용객 비율이 높음

<표 3-66> 해외거주자 국내 입국시 환승 여부_인천공항 - 여행 목적

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=1,369, 단위 : 명

구분		사례 수	출발지에서 직항으로 한국에 들어왔다	출발지와 다른 공항에서 환승하여 들어왔다
전체		1,369	1,199	170
여행 목적	개인 여가	136	120	16
	사업/업무	487	451	36
	교육	112	92	20
	가족 및 친지방문	623	530	93
	기타	11	6	5
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱		29.057a	4	0.000

- 응답자의 국적별로는 한국과 미국 국적의 여객이 국내 입국 시 환승을 이용한 경우가 상대적으로 많은 경향을 보임

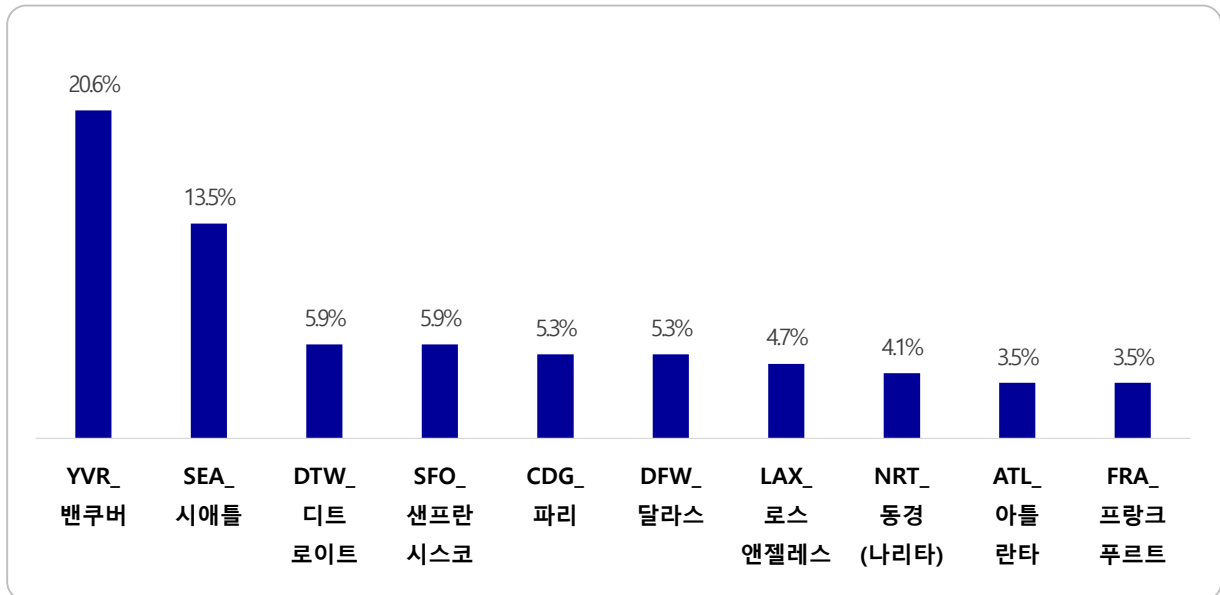
<표 3-67> 해외거주자 국내 입국시 환승 여부_인천공항 - 국적

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=1,369, 단위 : 명

구분		사례 수	출발지에서 직항으로 한국에 들어왔다	출발지와 다른 공항에서 환승하여 들어왔다
전체		1,369	1,199	170
국적	한국	528	433	95
	중국	104	102	2
	일본	46	46	0
	미주	365	309	56
	기타 아시아	175	175	0
	유럽	145	130	15
	대양주/아프리카/기타	6	4	2
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱		62.810a	6	0.000

2) 입국 시 환승 공항

- 환승을 통해 국내 입국한 경우 환승 공항으로 'YVR_밴쿠버'(20.6%) 공항을 가장 많이 이용하였으며, 그다음으로 'SEA_시애틀'(13.5%), 'DTW_디트로이트', 'SFO_샌프란시스코'(각각 5.9%) 등의 순으로 이용



Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 입국 시 환승객, n=170

<그림 3-32> 국내 입국 시 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

<표 3-68> 국내 입국 시 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

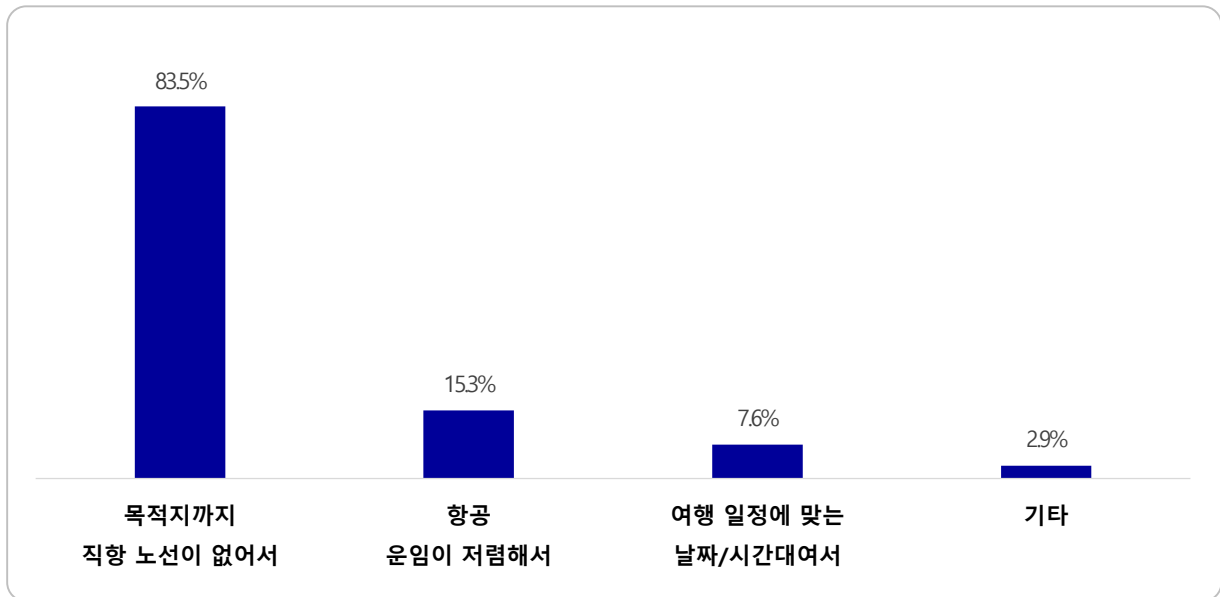
Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 입국 시 환승객, n=170, 단위 : %

구분		사례수	YVR 밴쿠버	SEA 시애틀	DTW 디트로이트	SFO 샌프란시스코	CDG 파리	DFW 달라스	LAX 로스앤젤레스	NRT 동경(나리타)	ATL 아틀란타	FRA 프랑크푸르트
전체		170	20.6	13.5	5.9	5.9	5.3	5.3	4.7	4.1	3.5	3.5
차수	1차	63	19.0	15.9	4.8	3.2	6.3	7.9	9.5	6.3	3.2	3.2
	2차	66	21.2	10.6	9.1	7.6	4.5	4.5	3.0	1.5	4.5	4.5
	3차	41	22.0	14.6	2.4	7.3	4.9	2.4	0.0	4.9	2.4	2.4
성별	남성	92	21.7	13.0	6.5	7.6	6.5	4.3	3.3	5.4	1.1	2.2
	여성	78	19.2	14.1	5.1	3.8	3.8	6.4	6.4	2.6	6.4	5.1
연령	20대	56	17.9	10.7	8.9	5.4	7.1	8.9	3.6	3.6	3.6	5.4
	30대	50	32.0	14.0	4.0	6.0	2.0	2.0	4.0	8.0	4.0	2.0
	40대	28	17.9	17.9	3.6	7.1	7.1	10.7	3.6	0.0	3.6	0.0
	50대	24	16.7	12.5	8.3	8.3	0.0	0.0	8.3	4.2	4.2	8.3
	60대 이상	12	0.0	16.7	0.0	0.0	16.7	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	168	20.8	13.1	6.0	6.0	5.4	5.4	4.8	4.2	3.6	3.6
	패키지 여행	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	16	6.3	25.0	0.0	0.0	12.5	6.3	12.5	6.3	0.0	0.0
	사업/업무	36	13.9	11.1	2.8	8.3	8.3	5.6	0.0	8.3	0.0	2.8
	교육	20	25.0	5.0	15.0	0.0	15.0	10.0	0.0	0.0	5.0	10.0
	가족 및 친지방문	93	24.7	14.0	6.5	7.5	1.1	4.3	6.5	2.2	5.4	3.2
	기타	5	20.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	138	23.9	14.5	5.8	7.2	5.8	4.3	5.1	5.1	2.9	2.2
	동반 여행	32	6.3	9.4	6.3	0.0	3.1	9.4	3.1	0.0	6.3	9.4
이용 항공사	FSC	68	7.4	19.1	4.4	5.9	8.8	0.0	10.3	2.9	1.5	8.8
	LCC	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	외항사	102	29.4	9.8	6.9	5.9	2.9	8.8	1.0	4.9	4.9	0.0
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	95	23.2	13.7	6.3	4.2	5.3	2.1	3.2	1.1	5.3	5.3
	외국 국적&외국 거주	75	17.3	13.3	5.3	8.0	5.3	9.3	6.7	8.0	1.3	1.3
국적별	한국	95	23.2	13.7	6.3	4.2	5.3	2.1	3.2	1.1	5.3	5.3
	중국	2	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	일본	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	미주	56	21.4	17.9	7.1	10.7	1.8	12.5	8.9	10.7	1.8	0.0
	기타 아시아	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	유럽	15	6.7	0.0	0.0	0.0	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7
	대양주/아프리카/기타	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

3) 직항이 아닌 환승 선택 이유

- 국내 입국 시 직항이 아닌 환승을 선택한 이유로는 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’가 83.5%, ‘항공 운임이 저렴해서’ 15.3%, ‘여행 일정에 맞는 날짜/시간대여서’가 7.6% 비중을 차지



Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 입국 시 환승객, n=170

<그림 3-33> 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항

<표 3-69> 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항

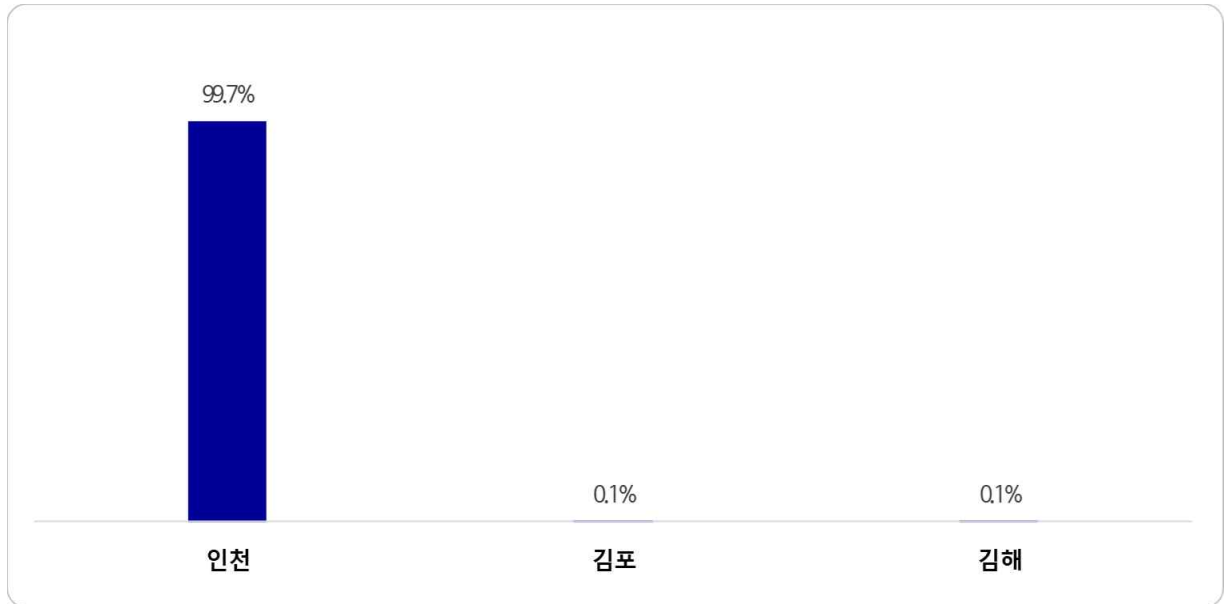
Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 입국 시 환승객, n=170, 단위 : %

구분		사례수	목적지까지 직항 노선이 없어서	항공 운임이 저렴해서	여행 일정에 맞는 날짜/시간대여서	기타
전체		170	83.5	15.3	7.6	2.9
차수	1차	63	82.5	17.5	4.8	4.8
	2차	66	86.4	16.7	9.1	0.0
	3차	41	80.5	9.8	9.8	4.9
성별	남성	92	80.4	15.2	9.8	0.0
	여성	78	87.2	15.4	5.1	6.4
연령	20대	56	83.9	21.4	5.4	5.4
	30대	50	82.0	16.0	8.0	2.0
	40대	28	92.9	3.6	7.1	3.6
	50대	24	66.7	20.8	16.7	0.0
	60대 이상	12	100.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	168	83.3	15.5	7.7	3.0
	패키지 여행	1	100.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	1	100.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	16	87.5	6.3	12.5	0.0
	사업/업무	36	83.3	8.3	11.1	2.8
	교육	20	90.0	15.0	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	93	82.8	18.3	7.5	3.2
	기타	5	60.0	40.0	0.0	20.0
여행 동반인	혼자 여행	138	81.2	15.9	7.2	2.2
	동반 여행	32	93.8	12.5	9.4	6.3
이용 항공사	FSC	68	89.7	5.9	5.9	1.5
	LCC	0	-	-	-	-
	외항사	102	79.4	21.6	8.8	3.9
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	95	85.3	9.5	8.4	1.1
	외국 국적&외국 거주	75	81.3	22.7	6.7	5.3
국적별	한국	95	85.3	9.5	8.4	1.1
	중국	2	100.0	0.0	0.0	0.0
	일본	0	-	-	-	-
	미주	56	78.6	26.8	8.9	5.4
	기타 아시아	0	-	-	-	-
	유럽	15	93.3	6.7	0.0	6.7
	대양주/아프리카/기타	2	50.0	50.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 "-"으로 표기

다. 국내 입국 공항

- 인천공항 이용 해외 거주자가 국내 입국 시 이용한 공항은 '인천'(99.7%)공항이 대다수



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=1,369

<그림 3-34> 국내 입국 공항(해외 거주자)_인천공항

<표 3-70> 국내 입국 공항(해외 거주자)_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=1,369, 단위 : %

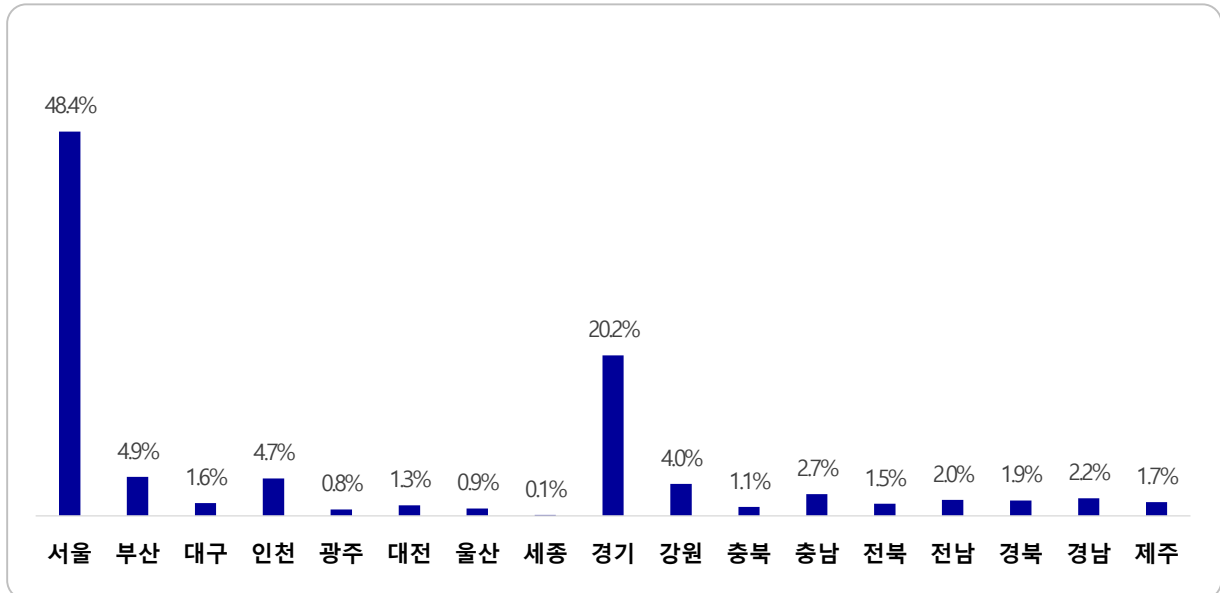
구분		사례수	인천	김포	김해
전체		1,369	99.7	0.1	0.1
차수	1차	427	99.8	0.2	0.0
	2차	467	99.8	0.2	0.0
	3차	475	99.6	0.0	0.4
성별	남성	753	99.7	0.1	0.1
	여성	616	99.7	0.2	0.2
연령	20대	349	98.9	0.6	0.6
	30대	377	100.0	0.0	0.0
	40대	313	100.0	0.0	0.0
	50대	228	100.0	0.0	0.0
	60대 이상	102	100.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	1,111	99.6	0.2	0.2
	패키지 여행	2	100.0	0.0	0.0
	에어텔	256	100.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	136	100.0	0.0	0.0
	사업/업무	487	100.0	0.0	0.0
	교육	112	99.1	0.0	0.9
	가족 및 친지방문	623	99.5	0.3	0.2
	기타	11	100.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	932	99.8	0.1	0.1
	동반 여행	437	99.5	0.2	0.2
이용 항공사	FSC	967	99.7	0.2	0.1
	LCC	0	-	-	-
	외항사	402	99.8	0.0	0.2
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	528	99.4	0.4	0.2
	외국 국적&외국 거주	841	99.9	0.0	0.1
국적별	한국	528	99.4	0.4	0.2
	중국	104	99.0	0.0	1.0
	일본	46	100.0	0.0	0.0
	미주	365	100.0	0.0	0.0
	기타 아시아	175	100.0	0.0	0.0
	유럽	145	100.0	0.0	0.0
	대양주/아프리카/기타	6	100.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 "-"으로 표기

라. 국내 방문지 및 이용 교통수단

1) 국내 방문지

- 해외 거주 이용객의 국내 방문지는 ‘서울’(48.4%), ‘경기’(20.2%), ‘부산’(4.9%), ‘인천’(4.7%) 지역을 많이 방문



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=2,264, 복수응답

<그림 3-35> 국내 방문지(시도별)_인천공항

<표 3-71> 국내 방문지(시도별)(1)_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외, 복수응답), n=2,264, 단위 : %

구분	사례수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	
전체	2,264	48.4	4.9	1.6	4.7	0.8	1.3	0.9	0.1	20.2	
차수	1차	826	42.0	5.2	2.2	5.2	1.0	1.0	1.0	0.2	21.2
	2차	809	44.6	5.1	1.0	5.1	1.1	1.9	0.5	0.1	23.6
	3차	629	61.5	4.3	1.7	3.5	0.2	1.1	1.3	0.0	14.6
성별	남성	1,162	49.9	4.4	1.5	5.3	0.7	1.5	1.0	0.1	20.1
	여성	1,102	46.7	5.4	1.8	4.0	0.9	1.1	0.7	0.2	20.3
연령	20대	648	44.6	5.2	1.5	5.4	1.1	1.2	1.1	0.2	22.8
	30대	595	54.1	3.5	1.5	3.4	0.7	1.8	0.8	0.2	19.7
	40대	472	52.8	7.2	1.3	5.1	0.6	1.3	0.8	0.2	15.0
	50대	365	46.8	3.6	2.7	4.1	0.3	0.5	0.5	0.0	21.4
	60대 이상	184	34.8	4.9	1.1	6.5	1.6	1.6	1.1	0.0	23.9
여행형태	개별 여행	1,960	42.5	5.6	1.9	5.2	0.9	1.4	1.0	0.2	21.8
	패키지 여행	7	71.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	28.6
	에어텔	297	86.5	0.3	0.0	1.3	0.0	1.0	0.0	0.0	9.4
여행목적	개인 여가	217	63.1	4.1	0.5	1.8	1.8	0.0	0.5	0.0	20.3
	사업/업무	633	60.2	3.9	1.1	5.4	0.2	1.6	1.3	0.0	15.8
	교육	214	40.7	7.0	1.9	7.0	1.9	1.4	0.0	0.5	20.1
	가족 및 친지방문	1,178	41.0	4.9	2.1	4.5	0.8	1.4	0.8	0.2	22.7
	기타	22	31.8	18.2	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	0.0	18.2
여행동반인	혼자 여행	1,616	45.2	5.6	1.5	5.3	0.7	1.3	0.7	0.1	21.3
	동반 여행	648	56.2	3.2	1.9	3.1	0.9	1.4	1.2	0.2	17.4
이용 항공사	FSC	1,601	46.8	4.9	1.9	4.9	0.8	1.3	0.9	0.2	20.1
	LCC	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	외항사	663	52.0	4.8	1.1	4.2	0.8	1.4	0.9	0.0	20.5
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	1,073	35.0	6.6	2.1	5.3	1.4	1.8	0.7	0.3	22.2
	외국 국적&외국 거주	1,191	60.4	3.4	1.2	4.1	0.3	0.9	1.0	0.0	18.5
국적별	한국	1,073	35.0	6.6	2.1	5.3	1.4	1.8	0.7	0.3	22.2
	중국	145	69.7	3.4	0.0	2.1	0.0	0.7	0.7	0.0	17.2
	일본	64	60.9	3.1	0.0	6.3	0.0	0.0	3.1	0.0	15.6
	미주	566	49.3	4.2	2.1	4.2	0.5	0.7	1.4	0.0	23.5
	기타 아시아	209	77.0	2.9	1.0	4.8	0.0	0.0	0.5	0.0	11.0
	유럽	196	67.9	1.5	0.0	4.1	0.0	3.1	0.0	0.0	14.8
	대양주/아프리카/기타	11	54.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

<표 3-72> 국내 방문지(시도별)(2)_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외, 복수응답), n=2,264, 단위 : %

구분	사례수	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
전체	2,264	4.0	1.1	2.7	1.5	2.0	1.9	2.2	1.7	
차수	1차	826	5.7	1.0	3.5	1.3	2.5	2.7	2.5	1.8
	2차	809	4.1	1.1	2.0	1.7	2.1	1.6	2.3	2.1
	3차	629	1.7	1.1	2.4	1.3	1.3	1.3	1.6	1.1
성별	남성	1,162	3.4	1.3	2.5	1.3	1.2	1.7	2.2	1.9
	여성	1,102	4.7	0.8	2.8	1.6	2.9	2.1	2.3	1.5
연령	20대	648	3.5	1.7	2.5	1.5	2.0	1.1	2.2	2.3
	30대	595	4.2	0.3	2.0	1.8	1.7	1.5	1.3	1.3
	40대	472	4.2	1.3	2.5	0.6	1.3	2.3	2.1	1.3
	50대	365	4.1	0.8	3.3	2.2	1.9	3.6	3.3	0.8
	60대 이상	184	4.3	1.1	4.3	0.5	5.4	1.6	3.3	3.8
여행형태	개별 여행	1,960	4.4	1.2	3.1	1.7	2.3	2.2	2.6	2.0
	패키지 여행	7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	297	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	217	2.8	0.0	0.9	0.9	0.5	0.5	0.9	1.4
	사업/업무	633	2.4	1.1	1.7	1.1	0.3	0.9	2.2	0.8
	교육	214	3.7	0.5	3.3	2.8	2.8	1.9	1.9	2.8
	가족 및 친지방문	1,178	5.3	1.4	3.2	1.5	3.1	2.5	2.5	2.0
	기타	22	0.0	0.0	9.1	0.0	0.0	9.1	4.5	4.5
여행 동반인	혼자 여행	1,616	4.1	1.2	2.5	1.7	2.0	2.4	2.3	2.0
	동반 여행	648	3.9	0.8	3.1	0.9	2.2	0.6	2.0	1.1
이용 항공사	FSC	1,601	4.3	1.1	2.7	1.7	2.4	2.0	2.3	1.6
	LCC	0	-	-	-	-	-	-	-	-
	외항사	663	3.3	1.1	2.6	0.8	1.1	1.7	2.0	2.0
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	1,073	5.2	1.3	4.1	2.4	3.6	2.8	3.3	1.8
	외국 국적&외국 거주	1,191	2.9	0.8	1.3	0.6	0.6	1.1	1.3	1.7
국적별	한국	1,073	5.2	1.3	4.1	2.4	3.6	2.8	3.3	1.8
	중국	145	2.1	0.7	1.4	0.0	0.0	0.0	0.7	1.4
	일본	64	1.6	0.0	3.1	1.6	1.6	0.0	1.6	1.6
	미주	566	3.2	1.2	1.4	0.7	1.1	2.1	1.6	2.7
	기타 아시아	209	1.0	1.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.5	0.0
	유럽	196	4.6	0.0	2.0	0.0	0.0	0.5	1.0	0.5
	대양주/아프리카/기타	11	18.2	0.0	0.0	9.1	0.0	0.0	9.1	9.1

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

- 해외거주자의 국내 방문지는 연령/여행목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자 연령대별로는 30대와 40대에서는 주로 서울을 방문

<표 3-73> 국내 방문지(시도별)_인천공항 - 연령별

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외, 복수응답), n=2,264, 단위 : 명

구분	사례 수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
전체	2,264	1,095	111	37	106	18	30	20	3	458	91	24	60	33	46	43	50	39	
연령	20대	648	289	34	10	35	7	8	7	1	148	23	11	16	10	13	7	14	15
	30대	595	322	21	9	20	4	11	5	1	117	25	2	12	11	10	9	8	8
	40대	472	249	34	6	24	3	6	4	1	71	20	6	12	3	6	11	10	6
	50대	365	171	13	10	15	1	2	2	0	78	15	3	12	8	7	13	12	3
	60대 이상	184	64	9	2	12	3	3	2	0	44	8	2	8	1	10	3	6	7
		값					자유도					근사 유의확률 (양측검정)							
Pearson 카이제곱		100.481a					64					0.002							

- 개인 여가와 사업/업무를 목적으로 한국을 방문한 경우 서울 방문 비율이 높았음

<표 3-74> 국내 방문지(시도별)_인천공항 - 여행 목적

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외, 복수응답), n=2,264, 단위 : 명

구분	사례 수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
전체	2,264	1,095	111	37	106	18	30	20	3	458	91	24	60	33	46	43	50	39	
여행 목적	개인 여가	217	137	9	1	4	4	0	1	0	44	6	0	2	2	1	1	2	3
	사업/업무	633	381	25	7	34	1	10	8	0	100	15	7	11	7	2	6	14	5
	교육	214	87	15	4	15	4	3	0	1	43	8	1	7	6	6	4	4	6
	가족 및 친지방문	1,178	483	58	25	53	9	17	10	2	267	62	16	38	18	37	30	29	24
	기타	22	7	4	0	0	0	0	1	0	4	0	0	2	0	0	2	1	1
		값					자유도					근사 유의확률 (양측검정)							
Pearson 카이제곱		173.653a					64					0.000							

- 국적별로는 외국 국적의 여행객은 서울 방문비율이 높았으며, 미주 국적의 경우 경기도 방문비율 또한 상대적으로 높음

<표 3-75> 국내 방문지(시도별)_인천공항 - 국적

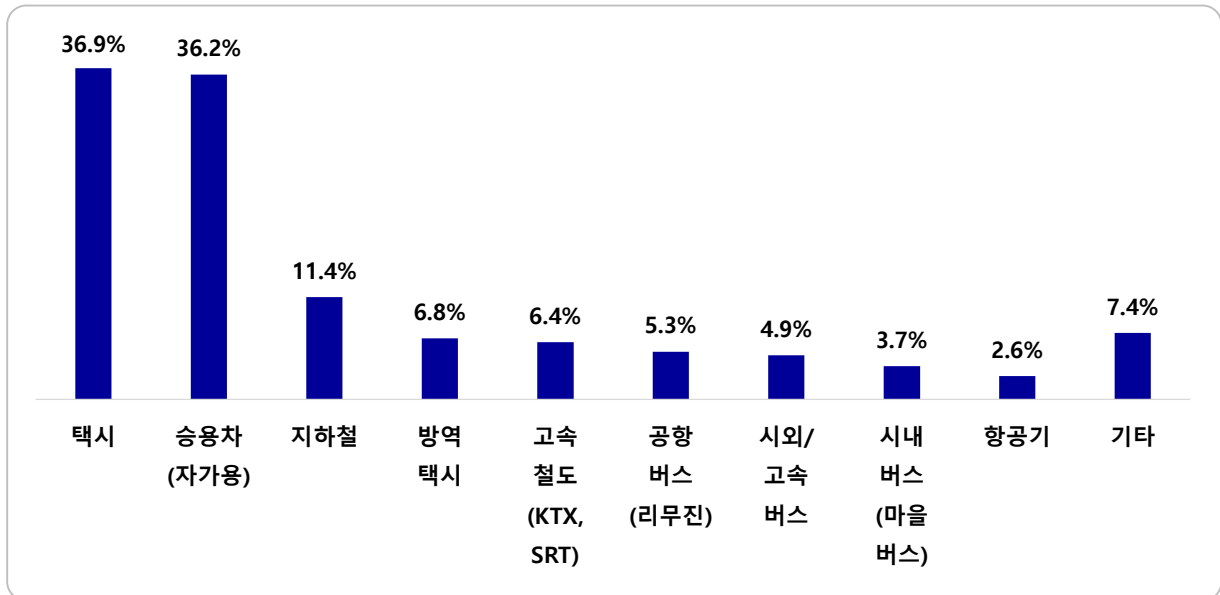
Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외, 복수응답), n=2,264, 단위 : 명

구분	사례 수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
전체	2,264	1,095	111	37	106	18	30	20	3	458	91	24	60	33	46	43	50	39	
국적	한국	1,073	376	71	23	57	15	19	8	238	56	14	44	26	39	30	35	19	
	중국	145	101	5	0	3	0	1	1	25	3	1	2	0	0	0	1	2	
	일본	64	39	2	0	4	0	0	2	0	10	1	0	2	1	1	0	1	1
	미주	566	279	24	12	24	3	4	8	0	133	18	7	8	4	6	12	9	15
	기타 아시아	209	161	6	2	10	0	0	1	0	23	2	2	0	1	0	0	1	0
	유럽	196	133	3	0	8	0	6	0	0	29	9	0	4	0	0	1	2	1
	대양주/아프리카/기타	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	1

	값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱	317.717a	96	0.000

2) 이용 교통수단

- 해외거주자가 국내 도시 방문지까지 이용한 교통수단으로는 ‘택시’(36.9%)가 가장 많았으며, 그다음으로 ‘승용차(자가용)’(36.2%), ‘지하철’(11.4%), ‘방역택시(차량)/격리시설차’(6.8%) 순으로 이용



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=2,264, 복수응답

<그림 3-36> 방문지까지 이용 교통수단_인천공항

<표 3-76> 방문지까지 이용 교통수단_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=2,264, 복수응답, 단위 : %

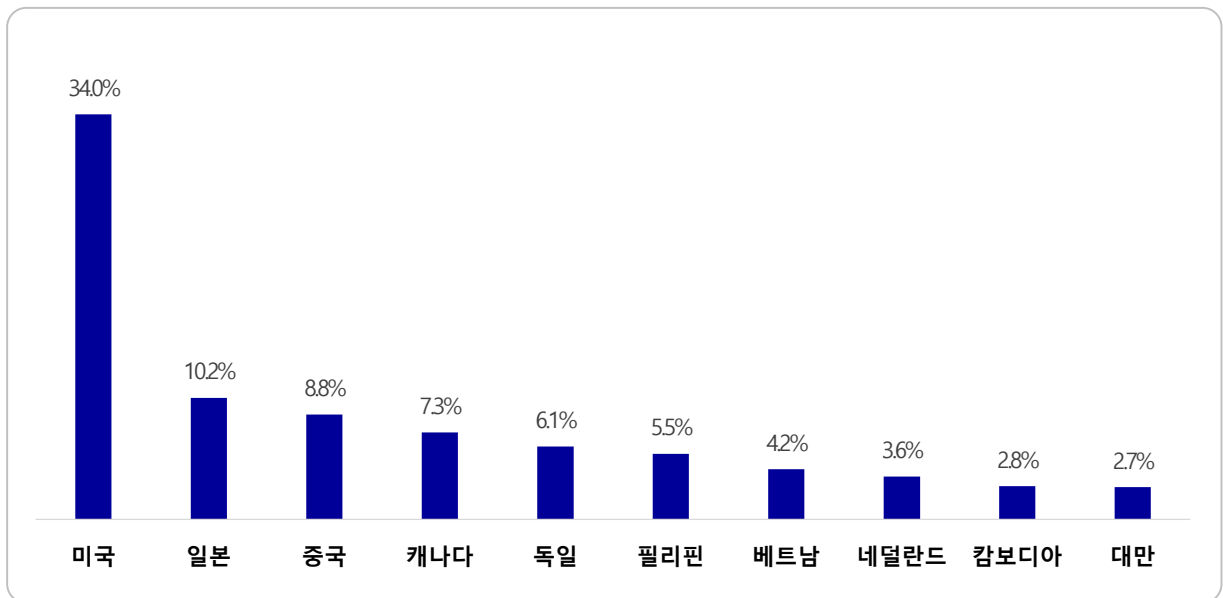
구분	사례수	택시	승용차 (자기용)	지하철	방역 택시	고속 철도 (KTX, SRT)	공항 버스 (리무진)	시외/ 고속 버스	시내 버스 (마을 버스)	항공기	기타	
전체	2,264	36.9	36.2	11.4	6.8	6.4	5.3	4.9	3.7	2.6	7.4	
차수	1차	826	26.5	41.8	12.5	5.0	7.1	7.3	6.7	5.7	2.7	6.7
	2차	809	35.2	37.6	11.9	11.0	5.1	4.6	4.2	3.3	2.7	4.9
	3차	629	52.8	27.0	9.2	3.8	7.0	3.8	3.3	1.4	2.4	11.4
성별	남성	1,162	44.1	31.2	10.1	6.6	6.5	4.7	4.0	2.8	2.0	8.0
	여성	1,102	29.4	41.4	12.7	7.0	6.2	6.0	5.7	4.5	3.3	6.7
연령	20대	648	25.9	40.7	19.1	6.6	7.4	6.5	6.8	6.5	4.3	7.9
	30대	595	45.7	30.8	11.8	6.1	4.9	4.2	5.7	3.7	2.4	6.2
	40대	472	49.6	29.9	5.1	5.7	7.2	4.4	3.8	1.7	1.1	5.3
	50대	365	37.0	39.2	7.7	6.0	6.0	4.4	3.0	1.4	1.4	9.0
	60대 이상	184	14.7	47.8	6.0	14.1	6.0	9.2	1.6	3.3	3.8	11.4
여행형태	개별 여행	1,960	27.5	41.6	13.0	7.9	7.3	6.2	5.3	4.1	3.0	8.3
	패키지 여행	7	71.4	57.1	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	28.6	0.0	0.0
	에어텔	297	98.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	0.0	0.0	1.3
여행목적	개인 여가	217	70.5	13.8	6.9	1.4	4.1	2.8	6.5	2.8	0.9	5.1
	사업/업무	633	57.8	19.3	8.8	3.8	4.4	3.8	3.2	2.2	1.1	8.8
	교육	214	20.1	45.3	21.5	7.0	7.0	6.1	7.5	8.9	6.5	7.9
	가족 및 친지방문	1,178	23.0	47.5	11.7	9.4	7.6	6.6	4.8	3.7	2.9	6.8
	기타	22	13.6	45.5	9.1	4.5	13.6	0.0	13.6	0.0	9.1	13.6
여행 동반인	혼자 여행	1,616	29.3	40.0	13.6	7.6	7.4	5.6	5.5	4.6	3.2	8.5
	동반 여행	648	56.0	26.7	5.7	4.8	3.9	4.6	3.2	1.2	1.2	4.5
이용 항공사	FSC	1,601	36.1	39.7	7.6	7.6	6.6	4.8	3.8	3.6	2.2	6.1
	LCC	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	외항사	663	38.9	27.6	20.4	4.8	5.7	6.6	7.4	3.9	3.6	10.4
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	1,073	15.1	53.5	12.2	10.3	8.8	7.7	5.6	4.7	3.0	6.9
	외국 국적&외국 거주	1,191	56.6	20.6	10.6	3.6	4.2	3.2	4.2	2.8	2.3	7.8
국적별	한국	1,073	15.1	53.5	12.2	10.3	8.8	7.7	5.6	4.7	3.0	6.9
	중국	145	62.1	7.6	16.6	0.0	3.4	9.7	4.1	5.5	3.4	8.3
	일본	64	62.5	14.1	4.7	6.3	4.7	3.1	1.6	0.0	1.6	10.9
	미주	566	42.9	32.2	9.9	6.2	5.5	3.2	4.6	3.7	2.8	10.4
	기타 아시아	209	78.0	7.2	9.1	0.0	2.4	1.0	4.3	0.0	1.9	1.9
	유럽	196	68.9	11.7	11.7	2.0	3.1	0.5	3.1	2.0	0.5	5.1
	대양주/아프리카/기타	11	27.3	45.5	9.1	0.0	0.0	9.1	18.2	0.0	0.0	9.1

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

마. 출국 후 도착 국가 및 공항(1차 목적지)

1) 출국 후 도착 국가(1차 목적지)

- 해외 거주 인천공항 이용객이 출국 후 도착하게 되는 국가는 ‘미국’(34.0%)이 가장 높은 비율을 차지하였고, 그다음으로 ‘일본’ (10.2%), ‘중국’(8.8%) 순
- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 국가이므로 환승 예정 국가를 포함



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846

<그림 3-37> 출국 후 도착 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항

<표 3-77> 출국 후 도착 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항

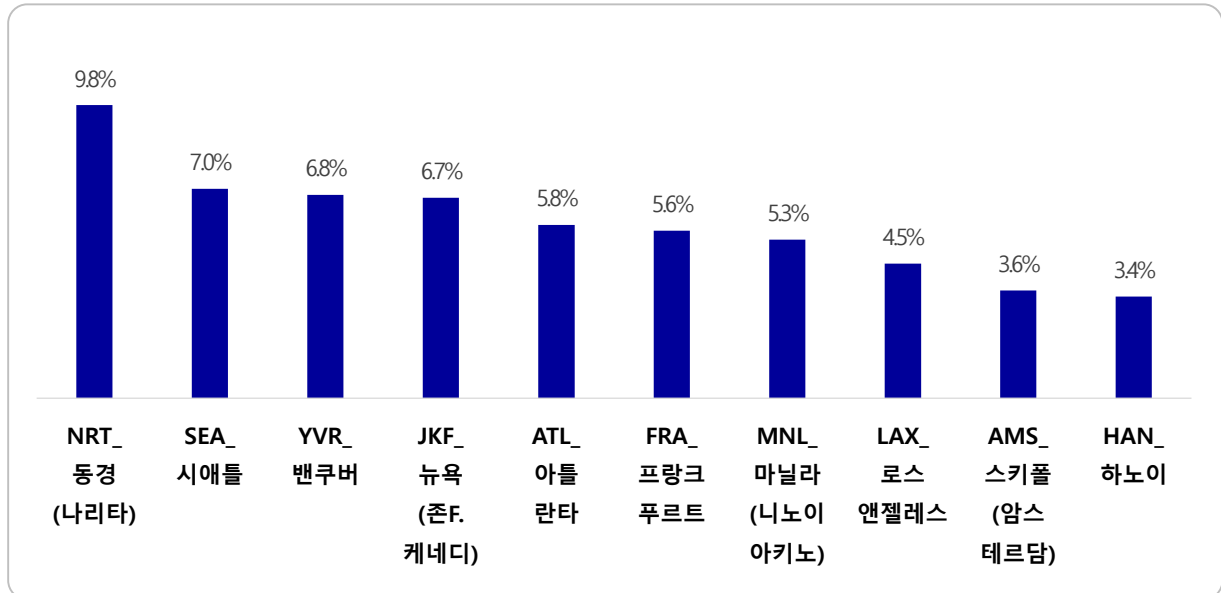
Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846, 단위 : %

구분		사례수	미국	일본	중국	캐나다	독일	필리핀	베트남	네덜란드	캄보디아	대만
전체		1,846	34.0	10.2	8.8	7.3	6.1	5.5	4.2	3.6	2.8	2.7
차수	1차	587	36.1	10.7	9.2	10.1	6.8	6.1	2.0	1.5	0.7	2.0
	2차	675	34.5	9.8	11.6	5.8	4.4	9.3	0.4	2.8	2.4	1.6
	3차	584	31.2	10.1	5.3	6.3	7.2	0.5	10.6	6.7	5.3	4.5
성별	남성	1,081	31.0	10.7	8.7	5.9	6.2	7.6	5.0	3.9	3.1	2.6
	여성	765	38.2	9.4	9.0	9.3	5.9	2.6	3.0	3.3	2.2	2.7
연령	20대	526	30.6	14.6	16.0	8.2	6.8	4.0	0.4	1.5	1.3	2.1
	30대	515	29.9	8.3	8.5	7.2	5.0	8.3	5.8	5.2	4.1	3.1
	40대	388	33.0	9.3	6.7	6.4	4.4	4.9	9.0	4.9	3.6	3.9
	50대	285	38.2	7.7	2.5	7.7	11.2	5.3	3.5	3.9	2.1	2.5
	60대 이상	132	56.8	7.6	1.5	6.1	0.8	3.0	0.0	1.5	2.3	0.0
여행형태	개별 여행	1,577	36.3	11.2	8.7	7.7	6.2	5.6	2.1	2.5	1.9	2.0
	패키지 여행	7	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	57.1	0.0	14.3	0.0	0.0
	에어텔	262	20.2	4.6	9.9	5.0	5.3	3.4	16.8	10.3	8.0	6.9
여행목적	개인 여가	198	35.9	4.5	14.6	2.0	1.0	11.6	0.0	2.5	1.0	5.1
	사업/업무	707	22.6	10.5	5.8	6.9	7.8	8.1	9.9	6.8	5.2	3.0
	교육	183	21.9	24.0	18.6	6.6	9.8	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
	가족 및 친지방문	742	47.4	8.0	8.0	8.9	4.9	2.4	0.7	1.6	1.2	2.2
	기타	16	25.0	12.5	0.0	25.0	6.3	12.5	0.0	0.0	6.3	0.0
여행 동반인	혼자 여행	1,203	37.3	10.3	8.3	8.9	6.7	3.1	3.4	3.0	2.9	1.5
	동반 여행	643	27.7	10.0	9.8	4.4	4.8	10.1	5.6	4.8	2.5	4.8
이용 항공사	FSC	1,336	34.3	14.0	1.2	4.9	7.7	7.6	5.8	3.3	3.8	3.4
	LCC	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	외항사	509	33.2	0.0	28.9	13.8	1.8	0.0	0.0	4.5	0.0	0.6
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	534	33.7	14.8	2.6	11.2	10.1	0.2	0.0	1.5	0.6	0.4
	외국 국적&외국 거주	1,312	34.1	8.3	11.4	5.7	4.4	7.7	5.9	4.5	3.7	3.6
국적별	한국	534	33.7	14.8	2.6	11.2	10.1	0.2	0.0	1.5	0.6	0.4
	중국	207	13.0	5.8	71.5	1.0	0.5	0.0	0.0	0.0	2.4	0.0
	일본	71	12.7	83.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	0.0
	미주	441	77.6	1.4	0.0	14.5	0.7	1.6	0.7	0.0	0.2	0.5
	기타 아시아	422	16.4	7.1	0.2	1.7	0.7	22.3	17.5	3.3	8.5	10.2
	유럽	163	0.0	1.2	0.0	0.6	31.3	0.0	0.0	27.6	2.5	1.2
	대양주/아프리카/기타	8	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

2) 출국 후 도착 공항(1차 목적지)

- 출국 후 도착 공항으로는 'NRT_동경(나리타)'(9.8%), 'SEA_시애틀'(7.0%), 'YVR_밴쿠버'(6.8%), 'JFK_뉴욕(존F.케네디)'(6.7%) 순

- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 공항으로 환승 예정 공항을 포함



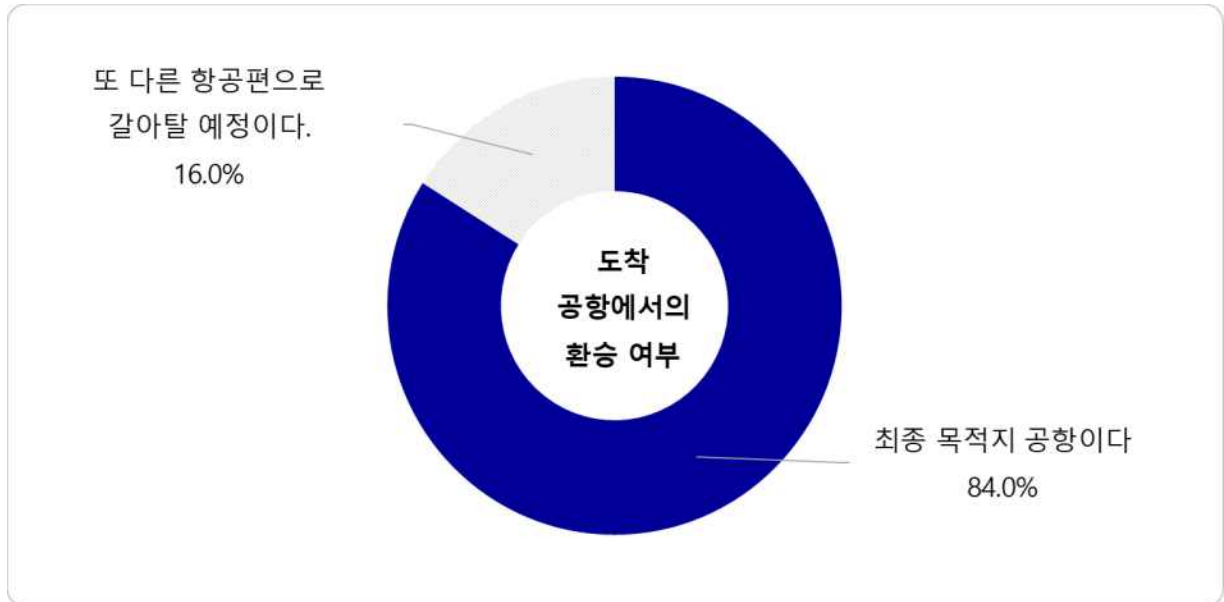
Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846

<그림 3-38> 출국 후 도착 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

바. 도착 공항에서의 환승 현황

1) 도착 공항에서의 환승 여부

- 응답자의 84.0%가 도착하는 공항이 최종 목적지(직항)라고 대답했고, 도착 공항에서 또 다른 항공편으로 갈아탄다(환승)는 응답은 16.0%



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846

<그림 3-39> 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항

<표 3-79> 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846, 단위 : %

구분		사례수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		1,846	84.0	16.0
차수	1차	587	81.6	18.4
	2차	675	83.4	16.6
	3차	584	87.0	13.0
성별	남성	1,081	84.0	16.0
	여성	765	83.9	16.1
연령	20대	526	78.5	21.5
	30대	515	85.2	14.8
	40대	388	87.6	12.4
	50대	285	86.3	13.7
	60대 이상	132	84.8	15.2
여행형태	개별 여행	1,577	81.4	18.6
	패키지 여행	7	100.0	0.0
	에어텔	262	98.9	1.1
여행목적	개인 여가	198	83.3	16.7
	사업/업무	707	87.4	12.6
	교육	183	83.1	16.9
	가족 및 친지방문	742	81.4	18.6
	기타	16	68.8	31.3
여행 동반인	혼자 여행	1,203	80.5	19.5
	동반 여행	643	90.4	9.6
이용 항공사	FSC	1,336	90.4	9.6
	LCC	1	100.0	0.0
	외항사	509	67.0	33.0
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	534	79.0	21.0
	외국 국적&외국 거주	1,312	86.0	14.0
국적별	한국	534	79.0	21.0
	중국	207	90.8	9.2
	일본	71	98.6	1.4
	미주	441	75.3	24.7
	기타 아시아	422	92.2	7.8
	유럽	163	88.3	11.7
	대양주/아프리카/기타	8	62.5	37.5

○ 해외거주자의 도착 공항에서 환승 여부는 응답자의 연령/여행 목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음

○ 응답자의 연령대에 따라 40대의 직항 이용 비율이 가장 높았으며, 20대에서는 가장 낮음

<표 3-80> 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항 - 연령별

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846, 단위 : %

구분		사례수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		1,846	1,550	296
연령	20대	526	413	113
	30대	515	439	76
	40대	388	340	48
	50대	285	246	39
	60대 이상	132	112	20
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱		17.335a	4	0.002

○ 여행 목적별로는 사업/업무가 직항 비율이 높았고 가족 및 친지방문의 경우 환승 이용객도 일부 있었음

<표 3-81> 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항 - 여행 목적

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846, 단위 : %

구분		사례수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		1,846	1,550	296
여행 목적	개인 여가	198	165	33
	사업/업무	707	618	89
	교육	183	152	31
	가족 및 친지방문	742	604	138
	기타	16	11	5
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱		12.780a	4	0.012

- 응답자의 국적별로는 한국, 미주 국적의 여객은 타 국적 대비 도착 국가에서 환승을 상대적으로 많이 이용

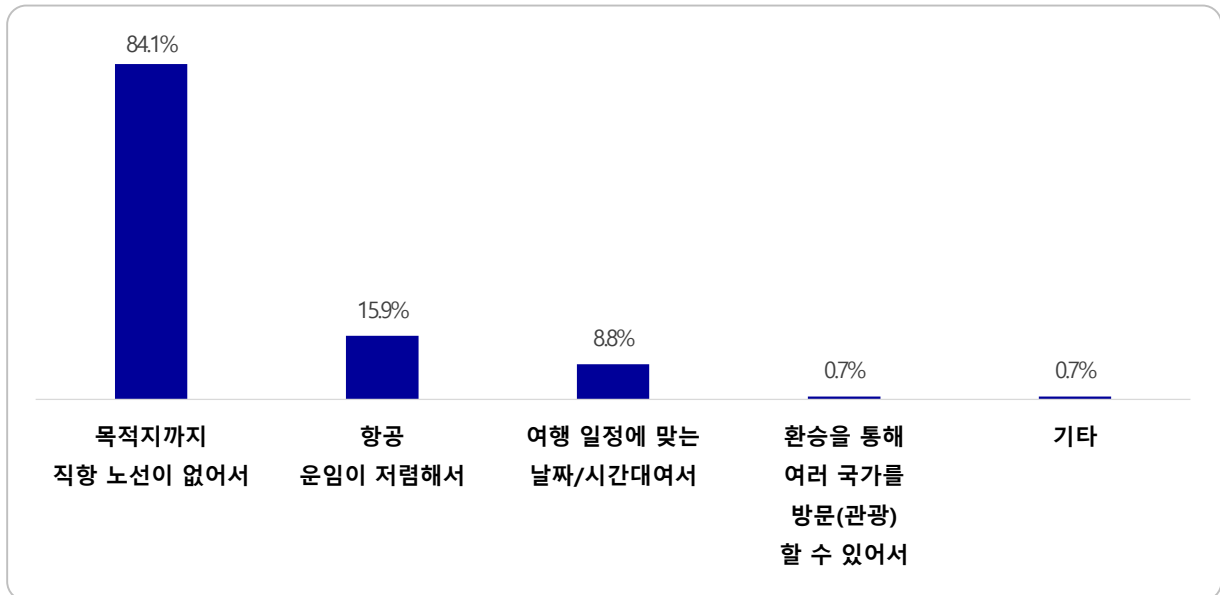
<표 3-82> 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항 - 국적

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846, 단위 : %

구분		사례수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		1,846	1,550	296
국적	한국	534	422	112
	중국	207	188	19
	일본	71	70	1
	미주	441	332	109
	기타 아시아	422	389	33
	유럽	163	144	19
	대양주/아프리카/기타	8	5	3
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱		79.083a	6	0.000

2) 직항이 아닌 환승 선택 이유

- 인천공항에서 최종목적지 공항까지 직항이 아닌 환승을 선택한 이유는 ‘직항 노선이 없어서’가 84.1%로 대다수였으며, 그다음으로 ‘항공운임이 저렴해서’(15.9%), ‘일정에 맞는 날짜/시간대여서’(8.8%) 환승을 선택



Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=296, 복수응답

<그림 3-40> 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항

〈표 3-83〉 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항

Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=296, 복수응답, 단위 : %

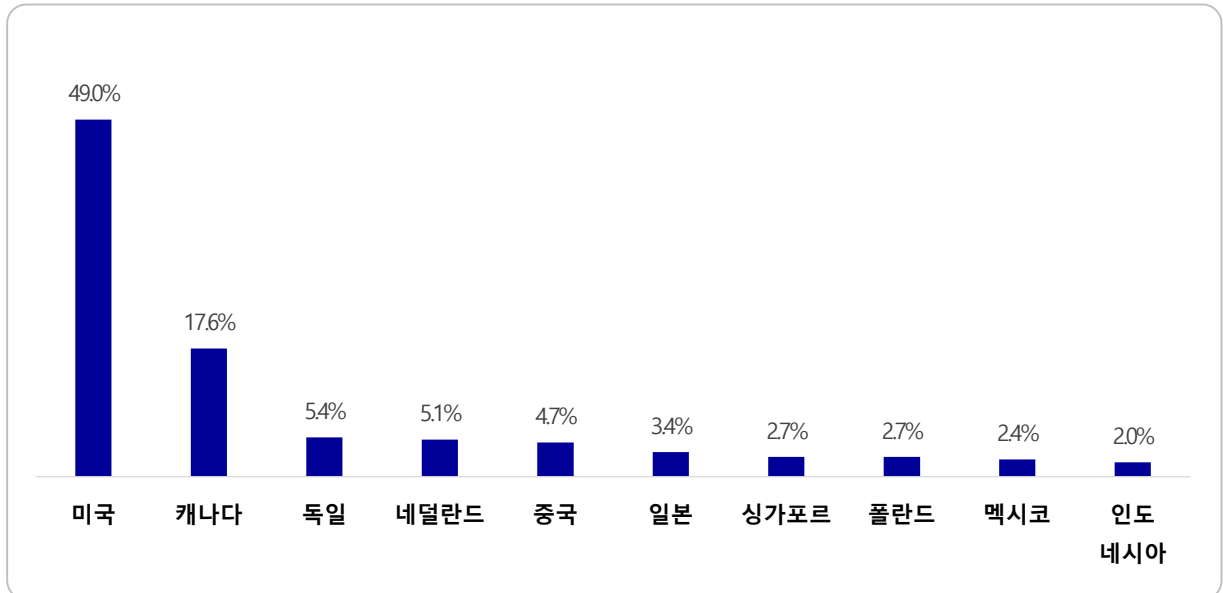
구분	사례수	목적지까지 직항 노선이 없어서	항공운임이 저렴해서	여행 일정 맞는 날짜/ 시간대여서	환승을 통해 여러 국가를 방문(관광)할 수 있어서	기타	
전체	296	84.1	15.9	8.8	0.7	0.7	
차수	1차	108	81.5	18.5	7.4	0.9	0.0
	2차	112	81.3	20.5	13.4	0.9	0.9
	3차	76	92.1	5.3	3.9	0.0	1.3
성별	남성	173	85.5	15.6	8.7	0.6	0.6
	여성	123	82.1	16.3	8.9	0.8	0.8
연령	20대	113	80.5	20.4	12.4	1.8	0.0
	30대	76	89.5	11.8	2.6	0.0	2.6
	40대	48	85.4	18.8	4.2	0.0	0.0
	50대	39	76.9	12.8	20.5	0.0	0.0
	60대 이상	20	95.0	5.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	293	84.3	15.7	8.9	0.7	0.7
	패키지 여행	0	-	-	-	-	-
	에어텔	3	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	33	81.8	15.2	9.1	0.0	0.0
	사업/업무	89	85.4	14.6	9.0	2.2	1.1
	교육	31	90.3	9.7	9.7	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	138	83.3	16.7	7.2	0.0	0.7
	기타	5	60.0	60.0	40.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	234	83.3	15.8	9.8	0.9	0.4
	동반 여행	62	87.1	16.1	4.8	0.0	1.6
이용 항공사	FSC	128	84.4	14.1	9.4	0.8	0.8
	LCC	0	-	-	-	-	-
	외항사	168	83.9	17.3	8.3	0.6	0.6
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	112	84.8	9.8	8.0	0.0	0.9
	외국 국적&외국 거주	184	83.7	19.6	9.2	1.1	0.5
국적별	한국	112	84.8	9.8	8.0	0.0	0.9
	중국	19	68.4	26.3	15.8	0.0	0.0
	일본	1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	미주	109	82.6	22.0	11.0	0.9	0.9
	기타 아시아	33	84.8	12.1	3.0	3.0	0.0
	유럽	19	100.0	10.5	5.3	0.0	0.0
	대양주/아프리카/기타	3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

3) 도착 공항 출발 후 환승 국가 및 공항

① 도착 공항 출발 후 환승 국가

- 해외 거주 이용객 중 환승 예정자의 출발 후 환승 예정 국가는 ‘미국’(49.0%), 캐나다(17.6%), ‘독일’(5.4%), ‘네덜란드’(5.1%), ‘중국’(4.7%) 순으로 높은 비율을 보임



Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=296

<그림 3-41> 도착 공항 출발 후 환승 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항

<표 3-84> 도착 공항 출발 후 환승 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항

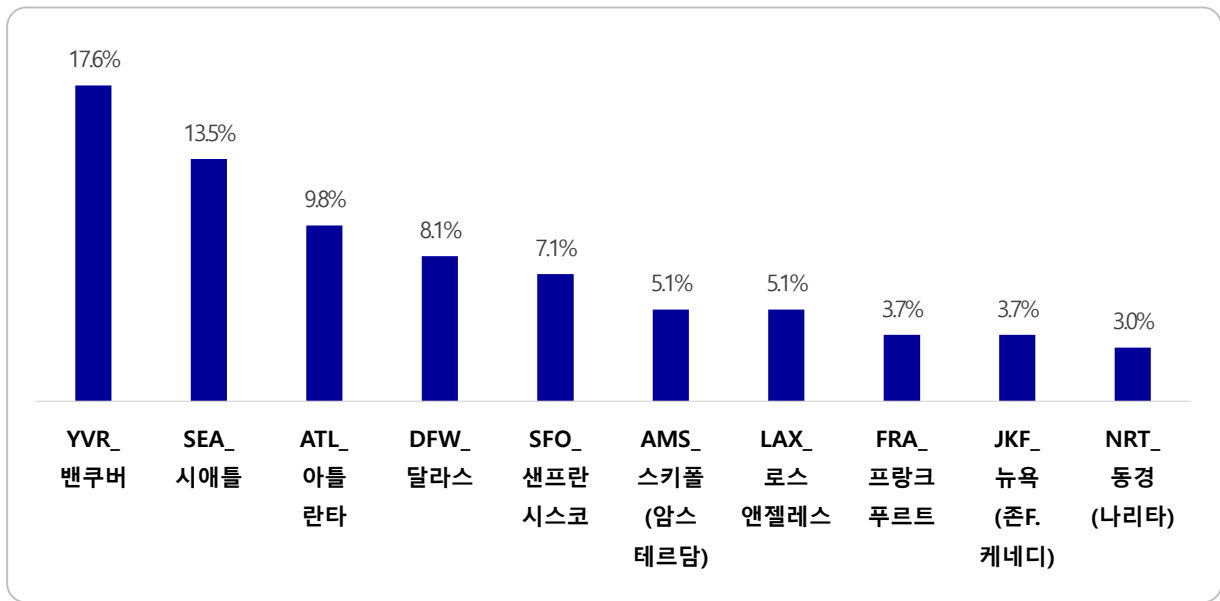
Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=296, 단위 : %

구분	사례수	미국	캐나다	독일	네덜란드	중국	일본	싱가포르	폴란드	멕시코	인도네시아
전체	296	49.0	17.6	5.4	5.1	4.7	3.4	2.7	2.7	2.4	2.0
차수	1차	108	50.9	17.6	5.6	3.7	7.4	1.9	4.6	0.0	0.0
	2차	112	50.0	16.1	6.3	4.5	4.5	3.6	0.9	5.4	1.8
	3차	76	44.7	19.7	3.9	7.9	1.3	5.3	2.6	2.6	6.6
성별	남성	173	42.8	16.2	4.6	5.8	5.8	5.8	2.9	2.9	3.5
	여성	123	57.7	19.5	6.5	4.1	3.3	0.0	2.4	2.4	0.8
연령	20대	113	51.3	16.8	5.3	3.5	8.8	4.4	0.9	5.3	2.7
	30대	76	42.1	22.4	5.3	5.3	5.3	2.6	6.6	2.6	1.3
	40대	48	58.3	14.6	4.2	8.3	0.0	4.2	0.0	0.0	2.1
	50대	39	48.7	17.9	10.3	2.6	0.0	0.0	5.1	0.0	5.1
	60대 이상	20	40.0	10.0	0.0	10.0	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	293	49.5	17.4	5.5	5.1	4.8	3.4	2.7	2.4	2.4
	패키지 여행	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	에어텔	3	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0
여행목적	개인 여가	33	57.6	6.1	3.0	0.0	9.1	0.0	6.1	0.0	0.0
	사업/업무	89	44.9	9.0	5.6	11.2	2.2	9.0	0.0	6.7	5.6
	교육	31	45.2	22.6	16.1	6.5	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	138	49.3	24.6	3.6	2.2	5.1	1.4	4.3	1.4	1.4
	기타	5	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	234	49.6	20.5	4.7	4.3	4.7	4.3	3.0	1.3	1.7
	동반 여행	62	46.8	6.5	8.1	8.1	4.8	0.0	1.6	8.1	4.8
이용 항공사	FSC	128	50.8	7.8	8.6	9.4	2.3	7.8	0.0	0.0	0.0
	LCC	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	외항사	168	47.6	25.0	3.0	1.8	6.5	0.0	4.8	4.8	4.2
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	112	39.3	25.0	7.1	2.7	2.7	1.8	3.6	0.9	2.7
	외국 국적&외국 거주	184	54.9	13.0	4.3	6.5	6.0	4.3	2.2	3.8	2.2
국적별	한국	112	39.3	25.0	7.1	2.7	2.7	1.8	3.6	0.9	2.7
	중국	19	26.3	0.0	0.0	0.0	57.9	5.3	0.0	0.0	5.3
	일본	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	미주	109	72.5	20.2	0.9	0.0	0.0	3.7	0.0	0.0	2.8
	기타 아시아	33	48.5	3.0	6.1	21.2	0.0	6.1	6.1	0.0	0.0
	유럽	19	0.0	5.3	26.3	26.3	0.0	5.3	0.0	36.8	0.0
	대양주/아프리카/기타	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

② 도착 공항 출발 후 환승 공항

- 도착 공항 출발 후 환승 예정 공항으로는 'YVR_밴쿠버' 공항이 17.6%로 가장 많으며, 그다음으로 'SEA_시애틀'(13.5%), 'ATL_아틀란타'(9.8%), 'DFW_달라스'(8.1%) 등의 순



Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=296

<그림 3-42> 도착 공항 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

<표 3-85> 도착 공항 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=296, 단위 : %

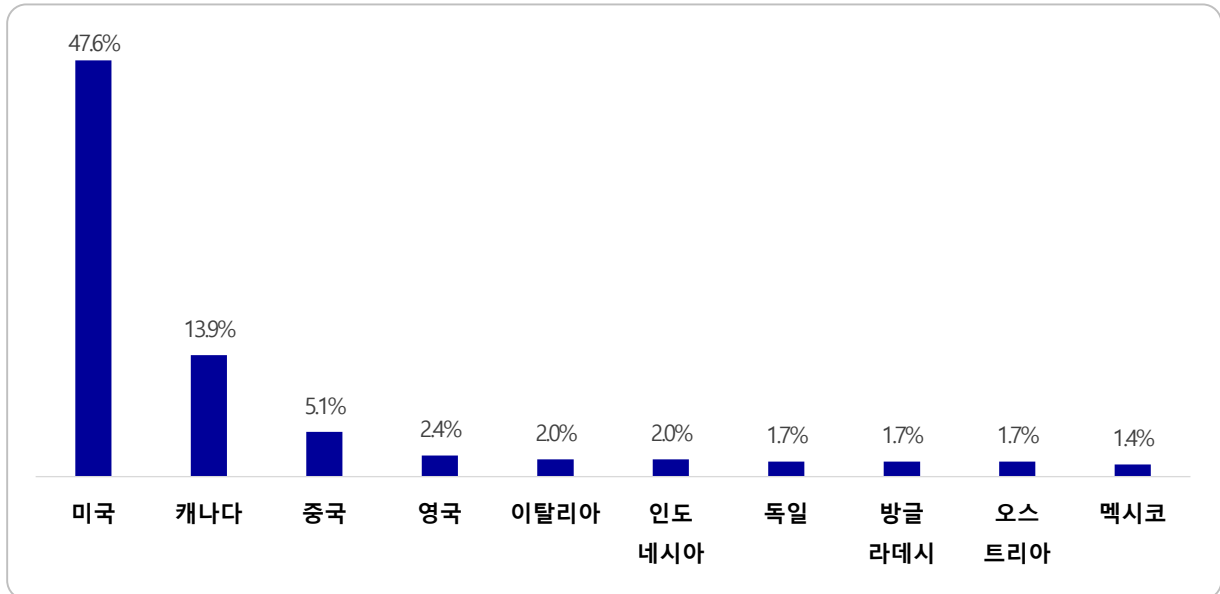
구분		사례수	YVR 밴쿠버	SEA 시애틀	ATL 아틀란타	DFW 달라스	SFO 샌프란시스코	AMS 스키폴 (암스테르담)	LAX 로스앤젤레스	FRA 프랑크푸르트	JFK 뉴욕 (존. 케네디)	NRT 동경 (나리타)
전체		296	17.6	13.5	9.8	8.1	7.1	5.1	5.1	3.7	3.7	3.0
차수	1차	108	17.6	13.0	8.3	10.2	10.2	3.7	4.6	4.6	2.8	0.9
	2차	112	16.1	14.3	7.1	9.8	3.6	4.5	7.1	4.5	5.4	3.6
	3차	76	19.7	13.2	15.8	2.6	7.9	7.9	2.6	1.3	2.6	5.3
성별	남성	173	16.2	13.9	7.5	8.7	5.8	5.8	4.0	3.5	2.3	5.2
	여성	123	19.5	13.0	13.0	7.3	8.9	4.1	6.5	4.1	5.7	0.0
연령	20대	113	16.8	13.3	6.2	10.6	10.6	3.5	3.5	2.7	6.2	4.4
	30대	76	22.4	5.3	14.5	9.2	7.9	5.3	5.3	3.9	0.0	2.6
	40대	48	14.6	25.0	4.2	8.3	4.2	8.3	10.4	2.1	4.2	4.2
	50대	39	17.9	17.9	12.8	2.6	2.6	2.6	2.6	10.3	5.1	0.0
	60대 이상	20	10.0	10.0	20.0	0.0	0.0	10.0	5.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	293	17.4	13.7	9.9	8.2	7.2	5.1	5.1	3.8	3.8	3.1
	패키지 여행	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	에어텔	3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	33	6.1	18.2	3.0	15.2	6.1	0.0	9.1	0.0	6.1	0.0
	사업/업무	89	9.0	14.6	10.1	5.6	9.0	11.2	4.5	4.5	1.1	9.0
	교육	31	22.6	9.7	3.2	16.1	3.2	6.5	0.0	9.7	9.7	0.0
	가족 및 친지방문	138	24.6	12.3	12.3	6.5	5.8	2.2	5.8	2.9	3.6	0.7
	기타	5	20.0	20.0	20.0	0.0	40.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	234	20.5	14.5	9.4	9.0	7.7	4.3	4.7	3.0	2.6	3.8
	동반 여행	62	6.5	9.7	11.3	4.8	4.8	8.1	6.5	6.5	8.1	0.0
이용 항공사	FSC	128	7.8	21.1	8.6	0.8	0.0	9.4	10.9	8.6	8.6	7.0
	LCC	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	외항사	168	25.0	7.7	10.7	13.7	12.5	1.8	0.6	0.0	0.0	0.0
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	112	25.0	11.6	8.0	4.5	6.3	2.7	3.6	5.4	3.6	0.9
	외국 국적&외국 거주	184	13.0	14.7	10.9	10.3	7.6	6.5	6.0	2.7	3.8	4.3
국적별	한국	112	25.0	11.6	8.0	4.5	6.3	2.7	3.6	5.4	3.6	0.9
	중국	19	0.0	10.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	15.8	5.3
	일본	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	미주	109	20.2	21.1	11.0	17.4	12.8	0.0	6.4	0.9	0.9	3.7
	기타 아시아	33	3.0	6.1	24.2	0.0	0.0	21.2	12.1	6.1	6.1	6.1
	유럽	19	5.3	0.0	0.0	0.0	0.0	26.3	0.0	10.5	0.0	5.3
	대양주/아프리카/기타	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

4) 환승 후 도착 국가 및 공항

① 환승 후 도착 국가

- 환승 이용객이 환승 후 최종 도착하는 국가는 '미국'(47.6%)이 가장 많았으며, 그다음으로 '캐나다'(13.9%), '중국'(5.1%), '영국'(2.4%) 순



Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=296

<그림 3-43> 도착 공항 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

〈표 3-86〉 도착 공항 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

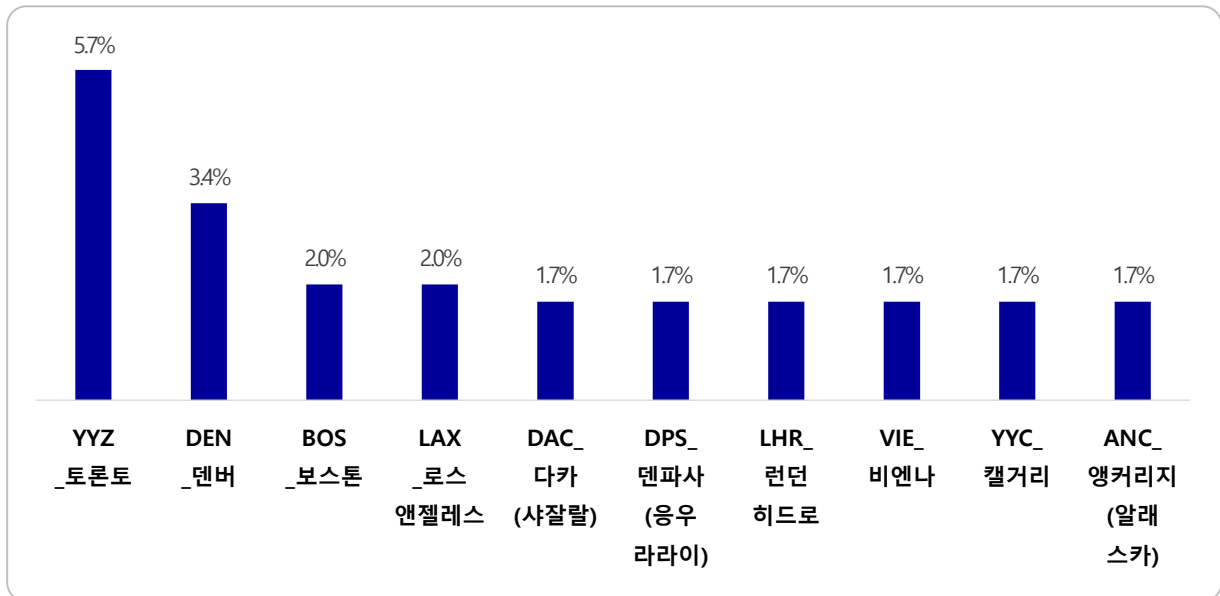
Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=296, 단위 : %

구분		사례수	미국	캐나다	중국	영국	이탈리아	인도네시아	독일	방글라데시	오스트리아	멕시코
전체		296	47.6	13.9	5.1	2.4	2.0	2.0	1.7	1.7	1.7	1.4
차수	1차	108	47.2	13.9	7.4	3.7	0.0	0.0	1.9	2.8	0.0	0.0
	2차	112	44.6	13.4	5.4	1.8	2.7	5.4	1.8	0.0	3.6	0.0
	3차	76	52.6	14.5	1.3	1.3	3.9	0.0	1.3	2.6	1.3	5.3
성별	남성	173	43.4	13.3	6.4	2.9	1.7	1.7	1.2	2.9	1.7	2.3
	여성	123	53.7	14.6	3.3	1.6	2.4	2.4	2.4	0.0	1.6	0.0
연령	20대	113	46.0	13.3	9.7	2.7	1.8	0.0	2.7	0.0	0.0	1.8
	30대	76	40.8	19.7	5.3	5.3	1.3	0.0	2.6	0.0	1.3	0.0
	40대	48	60.4	12.5	0.0	0.0	4.2	2.1	0.0	2.1	6.3	2.1
	50대	39	56.4	7.7	0.0	0.0	2.6	0.0	0.0	10.3	2.6	2.6
	60대 이상	20	35.0	10.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	293	47.8	14.0	5.1	2.0	2.0	2.0	1.7	1.7	1.7	1.4
	패키지 여행	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	에어텔	3	33.3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	33	48.5	3.0	9.1	3.0	0.0	3.0	0.0	9.1	0.0	0.0
	사업/업무	89	50.6	6.7	3.4	5.6	4.5	0.0	0.0	2.2	2.2	3.4
	교육	31	35.5	22.6	6.5	0.0	0.0	0.0	12.9	0.0	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	138	47.8	18.8	5.1	0.7	1.4	3.6	0.7	0.0	2.2	0.7
	기타	5	60.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	234	50.9	15.8	5.1	0.9	1.7	0.4	2.1	2.1	1.7	0.4
	동반 여행	62	35.5	6.5	4.8	8.1	3.2	8.1	0.0	0.0	1.6	4.8
이용 항공사	FSC	128	48.4	8.6	3.1	3.9	3.9	3.9	1.6	3.9	3.1	0.0
	LCC	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	외항사	168	47.0	17.9	6.5	1.2	0.6	0.6	1.8	0.0	0.6	2.4
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	112	32.1	25.9	2.7	0.9	2.7	5.4	2.7	4.5	3.6	1.8
	외국 국적&외국 거주	184	57.1	6.5	6.5	3.3	1.6	0.0	1.1	0.0	0.5	1.1
국적별	한국	112	32.1	25.9	2.7	0.9	2.7	5.4	2.7	4.5	3.6	1.8
	중국	19	26.3	0.0	63.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	일본	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	미주	109	76.1	9.2	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8
	기타 아시아	33	48.5	3.0	0.0	15.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	유럽	19	5.3	5.3	0.0	0.0	15.8	0.0	10.5	0.0	5.3	0.0
	대양주/아프리카/기타	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

② 환승 후 도착 공항

- 환승 후 최종 도착하는 공항은 'YYZ_토론토'(5.7%)공항이 가장 많았으며, 그다음으로 'DEN_덴버'(3.4%), 'BOS_보스톤'(2.0%), 'LAX_로스앤젤레스'(2.0%) 공항 순



Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=296

<그림 3-44> 도착 공항 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

〈표 3-87〉 환승 후 도착 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_인천공항

Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n=296, 단위 : %

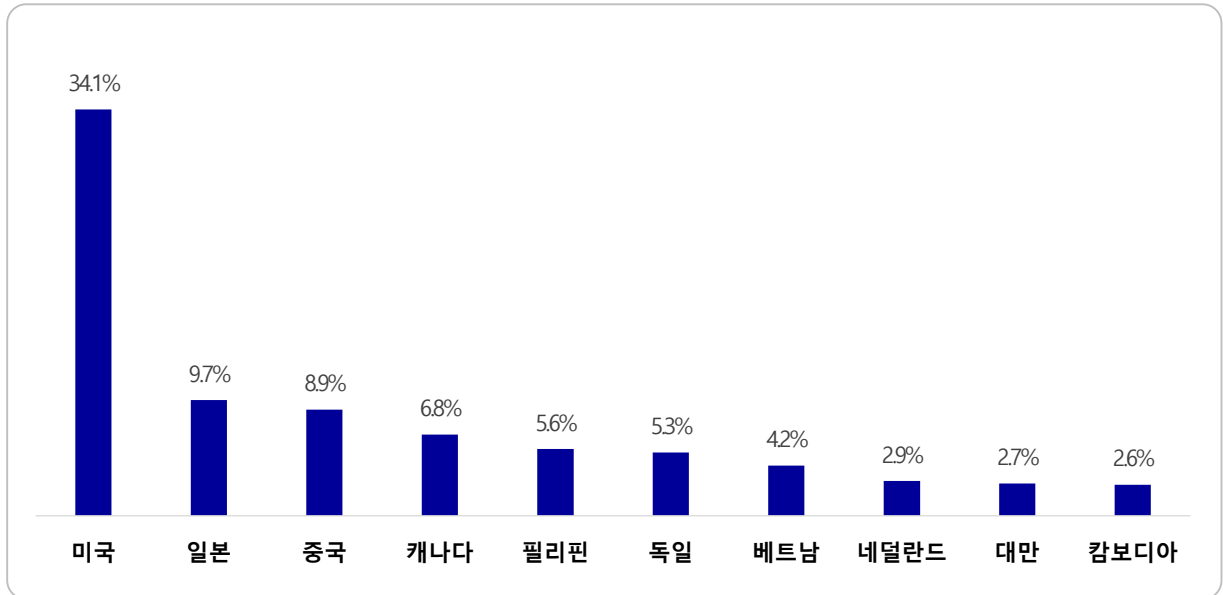
구분	사례수	YYZ_토론토	DEN_덴버	BOS_보스턴	LAX_로스앤젤레스	DAC_다카(사질랄)	DPS_덴파사(응우라라이)	LHR_런던(히드로)	VIE_비엔나	YYC_캘거리	ANC_앵커리지(알래스카)	
전체	296	5.7	3.4	2.0	2.0	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	
차수	1차	108	4.6	4.6	0.9	1.9	2.8	0.0	3.7	0.0	0.9	2.8
	2차	112	7.1	1.8	0.9	1.8	0.0	4.5	0.9	3.6	2.7	1.8
	3차	76	5.3	3.9	5.3	2.6	2.6	0.0	0.0	1.3	1.3	0.0
성별	남성	173	5.8	2.3	2.3	2.3	2.9	1.7	2.3	1.7	1.2	1.2
	여성	123	5.7	4.9	1.6	1.6	0.0	1.6	0.8	1.6	2.4	2.4
연령	20대	113	5.3	0.9	2.7	2.7	0.0	0.0	1.8	0.0	2.7	0.0
	30대	76	10.5	3.9	2.6	0.0	0.0	0.0	3.9	1.3	1.3	2.6
	40대	48	2.1	8.3	0.0	2.1	2.1	0.0	0.0	6.3	2.1	4.2
	50대	39	5.1	5.1	0.0	5.1	10.3	0.0	0.0	2.6	0.0	0.0
	60대 이상	20	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	5.0
여행형태	개별 여행	293	5.8	3.4	2.0	2.0	1.7	1.7	1.4	1.7	1.7	1.7
	패키지 여행	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	에어텔	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	33	3.0	0.0	0.0	3.0	9.1	3.0	3.0	0.0	0.0	9.1
	사업/업무	89	3.4	2.2	2.2	2.2	2.2	0.0	4.5	2.2	0.0	0.0
	교육	31	6.5	0.0	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0
	가족 및 친지방문	138	8.0	5.8	1.4	2.2	0.0	2.9	0.0	2.2	2.9	1.4
	기타	5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	234	7.3	3.8	1.7	2.6	2.1	0.4	0.0	1.7	2.1	0.9
	동반 여행	62	0.0	1.6	3.2	0.0	0.0	6.5	8.1	1.6	0.0	4.8
이용 항공사	FSC	128	0.8	1.6	3.1	0.8	3.9	3.9	2.3	3.1	2.3	3.9
	LCC	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	외항사	168	9.5	4.8	1.2	3.0	0.0	0.0	1.2	0.6	1.2	0.0
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	112	9.8	3.6	0.9	0.9	4.5	4.5	0.9	3.6	3.6	2.7
	외국 국적&외국 거주	184	3.3	3.3	2.7	2.7	0.0	0.0	2.2	0.5	0.5	1.1
국적별	한국	112	9.8	3.6	0.9	0.9	4.5	4.5	0.9	3.6	3.6	2.7
	중국	19	0.0	0.0	10.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	일본	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	미주	109	3.7	5.5	0.0	4.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.9
	기타 아시아	33	3.0	0.0	9.1	0.0	0.0	0.0	12.1	0.0	0.0	3.0
	유럽	19	5.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	0.0	0.0
	대양주/아프리카/기타	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

사. 최종 목적지 국가 및 도시

1) 최종 목적지 국가

- 인천공항 해외 거주 이용객의 최종 목적지 국가는 '미국'(34.1%), '일본'(9.7%), '중국'(8.9%) 순으로 응답



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846

<그림 3-45> 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항

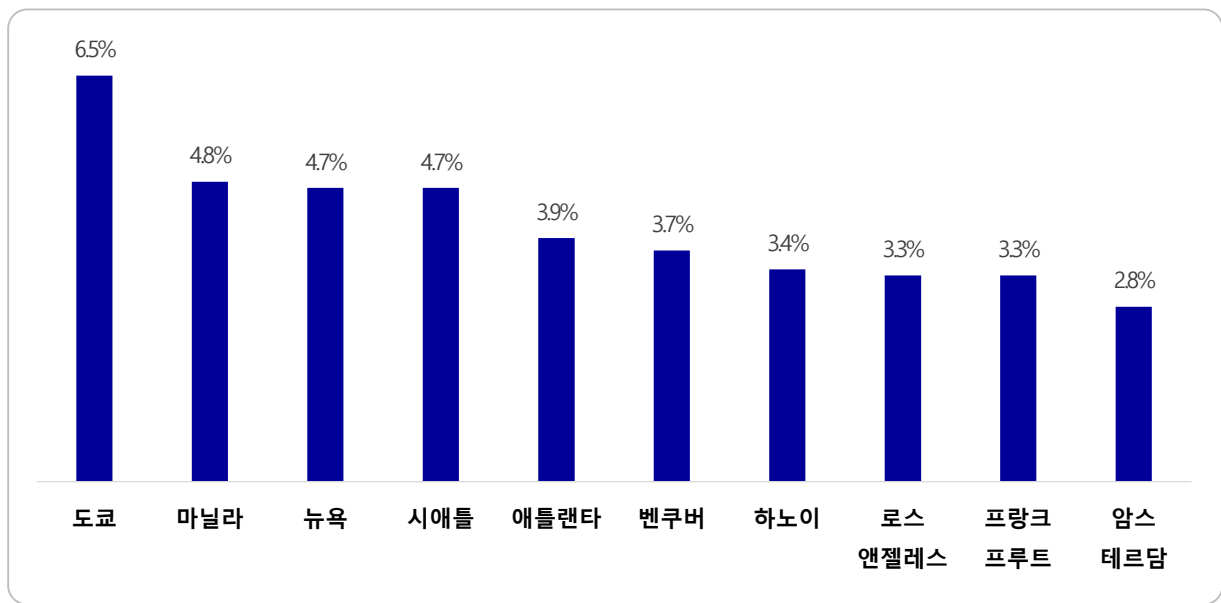
<표 3-88> 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 10개국_인천공항

Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846, 단위 : %

구분		사례수	미국	일본	중국	캐나다	필리핀	독일	베트남	네덜란드	대만	캄보디아
전체		1,846	34.1	9.7	8.9	6.8	5.6	5.3	4.2	2.9	2.7	2.6
차수	1차	587	36.6	10.4	9.0	9.4	6.1	5.8	2.2	0.9	2.0	0.7
	2차	675	33.6	9.3	12.0	5.5	9.5	3.7	0.4	2.1	1.6	2.1
	3차	584	32.2	9.4	5.1	5.7	0.5	6.7	10.6	5.8	4.5	5.1
성별	남성	1,081	31.5	10.1	8.7	5.5	7.6	5.5	5.0	3.1	2.6	3.0
	여성	765	37.8	9.2	9.2	8.6	2.7	5.1	3.1	2.6	2.7	2.1
연령	20대	526	30.6	14.1	16.0	7.2	4.0	5.9	0.4	0.8	2.1	1.1
	30대	515	29.9	7.8	8.9	7.2	8.5	4.7	6.0	4.5	3.1	3.9
	40대	388	33.5	8.8	6.4	6.2	4.9	3.9	9.0	3.9	3.9	3.6
	50대	285	38.9	7.7	2.5	6.3	5.3	9.5	3.5	3.9	2.5	1.8
	60대 이상	132	56.1	6.8	1.5	6.1	3.0	0.8	0.0	0.0	0.0	2.3
여행형태	개별 여행	1,577	36.5	10.6	8.8	7.2	5.7	5.3	2.2	1.6	2.0	1.8
	패키지 여행	7	14.3	0.0	0.0	0.0	57.1	0.0	0.0	14.3	0.0	0.0
	에어텔	262	20.6	4.6	9.9	4.6	3.4	5.3	16.8	10.3	6.9	7.6
여행목적	개인 여가	198	34.8	4.5	14.6	1.5	12.1	0.5	0.0	2.5	5.1	1.0
	사업/업무	707	23.6	9.8	5.9	6.6	8.1	6.9	9.9	5.5	3.0	5.1
	교육	183	21.9	24.0	18.0	6.0	1.1	8.2	1.1	0.0	1.1	0.5
	가족 및 친지방문	742	47.2	7.4	8.1	8.1	2.4	4.3	0.8	1.2	2.2	1.1
	기타	16	25.0	12.5	0.0	25.0	12.5	6.3	0.0	0.0	0.0	6.3
여행 동반인	혼자 여행	1,203	38.0	9.6	8.4	8.1	3.2	6.1	3.5	2.2	1.5	2.7
	동반 여행	643	26.9	10.0	9.8	4.4	10.1	3.9	5.6	4.2	4.8	2.5
이용 항공사	FSC	1,336	34.0	13.3	1.4	4.9	7.7	6.9	5.8	2.5	3.4	3.6
	LCC	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	외항사	509	34.6	0.0	28.5	11.8	0.0	1.2	0.0	3.9	0.6	0.0
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	534	32.6	14.2	2.8	11.4	0.2	9.0	0.2	0.9	0.4	0.6
	외국 국적&외국 거주	1,312	34.8	7.9	11.4	4.9	7.8	3.8	5.9	3.7	3.6	3.4
국적별	한국	534	32.6	14.2	2.8	11.4	0.2	9.0	0.2	0.9	0.4	0.6
	중국	207	13.0	5.3	71.5	1.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	1.4
	일본	71	11.3	83.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8
	미주	441	80.0	0.5	0.0	12.0	1.6	0.5	0.7	0.0	0.5	0.2
	기타 아시아	422	16.1	7.1	0.2	1.7	22.5	0.2	17.5	1.7	10.2	8.3
	유럽	163	0.0	0.6	0.0	0.6	0.0	28.2	0.0	25.2	1.2	2.5
	대양주/아프리카/기타	8	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

2) 최종 목적지 도시

- 인천공항 해외 거주 이용객의 최종 목적지 도시는 '도쿄'(6.5%), '마닐라'(4.8%), '뉴욕'(4.7%) 등 순



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846

<그림 3-46> 최종 목적지 도시(해외 거주자)_주요 10개 도시_인천공항

<표 3-89> 최종 목적지 도시(해외 거주자)_주요 10개 도시_인천공항

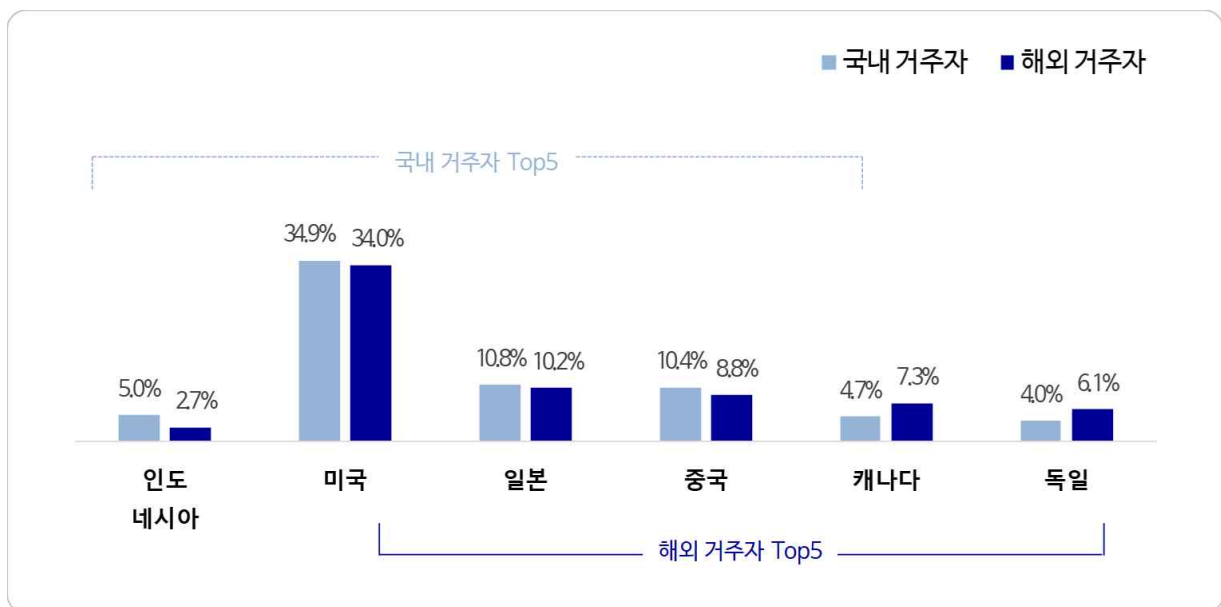
Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n=1,846, 단위 : %

구분		사례수	도쿄	마닐라	뉴욕	시애틀	애틀랜타	벤쿠버	하노이	로스앤젤레스	프랑크푸르트	암스테르담
전체		1,846	6.5	4.8	4.7	4.7	3.9	3.7	3.4	3.3	3.3	2.8
차수	1차	587	6.1	4.8	5.1	2.2	3.4	5.5	0.0	4.8	2.4	0.9
	2차	675	5.3	8.7	5.6	5.2	1.9	2.2	0.0	2.5	1.8	1.9
	3차	584	8.2	0.3	3.1	6.5	6.7	3.8	10.6	2.7	5.8	5.8
성별	남성	1,081	6.8	6.9	4.4	4.2	3.6	3.1	4.4	3.1	4.3	3.1
	여성	765	6.0	1.8	5.0	5.4	4.3	4.7	1.8	3.7	1.8	2.5
연령	20대	526	10.1	3.6	5.3	3.6	2.3	2.9	0.2	2.5	2.1	0.6
	30대	515	4.9	7.0	3.7	4.5	4.3	4.1	4.5	1.9	2.9	4.5
	40대	388	5.2	4.4	5.2	5.7	4.6	4.1	8.2	2.8	2.8	3.9
	50대	285	5.3	4.6	5.3	2.8	4.9	3.9	2.1	4.6	7.7	3.9
	60대 이상	132	5.3	3.0	3.0	10.6	4.5	4.5	0.0	10.6	0.8	0.0
여행형태	개별 여행	1,577	7.0	4.9	4.9	4.4	3.4	3.6	1.1	3.9	2.9	1.5
	패키지 여행	7	0.0	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3
	에어텔	262	3.4	3.4	3.4	6.1	6.9	4.6	16.8	0.0	5.3	10.3
여행목적	개인 여가	198	2.5	11.1	6.1	6.1	3.5	0.0	0.0	3.0	0.0	2.5
	사업/업무	707	6.2	7.5	2.5	3.5	4.8	5.5	8.5	1.1	6.4	5.5
	교육	183	19.1	0.5	5.5	1.1	1.1	0.0	1.1	1.1	2.2	0.0
	가족 및 친지방문	742	4.6	1.8	6.2	6.3	3.9	3.5	0.0	6.1	1.3	1.1
	기타	16	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	6.3	0.0
여행 동반인	혼자 여행	1,203	6.8	2.3	5.1	4.4	3.9	3.8	2.6	3.7	3.4	2.1
	동반 여행	643	5.9	9.5	3.9	5.1	3.9	3.6	4.8	2.5	3.0	4.2
이용 항공사	FSC	1,336	9.0	6.7	6.4	5.7	2.5	3.4	4.6	4.3	4.4	2.4
	LCC	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	외항사	509	0.0	0.0	0.0	2.0	7.5	4.7	0.0	0.8	0.2	3.9
국적X 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	534	9.4	0.2	4.5	2.4	3.2	3.9	0.0	3.4	2.6	0.7
	외국 국적&외국 거주	1,312	5.3	6.7	4.7	5.6	4.2	3.7	4.7	3.3	3.5	3.7
국적별	한국	534	9.4	0.2	4.5	2.4	3.2	3.9	0.0	3.4	2.6	0.7
	중국	207	4.8	0.0	1.9	3.4	1.4	1.0	0.0	2.4	0.5	0.0
	일본	71	45.1	0.0	2.8	8.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	미주	441	0.5	0.9	10.7	11.3	10.2	8.8	0.0	7.0	0.5	0.0
	기타 아시아	422	5.9	19.9	2.1	2.4	1.7	1.4	14.7	1.7	0.2	1.7
	유럽	163	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.8	25.2
	대양주/아프리카/기타	8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0

5. 국내 및 해외거주자 출국 후 이동 경로 비교(인천공항)

가. 출국 후 도착 국가 Top5

- 인천공항을 이용하는 여객이 출국 후 도착하게 되는 1차 목적지는 국내 및 해외 거주자 모두 ‘미국’이 각 34.9%, 34.0%로 가장 많은 것으로 나타났으며, 이외에 ‘일본’과 ‘중국’, ‘캐나다’까지 동일하게 주요 5개 국가에 포함
- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 국가로 환승 예정 국가를 포함

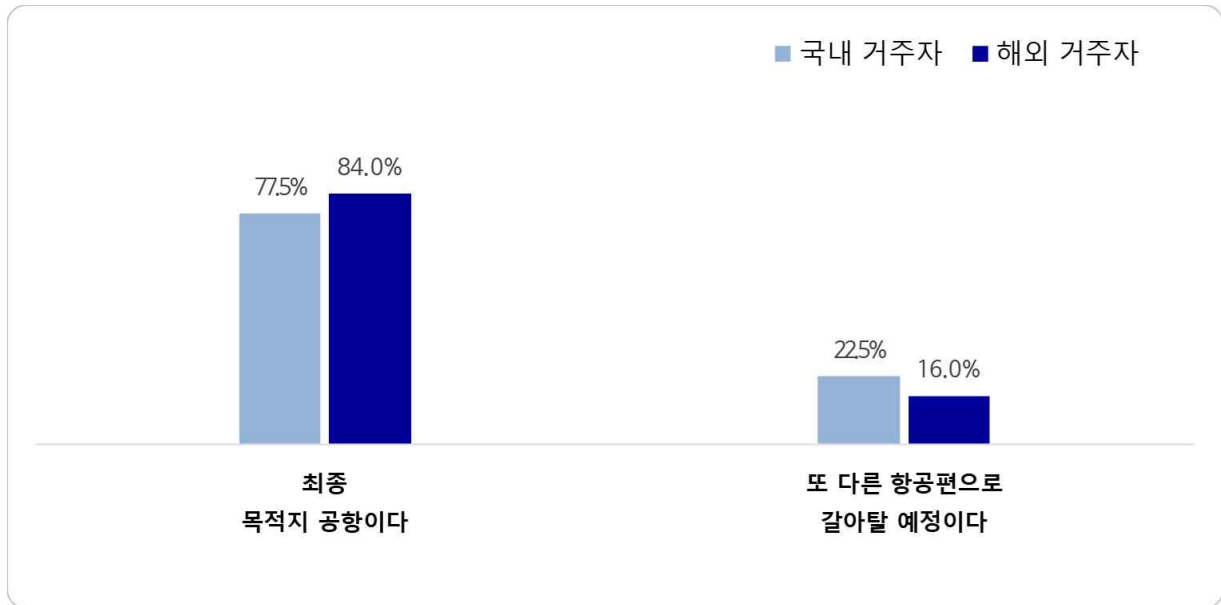


Base : 인천공항 이용객, n= 국내 거주자:1,385, 해외 거주자:1,846, 단위 : %

<그림 3-47> 출국 후 도착 국가(국내 및 해외 거주자)_주요 5개국_인천공항

나. 출국 후 도착 공항에서의 환승 여부

- 인천공항을 이용하는 여객의 출국 후 환승여부는 국내 및 해외 거주자 모두 도착 공항이 최종 목적지인 경우가 많았으나, 환승 여객의 비율은 국내 거주자가 해외 거주자에 비해 6.5%p 많음

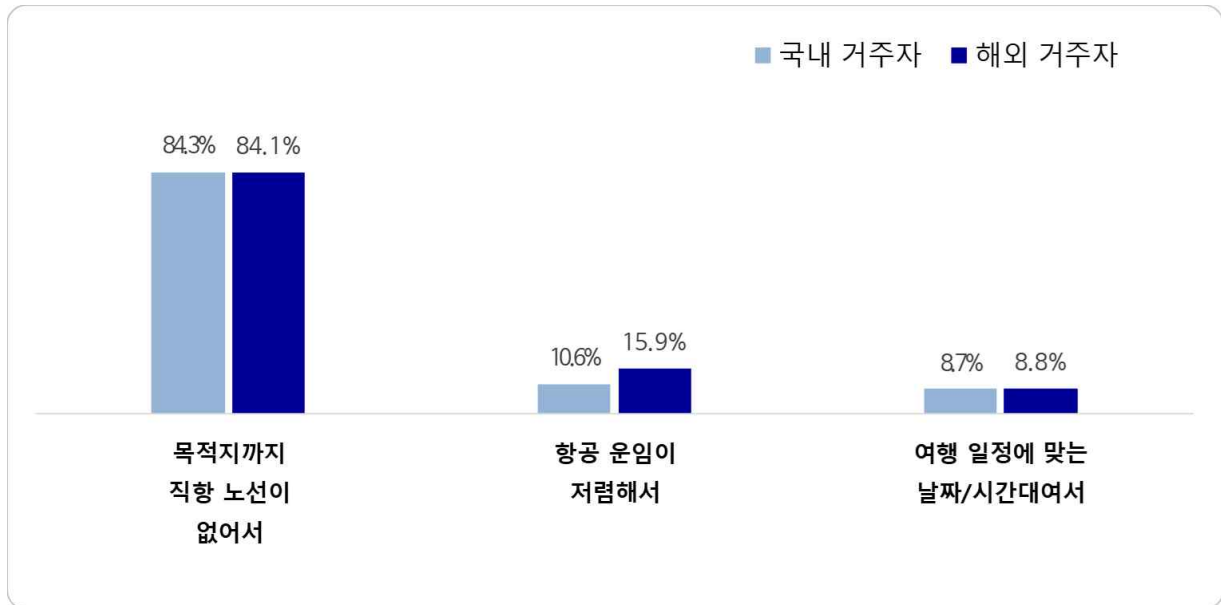


Base : 인천공항 이용객, n= 국내 거주자:1,385, 해외 거주자:1,846, 단위 : %

<그림 3-48> 도착 공항에서의 환승 여부(국내 및 해외 거주자)_인천공항

다. 직항이 아닌 환승 선택 이유 Top3

- 인천공항에서 최종 목적지까지 환승 경로를 선택한 이유를 살펴보면, 국내 및 해외 거주 이용객 모두 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’(각 84.3%, 84.1%) 환승을 이용

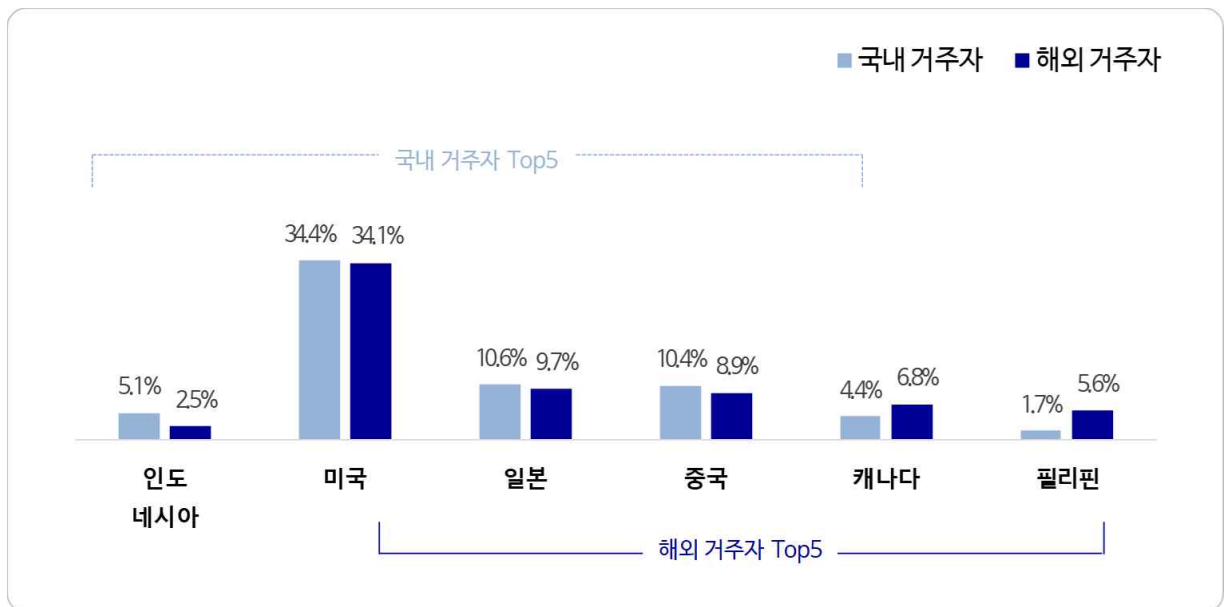


Base : 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n= 국내 거주자:312, 해외 거주자:296, 복수응답, 단위 : %

<그림 3-49> 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 및 해외 거주자)_주요 3가지_인천공항

라. 최종 목적지 국가 Top5

- 인천공항 이용객의 최종 목적지 국가를 보면, 국내 및 해외 거주자 모두 '미국'이 가장 많았으며, 그다음으로 '일본', '중국' 등의 순
- 또한 국내 거주 이용객의 경우 '인도네시아'(5.1%), 해외 거주 이용객의 경우 '필리핀'(5.6%)이 주요 5개국에 포함



Base : 인천공항 이용객, n= 국내 거주자:1,386, 해외 거주자:1,846, 단위 : %

<그림 3-50> 최종 목적지 국가(국내 및 해외 거주자)_주요 5개 국가_인천공항

제2절 제주공항 세부 분석 결과

1. 항공여객 행태 및 현황

가. 이용객 특성

- 제주공항 이용객의 여행 형태는 '개별 여행'(77.6%)이 대다수를 차지했으며, 여행 목적별로는 '사업/업무'(47.7%)와 '가족 및 친지방문'(31.3%)을 목적으로 공항 이용

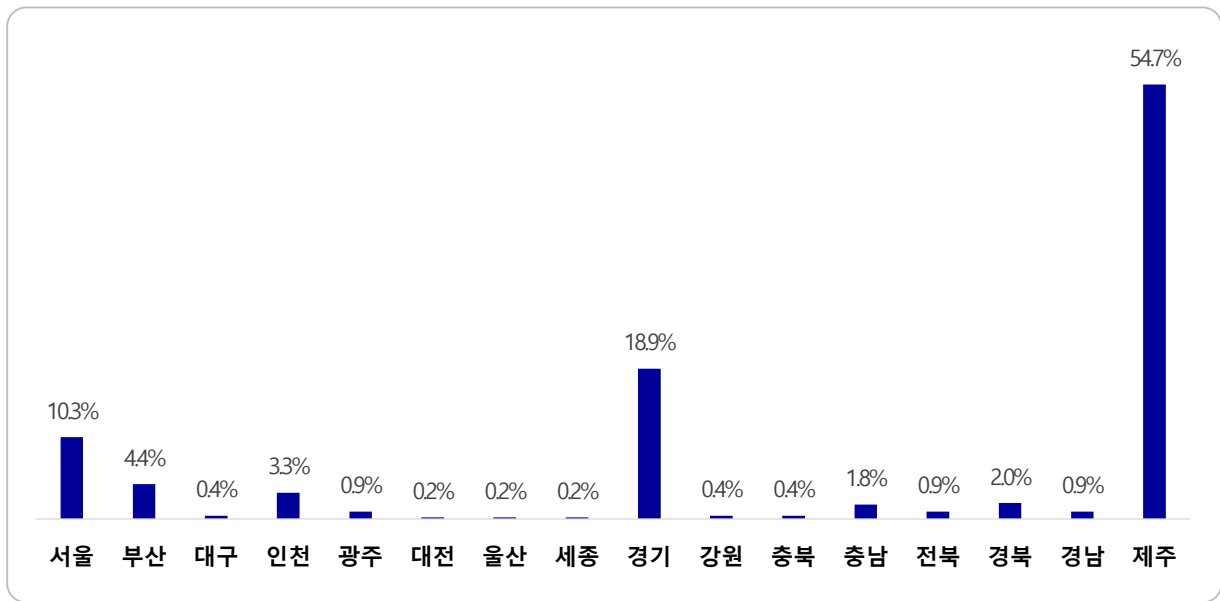
<표 3-90> 이용객 특성_제주공항

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : %

구분		사례 수	비율
전체		572	100.0
차수	1차	82	14.3
	2차	216	37.8
	3차	274	47.9
	4차 이상	0	0.0
성별	남성	356	62.2
	여성	216	37.8
연령	20대	136	23.8
	30대	183	32.0
	40대	158	27.6
	50대	81	14.2
	60대 이상	14	2.4
여행형태	개별 여행	444	77.6
	패키지 여행	4	0.7
	에어텔	124	21.7
여행목적	개인 여가	67	11.7
	사업/업무	273	47.7
	교육	51	8.9
	가족 및 친지방문	179	31.3
	기타	2	0.3
여행 동반인	혼자 여행	353	61.7
	동반 여행	219	38.3
이용 항공사	LCC	369	64.5
	외항사	203	35.5
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	286	50.0
	외국 국적&한국 거주	169	29.5
	한국 국적&외국 거주	24	4.2
	외국 국적&외국 거주	93	16.3
국적별	한국	310	54.2
	중국	260	45.5
	미주	1	0.2
	기타 아시아	1	0.2

나. 이용객 거주지(국내 거주자)

- 제주공항 이용 국내 거주자의 거주지는 '제주'(54.7%)가 가장 많았으며, 그다음으로 '경기'(18.9%), '서울' (10.3%), '부산'(4.4%) 등의 순임



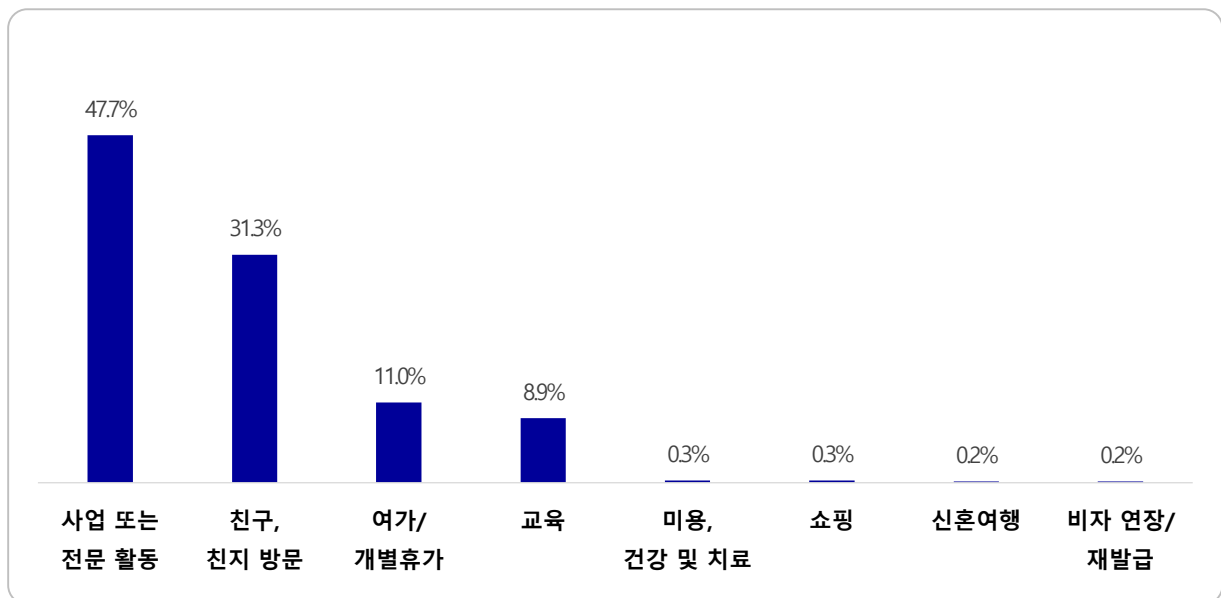
Base : 제주공항 이용객, n=455

<그림 3-51> 이용객 거주지(국내 거주자)_제주공항

다. 여행 행태 및 현황

1) 여행 목적

- 제주공항 이용 여객의 여행 목적은 ‘사업 또는 전문 활동’(47.7%)이 가장 많았으며, 그다음으로 ‘친구, 친지 방문’(31.3%), ‘여가/개별휴가’(11.0%) 목적으로 공항을 이용



Base : 제주공항 이용객, n=572

<그림 3-52> 여행목적_제주공항

- 제주공항 이용객의 여행 목적은 응답자의 성별/연령/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자의 성별로는 남성의 경우 사업 또는 전문 활동을 목적으로 공항을 이용하는 경우가 많았으며, 여성의 경우 친구, 친지 방문을 목적으로 공항을 이용

<표 3-94> 여행 목적_제주공항 - 성별

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : 명

구분		사례수	사업 또는 전문 활동	친구, 친지 방문	교육 (여행프로그램 연수 등)	여가/ 개별휴가	미용, 건강 및 치료	기타
전체		572	273	179	63	51	2	4
성별	남성	356	205	86	41	20	1	3
	여성	216	68	93	22	31	1	1
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		49.848a		7		0.000		

- 응답자 연령대별로 20대의 경우 친구, 친지 방문을 목적으로 공항을 이용하는 경우가 많았으며, 30대/40대/50대는 사업 또는 전문 활동을 목적으로 공항을 이용

<표 3-95> 여행 목적_제주공항 - 연령별

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : 명

구분		사례수	사업 또는 전문 활동	친구, 친지 방문	교육 (여행프로그램 연수 등)	여가/ 개별휴가	미용, 건강 및 치료	기타
전체		572	273	179	63	51	2	4
연령	20대	136	33	50	10	42	1	0
	30대	183	93	56	25	8	0	1
	40대	158	94	39	21	1	0	3
	50대	81	49	26	6	0	0	0
	60대 이상	14	4	8	1	0	1	0
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		164.716a		28		0.000		

- 응답자의 국적별로 한국 국적 이용객은 사업 또는 전문 활동, 중국 국적 이용객은 친구, 친지 방문을 목적으로 제주공항을 이용

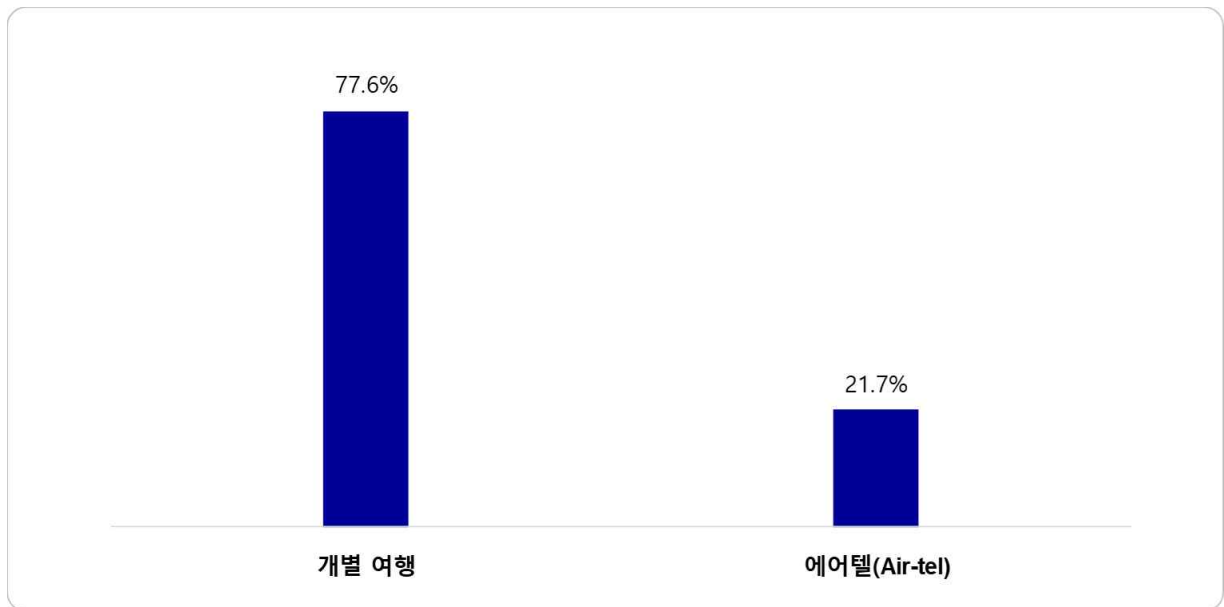
<표 3-96> 여행 목적_제주공항 - 국적

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : 명

구분		사례수	사업 또는 전문활동	친구, 친지 방문	교육 (어학프로그램 연수 등)	여가/ 개별휴가	미용, 건강 및 치료	기타
전체		572	273	179	63	51	2	4
국적	한국	310	214	54	14	27	1	0
	중국	260	58	124	49	24	1	4
	미주	1	1	0	0	0	0	0
	기타 아시아	1	0	1	0	0	0	0
		값		자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		140.594a		21		0.000		

2) 여행 형태

- 제주공항 이용객의 여행 형태는 '개별 여행'이 77.6%, '에어텔'이 21.7%의 비중으로 구성



Base : 제주공항 이용객, n=572

<그림 3-53> 여행 형태_제주공항

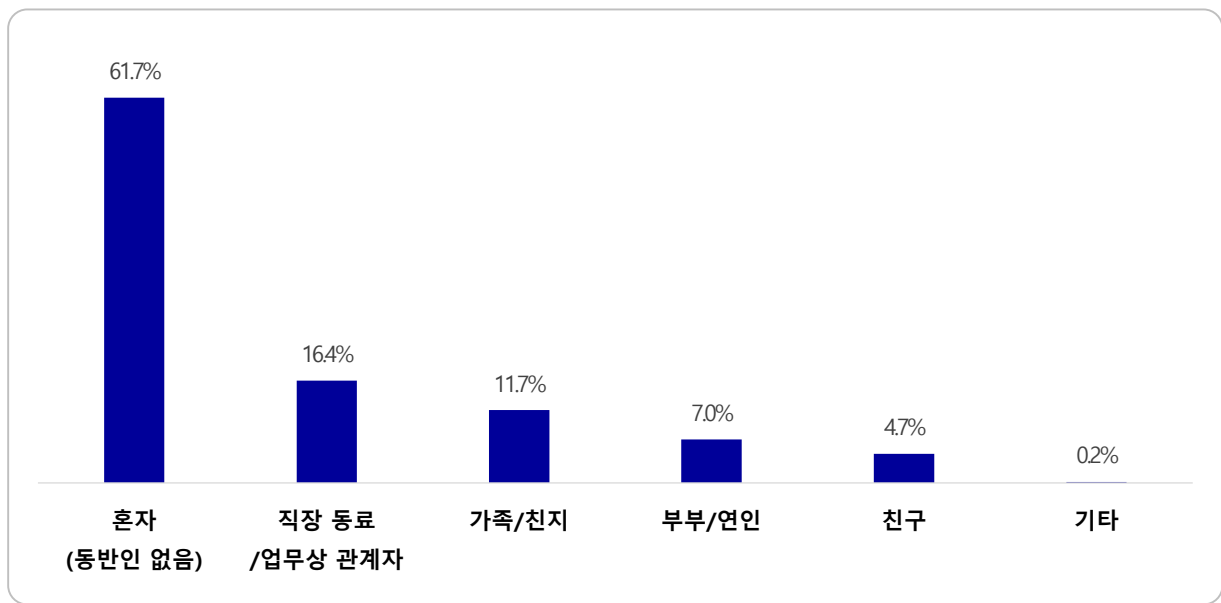
<표 3-97> 여행 형태_제주공항

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : %

구분		사례수	개별 여행	에어텔 (Air-tel)
전체		572	77.6	21.7
차수	1차	82	95.1	3.7
	2차	216	90.3	9.7
	3차	274	62.4	36.5
성별	남성	356	77.0	21.9
	여성	216	78.7	21.3
연령	20대	136	94.9	4.4
	30대	183	78.7	19.7
	40대	158	69.6	30.4
	50대	81	59.3	40.7
	60대 이상	14	92.9	7.1
여행형태	개별 여행	444	100.0	0.0
	패키지 여행	4	0.0	0.0
	에어텔	124	0.0	100.0
여행목적	개인 여가	67	83.6	16.4
	사업/업무	273	64.8	34.1
	교육	51	96.1	3.9
	가족 및 친지방문	179	89.4	10.1
	기타	2	100.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	353	78.2	21.2
	동반 여행	219	76.7	22.4
이용 항공사	LCC	369	78.6	20.6
	외항사	203	75.9	23.6
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	286	61.5	37.4
	외국 국적&한국 거주	169	94.1	5.9
	한국 국적&외국 거주	24	100.0	0.0
	외국 국적&외국 거주	93	91.4	7.5
국적별	한국	310	64.5	34.5
	중국	260	93.1	6.5
	미주	1	100.0	0.0
	기타 아시아	1	100.0	0.0

3) 여행 동반자

- 여행 동반자는 '혼자'(61.7%)가 대부분이었으며, 그다음으로 '직장동료/업무상 관계자'(16.4%), '가족/친지'(11.7%)와 동반하여 출국



Base : 제주공항 이용객, n=572

<그림 3-54> 여행 동반자_제주공항

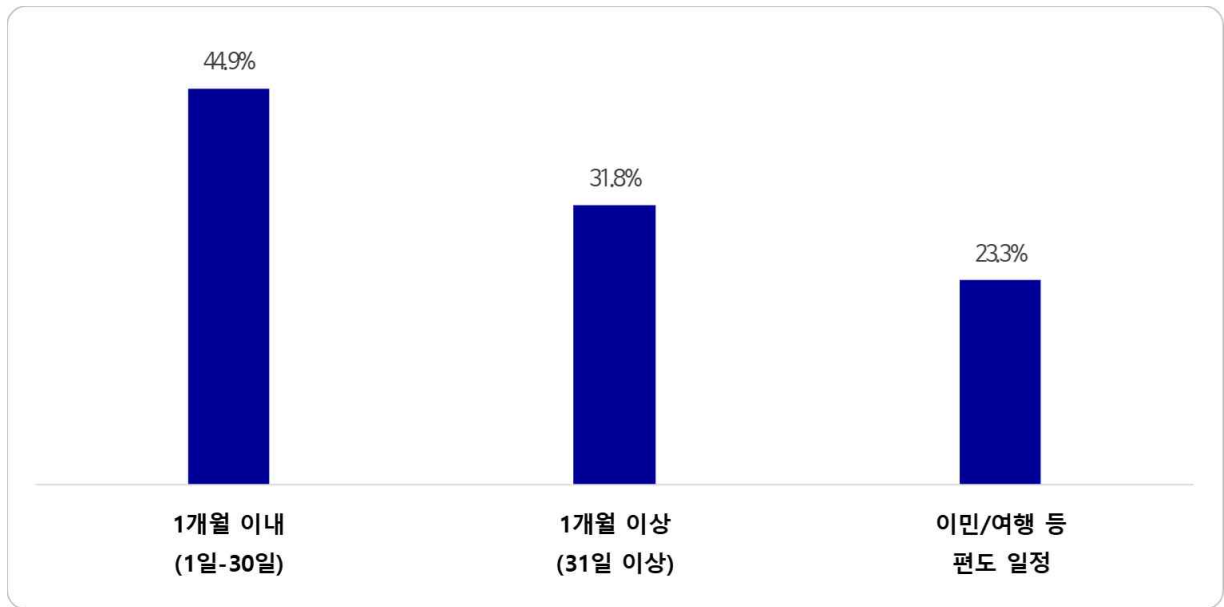
〈표 3-98〉 여행 동반자_제주공항

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : %

구분		사례수	혼자 (동반인 없음)	직장 동료/ 업무상 관계자	가족/친지	부부/연인	친구	기타
전체		572	61.7	16.4	11.7	7.0	4.7	0.2
차수	1차	82	64.6	17.1	4.9	2.4	13.4	0.0
	2차	216	65.3	8.3	13.4	8.8	6.0	0.0
	3차	274	58.0	22.6	12.4	6.9	1.1	0.4
성별	남성	356	59.3	22.2	10.1	7.6	2.8	0.3
	여성	216	65.7	6.9	14.4	6.0	7.9	0.0
연령	20대	136	64.0	11.8	4.4	3.7	17.6	0.7
	30대	183	61.2	18.6	14.2	6.0	1.6	0.0
	40대	158	60.1	20.3	12.7	8.2	0.0	0.0
	50대	81	60.5	14.8	16.0	11.1	0.0	0.0
	60대 이상	14	71.4	0.0	14.3	14.3	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	444	62.2	15.1	11.3	6.8	5.0	0.2
	패키지 여행	4	50.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	124	60.5	21.0	12.9	8.1	4.0	0.0
여행목적	개인 여가	67	32.8	0.0	35.8	32.8	6.0	0.0
	사업/업무	273	63.4	34.4	0.7	1.1	0.7	0.4
	교육	51	64.7	0.0	2.0	0.0	33.3	0.0
	가족 및 친지방문	179	68.7	0.0	22.3	8.4	2.2	0.0
	기타	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	353	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	동반 여행	219	0.0	42.9	30.6	18.3	12.3	0.5
이용 항공사	LCC	369	62.3	17.9	10.0	5.1	6.0	0.3
	외항사	203	60.6	13.8	14.8	10.3	2.5	0.0
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	286	55.6	26.2	10.5	5.2	3.5	0.3
	외국 국적&한국 거주	169	75.7	4.7	8.3	4.7	6.5	0.0
	한국 국적&외국 거주	24	75.0	4.2	16.7	0.0	4.2	0.0
	외국 국적&외국 거주	93	51.6	10.8	20.4	18.3	5.4	0.0
국적별	한국	310	57.1	24.5	11.0	4.8	3.5	0.3
	중국	260	67.3	6.9	12.7	9.2	6.2	0.0
	미주	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	기타 아시아	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

4) 여행 기간

- 여행 기간은 '1개월 이내'가 44.9%로 가장 많았으며, '1개월 이상'은 31.8%, '이민/여행 등 편도 일정'은 23.3% 순으로 응답



Base : 제주공항 이용객, n=572

<그림 3-55> 여행 기간_제주공항

<표 3-99> 여행 기간_제주공항

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : %

구분		사례수	1개월 이내 (1일-30일)	1개월 이상 (31일 이상)	이민/여행 등 편도 일정
전체		572	44.9	31.8	23.3
차수	1차	82	31.7	52.4	15.9
	2차	216	32.9	36.1	31.0
	3차	274	58.4	22.3	19.3
성별	남성	356	44.7	34.0	21.3
	여성	216	45.4	28.2	26.4
연령	20대	136	18.4	50.7	30.9
	30대	183	45.9	26.8	27.3
	40대	158	60.1	25.9	13.9
	50대	81	60.5	22.2	17.3
	60대 이상	14	28.6	35.7	35.7
여행형태	개별 여행	444	30.6	39.6	29.7
	패키지 여행	4	75.0	25.0	0.0
	에어텔	124	95.2	4.0	0.8
여행목적	개인 여가	67	65.7	22.4	11.9
	사업/업무	273	57.1	30.8	12.1
	교육	51	7.8	62.7	29.4
	가족 및 친지방문	179	29.1	28.5	42.5
	기타	2	50.0	0.0	50.0
여행 동반인	혼자 여행	353	39.7	32.9	27.5
	동반 여행	219	53.4	30.1	16.4
이용 항공사	LCC	369	44.7	33.9	21.4
	외항사	203	45.3	28.1	26.6
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	286	59.1	26.6	14.3
	외국 국적&한국 거주	169	18.3	34.3	47.3
	한국 국적&외국 거주	24	25.0	50.0	25.0
	외국 국적&외국 거주	93	54.8	38.7	6.5
국적별	한국	310	56.5	28.4	15.2
	중국	260	31.5	35.4	33.1
	미주	1	0.0	100.0	0.0
	기타 아시아	1	0.0	100.0	0.0

- 여행 기간은 응답자의 연령/여행 목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자 연령대가 높아질수록 단기 여객 비율이 높았으며, 연령대가 낮아질수록 이민/여행 등 편도 일정 비율이 높은 경향을 보임

<표 3-100> 여행 기간_제주공항 - 연령별

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : 명

구분		사례수	1개월 이내 (1일-30일)	1개월 이상 (31일 이상)	이민/여행 등 편도 일정
전체		572	257	182	133
연령	20대	136	25	69	42
	30대	183	84	49	50
	40대	158	95	41	22
	50대	81	49	18	14
	60대 이상	14	4	5	5
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		68.371a	8	0.000	

- 여행 목적에 따른 여행 기간은 개인 여가와 사업/업무인 경우 1개월 이내, 교육은 1개월 이상, 가족 및 친지 방문인 경우 편도일정

<표 3-101> 여행 기간_제주공항 - 여행 목적

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : 명

구분		사례수	1개월 이내 (1일-30일)	1개월 이상 (31일 이상)	이민/여행 등 편도 일정
전체		572	257	182	133
여행 목적	개인 여가	67	44	15	8
	사업/업무	273	156	84	33
	교육	51	4	32	15
	가족 및 친지방문	179	52	51	76
	기타	2	1	0	1
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		107.871a	8	0.000	

- 국적별로 한국 국적의 이용객은 1개월 이내, 중국 국적 이용객은 1개월 이상 일정

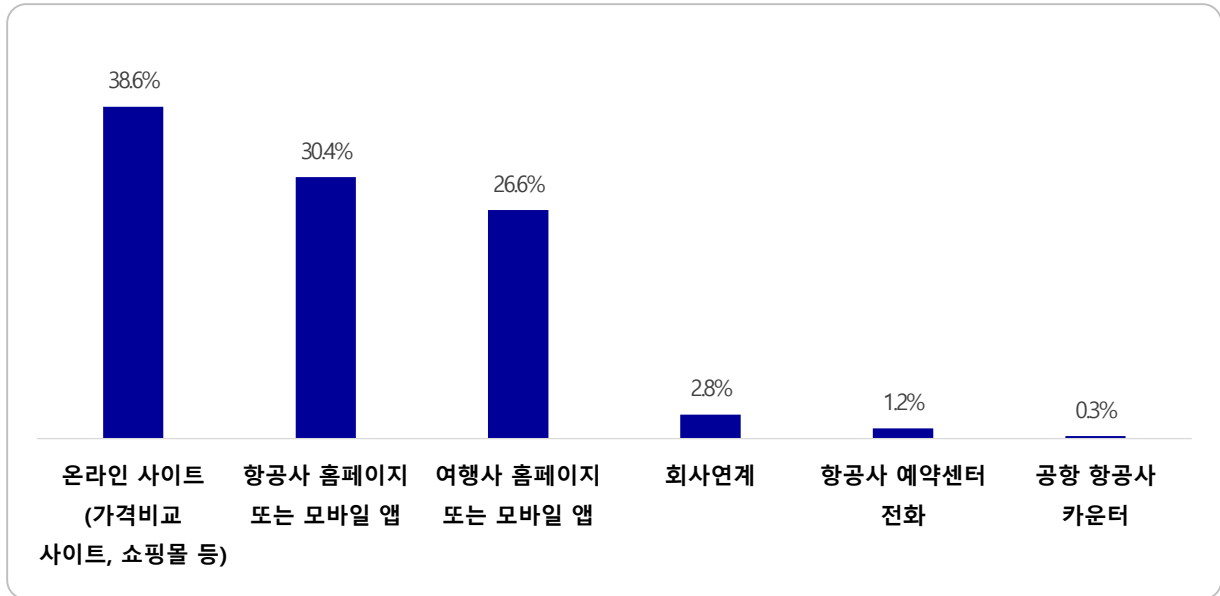
<표 3-102> 여행 기간_제주공항 - 국적

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : 명

구분	사례수	1개월 이내 (1일-30일)	1개월 이상 (31일 이상)	이민/여행 등 편도 일정
전체	572	257	182	133
국적	한국	310	175	47
	중국	260	82	86
	미주	1	0	0
	기타 아시아	1	0	0
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱		45.530a	6	0.000

5) 항공권 구입 경로 및 체크인 방법

- 항공권은 '온라인 사이트'(38.6%)를 통해 구입하는 경우가 가장 많으며, 그다음으로 '항공사 홈페이지 또는 모바일 앱'(30.4%), '여행사 홈페이지 또는 모바일 앱'(26.6%) 순으로 구입



Base : 제주공항 이용객, n=572

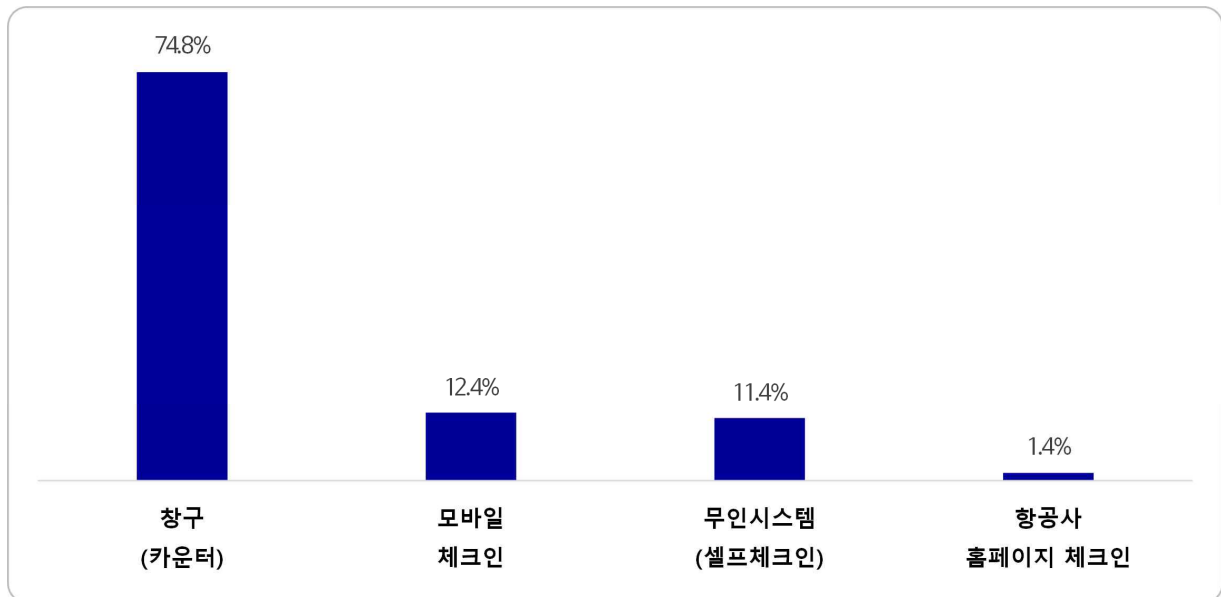
<그림 3-56> 항공권 구입 경로_제주공항

<표 3-103> 항공권 구입 경로_제주공항

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : %

구분		사례수	온라인 사이트 (가격비교 사이트, 쇼핑몰 등)	항공사 홈페이지 또는 모바일 앱	여행사 홈페이지 또는 모바일 앱	회사연계	항공사 예약센터 전화	공항 항공사 카운터
전체		572	38.6	30.4	26.6	2.8	1.2	0.3
차수	1차	82	40.2	23.2	32.9	1.2	2.4	0.0
	2차	216	40.3	30.1	26.4	0.9	1.9	0.5
	3차	274	36.9	32.8	24.8	4.7	0.4	0.4
성별	남성	356	37.4	26.1	30.6	3.9	1.4	0.6
	여성	216	40.7	37.5	19.9	0.9	0.9	0.0
연령	20대	136	32.4	33.1	25.7	5.9	2.2	0.7
	30대	183	39.3	26.2	29.5	4.4	0.5	0.0
	40대	158	35.4	35.4	27.2	0.0	1.3	0.6
	50대	81	48.1	29.6	21.0	0.0	1.2	0.0
	60대 이상	14	71.4	7.1	21.4	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	444	37.8	26.8	30.4	3.4	1.1	0.5
	패키지 여행	4	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	124	41.1	42.7	13.7	0.8	1.6	0.0
여행목적	개인 여가	67	44.8	28.4	22.4	1.5	1.5	1.5
	사업/업무	273	31.5	33.7	26.7	5.5	2.2	0.4
	교육	51	25.5	49.0	25.5	0.0	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	179	50.8	21.2	27.9	0.0	0.0	0.0
	기타	2	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	353	40.5	32.0	23.2	2.5	1.4	0.3
	동반 여행	219	35.6	27.9	32.0	3.2	0.9	0.5
이용 항공사	LCC	369	42.5	24.1	27.1	4.3	1.6	0.3
	외항사	203	31.5	41.9	25.6	0.0	0.5	0.5
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	286	31.8	37.4	24.8	4.2	1.4	0.3
	외국 국적&한국 거주	169	45.6	27.2	26.0	0.6	0.6	0.0
	한국 국적&외국 거주	24	37.5	12.5	41.7	8.3	0.0	0.0
	외국 국적&외국 거주	93	47.3	19.4	29.0	1.1	2.2	1.1
국적별	한국	310	32.3	35.5	26.1	4.5	1.3	0.3
	중국	260	46.5	24.6	26.5	0.8	1.2	0.4
	미주	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	기타 아시아	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0

- 체크인 방법은 '창구'(74.8%)를 이용한다는 응답이 가장 많았으며, 그다음으로 '모바일 체크인'(12.4%), '무인시스템'(11.4%) 순으로 이용



Base : 제주공항 이용객, n=572

<그림 3-57> 체크인 방법_제주공항

<표 3-104> 체크인 방법_제주공항

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : %

구분		사례수	창구(카운터)	모바일 체크인	무인시스템 (셀프체크인)	항공사 홈페이지 체크인
전체		572	74.8	12.4	11.4	1.4
차수	1차	82	84.1	6.1	7.3	2.4
	2차	216	82.9	6.5	8.3	2.3
	3차	274	65.7	19.0	15.0	0.4
성별	남성	356	75.8	10.4	12.1	1.7
	여성	216	73.1	15.7	10.2	0.9
연령	20대	136	91.9	2.9	3.7	1.5
	30대	183	72.7	13.1	13.1	1.1
	40대	158	65.2	19.0	13.3	2.5
	50대	81	66.7	16.0	17.3	0.0
	60대 이상	14	92.9	0.0	7.1	0.0
여행형태	개별 여행	444	84.0	7.0	7.2	1.8
	패키지 여행	4	75.0	0.0	25.0	0.0
	에어텔	124	41.9	32.3	25.8	0.0
여행목적	개인 여가	67	68.7	9.0	19.4	3.0
	사업/업무	273	65.9	17.9	14.3	1.8
	교육	51	86.3	7.8	3.9	2.0
	가족 및 친지방문	179	87.2	6.7	6.1	0.0
	기타	2	100.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	353	79.9	9.9	9.1	1.1
	동반 여행	219	66.7	16.4	15.1	1.8
이용 항공사	LCC	369	78.0	11.1	10.0	0.8
	외항사	203	69.0	14.8	13.8	2.5
국적& 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	286	62.9	21.7	14.7	0.7
	외국 국적&한국 거주	169	93.5	1.2	3.6	1.8
	한국 국적&외국 거주	24	91.7	4.2	4.2	0.0
	외국 국적&외국 거주	93	73.1	6.5	17.2	3.2
국적별	한국	310	65.2	20.3	13.9	0.6
	중국	260	86.2	3.1	8.5	2.3
	미주	1	100.0	0.0	0.0	0.0
	기타 아시아	1	100.0	0.0	0.0	0.0

- 공항 체크인 방법은 응답자의 연령/여행 목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자 연령대별로 20대와 60대는 창구 체크인 이용률이 다른 연령대 대비 높았으며, 30대/40대/50대는 무인시스템과 모바일 체크인 이용률이 상대적으로 높았음

<표 3-105> 체크인 방법_제주공항 - 연령별

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : 명

구분		사례수	창구 (카운터)	무인시스템 (셀프체크인)	모바일 체크인	항공사 홈페이지 체크인
전체		572	428	65	71	8
연령	20대	136	125	5	4	2
	30대	183	133	24	24	2
	40대	158	103	21	30	4
	50대	81	54	14	13	0
	60대 이상	14	13	1	0	0
		값	자유도		근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		40.420a	12		0.000	

- 여행 목적이 교육이나 가족 및 친지 방문인 경우 창구 체크인 비율이 상대적으로 높았으며, 개인 여가와 사업/업무인 경우 무인시스템을 이용한다는 경우가 상대적으로 높았음

<표 3-106> 체크인 방법_제주공항 - 여행 목적

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : 명

구분		사례수	창구 (카운터)	무인시스템 (셀프체크인)	모바일 체크인	항공사 홈페이지 체크인
전체		572	428	65	71	8
여행 목적	개인 여가	67	46	13	6	2
	사업/업무	273	180	39	49	5
	교육	51	44	2	4	1
	가족 및 친지방문	179	156	11	12	0
	기타	2	2	0	0	0
		값	자유도		근사 유의확률 (양측검정)	
Pearson 카이제곱		38.197a	12		0.000	

- 응답자의 국적별로는 한국 국적 대비 중국 국적 이용객의 창구 체크인 비율이 높았으며, 한국 국적 이용객은 모바일과 무인시스템 이용 비율이 상대적으로 높음

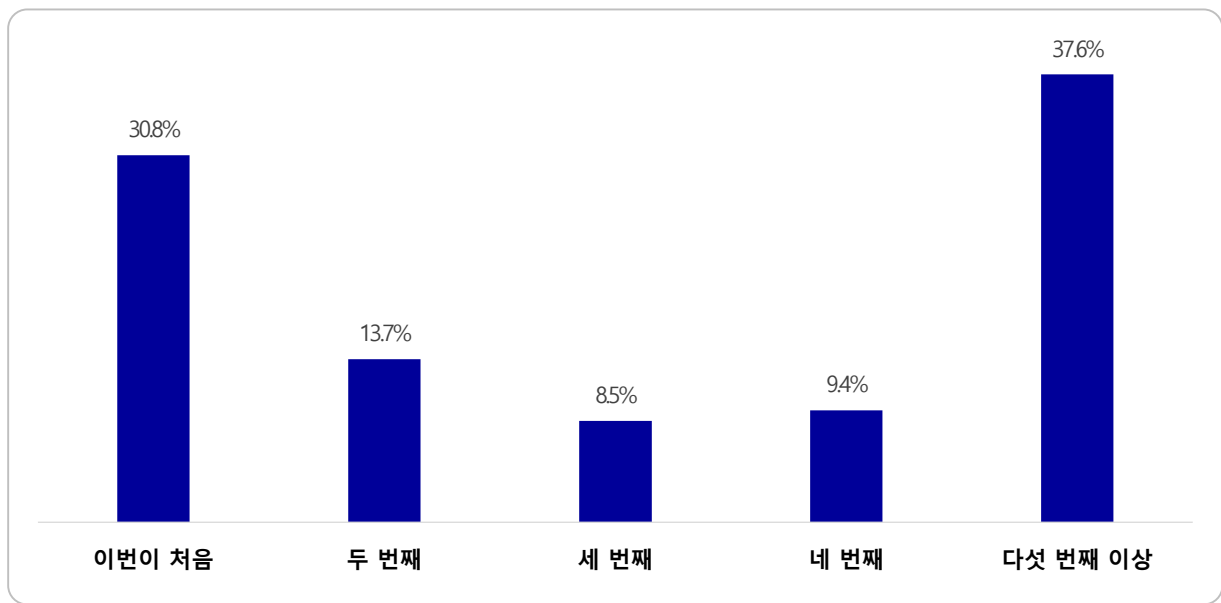
<표 3-107> 체크인 방법_제주공항 - 국적

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : 명

구분		사례수	창구 (카운터)	무인시스템 (셀프체크인)	모바일 체크인	항공사 홈페이지 체크인
전체		572	428	65	71	8
국적	한국	310	202	43	63	2
	중국	260	224	22	8	6
	미주	1	1	0	0	0
	기타 아시아	1	1	0	0	0
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		49.320a	9	0.000		

6) 해외 거주자 방한 빈도

- 해외 거주자의 한국 방문 빈도는 ‘다섯 번째 이상’(37.6%)이 가장 많으며, 그다음으로 ‘처음’ (30.8%), ‘두 번째’(13.7%) 등의 순으로 응답



Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117

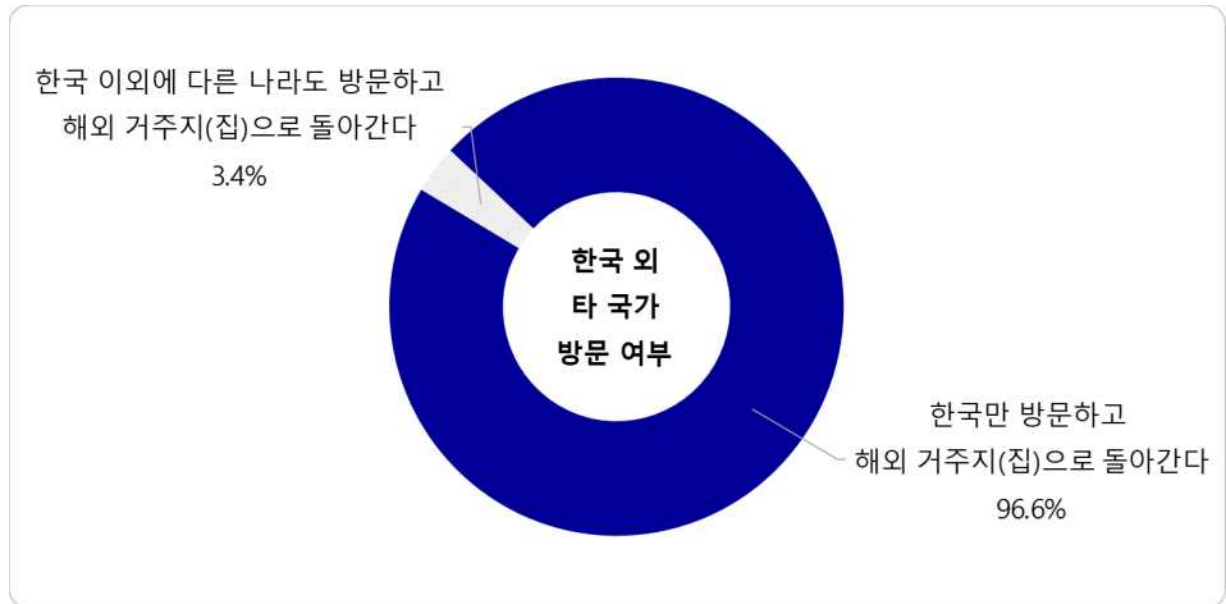
<그림 3-58> 해외 거주자 방한 빈도_제주공항

<표 3-108> 해외 거주자 방한 빈도_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117, 단위 : %

구분		사례수	이번이 처음	두 번째	세 번째	네 번째	다섯 번째 이상
전체		117	30.8	13.7	8.5	9.4	37.6
차수	1차	28	35.7	3.6	14.3	3.6	42.9
	2차	57	26.3	22.8	7.0	14.0	29.8
	3차	32	34.4	6.3	6.3	6.3	46.9
성별	남성	75	33.3	14.7	8.0	6.7	37.3
	여성	42	26.2	11.9	9.5	14.3	38.1
연령	20대	34	26.5	8.8	17.6	11.8	35.3
	30대	46	43.5	17.4	2.2	6.5	30.4
	40대	25	20.0	12.0	12.0	8.0	48.0
	50대	7	28.6	28.6	0.0	14.3	28.6
	60대 이상	5	0.0	0.0	0.0	20.0	80.0
여행형태	개별 여행	109	28.4	13.8	9.2	10.1	38.5
	패키지 여행	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	에어텔	7	71.4	14.3	0.0	0.0	14.3
여행목적	개인 여가	38	47.4	15.8	7.9	10.5	18.4
	사업/업무	34	35.3	8.8	8.8	2.9	44.1
	교육	7	0.0	14.3	14.3	14.3	57.1
	가족 및 친지방문	37	16.2	16.2	8.1	10.8	48.6
	기타	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	66	19.7	9.1	13.6	10.6	47.0
	동반 여행	51	45.1	19.6	2.0	7.8	25.5
이용 항공사	LCC	73	34.2	8.2	11.0	6.8	39.7
	외항사	44	25.0	22.7	4.5	13.6	34.1
국적& 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	24	0.0	0.0	12.5	12.5	75.0
	외국 국적&외국 거주	93	38.7	17.2	7.5	8.6	28.0
국적별	한국	24	0.0	0.0	12.5	12.5	75.0
	중국	92	39.1	17.4	7.6	8.7	27.2
	미주	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0

- 이번 여정은 ‘한국만 방문하고 해외 거주지로 돌아간다’가 96.6%로 대다수를 차지했으며, ‘한국 이외에 다른 나라도 방문하고 해외 거주지로 돌아간다’는 응답은 3.4%로 응답



Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117

<그림 3-59> 해외 거주자 여행 행태_제주공항

<표 3-109> 해외 거주자 여행 행태_제주공항

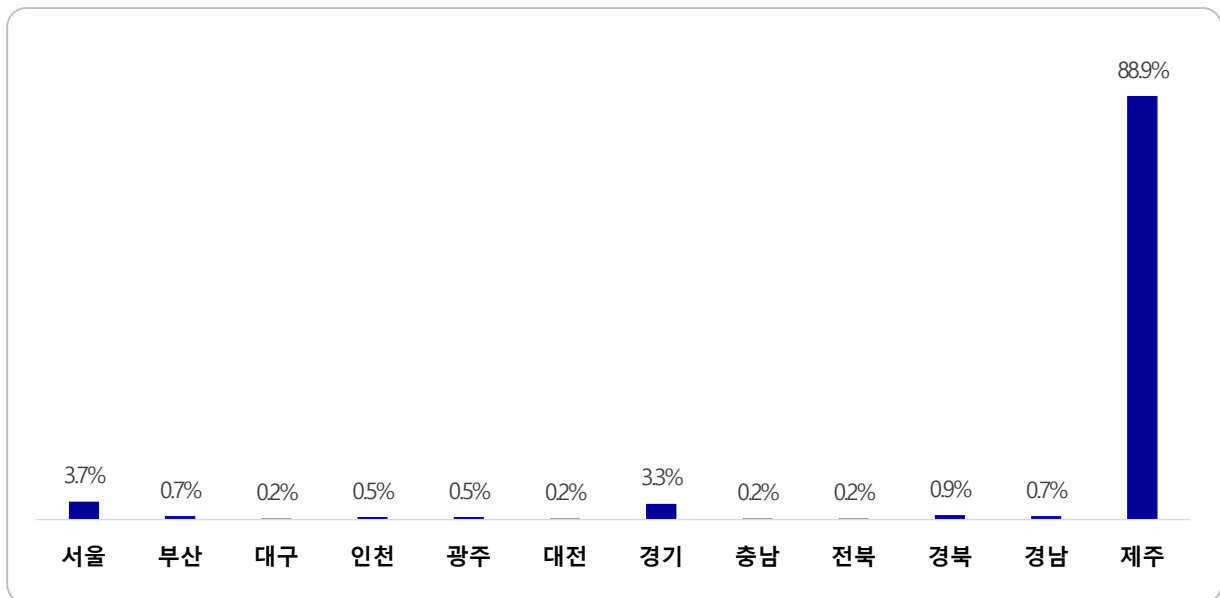
Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117, 단위 : %

구분		사례수	한국만 방문하고 해외 거주지(집)으로 돌아간다	한국 이외에 다른 나라도 방문하고 해외 거주지(집)으로 돌아간다
전체		117	96.6	3.4
차수	1차	28	92.9	7.1
	2차	57	98.2	1.8
	3차	32	96.9	3.1
성별	남성	75	97.3	2.7
	여성	42	95.2	4.8
연령	20대	34	97.1	2.9
	30대	46	97.8	2.2
	40대	25	92.0	8.0
	50대	7	100.0	0.0
	60대 이상	5	100.0	0.0
여행행태	개별 여행	109	96.3	3.7
	패키지 여행	1	100.0	0.0
	에어텔	7	100.0	0.0
여행목적	개인 여가	38	97.4	2.6
	사업/업무	34	94.1	5.9
	교육	7	100.0	0.0
	가족 및 친지방문	37	97.3	2.7
	기타	1	100.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	66	95.5	4.5
	동반 여행	51	98.0	2.0
이용 항공사	LCC	73	98.6	1.4
	외항사	44	93.2	6.8
국적& 거주지 구분별	한국 국적&외국 거주	24	91.7	8.3
	외국 국적&외국 거주	93	97.8	2.2
국적별	한국	24	91.7	8.3
	중국	92	98.9	1.1
	미주	1	0.0	100.0

2. 이용 공항까지의 이동경로(O/D) 현황

가. 공항 도착 전 출발지역

- 단순 환승 목적을 제외한 제주공항 이용객의 공항 도착 전 출발지역은 '제주'(88.9%)가 대부분이었으며, 그다음으로 '서울'(3.7%) '경기'(3.3%) 등의 순임



Base : 제주공항 이용객, n=570

<그림 3-60> 공항 도착 전 출발지역_제주공항

<표 3-110> 공항 도착 전 출발지역(1)_제주공항

Base : 제주공항 이용객, n=570, 단위 : %

구분		사례수	서울	부산	대구	인천	광주	대전
전체		570	3.7	0.7	0.2	0.5	0.5	0.2
차수	1차	81	6.2	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0
	2차	215	4.2	1.4	0.5	0.5	0.0	0.5
	3차	274	2.6	0.4	0.0	0.7	0.7	0.0
성별	남성	354	3.4	0.3	0.3	0.6	0.3	0.3
	여성	216	4.2	1.4	0.0	0.5	0.9	0.0
연령	20대	136	4.4	0.7	0.0	0.0	2.2	0.0
	30대	182	4.9	1.1	0.0	0.5	0.0	0.5
	40대	157	1.3	0.6	0.0	0.6	0.0	0.0
	50대	81	2.5	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0
	60대 이상	14	14.3	0.0	7.1	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	442	4.8	0.9	0.2	0.5	0.7	0.2
	패키지 여행	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	124	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	66	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	사업/업무	272	2.9	0.7	0.4	1.1	0.0	0.4
	교육	51	7.8	2.0	0.0	0.0	5.9	0.0
	가족 및 친지방문	179	3.9	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0
	기타	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	351	4.8	0.6	0.3	0.6	0.9	0.3
	동반 여행	219	1.8	0.9	0.0	0.5	0.0	0.0
이용 항공사	LCC	368	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	외항사	202	10.4	2.0	0.5	1.5	1.5	0.5
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	286	1.7	0.7	0.0	1.0	0.3	0.0
	외국 국적&한국 거주	169	4.1	0.6	0.0	0.0	1.2	0.0
	한국 국적&외국 거주	23	21.7	4.3	4.3	0.0	0.0	0.0
	외국 국적&외국 거주	92	4.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1
국적별	한국	309	3.2	1.0	0.3	1.0	0.3	0.0
	중국	259	4.2	0.4	0.0	0.0	0.8	0.4
	미주	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	기타 아시아	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

<표 3-111> 공항 도착 전 출발지역(2)_제주공항

Base : 제주공항 이용객, n=570, 단위 : %

구분		사례수	경기	충남	전북	경북	경남	제주
전체		570	3.3	0.2	0.2	0.9	0.7	88.9
차수	1차	81	6.2	0.0	0.0	0.0	2.5	84.0
	2차	215	2.3	0.0	0.5	1.4	0.5	88.4
	3차	274	3.3	0.4	0.0	0.7	0.4	90.9
성별	남성	354	3.7	0.0	0.3	1.1	0.6	89.3
	여성	216	2.8	0.5	0.0	0.5	0.9	88.4
연령	20대	136	3.7	0.0	0.0	0.7	1.5	86.8
	30대	182	1.6	0.0	0.5	1.1	1.1	88.5
	40대	157	4.5	0.0	0.0	1.3	0.0	91.7
	50대	81	4.9	0.0	0.0	0.0	0.0	91.4
	60대 이상	14	0.0	7.1	0.0	0.0	0.0	71.4
여행형태	개별 여행	442	4.1	0.2	0.2	1.1	0.9	86.2
	패키지 여행	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	에어텔	124	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	98.4
여행목적	개인 여가	66	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	95.5
	사업/업무	272	4.0	0.0	0.0	1.5	0.7	88.2
	교육	51	7.8	0.0	0.0	0.0	2.0	74.5
	가족 및 친지방문	179	2.2	0.0	0.6	0.6	0.6	91.6
	기타	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
여행 동반인	혼자 여행	351	4.0	0.0	0.3	0.9	0.9	86.6
	동반 여행	219	2.3	0.5	0.0	0.9	0.5	92.7
이용 항공사	LCC	368	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	외항사	202	9.4	0.5	0.5	2.5	2.0	68.8
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	286	4.9	0.0	0.0	1.4	0.7	89.2
	외국 국적&한국 거주	169	2.4	0.0	0.6	0.0	0.0	91.1
	한국 국적&외국 거주	23	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	69.6
	외국 국적&외국 거주	92	1.1	1.1	0.0	1.1	2.2	89.1
국적별	한국	309	4.5	0.0	0.0	1.3	0.6	87.7
	중국	259	1.5	0.4	0.4	0.4	0.4	91.1
	미주	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	기타 아시아	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

- 공항 도착 전 출발지역은 응답자의 연령/여행 목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자 연령대별로는 40대와 50대의 당일 제주도 출발 응답이 높음

〈표 3-112〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 연령별

Base : 제주공항 이용객, n=570, 단위 : 명

구분	사례수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	경기	충남	전북	경북	경남	제주	
전체	570	21	4	1	3	3	1	19	1	1	5	4	507	
연령	20대	136	6	1	0	0	3	0	5	0	0	1	2	118
	30대	182	9	2	0	1	0	1	3	0	1	2	2	161
	40대	157	2	1	0	1	0	0	7	0	0	2	0	144
	50대	81	2	0	0	1	0	0	4	0	0	0	0	74
	60대 이상	14	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	10
		값				자유도			근사 유의확률 (양측검정)					
Pearson 카이제곱		112.613a				44			0.000					

- 개인 여가, 가족 및 친지 방문을 목적으로 한 여행객의 제주도 출발 응답이 많았으며, 교육 목적인 경우 서울 출발이 상대적으로 많았음

〈표 3-113〉 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 여행 목적

Base : 제주공항 이용객, n=570, 단위 : 명

구분	사례수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	경기	충남	전북	경북	경남	제주	
전체	570	21	4	1	3	3	1	19	1	1	5	4	507	
여행목적	개인 여가	66	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	63	
	사업/업무	272	8	2	1	3	0	1	11	0	0	4	2	240
	교육	51	4	1	0	0	3	0	4	0	0	0	1	38
	가족 및 친지방문	179	7	1	0	0	0	0	4	0	1	1	1	164
	기타	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		값				자유도			근사 유의확률 (양측검정)					
Pearson 카이제곱		62.655a				44			0.034					

- 국적별로는 중국 국적의 여행객이 공항 이용 당일 제주도에서 출발한다는 응답이 다소 많음

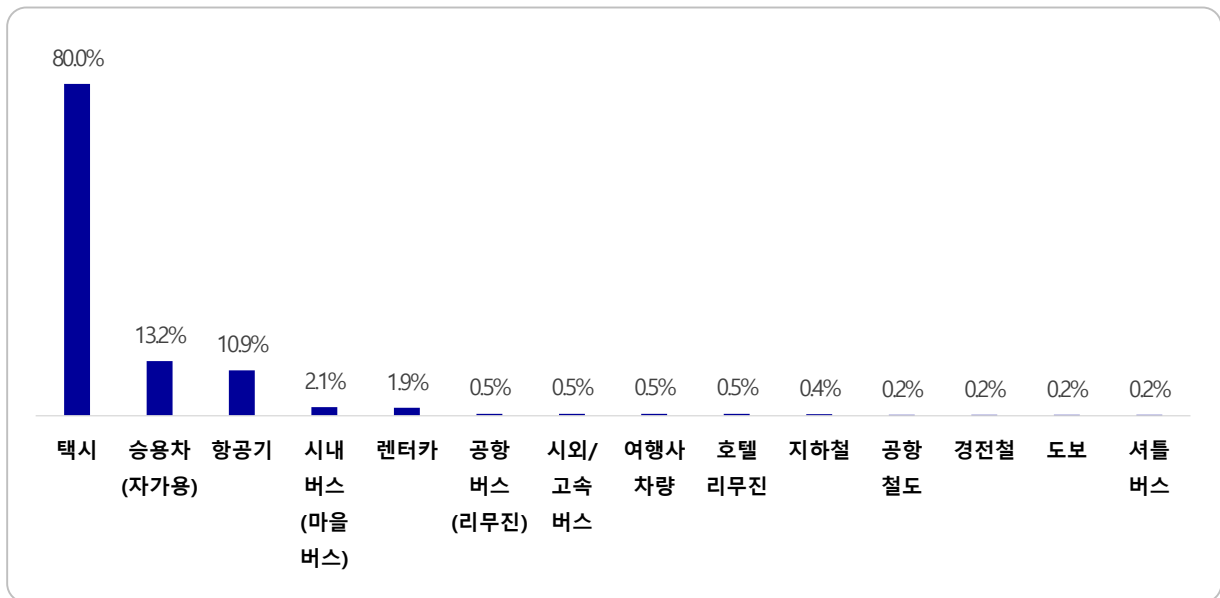
<표 3-114> 공항 도착 전 출발지역_인천공항 - 국적

Base : 제주공항 이용객, n=570, 단위 : 명

구분		사례수	서울	부산	대구	인천	광주	대전	경기	충남	전북	경북	경남	제주
전체		570	21	4	1	3	3	1	19	1	1	5	4	507
국적	한국	309	10	3	1	3	1	0	14	0	0	4	2	271
	중국	259	11	1	0	0	2	1	4	1	1	1	1	236
	미주	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	기타 아시아	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
		값				자유도				근사 유의확률 (양측검정)				
Pearson 카이제곱		184.786a				33				0.000				

나. 공항 도착 교통수단

- 제주공항에 도착하기 위해 이용한 교통수단은 ‘택시’(80.0%)가 대부분이었으며, 그다음으로 ‘승용차(자가용)’(13.2%), ‘항공기’(10.9%) 등의 순으로 이용



Base : 제주공항 이용객, n=570, 복수응답

<그림 3-61> 공항 도착 교통수단_제주공항

<표 3-115> 공항 도착 교통수단(1)_제주공항

Base : 제주공항 이용객, n=570, 복수응답, 단위 : %

구분		사례수	택시	승용차 (자가용)	항공기	시내버스 (마을버스)	렌터카	공항버스 (리무진)	시외/ 고속버스
전체		570	80.0	13.2	10.9	2.1	1.9	0.5	0.5
차수	1차	81	63.0	17.3	16.0	11.1	3.7	0.0	1.2
	2차	215	78.6	15.3	11.2	0.5	2.3	0.5	0.0
	3차	274	86.1	10.2	9.1	0.7	1.1	0.7	0.7
성별	남성	354	81.6	10.2	10.7	2.8	2.0	0.8	0.6
	여성	216	77.3	18.1	11.1	0.9	1.9	0.0	0.5
연령	20대	136	72.8	18.4	12.5	1.5	2.9	0.0	0.7
	30대	182	76.4	13.2	11.5	3.8	1.6	1.1	1.1
	40대	157	86.0	8.9	8.3	1.9	2.5	0.6	0.0
	50대	81	91.4	8.6	8.6	0.0	0.0	0.0	0.0
	60대 이상	14	64.3	35.7	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	442	75.8	15.6	13.6	2.5	2.5	0.7	0.7
	패키지 여행	4	75.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	124	95.2	4.8	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	66	78.8	7.6	4.5	4.5	6.1	0.0	0.0
	사업/업무	272	85.7	9.6	11.8	2.2	0.7	0.4	0.4
	교육	51	54.9	29.4	23.5	2.0	5.9	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	179	79.3	15.6	8.4	1.1	1.1	1.1	1.1
	기타	2	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	351	77.2	14.2	13.1	2.8	1.7	0.9	0.9
	동반 여행	219	84.5	11.4	7.3	0.9	2.3	0.0	0.0
이용 항공사	LCC	368	86.7	8.7	0.0	1.9	0.8	0.0	0.0
	외항사	202	67.8	21.3	30.7	2.5	4.0	1.5	1.5
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	286	87.1	10.8	10.5	0.0	1.0	0.3	0.3
	외국 국적&한국 거주	169	75.1	14.8	8.9	2.4	3.6	0.6	1.2
	한국 국적&외국 거주	23	65.2	21.7	30.4	0.0	8.7	0.0	0.0
	외국 국적&외국 거주	92	70.7	15.2	10.9	8.7	0.0	1.1	0.0
국적별	한국	309	85.4	11.7	12.0	0.0	1.6	0.3	0.3
	중국	259	73.4	15.1	8.9	4.6	2.3	0.8	0.8
	미주	1	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	기타 아시아	1	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

〈표 3-117〉 출발지역별 공항 도착 교통수단_제주공항(1)

Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=570, 복수응답, 단위 : %

구분	사례수	택시	승용차 (자가용)	항공기	시내버스 (마을버스)	렌터카	공항버스 (리무진)	시외/ 고속버스
전체	570	80.0	13.2	10.9	2.1	1.9	0.5	0.5
출발지역별	서울	21	33.3	47.6	100.0	0.0	4.8	0.0
	부산	4	25.0	50.0	100.0	0.0	25.0	0.0
	대구	1	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	인천	3	66.7	33.3	100.0	0.0	0.0	0.0
	광주	3	33.3	33.3	100.0	0.0	0.0	0.0
	대전	1	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	경기	19	36.8	57.9	94.7	0.0	0.0	5.3
	충남	1	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	전북	1	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0
	경북	5	20.0	80.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	경남	4	25.0	50.0	100.0	0.0	0.0	25.0
제주	507	85.4	8.5	0.0	2.4	1.8	0.0	0.4
서울 권역별	동남권	1	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	동북권	2	0.0	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	서남권	14	35.7	50.0	100.0	0.0	7.1	0.0
	서북권	4	50.0	25.0	100.0	0.0	0.0	0.0
경기 권역별	동부지역	3	0.0	66.7	100.0	0.0	0.0	33.3
	서부지역	1	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	남부지역	10	40.0	60.0	90.0	0.0	0.0	0.0
	북부지역	5	40.0	60.0	100.0	0.0	0.0	0.0
부산 권역별	동부권	3	33.3	66.7	100.0	0.0	0.0	0.0
	서부권	1	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0	0.0
경남 공항 근접별	공항근접권	4	25.0	50.0	100.0	0.0	0.0	25.0

※ 서울 권역

- 동남권 : 서초구, 강남구, 송파구, 강동구
- 동북권 : 성동구, 광진구, 동대문구, 중랑구, 성북구, 강북구, 도봉구, 노원구
- 서남권 : 양천구, 강서구, 구로구, 금천구, 영등포구, 동작구, 관악구
- 서북권 : 종로구, 중구, 용산구, 은평구, 서대문구, 마포구

※ 경기 권역

- 동부지역 : 성남시, 남양주시, 하남시, 용인시, 이천시, 광주시, 여주시, 가평군, 양평군
- 서부지역 : 부천시, 안산시, 시흥시, 김포시
- 남부지역 : 수원시, 안양시, 광명시, 평택시, 과천시, 오산시, 군포시, 의왕시, 안성시
- 북부지역 : 의정부시, 동두천시, 고양시, 구리시, 파주시, 양주시, 포천시, 연천군

※ 경남 공항 근접

- 공항근접권 : 창원시(진해시, 마산시), 진주시, 김해시, 양산시 일대
- 공항원거리권 : 기타 경남지역

<표 3-118> 출발지역별 공항 도착 교통수단_제주공항(2)

Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=570, 복수응답, 단위 : %

구분	사례수	여행사 차량	호텔 리무진	지하철	공항철도	경전철	도보	셔틀버스	
전체	570	0.5	0.5	0.4	0.2	0.2	0.2	0.2	
출발지역별	서울	21	0.0	0.0	4.8	4.8	0.0	0.0	0.0
	부산	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대구	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	인천	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	광주	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대전	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	경기	19	0.0	0.0	5.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	충남	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	전북	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	경북	5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	경남	4	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0
	제주	507	0.6	0.6	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2
서울 권역별	동남권	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	동북권	2	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	서남권	14	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	서북권	4	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0
경기 권역별	동부지역	3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	서부지역	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	남부지역	10	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	북부지역	5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산 권역별	동부권	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	서부권	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경남 공항 근접별	공항근접권	4	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0

- 공항 도착 교통수단은 응답자의 여행 목적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 전반적으로 택시를 이용했다는 응답이 많았으며, 교육 목적 이용객의 경우 항공기 이용 비율이 상대적으로 높음

<표 3-119> 공항 도착 교통수단_제주공항 - 여행 목적

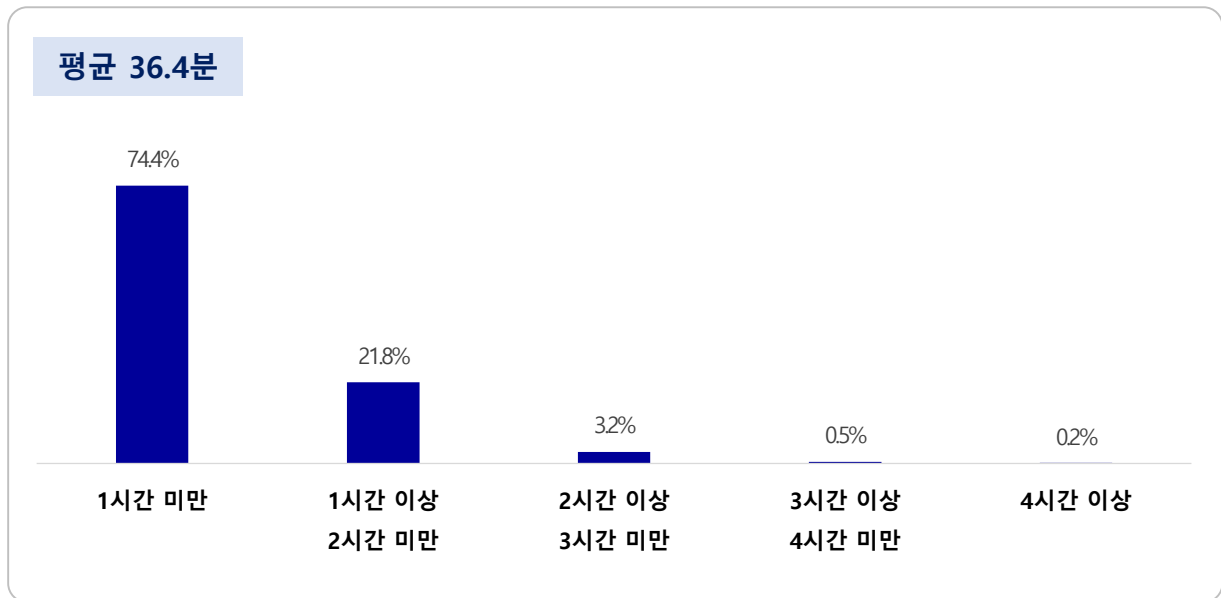
Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=634, 복수응답, 단위 : 명

구분		사례 수	택시	승용차	항공기	시내 버스	렌터카	여행사 차량	시외/고속 버스	공항 버스	호텔 리무진	기타
전체		634	456	75	62	12	11	3	3	3	3	6
여행 목적	개인 여가	68	52	5	3	3	4	1	0	0	0	0
	사업/업무	306	233	26	32	6	2	1	1	1	1	3
	교육	62	28	15	12	1	3	0	0	0	1	2
	가족 및 친지방문	196	142	28	15	2	2	1	2	2	1	1
	기타	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
		값			자유도			근사 유의확률 (양측검정)				
Pearson 카이제곱		73.641a			52			0.026				

다. 공항 이동시간

1) 공항까지 이동 총 소요시간

- 제주공항 이용객의 공항까지 이동 총 소요시간은 ‘1시간 미만(74.4%)’이 가장 많았으며, 평균 36.4분이 소요



Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=570

<그림 3-62> 공항까지 이동 총 소요시간_제주공항

<표 3-120> 공항까지 이동 총 소요시간_제주공항

Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=570, 단위 : %, 분

구분		사례수	1시간미만	1시간이상 2시간미만	2시간이상 3시간미만	3시간이상 4시간미만	4시간이상	평균 (분)
전체		570	74.4	21.8	3.2	0.5	0.2	36.4
차수별	1차	81	77.8	19.8	2.5	0.0	0.0	33.9
	2차	215	75.8	21.9	1.9	0.5	0.0	34.7
	3차	274	72.3	22.3	4.4	0.7	0.4	38.5
성별	남성	354	76.0	20.3	3.1	0.3	0.3	34.4
	여성	216	71.8	24.1	3.2	0.9	0.0	39.6
연령별	20대	136	79.4	15.4	3.7	0.7	0.7	33.5
	30대	182	72.5	24.2	2.7	0.5	0.0	37.2
	40대	157	72.6	23.6	3.8	0.0	0.0	37.3
	50대	81	75.3	22.2	2.5	0.0	0.0	36.3
	60대 이상	14	64.3	28.6	0.0	7.1	0.0	44.6
여행형태	개별 여행	442	75.8	19.5	4.1	0.7	0.0	35.9
	패키지 여행	4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.0
	에어텔	124	68.5	30.6	0.0	0.0	0.8	38.8
여행목적	개인 여가	66	60.6	33.3	4.5	1.5	0.0	44.4
	사업/업무	272	76.5	20.2	2.9	0.0	0.4	34.7
	교육	51	68.6	23.5	5.9	2.0	0.0	42.8
	가족 및 친지방문	179	77.7	19.6	2.2	0.6	0.0	34.4
	기타	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0
여행동반인	혼자 여행	351	72.6	22.8	3.7	0.6	0.3	37.9
	동반 여행	219	77.2	20.1	2.3	0.5	0.0	34.0
이용 항공사	LCC	368	86.7	12.8	0.5	0.0	0.0	24.4
	외항사	202	52.0	38.1	7.9	1.5	0.5	58.2
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	286	73.4	22.7	3.5	0.0	0.3	37.1
	외국 국적&한국 거주	169	82.2	14.8	1.8	1.2	0.0	31.0
	한국 국적&외국 거주	23	69.6	30.4	0.0	0.0	0.0	37.8
	외국 국적&외국 거주	92	64.1	29.3	5.4	1.1	0.0	43.6
국적별	한국	309	73.1	23.3	3.2	0.0	0.3	37.2
	중국	259	76.4	19.3	3.1	1.2	0.0	35.1
	미주	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	80.0
	기타 아시아	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0

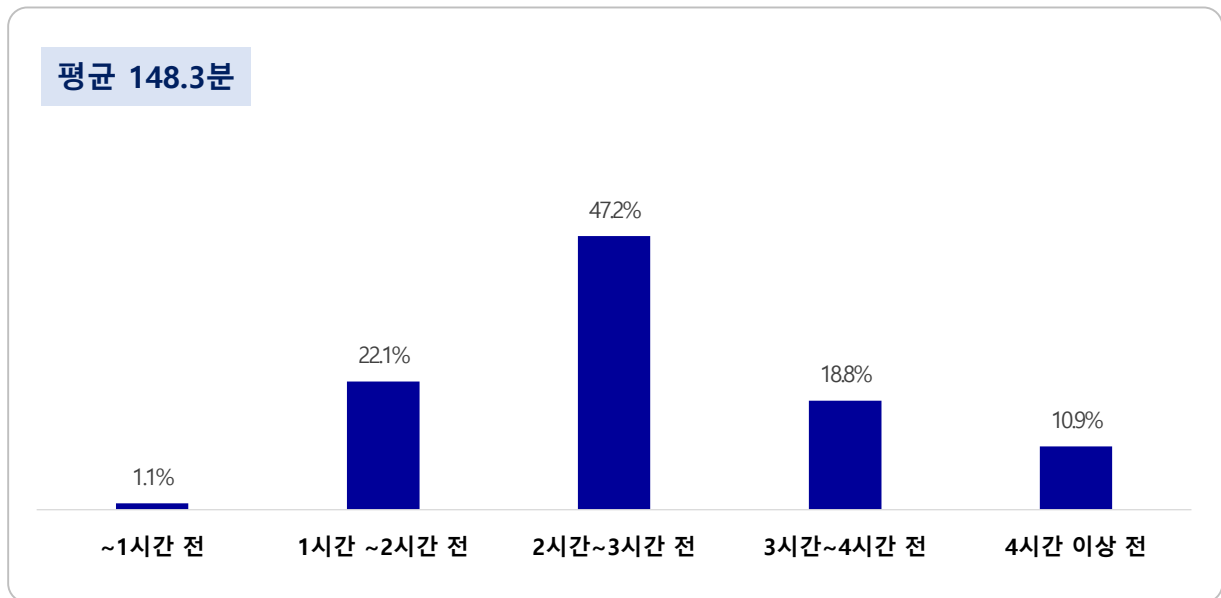
〈표 3-121〉 출발지역별 공항까지 이동 총 소요시간_제주공항

Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=570, 단위 : %, 분

구분	사례수	1시간미만	1시간이상 2시간미만	2시간이상 3시간미만	3시간이상 4시간미만	4시간이상	평균 (분)	
전체	570	74.4	21.8	3.2	0.5	0.2	36.4	
출발 지역별	서울	21	0.0	81.0	19.0	0.0	0.0	96.4
	부산	4	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	81.3
	대구	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	70.0
	인천	3	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	105.0
	광주	3	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	76.7
	대전	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	경기	19	0.0	52.6	36.8	5.3	5.3	128.4
	충남	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	180.0
	전북	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	230.0
	경북	5	0.0	40.0	60.0	0.0	0.0	118.0
	경남	4	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0	111.3
	제주	507	83.6	15.8	0.6	0.0	0.0	27.2
서울 권역별	동남권	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	105.0
	동북권	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	130.0
	서남권	14	0.0	92.9	7.1	0.0	0.0	90.0
	서북권	4	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	100.0
경기 권역별	동부지역	3	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0	141.7
	서부지역	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	남부지역	10	0.0	30.0	50.0	10.0	10.0	144.0
	북부지역	5	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	95.0
부산 권역별	동부권	3	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	85.0
	서부권	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	70.0
경남공항 근접별	공항근접권	4	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0	111.3

2) 공항 도착 대기시간

- 제주공항 이용객은 항공편 이용을 위해서 항공편 출발시간 평균 148.3분 전에 공항에 도착하여 대기



Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=570

<그림 3-63> 공항 도착 대기시간_제주공항

<표 3-122> 공항 도착 대기시간_제주공항

Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=570, 단위 : %, 분

구분		사례수	1시간미만	1시간이상 2시간미만	2시간이상 3시간미만	3시간이상 4시간미만	4시간이상	평균 (분)
전체		570	1.1	22.1	47.2	18.8	10.9	148.3
차수별	1차	81	1.2	23.5	39.5	27.2	8.6	150.4
	2차	215	1.9	20.5	42.8	22.8	12.1	148.5
	3차	274	0.4	23.0	52.9	13.1	10.6	147.4
성별	남성	354	1.1	22.3	47.2	18.1	11.3	148.0
	여성	216	0.9	21.8	47.2	19.9	10.2	148.7
연령별	20대	136	1.5	17.6	40.4	28.7	11.8	155.0
	30대	182	1.6	17.6	47.3	17.6	15.9	153.8
	40대	157	0.6	24.8	51.0	17.2	6.4	141.1
	50대	81	0.0	37.0	49.4	7.4	6.2	135.9
	60대 이상	14	0.0	7.1	57.1	21.4	14.3	162.9
여행형태	개별 여행	442	1.4	18.1	43.9	22.9	13.8	156.6
	패키지 여행	4	0.0	25.0	50.0	25.0	0.0	137.5
	에어텔	124	0.0	36.3	58.9	4.0	0.8	119.0
여행목적	개인 여가	66	0.0	21.2	51.5	15.2	12.1	148.3
	사업/업무	272	1.1	28.7	48.2	15.1	7.0	136.5
	교육	51	2.0	11.8	45.1	27.5	13.7	161.9
	가족 및 친지방문	179	1.1	15.6	44.7	22.9	15.6	162.0
	기타	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	165.0
여행 동반인	혼자 여행	351	1.1	21.9	44.2	20.5	12.3	152.6
	동반 여행	219	0.9	22.4	52.1	16.0	8.7	141.3
이용 항공사	LCC	368	1.1	20.9	58.2	17.7	2.2	132.7
	외항사	202	1.0	24.3	27.2	20.8	26.7	176.6
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	286	0.3	27.3	55.2	11.5	5.6	135.8
	외국 국적&한국 거주	169	1.8	14.2	36.7	28.4	18.9	166.8
	한국 국적&외국 거주	23	0.0	21.7	21.7	43.5	13.0	156.5
	외국 국적&외국 거주	92	2.2	20.7	47.8	17.4	12.0	150.7
국적별	한국	309	0.3	26.9	52.8	13.9	6.1	137.4
	중국	259	1.9	16.6	40.9	24.3	16.2	160.2
	미주	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	200.0
	기타 아시아	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	360.0

- 공항 도착시간은 응답자의 연령/여행목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자 연령대별로 20대부터 50대까지는 연령대가 낮아질수록 일찍 공항에 도착

<표 3-123> 공항 도착 대기시간_제주공항 - 연령별

Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=570, 단위 : 명

구분		사례수	~1시간 전	1시간 ~ 2시간 전	2시간 ~3시간 전	3시간 ~4시간 전	4시간 이상
전체		570	33	289	174	36	38
연령	20대	136	15	52	51	7	11
	30대	182	11	89	48	19	15
	40대	157	5	90	48	7	7
	50대	81	1	52	23	2	3
	60대 이상	14	1	6	4	1	2
		값	자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		35.801a	16		0.003		

- 여행 목적별로는 개인여가와 사업/업무 목적의 여객 대비 교육, 가족 및 친지방문 목적의 여객이 공항에 일찍 도착

<표 3-124> 공항 도착 대기시간_제주공항 - 여행목적

Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=570, 단위 : 명

구분		사례수	~1시간 전	1시간 ~ 2시간 전	2시간 ~3시간 전	3시간 ~4시간 전	4시간 이상
전체		570	33	289	174	36	38
여행 목적	개인 여가	66	3	30	24	4	5
	사업/업무	272	13	170	65	11	13
	교육	51	4	16	24	2	5
	가족 및 친지방문	179	13	72	61	18	15
	기타	2	0	1	0	1	0
		값	자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		43.753a	16		0.000		

- 응답자의 국적별로는 중국 국적의 여객이 한국 국적 여객 대비 공항에 일찍 도착

<표 3-125> 공항 도착시간(이용 항공편 출발 시간 기준)_제주공항 - 국적

Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n=570, 단위 : 명

구분		사례수	~1시간 전	1시간 ~ 2시간 전	2시간 ~3시간 전	3시간 ~4시간 전	4시간 이상
전체		570	33	289	174	36	38
국적	한국	309	12	189	85	13	10
	중국	259	21	100	89	22	27
	미주	1	0	0	0	1	0
	기타 아시아	1	0	0	0	0	1
		값	자유도		근사 유의확률 (양측검정)		
Pearson 카이제곱		64.552a	12		0.000		

3. 국내 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황

가. 출국 후 도착 국가 및 공항(1차 목적지)

1) 출국 후 도착 국가(1차 목적지)

- 국내 거주 제주공항 이용객이 출국 후 도착하게 되는 1차 목적지는 모두 '중국'(100.0%)으로 응답
- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 국가로 환승 예정 국가를 포함

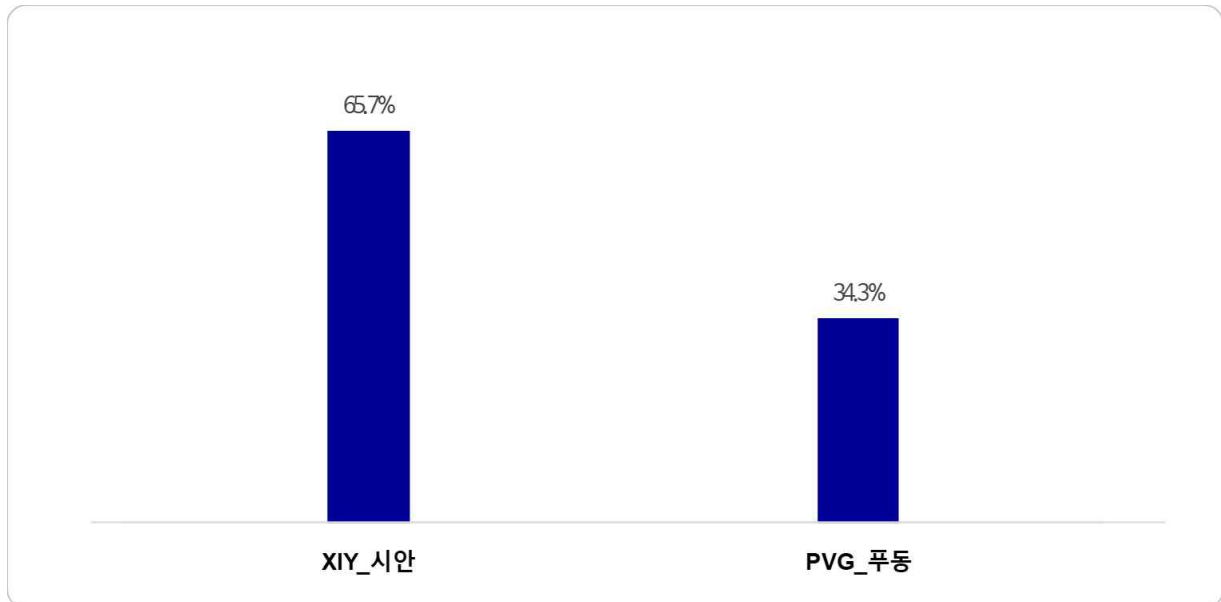
<표 3-126> 출국 후 도착 국가(국내 거주자)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455, 단위 : %

구분		사례 수	중국
전체		455	100.0
차수	1차	54	100.0
	2차	159	100.0
	3차	242	100.0
성별	남성	281	100.0
	여성	174	100.0
연령	20대	102	100.0
	30대	137	100.0
	40대	133	100.0
	50대	74	100.0
	60대 이상	9	100.0
여행형태	개별 여행	335	100.0
	패키지 여행	3	100.0
	에어텔	117	100.0
여행목적	개인 여가	29	100.0
	사업/업무	239	100.0
	교육	44	100.0
	가족 및 친지방문	142	100.0
	기타	1	100.0
여행 동반인	혼자 여행	287	100.0
	동반 여행	168	100.0
이용 항공사	LCC	296	100.0
	외항사	159	100.0
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	286	100.0
	외국 국적&한국 거주	169	100.0
국적별	한국	286	100.0
	중국	168	100.0
	기타 아시아	1	100.0

2) 출국 후 도착 공항(1차 목적지)

- 출국 후 1차 목적지 도착 공항으로는 'XIY_시안'(65.7%)과 'PVG_푸둥'(34.3%)공항으로 도착
- 제주공항 출국 후 최초 도착 공항으로 환승 목적 이용객 응답을 포함



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455

<그림 3-64> 출국 후 도착 공항(국내 거주자)_제주공항

<표 3-127> 출국 후 도착 공항(국내 거주자)_제주공항

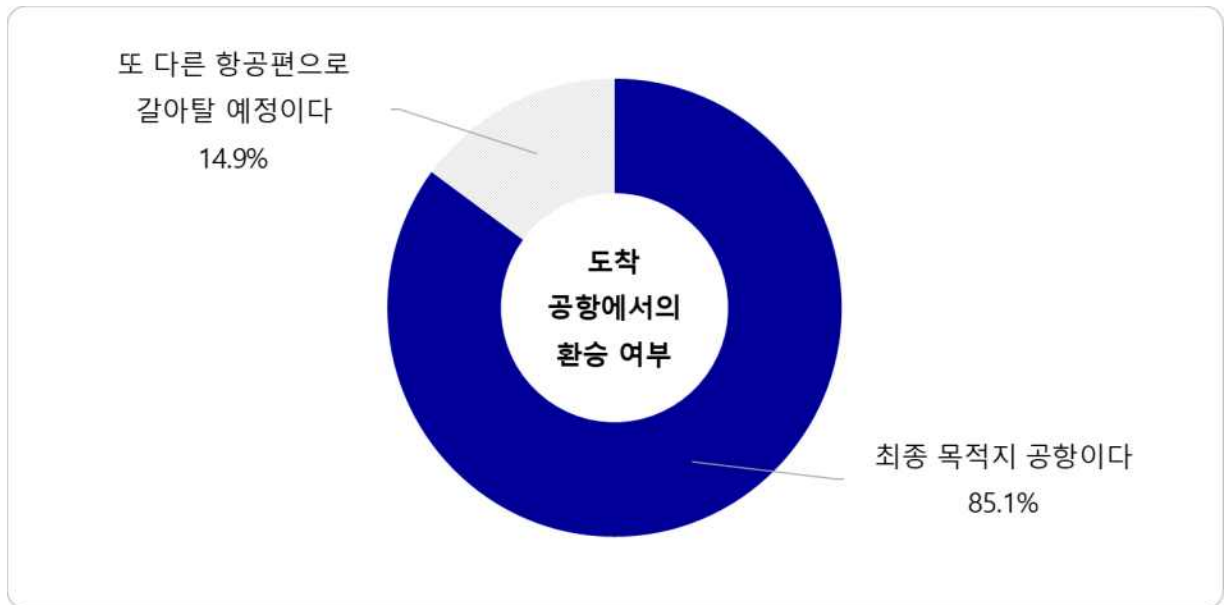
Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455, 단위 : %

구분		사례수	XIY_시안	PVG_푸둥
전체		455	65.7	34.3
차수	1차	54	70.4	29.6
	2차	159	66.7	33.3
	3차	242	64.0	36.0
성별	남성	281	69.0	31.0
	여성	174	60.3	39.7
연령	20대	102	62.7	37.3
	30대	137	67.2	32.8
	40대	133	67.7	32.3
	50대	74	60.8	39.2
	60대 이상	9	88.9	11.1
여행형태	개별 여행	335	67.8	32.2
	패키지 여행	3	66.7	33.3
	에어텔	117	59.8	40.2
여행목적	개인 여가	29	44.8	55.2
	사업/업무	239	68.2	31.8
	교육	44	59.1	40.9
	가족 및 친지방문	142	67.6	32.4
	기타	1	100.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	287	65.9	34.1
	동반 여행	168	65.5	34.5
이용 항공사	LCC	296	100.0	0.0
	외항사	159	1.9	98.1
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	286	68.2	31.8
	외국 국적&한국 거주	169	61.5	38.5
국적별	한국	286	68.2	31.8
	중국	168	61.9	38.1
	기타 아시아	1	0.0	100.0

나. 도착 공항에서의 환승 현황

1) 도착 공항에서의 환승 여부

- 제주공항에서 출국 후 도착하는 공항이 최종 목적지인 경우는 85.1%, 해당 공항에서 또 다른 항공편으로 갈아타는 경우는 14.9%의 비중을 차지



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455

<그림 3-65> 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_제주공항

<표 3-128> 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455, 단위 : %

구분		사례수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		455	85.1	14.9
차수	1차	54	63.0	37.0
	2차	159	76.1	23.9
	3차	242	95.9	4.1
성별	남성	281	83.6	16.4
	여성	174	87.4	12.6
연령	20대	102	73.5	26.5
	30대	137	88.3	11.7
	40대	133	87.2	12.8
	50대	74	90.5	9.5
	60대 이상	9	88.9	11.1
여행형태	개별 여행	335	80.3	19.7
	패키지 여행	3	100.0	0.0
	에어텔	117	98.3	1.7
여행목적	개인 여가	29	82.8	17.2
	사업/업무	239	88.7	11.3
	교육	44	65.9	34.1
	가족 및 친지방문	142	85.2	14.8
	기타	1	100.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	287	86.1	13.9
	동반 여행	168	83.3	16.7
이용 항공사	LCC	296	78.4	21.6
	외항사	159	97.5	2.5
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	286	87.8	12.2
	외국 국적&한국 거주	169	80.5	19.5
국적별	한국	286	87.8	12.2
	중국	168	80.4	19.6
	기타 아시아	1	100.0	0.0

- 국내 거주자의 도착 공항에서 환승여부는 응답자의 연령대와 여행목적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 연령대별로 20대 여객의 도착 공항에서 환승 비율이 높음

<표 3-129> 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_제주공항 - 연령대

Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455, 단위 : 명

구분		사례 수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		455	387	68
연령	20대	102	75	27
	30대	137	121	16
	40대	133	116	17
	50대	74	67	7
	60대 이상	9	8	1
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱		14.154a	4	0.007

- 여행 목적별로 살펴보면 교육 목적 여객의 환승 비율이 타목적 여객 대비 높은 것으로 나타남

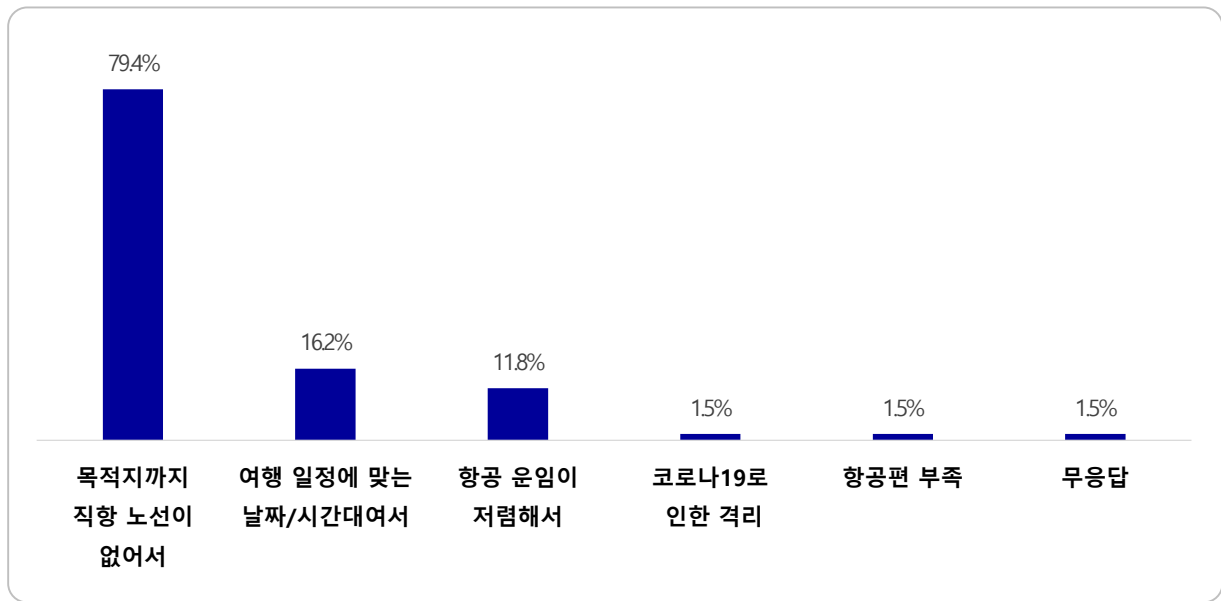
<표 3-130> 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_제주공항 - 여행목적

Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455, 단위 : 명

구분		사례 수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		455	387	68
여행목적	개인 여가	29	24	5
	사업/업무	239	212	27
	교육	44	29	15
	가족 및 친지방문	142	121	21
	기타	1	1	0
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱		15.489a	4	0.004

2) 직항이 아닌 환승 선택 이유

- 제주공항에서 최종 목적지까지 직항이 아닌 환승 경로를 선택한 이유로는 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’(79.4%)가 가장 많음



Base : 국내 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=68

<그림 3-66> 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)_제주공항

<표 3-131> 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)_제주공항

Base : 국내 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=68, 단위 : %

구분		사례수	목적지 까지 직항 노선이 없어서	여행 일정에 맞는 날짜/시간 대여서	항공 운임이 저렴해서	거리	항공편 부족	무응답
전체		68	79.4	16.2	11.8	1.5	1.5	1.5
차수	1차	20	70.0	25.0	0.0	5.0	0.0	5.0
	2차	38	81.6	13.2	21.1	0.0	2.6	0.0
	3차	10	90.0	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0
성별	남성	46	76.1	17.4	13.0	2.2	2.2	0.0
	여성	22	86.4	13.6	9.1	0.0	0.0	4.5
연령	20대	27	81.5	7.4	14.8	3.7	0.0	3.7
	30대	16	75.0	18.8	12.5	0.0	0.0	0.0
	40대	17	76.5	29.4	11.8	0.0	5.9	0.0
	50대	7	85.7	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	60대 이상	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	66	78.8	16.7	12.1	1.5	1.5	1.5
	에어텔	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	5	20.0	40.0	40.0	0.0	0.0	0.0
	사업/업무	27	85.2	22.2	7.4	0.0	3.7	0.0
	교육	15	86.7	6.7	20.0	6.7	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	21	81.0	9.5	4.8	0.0	0.0	4.8
여행 동반인	혼자 여행	40	77.5	17.5	10.0	0.0	2.5	2.5
	동반 여행	28	82.1	14.3	14.3	3.6	0.0	0.0
이용 항공사	LCC	64	79.7	17.2	10.9	1.6	1.6	1.6
	외항사	4	75.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	35	80.0	20.0	14.3	2.9	2.9	0.0
	외국 국적&한국 거주	33	78.8	12.1	9.1	0.0	0.0	3.0
국적별	한국	35	80.0	20.0	14.3	2.9	2.9	0.0
	중국	33	78.8	12.1	9.1	0.0	0.0	3.0

3) 도착 공항 출발 후 환승 국가 및 공항

① 도착 공항 출발 후 환승 국가

- 도착 공항 출발 후 환승 국가는 모두 '중국'(100.0%)으로 응답

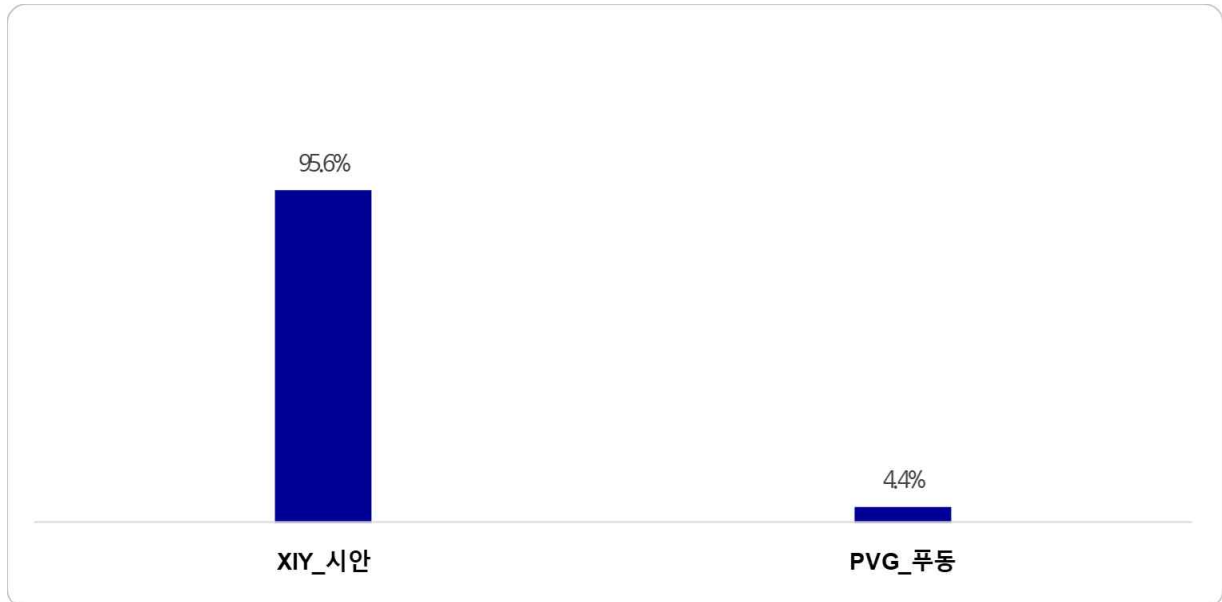
〈표 3-132〉 출발 후 환승 국가(국내 거주자)_제주공항

Base : 국내 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=68, 단위 : %

구분		사례수	중국
전체		68	100.0
차수	1차	20	100.0
	2차	38	100.0
	3차	10	100.0
성별	남성	46	100.0
	여성	22	100.0
연령	20대	27	100.0
	30대	16	100.0
	40대	17	100.0
	50대	7	100.0
	60대 이상	1	100.0
여행형태	개별 여행	66	100.0
	에어텔	2	100.0
여행목적	개인 여가	5	100.0
	사업/업무	27	100.0
	교육	15	100.0
	가족 및 친지방문	21	100.0
여행 동반인	혼자 여행	40	100.0
	동반 여행	28	100.0
이용 항공사	LCC	64	100.0
	외항사	4	100.0
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	35	100.0
	외국 국적&한국 거주	33	100.0
국적별	한국	35	100.0
	중국	33	100.0

② 도착 공항 출발 후 환승 공항

- 도착 공항 출발 후 환승 공항은 대부분 'XIY_시안'(95.6%)이었으며, 일부 'PVG_푸둥'(4.4%) 공항 환승 이용객도 있음



Base : 국내 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=68

<그림 3-67> 출발 후 환승 공항(국내 거주자)_제주공항

<표 3-133> 출발 후 환승 공항(국내 거주자)_제주공항

Base : 국내 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=68, 단위 : %

구분		사례수	XIY_시안	PVG_푸둥
전체		68	95.6	4.4
차수	1차	20	100.0	0.0
	2차	38	94.7	5.3
	3차	10	90.0	10.0
성별	남성	46	95.7	4.3
	여성	22	95.5	4.5
연령	20대	27	92.6	7.4
	30대	16	93.8	6.3
	40대	17	100.0	0.0
	50대	7	100.0	0.0
	60대 이상	1	100.0	0.0
여행형태	개별 여행	66	95.5	4.5
	에어텔	2	100.0	0.0
여행목적	개인 여가	5	100.0	0.0
	사업/업무	27	100.0	0.0
	교육	15	100.0	0.0
	가족 및 친지방문	21	85.7	14.3
여행 동반인	혼자 여행	40	92.5	7.5
	동반 여행	28	100.0	0.0
이용 항공사	LCC	64	100.0	0.0
	외항사	4	25.0	75.0
국적&거주지	한국 국적&한국 거주	35	100.0	0.0
	외국 국적&한국 거주	33	90.9	9.1
국적별	한국	35	100.0	0.0
	중국	33	90.9	9.1

4) 환승 후 도착 국가 및 공항

① 환승 후 도착 국가

- 환승 후 최종 도착 국가는 환승 이용객 모두 '중국'(100.0%)으로 나타남

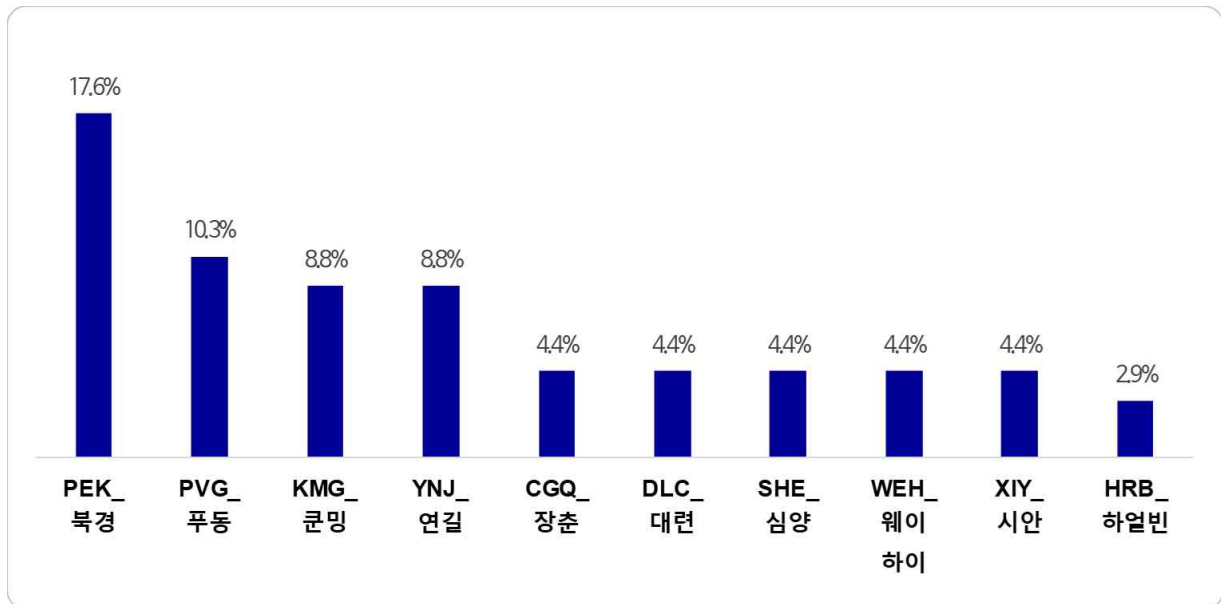
〈표 3-134〉 환승 후 도착 국가(국내 거주자)_제주공항

Base : 국내 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=68, 단위 : %

구분		사례수	중국
전체		68	100.0
차수	1차	20	100.0
	2차	38	100.0
	3차	10	100.0
성별	남성	46	100.0
	여성	22	100.0
연령	20대	27	100.0
	30대	16	100.0
	40대	17	100.0
	50대	7	100.0
	60대 이상	1	100.0
여행형태	개별 여행	66	100.0
	에어텔	2	100.0
여행목적	개인 여가	5	100.0
	사업/업무	27	100.0
	교육	15	100.0
	가족 및 친지방문	21	100.0
여행 동반인	혼자 여행	40	100.0
	동반 여행	28	100.0
이용 항공사	LCC	64	100.0
	외항사	4	100.0
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	35	100.0
	외국 국적&한국 거주	33	100.0
국적별	한국	35	100.0
	중국	33	100.0

② 환승 후 도착 공항

- 환승 후 도착 예정 공항으로는 'PEK_북경'(17.6%)이 가장 많았으며, 그다음으로 'PVG_푸둥'(10.3%), 'KMG_쿤밍'(8.8%) 순으로 높은 비율을 보임



Base : 국내 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=68

<그림 3-68> 환승 후 도착 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_제주공항

<표 3-135> 환승 후 도착 공항(국내 거주자)_주요 10개 공항_제주공항

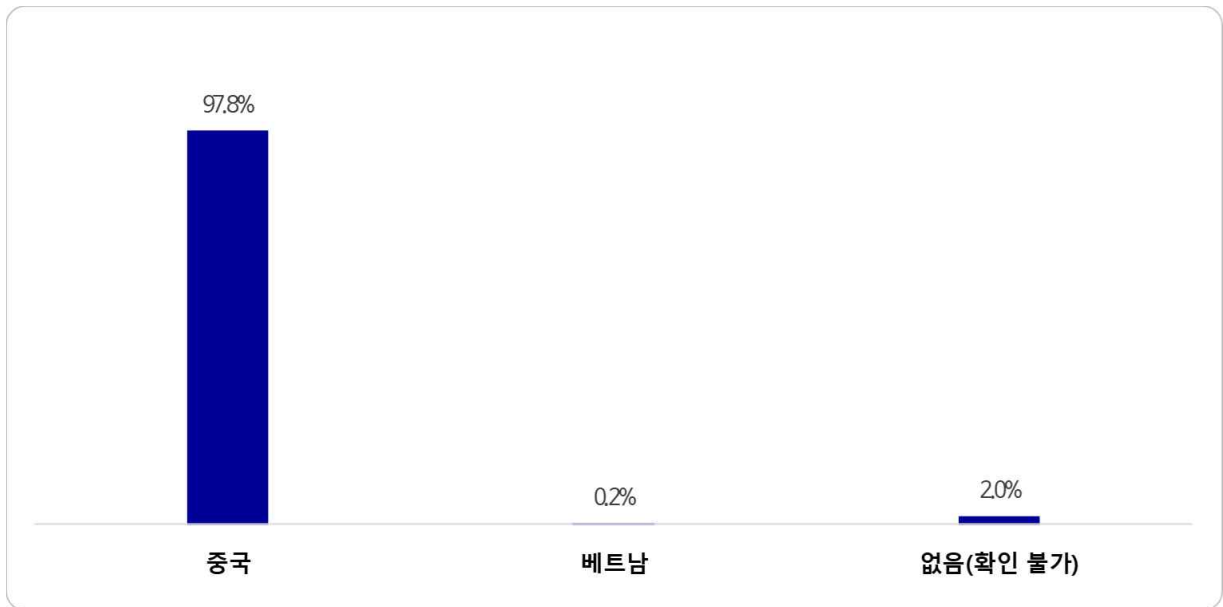
Base : 국내 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=68, 단위 : %

구분		사례수	PEK 북경	PVG 푸둥	KMG 쿤밍	YNJ 연길	CGQ 장춘	DLC 대련	SHE 심양	WEH 웨이하이	XIY 시안	HRB 하얼빈
전체		68	17.6	10.3	8.8	8.8	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	2.9
차수	1차	20	35.0	5.0	0.0	0.0	10.0	10.0	5.0	5.0	5.0	0.0
	2차	38	10.5	15.8	5.3	13.2	0.0	2.6	5.3	5.3	5.3	5.3
	3차	10	10.0	0.0	40.0	10.0	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
성별	남성	46	13.0	10.9	13.0	8.7	2.2	4.3	2.2	4.3	4.3	2.2
	여성	22	27.3	9.1	0.0	9.1	9.1	4.5	9.1	4.5	4.5	4.5
연령	20대	27	29.6	11.1	7.4	3.7	3.7	3.7	0.0	7.4	3.7	3.7
	30대	16	12.5	12.5	12.5	12.5	6.3	6.3	0.0	6.3	6.3	0.0
	40대	17	0.0	11.8	11.8	0.0	0.0	0.0	17.6	0.0	5.9	5.9
	50대	7	28.6	0.0	0.0	42.9	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	60대 이상	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 형태	개별 여행	66	18.2	10.6	9.1	9.1	4.5	4.5	4.5	3.0	4.5	3.0
	에어텔	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0
여행 목적	개인 여가	5	20.0	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	40.0	0.0
	사업/업무	27	7.4	18.5	18.5	3.7	3.7	3.7	0.0	0.0	0.0	3.7
	교육	15	60.0	13.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	21	0.0	0.0	4.8	19.0	9.5	9.5	14.3	9.5	4.8	4.8
여행 동반인	혼자 여행	40	7.5	7.5	2.5	15.0	7.5	5.0	2.5	5.0	7.5	5.0
	동반 여행	28	32.1	14.3	17.9	0.0	0.0	3.6	7.1	3.6	0.0	0.0
이용 항공사	LCC	64	18.8	10.9	9.4	9.4	3.1	3.1	4.7	3.1	3.1	3.1
	외항사	4	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	0.0	25.0	25.0	0.0
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	35	31.4	20.0	11.4	2.9	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0
	외국 국적&한국 거주	33	3.0	0.0	6.1	15.2	9.1	6.1	9.1	9.1	9.1	6.1
국적별	한국	35	31.4	20.0	11.4	2.9	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0
	중국	33	3.0	0.0	6.1	15.2	9.1	6.1	9.1	9.1	9.1	6.1

다. 최종 목적지 국가 및 도시

1) 최종 목적지 국가

- 제주공항 국내 거주 이용객의 최종 목적지 국가는 '중국'(97.8%)과 '베트남'(0.2%)



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455

<그림 3-69> 최종 목적지 국가(국내 거주자)_제주공항

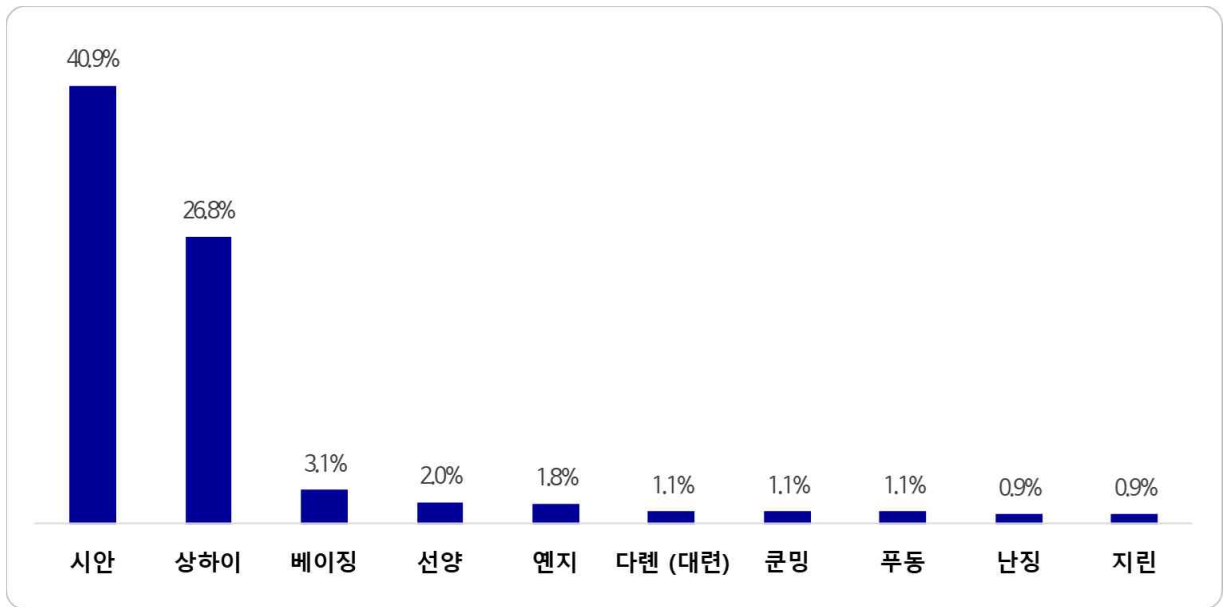
<표 3-136> 최종 목적지 국가(국내 거주자)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455, 단위 : %

구분		사례수	중국	베트남	없음(확인 불가)
전체		455	97.8	0.2	2.0
차수	1차	54	98.1	0.0	1.9
	2차	159	98.1	0.6	1.3
	3차	242	97.5	0.0	2.5
성별	남성	281	96.8	0.4	2.8
	여성	174	99.4	0.0	0.6
연령	20대	102	95.1	0.0	4.9
	30대	137	98.5	0.7	0.7
	40대	133	98.5	0.0	1.5
	50대	74	98.6	0.0	1.4
	60대 이상	9	100.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	335	97.0	0.3	2.7
	패키지 여행	3	100.0	0.0	0.0
	에어텔	117	100.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	29	100.0	0.0	0.0
	사업/업무	239	97.9	0.4	1.7
	교육	44	97.7	0.0	2.3
	가족 및 친지방문	142	97.2	0.0	2.8
	기타	1	100.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	287	97.2	0.3	2.4
	동반 여행	168	98.8	0.0	1.2
이용 항공사	LCC	296	97.3	0.3	2.4
	외항사	159	98.7	0.0	1.3
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	286	98.6	0.0	1.4
	외국 국적&한국 거주	169	96.4	0.6	3.0
국적별	한국	286	98.6	0.0	1.4
	중국	168	96.4	0.6	3.0
	기타 아시아	1	100.0	0.0	0.0

2) 최종 목적지 도시

- 제주공항 국내 거주 이용객의 최종 목적지 도시는 ‘시안’(40.9%), ‘상하이’(26.8%), ‘베이징’(3.1%) 순으로 응답



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455

<그림 3-70> 최종 목적지 도시(국내 거주자)_주요 10개 도시_제주공항

<표 3-137> 최종 목적지 도시(국내 거주자)_주요 10개 도시_제주공항

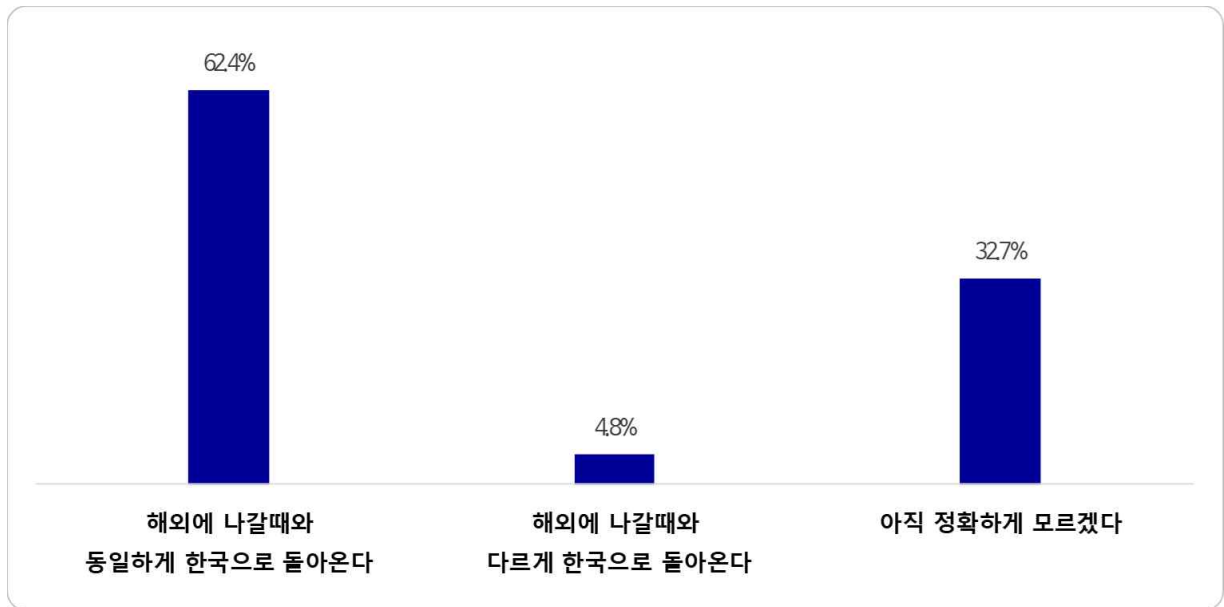
Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455, 단위 : %

구분		사례수	시안	상하이	베이징	선양	엔지	다롄 (대련)	쿤밍	푸둥	난징	지린
전체		455	40.9	26.8	3.1	2.0	1.8	1.1	1.1	1.1	0.9	0.9
차수	1차	54	18.5	20.4	11.1	5.6	1.9	5.6	0.0	3.7	1.9	0.0
	2차	159	34.6	22.0	3.8	1.3	3.1	1.3	0.0	0.0	1.3	1.3
	3차	242	50.0	31.4	0.8	1.7	0.8	0.0	2.1	1.2	0.4	0.8
성별	남성	281	40.9	23.8	2.5	1.1	1.4	1.1	1.8	1.4	0.7	1.1
	여성	174	40.8	31.6	4.0	3.4	2.3	1.1	0.0	0.6	1.1	0.6
연령	20대	102	27.5	21.6	6.9	0.0	1.0	2.9	2.0	0.0	0.0	0.0
	30대	137	46.0	24.8	2.2	3.6	0.7	0.7	1.5	0.0	2.2	0.7
	40대	133	45.1	27.8	0.8	3.0	1.5	0.0	0.8	2.3	0.8	0.0
	50대	74	39.2	37.8	2.7	0.0	5.4	1.4	0.0	2.7	0.0	4.1
	60대 이상	9	66.7	11.1	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 형태	개별 여행	335	35.5	22.4	4.2	2.7	2.4	1.5	1.5	0.6	1.2	1.2
	에어텔	3	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 목적	개인 여가	117	55.6	39.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.6	0.0	0.0
	사업/업무	29	20.7	34.5	3.4	3.4	3.4	0.0	0.0	0.0	6.9	0.0
	교육	239	49.4	29.3	1.3	0.0	0.4	0.8	2.1	1.7	0.4	0.0
	가족 및 친지방문	44	15.9	34.1	18.2	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	142	38.0	19.0	1.4	4.9	4.2	2.1	0.0	0.7	0.7	2.8
	동반 여행	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
이용 항공사	LCC	287	41.8	25.4	2.1	1.7	2.8	1.0	0.0	0.3	0.7	1.0
	외항사	168	39.3	29.2	4.8	2.4	0.0	1.2	3.0	2.4	1.2	0.6
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	296	62.2	3.7	4.7	2.4	2.4	1.0	1.7	0.3	0.3	1.4
	외국 국적&한국 거주	159	1.3	69.8	0.0	1.3	0.6	1.3	0.0	2.5	1.9	0.0
국적별	한국	286	49.0	30.4	4.2	0.0	0.3	0.7	1.7	1.7	0.3	0.0
	중국	169	27.2	20.7	1.2	5.3	4.1	1.8	0.0	0.0	1.8	2.4
	기타 아시아	286	49.0	30.4	4.2	0.0	0.3	0.7	1.7	1.7	0.3	0.0

라. 한국 입국 경로

1) 출국 경로와의 동일 여부

- 국내 거주자는 향후 한국으로 입국 시 ‘해외에 나갈 때와 동일하게 한국으로 돌아온다’가 62.4%, ‘아직 정확하게 모르겠다’ 32.7%, ‘해외에 나갈 때와 다르게 한국으로 돌아온다’가 4.8%로 집계



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455

<그림 3-71> 출국 경로와의 동일 여부_제주공항

<표 3-138> 출국 경로와의 동일 여부_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455, 단위 : %

구분		사례수	해외에 나갈때와 동일하게 한국으로 돌아온다	해외에 나갈때와 다르게 한국으로 돌아온다	아직 정확하게 모르겠다
전체		455	62.4	4.8	32.7
차수	1차	54	40.7	9.3	50.0
	2차	159	47.8	8.8	43.4
	3차	242	76.9	1.2	21.9
성별	남성	281	61.6	5.7	32.7
	여성	174	63.8	3.4	32.8
연령	20대	102	41.2	5.9	52.9
	30대	137	58.4	4.4	37.2
	40대	133	75.2	4.5	20.3
	50대	74	74.3	5.4	20.3
	60대 이상	9	77.8	0.0	22.2
여행형태	개별 여행	335	49.9	6.3	43.9
	패키지 여행	3	100.0	0.0	0.0
	에어텔	117	97.4	0.9	1.7
여행목적	개인 여가	29	55.2	0.0	44.8
	사업/업무	239	74.9	5.4	19.7
	교육	44	50.0	6.8	43.2
	가족 및 친지방문	142	46.5	4.2	49.3
	기타	1	100.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	287	62.4	4.2	33.4
	동반 여행	168	62.5	6.0	31.5
이용 항공사	LCC	296	59.1	6.8	34.1
	외항사	159	68.6	1.3	30.2
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	286	76.2	5.2	18.5
	외국 국적&한국 거주	169	39.1	4.1	56.8
국적별	한국	286	76.2	5.2	18.5
	중국	168	39.3	4.2	56.5
	기타 아시아	1	0.0	0.0	100.0

2) 입국 시 출발 국가 및 공항

① 입국 시 출발 국가

- 여정이 끝난 후 한국으로 다시 돌아올 때, 출발하는 국가는 '중국'(99.0%)이 대부분



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자(한국 입국 경로/방법 '모름' 응답 제외), n=306

<그림 3-72> 입국 시 출발 국가_제주공항

〈표 3-139〉 입국 시 출발 국가_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자(한국 입국 경로/방법 '모름' 응답 제외), n=306, 단위 : %

구분		사례수	중국	싱가포르	브라질
전체		306	99.0	0.7	0.3
차수	1차	27	100.0	0.0	0.0
	2차	90	96.7	2.2	1.1
	3차	189	100.0	0.0	0.0
성별	남성	189	98.4	1.1	0.5
	여성	117	100.0	0.0	0.0
연령	20대	48	100.0	0.0	0.0
	30대	86	98.8	1.2	0.0
	40대	106	100.0	0.0	0.0
	50대	59	96.6	1.7	1.7
	60대 이상	7	100.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	188	98.4	1.1	0.5
	패키지 여행	3	100.0	0.0	0.0
	에어텔	115	100.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	16	100.0	0.0	0.0
	사업/업무	192	98.4	1.0	0.5
	교육	25	100.0	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	72	100.0	0.0	0.0
	기타	1	100.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	191	99.5	0.5	0.0
	동반 여행	115	98.3	0.9	0.9
이용 항공사	LCC	195	98.5	1.0	0.5
	외항사	111	100.0	0.0	0.0
국적&거주지	한국 국적&한국 거주	233	98.7	0.9	0.4
	외국 국적&한국 거주	73	100.0	0.0	0.0
국적별	한국	233	98.7	0.9	0.4
	중국	73	100.0	0.0	0.0

② 입국 시 출발 공항

- 한국 입국 시 출발 공항으로는 대부분 'XIY_시안'(58.2%)공항과 'PVG_푸둥'(36.3%) 공항을 이용



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자(한국 입국 경로/방법 '모름' 응답 제외), n=306

<그림 3-73> 입국 시 출발 공항_주요 10개 공항_제주공항

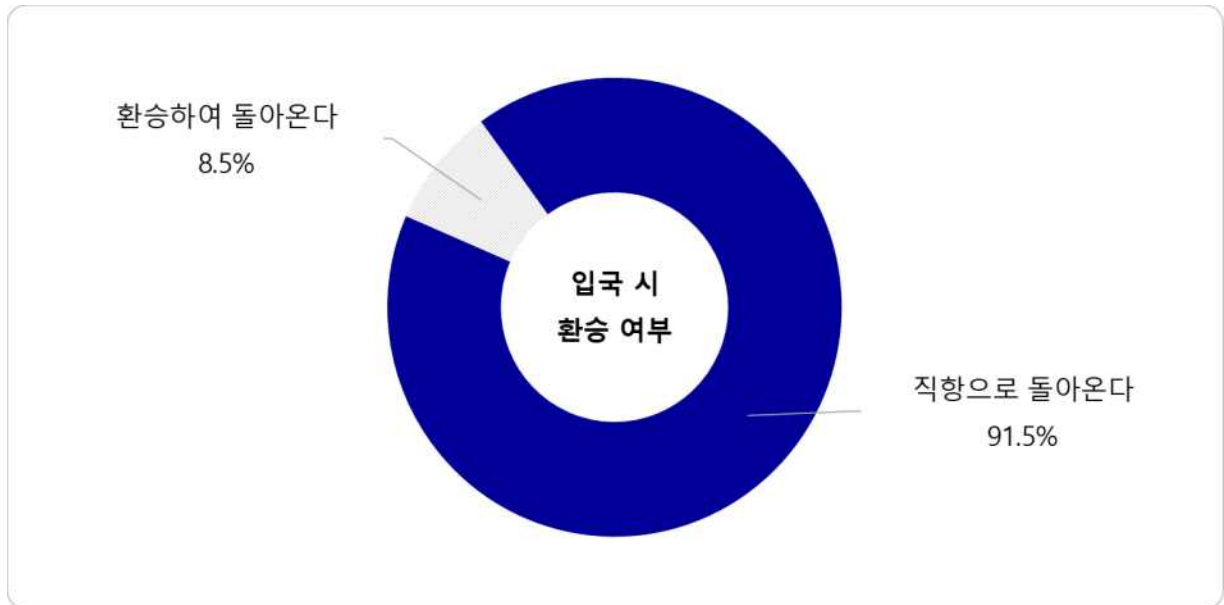
<표 3-140> 입국 시 출발 공항_주요 10개 공항_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자(한국 입국 경로/방법 '모름' 응답 제외), n=306, 단위 : %

구분		사례수	XIY 시안	PVG 푸둥	PEK 북경	SHE 심양	SIN 싱가폴	CGO 정저우	CGQ 장춘	CSX 창사	HFE 허페	NGB 닝보
전체		306	58.2	36.3	0.7	0.7	0.7	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
차수	1차	27	40.7	48.1	3.7	3.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	2차	90	58.9	26.7	1.1	1.1	2.2	1.1	0.0	1.1	1.1	1.1
	3차	189	60.3	39.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0
성별	남성	189	58.2	35.4	0.5	0.5	1.1	0.5	0.0	0.5	0.0	0.0
	여성	117	58.1	37.6	0.9	0.9	0.0	0.0	0.9	0.0	0.9	0.9
연령	20대	48	50.0	39.6	2.1	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	2.1	2.1
	30대	86	62.8	31.4	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0
	40대	106	61.3	35.8	0.0	0.9	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0
	50대	59	47.5	45.8	1.7	1.7	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	60대 이상	7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	188	58.0	33.5	1.1	1.1	1.1	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	패키지 여행	3	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	115	58.3	40.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	16	37.5	62.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	사업/업무	192	58.9	36.5	0.5	0.0	1.0	0.5	0.0	0.5	0.0	0.0
	교육	25	44.0	48.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.0
	가족 및 친지방문	72	65.3	26.4	0.0	2.8	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	1.4
	기타	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	191	61.8	33.0	0.5	0.5	0.5	0.0	0.5	0.5	0.5	0.5
	동반 여행	115	52.2	41.7	0.9	0.9	0.9	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0
이용 항공사	LCC	195	89.7	2.6	1.0	1.0	1.0	0.5	0.0	0.5	0.5	0.5
	외항사	111	2.7	95.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	233	59.2	36.1	0.9	0.0	0.9	0.4	0.0	0.4	0.4	0.0
	외국 국적&한국 거주	73	54.8	37.0	0.0	2.7	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	1.4
국적별	한국	233	59.2	36.1	0.9	0.0	0.9	0.4	0.0	0.4	0.4	0.0
	중국	73	54.8	37.0	0.0	2.7	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	1.4

3) 입국 시 환승 여부

- 여정이 끝난 후 한국으로 다시 돌아올 때, '직항으로 돌아온다'는 응답이 91.5%, '환승하여 돌아온다'는 응답은 8.5%



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자(한국 입국 경로/방법 '모름' 응답 제외), n=306

<그림 3-74> 입국 시 환승 여부(국내 거주자)_제주공항

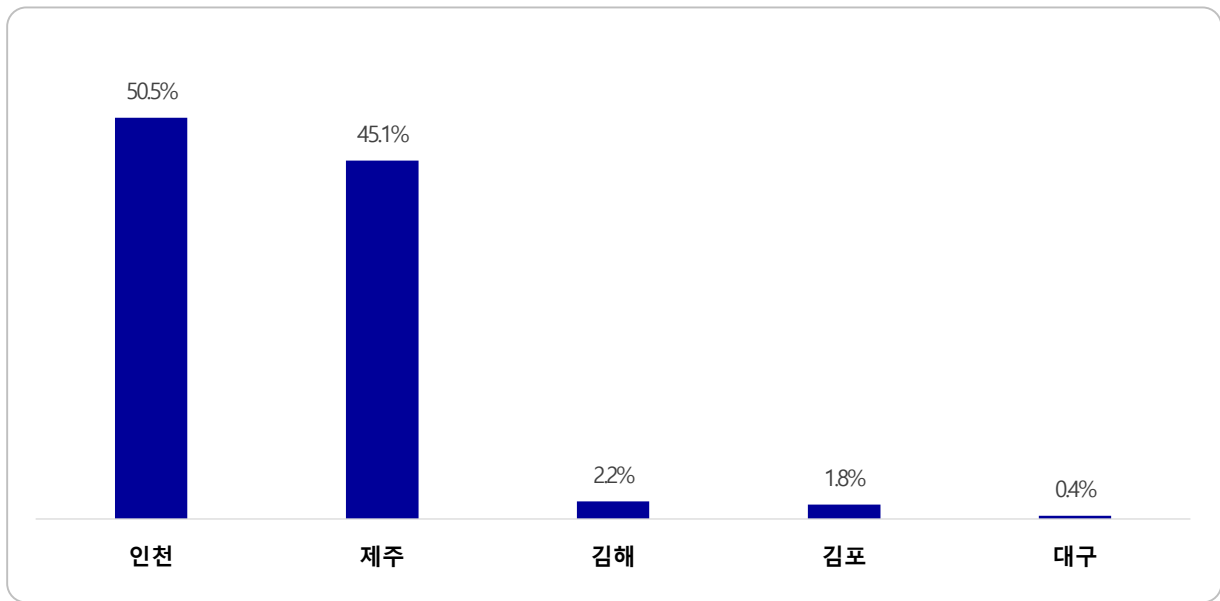
<표 3-141> 입국 시 환승 여부(국내 거주자)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자(한국 입국 경로/방법 '모름' 응답 제외), n=306, 단위 : %

구분		사례수	직항으로 돌아온다	환승하여 돌아온다
전체		306	91.5	8.5
차수	1차	27	85.2	14.8
	2차	90	80.0	20.0
	3차	189	97.9	2.1
성별	남성	189	89.9	10.1
	여성	117	94.0	6.0
연령	20대	48	87.5	12.5
	30대	86	90.7	9.3
	40대	106	91.5	8.5
	50대	59	96.6	3.4
여행형태	개별 여행	7	85.7	14.3
	패키지 여행	188	86.7	13.3
	에어텔	3	100.0	0.0
여행목적	사업/업무	115	99.1	0.9
	교육	16	87.5	12.5
	가족 및 친지방문	192	93.8	6.3
	기타	25	84.0	16.0
여행 동반인	혼자 여행	72	88.9	11.1
	동반 여행	1	100.0	0.0
이용 항공사	LCC	191	91.1	8.9
	외항사	115	92.2	7.8
국적&거주지	한국 국적&한국 거주	195	88.2	11.8
	외국 국적&한국 거주	111	97.3	2.7
국적별	한국	233	94.0	6.0
	중국	73	83.6	16.4

4) 입국 예정 국내 공항

- 입국 예정 국내 공항으로는 '인천'이 50.5%로 가장 많았으며, 그다음으로 '제주'(45.1%) 공항을 이용



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455

<그림 3-75> 입국 예정 국내 공항_제주공항

<표 3-142> 입국 예정 국내 공항_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n=455, 단위 : %

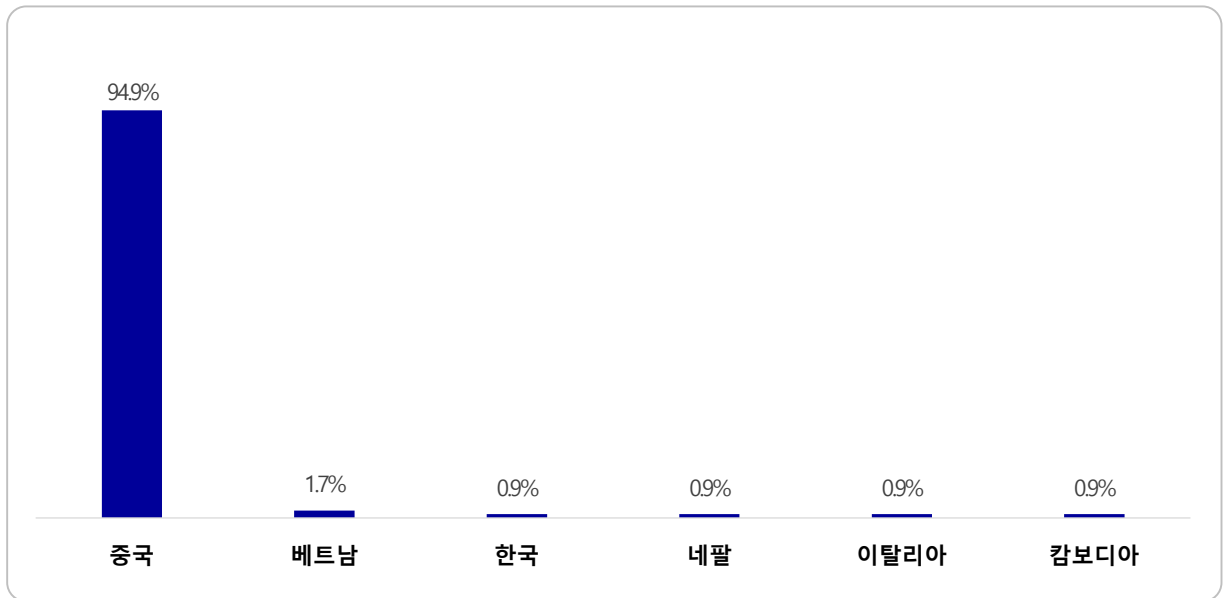
구분		사례수	인천	제주	김해	김포	대구
전체		455	50.5	45.1	2.2	1.8	0.4
차수	1차	54	75.9	13.0	7.4	1.9	1.9
	2차	159	61.6	32.7	1.9	3.1	0.6
	3차	242	37.6	60.3	1.2	0.8	0.0
성별	남성	281	55.9	39.5	2.5	1.8	0.4
	여성	174	42.0	54.0	1.7	1.7	0.6
연령	20대	102	73.5	18.6	2.9	2.9	2.0
	30대	137	52.6	43.8	2.2	1.5	0.0
	40대	133	37.6	58.6	3.0	0.8	0.0
	50대	74	37.8	59.5	0.0	2.7	0.0
	60대 이상	9	55.6	44.4	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	335	66.0	28.4	3.0	2.1	0.6
	패키지 여행	3	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0
	에어텔	117	6.8	92.3	0.0	0.9	0.0
여행목적	개인 여가	29	27.6	65.5	0.0	6.9	0.0
	사업/업무	239	43.1	51.5	2.1	2.5	0.8
	교육	44	72.7	20.5	6.8	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	142	61.3	37.3	1.4	0.0	0.0
	기타	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	287	51.9	43.9	2.4	1.4	0.3
	동반 여행	168	48.2	47.0	1.8	2.4	0.6
이용 항공사	LCC	296	55.7	41.2	2.4	0.7	0.0
	외항사	159	40.9	52.2	1.9	3.8	1.3
국적&거주지	한국 국적&한국 거주	286	40.6	54.5	2.4	2.1	0.3
	외국 국적&한국 거주	169	67.5	29.0	1.8	1.2	0.6
국적별	한국	286	40.6	54.5	2.4	2.1	0.3
	중국	168	67.3	29.2	1.8	1.2	0.6
	기타 아시아	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

4. 해외 거주자 주요 이동경로(O/D) 현황

가. 한국 입국 경로

1) 한국으로의 출발 국가

- 해외 거주 이용객의 입국 전 한국으로의 출발 국가는 '중국'(94.9%)이 대부분



Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117

<그림 3-76> 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_제주공항

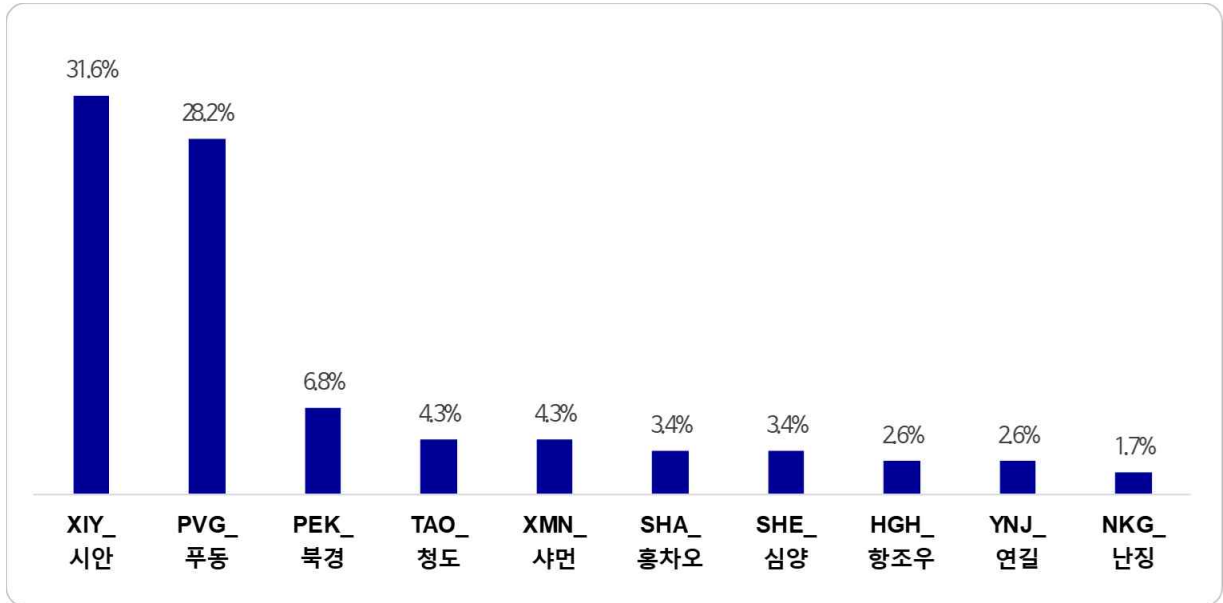
〈표 3-143〉 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117, 단위 : %

구분	사례수	중국	베트남	한국	네팔	이탈리아	캄보디아	
전체	117	94.9	1.7	0.9	0.9	0.9	0.9	
차수	1차	28	92.9	0.0	0.0	3.6	3.6	0.0
	2차	57	96.5	1.8	1.8	0.0	0.0	0.0
	3차	32	93.8	3.1	0.0	0.0	0.0	3.1
성별	남성	75	97.3	0.0	1.3	0.0	1.3	0.0
	여성	42	90.5	4.8	0.0	2.4	0.0	2.4
연령	20대	34	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	30대	46	91.3	4.3	0.0	0.0	2.2	2.2
	40대	25	92.0	0.0	4.0	4.0	0.0	0.0
	50대	7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	60대 이상	5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	109	94.5	1.8	0.9	0.9	0.9	0.9
	패키지 여행	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	38	97.4	0.0	0.0	0.0	2.6	0.0
	사업/업무	34	97.1	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0
	교육	7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	37	89.2	5.4	0.0	2.7	0.0	2.7
	기타	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	66	92.4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
	동반 여행	51	98.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
이용 항공사	LCC	73	97.3	0.0	0.0	0.0	1.4	1.4
	외항사	44	90.9	4.5	2.3	2.3	0.0	0.0
국적&거주지	한국 국적&외국 거주	24	91.7	4.2	4.2	0.0	0.0	0.0
	외국 국적&외국 거주	93	95.7	1.1	0.0	1.1	1.1	1.1
국적별	한국	24	91.7	4.2	4.2	0.0	0.0	0.0
	중국	92	95.7	1.1	0.0	1.1	1.1	1.1
	미주	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

2) 한국으로의 출발 공항

- 한국으로의 출발 공항은 'XIY_시안'(31.6%)공항과 'PVG_푸둥'(28.2%)공항이 가장 많음



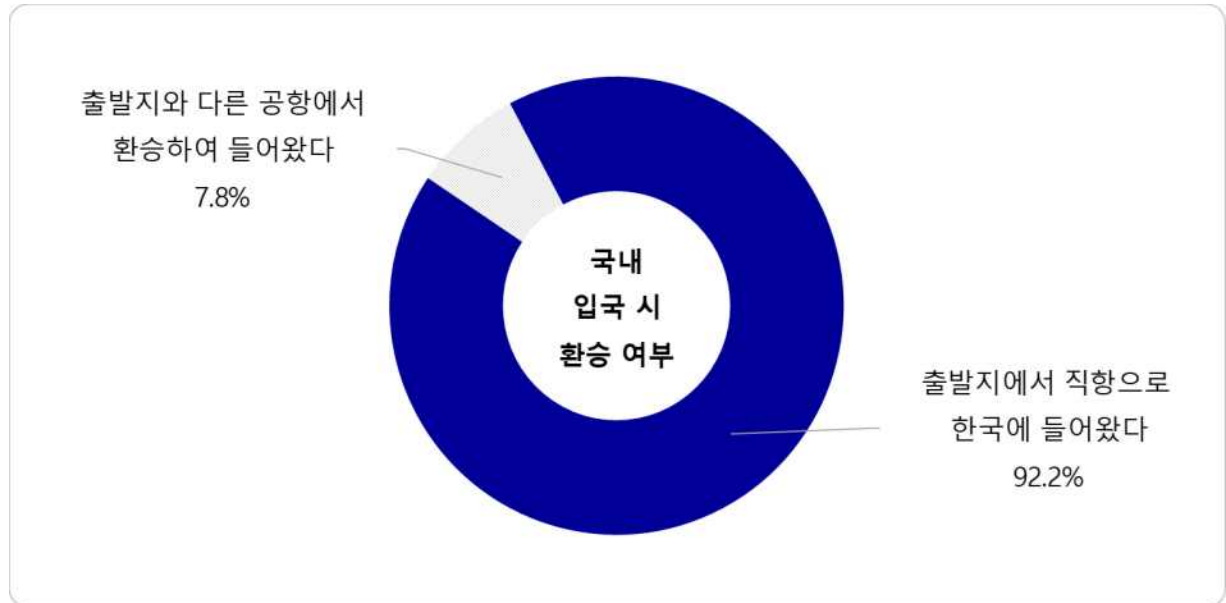
Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117

<그림 3-77> 한국으로의 출발 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_제주공항

나. 국내 입국 시 환승 현황

1) 입국 시 환승 여부

- 해외 거주자 이용객이 국내 입국 시 '출발지에서 직항으로 한국에 들어왔다'가 92.2%, '출발지와 다른 공항에서 환승하여 들어왔다'가 7.8%로 주로 직항을 이용



Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=115

<그림 3-78> 국내 입국 시 환승 여부(해외 거주자)_제주공항

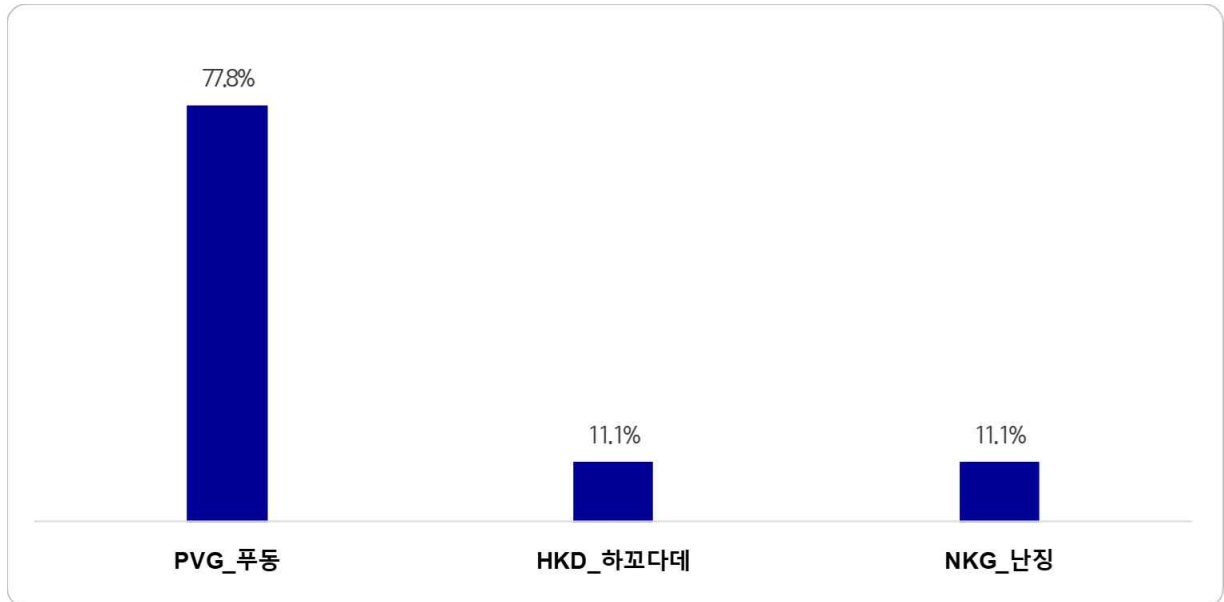
〈표 3-145〉 국내 입국 시 환승 여부(해외 거주자)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=115, 단위 : %

구분		사례수	출발지에서 직항으로 한국에 들어왔다	출발지와 다른 공항에서 환승하여 들어왔다
전체		115	92.2	7.8
차수	1차	27	74.1	25.9
	2차	56	98.2	1.8
	3차	32	96.9	3.1
성별	남성	73	93.2	6.8
	여성	42	90.5	9.5
연령	20대	34	94.1	5.9
	30대	45	88.9	11.1
	40대	24	91.7	8.3
	50대	7	100.0	0.0
	60대 이상	5	100.0	0.0
여행형태	개별 여행	107	92.5	7.5
	패키지 여행	1	0.0	100.0
	에어텔	7	100.0	0.0
여행목적	개인 여가	37	97.3	2.7
	사업/업무	33	87.9	12.1
	교육	7	100.0	0.0
	가족 및 친지방문	37	89.2	10.8
	기타	1	100.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	64	89.1	10.9
	동반 여행	51	96.1	3.9
이용 항공사	LCC	72	90.3	9.7
	외항사	43	95.3	4.7
국적& 거주지	한국 국적&외국 거주	23	95.7	4.3
	외국 국적&외국 거주	92	91.3	8.7
국적별	한국	23	95.7	4.3
	중국	91	91.2	8.8
	미주	1	100.0	0.0

2) 입국 시 환승 공항

- 환승을 통해 국내 입국을 한 경우 이용한 공항으로 'PVG_푸둥'(77.8%)공항 이용자가 가장 많았고, 'HKD_하꼬다데'(11.1%)공항과 'NKG_난징'(11.1%)공항으로도 환승



Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 입국 시 환승객, n=9

<그림 3-79> 국내 입국 시 환승 공항(해외 거주자)_제주공항

<표 3-146> 국내 입국 시 환승 공항(해외 거주자)_제주공항

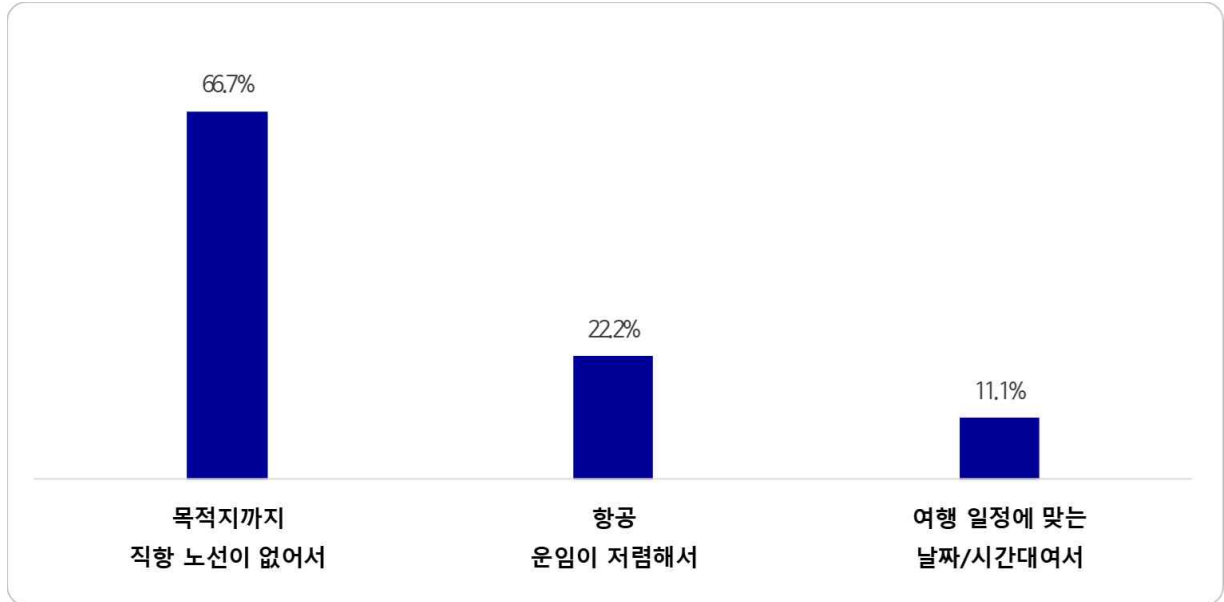
Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 입국 시 환승객, n=9, 단위 : %

구분		사례수	PVG_푸둥	HKD_하꼬다데	NKG_난징
전체		9	77.8	11.1	11.1
차수	1차	7	85.7	14.3	0.0
	2차	1	0.0	0.0	100.0
	3차	1	100.0	0.0	0.0
성별	남성	5	100.0	0.0	0.0
	여성	4	50.0	25.0	25.0
연령	20대	2	100.0	0.0	0.0
	30대	5	80.0	0.0	20.0
	40대	2	50.0	50.0	0.0
	50대	0	-	-	-
	60대 이상	0	-	-	-
여행형태	개별 여행	8	75.0	12.5	12.5
	패키지 여행	1	100.0	0.0	0.0
	에어텔	0	-	-	-
여행목적	개인 여가	1	100.0	0.0	0.0
	사업/업무	4	100.0	0.0	0.0
	교육	0	-	-	-
	가족 및 친지방문	4	50.0	25.0	25.0
	기타	0	-	-	-
여행 동반인	혼자 여행	7	71.4	14.3	14.3
	동반 여행	2	100.0	0.0	0.0
이용 항공사	LCC	7	85.7	0.0	14.3
	외항사	2	50.0	50.0	0.0
국적& 거주지	한국 국적&외국 거주	1	100.0	0.0	0.0
	외국 국적&외국 거주	8	75.0	12.5	12.5
국적별	한국	1	100.0	0.0	0.0
	중국	8	75.0	12.5	12.5
	미주	0	-	-	-

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

3) 직항이 아닌 환승 선택 이유

- 국내 입국 시 직항이 아닌 환승을 선택한 이유로는 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’ (66.7%), ‘항공 운임이 저렴해서’(22.2%), ‘여행 일정에 맞는 날짜/시간대여서’(11.1%) 순



Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 입국 시 환승객, n=9

<그림 3-80> 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항

<표 3-147> 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항

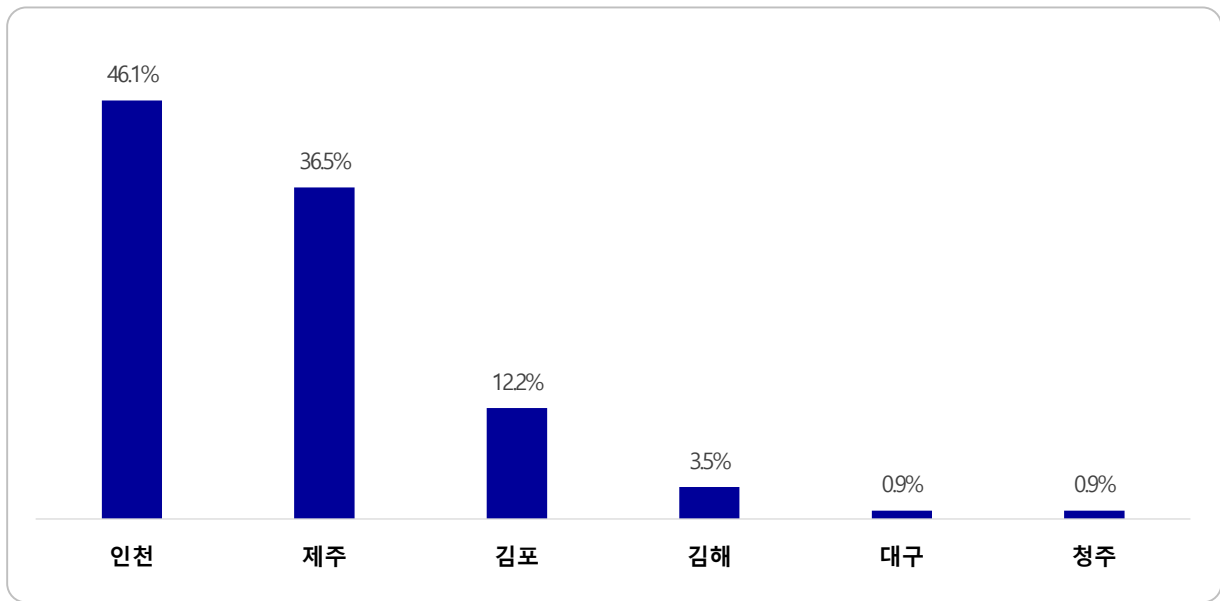
Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 입국 시 환승객, n=9, 단위 : %

구분		사례수	목적지까지 직항 노선이 없어서	항공 운임이 저렴해서	여행 일정에 맞는 날짜/시간대여서
전체		9	66.7	22.2	11.1
차수	1차	7	71.4	14.3	14.3
	2차	1	0.0	100.0	0.0
	3차	1	100.0	0.0	0.0
성별	남성	5	60.0	20.0	20.0
	여성	4	75.0	25.0	0.0
연령	20대	2	100.0	0.0	0.0
	30대	5	40.0	40.0	20.0
	40대	2	100.0	0.0	0.0
	50대	0	-	-	-
	60대 이상	0	-	-	-
여행형태	개별 여행	8	75.0	12.5	12.5
	패키지 여행	1	0.0	100.0	0.0
	에어텔	0	-	-	-
여행목적	개인 여가	1	100.0	0.0	0.0
	사업/업무	4	50.0	25.0	25.0
	교육	0	-	-	-
	가족 및 친지방문	4	75.0	25.0	0.0
	기타	0	-	-	-
여행 동반인	혼자 여행	7	71.4	14.3	14.3
	동반 여행	2	50.0	50.0	0.0
이용 항공사	LCC	7	57.1	28.6	14.3
	외항사	2	100.0	0.0	0.0
국적& 거주지	한국 국적&외국 거주	1	100.0	0.0	0.0
	외국 국적&외국 거주	8	62.5	25.0	12.5
국적별	한국	1	100.0	0.0	0.0
	중국	8	62.5	25.0	12.5
	미주	0	-	-	-

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

다. 국내 입국 공항

- 국내 입국 시 '인천'(46.1%)공항으로 입국한다는 응답이 가장 많았으며, 그다음으로 '제주'(36.5%), '김포'(12.2%), '김해'(3.5%), '대구'(0.9%), '청주'(0.9%) 순



Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=115

<그림 3-81> 국내 입국 공항(해외 거주자)_제주공항

<표 3-148> 국내 입국 공항(해외 거주자)_제주공항

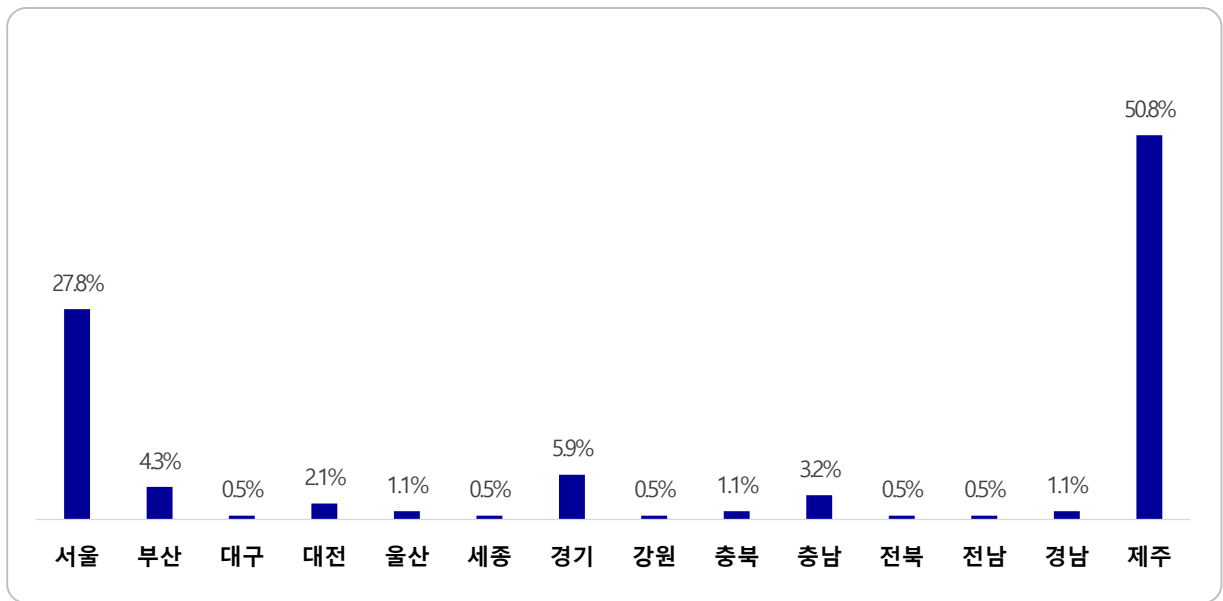
Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=115, 단위 : %

구분		사례수	인천	제주	김포	김해	대구	청주
전체		115	46.1	36.5	12.2	3.5	0.9	0.9
차수	1차	27	66.7	14.8	14.8	3.7	0.0	0.0
	2차	56	41.1	48.2	7.1	1.8	1.8	0.0
	3차	32	37.5	34.4	18.8	6.3	0.0	3.1
성별	남성	73	47.9	34.2	11.0	4.1	1.4	1.4
	여성	42	42.9	40.5	14.3	2.4	0.0	0.0
연령	20대	34	41.2	32.4	23.5	2.9	0.0	0.0
	30대	45	46.7	42.2	6.7	4.4	0.0	0.0
	40대	24	58.3	29.2	4.2	4.2	0.0	4.2
	50대	7	42.9	57.1	0.0	0.0	0.0	0.0
	60대 이상	5	20.0	20.0	40.0	0.0	20.0	0.0
여행형태	개별 여행	107	49.5	34.6	10.3	3.7	0.9	0.9
	패키지 여행	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	7	0.0	71.4	28.6	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	37	29.7	62.2	5.4	2.7	0.0	0.0
	사업/업무	33	60.6	18.2	15.2	0.0	3.0	3.0
	교육	7	42.9	14.3	28.6	14.3	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	37	48.6	32.4	13.5	5.4	0.0	0.0
	기타	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	64	65.6	17.2	10.9	3.1	1.6	1.6
	동반 여행	51	21.6	60.8	13.7	3.9	0.0	0.0
이용 항공사	LCC	72	55.6	30.6	11.1	1.4	0.0	1.4
	외항사	43	30.2	46.5	14.0	7.0	2.3	0.0
국적&거주지	한국 국적&외국 거주	23	60.9	4.3	17.4	13.0	4.3	0.0
	외국 국적&외국 거주	92	42.4	44.6	10.9	1.1	0.0	1.1
국적별	한국	23	60.9	4.3	17.4	13.0	4.3	0.0
	중국	91	41.8	45.1	11.0	1.1	0.0	1.1
	미주	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

라. 국내 방문지 및 이용 교통수단

1) 국내 방문지

- 제주공항을 이용한 해외 거주 이용객은 국내 방문지 중 '제주'(50.8%)를 가장 방문한 것으로 나타났으며, 그다음으로 '서울'(27.8%), '경기'(5.9%), '부산'(4.3%) 등의 순으로 방문



Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=187, 복수응답

<그림 3-82> 국내 방문지_제주공항

<표 3-149> 국내 방문지(1)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=187, 복수응답, 단위 : %

구분	사례수	서울	부산	대구	대전	울산	세종	경기
전체	187	27.8	4.3	0.5	2.1	1.1	0.5	5.9
차수	1차	45	40.0	4.4	0.0	0.0	0.0	4.4
	2차	91	20.9	2.2	1.1	3.3	0.0	7.7
	3차	51	29.4	7.8	0.0	2.0	3.9	3.9
성별	남성	120	27.5	5.8	0.8	2.5	1.7	6.7
	여성	67	28.4	1.5	0.0	1.5	0.0	4.5
연령	20대	58	36.2	1.7	0.0	1.7	1.7	3.4
	30대	71	21.1	8.5	0.0	2.8	1.4	9.9
	40대	40	32.5	2.5	0.0	0.0	0.0	5.0
	50대	11	18.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	60대 이상	7	14.3	0.0	14.3	14.3	0.0	0.0
여행형태	개별 여행	176	27.3	4.5	0.6	2.3	1.1	6.3
	패키지 여행	2	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	에어텔	9	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	58	17.2	1.7	0.0	1.7	0.0	0.0
	사업/업무	54	31.5	5.6	1.9	5.6	3.7	9.3
	교육	11	27.3	9.1	0.0	0.0	0.0	18.2
	가족 및 친지방문	63	34.9	4.8	0.0	0.0	0.0	4.8
	기타	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
여행 동반인	혼자 여행	108	38.9	4.6	0.9	3.7	0.0	7.4
	동반 여행	79	12.7	3.8	0.0	0.0	2.5	3.8
이용 항공사	LCC	124	33.1	2.4	0.0	1.6	1.6	7.3
	외항사	63	17.5	7.9	1.6	3.2	0.0	3.2
국적&거주지	한국 국적&외국 거주	47	38.3	6.4	2.1	4.3	0.0	6.4
	외국 국적&외국 거주	140	24.3	3.6	0.0	1.4	1.4	5.7
국적별	한국	47	38.3	6.4	2.1	4.3	0.0	6.4
	중국	139	24.5	3.6	0.0	1.4	1.4	5.8
	미주	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

<표 3-150> 국내 방문지(2)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=187, 복수응답, 단위 : %

구분		사례수	강원	충북	충남	전북	전남	경남	제주
전체		187	0.5	1.1	3.2	0.5	0.5	1.1	50.8
차수	1차	45	0.0	0.0	4.4	0.0	2.2	2.2	42.2
	2차	91	1.1	1.1	1.1	1.1	0.0	0.0	60.4
	3차	51	0.0	2.0	5.9	0.0	0.0	2.0	41.2
성별	남성	120	0.0	1.7	2.5	0.8	0.0	0.8	48.3
	여성	67	1.5	0.0	4.5	0.0	1.5	1.5	55.2
연령	20대	58	0.0	1.7	5.2	0.0	1.7	1.7	43.1
	30대	71	0.0	0.0	1.4	1.4	0.0	1.4	52.1
	40대	40	2.5	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	55.0
	50대	11	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	81.8
	60대 이상	7	0.0	14.3	14.3	0.0	0.0	0.0	28.6
여행형태	개별 여행	176	0.6	1.1	3.4	0.6	0.6	1.1	50.0
	패키지 여행	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0
	에어텔	9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7
여행목적	개인 여가	58	0.0	1.7	3.4	0.0	0.0	0.0	74.1
	사업/업무	54	0.0	1.9	1.9	1.9	0.0	1.9	33.3
	교육	11	0.0	0.0	18.2	0.0	9.1	0.0	18.2
	가족 및 친지방문	63	1.6	0.0	1.6	0.0	0.0	1.6	50.8
	기타	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	108	0.9	0.9	2.8	0.0	0.0	0.9	38.0
	동반 여행	79	0.0	1.3	3.8	1.3	1.3	1.3	68.4
이용 항공사	LCC	124	0.0	0.8	3.2	0.0	0.8	0.0	48.4
	외항사	63	1.6	1.6	3.2	1.6	0.0	3.2	55.6
국적&거주지	한국 국적&외국 거주	47	2.1	4.3	8.5	0.0	2.1	0.0	23.4
	외국 국적&외국 거주	140	0.0	0.0	1.4	0.7	0.0	1.4	60.0
국적별	한국	47	2.1	4.3	8.5	0.0	2.1	0.0	23.4
	중국	139	0.0	0.0	1.4	0.7	0.0	0.7	60.4
	미주	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0

- 해외거주자의 국내 방문지는 연령/여행목적/국적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 응답자 연령대별로 50대 여객의 제주도 방문비율이 특히 높았으며, 20대와 40대는 서울 방문비율이 상대적으로 높음

<표 3-151> 국내 방문지(시도별)_제주공항 - 연령별

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=187, 복수응답, 단위 : 명

구분	사례 수	서울	부산	대구	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경남	제주	
전체	187	52	8	1	4	2	1	11	1	2	6	1	1	2	95	
연령	20대	58	21	1	0	1	1	2	0	1	3	0	1	1	25	
	30대	71	15	6	0	2	1	0	7	0	1	1	0	1	37	
	40대	40	13	1	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	22	
	50대	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
	60대 이상	7	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	2	
		값					자유도					근사 유의확률 (양측검정)				
Pearson 카이제곱		76.726a					52					0.014				

- 개인 여가 목적 여객은 제주도 방문비율이 특히 높았으며, 사업/업무와 가족 및 친지 방문 목적 여객은 서울 방문비율이 상대적으로 높음

<표 3-152> 국내 방문지(시도별)_제주공항 - 여행 목적

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=187, 복수응답, 단위 : 명

구분	사례 수	서울	부산	대구	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경남	제주	
전체	187	52	8	1	4	2	1	11	1	2	6	1	1	2	95	
여행목적	개인 여가	58	10	1	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	43	
	사업/업무	54	17	3	1	3	2	1	5	0	1	1	0	1	18	
	교육	11	3	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	1	2	
	가족 및 친지방문	63	22	3	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0	1	32
	기타	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
		값					자유도					근사 유의확률 (양측검정)				
Pearson 카이제곱		86.528a					52					0.002				

- 국적별로는 중국 국적 여객이 주로 제주도 방문비율이 높음

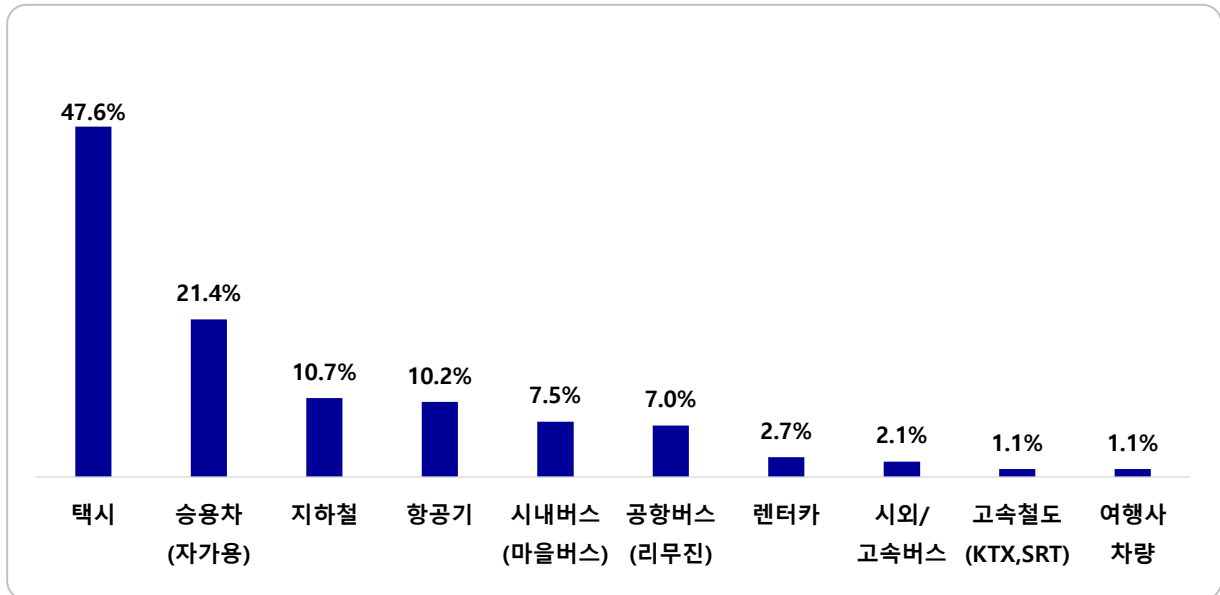
<표 3-153> 국내 방문지(시도별)_제주공항 - 국적

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=187, 복수응답, 단위 : 명

구분		사례수	서울	부산	대구	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경남	제주
전체		187	52	8	1	4	2	1	11	1	2	6	1	1	2	95
국적	한국	47	18	3	1	2	0	1	3	1	2	4	0	1	0	11
	중국	139	34	5	0	2	2	0	8	0	0	2	1	0	1	84
	미주	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
		값					자유도					근사 유의확률 (양측검정)				
Pearson 카이제곱		131.363a					26					0.000				

2) 이용 교통수단

- 해외 거주자가 국내 도시 방문지까지 이용한 교통수단으로는 ‘택시’(47.6%)가 가장 많았으며, 그다음으로 ‘승용차(자가용)’(21.4%), ‘지하철’ (10.7%), ‘항공기’(10.2%) 순으로 이용



Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n=187, 복수응답

<그림 3-83> 방문지까지 이용 교통수단_제주공항

마. 출국 후 도착 국가 및 공항(1차 목적지)

1) 출국 후 도착 국가(1차 목적지)

- 해외 거주 제주공항 이용객은 출국 후 모두 '중국'(100.0%)에 도착
 - 탑승하게 될 항공기 기준 도착 국가로 환승 예정 국가를 포함

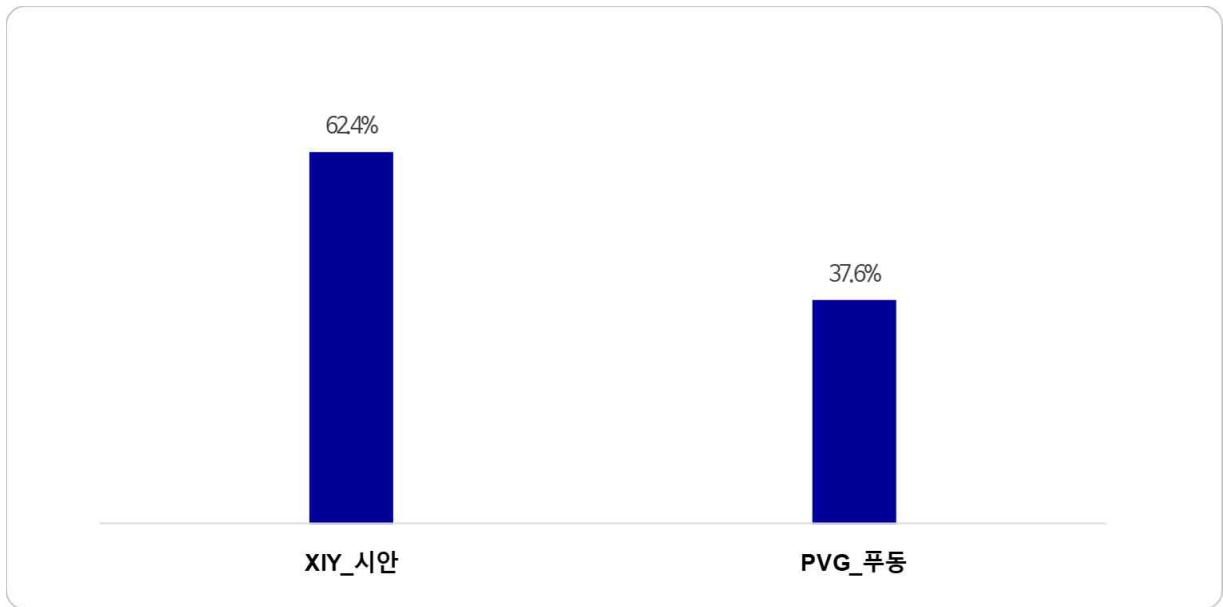
<표 3-155> 출국 후 도착 국가(해외 거주자)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117, 단위 : %

구분		사례수	중국
전체		117	100.0
차수	1차	28	100.0
	2차	57	100.0
	3차	32	100.0
성별	남성	75	100.0
	여성	42	100.0
연령	20대	34	100.0
	30대	46	100.0
	40대	25	100.0
	50대	7	100.0
	60대 이상	5	100.0
여행형태	개별 여행	109	100.0
	패키지 여행	1	100.0
	에어텔	7	100.0
여행목적	개인 여가	38	100.0
	사업/업무	34	100.0
	교육	7	100.0
	가족 및 친지방문	37	100.0
	기타	1	100.0
여행 동반인	혼자 여행	66	100.0
	동반 여행	51	100.0
이용 항공사	LCC	73	100.0
	외항사	44	100.0
국적& 거주지	한국 국적&외국 거주	24	100.0
	외국 국적&외국 거주	93	100.0
국적별	한국	24	100.0
	중국	92	100.0
	미주	1	100.0

2) 출국 후 도착 공항(1차 목적지)

- 제주공항 이용 해외 거주자는 출국 후 'XIY_시안'(62.4%)과 'PVG_푸둥'(37.6%)에 도착
- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 공항이므로 환승 예정 공항을 포함



Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117

<그림 3-84> 출국 후 도착 공항(해외 거주자)_제주공항

〈표 3-156〉 출국 후 도착 공항(해외 거주자)_제주공항

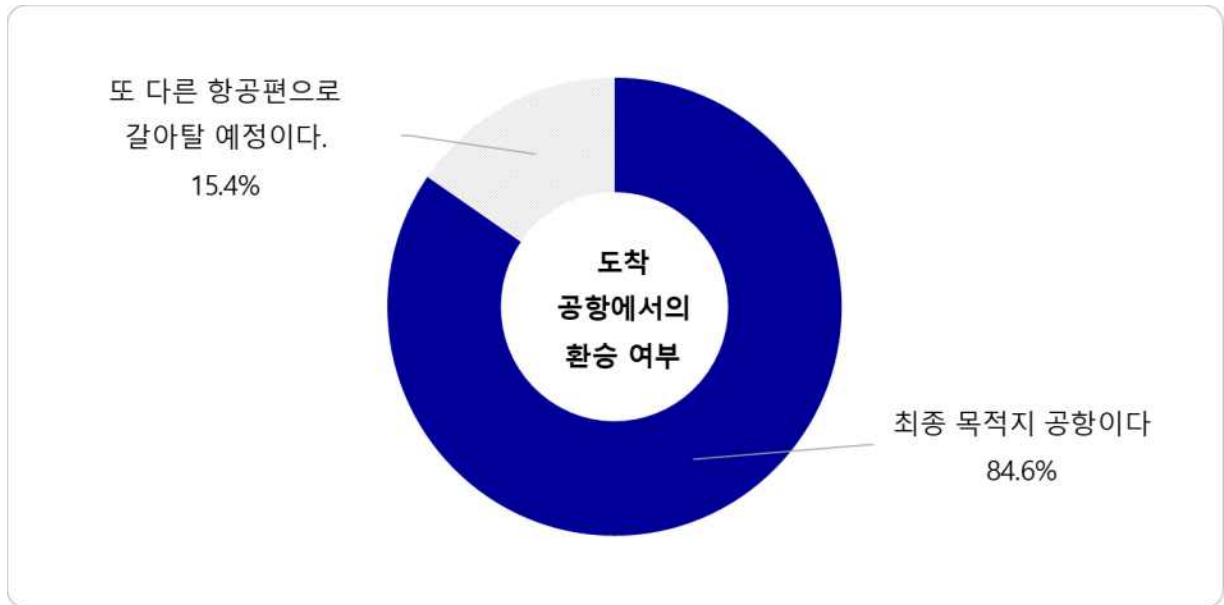
Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117, 단위 : %

구분		사례수	XIY_시안	PVG_푸동
전체		117	62.4	37.6
차수	1차	28	82.1	17.9
	2차	57	50.9	49.1
	3차	32	65.6	34.4
성별	남성	75	68.0	32.0
	여성	42	52.4	47.6
연령	20대	34	76.5	23.5
	30대	46	58.7	41.3
	40대	25	56.0	44.0
	50대	7	57.1	42.9
	60대 이상	5	40.0	60.0
여행형태	개별 여행	109	60.6	39.4
	패키지 여행	1	100.0	0.0
	에어텔	7	85.7	14.3
여행목적	개인 여가	38	60.5	39.5
	사업/업무	34	67.6	32.4
	교육	7	71.4	28.6
	가족 및 친지방문	37	56.8	43.2
	기타	1	100.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	66	63.6	36.4
	동반 여행	51	60.8	39.2
이용 항공사	LCC	73	100.0	0.0
	외항사	44	0.0	100.0
국적&거주지	한국 국적&외국 거주	24	54.2	45.8
	외국 국적&외국 거주	93	64.5	35.5
국적별	한국	24	54.2	45.8
	중국	92	65.2	34.8
	미주	1	0.0	100.0

바. 도착 공항에서의 환승 현황

1) 도착 공항에서의 환승 여부

- 도착하는 공항이 최종 목적지(직항)라는 응답은 84.6%, 도착 공항에서 또 다른 항공편으로 갈아탄다(환승)는 응답은 15.4%로 응답



Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117

<그림 3-85> 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_제주공항

<표 3-157> 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117, 단위 : %

구분		사례수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		117	84.6	15.4
차수	1차	28	78.6	21.4
	2차	57	86.0	14.0
	3차	32	87.5	12.5
성별	남성	75	86.7	13.3
	여성	42	81.0	19.0
연령	20대	34	76.5	23.5
	30대	46	91.3	8.7
	40대	25	80.0	20.0
	50대	7	85.7	14.3
	60대 이상	5	100.0	0.0
여행형태	개별 여행	109	84.4	15.6
	패키지 여행	1	100.0	0.0
	에어텔	7	85.7	14.3
여행목적	개인 여가	38	97.4	2.6
	사업/업무	34	82.4	17.6
	교육	7	57.1	42.9
	가족 및 친지방문	37	78.4	21.6
	기타	1	100.0	0.0
여행 동반인	혼자 여행	66	77.3	22.7
	동반 여행	51	94.1	5.9
이용 항공사	LCC	73	79.5	20.5
	외항사	44	93.2	6.8
국적& 거주지	한국 국적&외국 거주	24	70.8	29.2
	외국 국적&외국 거주	93	88.2	11.8
국적별	한국	24	70.8	29.2
	중국	92	88.0	12.0
	미주	1	100.0	0.0

- 해외거주자의 도착공항에서 환승여부는 응답자의 여행 목적에 따라 유의미한 차이가 있음
- 여행 목적별로는 사업/업무 목적 여객의 직항 비율이 높았고 교육 목적의 여객의 경우 환승 이용객 비율이 타목적 여객 대비 상대적으로 높았음

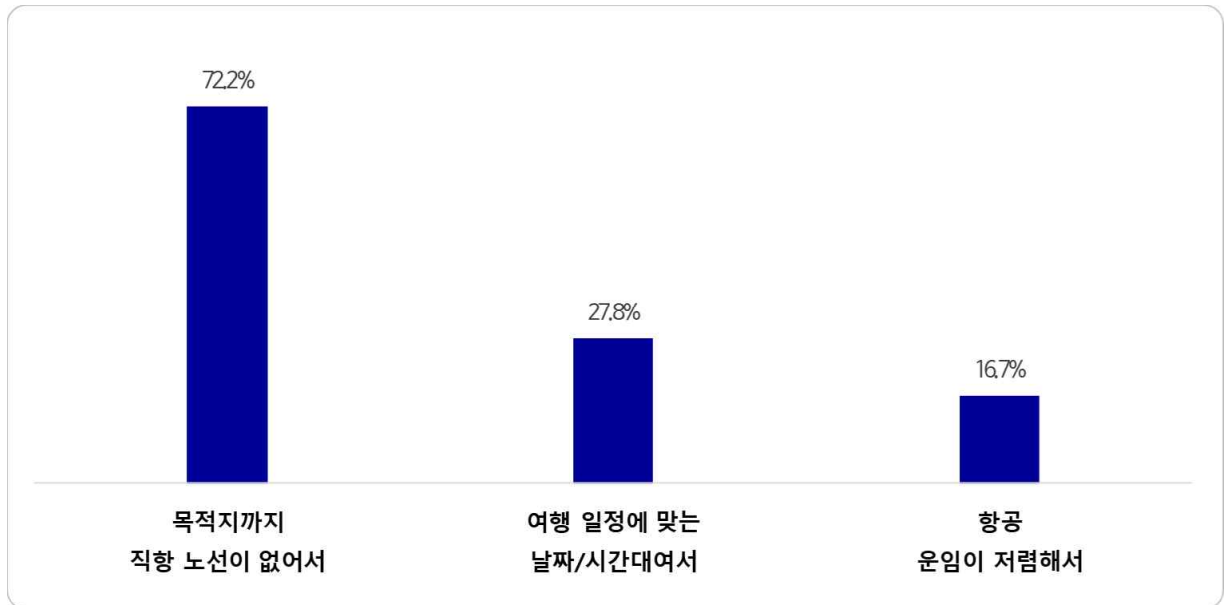
<표 3-158> 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_제주공항 - 여행 목적

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117, 단위 : %

구분		사례수	최종 목적지 공항이다	또 다른 항공편으로 갈아탈 예정이다
전체		117	99	18
여행 목적	개인 여가	38	37	1
	사업/업무	34	28	6
	교육	7	4	3
	가족 및 친지방문	37	29	8
	기타	1	1	0
		값	자유도	근사 유의확률 (양측검정)
Pearson 카이제곱		10.227a	4	0.037

2) 직항이 아닌 환승 선택 이유

- 제주공항에서 최종목적지 공항까지 직항이 아닌 환승을 선택한 이유는 ‘직항 노선이 없어서’(72.2%)가 가장 많았으며, 그다음으로 ‘일정에 맞는 날짜/시간대여서’(27.8%), ‘항공 운임이 저렴해서’(16.7%) 환승을 선택



Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=18

<그림 3-86> 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항

<표 3-159> 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항

Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=18, 단위 : %

구분		사례수	목적지까지 직항 노선이 없어서	여행 일정에 맞는 날짜/시간대여서	항공 운임이 저렴해서
전체		18	72.2	27.8	16.7
차수	1차	6	66.7	50.0	16.7
	2차	8	62.5	25.0	25.0
	3차	4	100.0	0.0	0.0
성별	남성	10	80.0	40.0	0.0
	여성	8	62.5	12.5	37.5
연령	20대	8	75.0	25.0	12.5
	30대	4	50.0	25.0	25.0
	40대	5	80.0	40.0	20.0
	50대	1	100.0	0.0	0.0
	60대 이상	0	-	-	-
여행형태	개별 여행	17	70.6	23.5	17.6
	패키지 여행	0	-	-	-
	에어텔	1	100.0	100.0	0.0
여행목적	개인 여가	1	0.0	0.0	100.0
	사업/업무	6	100.0	16.7	0.0
	교육	3	66.7	0.0	33.3
	가족 및 친지방문	8	62.5	50.0	12.5
	기타	0	-	-	-
여행 동반인	혼자 여행	15	66.7	26.7	20.0
	동반 여행	3	100.0	33.3	0.0
이용 항공사	LCC	15	66.7	26.7	20.0
	외항사	3	100.0	33.3	0.0
국적& 거주지	한국 국적&외국 거주	7	71.4	28.6	14.3
	외국 국적&외국 거주	11	72.7	27.3	18.2
국적별	한국	7	71.4	28.6	14.3
	중국	11	72.7	27.3	18.2
	미주	0	-	-	-

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

3) 도착 공항 출발 후 환승 국가 및 공항

① 도착 공항 출발 후 환승 국가

- 해외 거주 이용객 중 환승 예정자는 모두 '중국'(100.0%)에서 환승

〈표 3-160〉 출국 후 환승 국가(해외 거주자)_제주공항

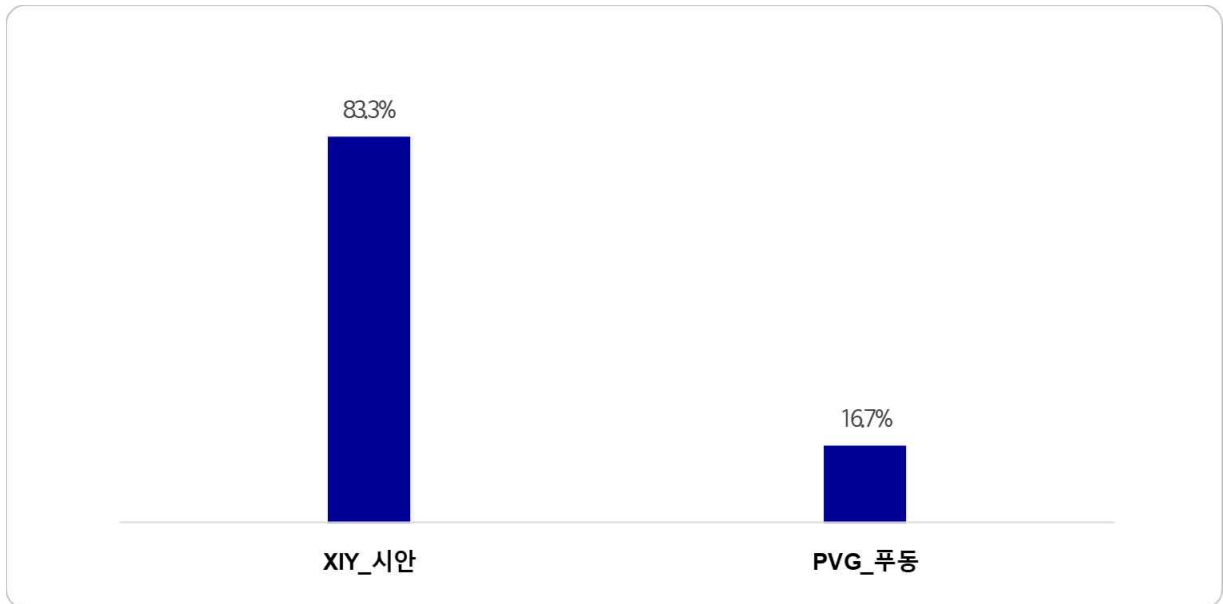
Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=18, 단위 : %

구분		사례수	중국
전체		18	100.0
차수	1차	6	100.0
	2차	8	100.0
	3차	4	100.0
성별	남성	10	100.0
	여성	8	100.0
연령	20대	8	100.0
	30대	4	100.0
	40대	5	100.0
	50대	1	100.0
	60대 이상	0	-
여행형태	개별 여행	17	100.0
	패키지 여행	0	-
	에어텔	1	100.0
여행목적	개인 여가	1	100.0
	사업/업무	6	100.0
	교육	3	100.0
	가족 및 친지방문	8	100.0
	기타	0	-
여행동반인	혼자 여행	15	100.0
	동반 여행	3	100.0
이용항공사	LCC	15	100.0
	외항사	3	100.0
국적&거주지	한국 국적&외국 거주	7	100.0
	외국 국적&외국 거주	11	100.0
국적별	한국	7	100.0
	중국	11	100.0
	미주	0	-

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

② 도착 공항 출발 후 환승 공항

- 환승 예정인 공항으로는 'XIY_시안'이 83.3%, 'PVG_푸둥'이 16.7%로 응답



Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=18

<그림 3-87> 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_제주공항

〈표 3-161〉 출발 후 환승 공항(해외 거주자)_제주공항

Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=18, 단위 : %

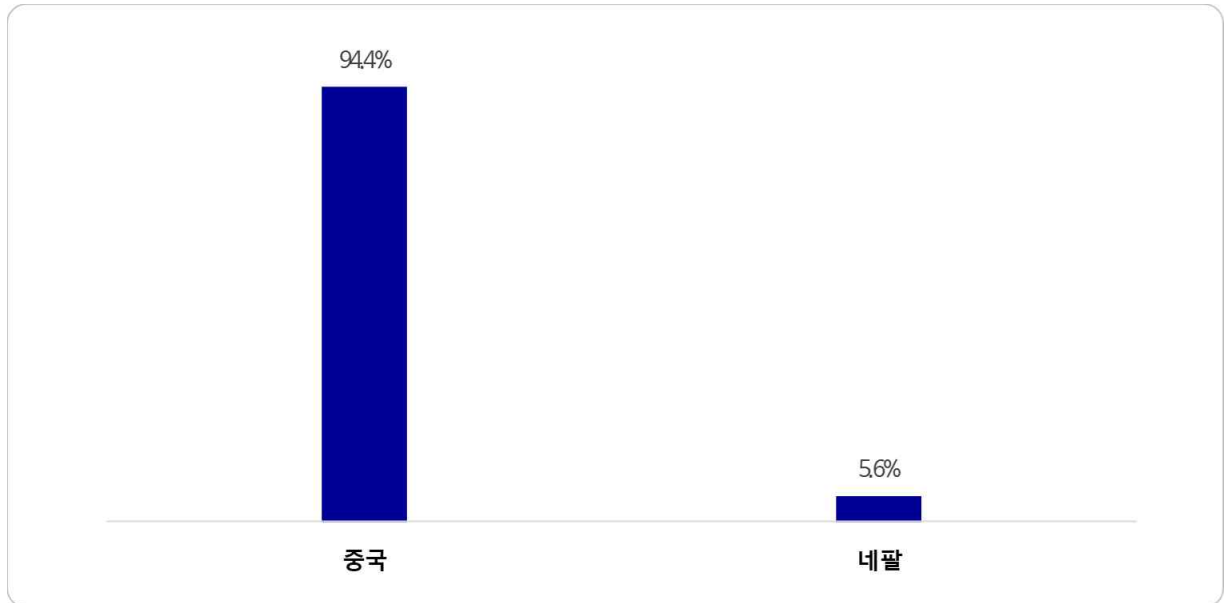
구분		사례수	XIY_시안	PVG_푸동
전체		18	83.3	16.7
차수	1차	6	83.3	16.7
	2차	8	87.5	12.5
	3차	4	75.0	25.0
성별	남성	10	90.0	10.0
	여성	8	75.0	25.0
연령	20대	8	75.0	25.0
	30대	4	100.0	0.0
	40대	5	80.0	20.0
	50대	1	100.0	0.0
	60대 이상	0	-	-
여행형태	개별 여행	17	82.4	17.6
	패키지 여행	0	-	-
	에어텔	1	100.0	0.0
여행목적	개인 여가	1	100.0	0.0
	사업/업무	6	83.3	16.7
	교육	3	100.0	0.0
	가족 및 친지방문	8	75.0	25.0
	기타	0	-	-
여행 동반인	혼자 여행	15	80.0	20.0
	동반 여행	3	100.0	0.0
이용 항공사	LCC	15	100.0	0.0
	외항사	3	0.0	100.0
국적& 거주지	한국 국적&외국 거주	7	100.0	0.0
	외국 국적&외국 거주	11	72.7	27.3
국적별	한국	7	100.0	0.0
	중국	11	72.7	27.3
	미주	0	-	-

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

4) 환승 후 도착 국가 및 공항

① 환승 후 도착 국가

- 환승 이용객이 환승 후 최종 도착하는 국가는 대부분 '중국'(94.4%)으로 응답



Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=18

<그림 3-88> 환승 후 도착 국가(해외 거주자)_제주공항

〈표 3-162〉 환승 후 도착 국가(해외 거주자)_제주공항

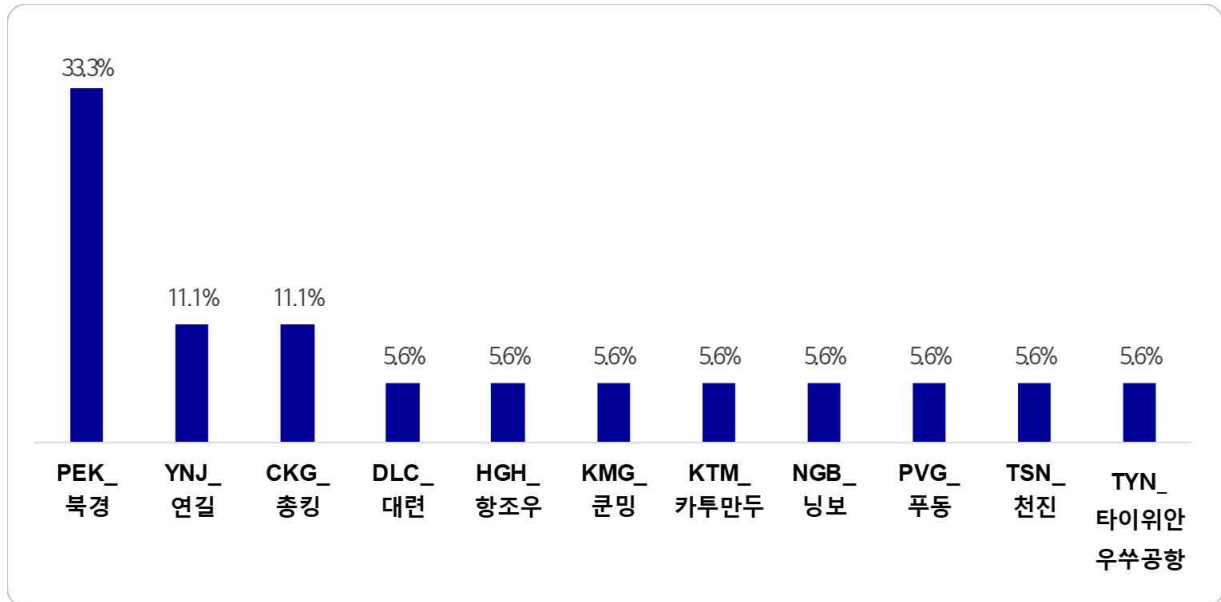
Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=18, 단위 : %

구분		사례수	중국	네팔
전체		18	94.4	5.6
차수	1차	6	83.3	16.7
	2차	8	100.0	0.0
	3차	4	100.0	0.0
성별	남성	10	100.0	0.0
	여성	8	87.5	12.5
연령	20대	8	100.0	0.0
	30대	4	100.0	0.0
	40대	5	80.0	20.0
	50대	1	100.0	0.0
	60대 이상	0	-	-
여행형태	개별 여행	17	94.1	5.9
	패키지 여행	0	-	-
	에어텔	1	100.0	0.0
여행목적	개인 여가	1	100.0	0.0
	사업/업무	6	100.0	0.0
	교육	3	100.0	0.0
	가족 및 친지방문	8	87.5	12.5
	기타	0	-	-
여행 동반인	혼자 여행	15	93.3	6.7
	동반 여행	3	100.0	0.0
이용 항공사	LCC	15	100.0	0.0
	외항사	3	66.7	33.3
국적& 거주지	한국 국적&외국 거주	7	100.0	0.0
	외국 국적&외국 거주	11	90.9	9.1
국적별	한국	7	100.0	0.0
	중국	11	90.9	9.1
	미주	0	-	-

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

② 환승 후 도착 공항

- 환승 후 최종 도착하는 공항은 'PEK_북경'(33.3%)공항이 가장 많았으며, 그다음으로 'YNJ_연길', 'CKG_총킹'(각각 11.1%) 공항 순



Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=18

<그림 3-89> 환승 후 도착 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_제주공항

〈표 3-163〉 환승 후 도착 공항(해외 거주자)_주요 10개 공항_제주공항

Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n=18, 단위 : %

구분		사례 수	PEK 북경	YNJ 연길	CKG 총킹	DLC 대련	HGH 항조우	KMG 쿤밍	KTM 카투만두	NGB 닝보	PVG 푸둥	TSN 천진	TYN 타이완 위안슈우 공항
전체		18	33.3	11.1	11.1	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6
차수	1차	6	50.0	0.0	0.0	16.7	16.7	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	2차	8	25.0	12.5	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	12.5	12.5	12.5
	3차	4	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
성별	남성	10	40.0	10.0	0.0	10.0	0.0	10.0	0.0	10.0	10.0	10.0	0.0
	여성	8	25.0	12.5	25.0	0.0	12.5	0.0	12.5	0.0	0.0	0.0	12.5
연령	20대	8	50.0	12.5	0.0	12.5	12.5	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	30대	4	25.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0
	40대	5	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0	20.0	0.0	20.0	20.0
	50대	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	60대 이상	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여행형태	개별 여행	17	35.3	11.8	11.8	0.0	5.9	5.9	5.9	5.9	5.9	5.9	5.9
	패키지 여행	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	에어텔	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
여행목적	개인 여가	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	사업/업무	6	33.3	16.7	0.0	16.7	0.0	16.7	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0
	교육	3	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0
	가족 및 친지방문	8	25.0	12.5	25.0	0.0	12.5	0.0	12.5	0.0	0.0	12.5	0.0
	기타	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여행 동반인	혼자 여행	15	33.3	13.3	13.3	0.0	6.7	6.7	6.7	0.0	6.7	6.7	6.7
	동반 여행	3	33.3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
이용 항공사	LCC	15	40.0	6.7	13.3	6.7	6.7	0.0	0.0	6.7	6.7	6.7	6.7
	외항사	3	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0
국적&거주지	한국 국적&외국 거주	7	57.1	0.0	0.0	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	14.3	14.3	0.0
	외국 국적&외국 거주	11	18.2	18.2	18.2	9.1	0.0	9.1	9.1	9.1	0.0	0.0	9.1
국적별	한국	7	57.1	0.0	0.0	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	14.3	14.3	0.0
	중국	11	18.2	18.2	18.2	9.1	0.0	9.1	9.1	9.1	0.0	0.0	9.1
	미주	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* 응답자가 없는 경우(사례수 0)는 “-”으로 표기

사. 최종 목적지 국가 및 도시

1) 최종 목적지 국가

○ 제주공항 해외 거주 이용객은 최종 목적 국가로 모두 '중국'(100.0%)을 응답

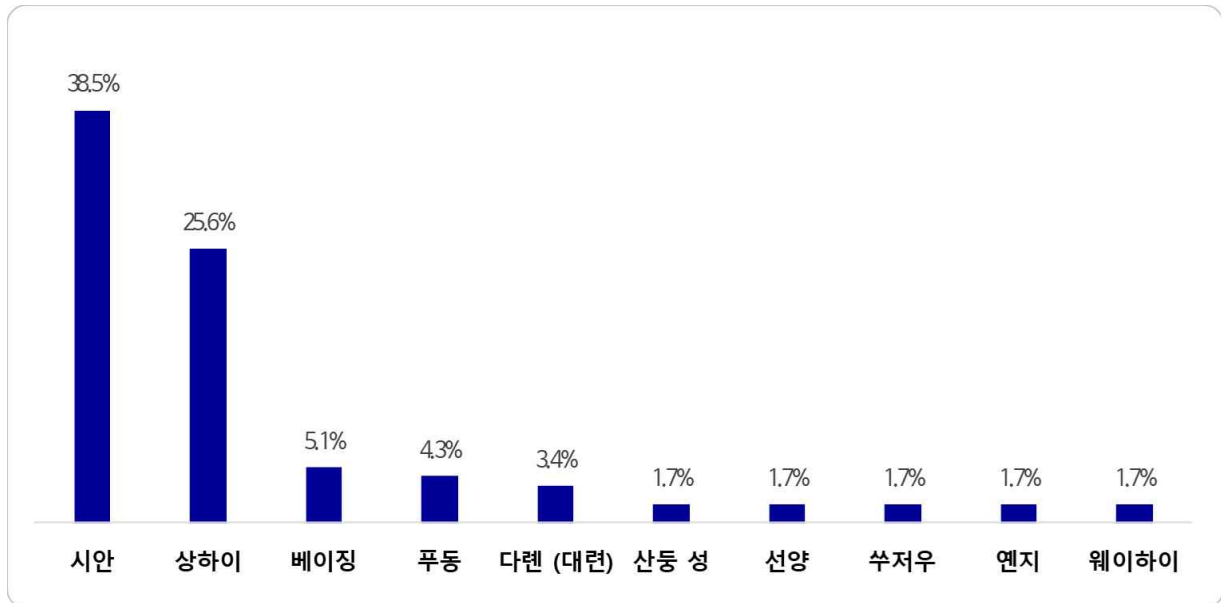
<표 3-164> 최종 목적지 국가(해외 거주자)_제주공항

Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117, 단위 : %

구분		사례수	중국
전체		117	100.0
차수	1차	28	100.0
	2차	57	100.0
	3차	32	100.0
성별	남성	75	100.0
	여성	42	100.0
연령	20대	34	100.0
	30대	46	100.0
	40대	25	100.0
	50대	7	100.0
	60대 이상	5	100.0
여행형태	개별 여행	109	100.0
	패키지 여행	1	100.0
	에어텔	7	100.0
여행목적	개인 여가	38	100.0
	사업/업무	34	100.0
	교육	7	100.0
	가족 및 친지방문	37	100.0
	기타	1	100.0
여행 동반인	혼자 여행	66	100.0
	동반 여행	51	100.0
이용 항공사	LCC	73	100.0
	외항사	44	100.0
국적& 거주지	한국 국적&외국 거주	24	100.0
	외국 국적&외국 거주	93	100.0
국적별	한국	24	100.0
	중국	92	100.0
	미주	1	100.0

2) 최종 목적지 도시

- 제주공항 해외 거주 이용객의 최종 목적지 도시는 ‘시안’(38.5%), ‘상하이’(25.6%), ‘베이징’(5.1%) 등의 순



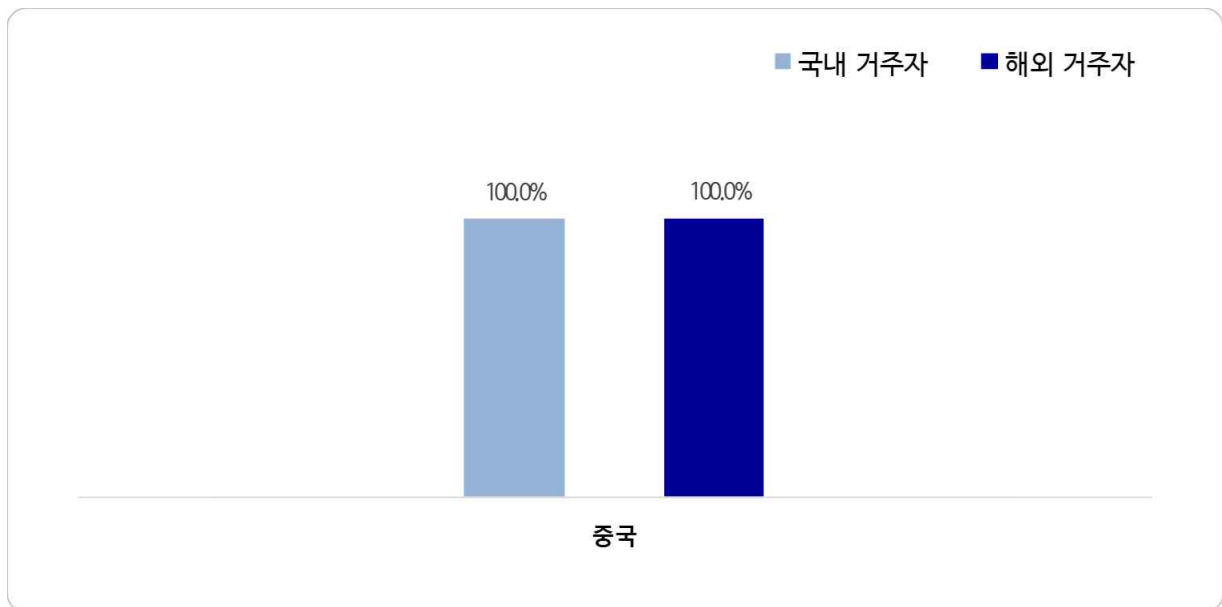
Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n=117

<그림 3-90> 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 10개 공항_제주공항

5. 국내 및 해외거주자 출국 후 이동 경로 비교(제주공항)

가. 출국 후 도착 국가

- 제주공항을 이용하는 여객이 출국 후 도착하게 되는 1차 목적지는 국내 및 해외 거주자 모두 '중국'이 100.0%
- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 국가로 환승 예정 국가를 포함

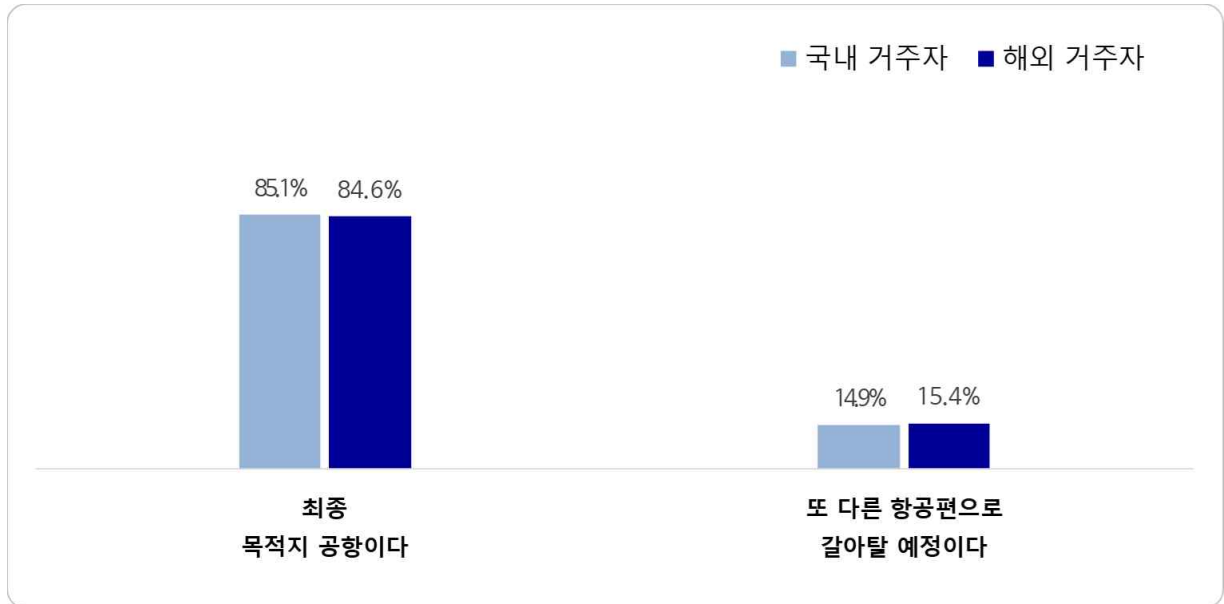


Base : 제주공항 이용객, n= 국내 거주자:455, 해외 거주자:117, 단위 : %

<그림 3-91> 출국 후 도착 국가(국내 및 해외 거주자)_제주공항

나. 출국 후 도착 공항에서의 환승 여부

- 제주공항을 이용하는 여객의 출국 후 환승 여부는 국내 및 해외 거주자 모두 도착 공항이 최종 목적지인 경우가 많았으나, 환승 여객의 비율은 해외 거주자가 국내 거주자에 비해 0.5%p 많음

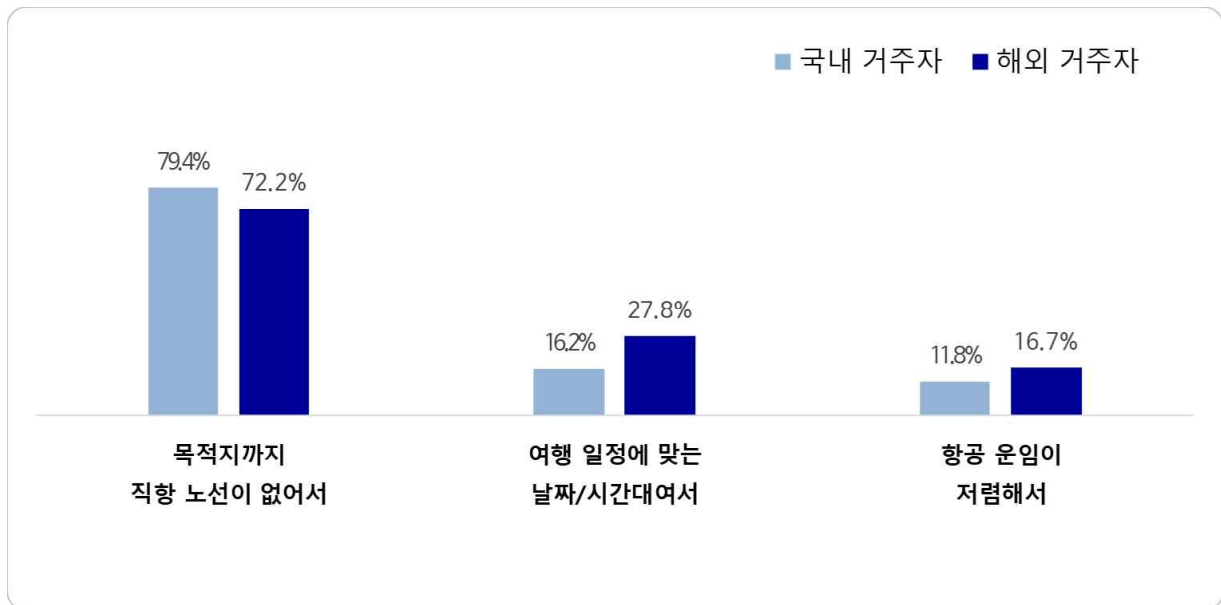


Base : 제주공항 이용객, n= 국내 거주자:455, 해외 거주자:117, 단위 : %

<그림 3-92> 도착 공항에서의 환승 여부(국내 및 해외 거주자)_제주공항

다. 직항이 아닌 환승 선택 이유 Top3

- 제주공항에서 최종 목적지까지 환승 경로를 선택한 이유를 살펴보면, 국내 및 해외 거주 이용객 모두 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’(각 79.4%, 72.2%) 환승을 이용

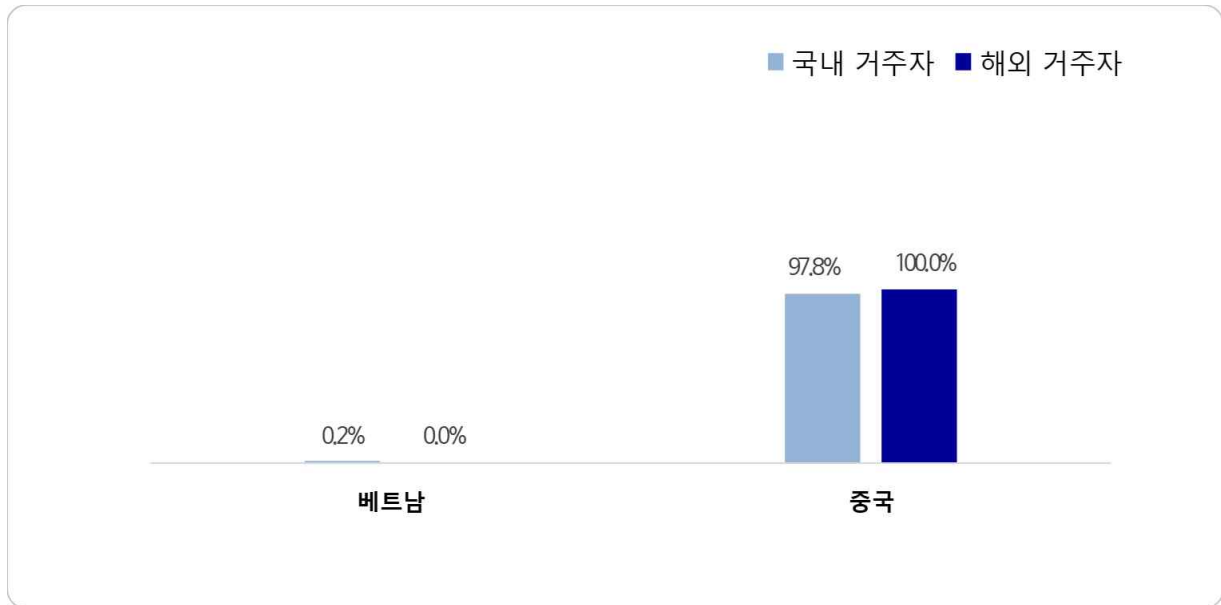


Base : 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n= 국내 거주자:68, 해외 거주자:18, 복수응답, 단위 : %

<그림 3-93> 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 및 해외 거주자)_주요3가지_제주공항

라. 최종 목적지 국가

- 제주공항 이용객의 최종 목적지 국가를 보면, 국내 및 해외거주자 모두 '중국'이 가장 많은 것으로 나타났으며, 국내 거주자의 경우 일부 '베트남' 도착(0.2%)이나, 해외 거주자의 경우 모두 '중국' 도착



Base : 제주공항 이용객, n= 국내 거주자:455, 해외 거주자:117, 단위 : %

<그림 3-94> 최종 목적지 국가(국내 및 해외 거주자)_제주공항

제4장 노선별 분석 결과

제1절 인천공항 노선 및 특징 분석

1. 이용객 특성

- 인천공항 이용객의 여행 형태는 '개별 여행'(90.0%)이 대다수를 차지했으며, 여행 목적별로는 '사업/업무'(46.5%)와 '가족 및 친지방문'(31.3%)을 목적으로 공항 이용

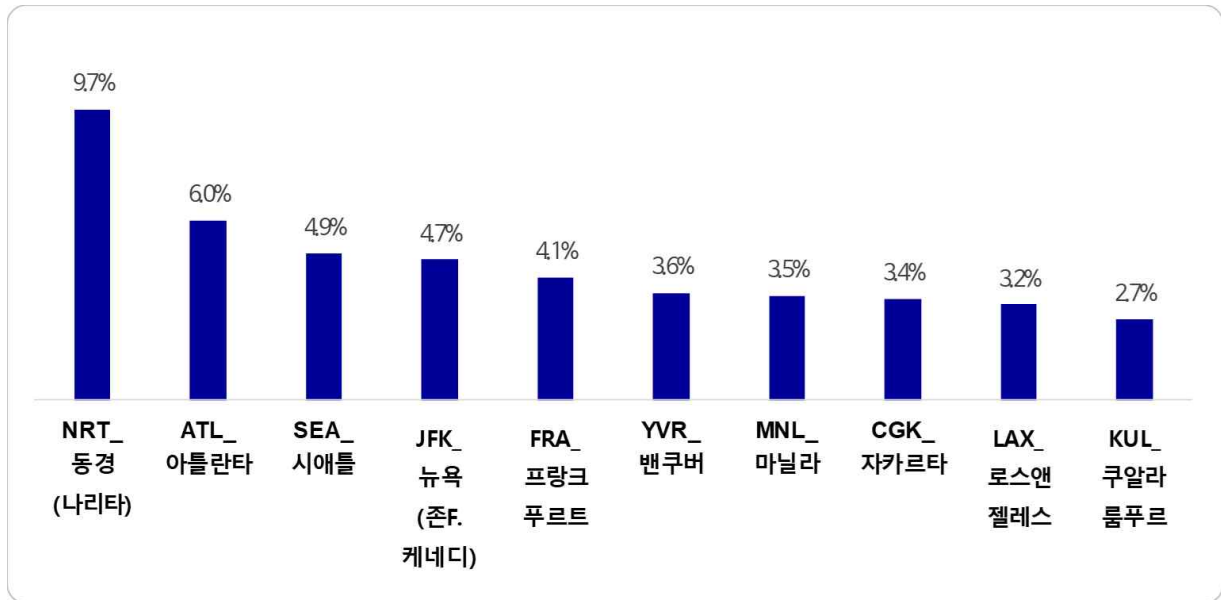
<표 4-1> 이용객 특성_인천공항

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분		사례 수	비율
전체		3,231	100.0
차수	1차	1,120	34.7
	2차	1,102	34.1
	3차	1,009	31.2
성별	남성	2,059	63.7
	여성	1,172	36.3
연령	20대	980	30.3
	30대	896	27.7
	40대	683	21.1
	50대	444	13.7
	60대 이상	228	7.1
여행형태	개별 여행	2,908	90.0
	패키지 여행	8	0.2
	에어텔	315	9.7
여행목적	개인 여가	238	7.4
	사업/업무	1,501	46.5
	교육	449	13.9
	가족 및 친지방문	1,010	31.3
	기타	33	1.0
여행 동반인	혼자 여행	2,080	64.4
	동반 여행	1,151	35.6
이용 항공사	FSC	2,241	69.4
	LCC	1	0.0
	외항사	989	30.6
국적X 거주지 구분별	한국 국적&한국 거주	998	30.9
	외국 국적&한국 거주	387	12.0
	한국 국적&외국 거주	534	16.5
	외국 국적&외국 거주	1,312	40.6
국적별	한국	1,532	47.4
	중국	294	9.1
	일본	93	2.9
	미주	587	18.2
	기타 아시아	526	16.3
	유럽	187	5.8
	대양주/아프리카/기타	12	0.4

2. 노선 분석

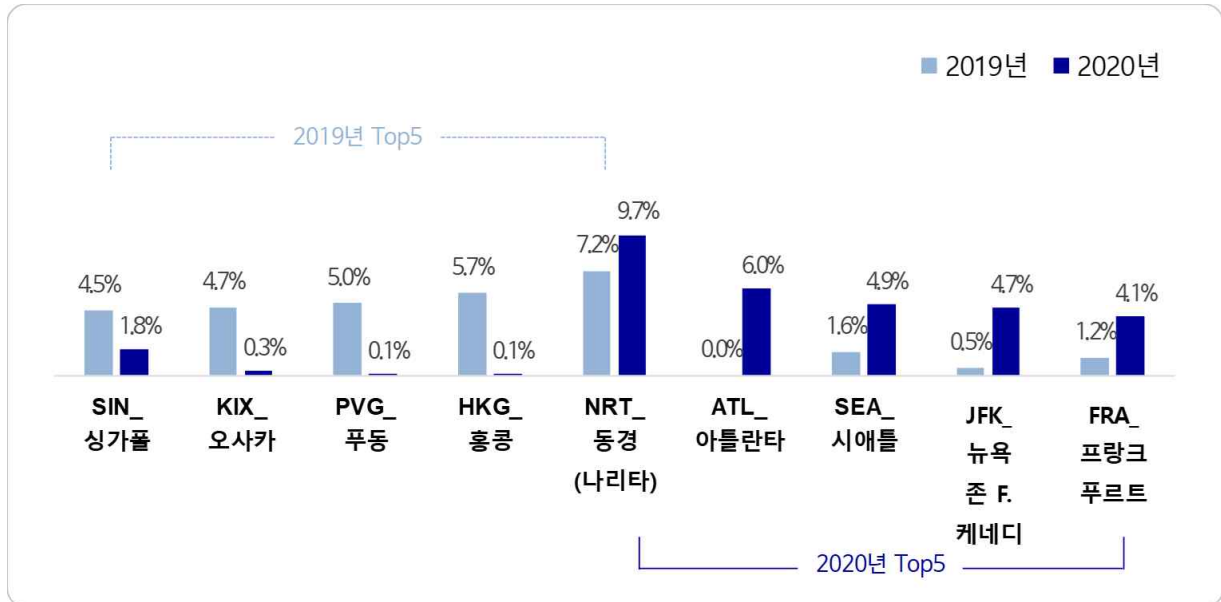
- 인천공항 국제선의 단일노선별 이용객 현황을 살펴보면 ‘NRT_동경(나리타)’(9.7%)노선 이용객이 가장 많았으며, 이어서 ‘ATL_아틀란타’(6.0%), ‘SEA_시애틀’(4.9%) 등의 순임



Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

<그림 4-1> 인천공항 이용객 최종 목적지 공항_주요 10개 공항

- 인천공항 국제선의 단일노선별 이용객 현황을 살펴보면 2019년과 2020년 모두 'NRT_동경(나리타)'노선 이용객이 가장 많았으며, 2020년에는 'ATL_아틀란타', 'SEA_시애틀', 'JFK_뉴욕 존. 케네디' 등 미국 노선 이용이 증가



Base : 인천공항 이용객, n= 2019년:2,202, 2020년:3,231, 단위 : %

<그림 4-2> 연도별 최종 목적지 공항_주요 5개 노선_인천공항

<표 4-2> 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(1)

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분	전체		거주지구분별			
			한국 거주		외국 거주	
	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)
전체	3,231	100.0	1,385	42.9	1,846	57.1
NRT_동경(나리타)	314	9.7	142	4.4	172	5.3
ATL_아틀란타	195	6.0	115	3.6	80	2.5
SEA_시애틀	159	4.9	66	2.0	93	2.9
JFK_뉴욕(존F.케네디)	153	4.7	39	1.2	114	3.5
FRA_프랑크푸르트	132	4.1	39	1.2	93	2.9
YVR_밴쿠버	115	3.6	40	1.2	75	2.3
MNL_마닐라(니노이아키노)	114	3.5	18	0.6	96	3.0
CGK_자카르타	110	3.4	67	2.1	43	1.3
LAX_로스앤젤레스	105	3.2	31	1.0	74	2.3
KUL_쿠알라룸푸르	86	2.7	52	1.6	34	1.1
IAD_워싱턴 덜레스 국제공항	86	2.7	29	0.9	57	1.8
TPE_대북(타이완타오위안)	85	2.6	37	1.1	48	1.5
AMS_스키폴(암스테르담)	69	2.1	17	0.5	52	1.6
LHR_런던히드로	69	2.1	28	0.9	41	1.3
PNH_프놈펜	65	2.0	15	0.5	50	1.5
HAN_하노이	63	1.9	1	0.0	62	1.9
SIN_싱가폴	59	1.8	34	1.1	25	0.8
HGH_항저우(샤오산)	51	1.6	23	0.7	28	0.9
PEK_북경	50	1.5	15	0.5	35	1.1
ORD_시카고	43	1.3	22	0.7	21	0.6
DFW_달라스	41	1.3	15	0.5	26	0.8
XMN_샤먼	41	1.3	10	0.3	31	1.0
YYZ_토론토	39	1.2	12	0.4	27	0.8
TAO_청도(칭다오류팅)	38	1.2	15	0.5	23	0.7
YNT_연대(엔타이핑라이)	37	1.1	16	0.5	21	0.6
NKG_난징	36	1.1	29	0.9	7	0.2
SVO_모스크바(세레메티예보)	34	1.1	18	0.6	16	0.5
CDG_파리	34	1.1	14	0.4	20	0.6
DTW_디트로이트	33	1.0	25	0.8	8	0.2
SFO_샌프란시스코	31	1.0	10	0.3	21	0.6
WRO_브로츠와프	30	0.9	29	0.9	1	0.0
WAW_바르샤바	29	0.9	13	0.4	16	0.5
BOS_보스톤	26	0.8	8	0.2	18	0.6
VDO_번돈국제공항	24	0.7	12	0.4	12	0.4
XIY_시안	23	0.7	23	0.7	0	0.0

〈표 4-3〉 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(2)

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분	전체		거주지구분별			
			한국 거주		외국 거주	
	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)
전체	3,231	100.0	1,385	42.9	1,846	57.1
MTY_제너럴마리아노에스코베도	21	0.6	17	0.5	4	0.1
DAC_다카(샤잘랄)	20	0.6	15	0.5	5	0.2
MEX_멕시코	20	0.6	14	0.4	6	0.2
BNA_내슈빌국제공항	17	0.5	12	0.4	5	0.2
BKK_방콕(수완나폼)	15	0.5	8	0.2	7	0.2
DEN_덴버	15	0.5	5	0.2	10	0.3
PHX_피닉스	14	0.4	10	0.3	4	0.1
KTM_카투만두	13	0.4	12	0.4	1	0.0
PDX_포틀랜드	13	0.4	8	0.2	5	0.2
CRK_클라크 필드	11	0.3	6	0.2	5	0.2
SYD_시드니	11	0.3	3	0.1	8	0.2
KIX_오사카	10	0.3	3	0.1	7	0.2
ZRH_취리히	10	0.3	7	0.2	3	0.1
BUD_부다페스트	9	0.3	7	0.2	2	0.1
PHL_필라델피아	9	0.3	8	0.2	1	0.0
LAS_매캐런국제공항	9	0.3	4	0.1	5	0.2
AKL_오클랜드	8	0.2	3	0.1	5	0.2
CAN_광저우	8	0.2	1	0.0	7	0.2
HNL_호놀룰루	8	0.2	6	0.2	2	0.1
MUC_뮌헨	8	0.2	4	0.1	4	0.1
ULN_울란바토르(칭기즈칸)	8	0.2	6	0.2	2	0.1
AUS_오스틴버그스트롬국제공항	8	0.2	4	0.1	4	0.1
DXB_두바이	7	0.2	0	0.0	7	0.2
EWR_뉴왁(뉴어크리버티)	7	0.2	4	0.1	3	0.1
VIE_비엔나	7	0.2	2	0.1	5	0.2
YYC_캘거리	7	0.2	2	0.1	5	0.2
CTU_청두	6	0.2	6	0.2	0	0.0
HOU_휴스턴	6	0.2	4	0.1	2	0.1
MCO_올란도	6	0.2	2	0.1	4	0.1
MSP_미네아폴리스	6	0.2	2	0.1	4	0.1
RDU_롤리 더럼 공항	6	0.2	3	0.1	3	0.1
YEG_에드먼턴 국제공항	6	0.2	2	0.1	4	0.1
DPS_덴파사(응우라라이)	5	0.2	0	0.0	5	0.2
MPX_밀라노	5	0.2	2	0.1	3	0.1
RGN_랑군	5	0.2	1	0.0	4	0.1

<표 4-4> 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(3)

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분	전체		거주지구분별			
			한국 거주		외국 거주	
	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)
전체	3,231	100.0	1,385	42.9	1,846	57.1
TXL_테겔(베를린)	5	0.2	4	0.1	1	0.0
ANC_앵커리지(알래스카)	5	0.2	0	0.0	5	0.2
MGM_Montgomery Regional Airport	5	0.2	4	0.1	1	0.0
YWG_위니펙제임스암스트롱리처드슨	5	0.2	1	0.0	4	0.1
CLE_클리블랜드 홉킨스	4	0.1	3	0.1	1	0.0
MIA_마이애미	4	0.1	3	0.1	1	0.0
VTE_비엔티안	4	0.1	1	0.0	3	0.1
SAN_샌디아고	4	0.1	3	0.1	1	0.0
TPA_탬파	4	0.1	2	0.1	2	0.1
STL_세인트루이스	4	0.1	3	0.1	1	0.0
HAM_함부르크공항	4	0.1	1	0.0	3	0.1
PTY_토쿠멘국제공항	4	0.1	0	0.0	4	0.1
ZLO_플라야데오로공항	4	0.1	4	0.1	0	0.0
DLC_대련	3	0.1	1	0.0	2	0.1
GUM_괌	3	0.1	1	0.0	2	0.1
PRG_파라구에(프라하)	3	0.1	3	0.1	0	0.0
PVG_푸둥	3	0.1	1	0.0	2	0.1
SAT_산안티노	3	0.1	1	0.0	2	0.1
SGN_호치민(탄손누트)	3	0.1	0	0.0	3	0.1
SLC_솔트레이크시티	3	0.1	1	0.0	2	0.1
SUB_수라바야(주안다)	3	0.1	2	0.1	1	0.0
SZX_센젠	3	0.1	1	0.0	2	0.1
TAS_타슈켄트	3	0.1	3	0.1	0	0.0
YUL_몬트리올	3	0.1	1	0.0	2	0.1
SJC_산호세(새너제이)	3	0.1	2	0.1	1	0.0
ELP_엘패소국제공항	3	0.1	1	0.0	2	0.1
ALG_우아리부메디엔공항	3	0.1	1	0.0	2	0.1
YQR_리자이나공항	3	0.1	1	0.0	2	0.1
CHS_찰스턴공항	3	0.1	1	0.0	2	0.1
HSV_헌츠빌국제공항	3	0.1	2	0.1	1	0.0
SMF_새크라멘토국제공항	3	0.1	2	0.1	1	0.0
CVG_신시내티국제공항	3	0.1	1	0.0	2	0.1
ABQ_앨버커키 선포트	2	0.1	1	0.0	1	0.0
BKI_코타키나발루	2	0.1	1	0.0	1	0.0
BOI_보이시	2	0.1	1	0.0	1	0.0

<표 4-5> 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(4)

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분	전체		거주지구분별			
			한국 거주		외국 거주	
	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)
전체	3,231	100.0	1,385	42.9	1,846	57.1
FCO_로마(피우미치노)	2	0.1	0	0.0	2	0.1
HKG_홍콩	2	0.1	0	0.0	2	0.1
IND_인디아나폴리스	2	0.1	0	0.0	2	0.1
LIM_리마	2	0.1	2	0.1	0	0.0
MAD_마드리드	2	0.1	1	0.0	1	0.0
OKA_오끼나와(나하)	2	0.1	2	0.1	0	0.0
SHE_심양	2	0.1	0	0.0	2	0.1
VVO_블라디보스톡	2	0.1	1	0.0	1	0.0
YXE_새스커톤 존 G. 디펜베이커	2	0.1	2	0.1	0	0.0
CLT_샤롯데	2	0.1	1	0.0	1	0.0
BWI_볼티모어 워싱턴 서굿마셜	2	0.1	1	0.0	1	0.0
MEM_멤피스국제공항	2	0.1	0	0.0	2	0.1
GRR_제럴드R.포드국제공항	2	0.1	1	0.0	1	0.0
OKC_Will Rogers World Airport	2	0.1	2	0.1	0	0.0
SGF_스프링필드공항	2	0.1	1	0.0	1	0.0
SHV_Shavano Air	2	0.1	1	0.0	1	0.0
MVD_카라스코국제공항	2	0.1	2	0.1	0	0.0
SYR_시러큐스행콕국제공항	2	0.1	2	0.1	0	0.0
ODS_오데사국제공항	2	0.1	0	0.0	2	0.1
TUS_투스온국제공항	2	0.1	0	0.0	2	0.1
KCH_쿠칭공항	2	0.1	1	0.0	1	0.0
PUW_폴먼모스코공항	2	0.1	1	0.0	1	0.0
BNE_브리스번	1	0.0	1	0.0	0	0.0
CGO_정저우	1	0.0	0	0.0	1	0.0
CGQ_장춘	1	0.0	0	0.0	1	0.0
DAL_달라스	1	0.0	0	0.0	1	0.0
DOH_도하	1	0.0	0	0.0	1	0.0
HEL_헬싱키	1	0.0	0	0.0	1	0.0
HFE_허페(허페이신차오)	1	0.0	0	0.0	1	0.0
HKT_푸켓	1	0.0	0	0.0	1	0.0
HND_하네다	1	0.0	0	0.0	1	0.0
IAH_휴스턴	1	0.0	0	0.0	1	0.0
KMJ_구마모도	1	0.0	0	0.0	1	0.0
KWL_계림	1	0.0	1	0.0	0	0.0
MAN_맨체스터	1	0.0	1	0.0	0	0.0

<표 4-6> 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(5)

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

구분	전체		거주지구분별			
			한국 거주		외국 거주	
	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)
전체	3,231	100.0	1,385	42.9	1,846	57.1
MCI_켄사스	1	0.0	0	0.0	1	0.0
OSL_오슬로	1	0.0	0	0.0	1	0.0
PEN_페낭	1	0.0	1	0.0	0	0.0
TLV_텔아비브(벵구리온)	1	0.0	1	0.0	0	0.0
TSA_송산(타이베이)	1	0.0	0	0.0	1	0.0
YNJ_연길(차오양촨진)	1	0.0	1	0.0	0	0.0
ADL_아드레이드	1	0.0	0	0.0	1	0.0
SCL_산티아고	1	0.0	0	0.0	1	0.0
FLL_포트로더데일	1	0.0	0	0.0	1	0.0
KBP_보리스필	1	0.0	1	0.0	0	0.0
DCA_레이건국립공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
JOG_아디스킵토 국제공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
GVA_제네바국제공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
REC_구아라라피스 국제공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
IEV_키예프 줄라니 국제공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
DUS_뒤셀도르프국제공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
PER_퍼스 공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
FOC_푸저우 창러 국제공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
TLL_레나트 메리 탈린 공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
ARN_스톡홀름공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
YBR_Brandon Municipal Airport	1	0.0	0	0.0	1	0.0
TYS_맥켄지타이슨공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
GRK_Killeen Fort Hood Regional Airport	1	0.0	1	0.0	0	0.0
SDF_루이빌국제공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
MGA_아우구스토C.산디노국제공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
CGP_샤아마나트국제공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
YKA_Kamloops Airport	1	0.0	1	0.0	0	0.0
LPA_그란카나리아공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
MLI_콰드시티공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
SAV_서배너/힐튼헤드공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
ILM_윌밍턴국제공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
SAL_엘살바도르국제공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
HIR_호니아라국제공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
TYN_타이위안우쑤공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
LED_폴코보국제공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0

<표 4-7> 인천공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항(6)

Base : 인천공항 이용객, n=3,231, 단위 : %

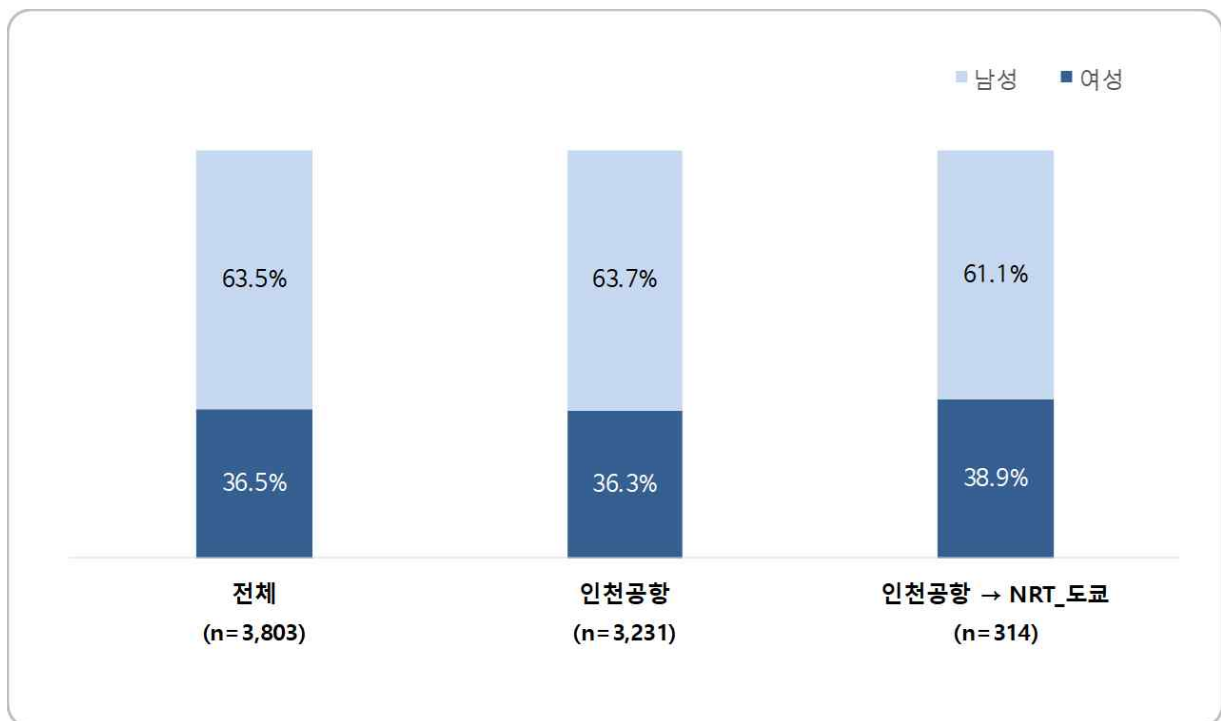
구분	전체		거주지구분별			
			한국 거주		외국 거주	
	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)
전체	3,231	100.0	1,385	42.9	1,846	57.1
YHZ_헬리팩스스탠필드국제공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
TAM_헤네랄마르틴하비에르미나	1	0.0	1	0.0	0	0.0
ORF_노퍽국제공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
VNO_빌뉴스국제공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
GEG_스포캔공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
BRS_브리스톨공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
LAN_랜싱공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
YCD_너나이모공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
PAP_투생루베르튀르국제공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
POL_팜바공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
CMH_콜롬부스	1	0.0	0	0.0	1	0.0
COS_콜로라도스프링스공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
GED_델라웨어코스털공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
LIT_클린턴내셔널공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
GSP_그린빌스파터버그공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
MXL_멕시코칼리공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
VSA_카를로스로비로사페레스공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
ASU_실비오페티로시공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
KTW_카토비체공항	1	0.0	1	0.0	0	0.0
YFC_프레더릭턴공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
CHC_크라이스트처치공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
FLR_플로렌스공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
HLN_헬레나공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
MOB_모빌공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
NCL_뉴캐슬공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
OTP_헨리코안더공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
PNS_펜사콜라공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
RAP_래피드시티공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
RST_로체스터공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
UIO_마리스칼수크레공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
YYJ_빅토리아공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
JAX_잭슨빌공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
YXS_프린스조지공항	1	0.0	0	0.0	1	0.0
확인불가	24	0.7	3	0.1	21	0.6

제2절 인천공항 주요 노선 분석

1. 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선

가. 이용객 특성

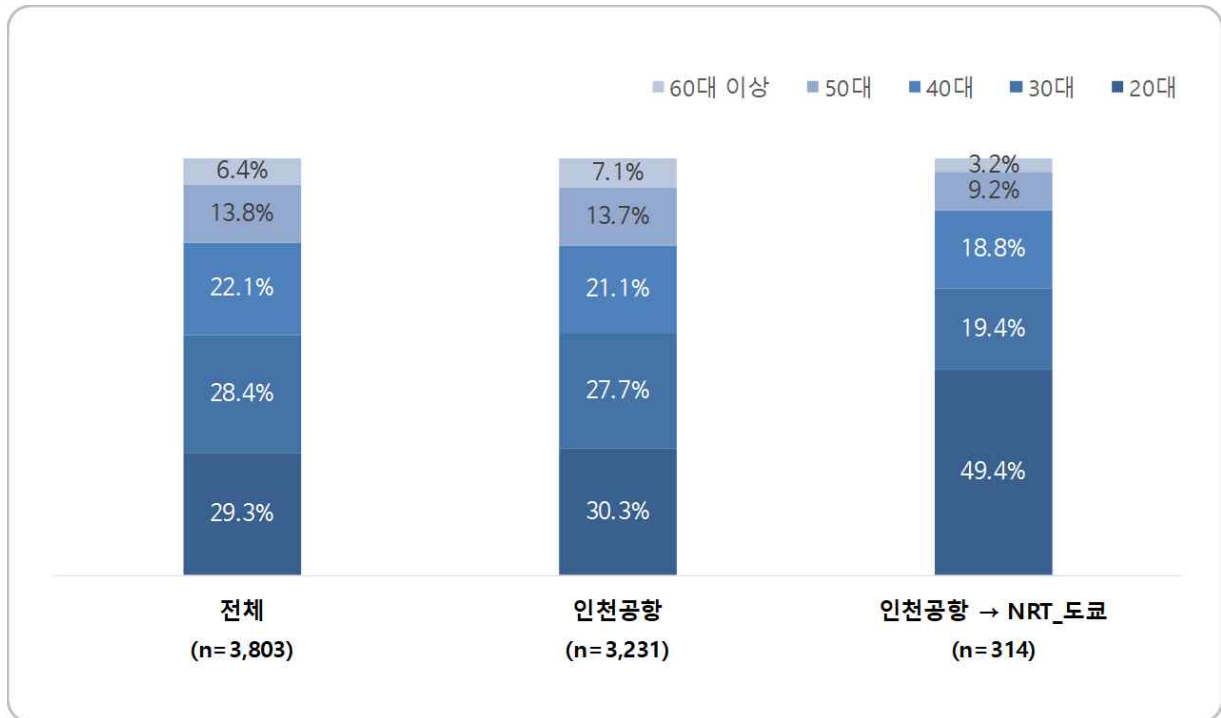
- 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선의 이용객은 여성(38.9%)보다 남성(61.1%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객, n=314, 단위 : %

<그림 4-3> 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대가 49.4%로 가장 많았으며, 다음으로 '30대'(18.8%), '40대'(19.4%), '50대'(9.2%), '60대 이상'(3.2%) 순으로 이용
- 특히, 20대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



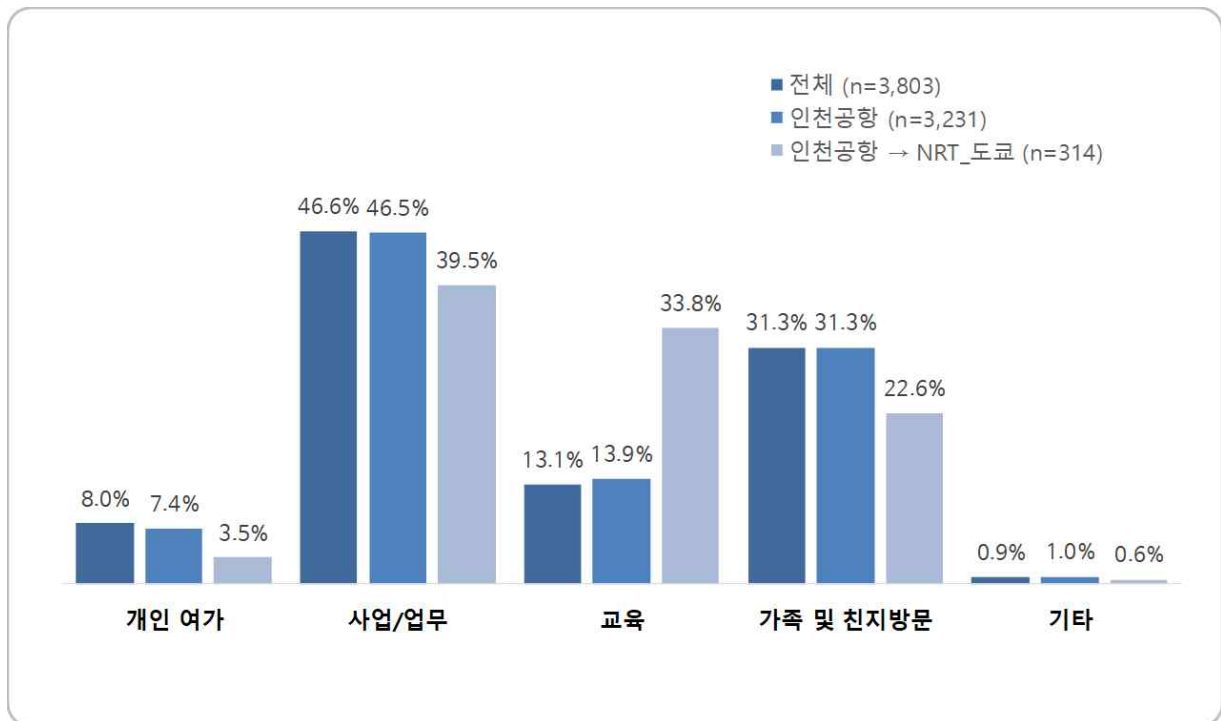
Base : 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객, n=314, 단위 : %

<그림 4-4> 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(39.5%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘교육’(33.8%) 목적이 상대적으로 많고, ‘가족 및 친지 방문’(22.6%) 목적이 상대적으로 적은 편

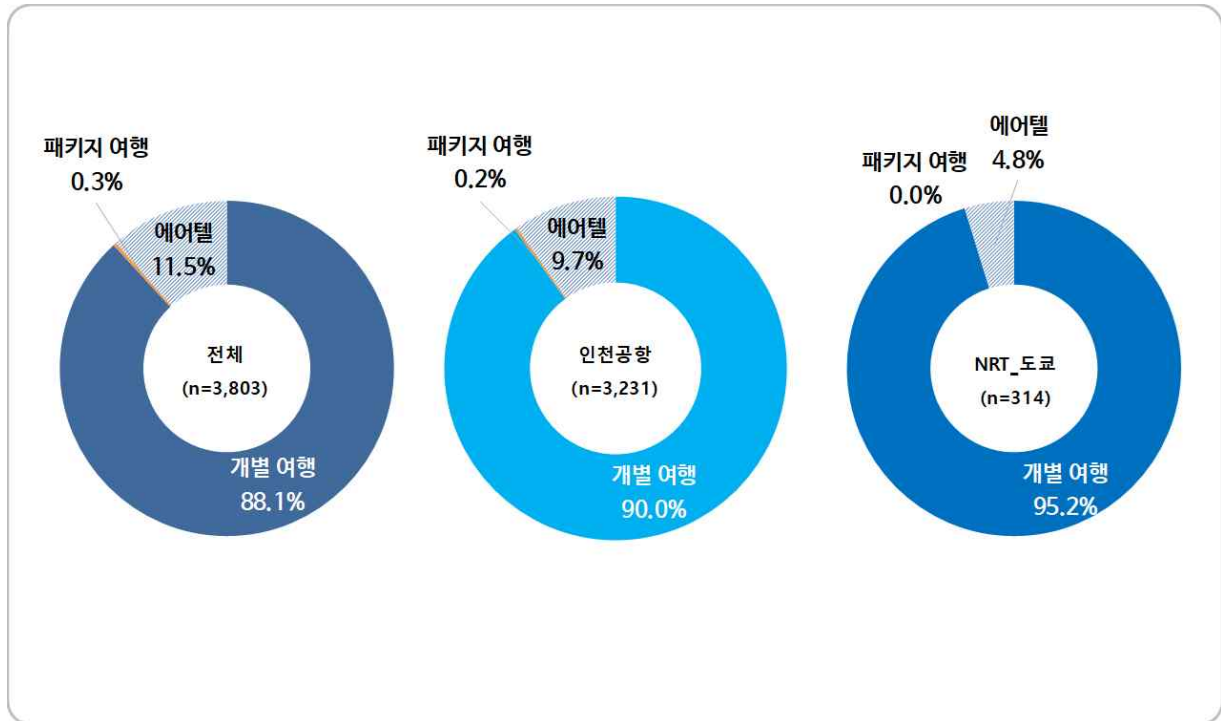


Base : 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객, n=314, 단위 : %

<그림 4-5> 인천공항 → NRT_동경(나리타) 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선은 대부분 '개별 여행'(95.2%) 형태

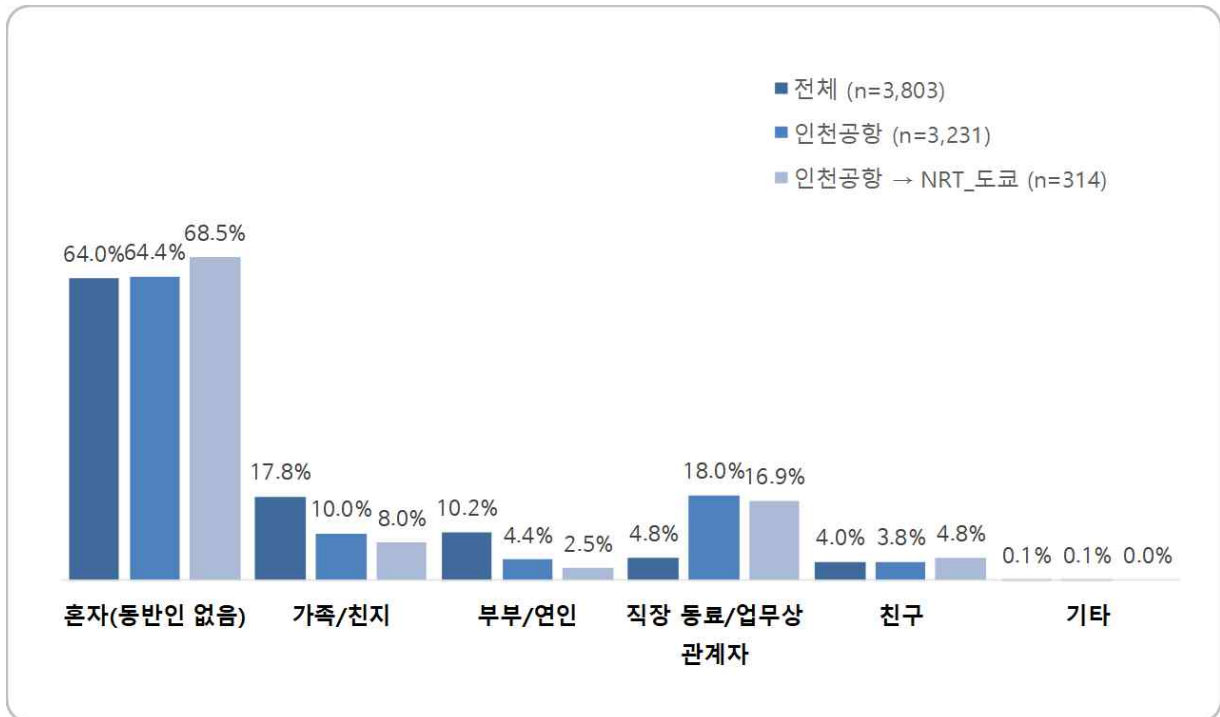


Base : 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객, n=314, 단위 : %

<그림 4-6> 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객 여행

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객의 68.5%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께 여행하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'가 16.9%로 가장 많으며, '가족/친지'(8.0%)가 그다음 순



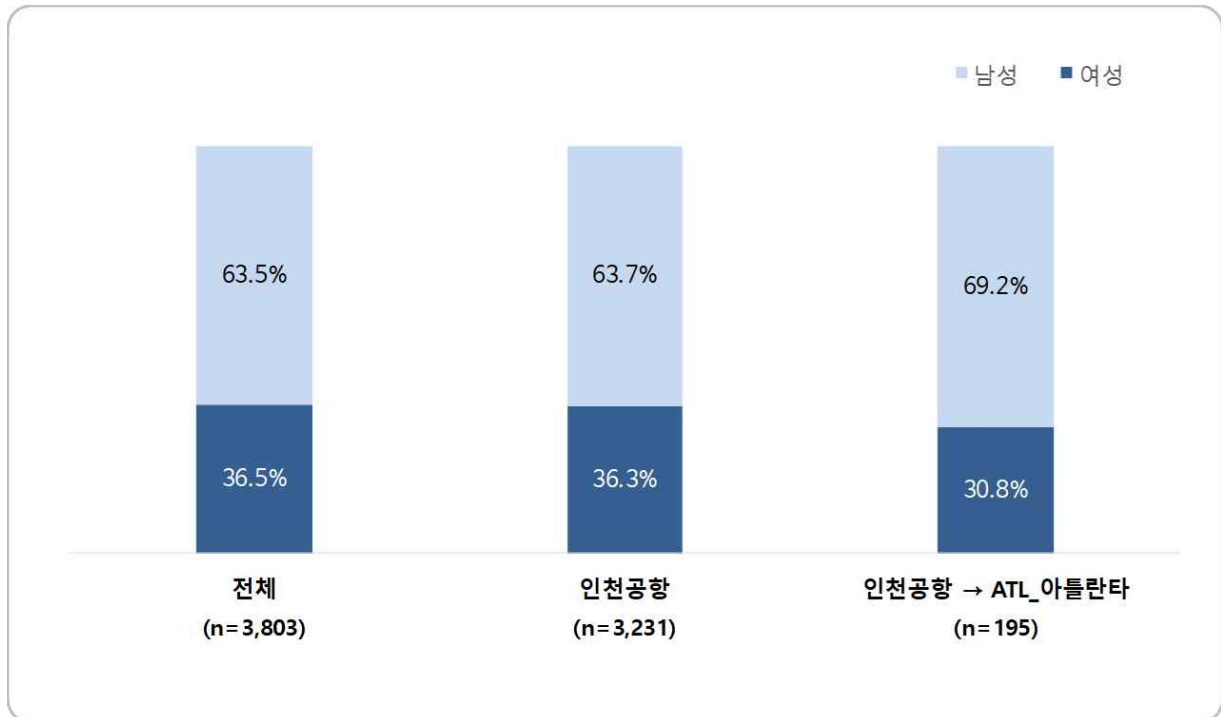
Base : 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객, n=314, 단위 : %

<그림 4-7> 인천공항 → NRT_동경(나리타) 노선 이용객 동반자 유형

2. 인천공항 → ATL_아틀란타

가. 이용객 특성

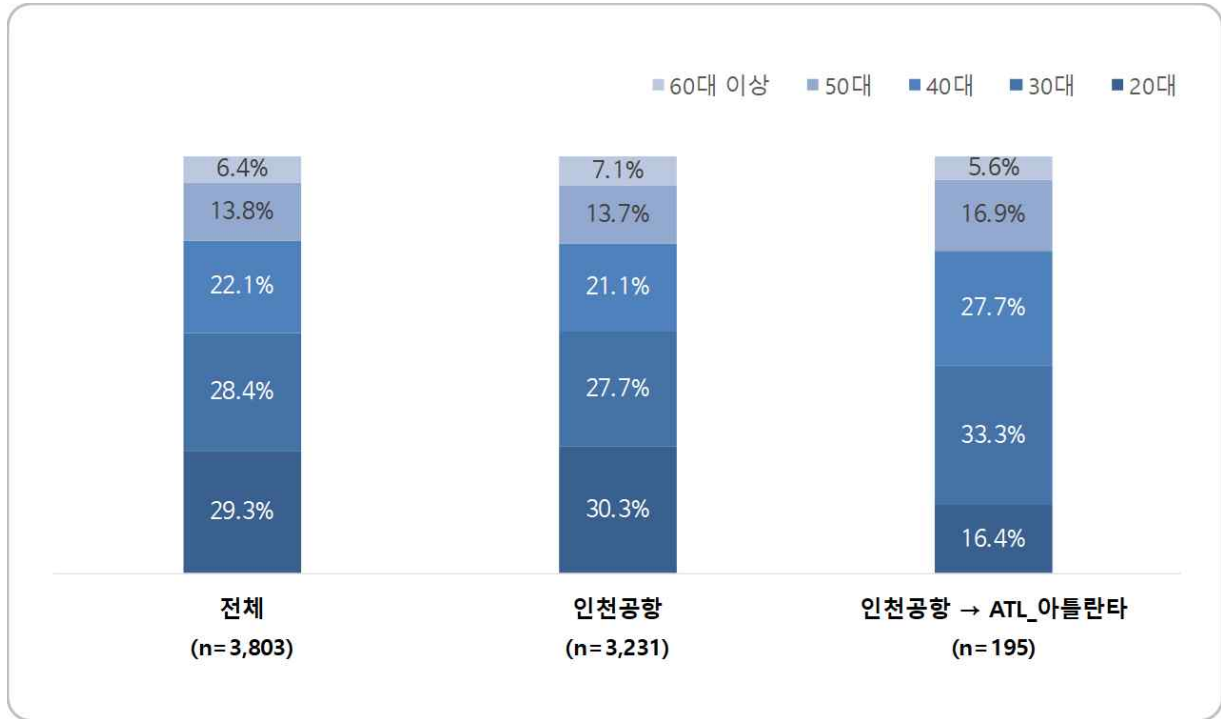
- 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객은 여성(30.8%)보다 남성(69.2%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객, n=195, 단위 : %

<그림 4-8> 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 33.3%로 가장 많았으며, 다음으로 '40대'(27.7%), '50대'(16.9%), '20대'(16.4%), '60대 이상'(5.6%) 순으로 이용



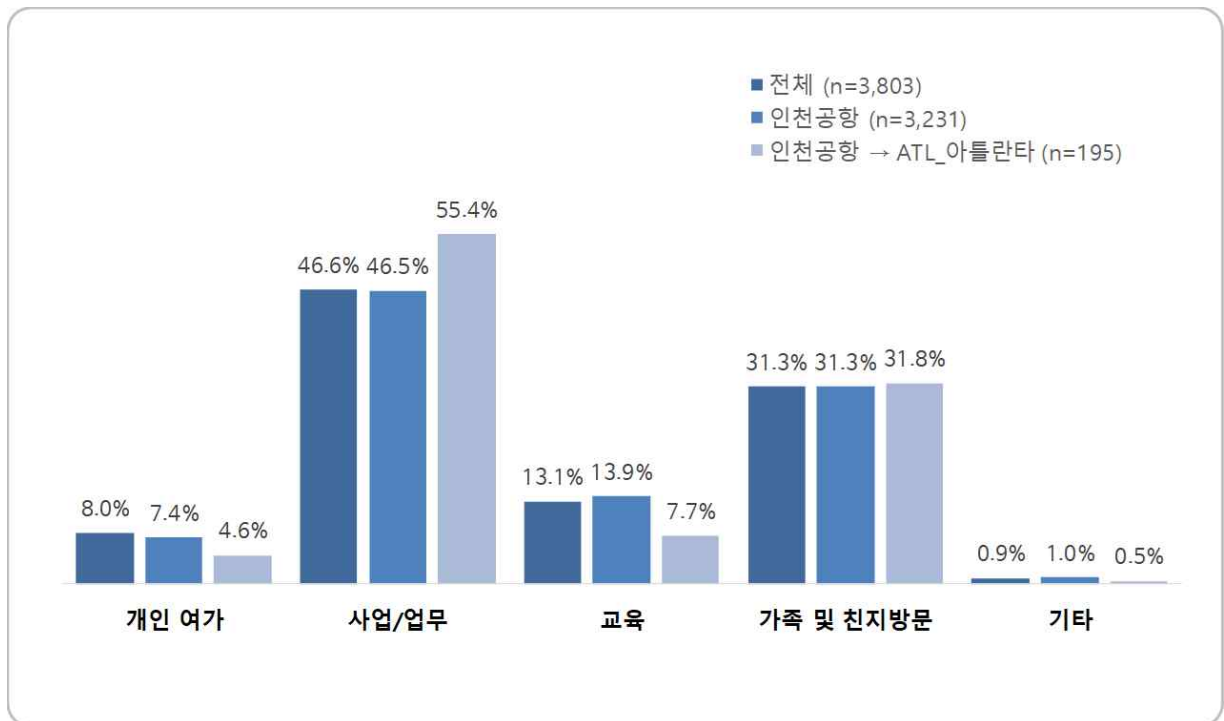
Base : 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객, n=195, 단위 : %

<그림 4-9> 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(55.4%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘교육’(7.7%) 목적이 상대적으로 적은 편

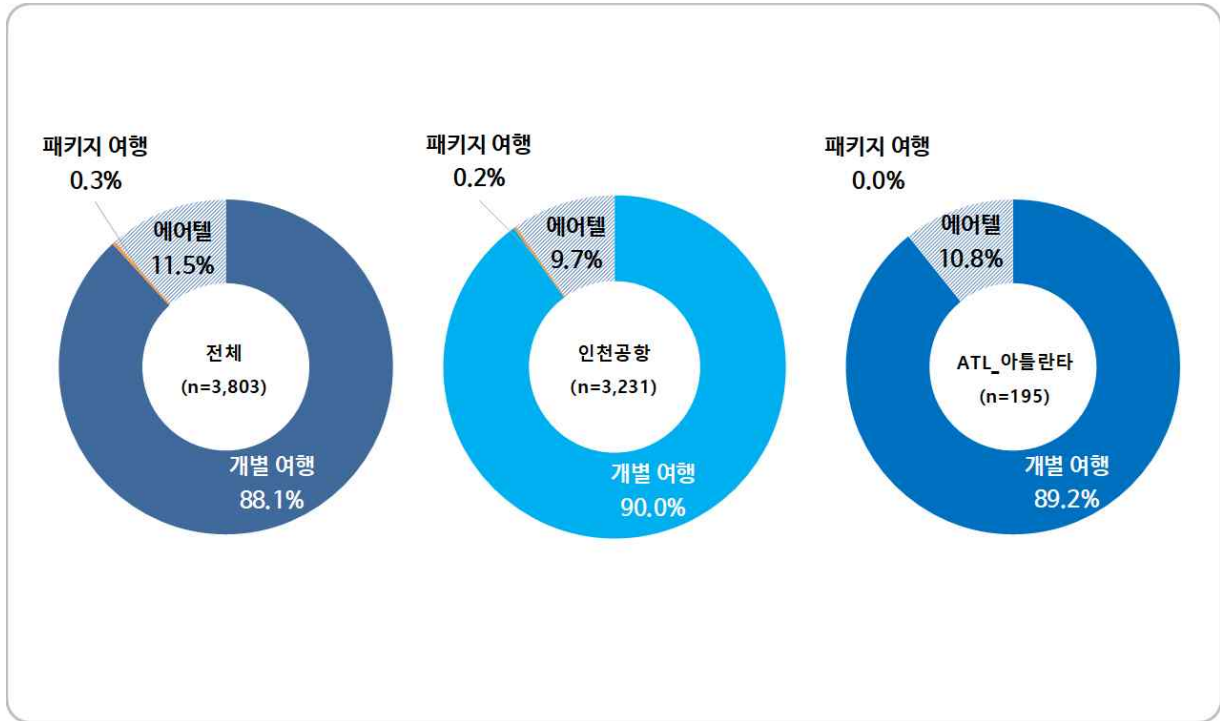


Base : 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객, n=195, 단위 : %

<그림 4-10> 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → ATL_아틀란타 노선은 대부분 '개별 여행'(89.2%) 형태

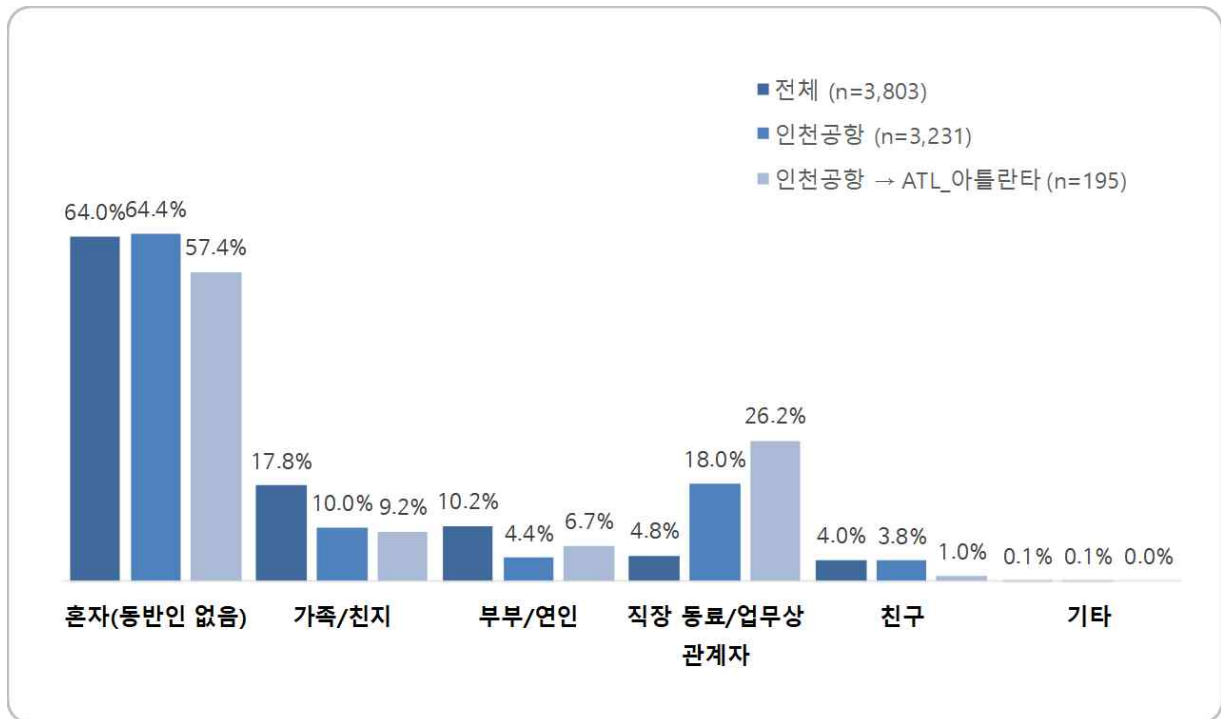


Base : 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객, n=195, 단위 : %

<그림 4-11> 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객의 57.4%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께 여행하는 경우, '직장 동료/업무상 관계자'(26.2%), '가족/친지'(9.2%) 등 순



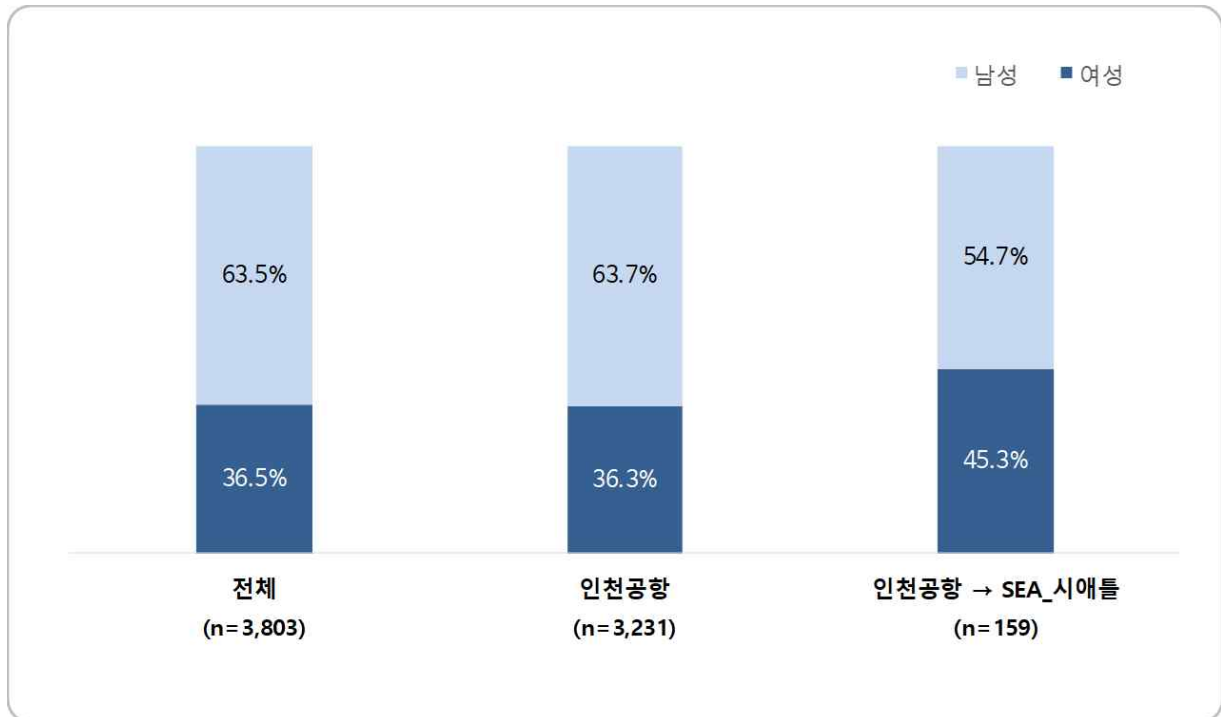
Base : 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객, n=195, 단위 : %

<그림 4-12> 인천공항 → ATL_아틀란타 노선 이용객 동반자 유형

3. 인천공항 → SEA_시애틀 노선

가. 이용객 특성

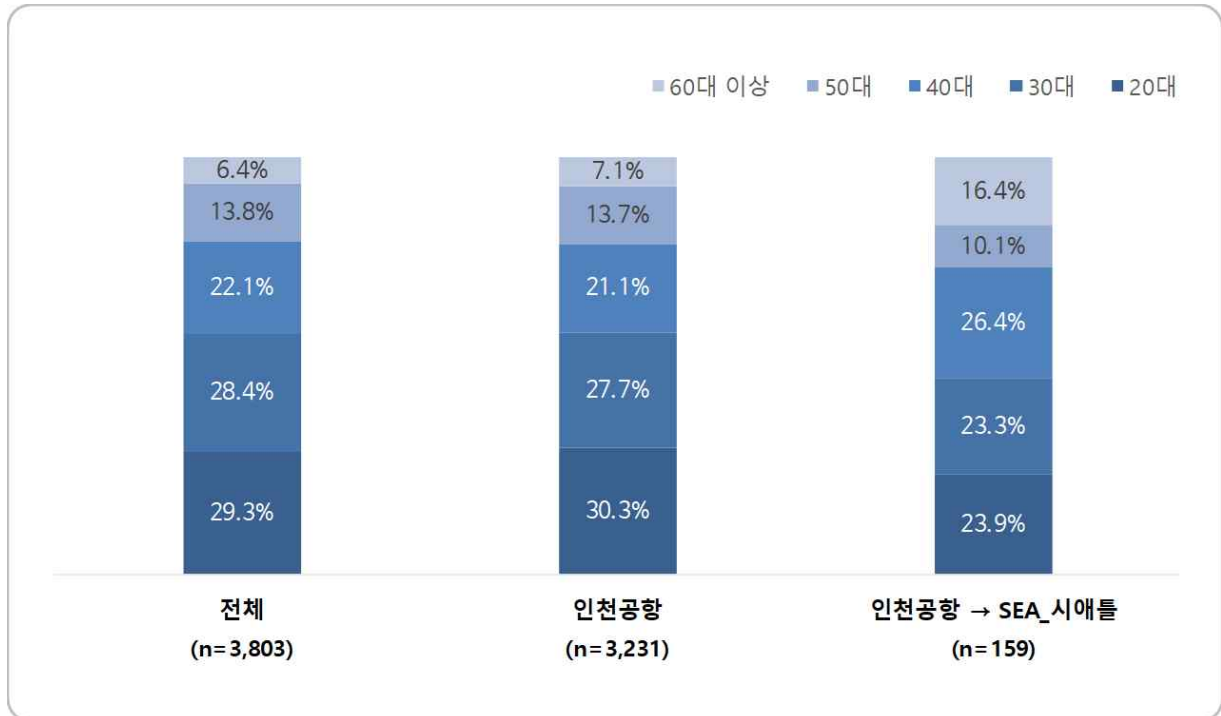
- 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객은 여성(45.3%)보다 남성(54.7%) 이용객이 많음



Base : 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객, n=159, 단위 : %

<그림 4-13> 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 40대가 26.4%로 가장 많았으며, 다음으로 '20대'(23.9%), '30대'(23.3%), '60대 이상'(16.4%), '50대'(10.1%) 순으로 이용
- 특히, 60대 이상 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



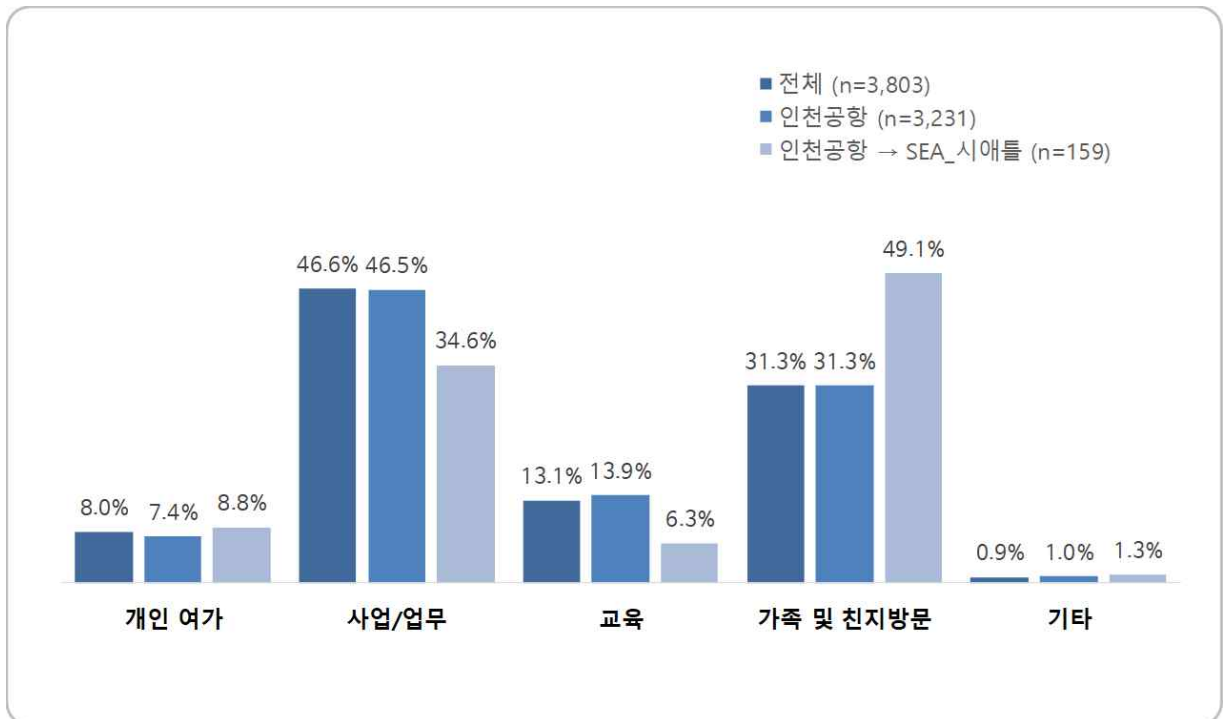
Base : 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객, n=159, 단위 : %

<그림 4-14> 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객은 주로 '가족 및 친지 방문'(49.1%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '사업/업무'(34.6%), '교육'(6.3%) 목적이 상대적으로 적은 편

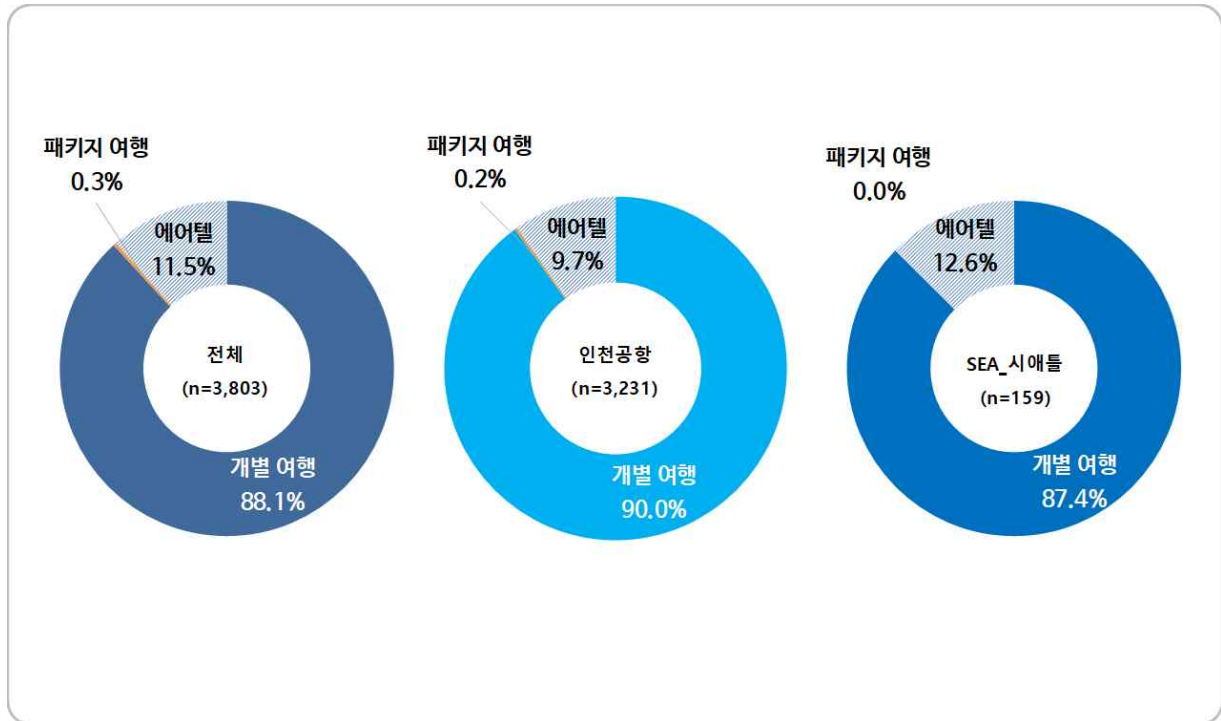


Base : 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객, n=159, 단위 : %

<그림 4-15> 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → SEA_시애틀 노선은 대부분 '개별 여행'(87.4%) 형태

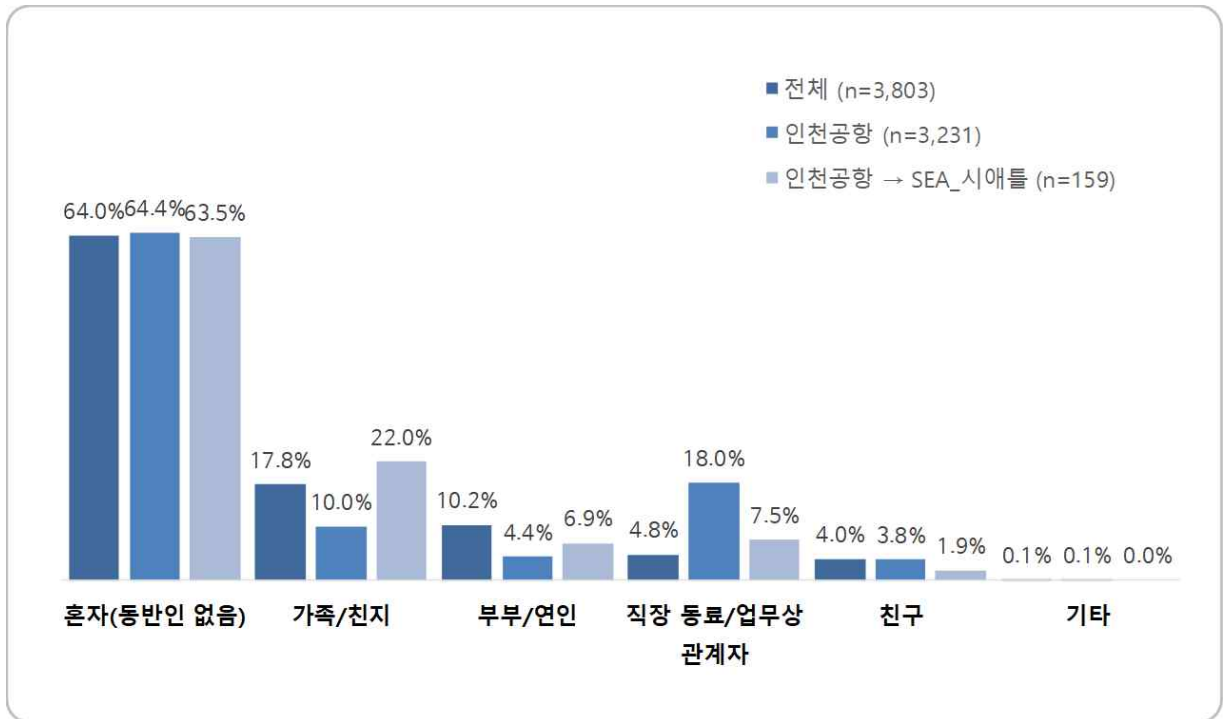


Base : 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객, n=159, 단위 : %

<그림 4-16> 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객의 63.5%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께 여행하는 경우 '가족/친지'(22.0%), '직장 동료/업무상 관계자'(7.5%) 등 순



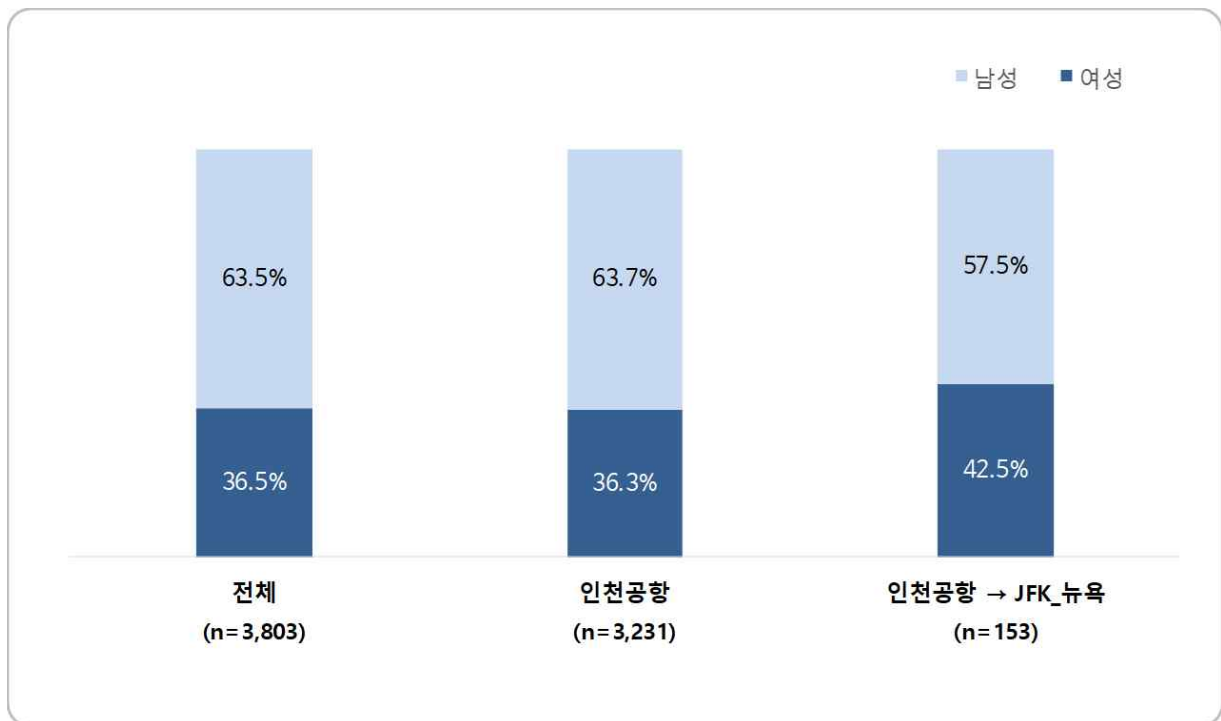
Base : 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객, n=159, 단위 : %

<그림 4-17> 인천공항 → SEA_시애틀 노선 이용객 동반자 유형

4. 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선

가. 이용객 특성

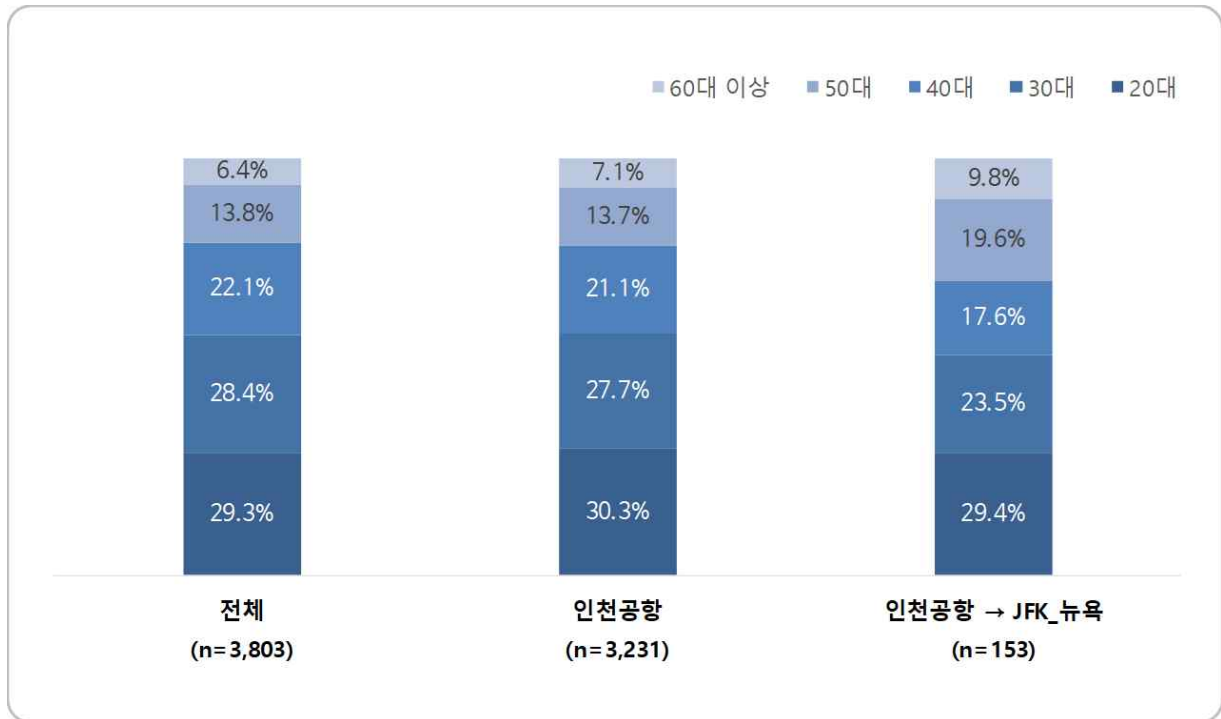
- 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객은 여성(42.5%)보다 남성(57.5%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객, n=153, 단위 : %

<그림 4-18> 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대가 29.4%로 가장 많았으며, 다음으로 '30대'(23.5%), '50대'(19.6%), '40대'(17.6%), '60대 이상'(9.8%) 순으로 이용



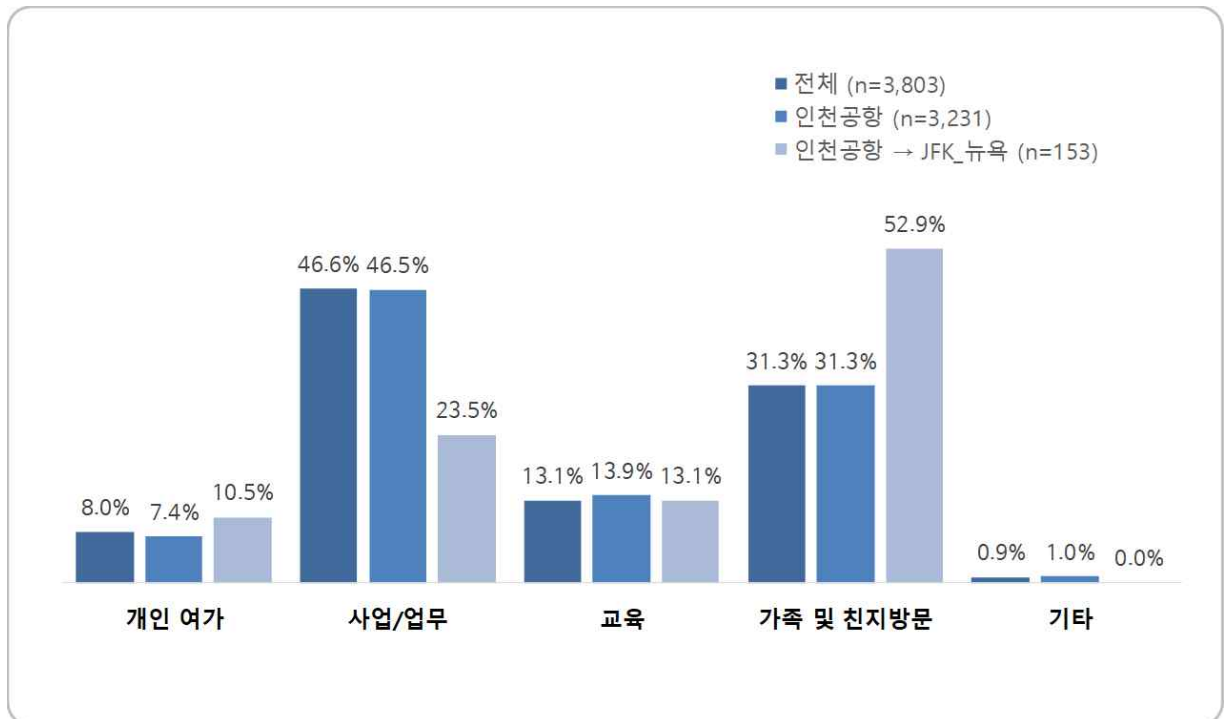
Base : 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객, n=153, 단위 : %

<그림 4-19> 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객은 주로 '가족 및 친지 방문'(52.9%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '사업/업무'(23.5) 목적이 상대적으로 적은 편

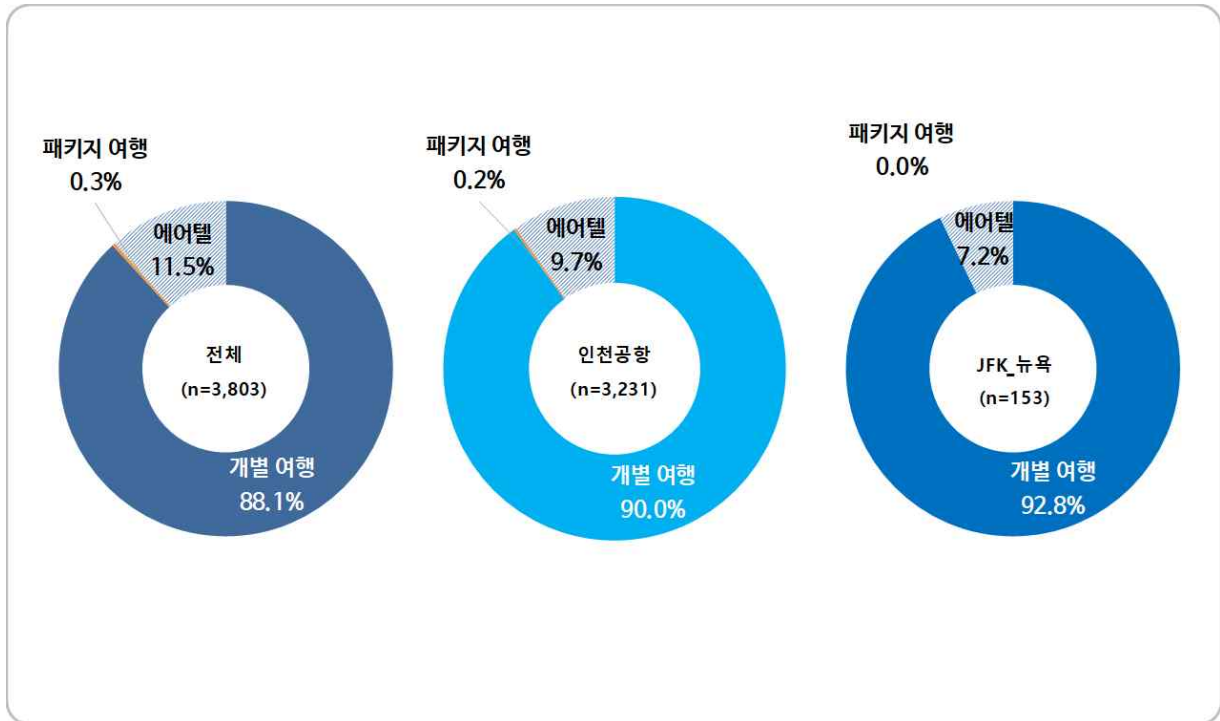


Base : 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객, n=153, 단위 : %

<그림 4-20> 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선은 대부분 '개별 여행'(92.8%) 형태

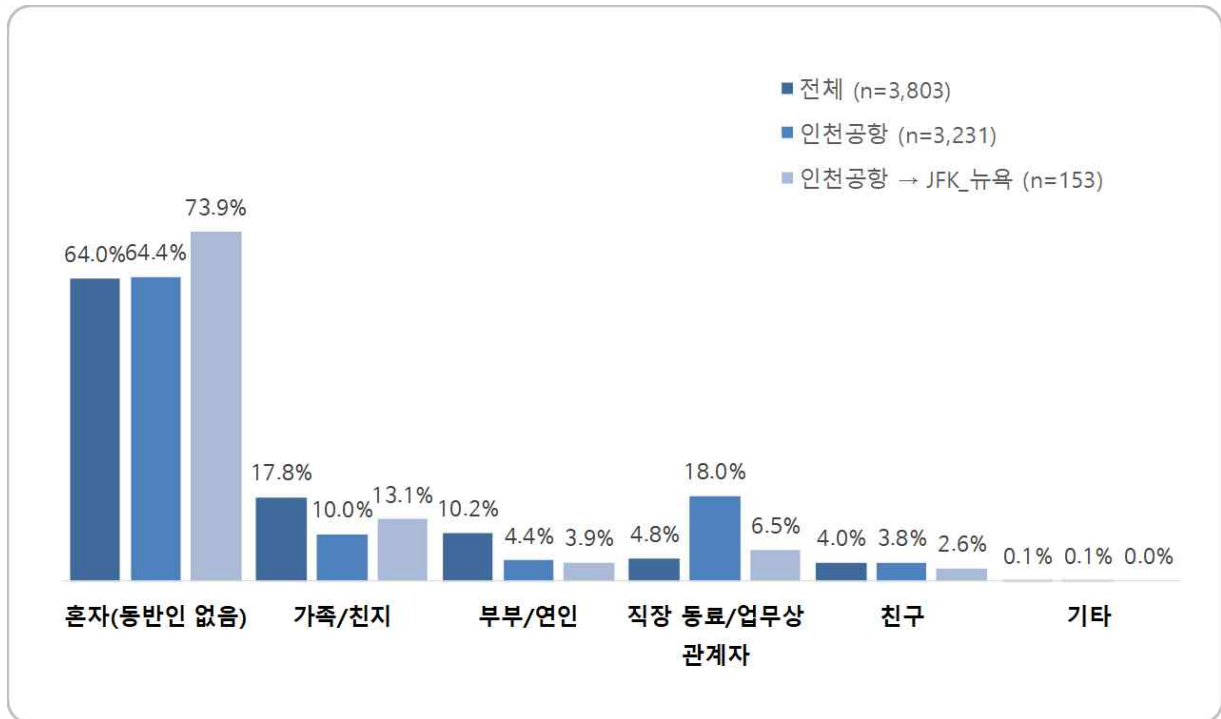


Base : 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객, n=153, 단위 : %

<그림 4-21> 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객의 73.9%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께 여행하는 경우 '가족/친지'(13.1%), '직장 동료/업무상 관계자'(6.5%) 등 순



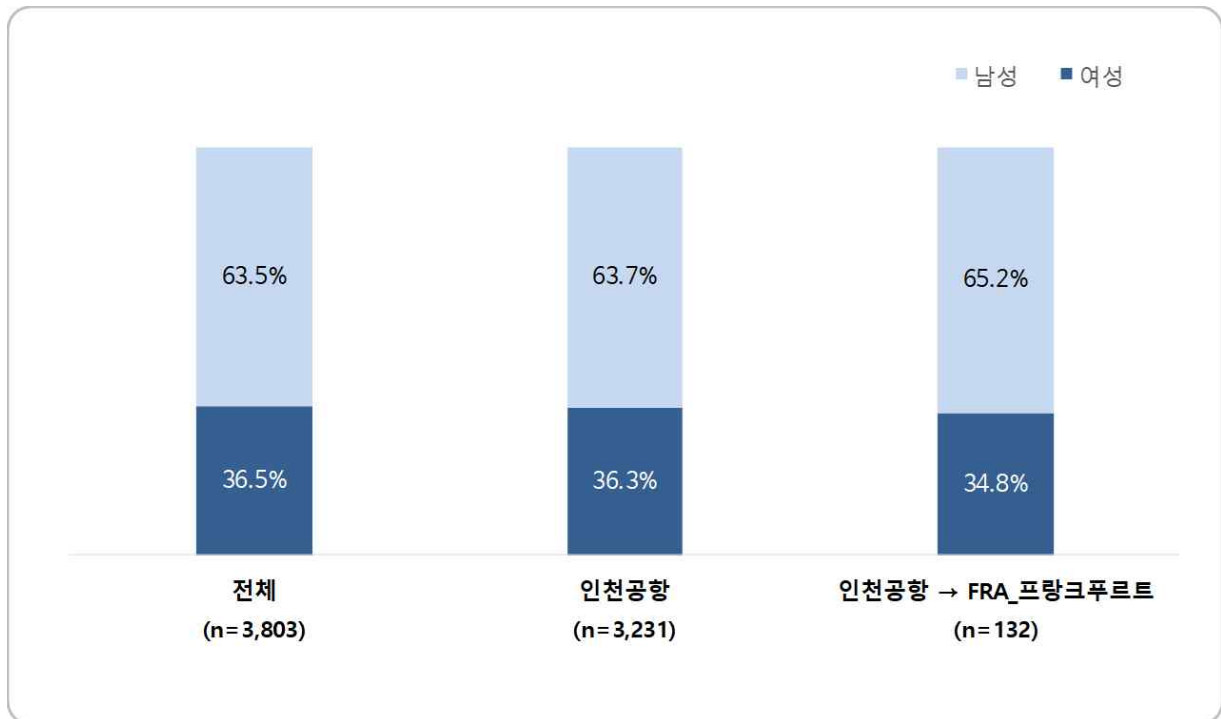
Base : 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객, n=153, 단위 : %

<그림 4-22> 인천공항 → JFK_뉴욕(존F.케네디) 노선 이용객 동반자 유형

5. 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선

가. 이용객 특성

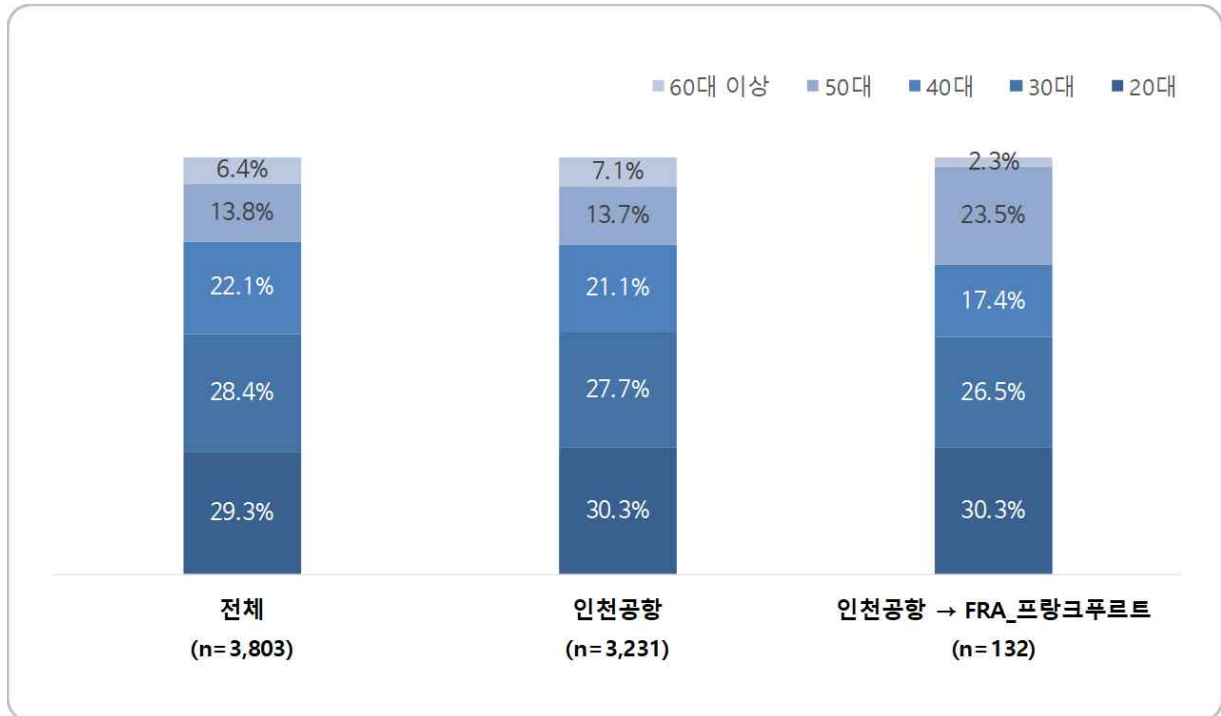
- 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객은 여성(34.8%)보다 남성(65.2%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객, n=132, 단위 : %

<그림 4-23> 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대가 30.3%로 가장 많았으며, 다음으로 '30대'(26.5%), '50대'(23.5%), '40대'(17.4%), '60대 이상'(2.3%) 순으로 이용
- 특히, 50대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



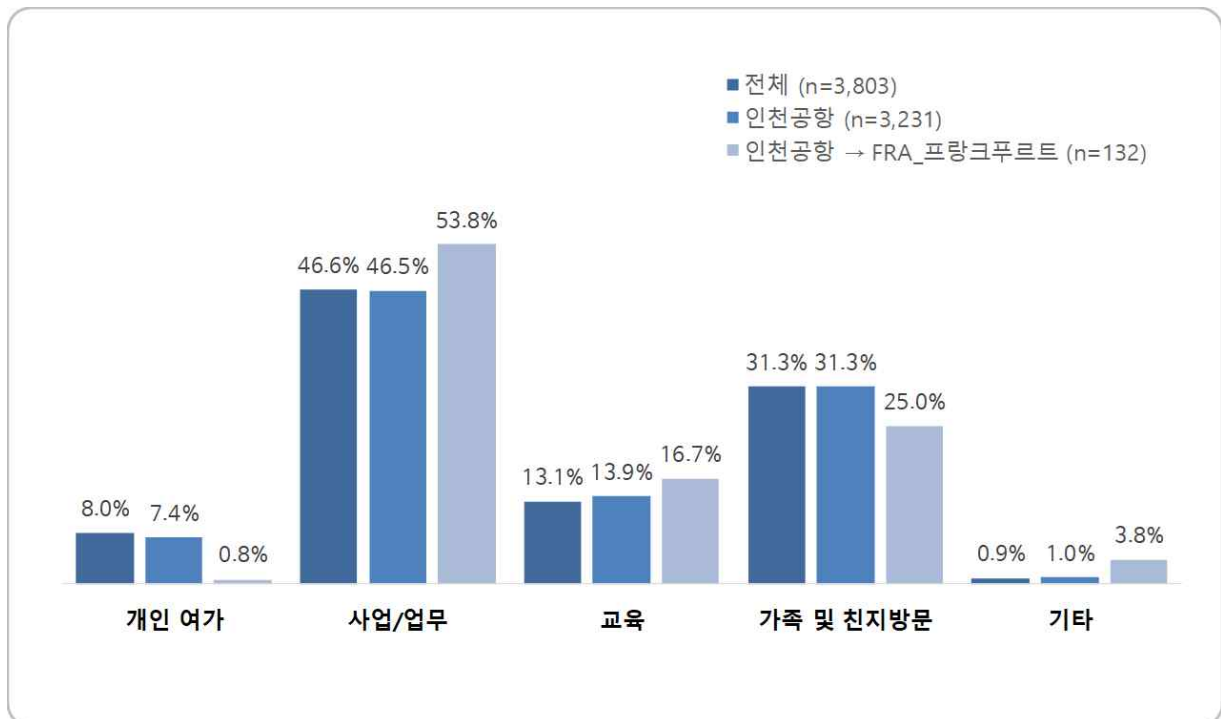
Base : 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객, n=132, 단위 : %

<그림 4-24> 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객은 주로 '사업/업무'(53.8%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '가족 및 친지 방문'(25.0%), '개인 여가'(0.8%) 목적이 상대적으로 적은 편

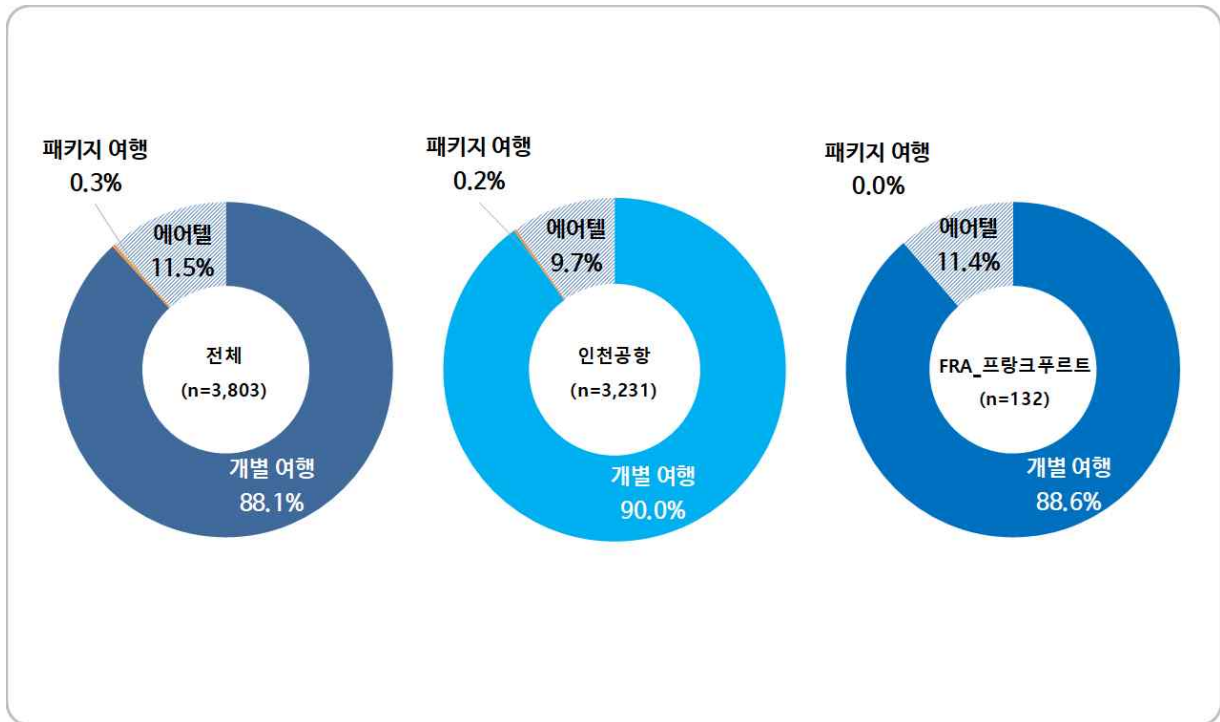


Base : 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객, n=132, 단위 : %

<그림 4-25> 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선은 대부분 '개별 여행'(88.6%) 형태

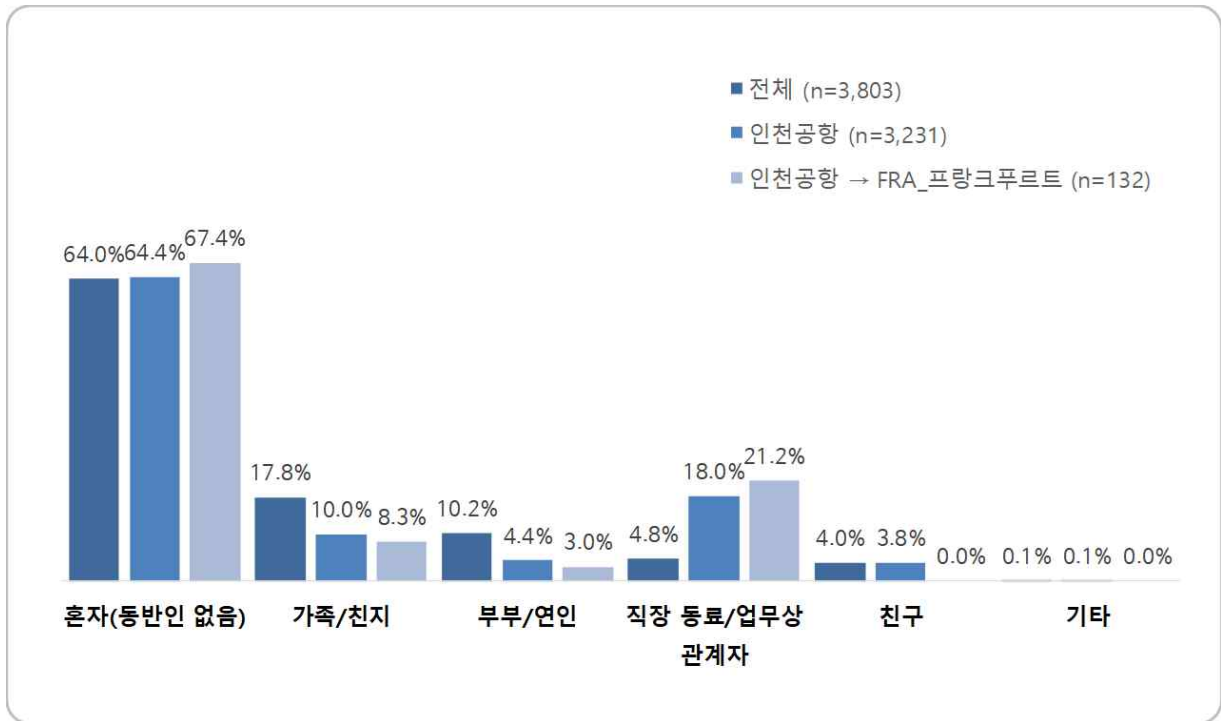


Base : 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객, n=132, 단위 : %

<그림 4-26> 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객의 67.4%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께 여행하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(21.2%), '가족/친지'(8.3%) 등 순



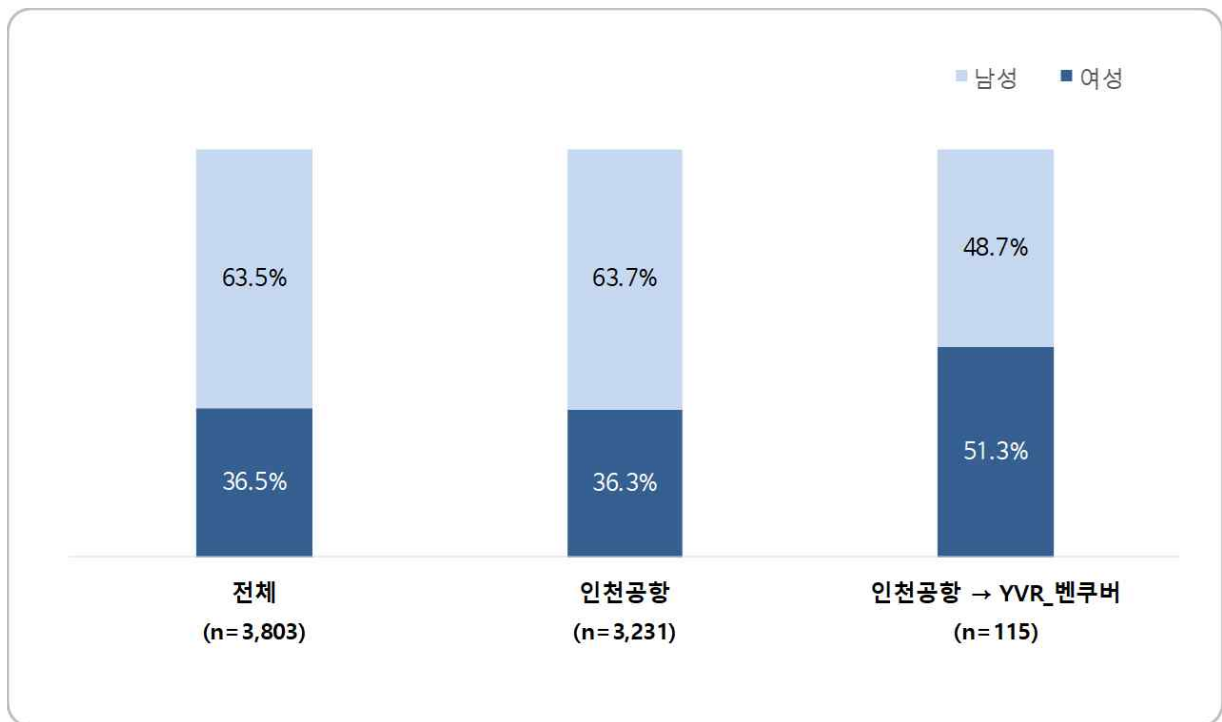
Base : 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객, n=132, 단위 : %

<그림 4-27> 인천공항 → FRA_프랑크푸르트 노선 이용객 동반자 유형

6. 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선

가. 이용객 특성

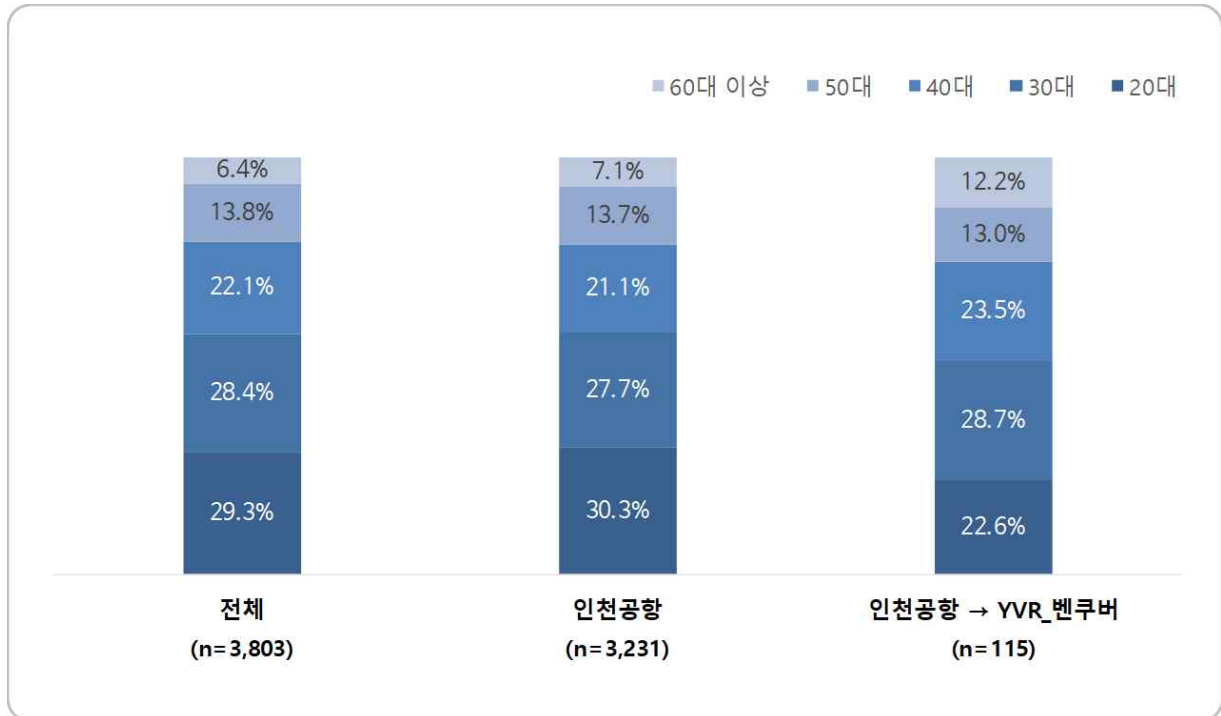
- 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객은 여성(51.3%) 이용객이 남성(48.7%)보다 많이 이용
- 특히, 여성 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



Base : 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객, n=115, 단위 : %

<그림 4-28> 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 28.7%로 가장 많았으며, 다음으로 '40대'(23.5%), '20대'(22.6%), '50대'(13.0%), '60대 이상'(12.2%) 순으로 이용
- 특히, 60대 이상 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



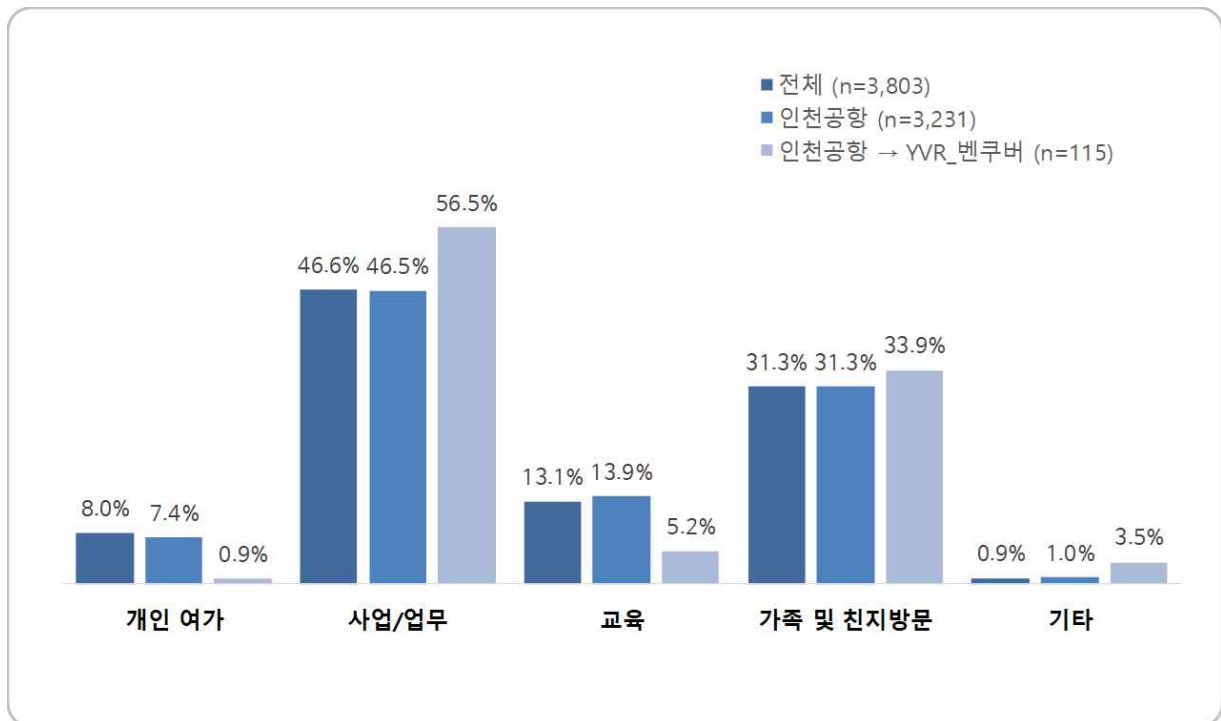
Base : 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객, n=115, 단위 : %

<그림 4-29> 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(56.5%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘개인 여가’(0.9%), ‘교육’(5.2%) 목적이 상대적으로 적은 편

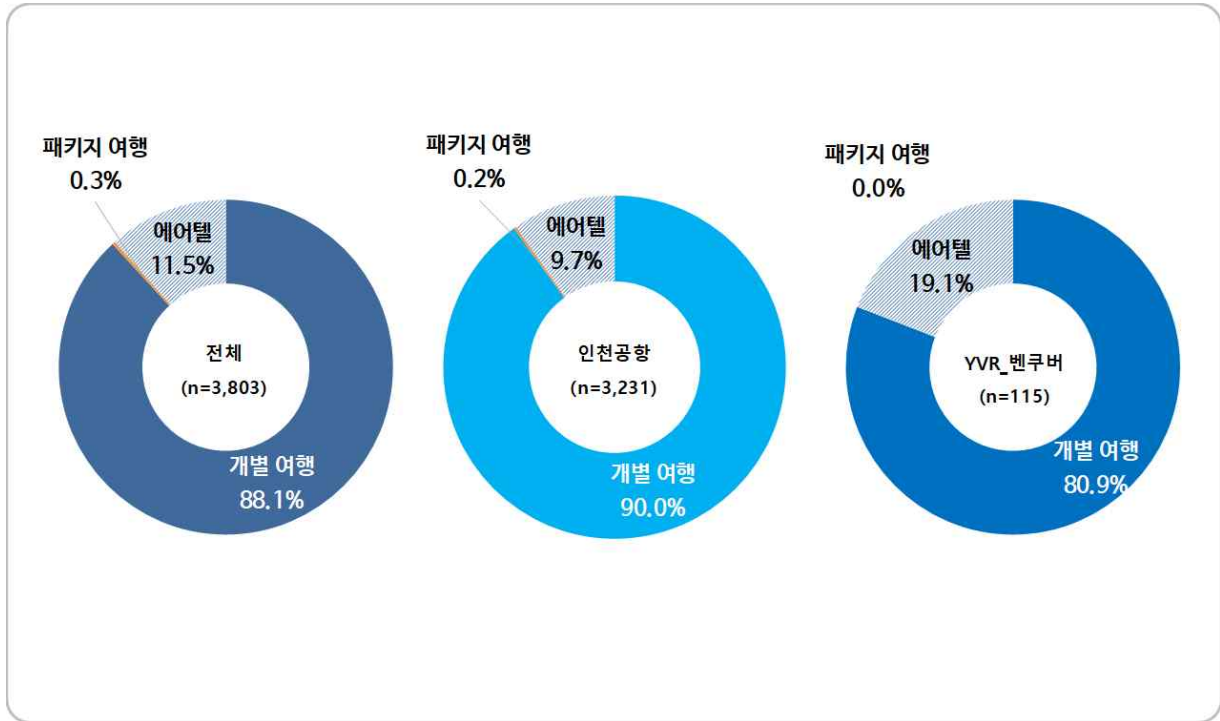


Base : 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객, n=115, 단위 : %

<그림 4-30> 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선은 대부분 '개별 여행'(80.9%) 형태

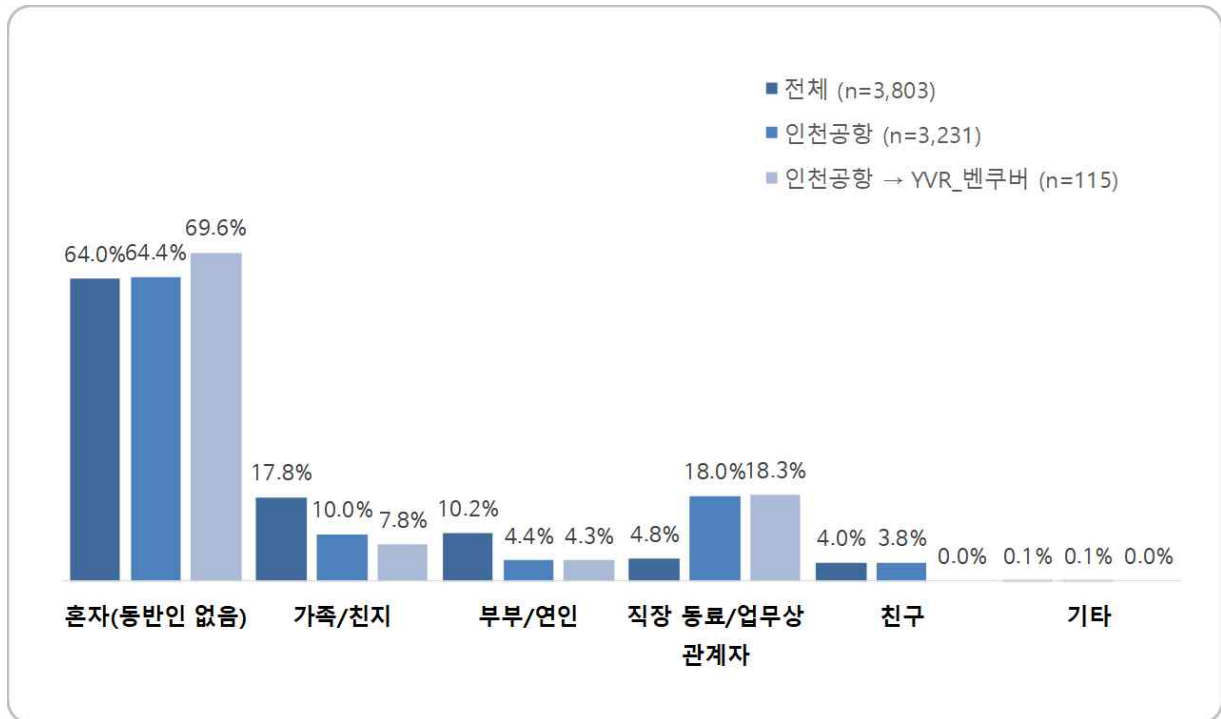


Base : 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객, n=115, 단위 : %

<그림 4-31> 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객의 69.6%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께 여행하는 경우, '직장 동료/업무상 관계자'(18.3%), '가족/친지'(7.8%) 등 순



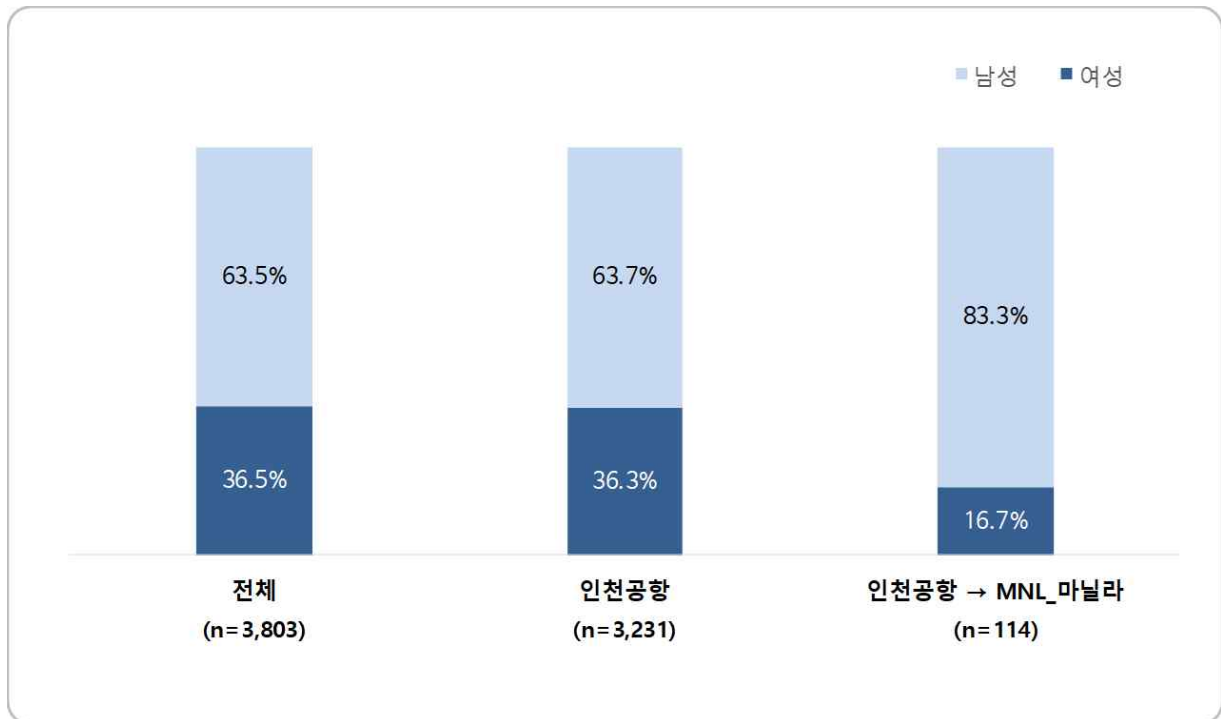
Base : 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객, n=115, 단위 : %

<그림 4-32> 인천공항 → YVR_벤쿠버 노선 이용객 동반자 유형

7. 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선

가. 이용객 특성

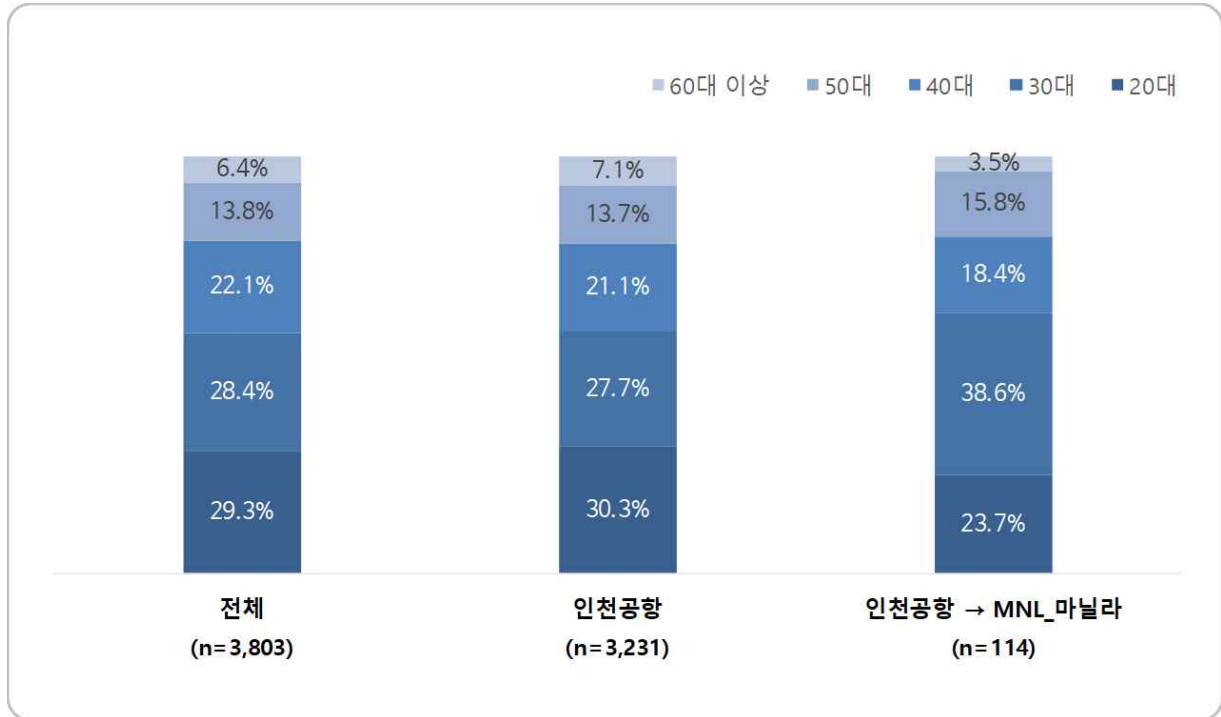
- 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객은 여성(16.7%)보다 남성(83.3%) 이용객이 많이 이용
- 특히, 남성 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



Base : 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객, n=114, 단위 : %

<그림 4-33> 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 38.6%로 가장 많았으며, 다음으로 '20대'(23.7%), '50대'(15.8%), '60대 이상'(15.8%) 순으로 이용



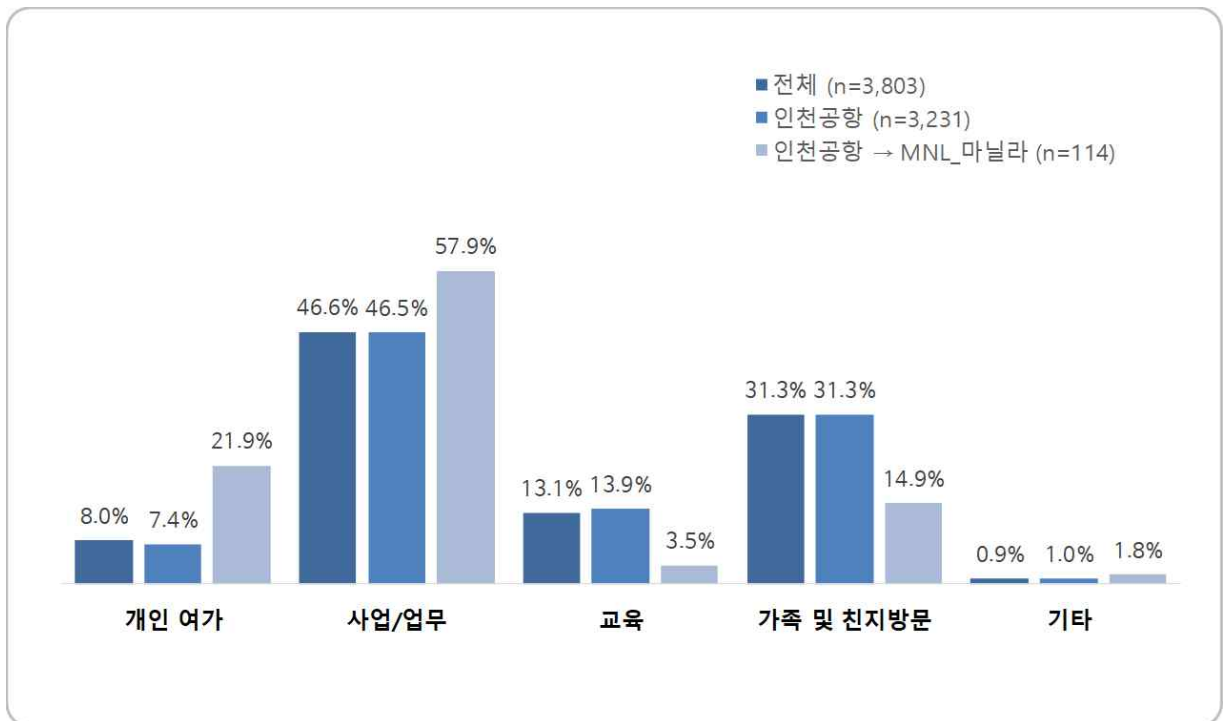
Base : 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객, n=114, 단위 : %

<그림 4-34> 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(57.9%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘가족 및 친지 방문’(14.9%), ‘교육’(3.5%) 목적이 상대적으로 적고, ‘개인 여가’(21.9%) 목적이 상대적으로 많은 편

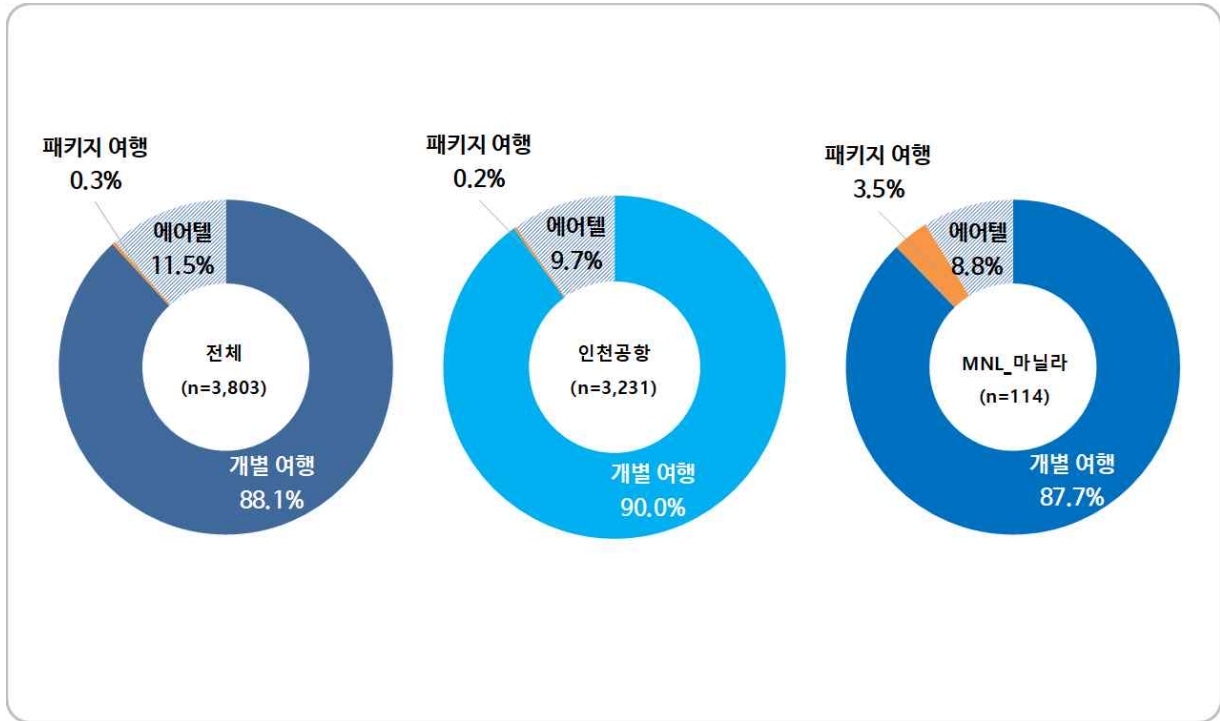


Base : 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객, n=114, 단위 : %

<그림 4-35> 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선은 대부분 '개별 여행'(87.7%) 형태

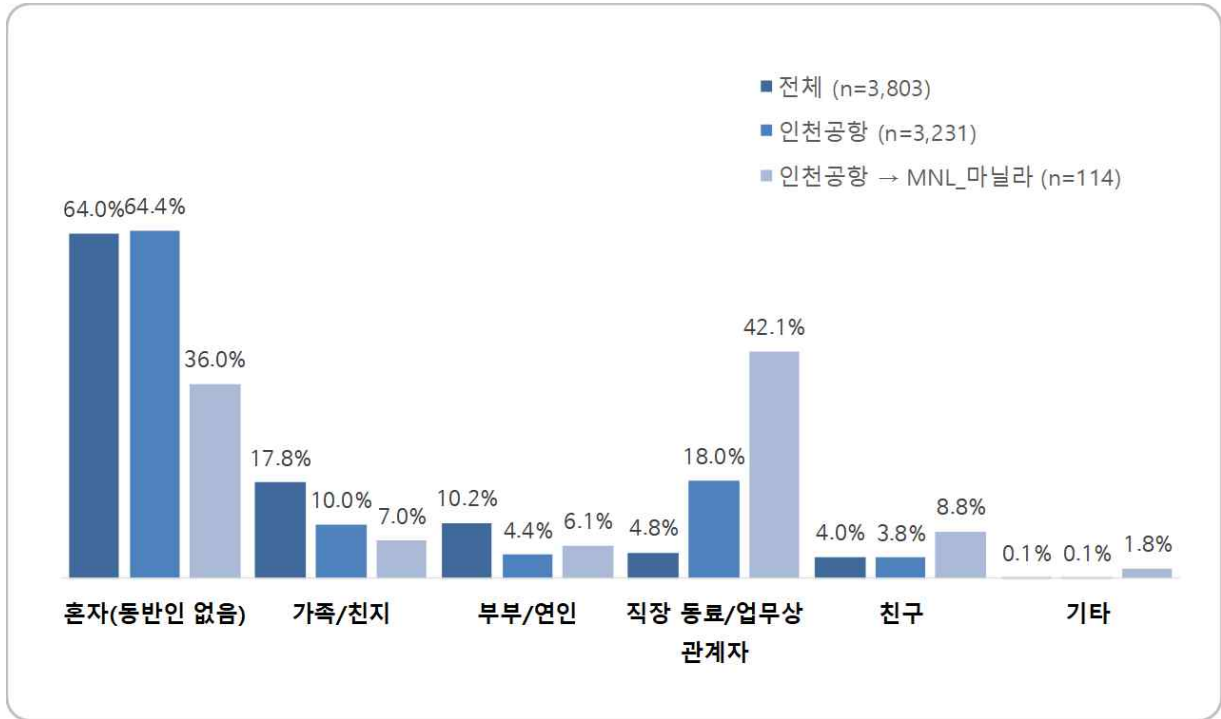


Base : 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객, n=114, 단위 : %

<그림 4-36> 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객의 36.0%가 ‘혼자’ 여행
- 동반자와 함께 하는 경우 ‘직장 동료/업무상 관계자’(42.2%), ‘친구’(8.8%) 등 순



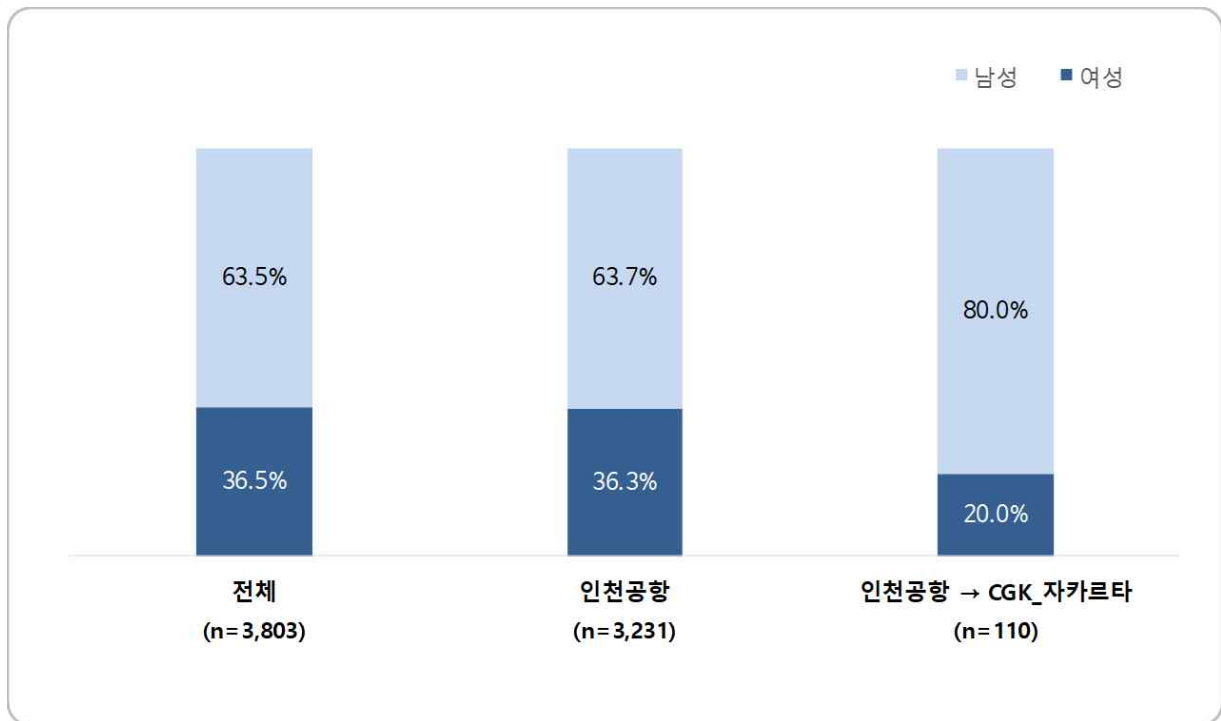
Base : 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객, n=114, 단위 : %

<그림 4-37> 인천공항 → MNL_마닐라(니노이아키노) 노선 이용객 동반자 유형

8. 인천공항 → CGK_자카르타 노선

가. 이용객 특성

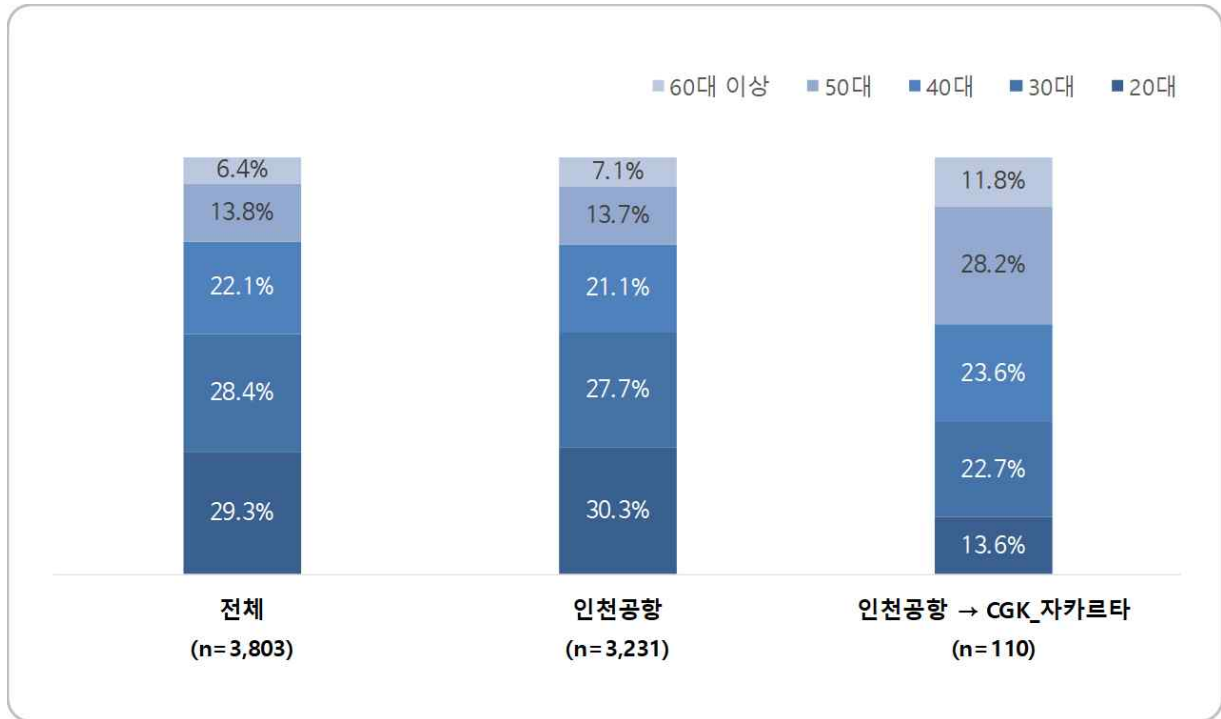
- 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객은 여성(20.0%)보다 남성(80.0%) 이용객이 많이 이용
- 특히, 남성 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



Base : 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객, n=110, 단위 : %

<그림 4-38> 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 50대가 28.2%로 가장 많았으며, 다음으로 '40대'(23.6%), 30대'(22.7%), '20대'(13.6%), '60대 이상'(11.8%) 순으로 이용
- 특히, 50대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



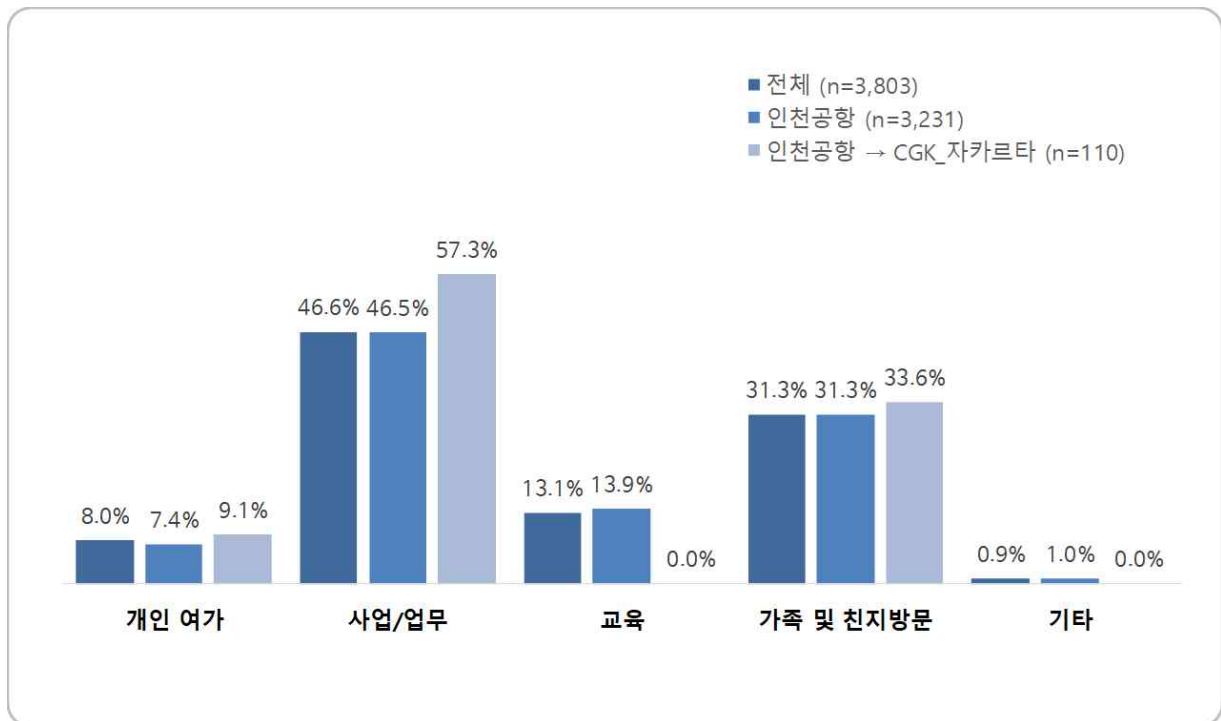
Base : 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객, n=110, 단위 : %

<그림 4-39> 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객은 주로 '사업/업무'(57.3%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '교육'(0.0%) 목적이 상대적으로 적은 편

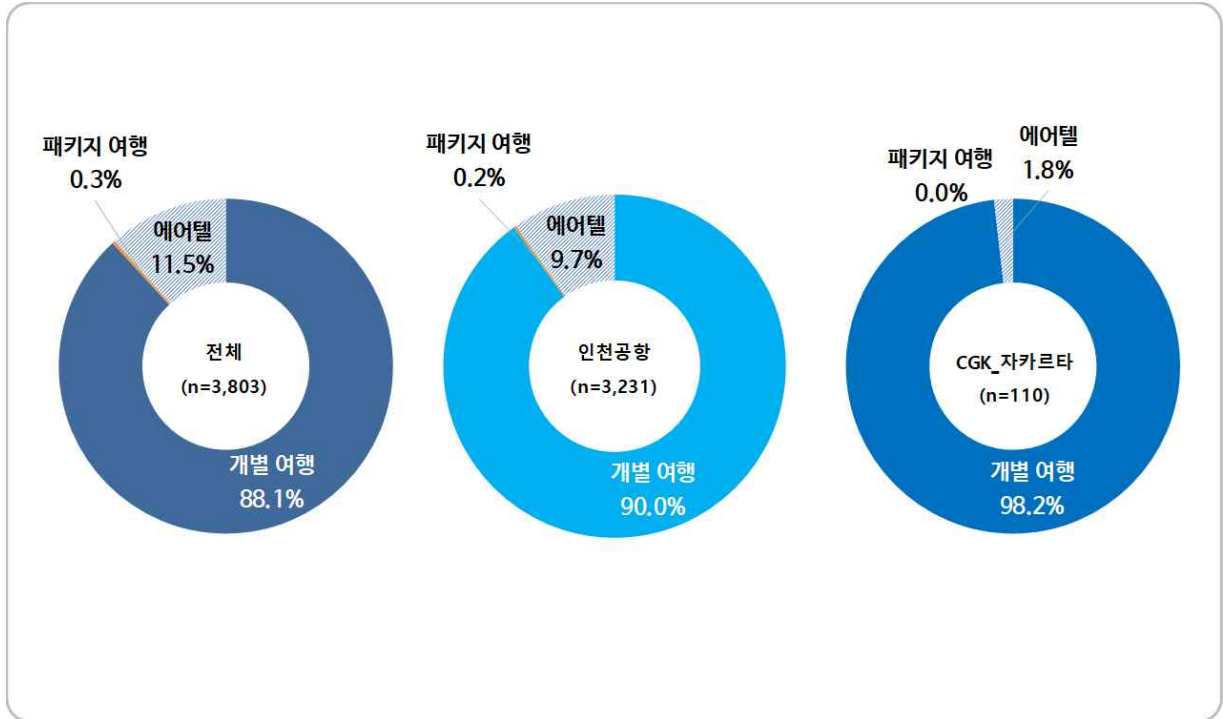


Base : 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객, n=110, 단위 : %

<그림 4-40> 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → CGK_자카르타 노선은 대부분 '개별 여행'(98.2%) 형태

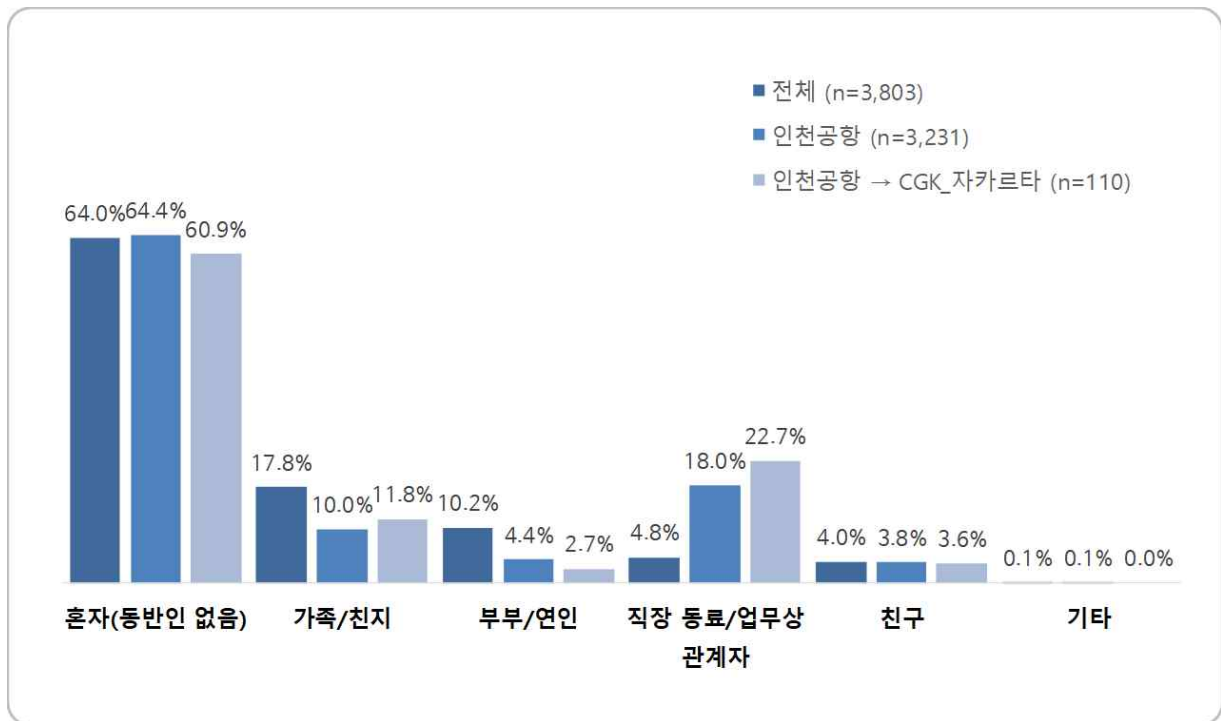


Base : 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객, n=110, 단위 : %

<그림 4-41> 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객의 60.9%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께 하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(22.7%), '가족/친지'(11.8%) 등 순



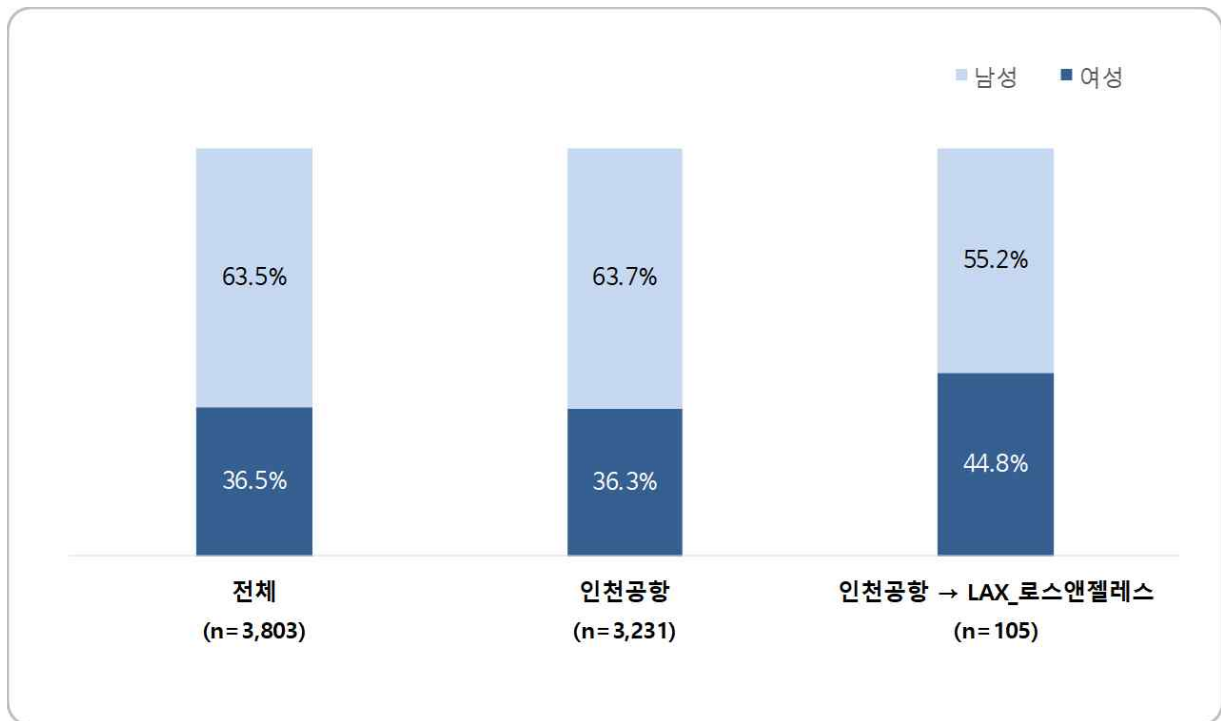
Base : 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객, n=110, 단위 : %

<그림 4-42> 인천공항 → CGK_자카르타 노선 이용객 동반자 유형

9. 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선

가. 이용객 특성

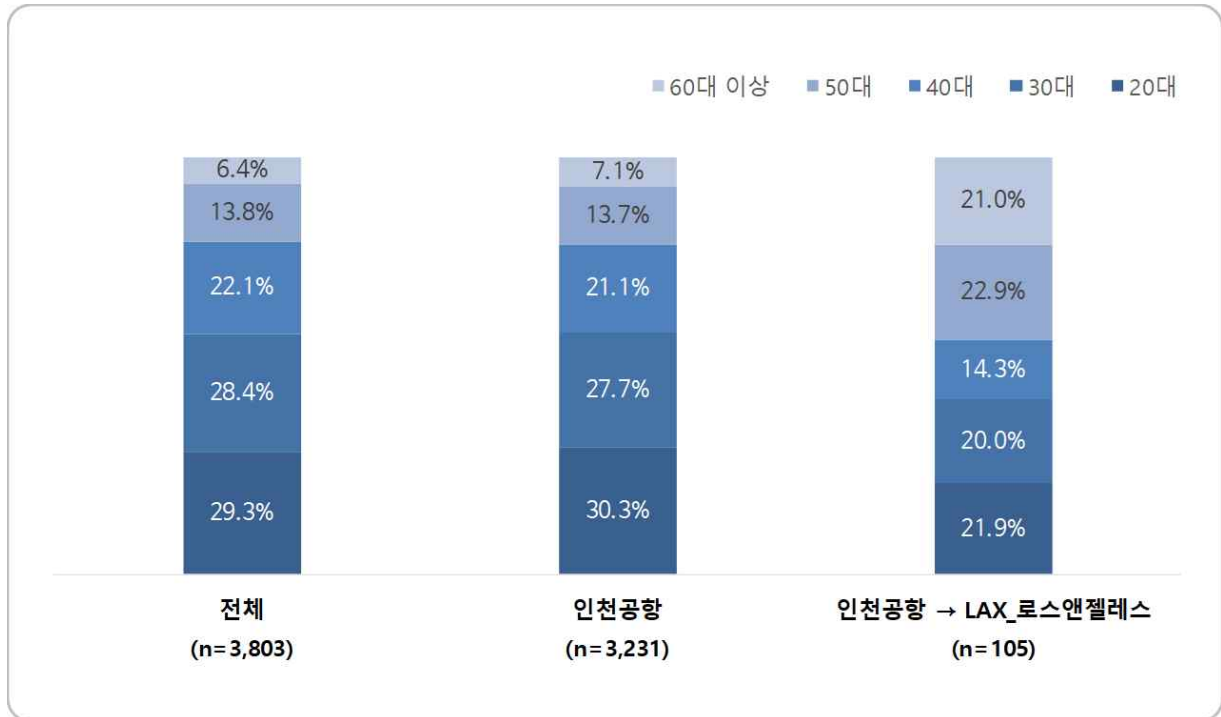
- 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객은 여성(44.8%)보다 남성(55.2%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객, n=105, 단위 : %

<그림 4-43> 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 50대가 22.9%로 가장 많았으며, 다음으로 '20대'(21.9%), '60대 이상'(21.0%), '30대'(20.0%), '40대 이상'(14.3%) 순으로 이용
- 특히, 60대 이상 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



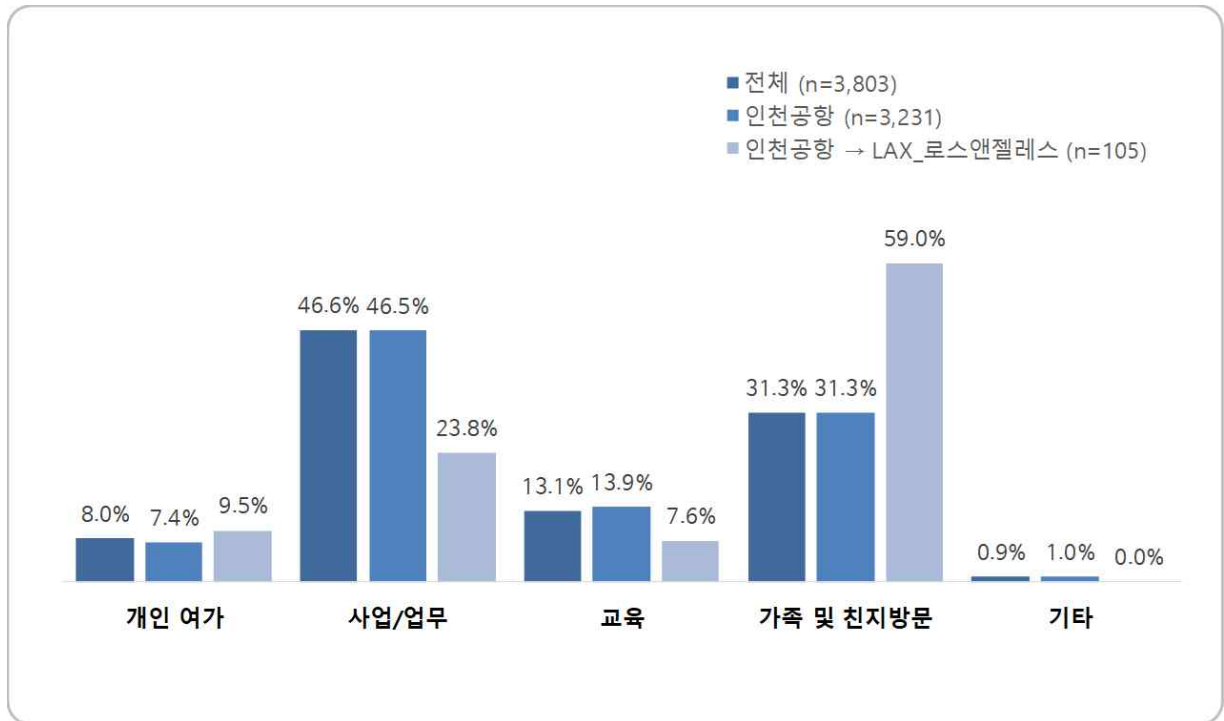
Base : 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객, n=105, 단위 : %

<그림 4-44> 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객은 주로 '가족 및 친지 방문'(59.0%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '사업/업무'(23.8%), '교육'(7.6%) 목적이 상대적으로 적은 편

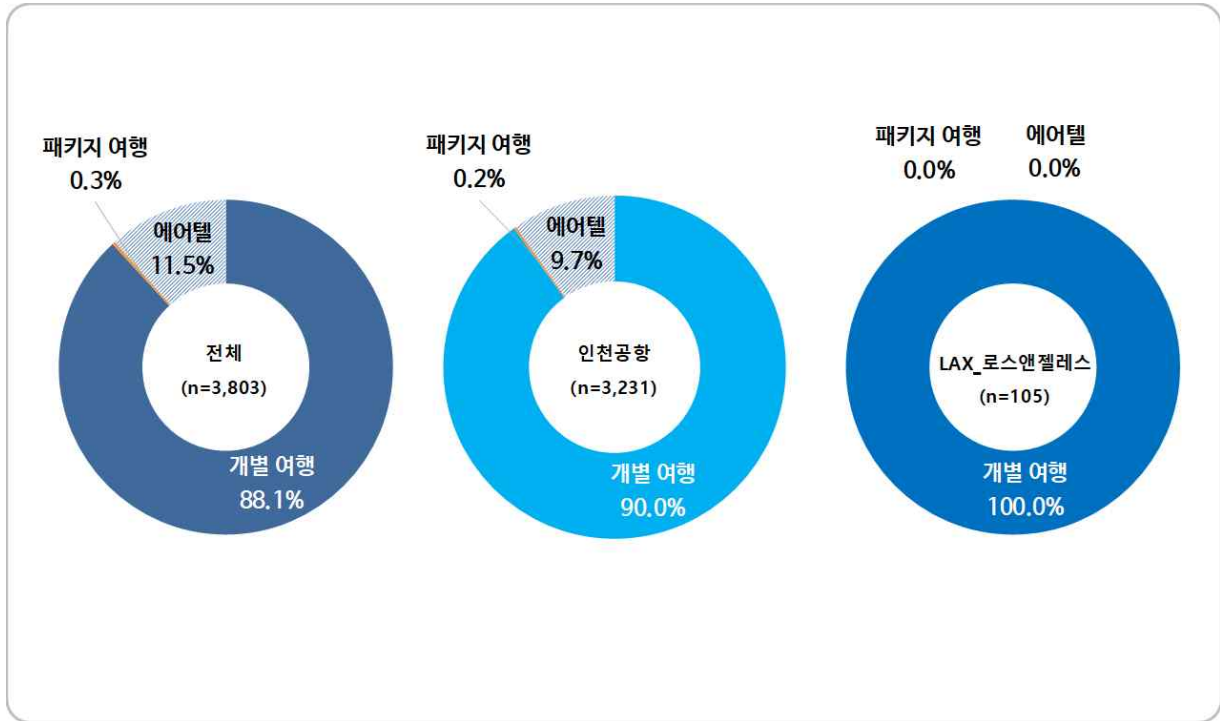


Base : 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객, n=105, 단위 : %

<그림 4-45> 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선은 모두 '개별 여행'(100.0%) 형태

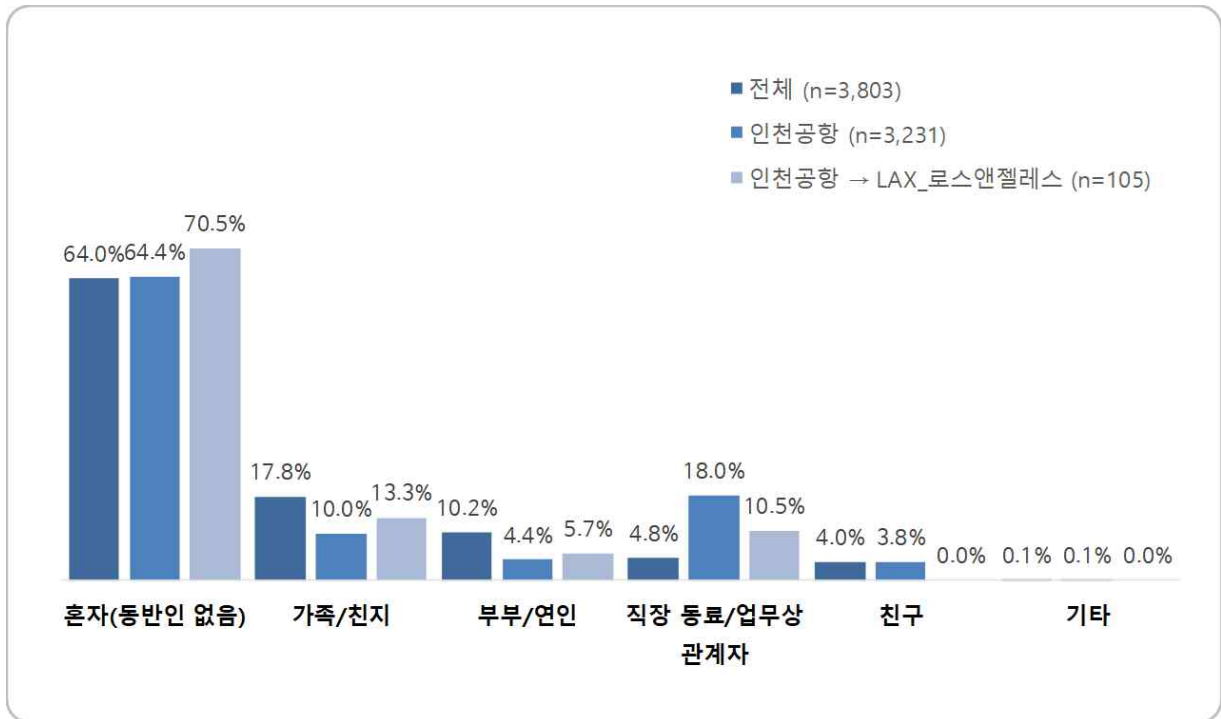


Base : 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객, n=105, 단위 : %

<그림 4-46> 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객의 70.5%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '가족/친지'(13.3%), '직장 동료/업무상 관계자'(10.5%) 등 순



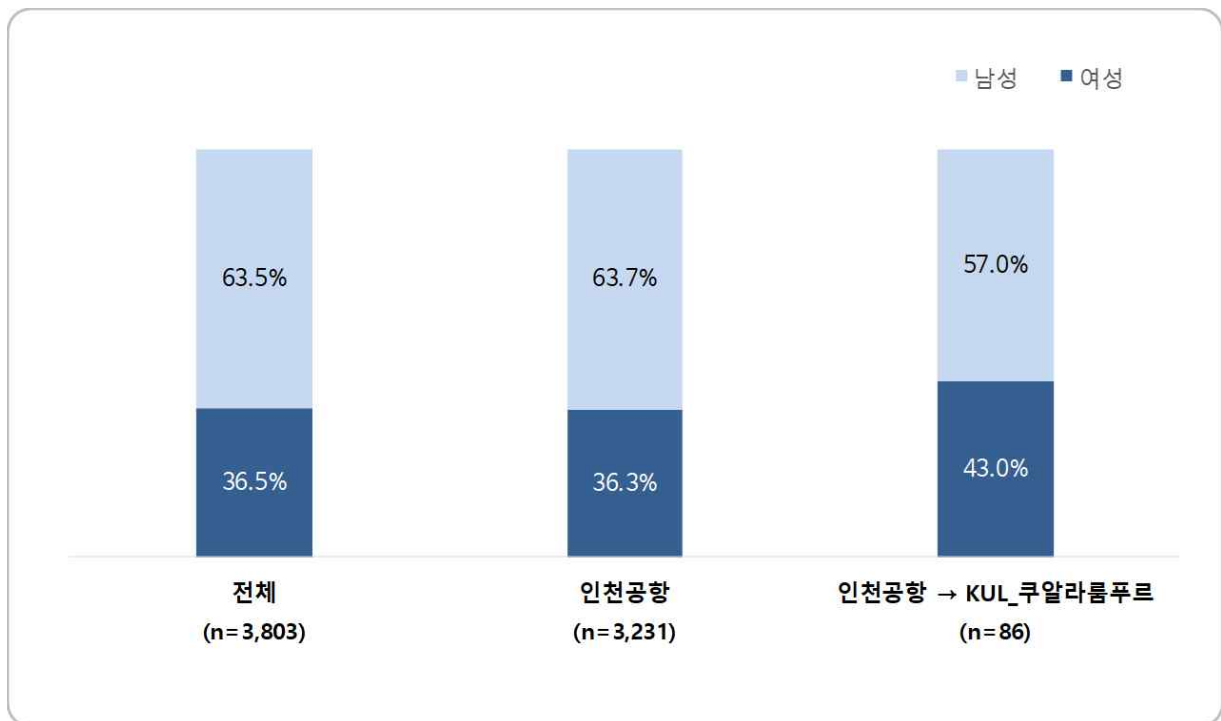
Base : 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객, n=105, 단위 : %

<그림 4-47> 인천공항 → LAX_로스앤젤레스 노선 이용객 동반자 유형

10. 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선

가. 이용객 특성

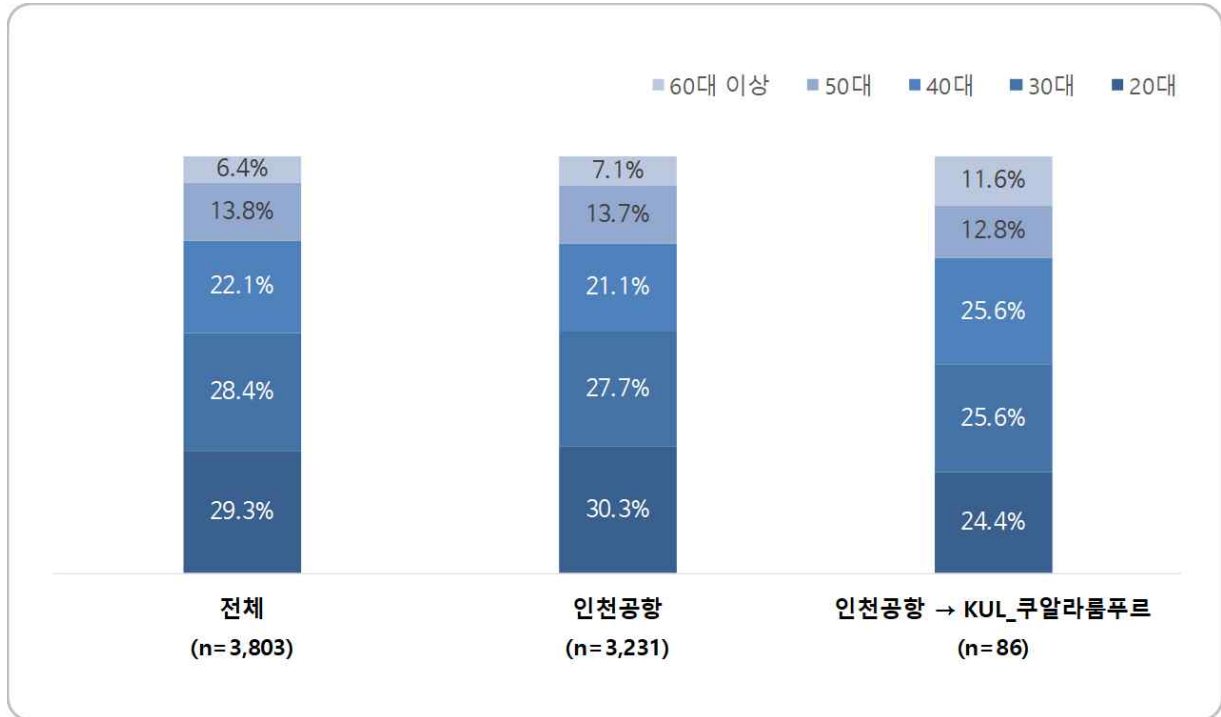
- 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객은 여성(43.0%)보다 남성(57.0%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객, n=86, 단위 : %

<그림 4-48> 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대와 40대가 각 25.6%로 가장 많았으며, 다음으로 '20대'(24.4%), '50대'(12.8%), '60대 이상'(11.6%) 순으로 이용



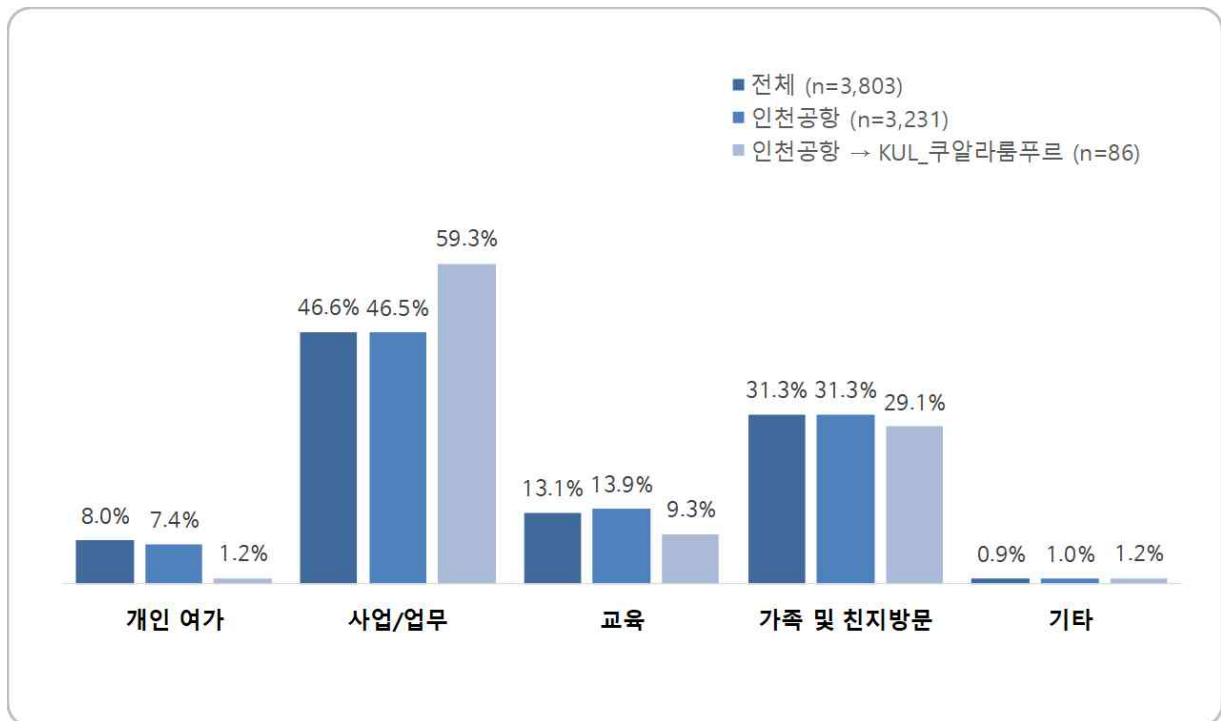
Base : 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객, n=86, 단위 : %

<그림 4-49> 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객은 주로 '사업/업무'(59.3%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '개인 여가'(1.2%) 목적이 상대적으로 적은 편

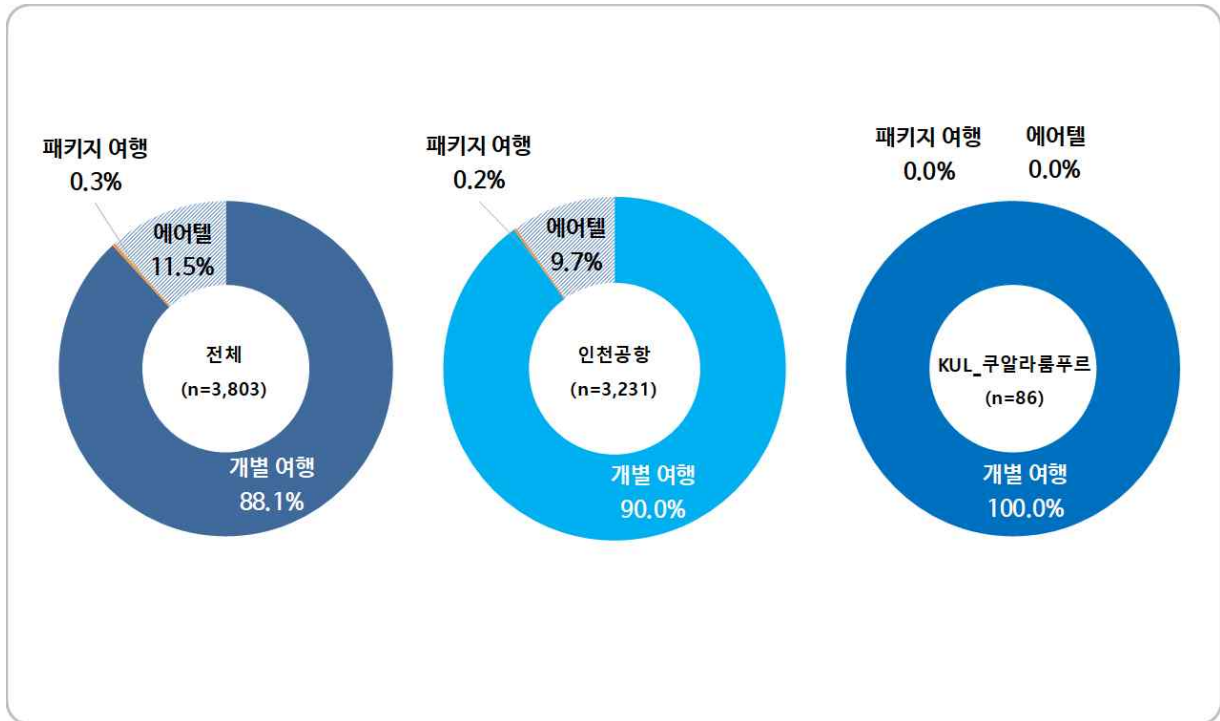


Base : 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객, n=86, 단위 : %

<그림 4-50> 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선은 모두 '개별 여행'(100.0%) 형태

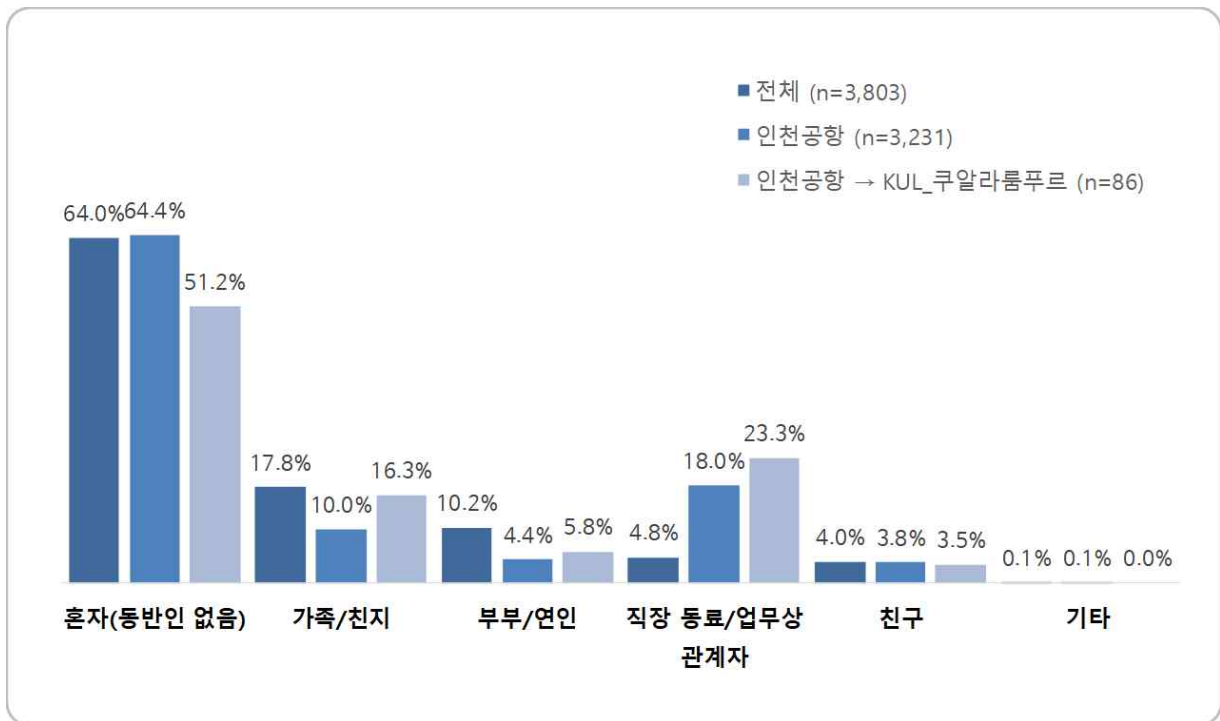


Base : 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객, n=86, 단위 : %

<그림 4-51> 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객의 51.2%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(23.3%), '친지'(16.3%) 등 순



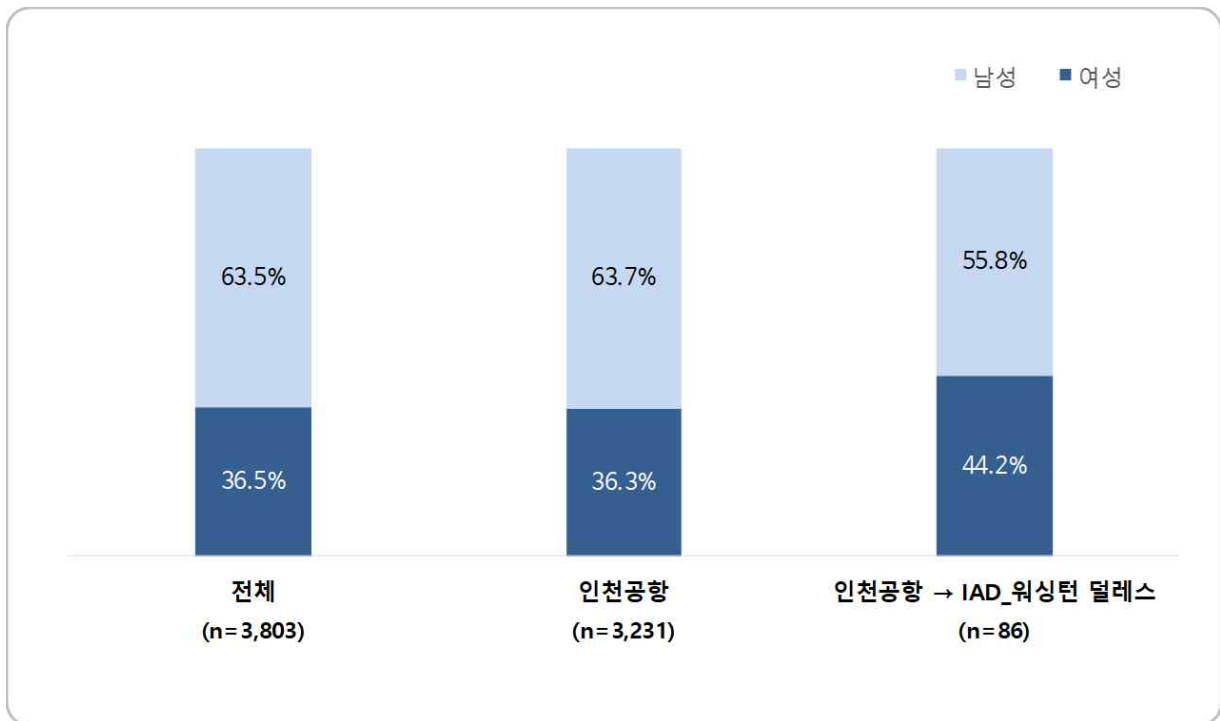
Base : 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객, n=86, 단위 : %

<그림 4-52> 인천공항 → KUL_쿠알라룸푸르 노선 이용객 동반자 유형

11. 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선

가. 이용객 특성

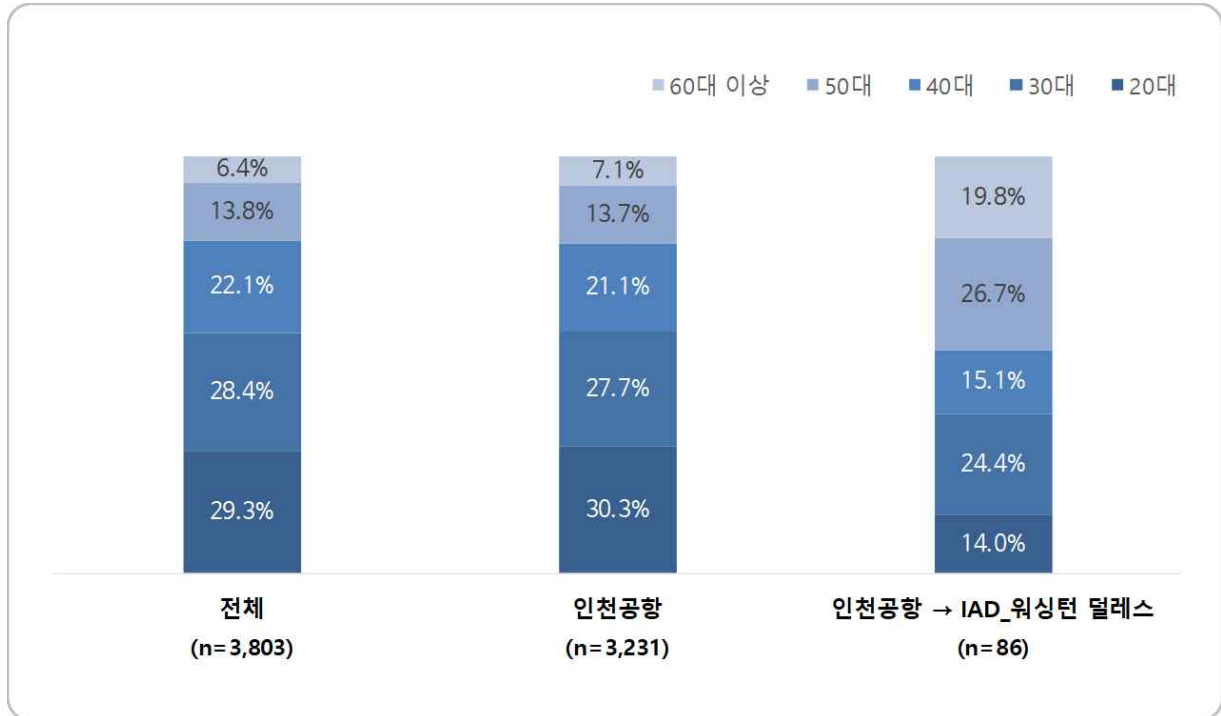
- 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객은 여성(44.2%)보다 남성(55.8%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객, n=86, 단위 : %

<그림 4-53> 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 50대가 26.7%로 가장 많았으며, 다음으로 '30대'(24.4%), '60대 이상'(19.8%), '40대'(15.1%), '20대'(14.0%) 순으로 이용
- 특히, 50대와 60대 이상 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



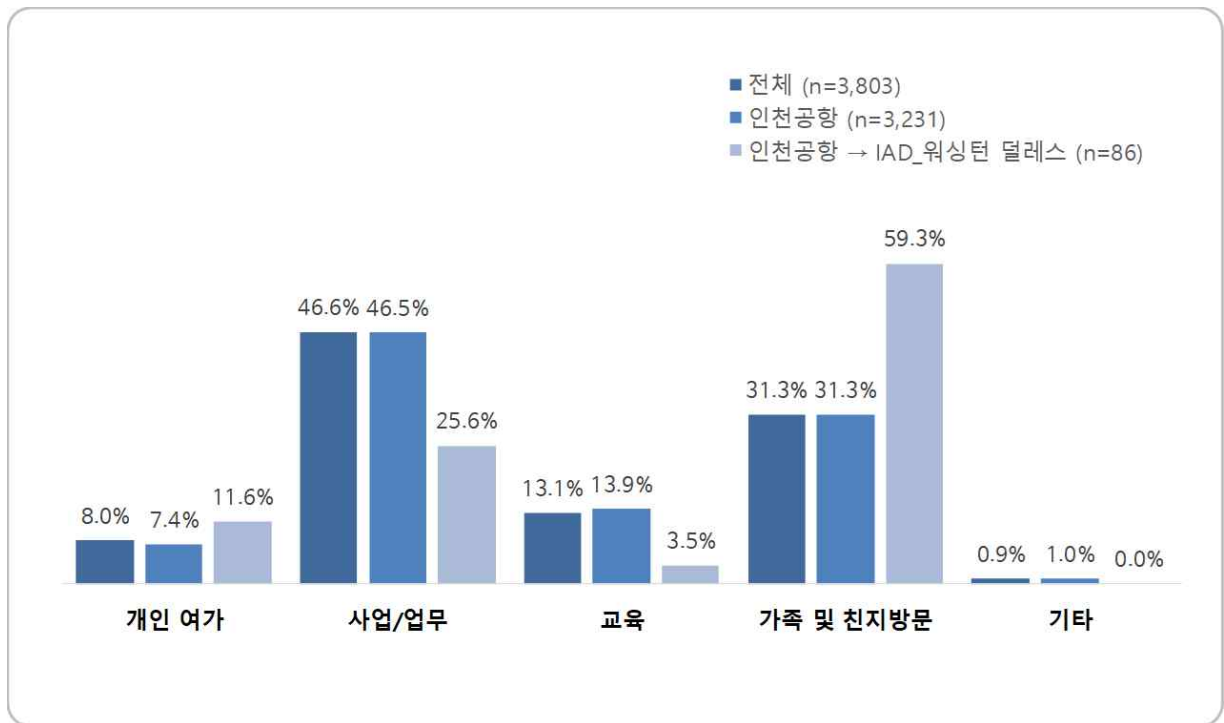
Base : 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객, n=86, 단위 : %

<그림 4-54> 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객은 주로 '가족 및 친지방문'(59.3%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '사업/업무'(25.6%), '교육'(3.5%) 목적이 상대적으로 적은 편

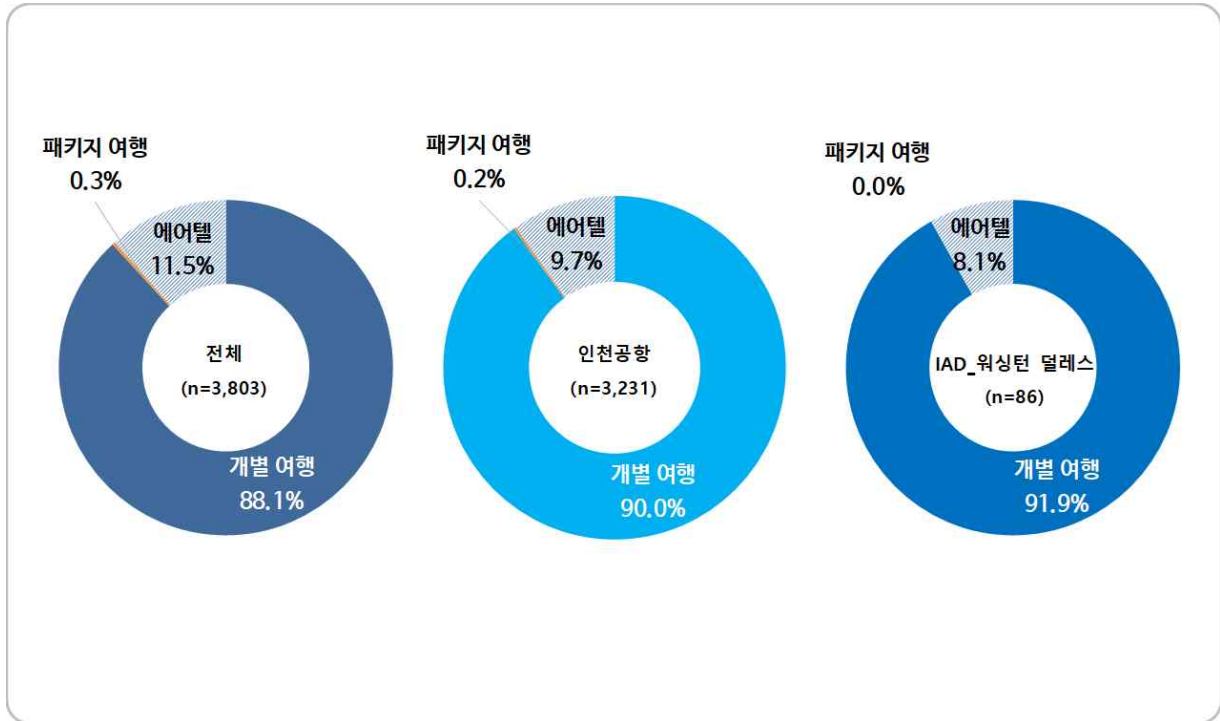


Base : 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객, n=86, 단위 : %

<그림 4-55> 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선은 대부분 '개별 여행'(91.9%) 형태

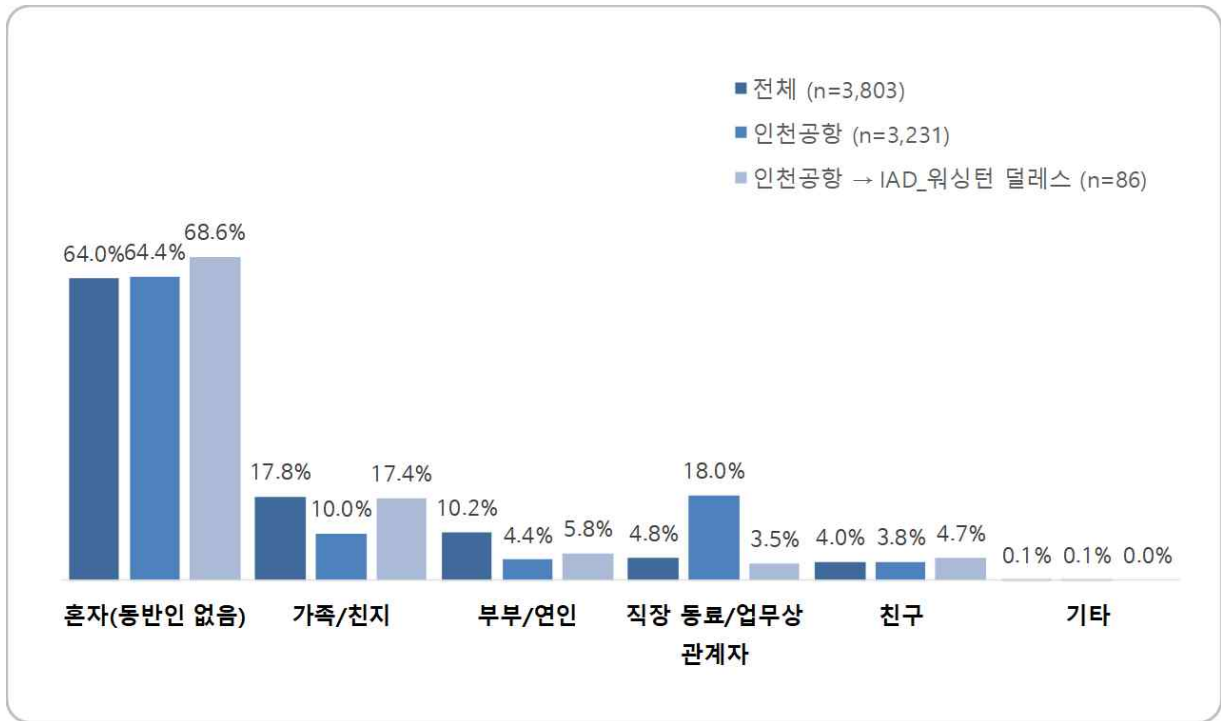


Base : 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객, n=86, 단위 : %

<그림 4-56> 인천공항 → IAD_워싱턴 덜레스 국제공항 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → IAD_워싱턴 델레스 국제공항 노선 이용객의 68.6%가 ‘혼자’ 여행
- 동반자와 함께 하는 경우 ‘가족/친지’(17.4%), ‘부부/연인’(5.8%) 등 순



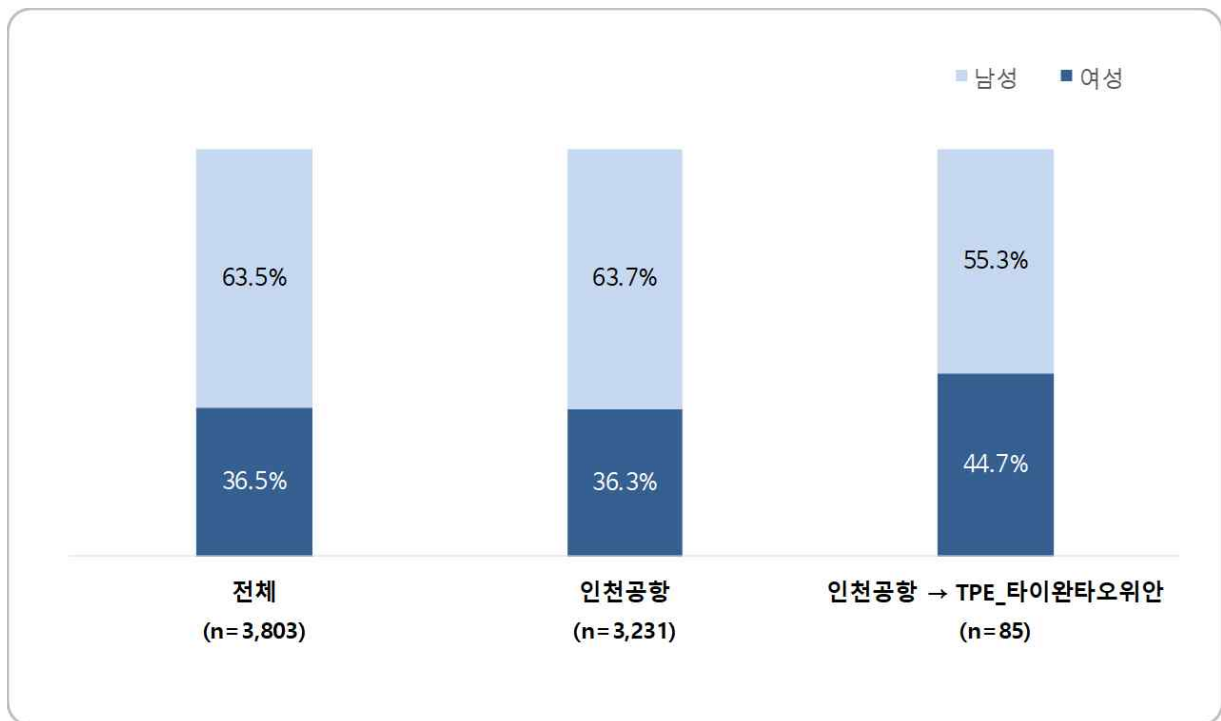
Base : 인천공항 → IAD_워싱턴 델레스 국제공항 노선 이용객, n=86, 단위 : %

<그림 4-57> 인천공항 → IAD_워싱턴 델레스 국제공항 노선 이용객 동반자 유형

12. 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선

가. 이용객 특성

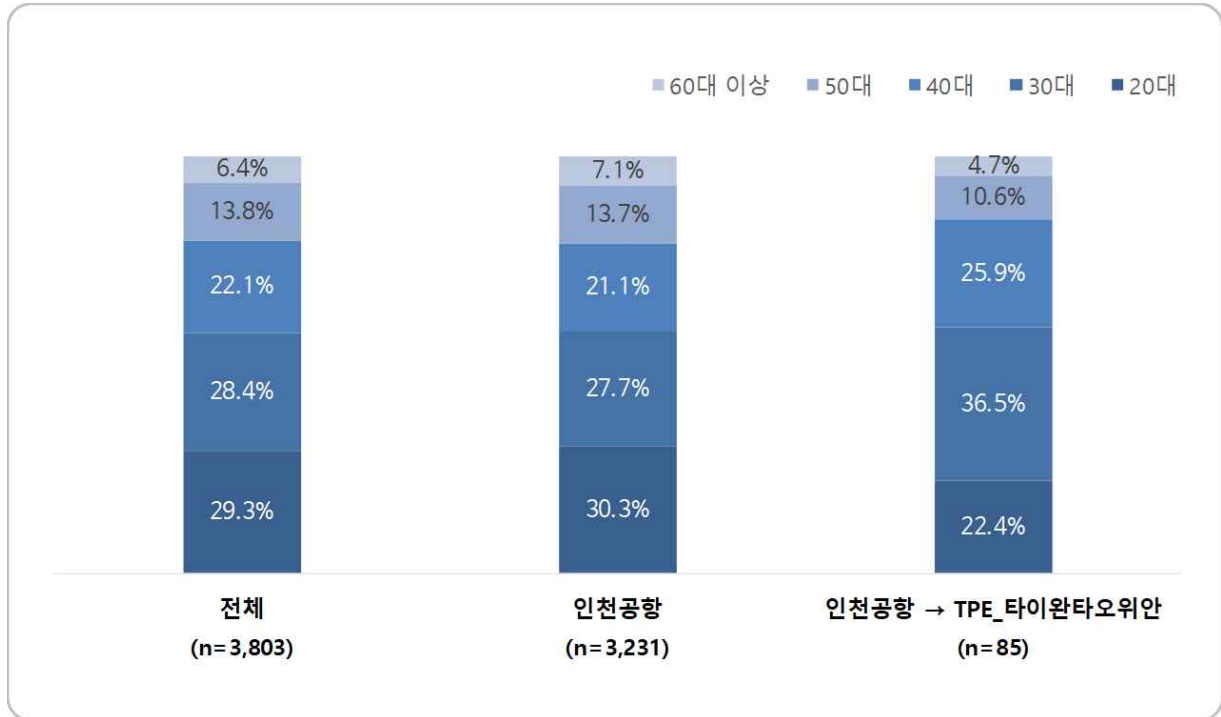
- 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객은 여성(44.7%)보다 남성(55.3%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객, n=85, 단위 : %

<그림 4-58> 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 36.5%로 가장 많았으며, 다음으로 '40대'(25.9%), '20대'(22.4%), '50대'(10.6%), '60대 이상'(4.7%) 순으로 이용



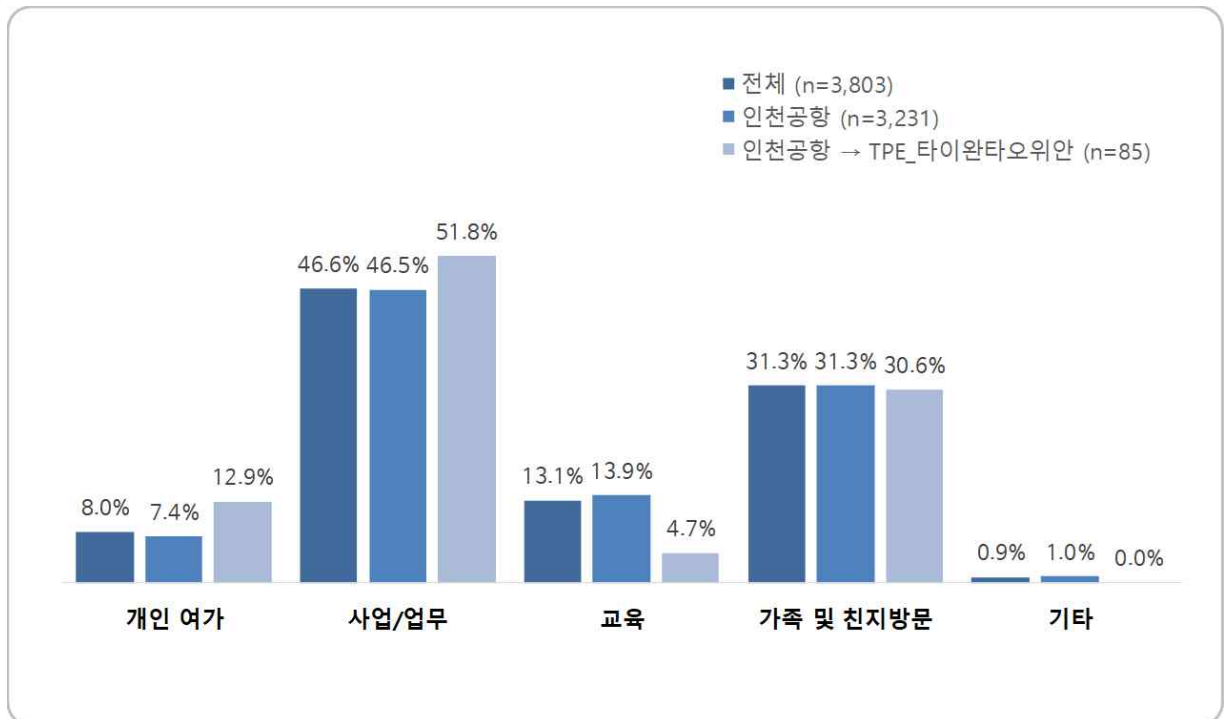
Base : 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객, n=85, 단위 : %

<그림 4-59> 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객은 주로 '사업/업무'(51.8%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '교육'(4.7%) 목적이 상대적으로 적은 편

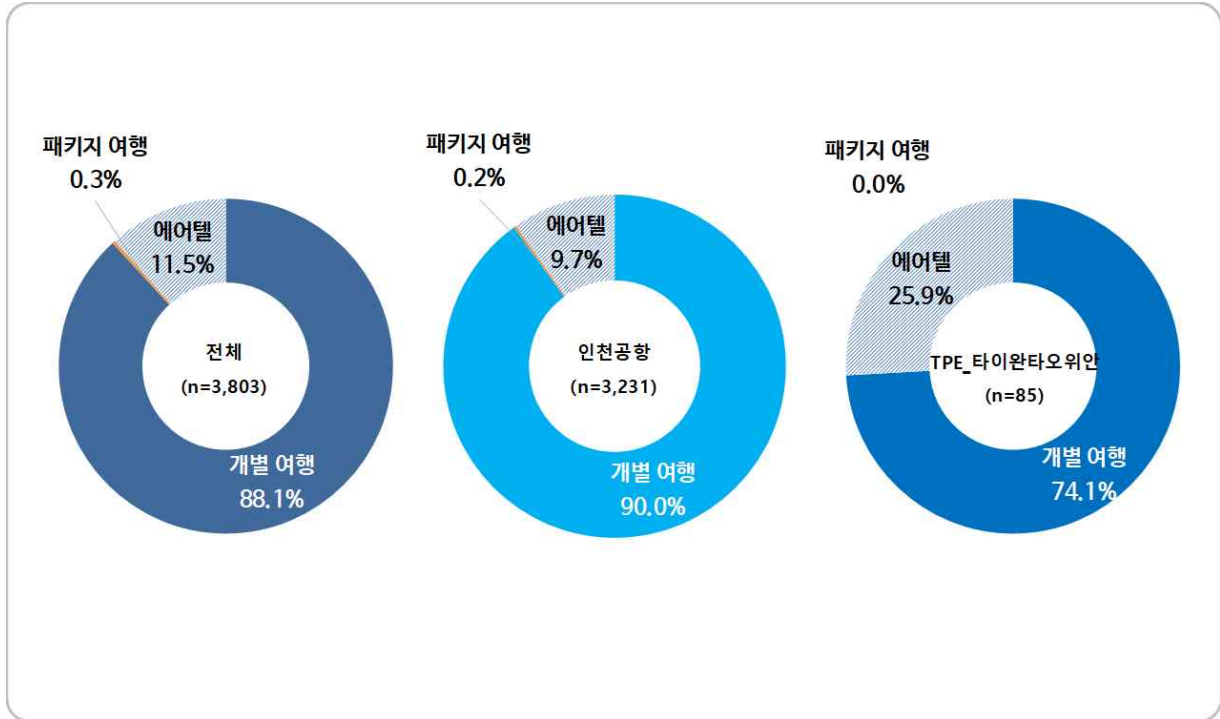


Base : 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객, n=85, 단위 : %

<그림 4-60> 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선은 대부분 '개별 여행'(74.1%) 형태

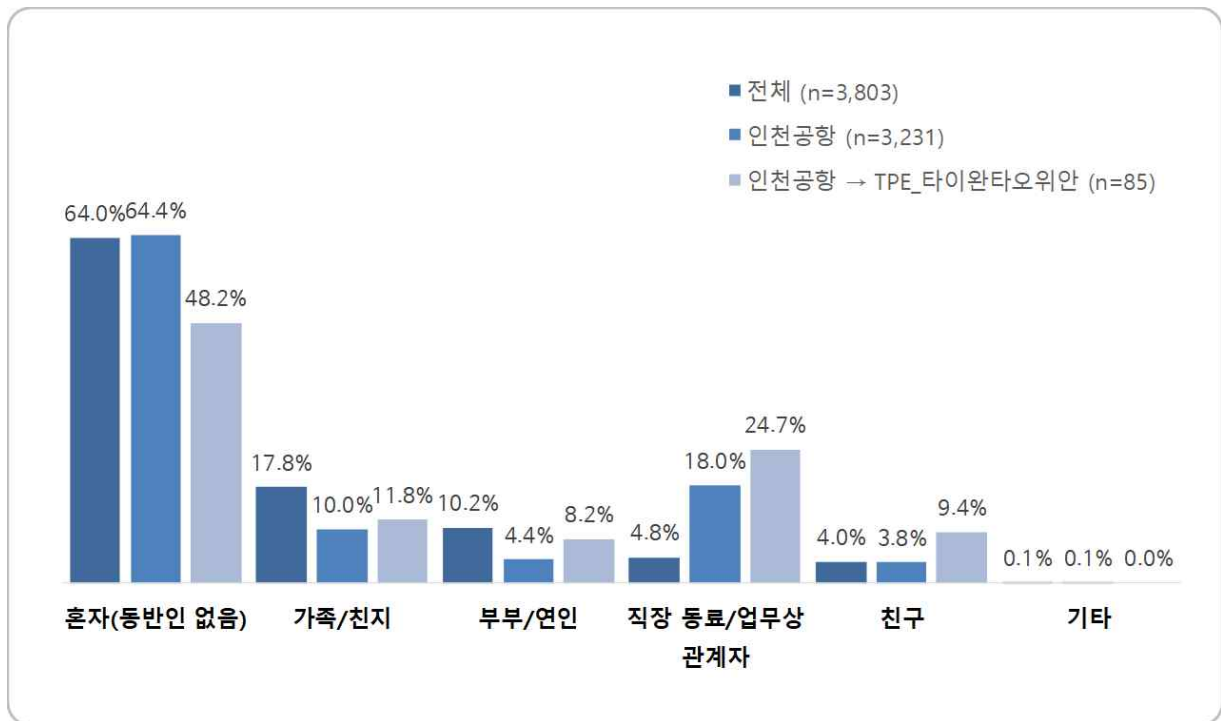


Base : 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객, n=85, 단위 : %

<그림 4-61> 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객의 48.2%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(24.7%), '가족/친지'(11.8%) 등 순



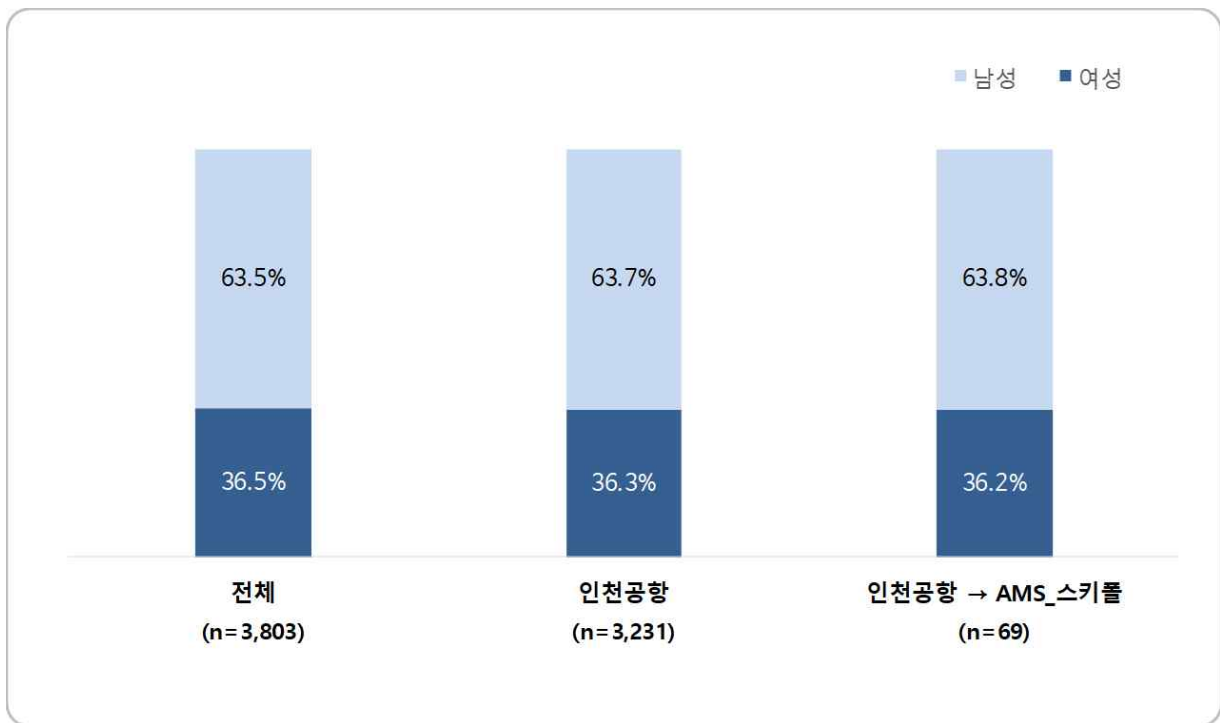
Base : 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객, n=85, 단위 : %

<그림 4-62> 인천공항 → TPE_대북(타이완타오위안) 노선 이용객 동반자 유형

13. 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선

가. 이용객 특성

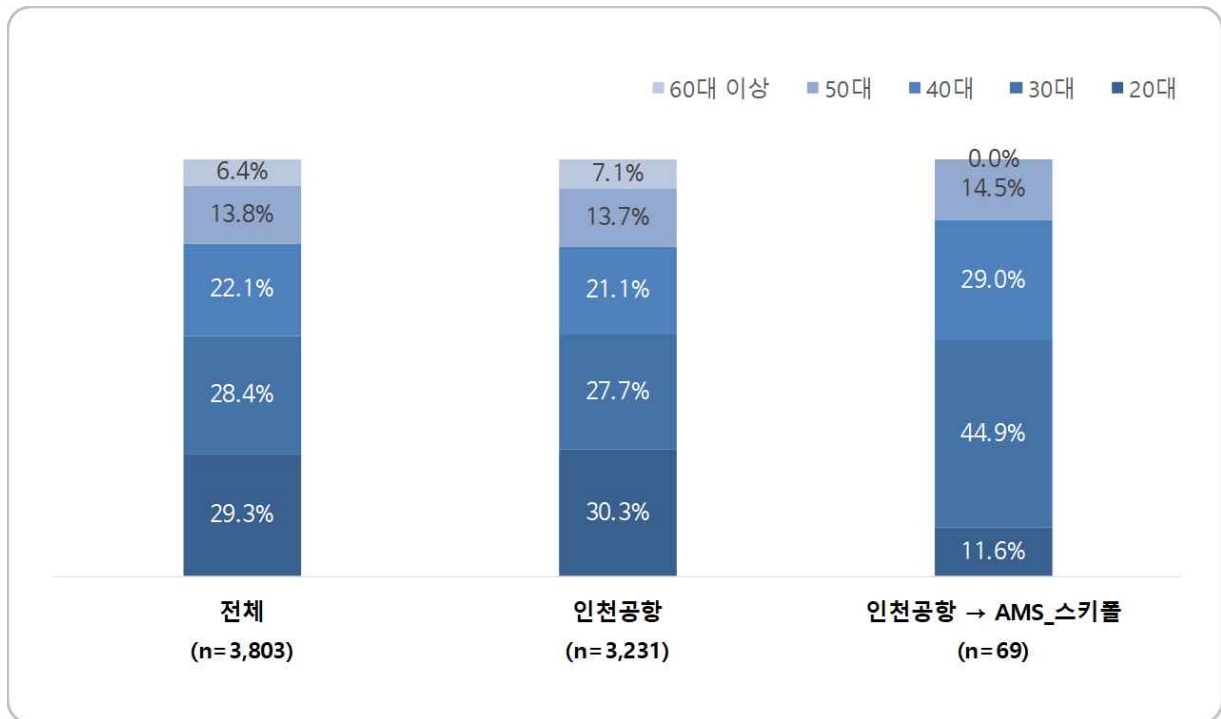
- 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객은 여성(36.2%)보다 남성(63.8%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객, n=69, 단위 : %

<그림 4-63> 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 44.9%로 가장 많았으며, 다음으로 '40대'(29.0%), '50대'(14.5%), '20대'(11.6%) 순으로 이용, '60대 이상'은 없었음
- 특히, 30대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



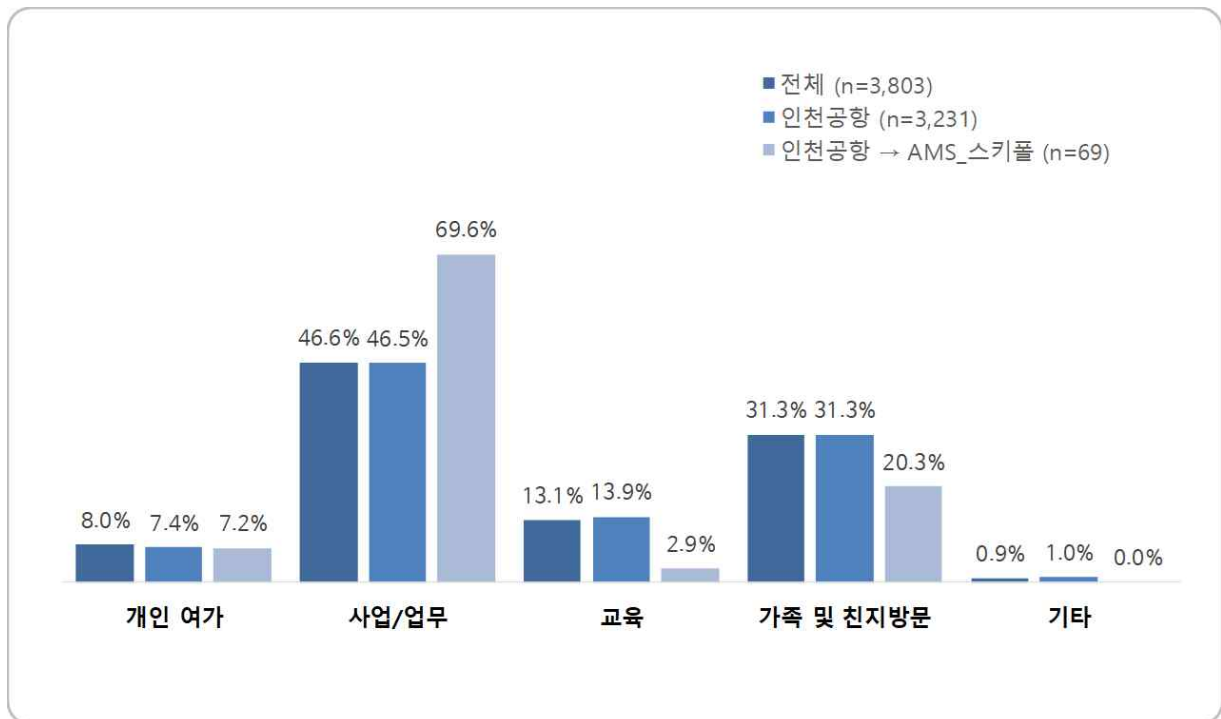
Base : 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객, n=69, 단위 : %

<그림 4-64> 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(69.6%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘교육’(2.9%), ‘가족 및 친지 방문’(20.3%) 목적이 상대적으로 적은 편

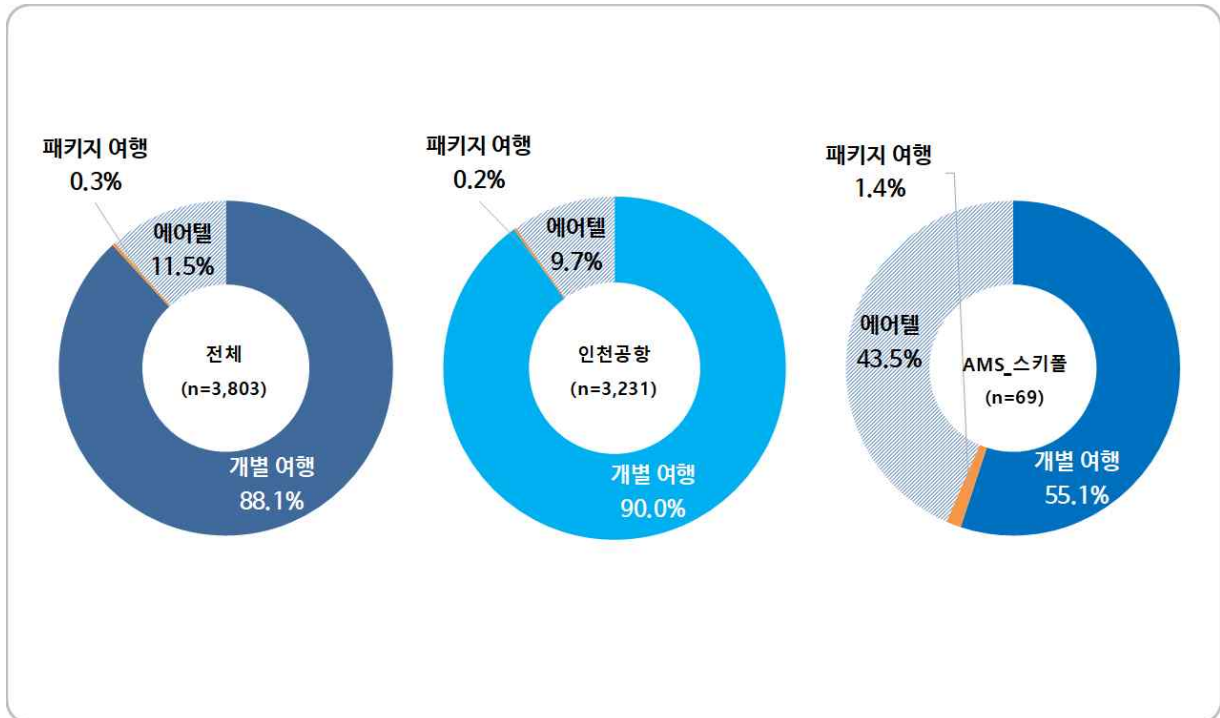


Base : 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객, n=69, 단위 : %

<그림 4-65> 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선은 대부분 '개별 여행'(55.1%) 형태

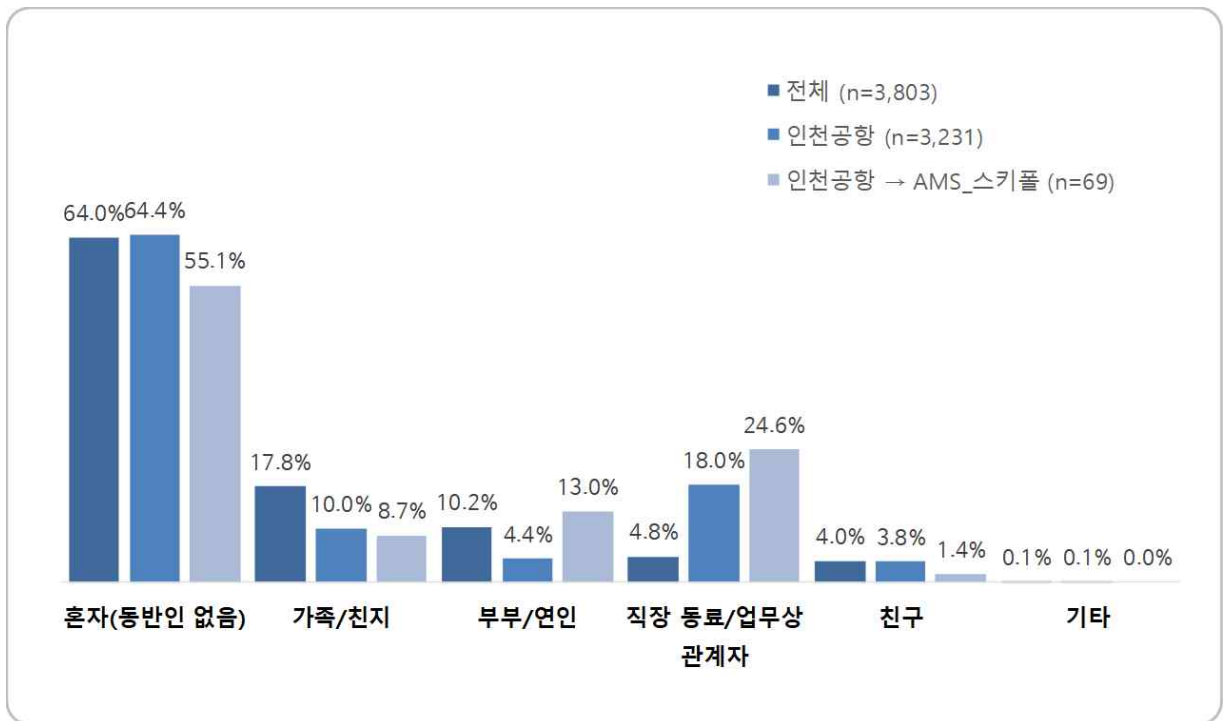


Base : 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객, n=69, 단위 : %

<그림 4-66> 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객의 55.1%가 ‘혼자’ 여행
- 동반자와 함께 여행하는 경우 ‘직장 동료/업무상 관계자’(24.6%), ‘부부/연인’(13.0%) 등 순



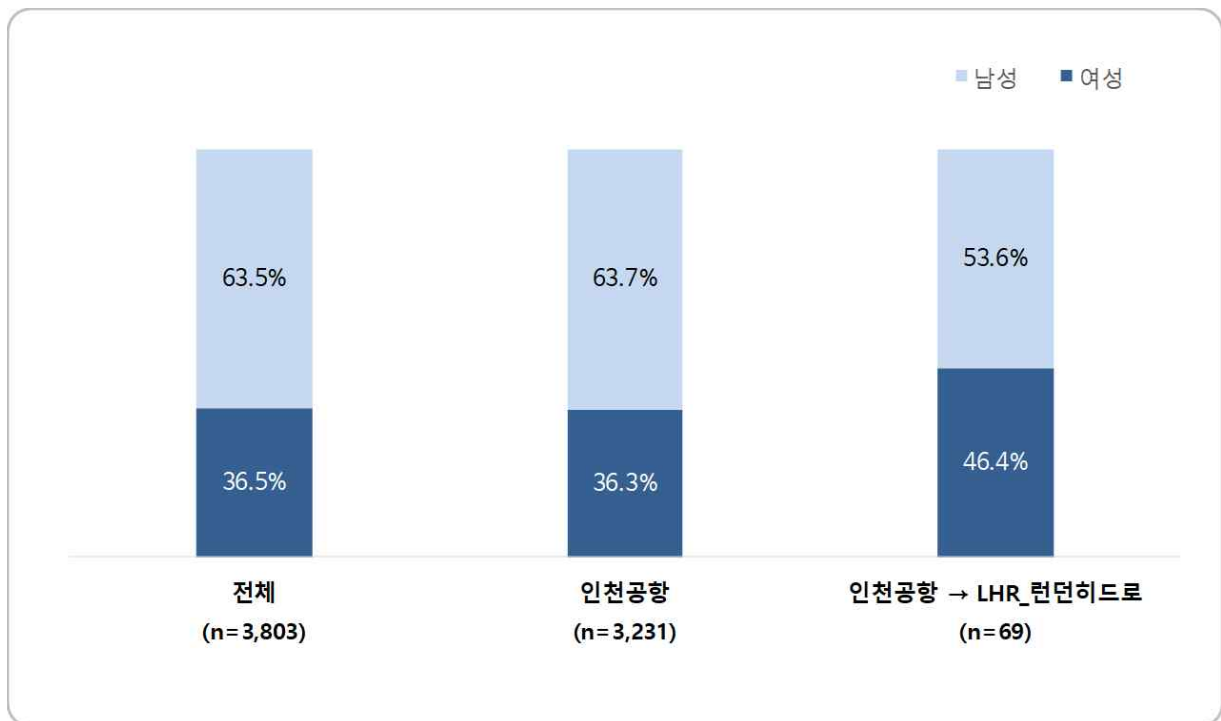
Base : 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객, n=69, 단위 : %

<그림 4-67> 인천공항 → AMS_스키폴(암스테르담) 노선 이용객 동반자 유형

14. 인천공항 → LHR_런던히드로 노선

가. 이용객 특성

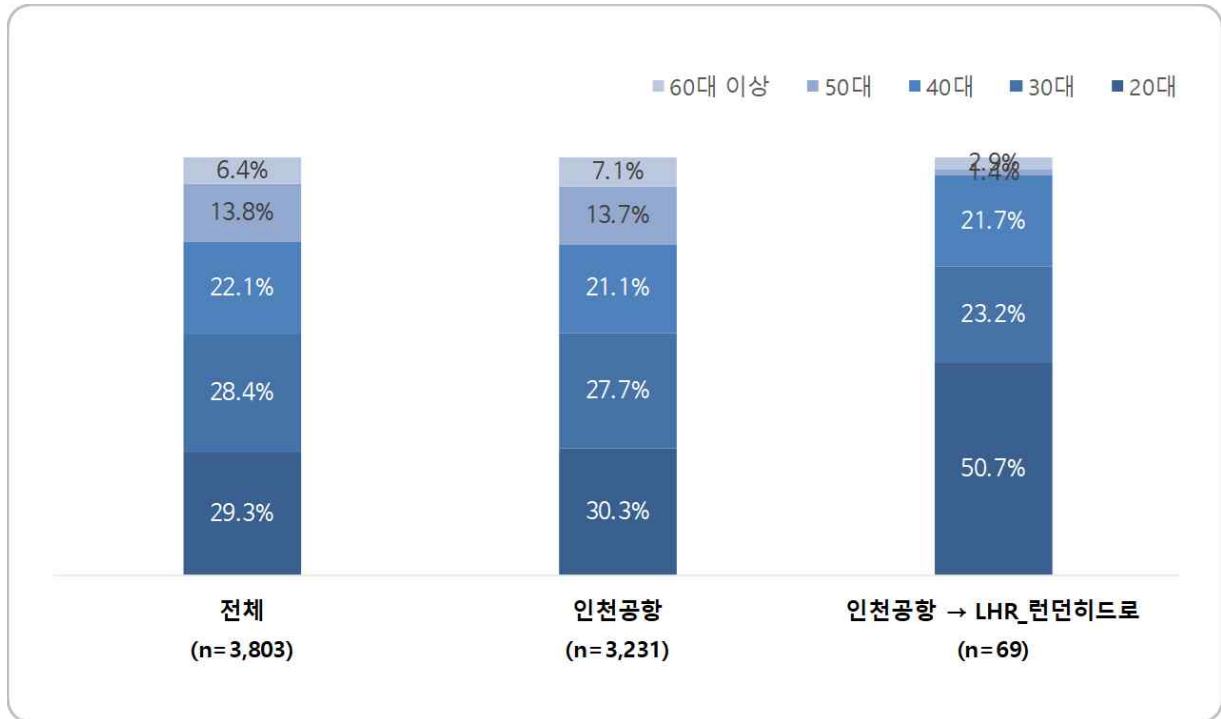
- 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객은 여성(46.4%)보다 남성(53.6%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객, n=69, 단위 : %

<그림 4-68> 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대가 50.7%로 가장 많았으며, 다음으로 '30대'(23.2%), '40대'(21.7%), '50대'(1.4%), '60대 이상'(2.0%) 순으로 이용
- 특히, 20대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



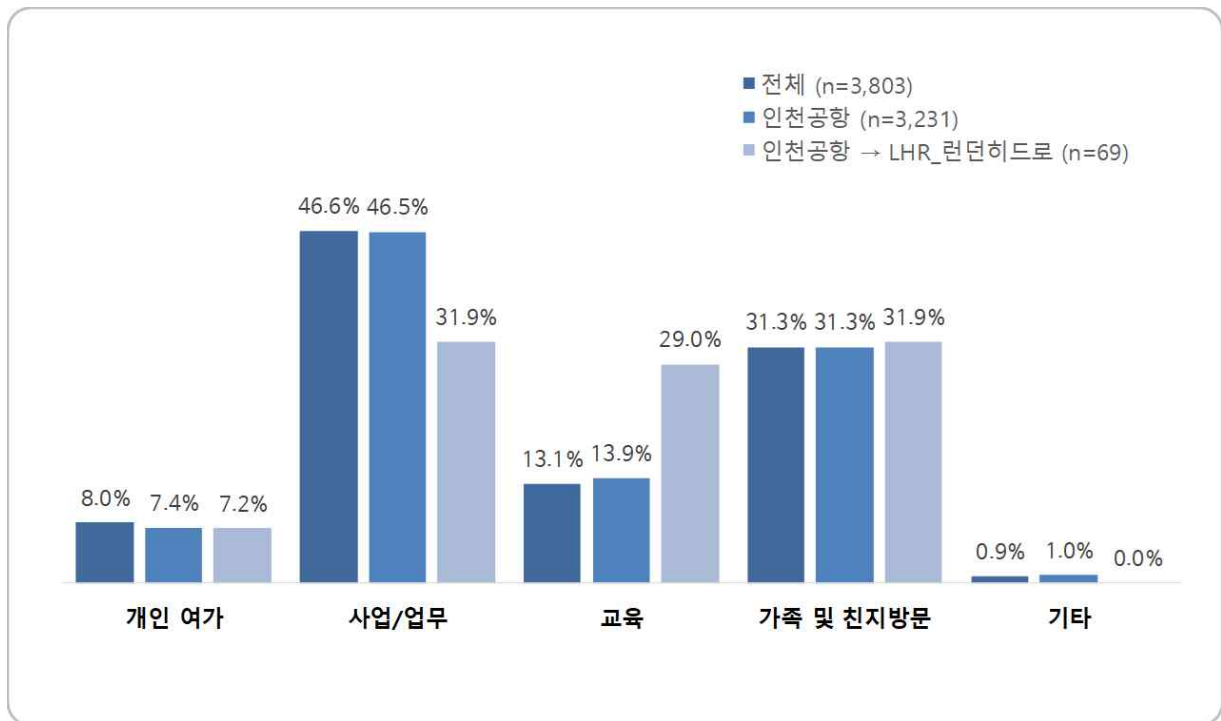
Base : 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객, n=69, 단위 : %

<그림 4-69> 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(31.9%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘교육’(29.0%) 목적이 상대적으로 많은 편

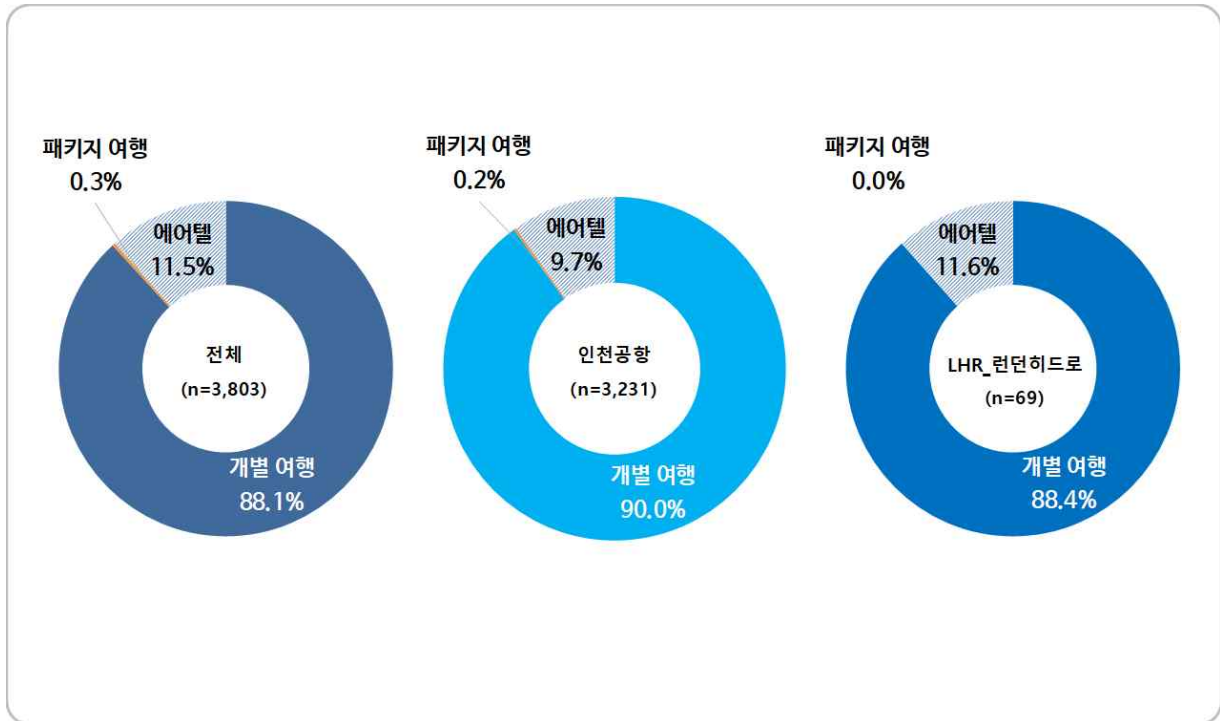


Base : 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객, n=69, 단위 : %

<그림 4-70> 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → LHR_런던히드로 노선은 대부분 '개별 여행'(88.4%) 형태

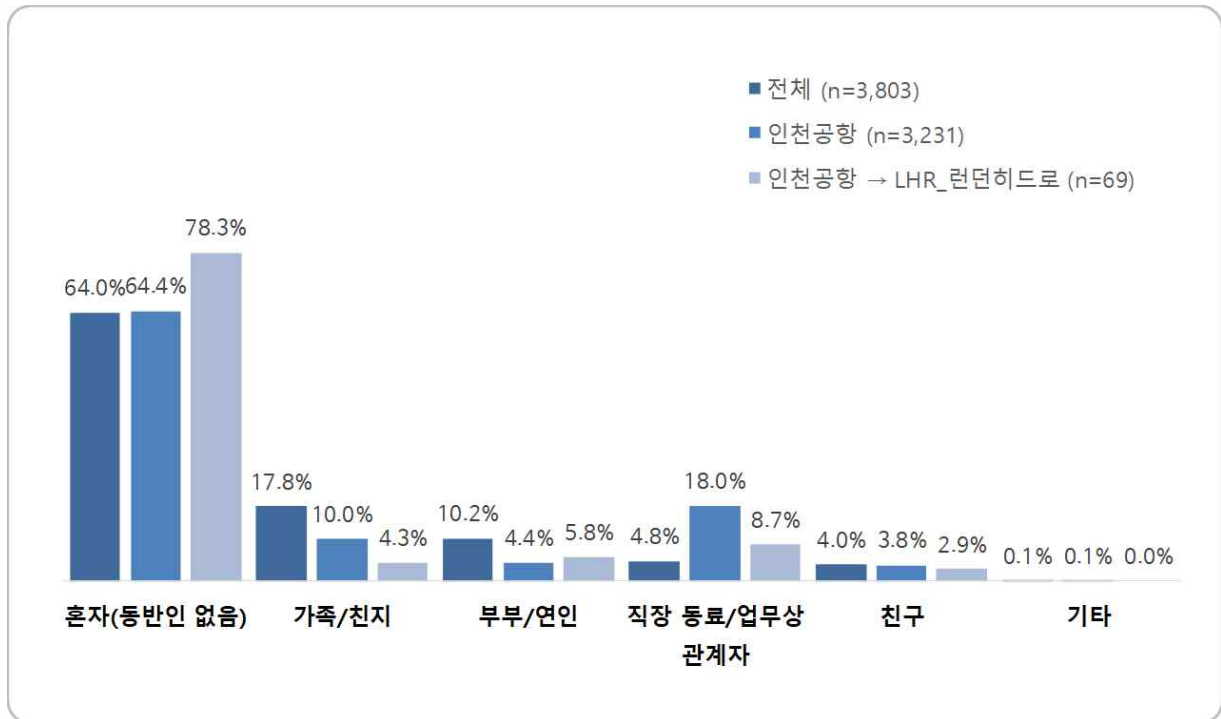


Base : 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객, n=69, 단위 : %

<그림 4-71> 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객의 78.3%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(8.7%), '부부/연인'(5.8%) 등 순



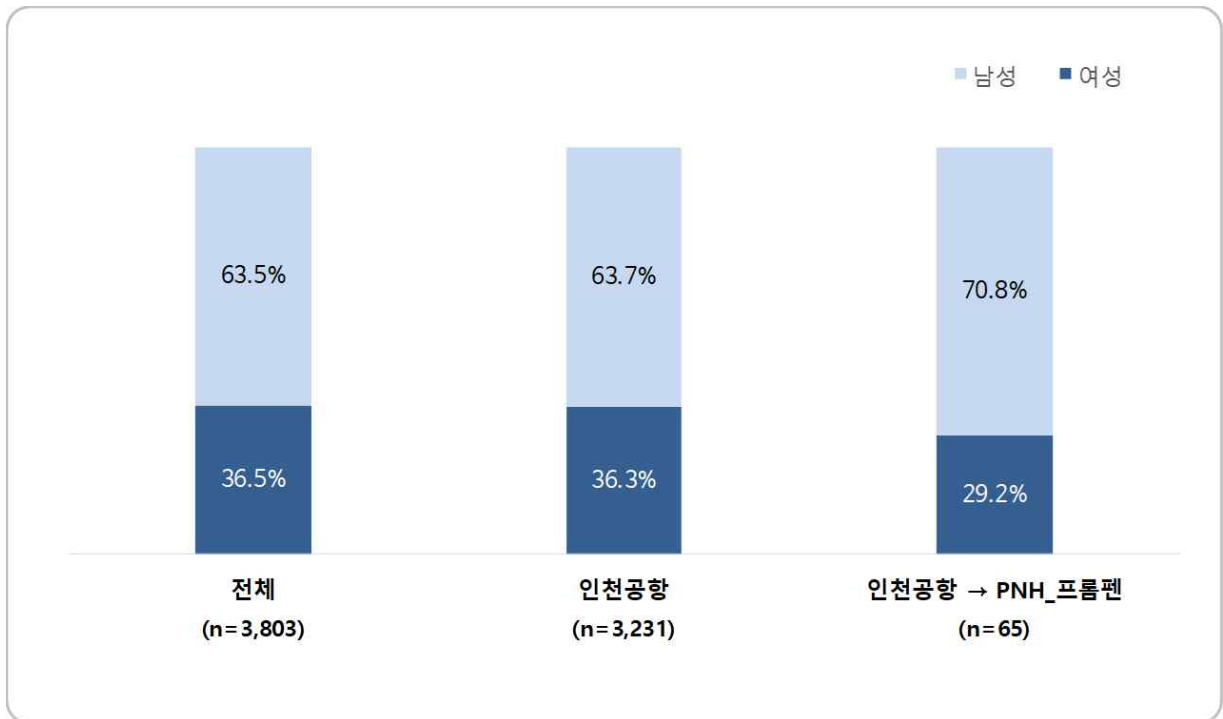
Base : 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객, n=69, 단위 : %

<그림 4-72> 인천공항 → LHR_런던히드로 노선 이용객 동반자 유형

15. 인천공항 → PNH_프롬펜 노선

가. 이용객 특성

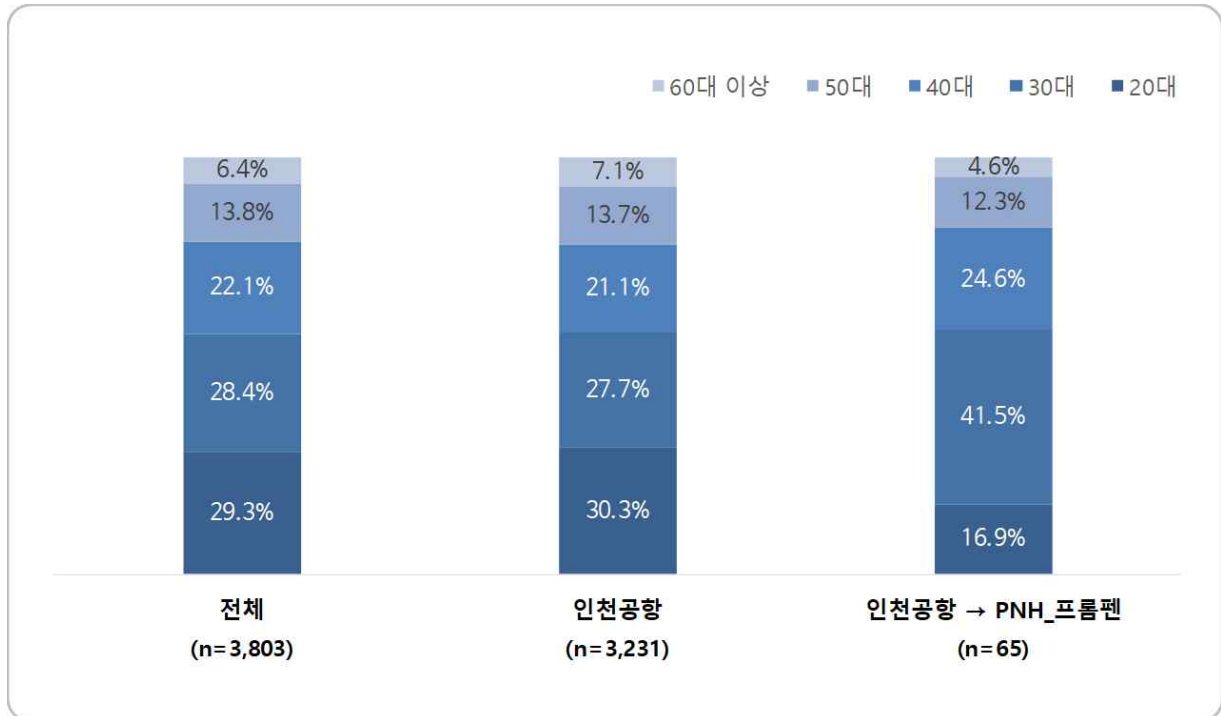
- 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객은 여성(29.2%)보다 남성(70.8%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객, n=65, 단위 : %

<그림 4-73> 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 41.5%로 가장 많았으며, 다음으로 '40대'(24.6%), '20대'(16.9%), '50대'(12.3%), '60대 이상'(4.6%) 순으로 이용
- 특히, 30대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



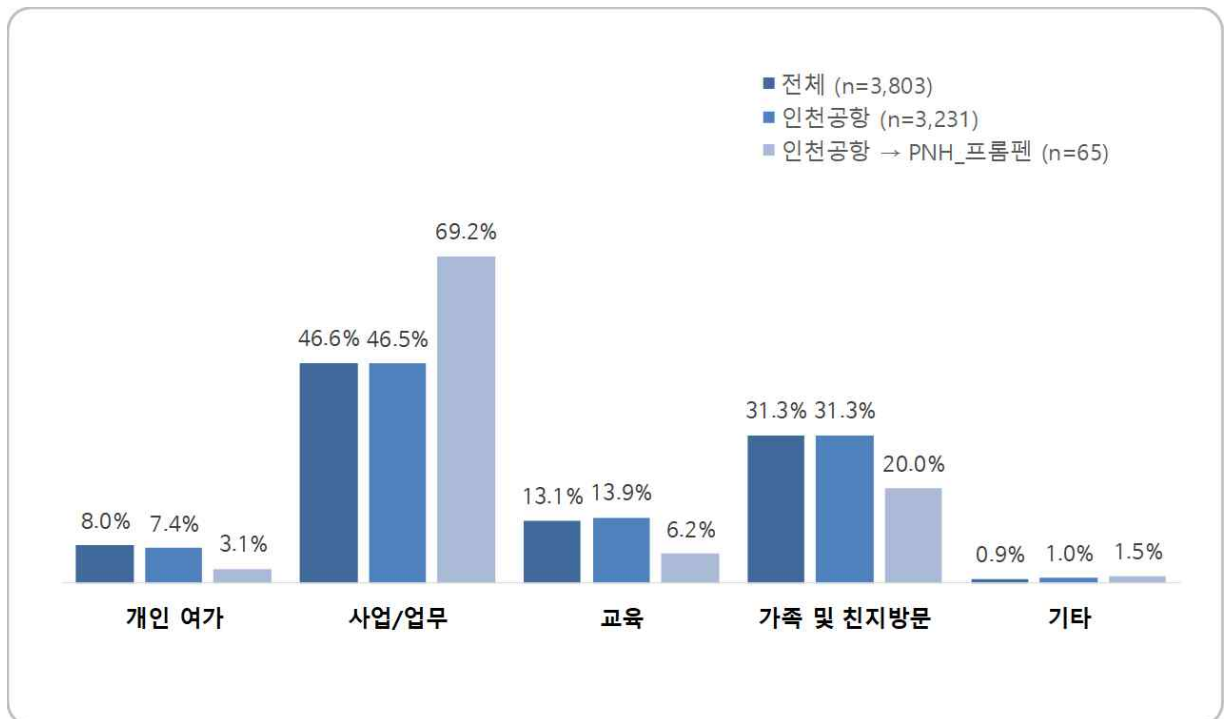
Base : 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객, n=65, 단위 : %

<그림 4-74> 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(69.2%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘가족 및 친지 방문’(20.0%), ‘교육’(6.2%) 목적이 상대적으로 적은 편

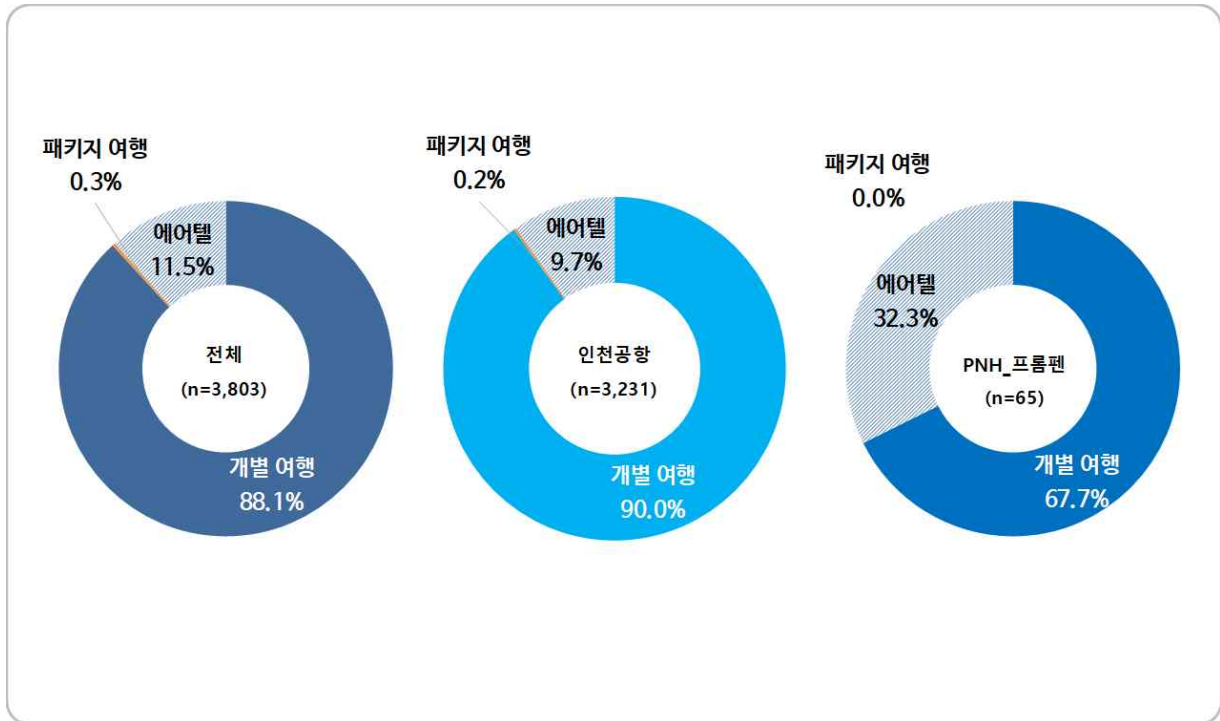


Base : 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객, n=65, 단위 : %

<그림 4-75> 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → PNH_프롬펜 노선은 대부분 '개별 여행'(67.7%) 형태

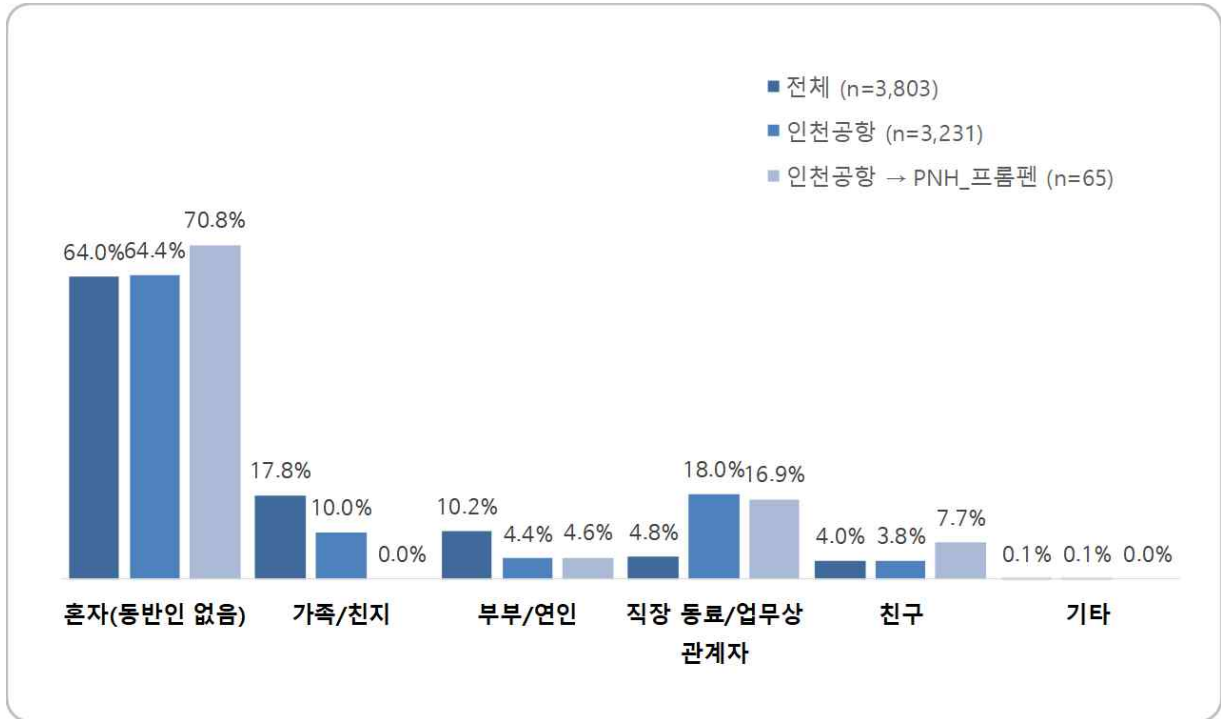


Base : 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객, n=65, 단위 : %

<그림 4-76> 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객의 70.8%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(16.9%), '친구'(7.7%) 등 순



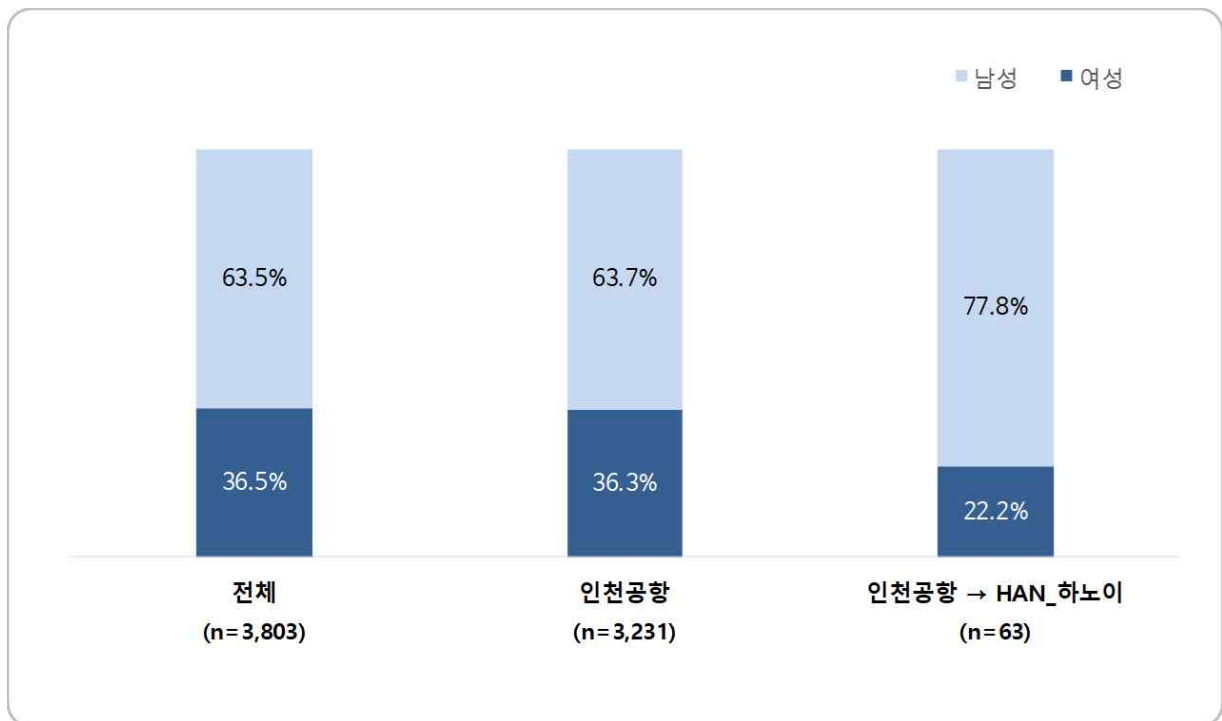
Base : 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객, n=65, 단위 : %

<그림 4-77> 인천공항 → PNH_프롬펜 노선 이용객 동반자 유형

16. 인천공항 → HAN_하노이 노선

가. 이용객 특성

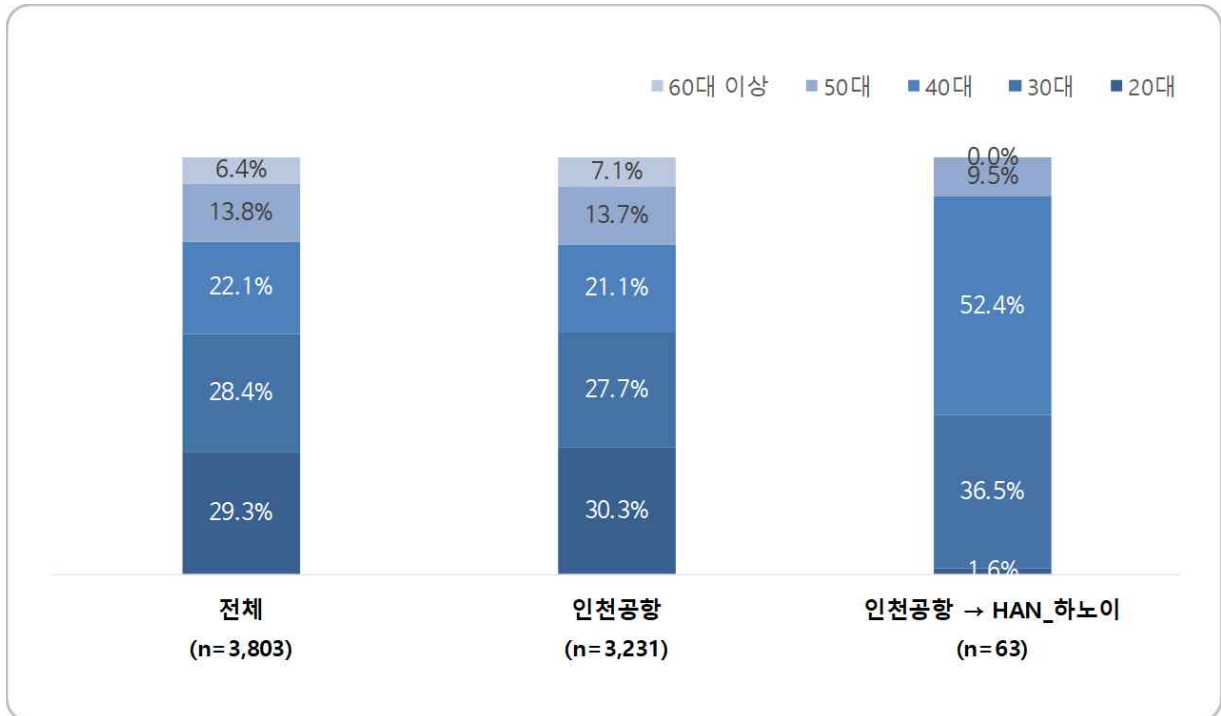
- 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객은 여성(22.2%)보다 남성(77.8%) 이용객이 많이 이용
- 특히, 남성 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



Base : 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객, n=63, 단위 : %

<그림 4-78> 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 40대가 52.4%로 가장 많았으며, 다음으로 ‘30대’(36.5%), ‘50대’(9.5%), ‘20대’(1.6%) 순으로 이용, ‘60대 이상’ 이용객은 없었음
- 특히, 40대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



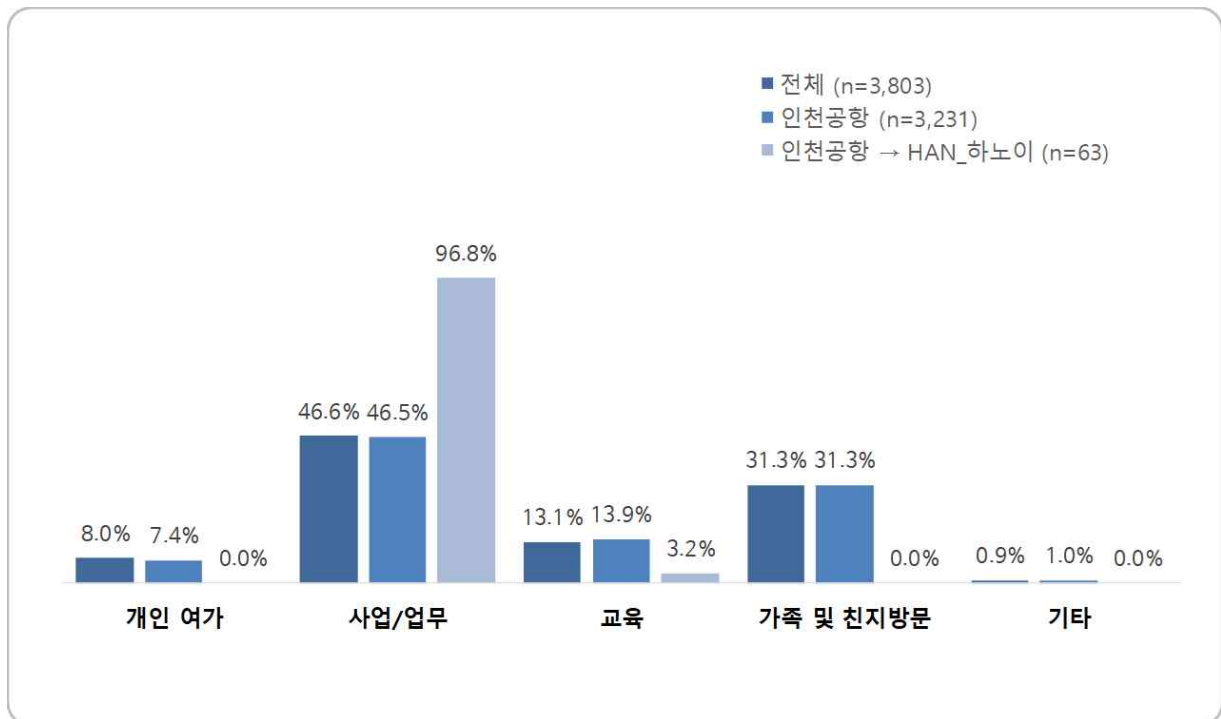
Base : 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객, n=63, 단위 : %

<그림 4-79> 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객은 주로 '사업/업무'(96.8%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '교육'(3.2%), '가족 및 친지 방문'(0.0%) 목적이 상대적으로 적은 편

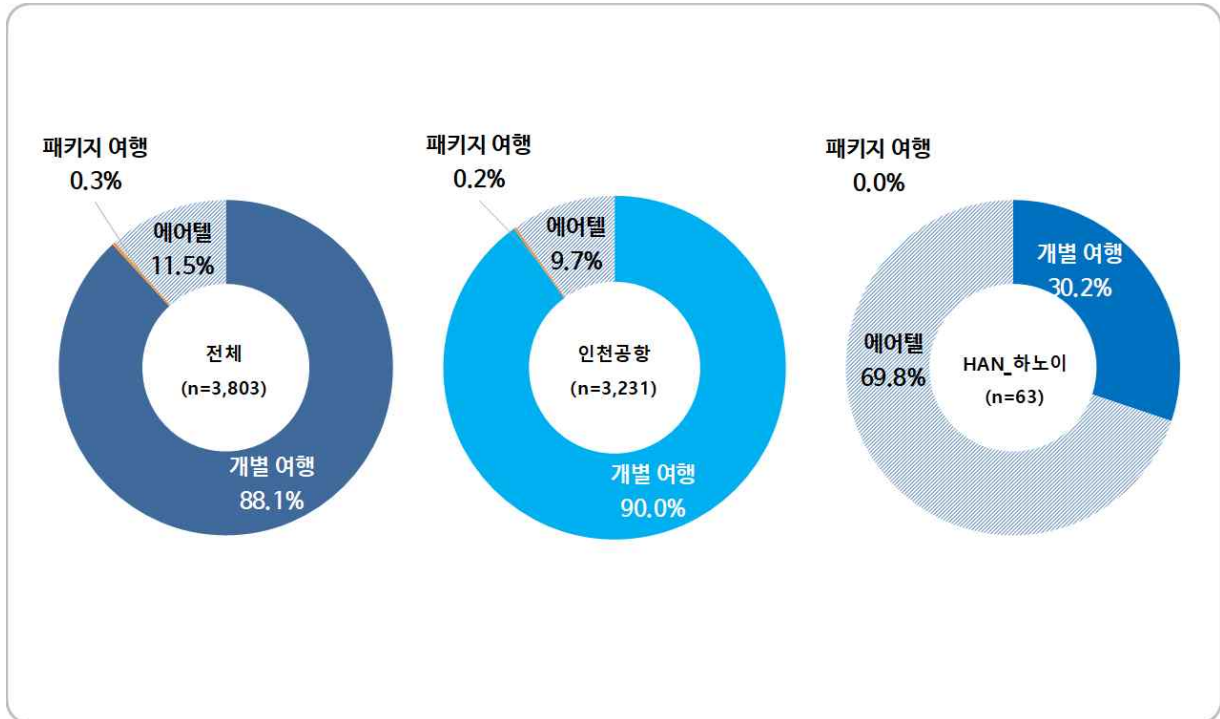


Base : 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객, n=63, 단위 : %

<그림 4-80> 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → HAN_하노이 노선은 대부분 '에어텔'(69.8%) 형태

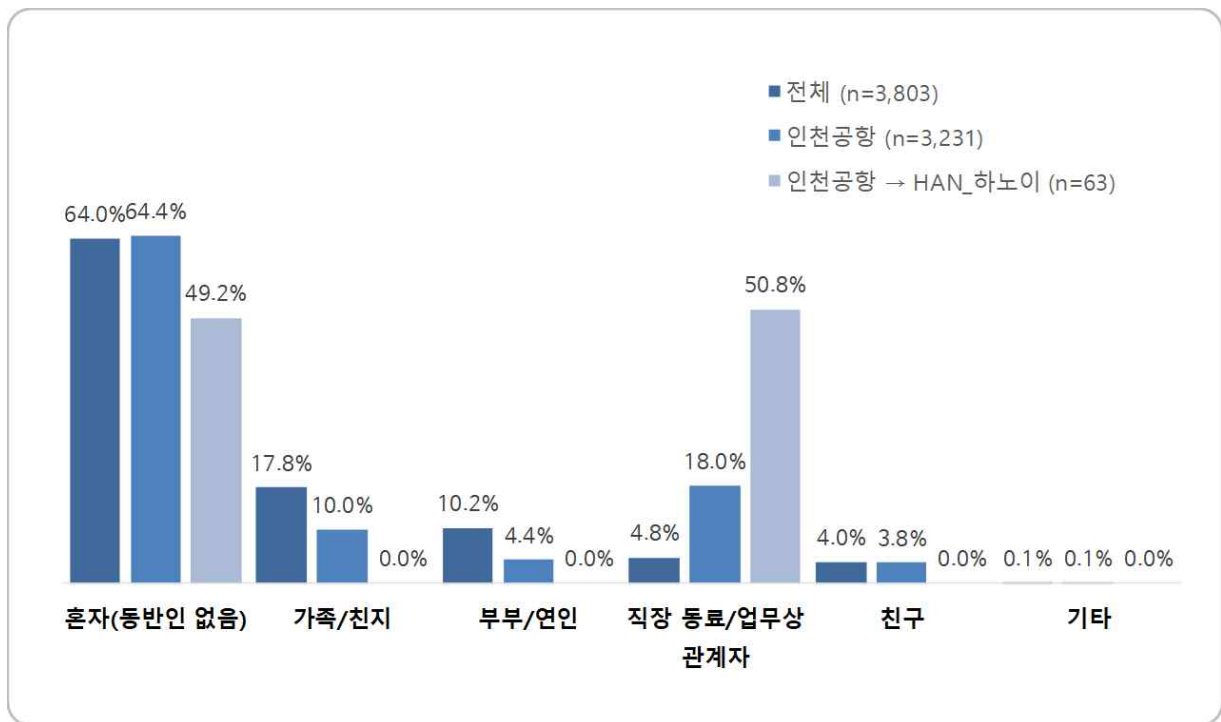


Base : 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객, n=63, 단위 : %

<그림 4-81> 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객의 49.2%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(50.8%)가 다수를 차지



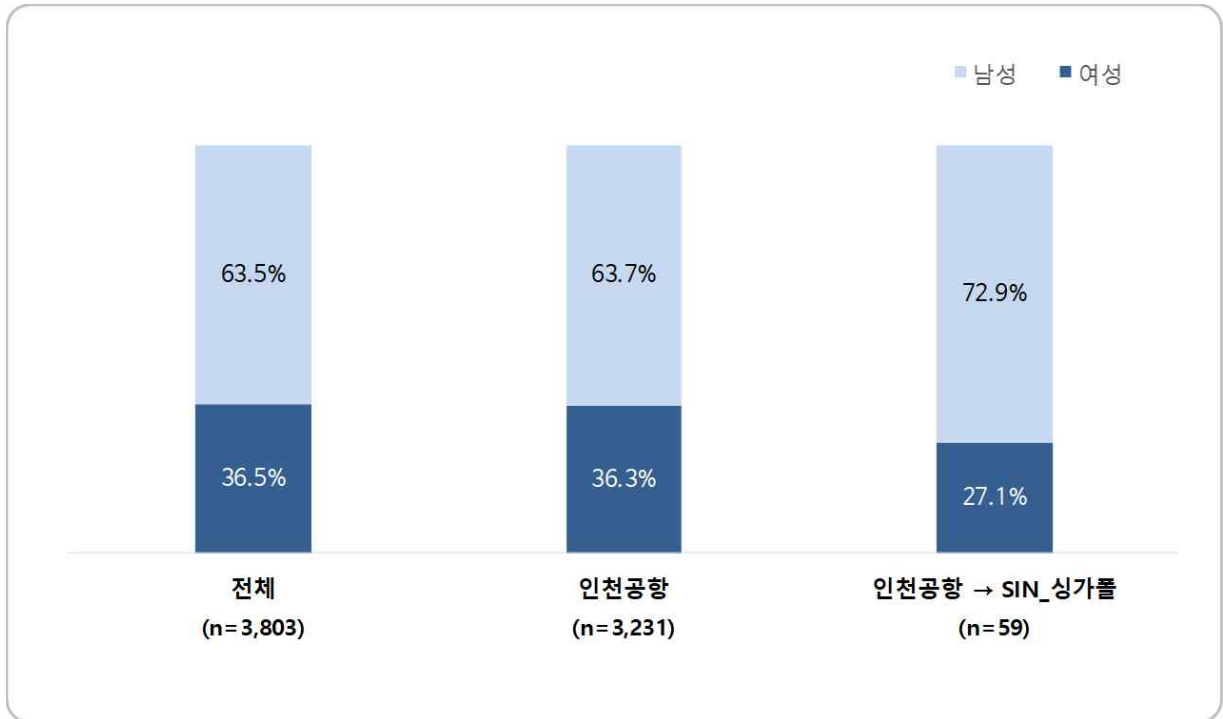
Base : 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객, n=63, 단위 : %

<그림 4-82> 인천공항 → HAN_하노이 노선 이용객 동반자 유형

17. 인천공항 → SIN_싱가폴 노선

가. 이용객 특성

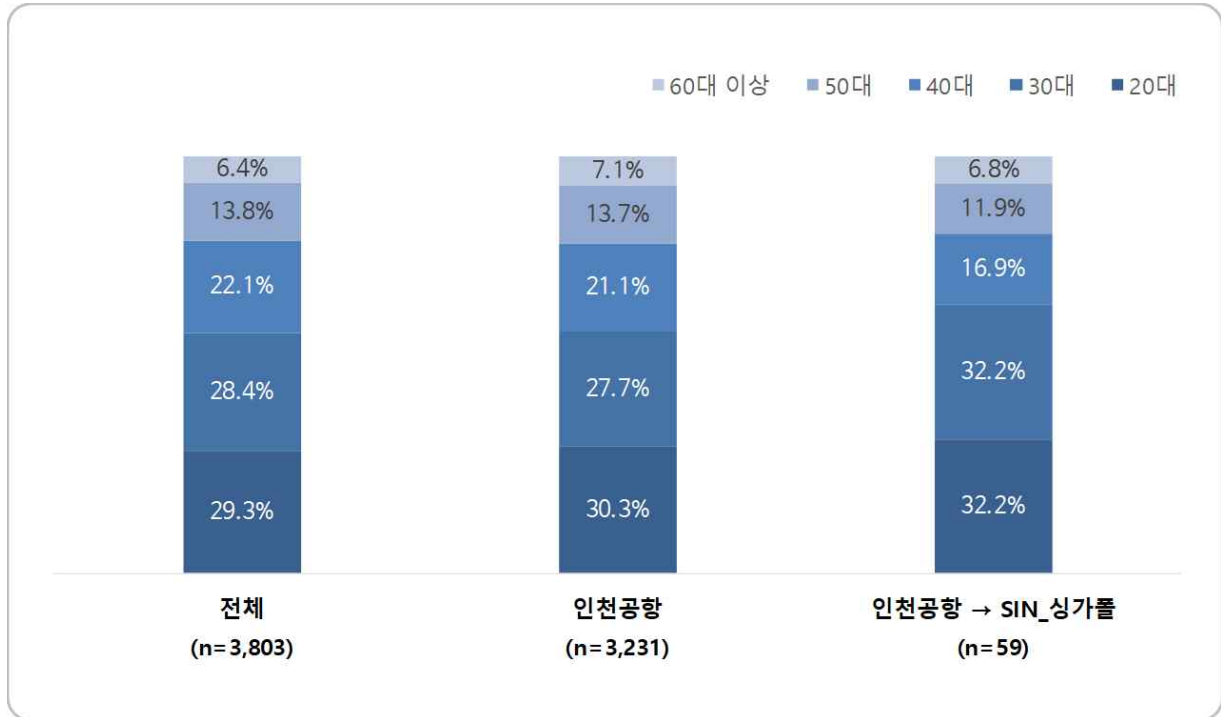
- 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객은 여성(27.1%)보다 남성(72.9%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객, n=59, 단위 : %

<그림 4-83> 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대와 30대가 각 32.2%로 가장 많았으며, 다음으로 '40대'(16.9%), '50대'(11.9%), '60대 이상'(6.8%) 순으로 이용



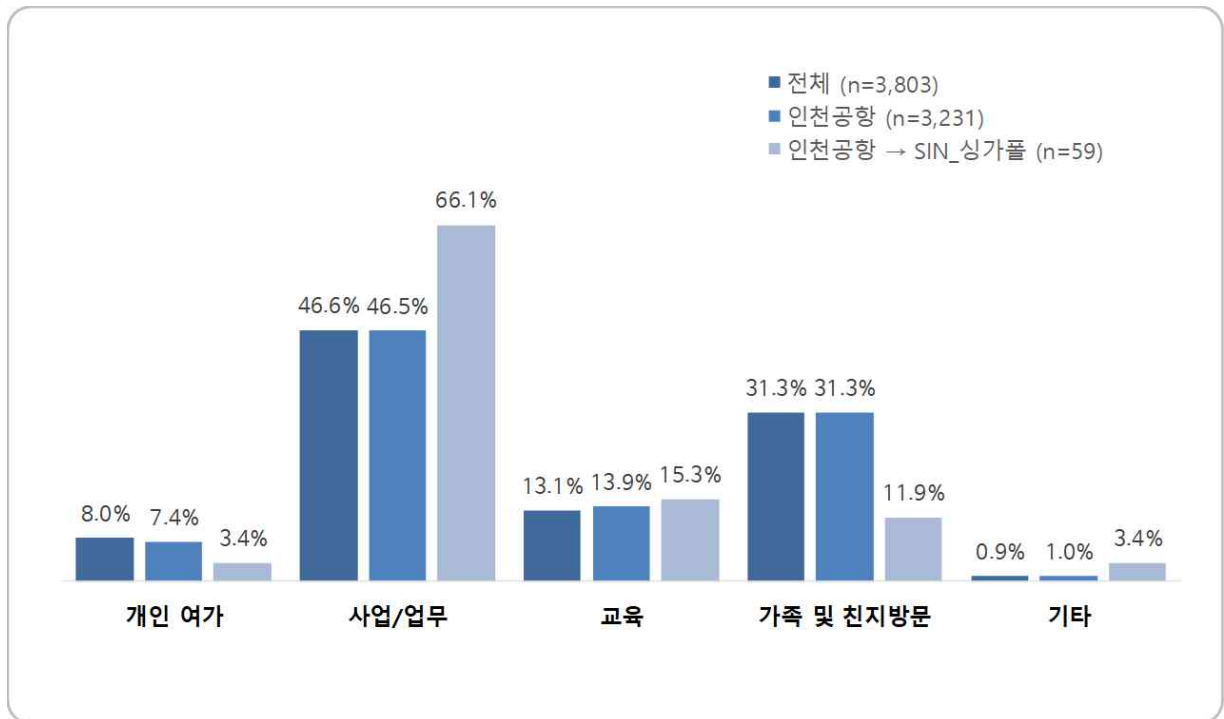
Base : 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객, n=59, 단위 : %

<그림 4-84> 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(66.1%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘가족 및 친지 방문’(11.9%) 목적이 상대적으로 적은 편

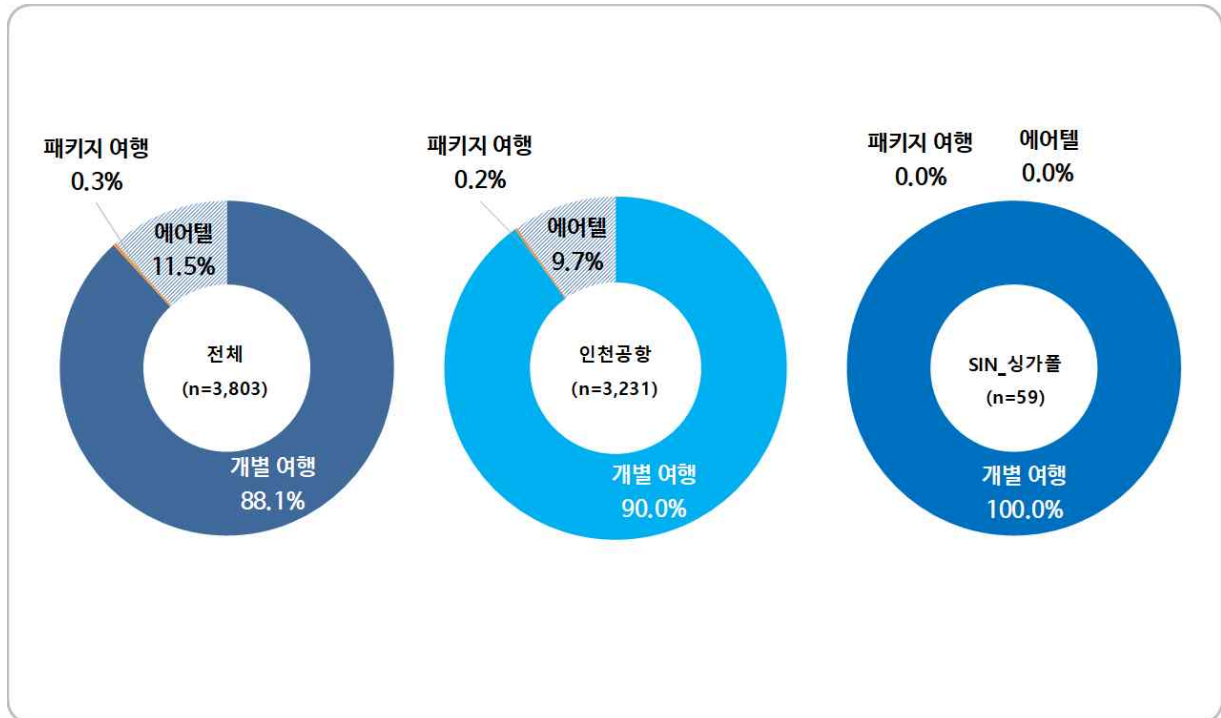


Base : 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객, n=59, 단위 : %

<그림 4-85> 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → SIN_싱가폴 노선은 모두 '개별 여행'(100.0%) 형태

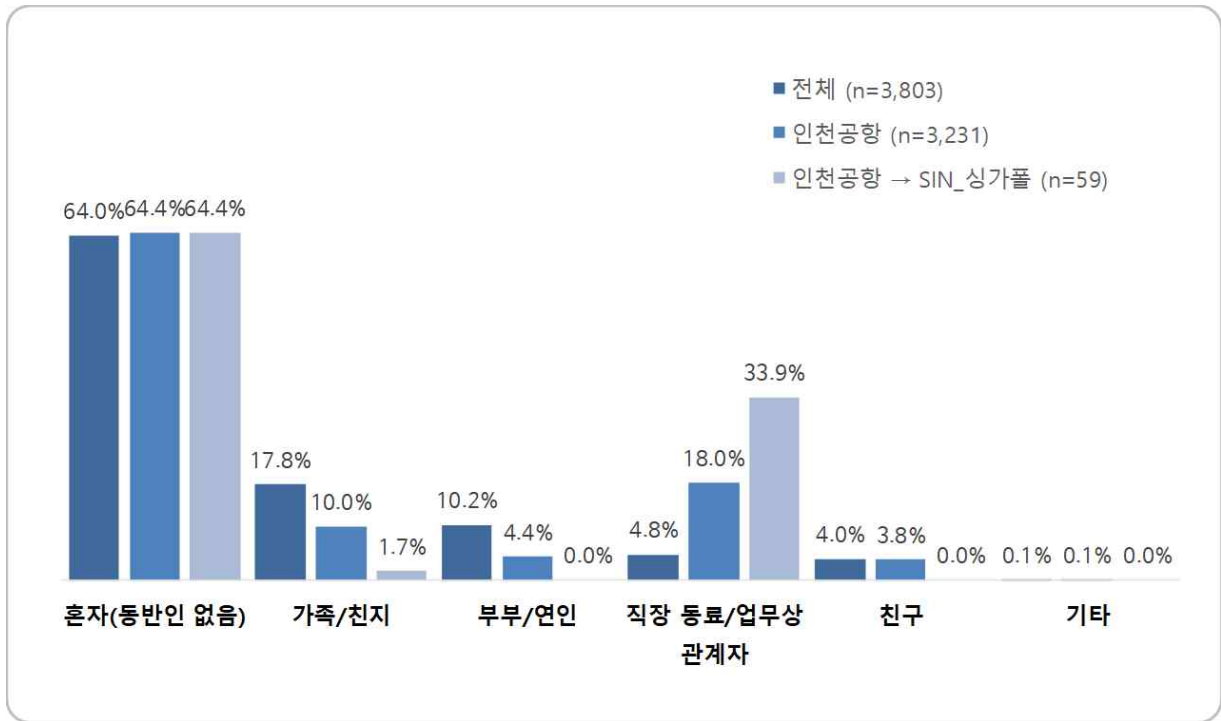


Base : 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객, n=59, 단위 : %

<그림 4-86> 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객의 64.4%가 ‘혼자’ 여행
- 동반자와 함께하는 경우 ‘직장 동료/업무상 관계자’(33.9%), ‘가족/친지’(1.7%) 순



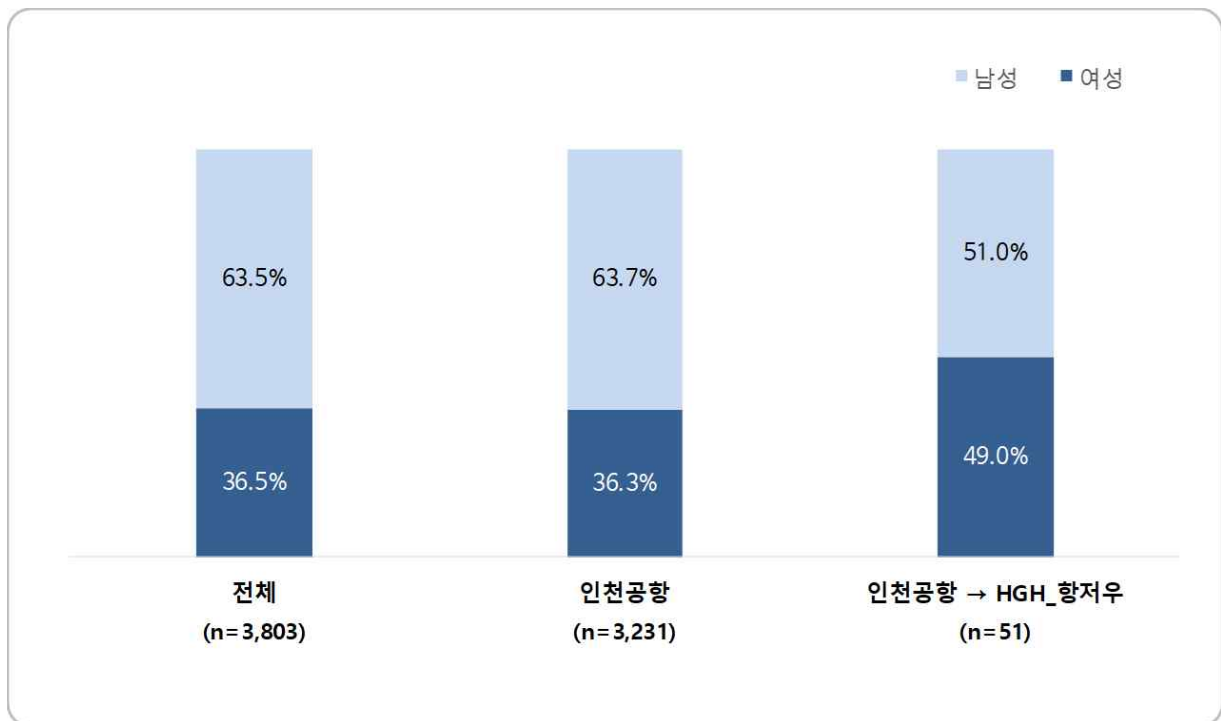
Base : 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객, n=59, 단위 : %

<그림 4-87> 인천공항 → SIN_싱가폴 노선 이용객 동반자 유형

18. 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선

가. 이용객 특성

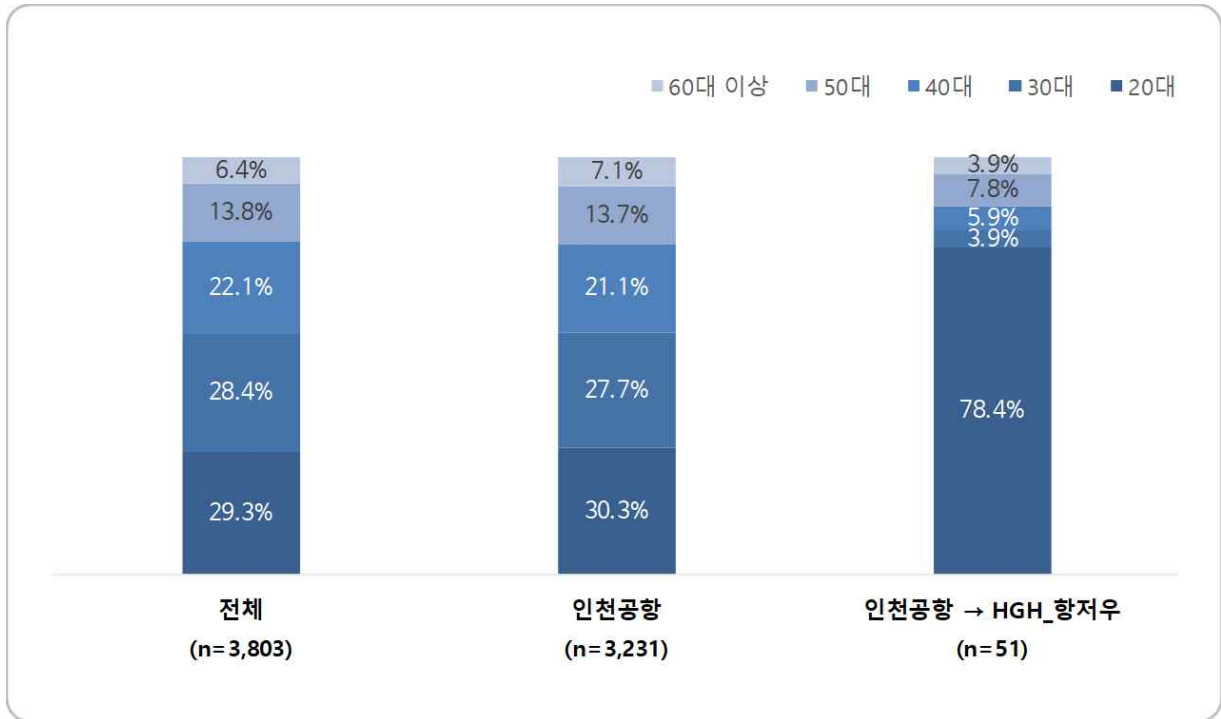
- 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객은 여성(49.0%)보다 남성(51.0%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객, n=51, 단위 : %

<그림 4-88> 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대가 78.4%로 가장 많았으며, 다음으로 ‘50대’(7.8%), ‘40대’(5.9%), ‘30대’와 ‘60대 이상’ (각 3.9%) 순으로 이용
- 특히, 20대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



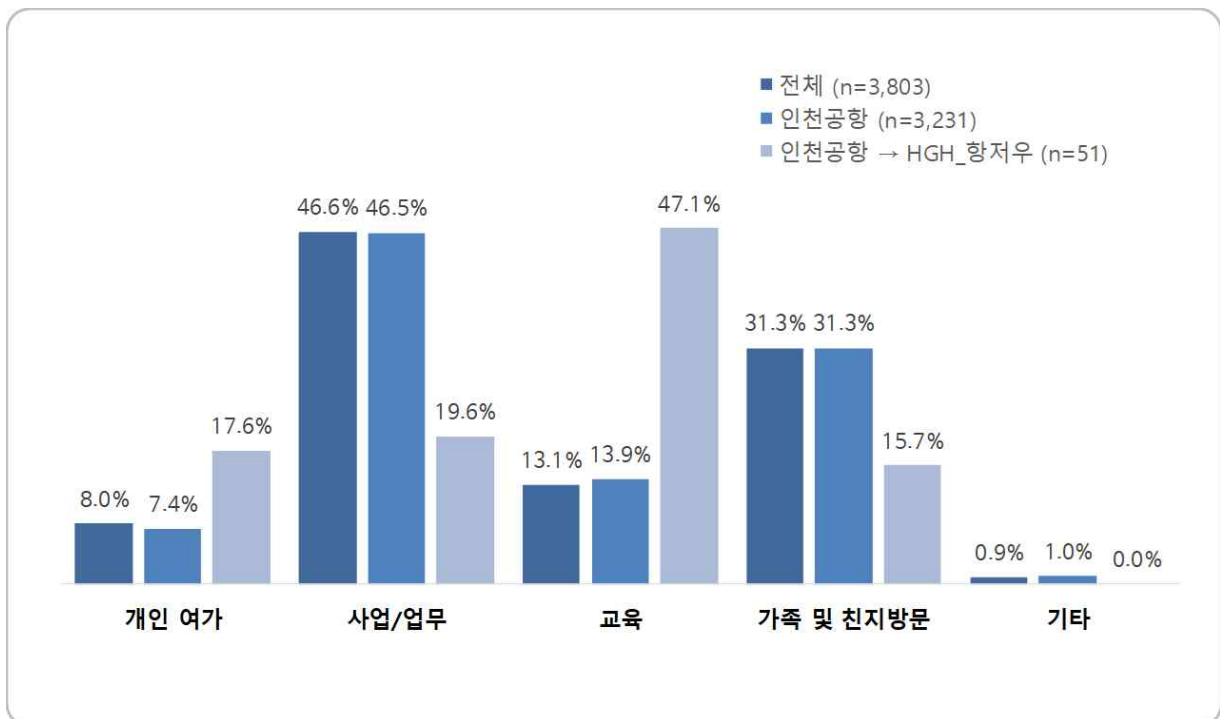
Base : 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객, n=51, 단위 : %

<그림 4-89> 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객은 주로 ‘교육’(47.1%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘사업/업무’(19.6%), ‘가족 및 친지 방문’(15.7%) 목적이 상대적으로 적고, ‘개인 여가’(17.6%) 목적은 상대적으로 많은 편

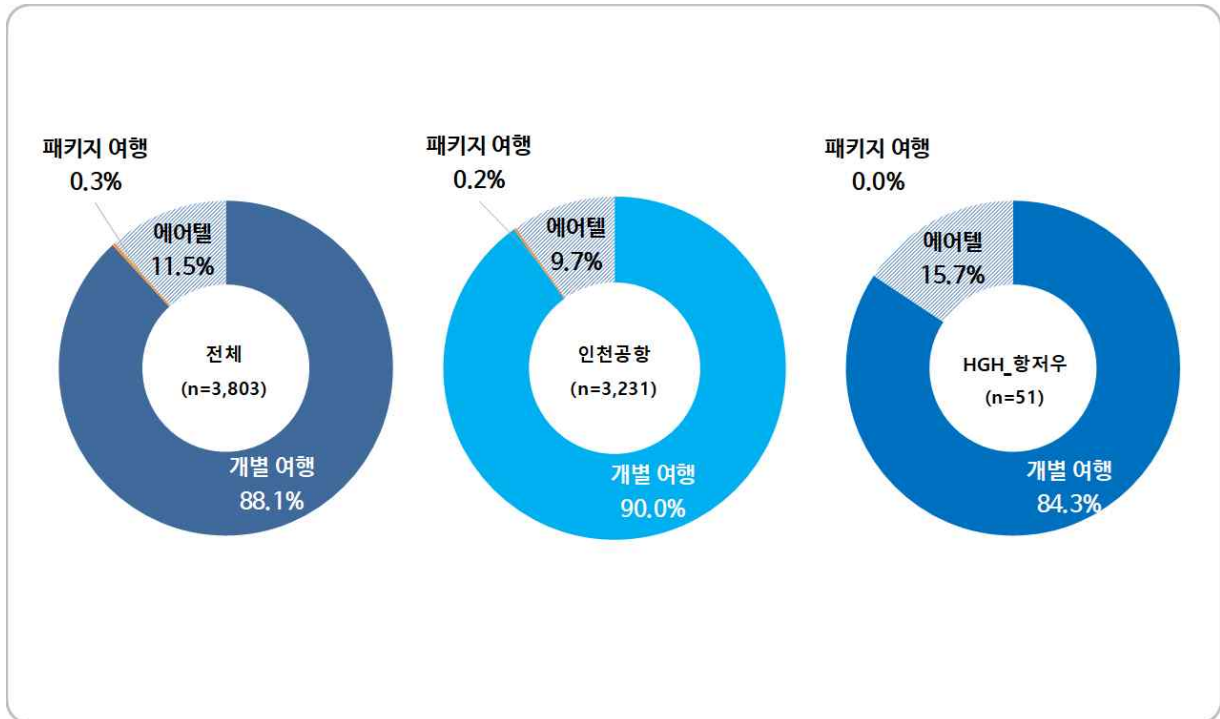


Base : 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객, n=51, 단위 : %

<그림 4-90> 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선은 대부분 '개별 여행'(84.3%) 형태

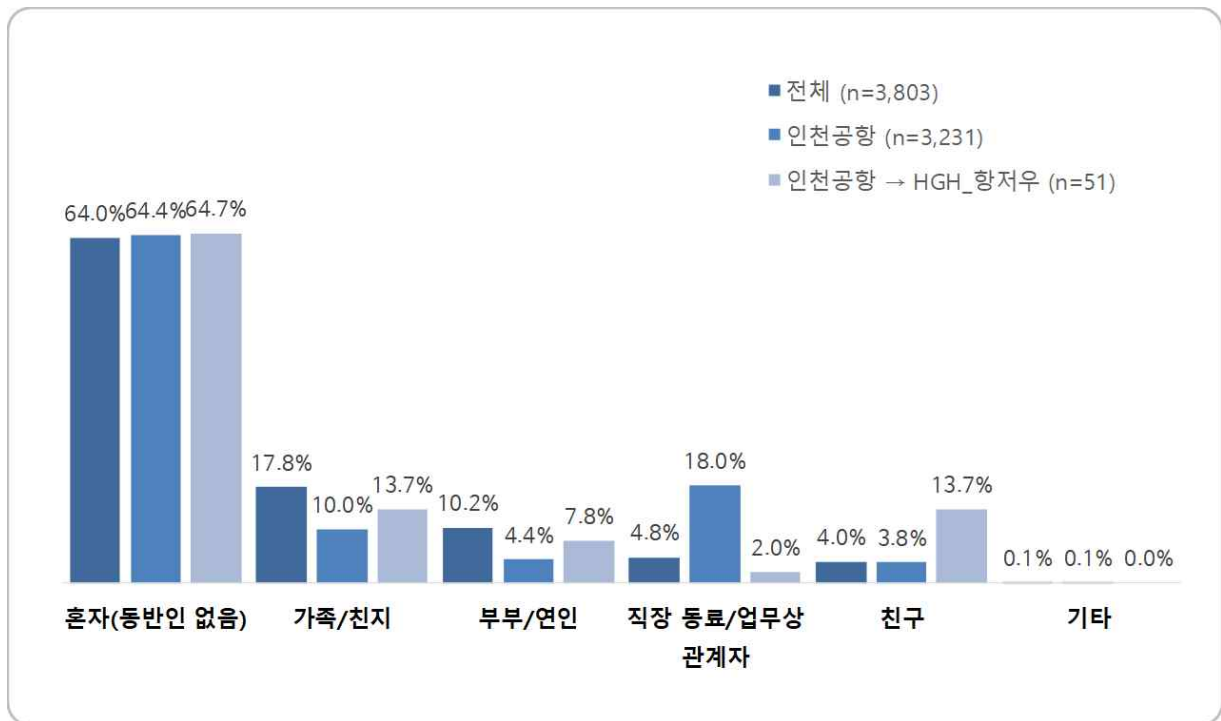


Base : 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객, n=51, 단위 : %

<그림 4-91> 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객의 64.7%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '친구'(13.7%), '가족/친지'(13.7%) 등 순



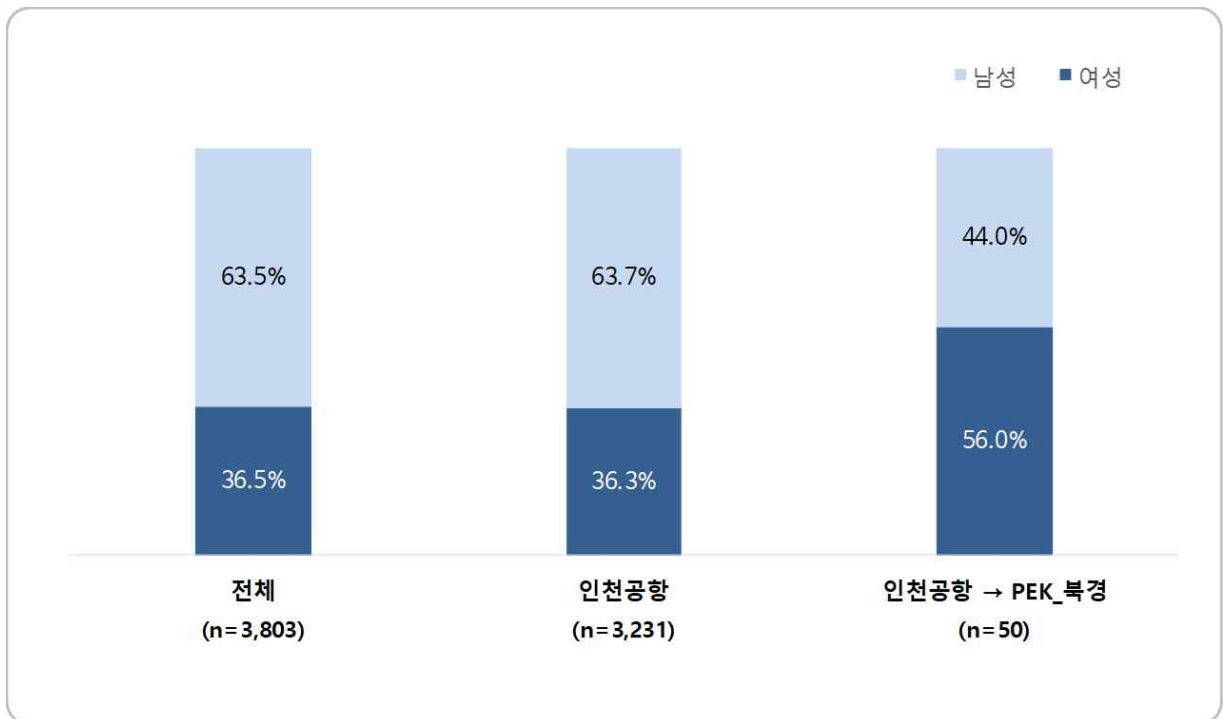
Base : 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객, n=51, 단위 : %

<그림 4-92> 인천공항 → HGH_항조우(샤오산) 노선 이용객 동반자 유형

19. 인천공항 → PEK_북경 노선

가. 이용객 특성

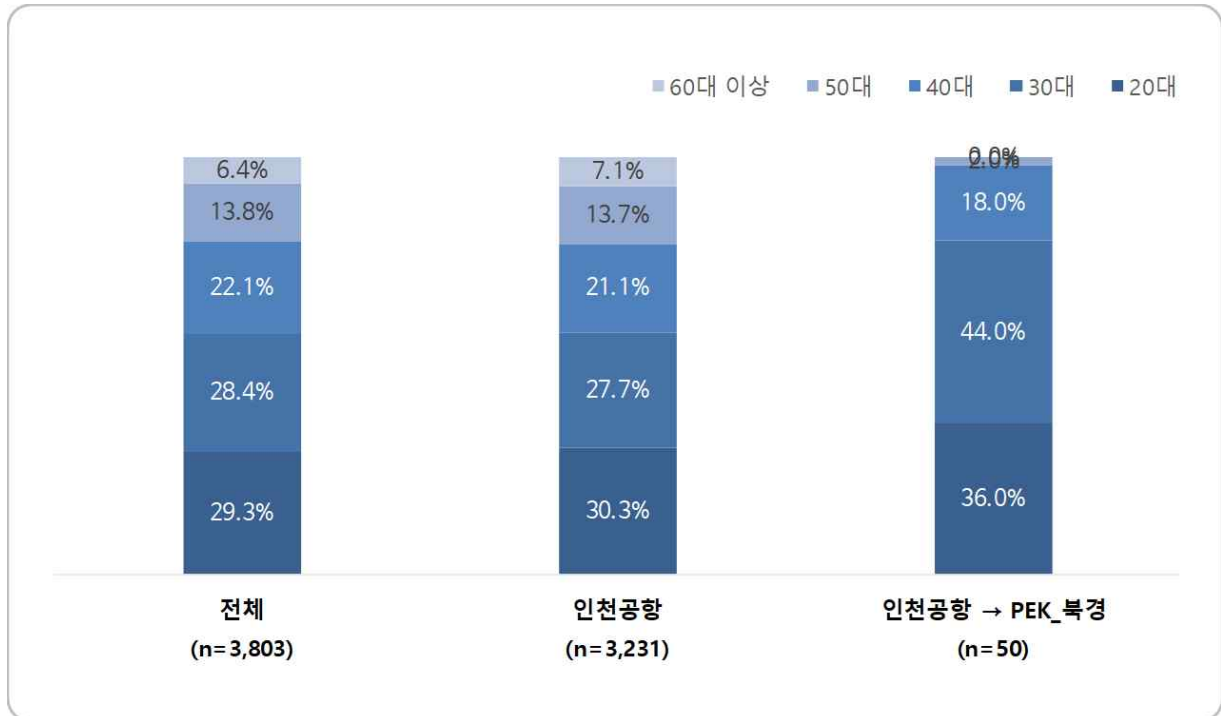
- 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객은 여성(56.0%) 이용객이 남성(44.0%)보다 많이 이용
- 특히, 여성 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



Base : 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객, n=50, 단위 : %

<그림 4-93> 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 44.0%로 가장 많았으며, 다음으로 '20대'(36.0%), '40대'(18.0%), '50대'(2.0%) 순으로 이용, '60대 이상'(3.2%)은 없었음
- 특히, 30대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



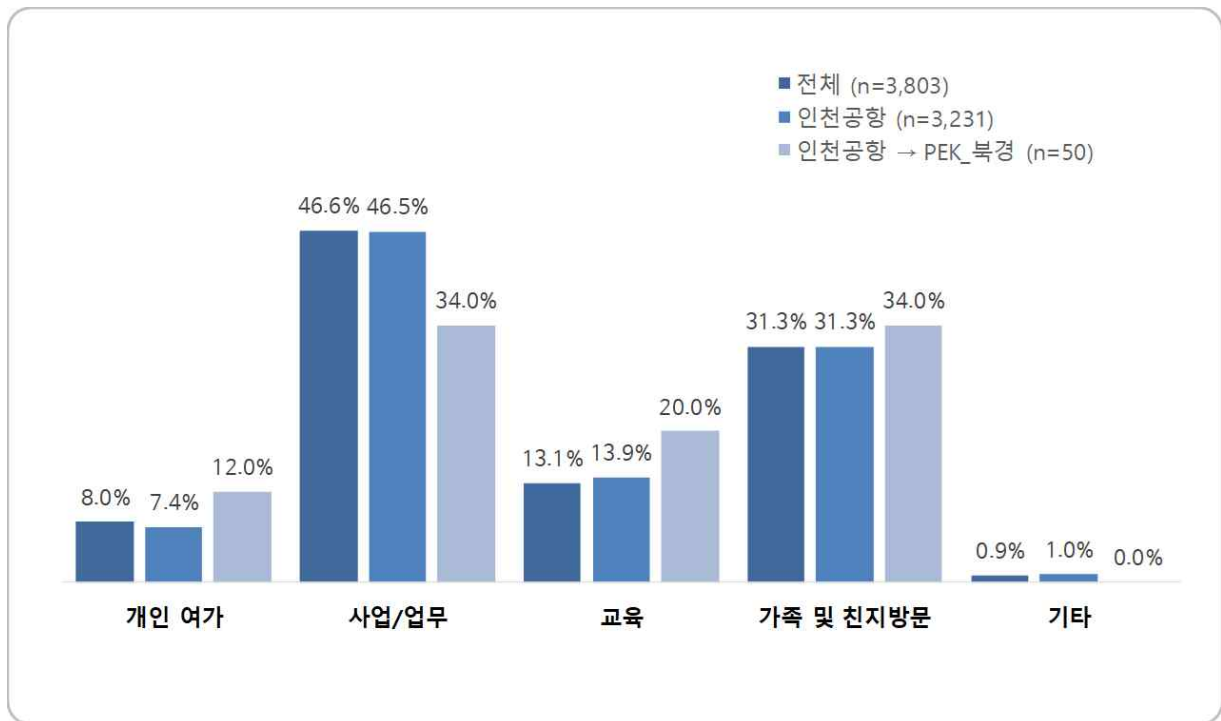
Base : 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객, n=50, 단위 : %

<그림 4-94> 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객은 주로 '사업/업무'(34.0%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '교육'(20.0%) 목적이 상대적으로 많은 편

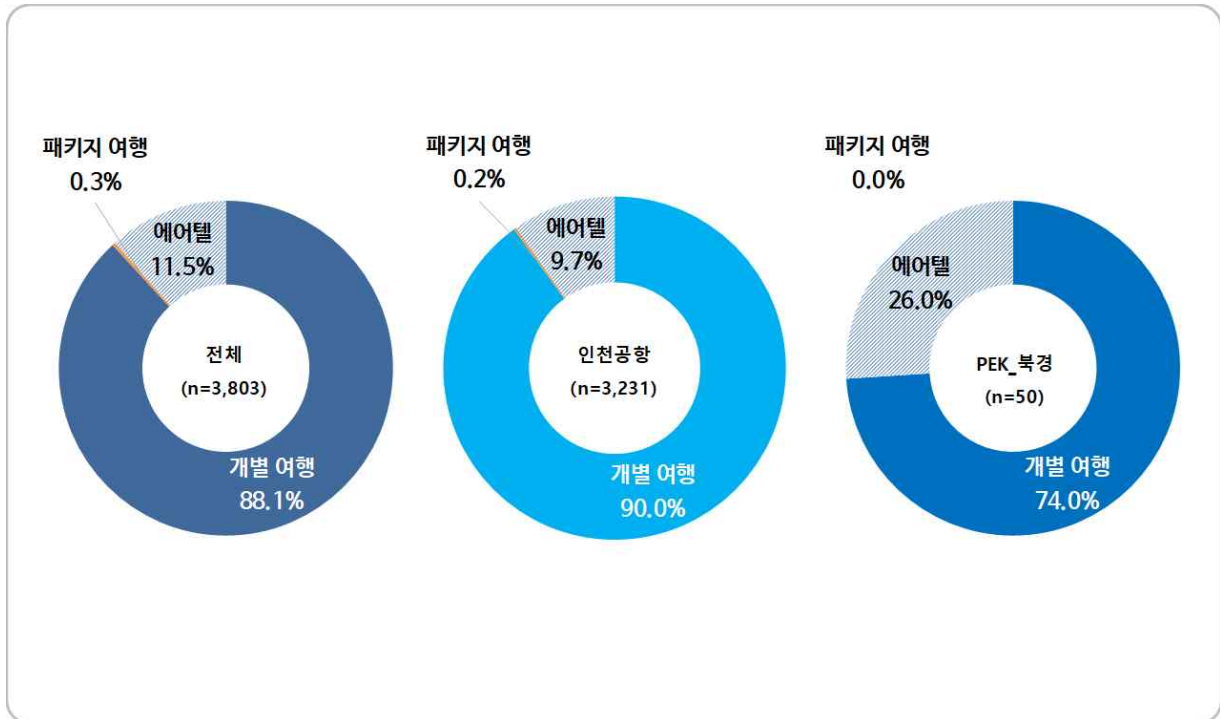


Base : 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객, n=50, 단위 : %

<그림 4-95> 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → PEK_북경 노선은 대부분 '개별 여행'(74.0%) 형태

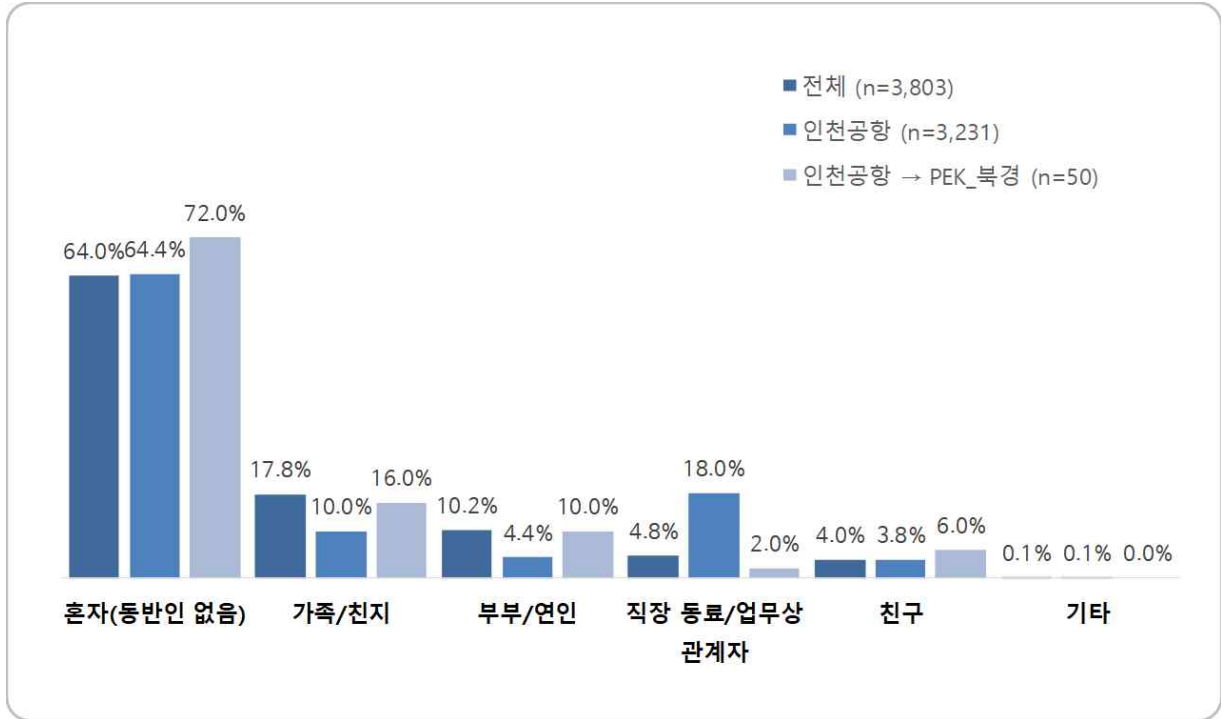


Base : 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객, n=50, 단위 : %

<그림 4-96> 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객의 72.0%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께 하는 경우 '가족/친지'(16.0%), '부부/연인'(10.0%) 등 순



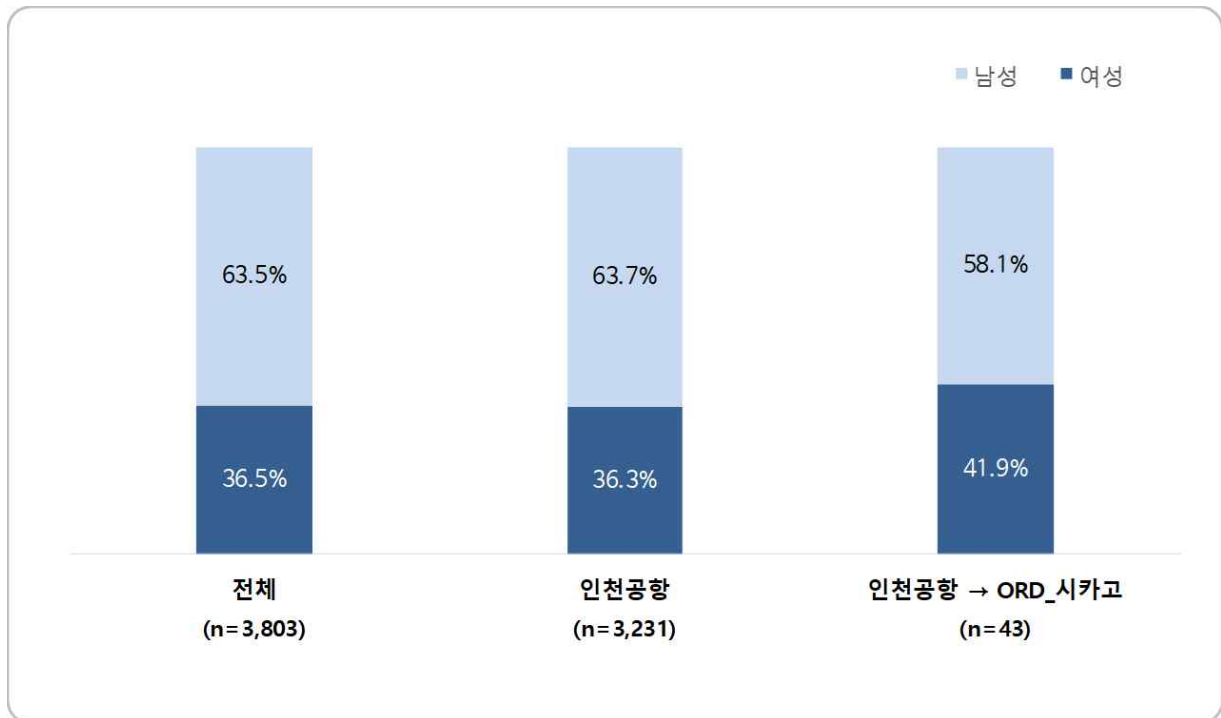
Base : 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객, n=50, 단위 : %

<그림 4-97> 인천공항 → PEK_북경 노선 이용객 동반자 유형

20. 인천공항 → ORD_시카고 노선

가. 이용객 특성

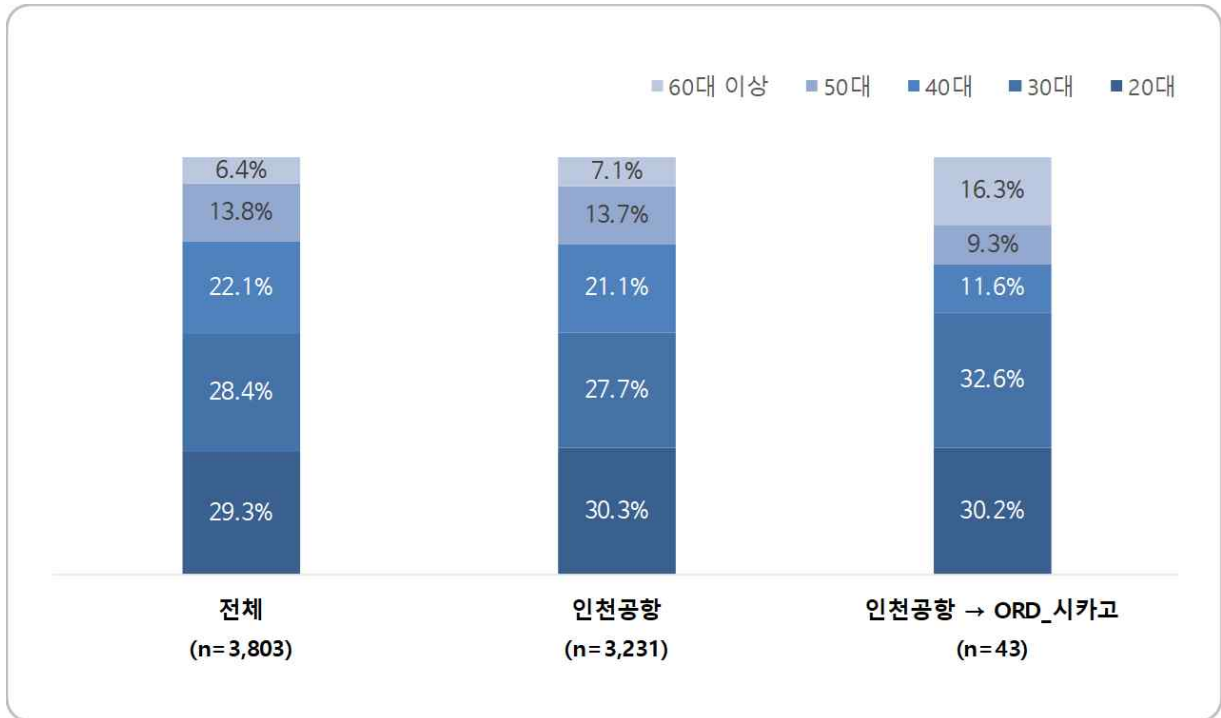
- 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객은 여성(41.9%)보다 남성(58.1%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객, n=43, 단위 : %

<그림 4-98> 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 32.6%로 가장 많았으며, 다음으로 '20대'(30.2%), '60대 이상'(16.3%), '40대'(11.6%), '50대'(9.3%) 순으로 이용
- 특히, 60대 이상 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



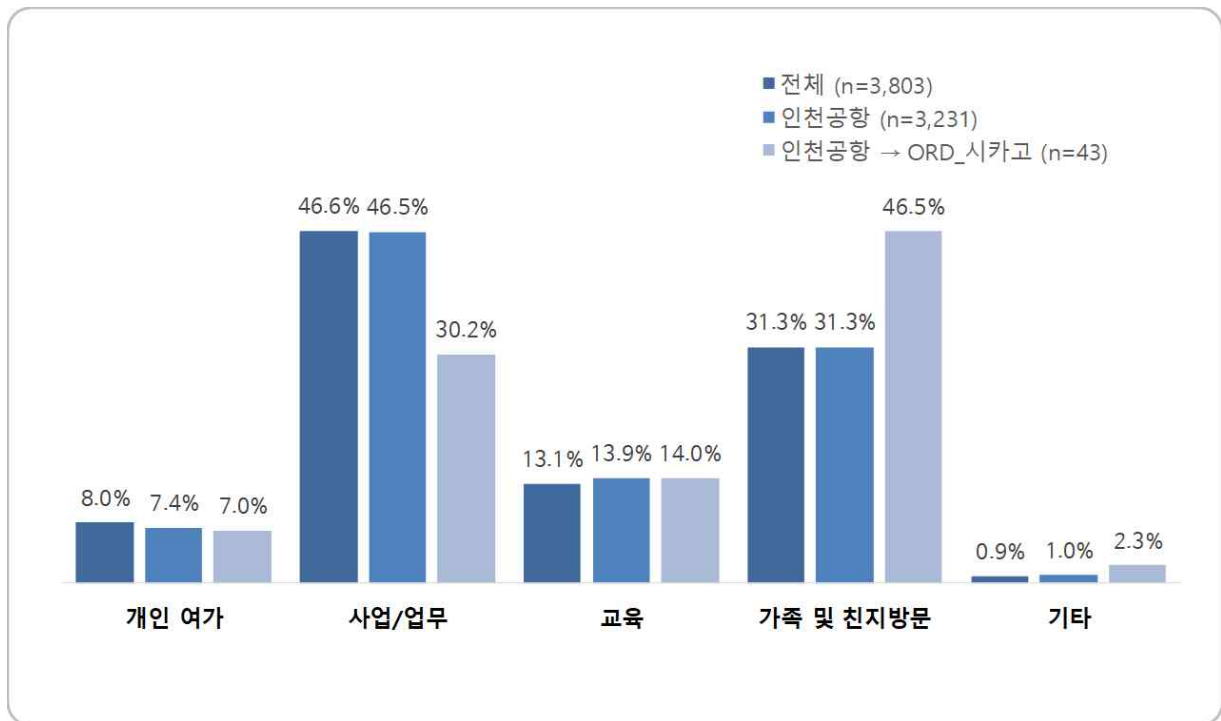
Base : 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객, n=43, 단위 : %

<그림 4-99> 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객은 주로 ‘가족 및 친지 방문’(46.5%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘사업/업무’(30.2%) 목적이 상대적으로 적은 편

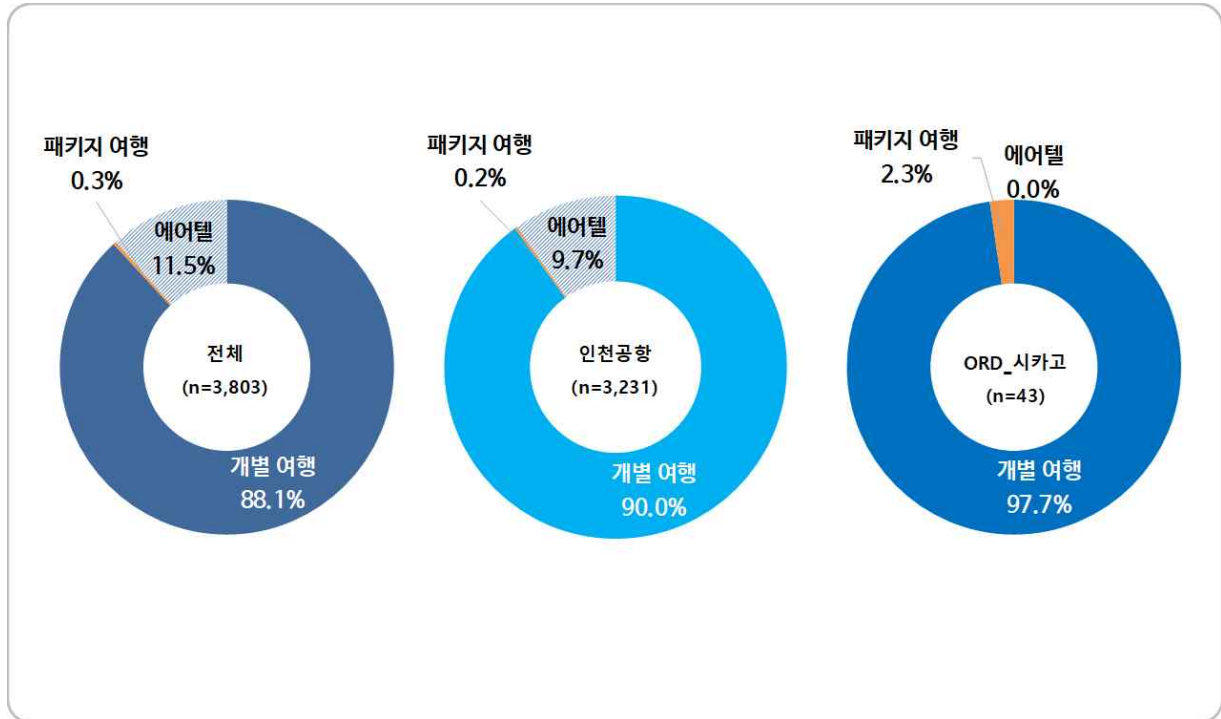


Base : 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객, n=43, 단위 : %

<그림 4-100> 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → ORD_시카고 노선은 대부분 '개별 여행'(97.7%) 형태

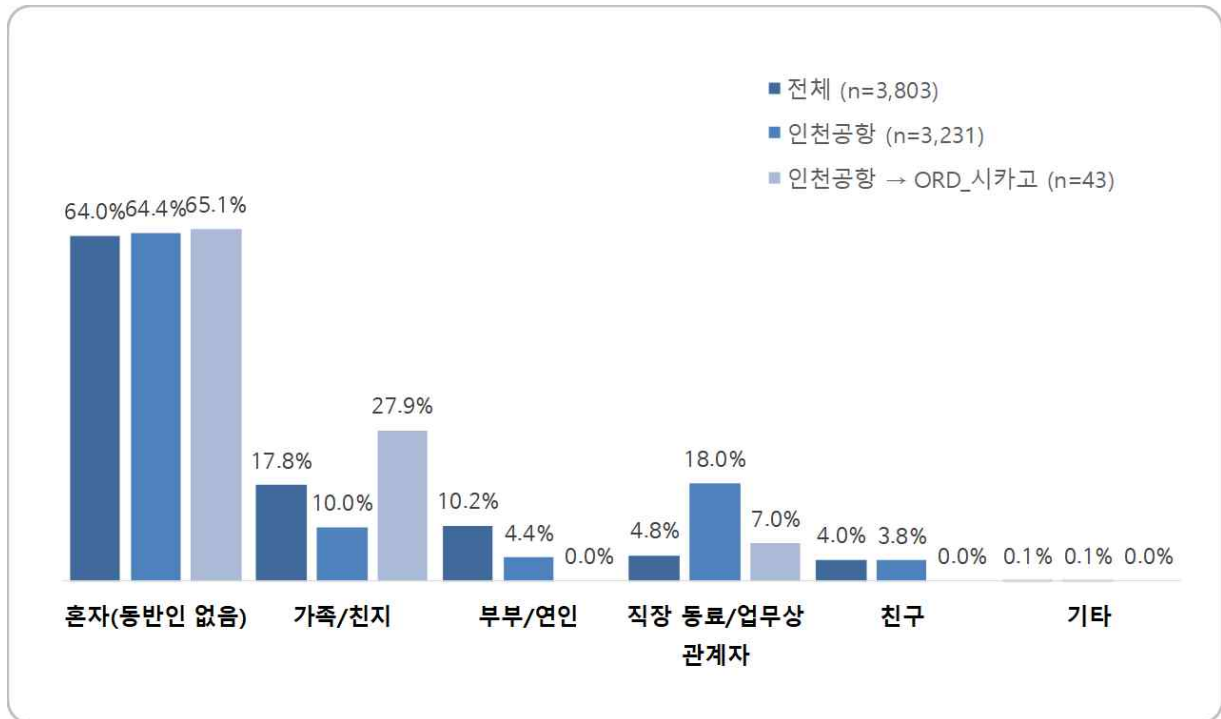


Base : 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객, n=43, 단위 : %

<그림 4-101> 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객의 65.1%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '가족/친지'(27.9%), '직장 동료/업무상 관계자'(7.0%) 등 순



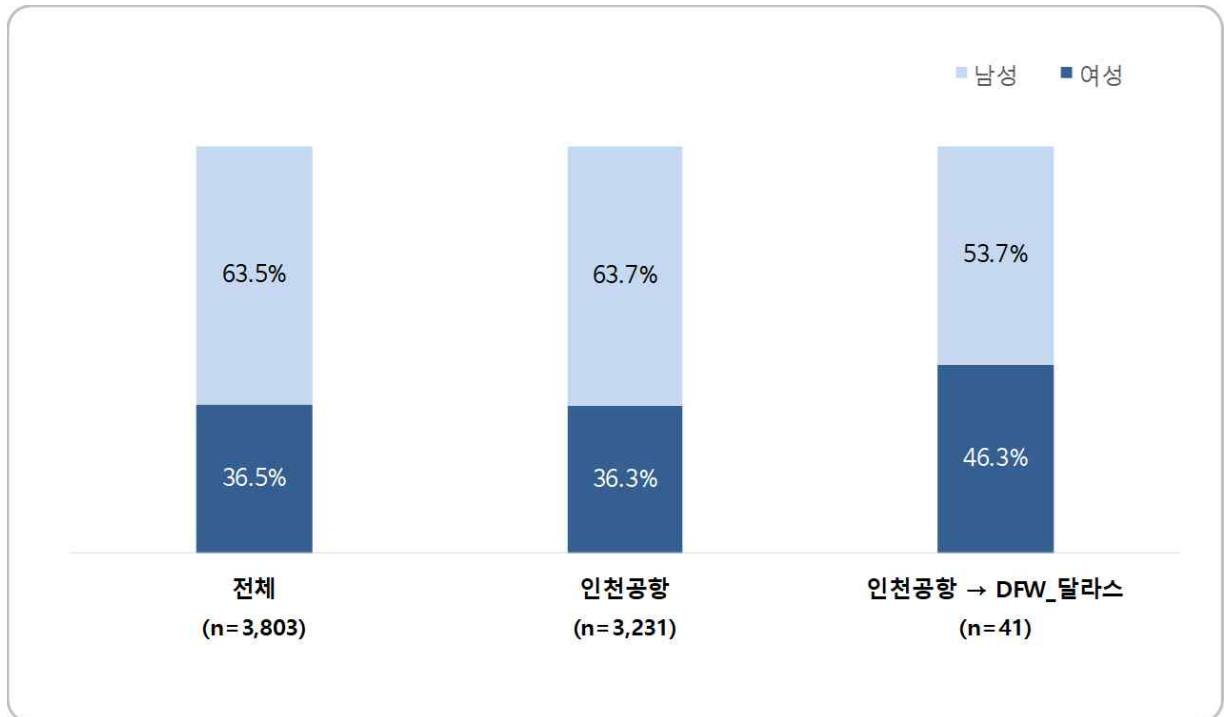
Base : 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객, n=43, 단위 : %

<그림 4-102> 인천공항 → ORD_시카고 노선 이용객 동반자 유형

21. 인천공항 → DFW_달라스 노선

가. 이용객 특성

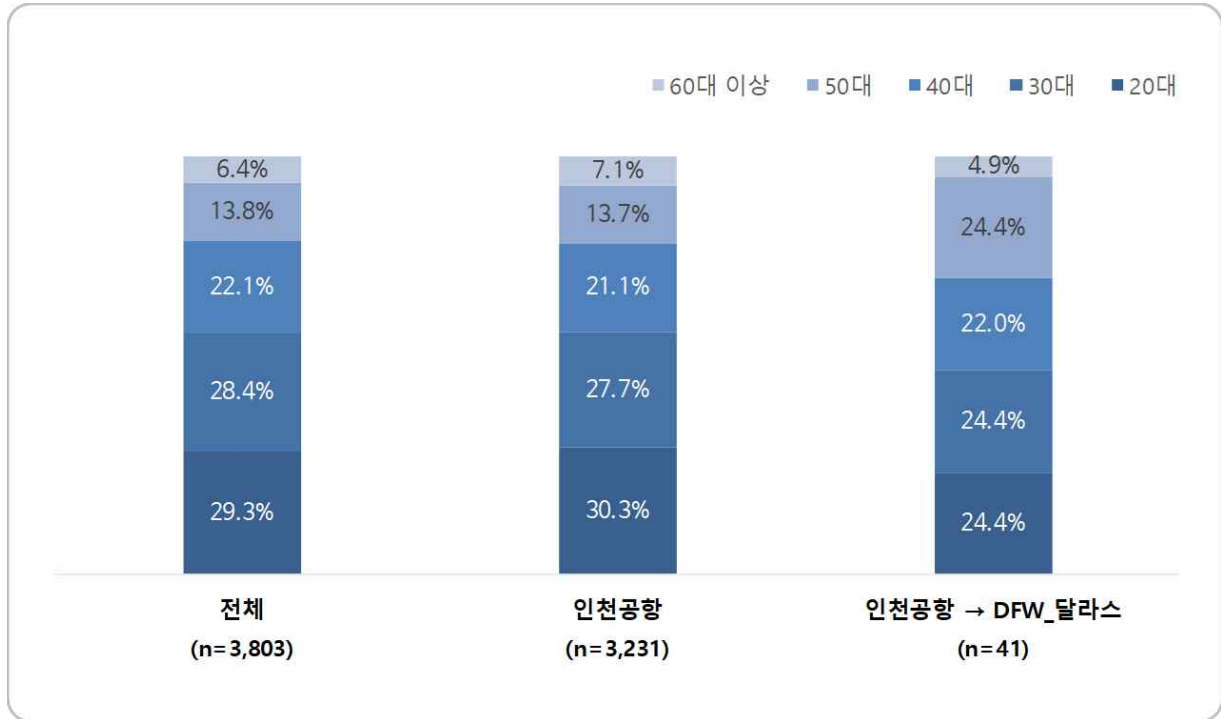
- 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객은 여성(46.3%)보다 남성(53.7%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객, n=41, 단위 : %

<그림 4-103> 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대, 30대, 50대가 각 24.4%로 많았으며, 다음으로 '40대'(22.0%), '60대 이상'(4.9%) 순으로 이용



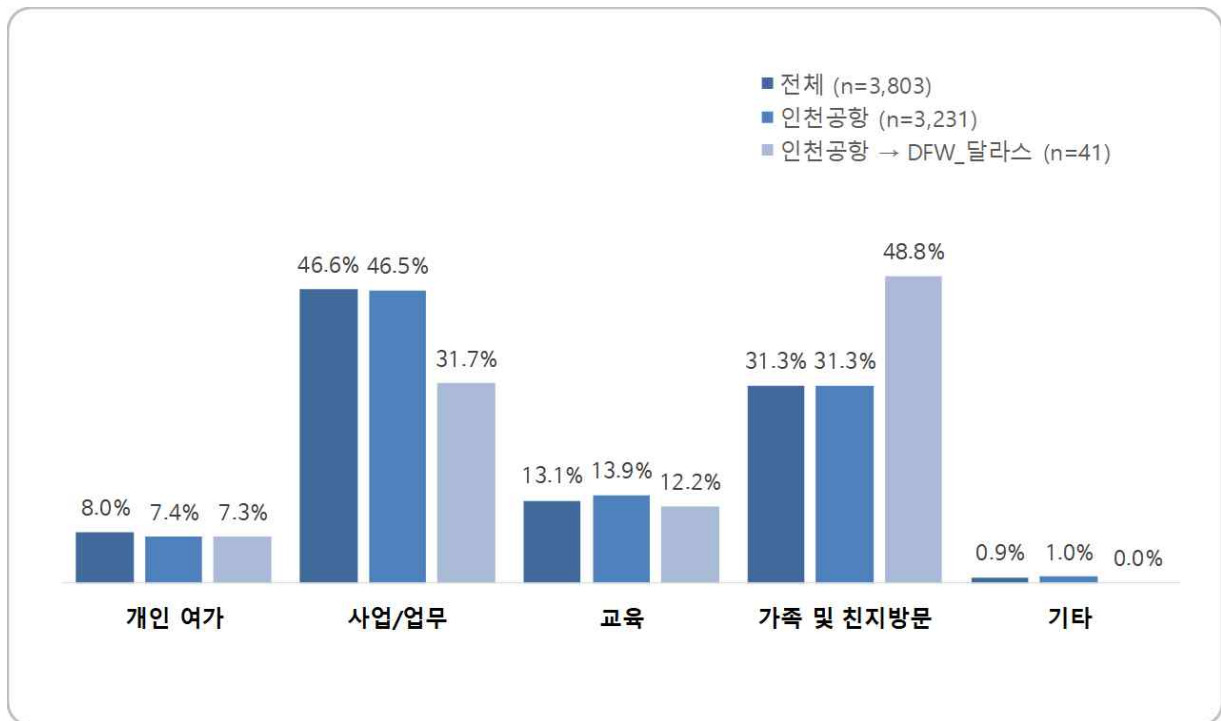
Base : 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객, n=41, 단위 : %

<그림 4-104> 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객은 주로 ‘가족 및 친지 방문’(48.8%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘사업/업무’(31.7%) 목적이 상대적으로 적은 편

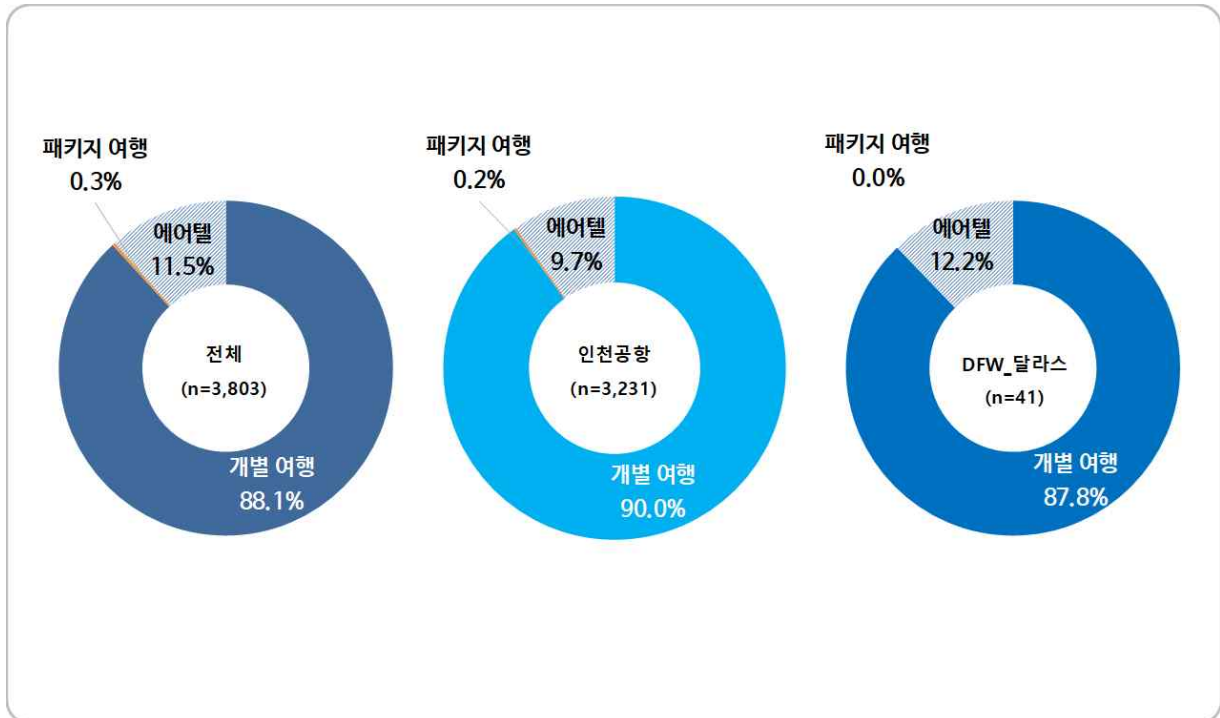


Base : 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객, n=41, 단위 : %

<그림 4-105> 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → DFW_달라스 노선은 대부분 '개별 여행'(87.8%) 형태

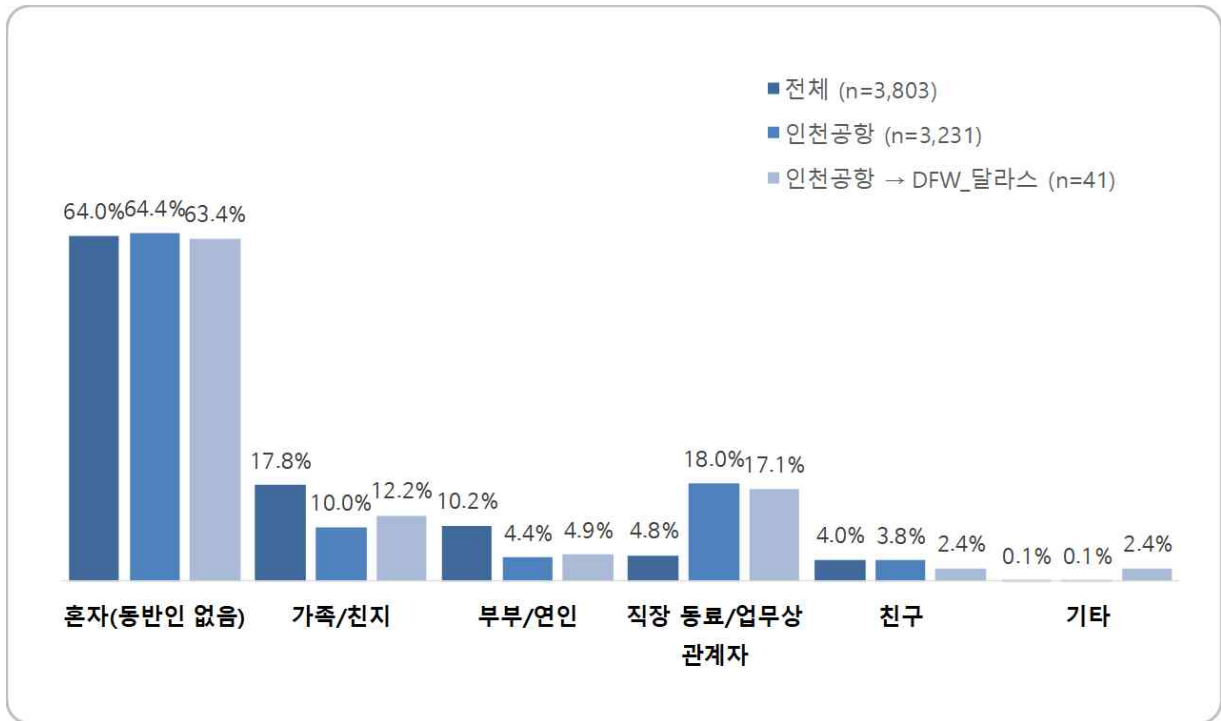


Base : 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객, n=41, 단위 : %

<그림 4-106> 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객의 63.4%가 ‘혼자’ 여행
- 동반자와 함께하는 경우 ‘직장 동료/업무상 관계자’(17.1%), ‘가족/친지’(12.2%) 등 순



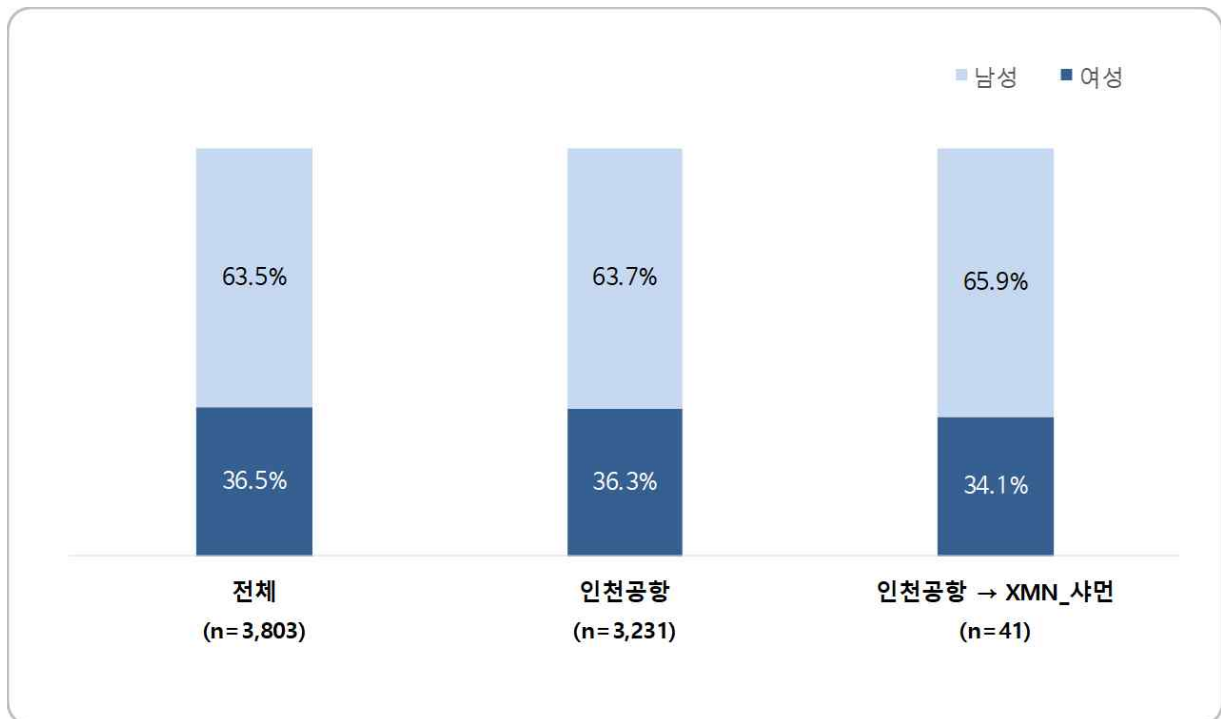
Base : 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객, n=41, 단위 : %

<그림 4-107> 인천공항 → DFW_달라스 노선 이용객 동반자 유형

22. 인천공항 → XMN_샤먼 노선

가. 이용객 특성

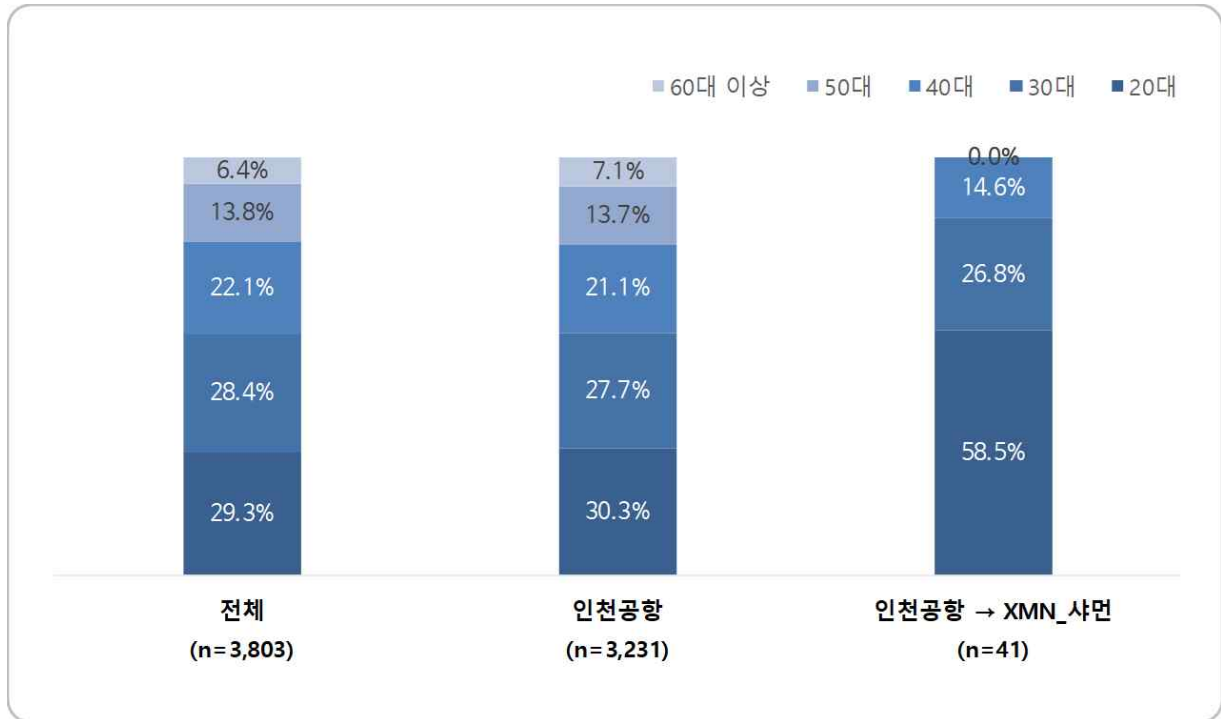
- 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객은 여성(34.1%)보다 남성(65.9%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객, n=41, 단위 : %

<그림 4-108> 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대가 58.5%로 가장 많았으며, 다음으로 '30대'(26.8%), '40대'(14.6%) 순으로 이용, '50대'와 '60대 이상'은 없었음
- 특히, 20대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



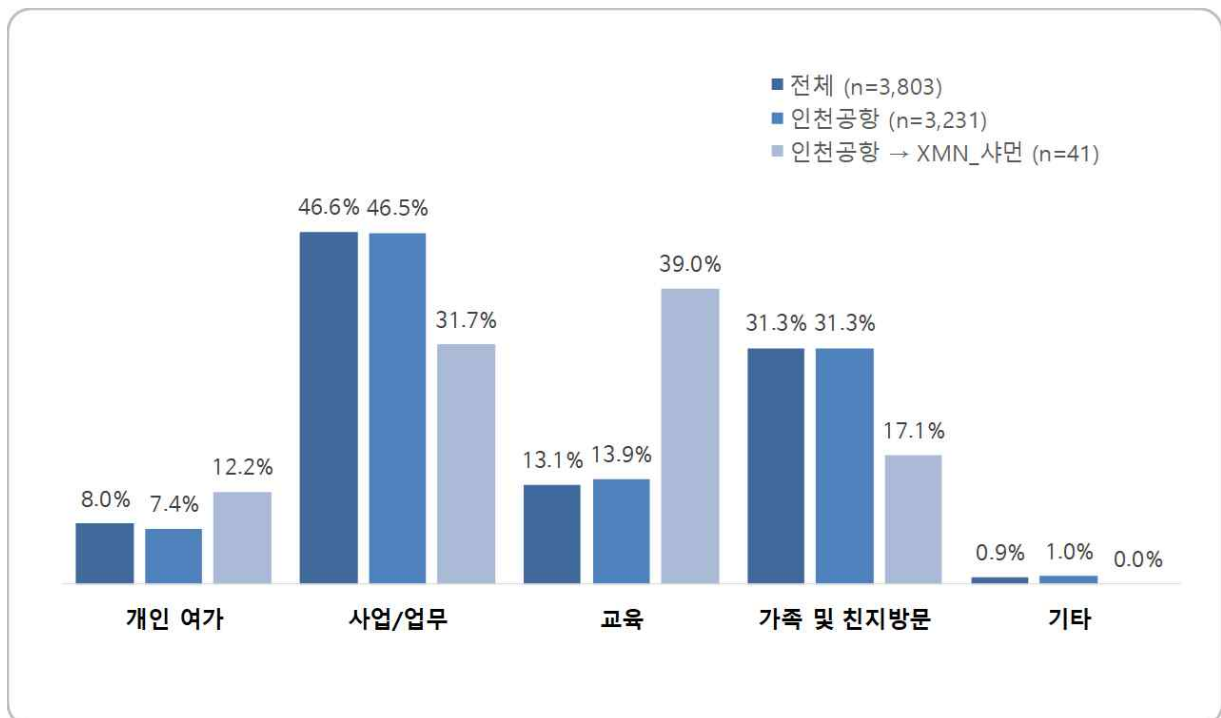
Base : 인천공항 → XMN_사면 노선 이용객, n=41, 단위 : %

<그림 4-109> 인천공항 → XMN_사면 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → XMN_샤먼 공항 노선 이용객은 주로 ‘교육’(39.0%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘사업/업무’(31.7%), ‘가족 및 친지 방문’(17.1%) 목적이 상대적으로 적은 편

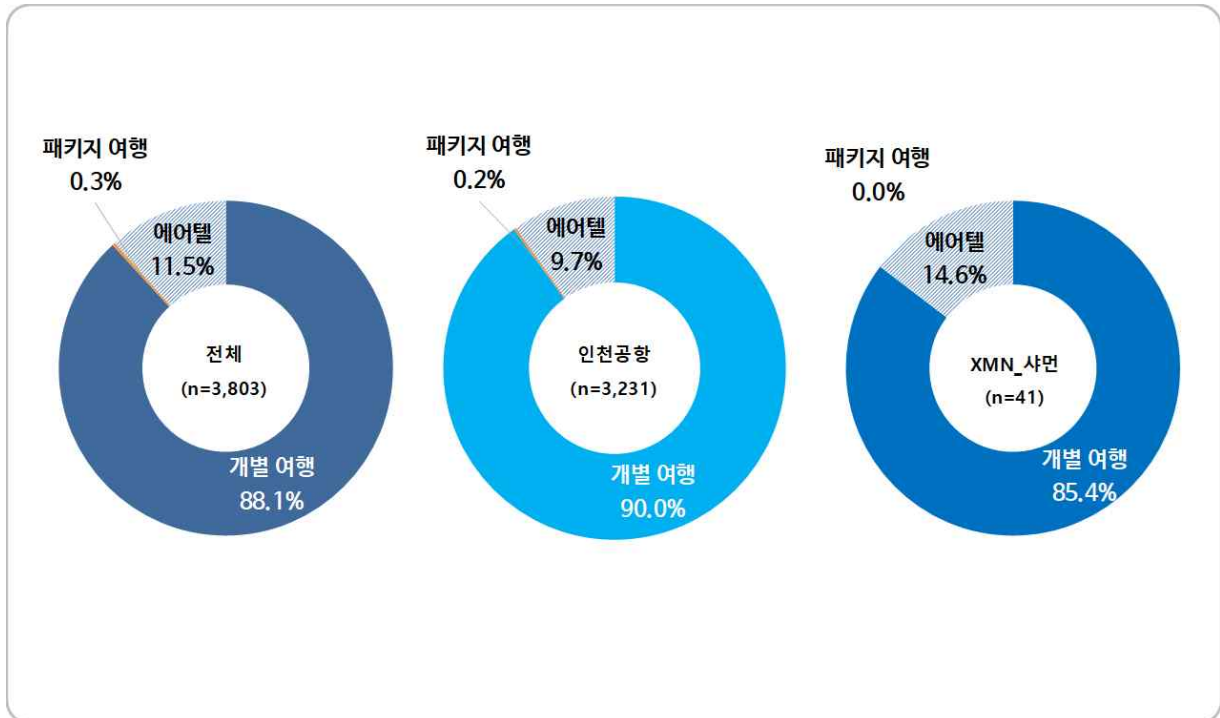


Base : 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객, n=41, 단위 : %

<그림 4-110> 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → XMN_샤먼 공항 노선은 대부분 '개별 여행'(85.4%) 형태

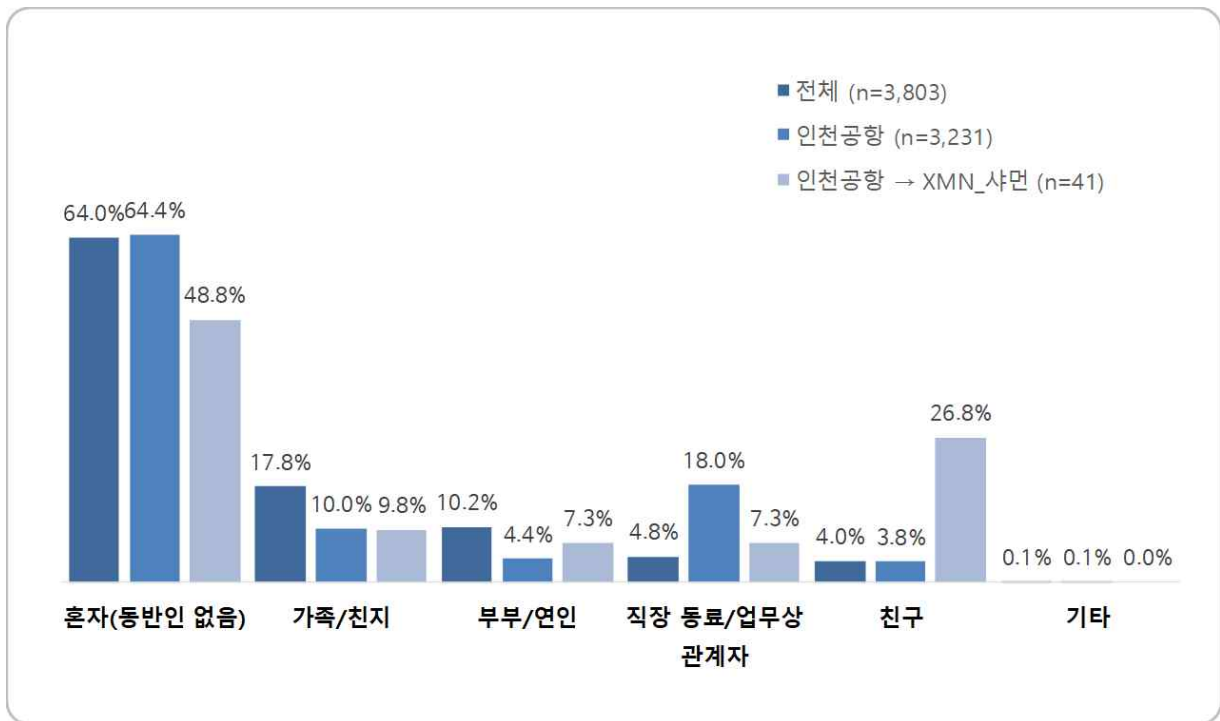


Base : 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객, n=41, 단위 : %

<그림 4-111> 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객의 48.8%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '친구'(26.8%), '가족/친지'(9.8%) 등 순



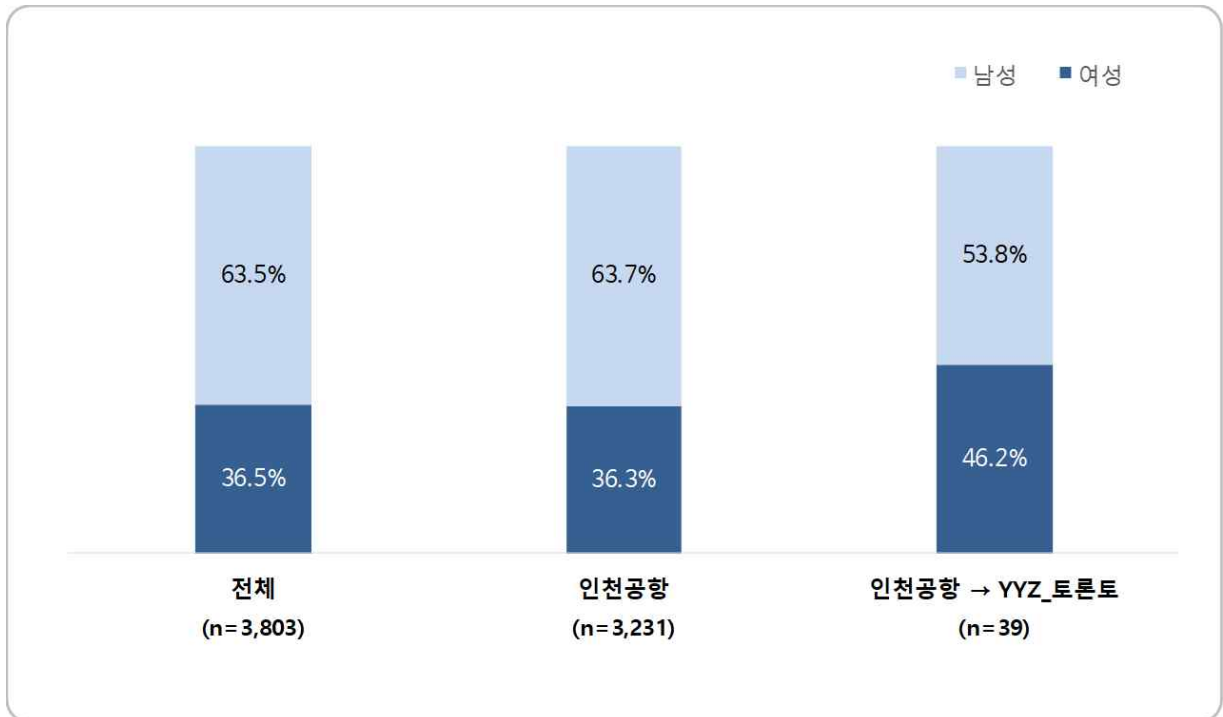
Base : 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객, n=41, 단위 : %

<그림 4-112> 인천공항 → XMN_샤먼 노선 이용객 동반자 유형

23. 인천공항 → YYZ_토론토 노선

가. 이용객 특성

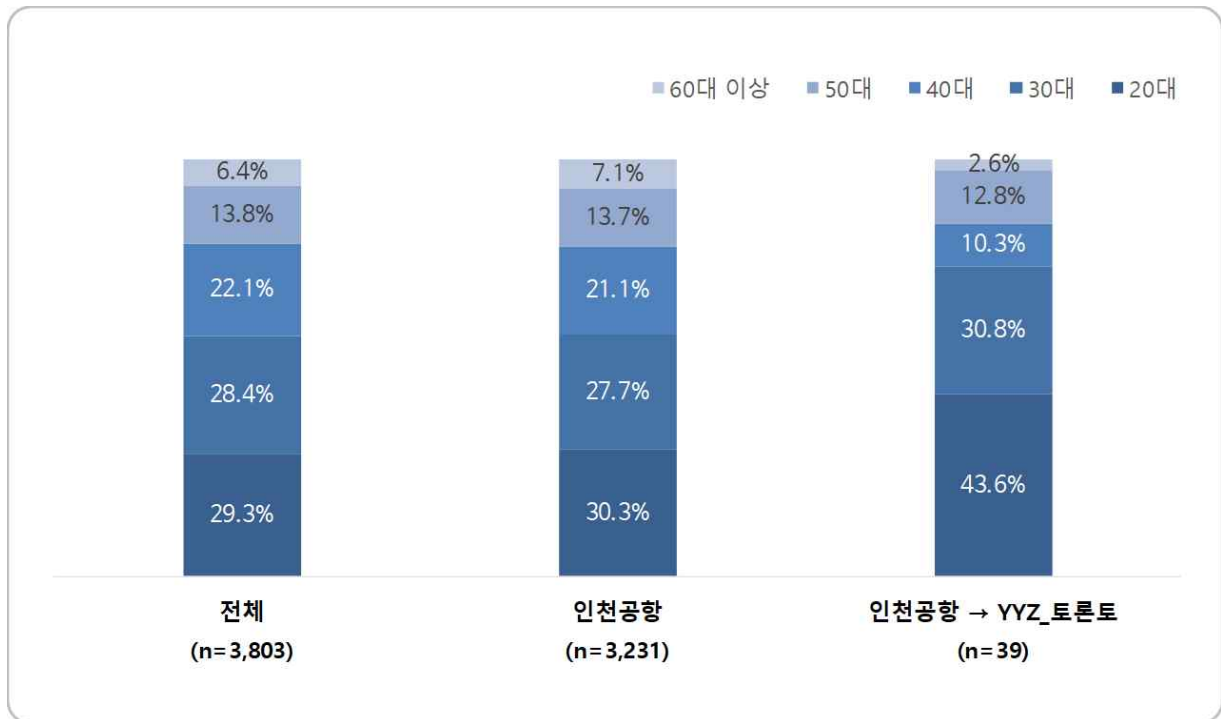
- 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객은 여성(46.2%)보다 남성(53.8%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객, n=39, 단위 : %

<그림 4-113> 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대가 43.6%로 가장 많았으며, 다음으로 '30대'(30.8%), '50대'(12.8%), '40대'(10.3%), '60대 이상'(2.6%) 순으로 이용
- 특히, 20대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



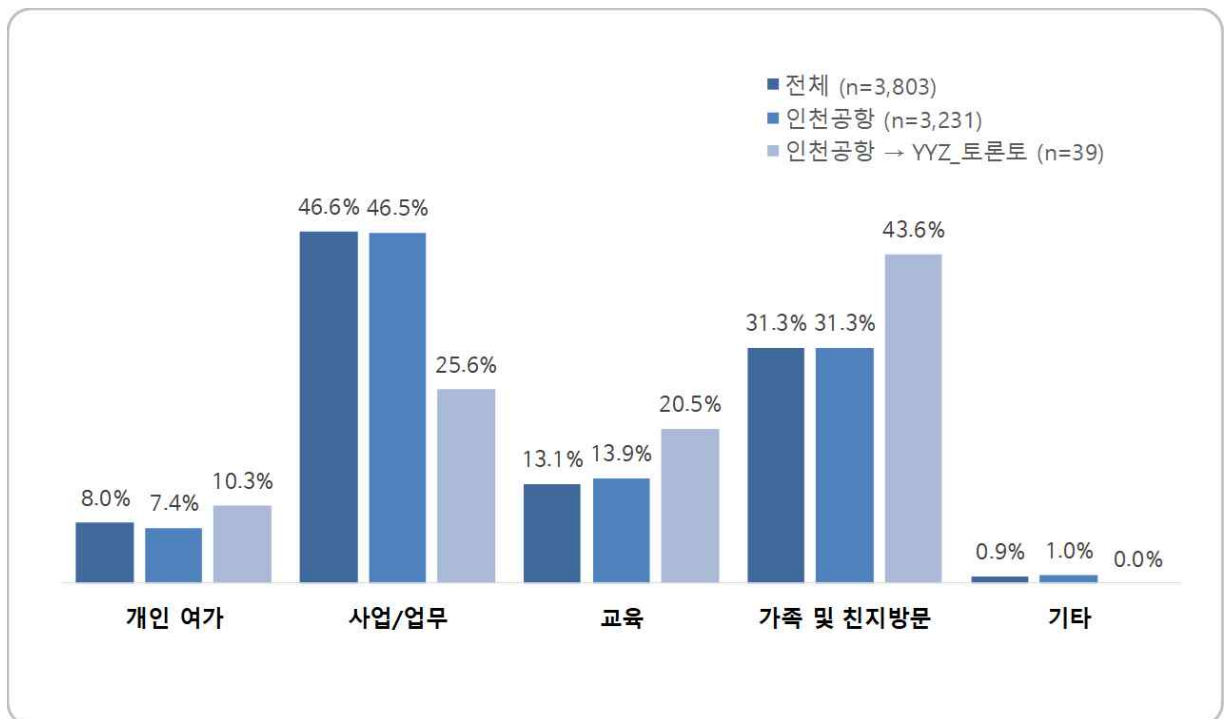
Base : 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객, n=39, 단위 : %

<그림 4-114> 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → YYZ_토론토 공항 노선 이용객은 주로 ‘가족 및 친지 방문’(43.6%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘사업/업무’(25.6%) 목적이 상대적으로 적고, ‘교육’(20.5%) 목적이 상대적으로 많은 편

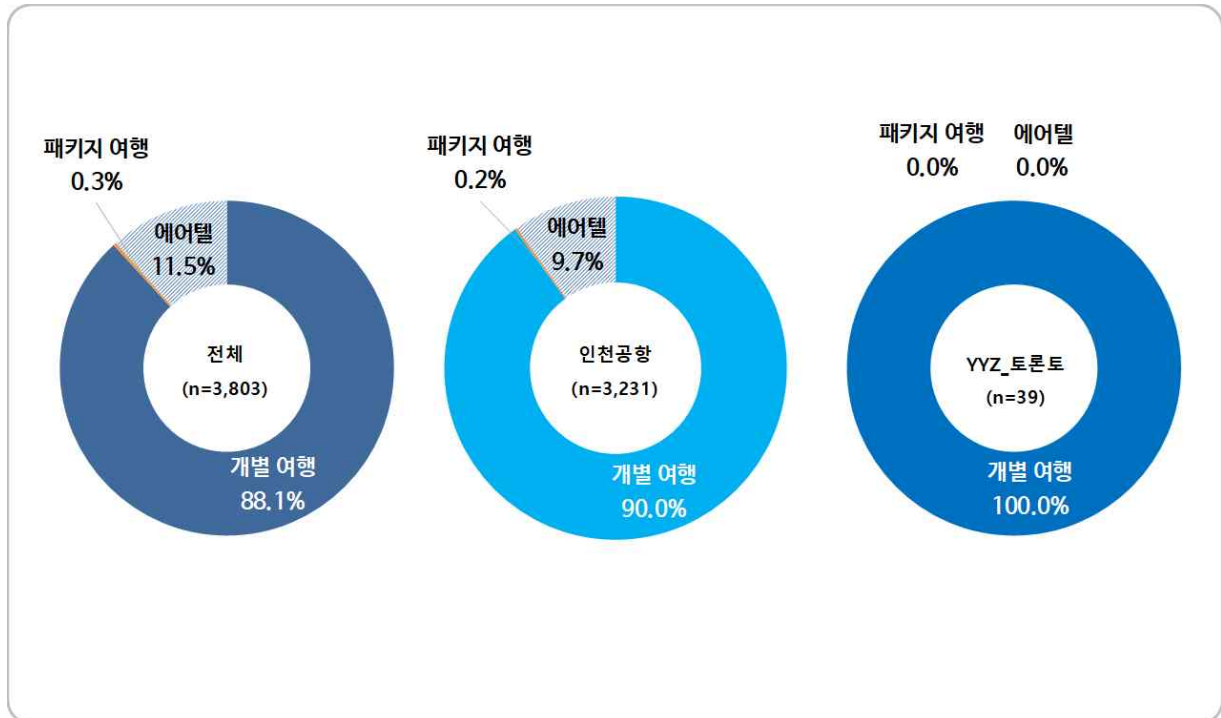


Base : 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객, n=39, 단위 : %

<그림 4-115> 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → YYZ_토론토 공항 노선은 모두 '개별 여행'(100.0%) 형태

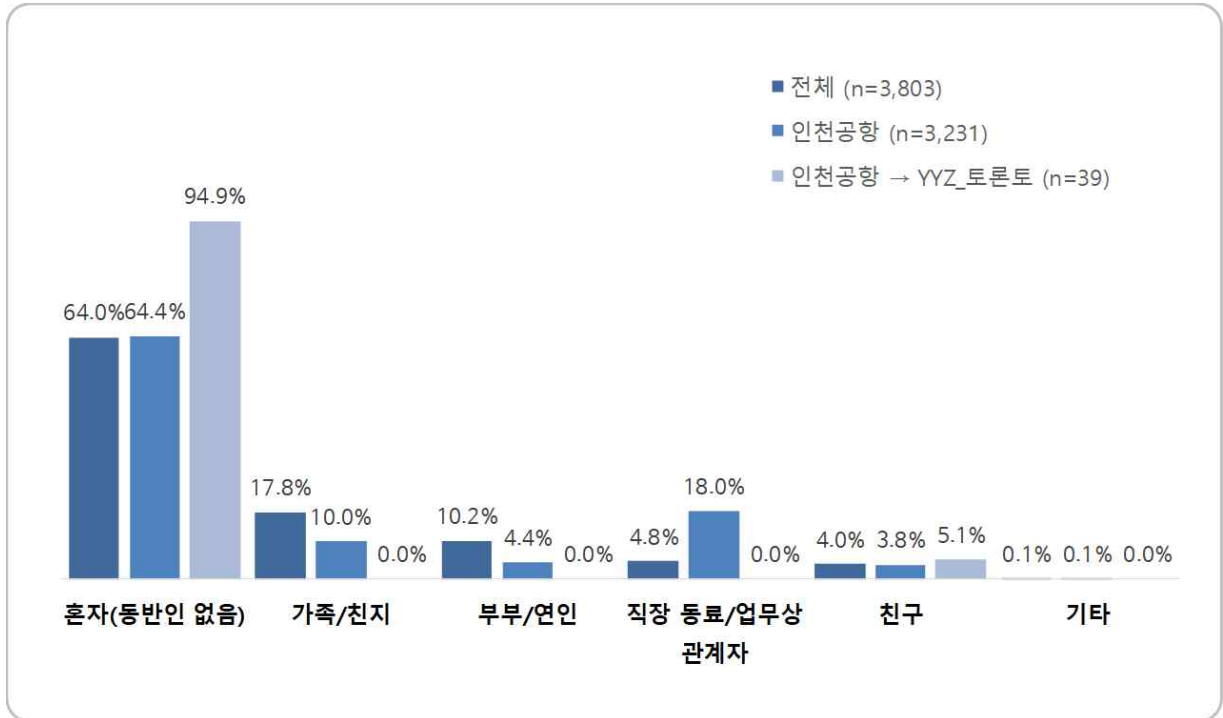


Base : 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객, n=39, 단위 : %

<그림 4-116> 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → YYZ_토론토 공항 노선 이용객의 94.9%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '친구'가 5.1%



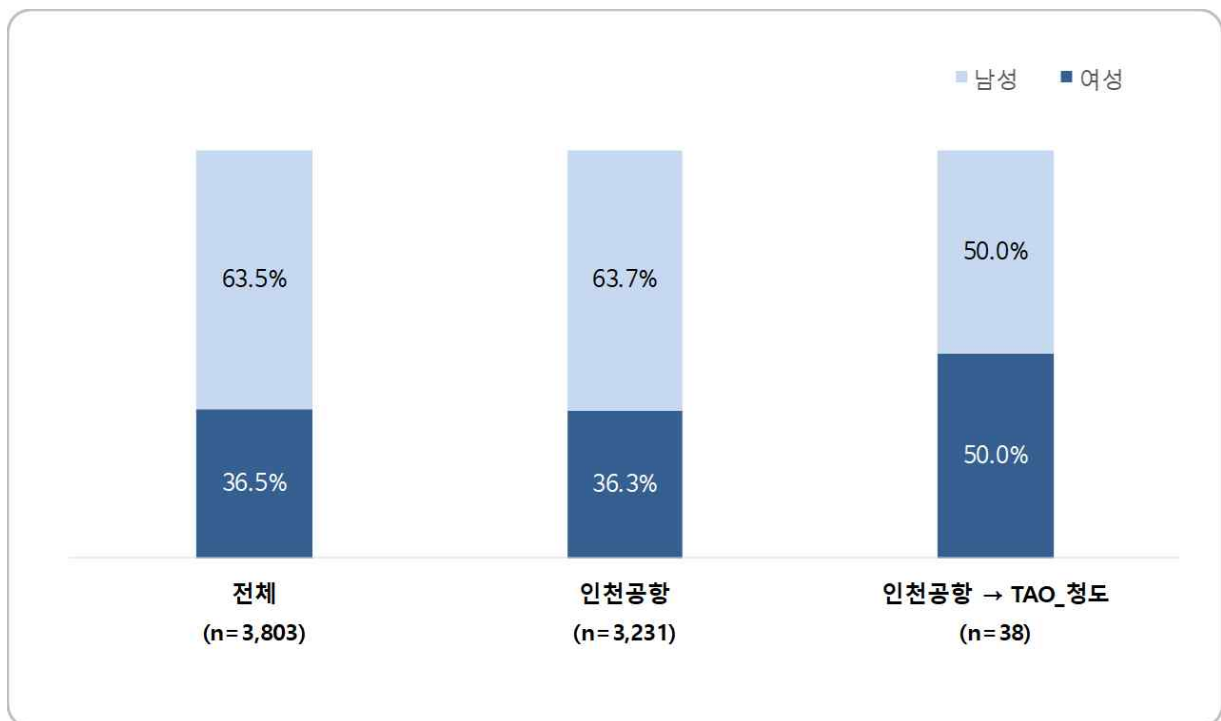
Base : 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객, n=39, 단위 : %

<그림 4-117> 인천공항 → YYZ_토론토 노선 이용객 동반자 유형

24. 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선

가. 이용객 특성

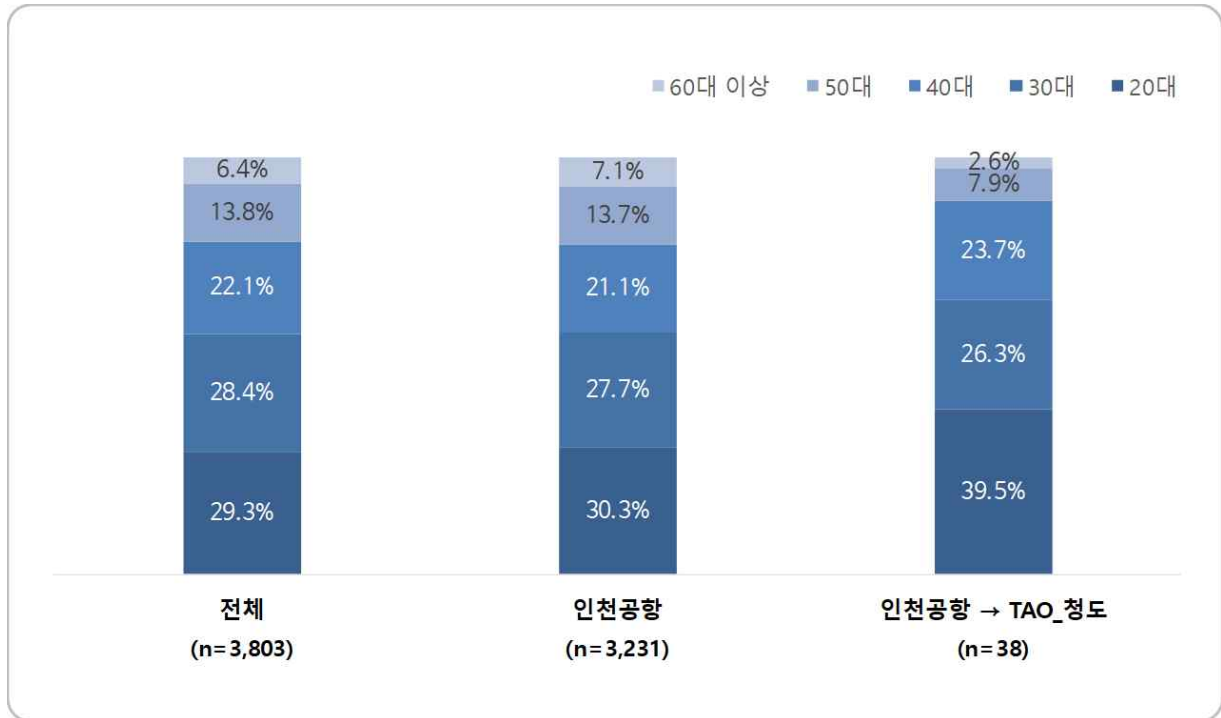
- 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객은 여성(50.0%)과 남성(50.0%)이 동일하게 이용
- 특히, 여성 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



Base : 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객, n=38, 단위 : %

<그림 4-118> 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대가 39.5%로 가장 많았으며, 다음으로 '30대'(23.7%), '40대'(23.7%), '50대'(7.9%), '60대 이상'(2.6%) 순으로 이용



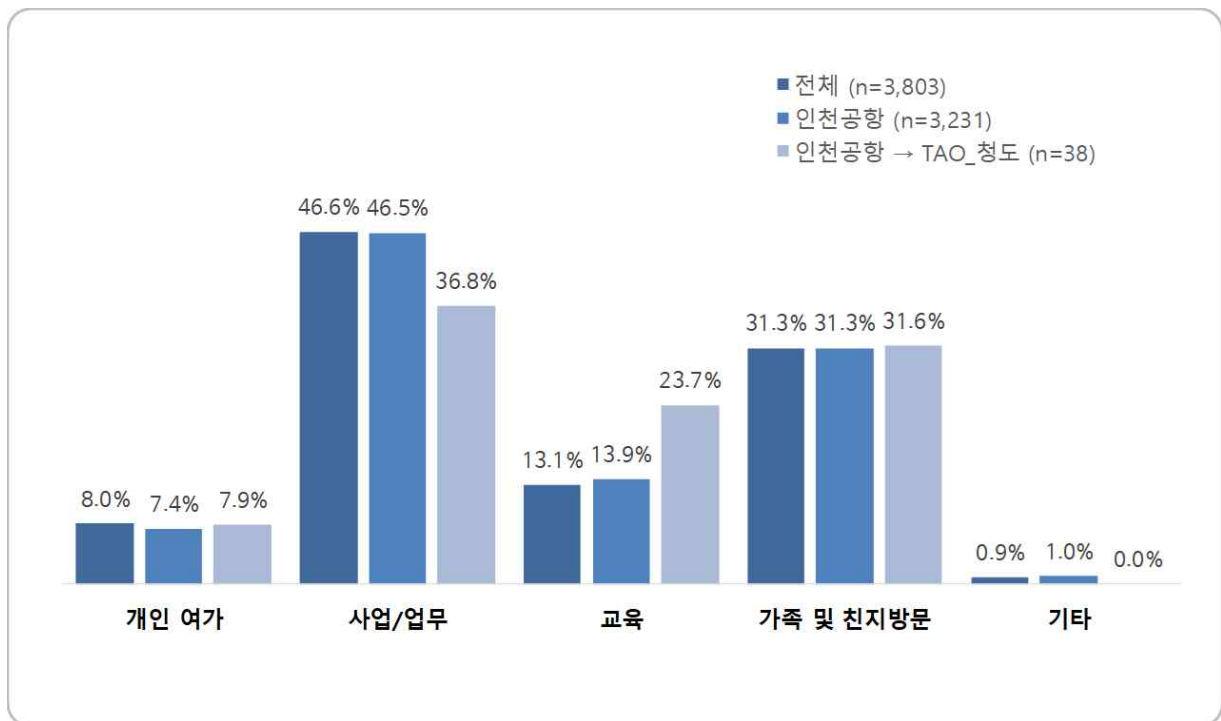
Base : 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객, n=38, 단위 : %

<그림 4-119> 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 공항 노선 이용객은 주로 '사업/업무'(36.8%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 '교육'(23.7%) 목적이 상대적으로 많은 편

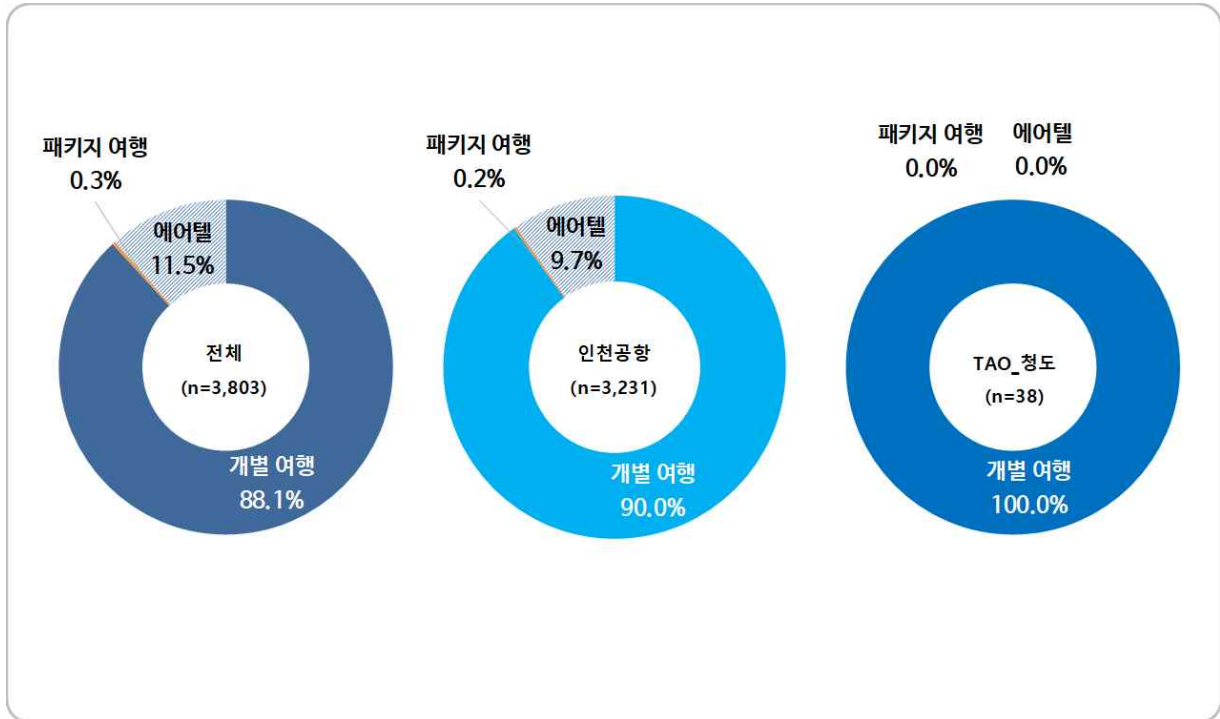


Base : 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객, n=38, 단위 : %

<그림 4-120> 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 공항 노선은 모두 '개별 여행'(100.0%) 형태

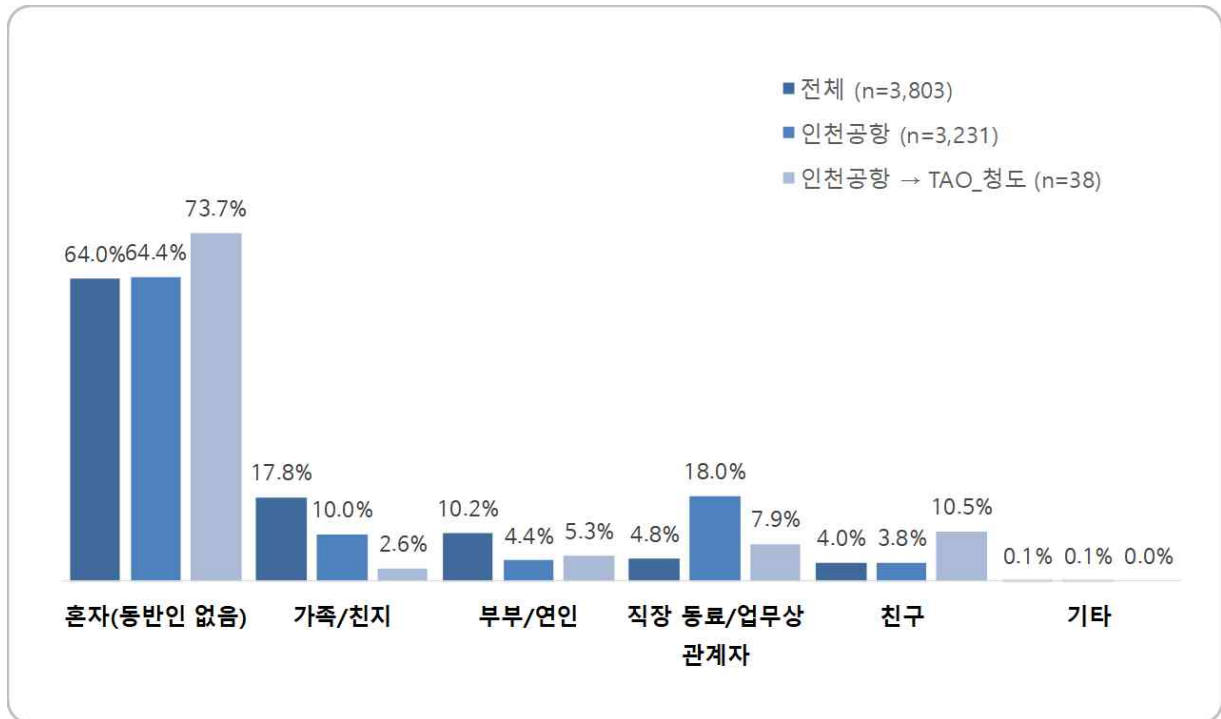


Base : 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객, n=38, 단위 : %

<그림 4-121> 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 공항 노선 이용객의 73.7%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '친구'(10.5%), '직장 동료/업무상 관계자'(7.9%) 등 순



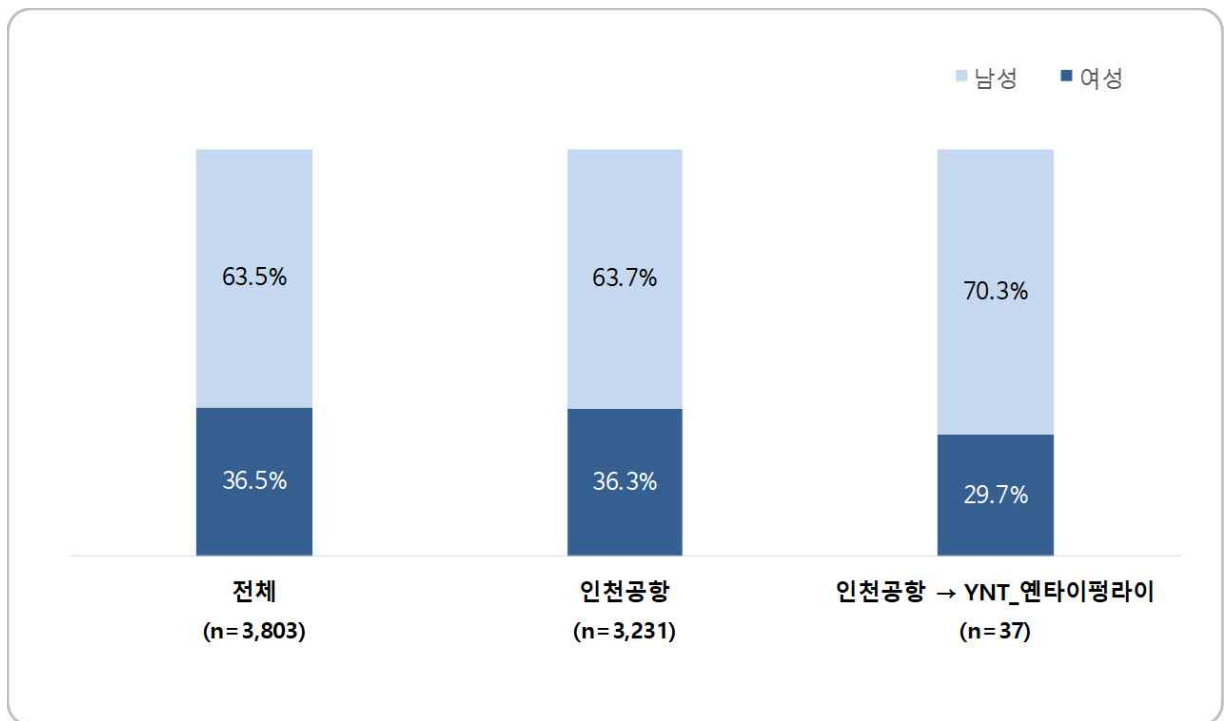
Base : 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객, n=38, 단위 : %

<그림 4-122> 인천공항 → TAO_청도(칭다오류팅) 노선 이용객 동반자 유형

25. 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선

가. 이용객 특성

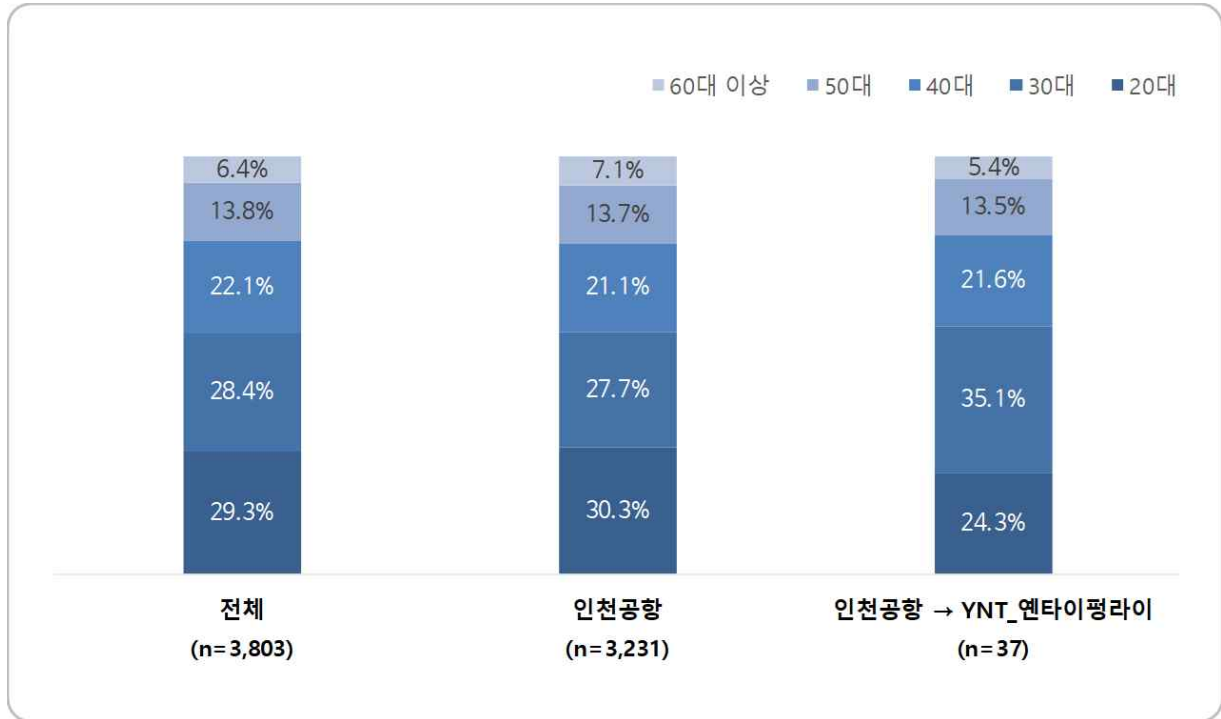
- 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객은 여성(29.7%)보다 남성(70.3%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객, n=37, 단위 : %

<그림 4-123> 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 35.1%로 가장 많았으며, 다음으로 '20대'(24.3%), '50대'(13.5%), '60대 이상'(5.4%) 순으로 이용



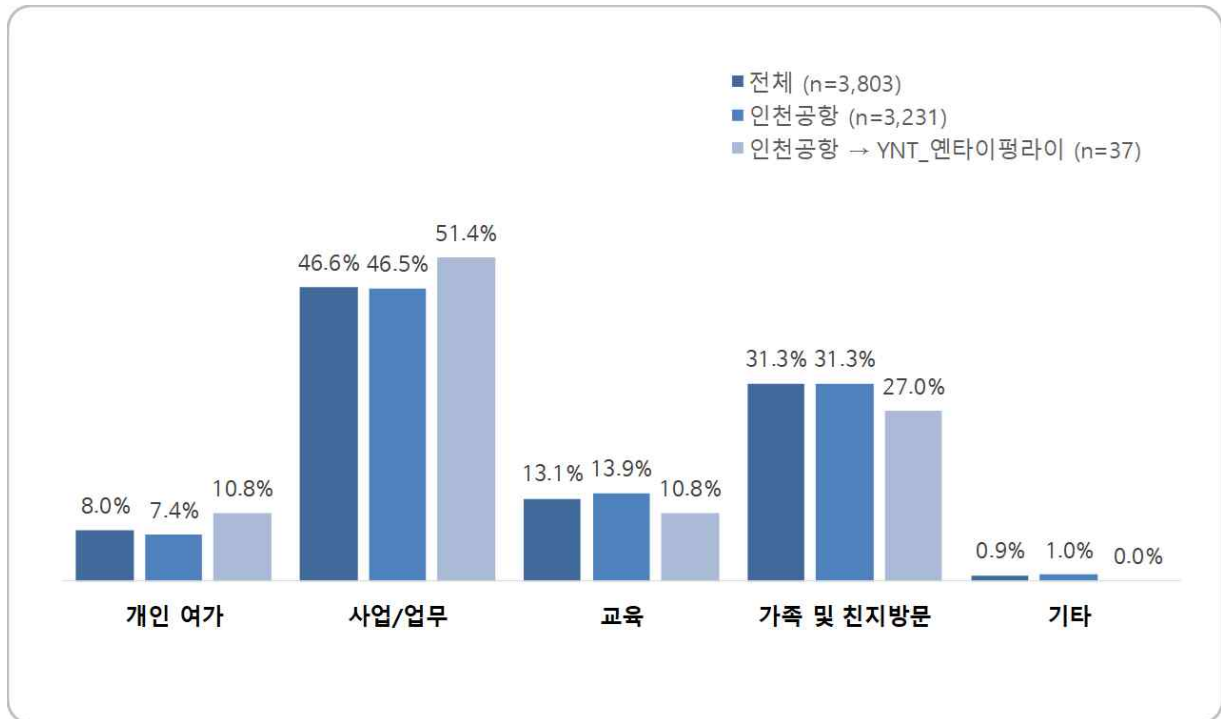
Base : 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객, n=37, 단위 : %

<그림 4-124> 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

○ 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 공항 노선 이용객은 주로 '사업/업무'(51.4%) 목적

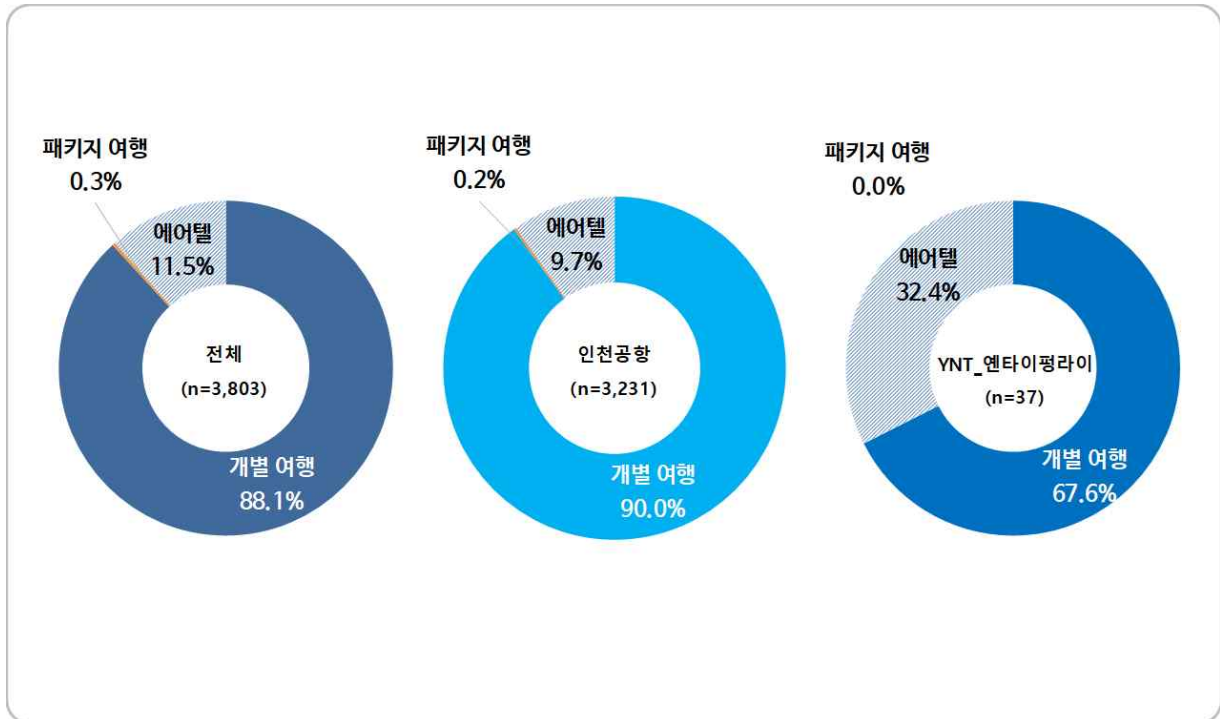


Base : 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객, n=37, 단위 : %

<그림 4-125> 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 공항 노선은 대부분 '개별 여행'(67.6%) 형태

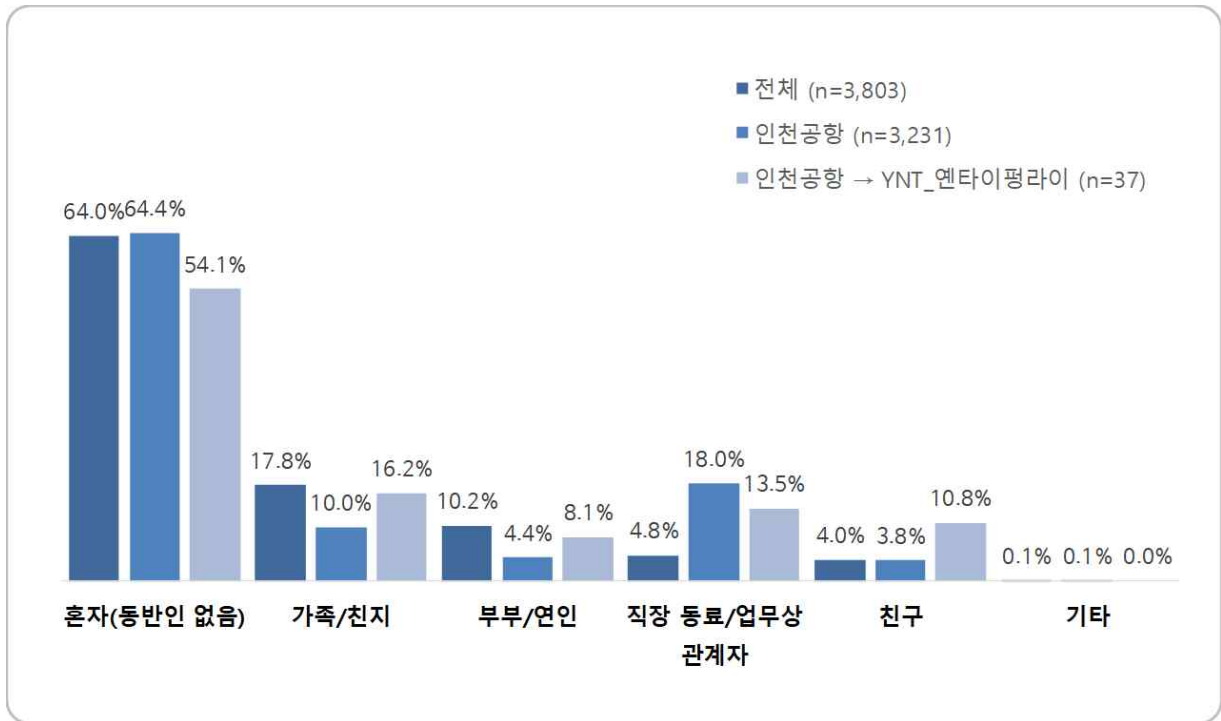


Base : 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객, n=37, 단위 : %

<그림 4-126> 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 공항 노선 이용객의 54.1%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '가족/친지'(16.2%), '직장 동료/업무상 관계자'(13.5%) 등 순



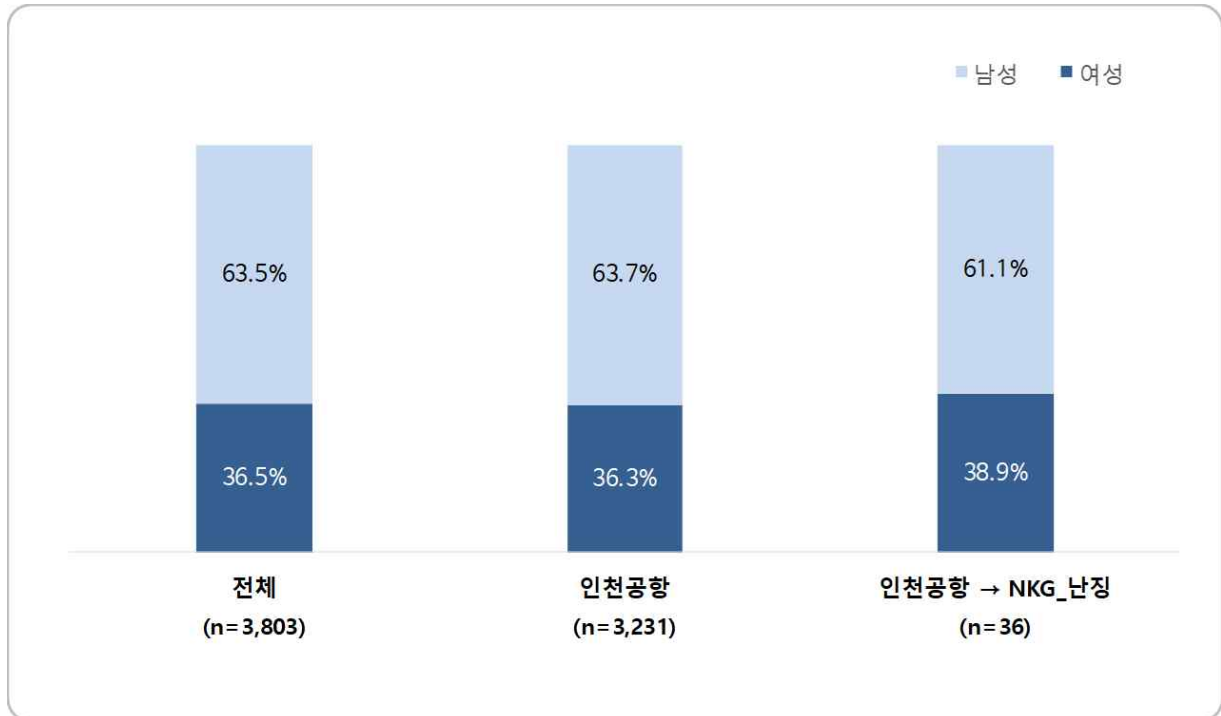
Base : 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객, n=37, 단위 : %

<그림 4-127> 인천공항 → YNT_연대(엔타이핑라이) 노선 이용객 동반자 유형

26. 인천공항 → NKG_난징 노선

가. 이용객 특성

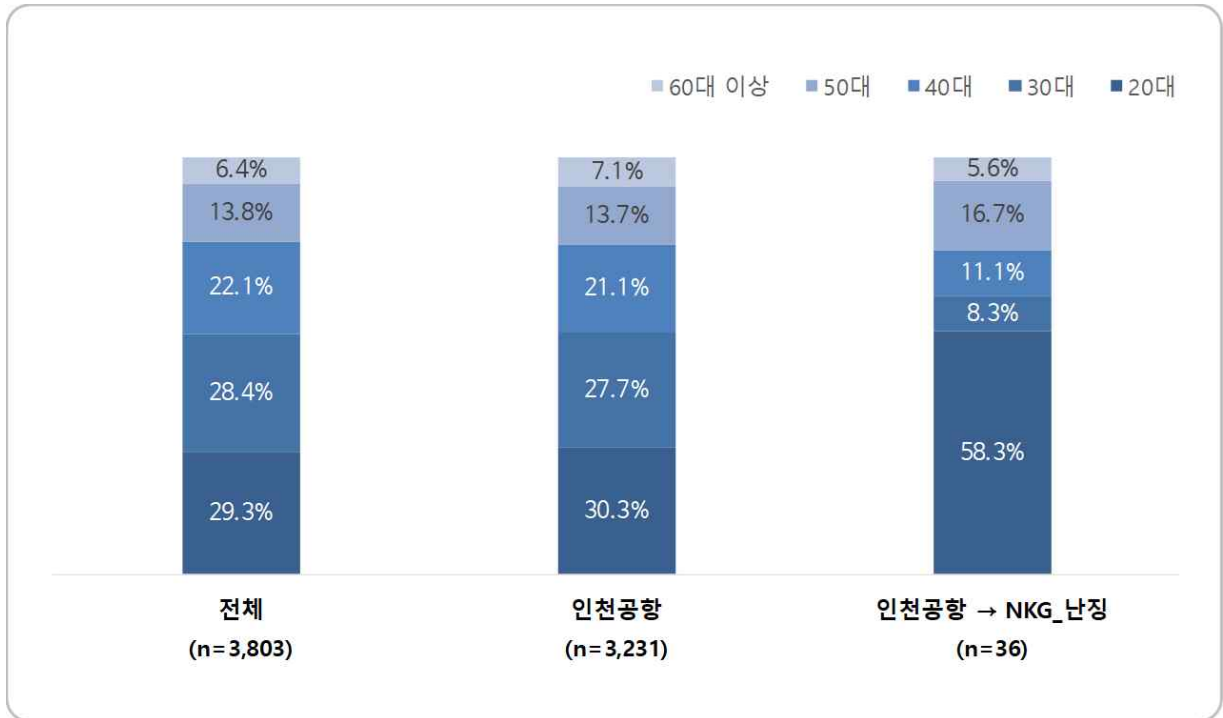
- 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객은 여성(38.9%)보다 남성(61.1%) 이용객이 많이 이용



Base : 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객, n=36, 단위 : %

<그림 4-128> 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대가 58.3%로 가장 많았으며, 다음으로 ‘50대’(16.7%), ‘40대’(11.1%), ‘30대’(8.3%), ‘60대 이상’(5.6%) 순으로 이용
- 특히, 20대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



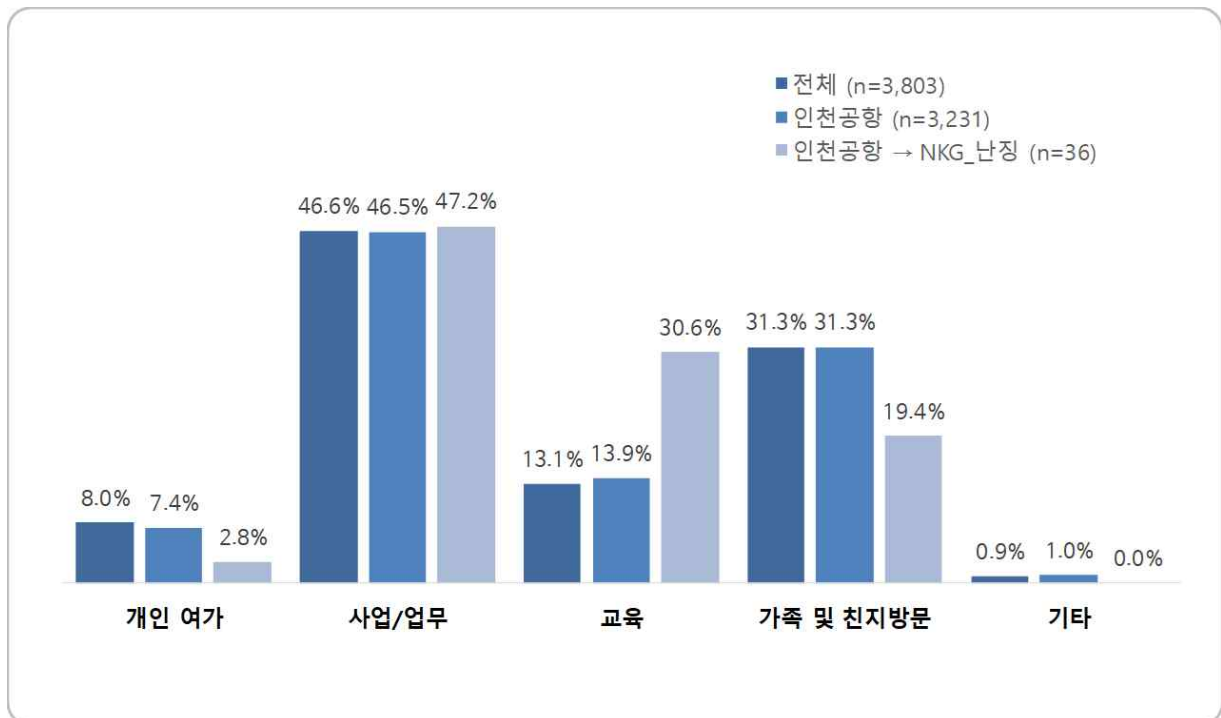
Base : 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객, n=36, 단위 : %

<그림 4-129> 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → NKG_난징 공항 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(47.2%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘교육’(30.6%) 목적이 상대적으로 많고, ‘가족 및 친지 방문’(19.4%) 목적이 상대적으로 적은 편

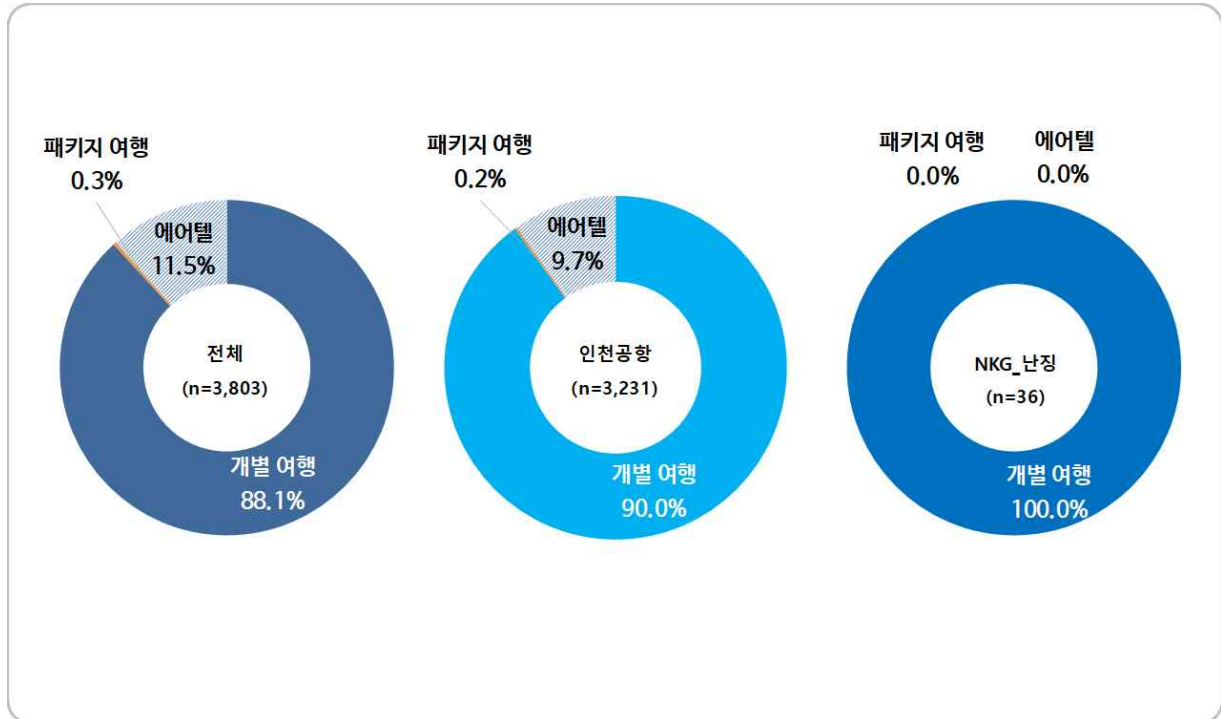


Base : 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객, n=36, 단위 : %

<그림 4-130> 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → NKG_난징 공항 노선은 모두 '개별 여행'(100.0%) 형태

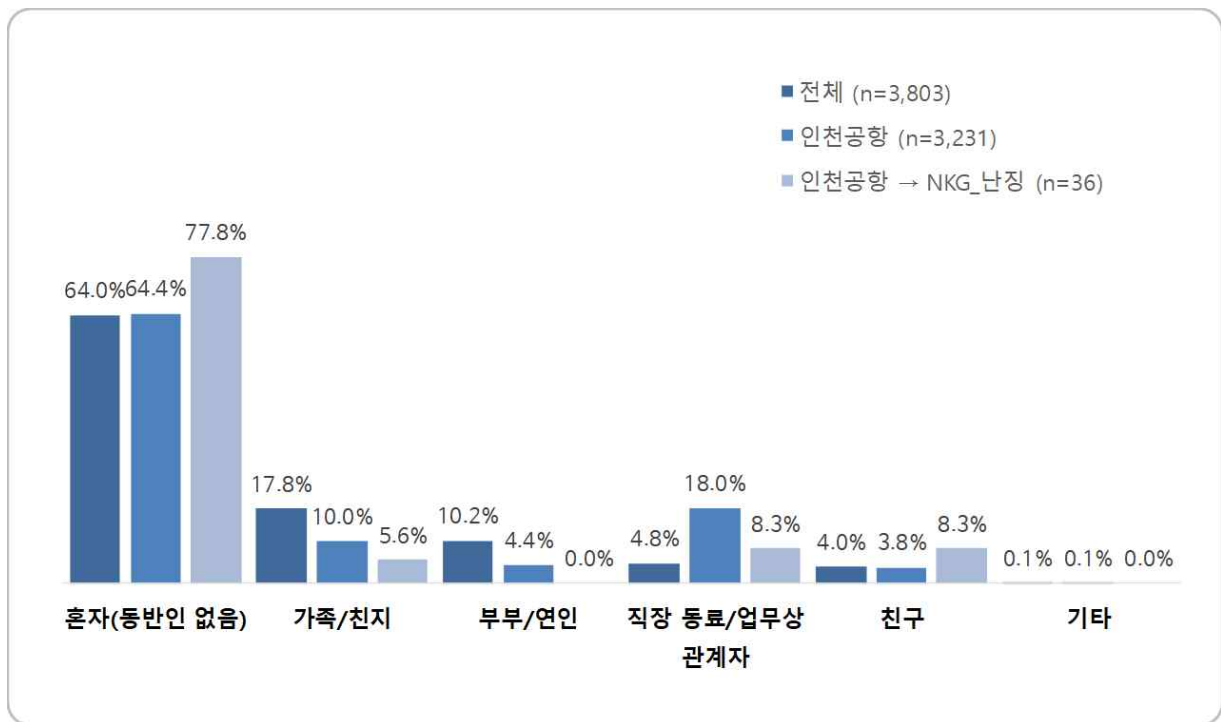


Base : 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객, n=36, 단위 : %

<그림 4-131> 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → NKG_난징 공항 노선 이용객의 77.8%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자', '친구'(각각 8.3%) 등 순



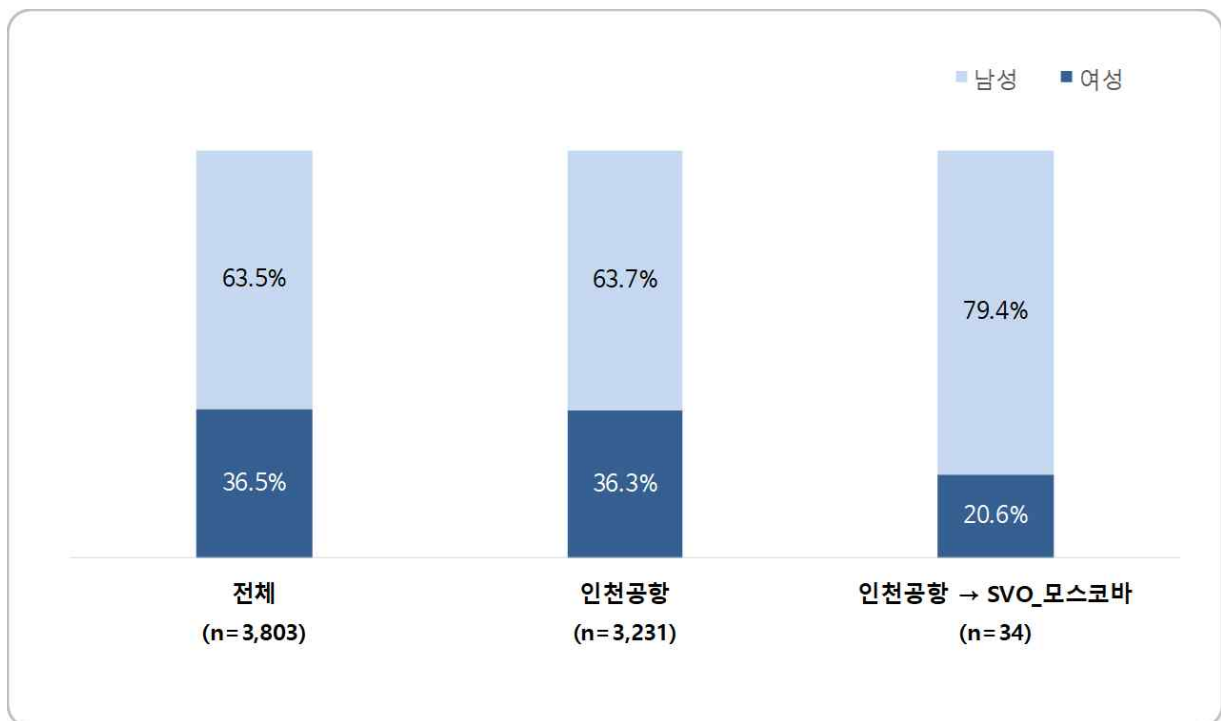
Base : 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객, n=36, 단위 : %

<그림 4-132> 인천공항 → NKG_난징 노선 이용객 동반자 유형

27. 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선

가. 이용객 특성

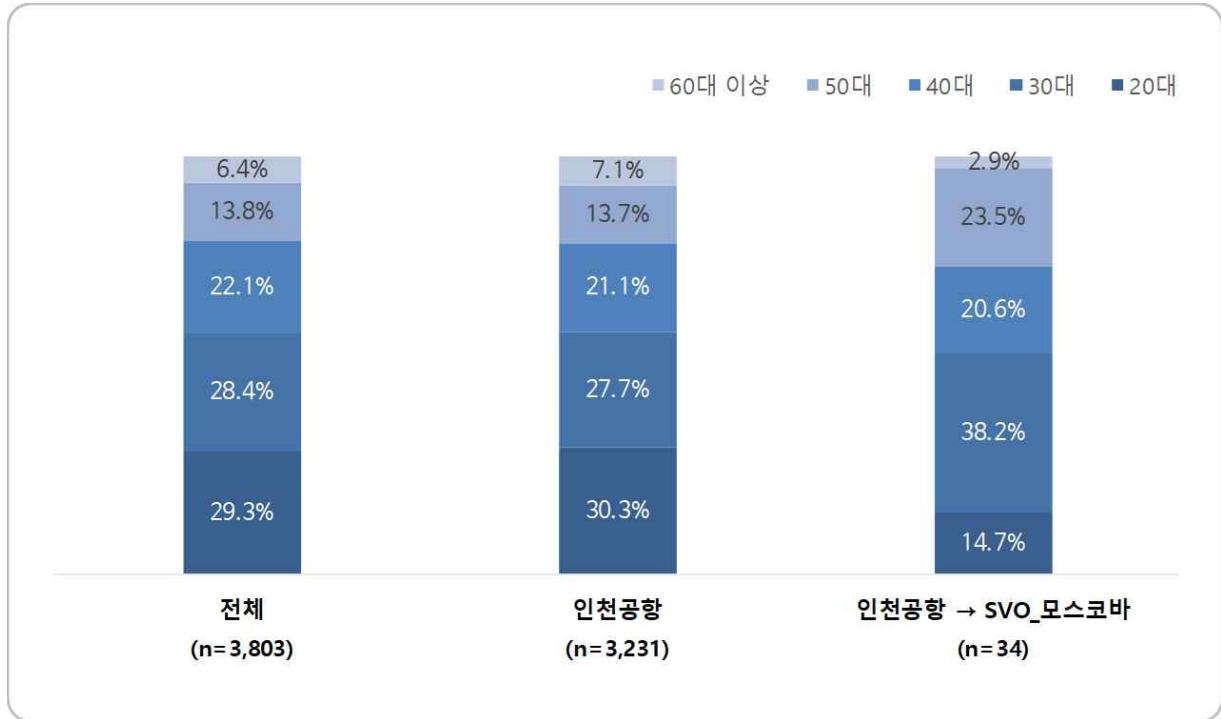
- 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객은 여성(20.6%)보다 남성(79.4%) 이용객이 많이 이용
- 특히, 남성 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



Base : 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객, n=34, 단위 : %

<그림 4-133> 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 38.2%로 가장 많았으며, 다음으로 '50대'(23.5%), '40대'(20.6%), '20대'(14.7%), '60대 이상'(2.9%) 순으로 이용



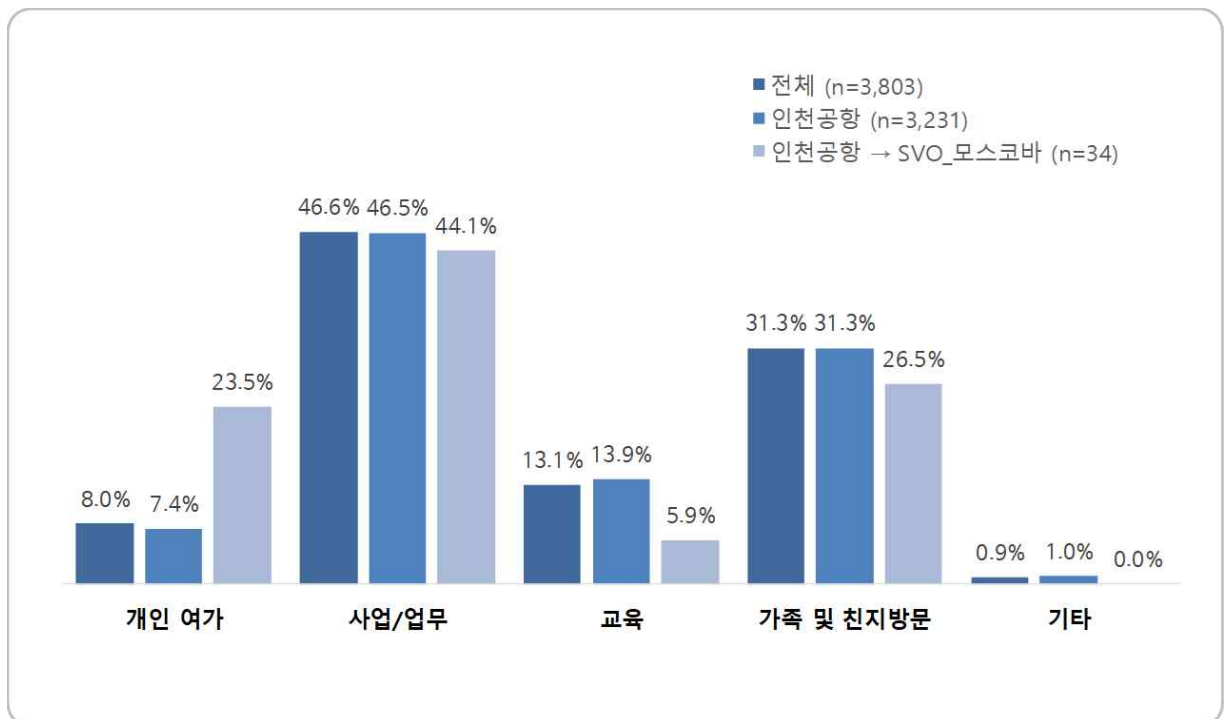
Base : 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객, n=34, 단위 : %

<그림 4-134> 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 공항 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(44.1%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘개인 여가’(23.5%) 목적이 상대적으로 많고, ‘교육’(5.9%) 목적이 상대적으로 적은 편

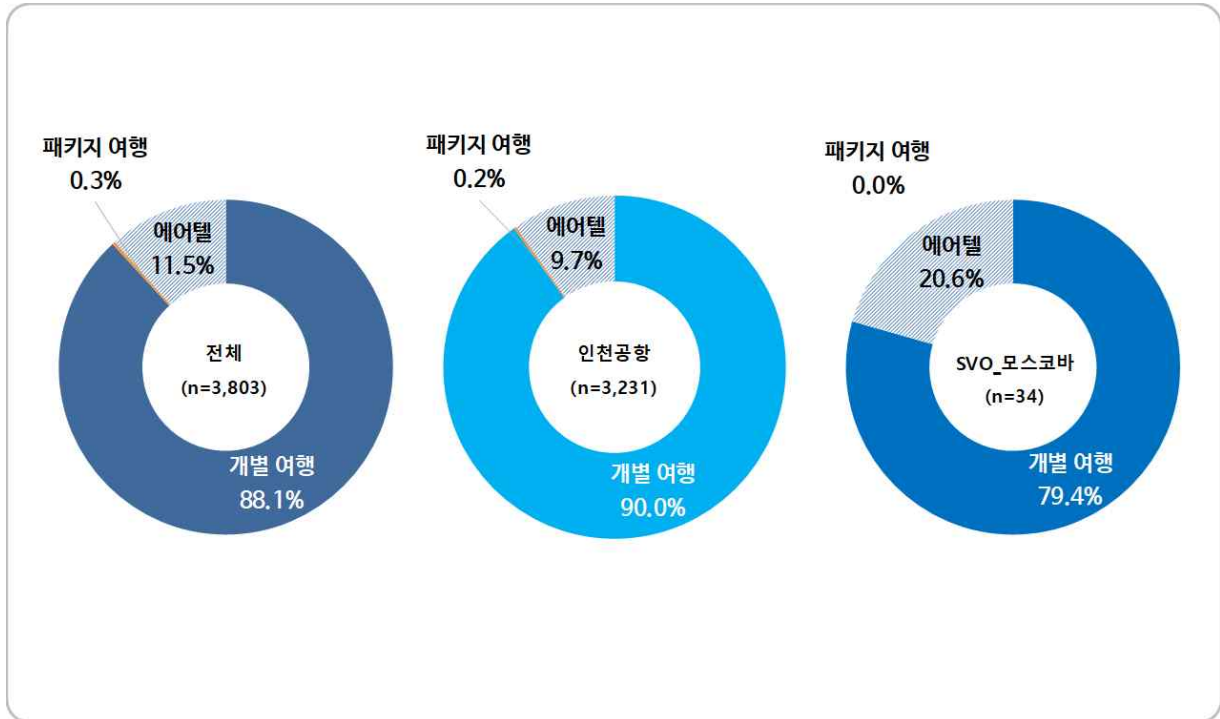


Base : 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객, n=34, 단위 : %

<그림 4-135> 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 공항 노선은 대부분 '개별 여행'(79.4%) 형태

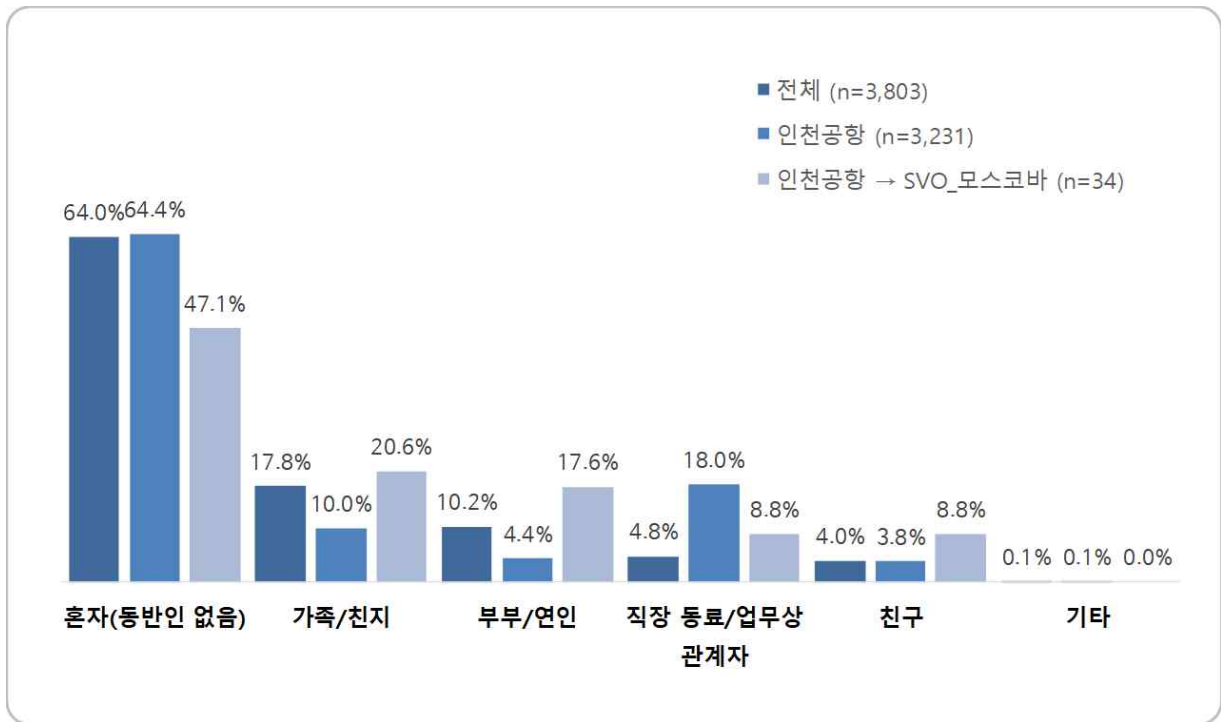


Base : 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객, n=34, 단위 : %

<그림 4-136> 인천공항 → SVO_모스크바(세레메티예보) 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → SVO_모스코바(세레메티예보) 노선 이용객의 47.1%가 ‘혼자’ 여행
- 동반자와 함께하는 경우 ‘가족/친지’(20.6%), ‘부부/연인’(17.6%) 등 순



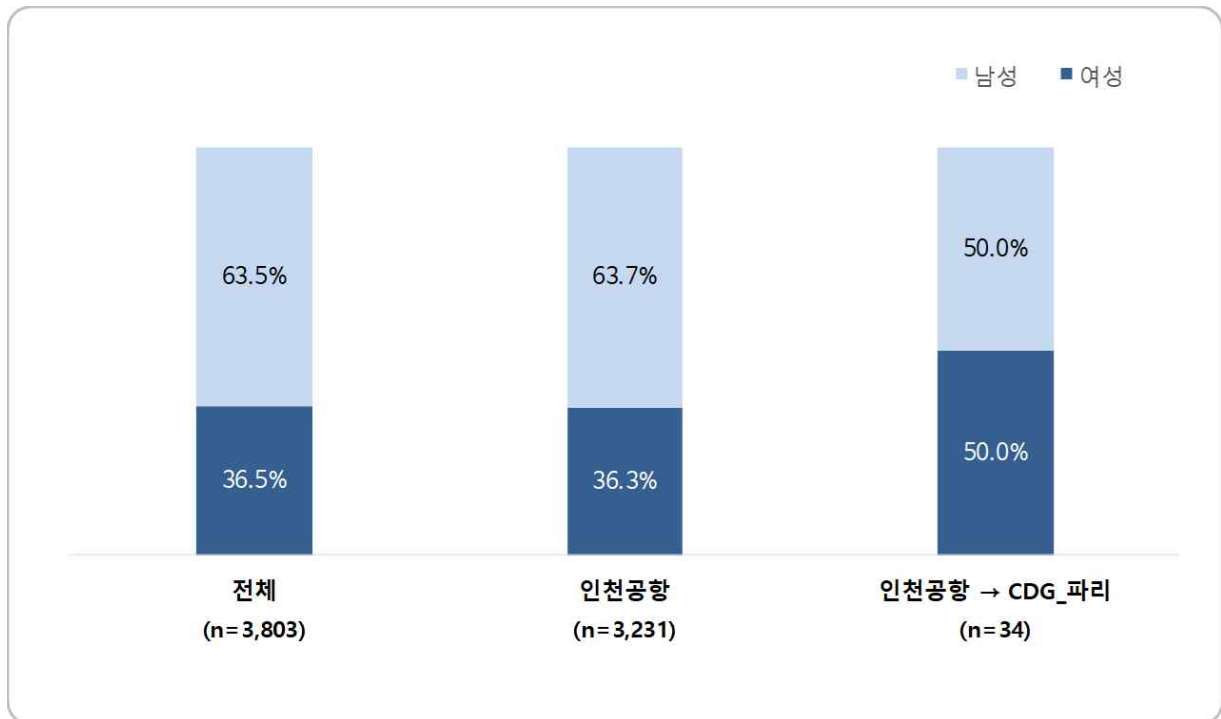
Base : 인천공항 → SVO_모스코바(세레메티예보) 노선 이용객, n=34, 단위 : %

<그림 4-137> 인천공항 → SVO_모스코바(세레메티예보) 노선 이용객 동반자 유형

28. 인천공항 → CDG_파리 노선

가. 이용객 특성

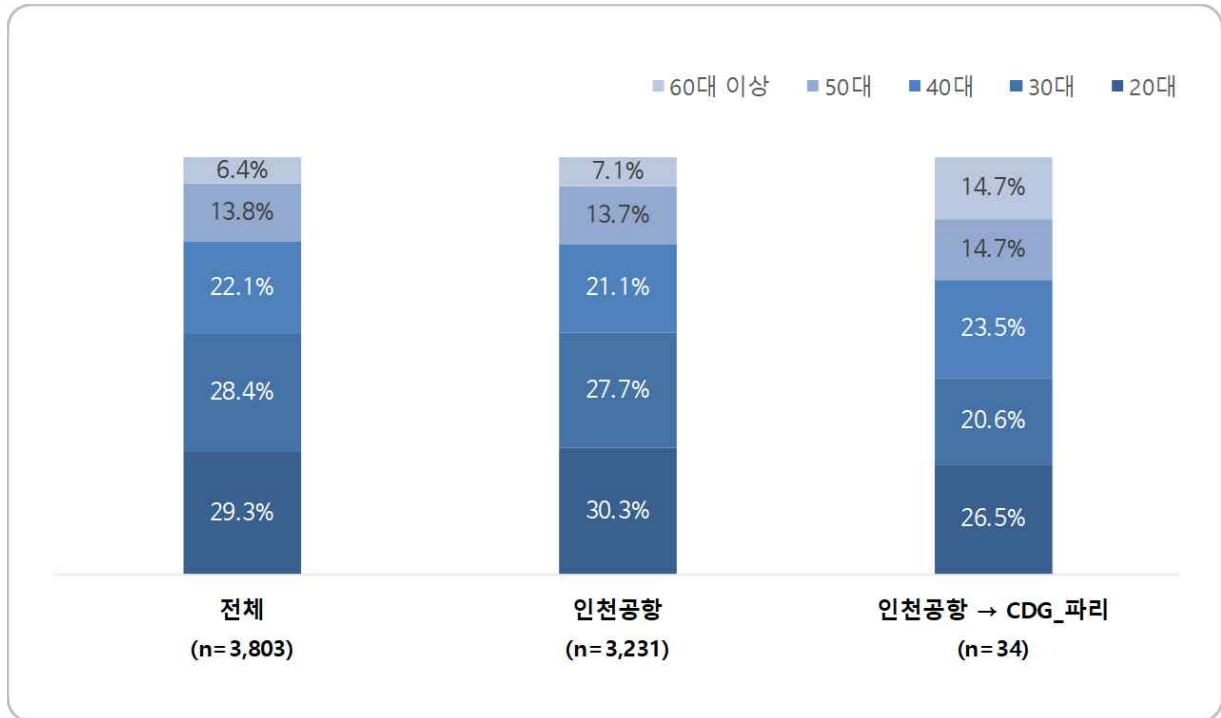
- 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객은 여성(50.0%)과 남성(50.0%)이 동일하게 이용



Base : 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객, n=34, 단위 : %

<그림 4-138> 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 20대가 26.5%로 가장 많았으며, 다음으로 '40대'(23.5%), '30대'(20.6%), '50대'와 '60대 이상'(각 14.7%) 순으로 이용
- 특히, 60대 이상 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



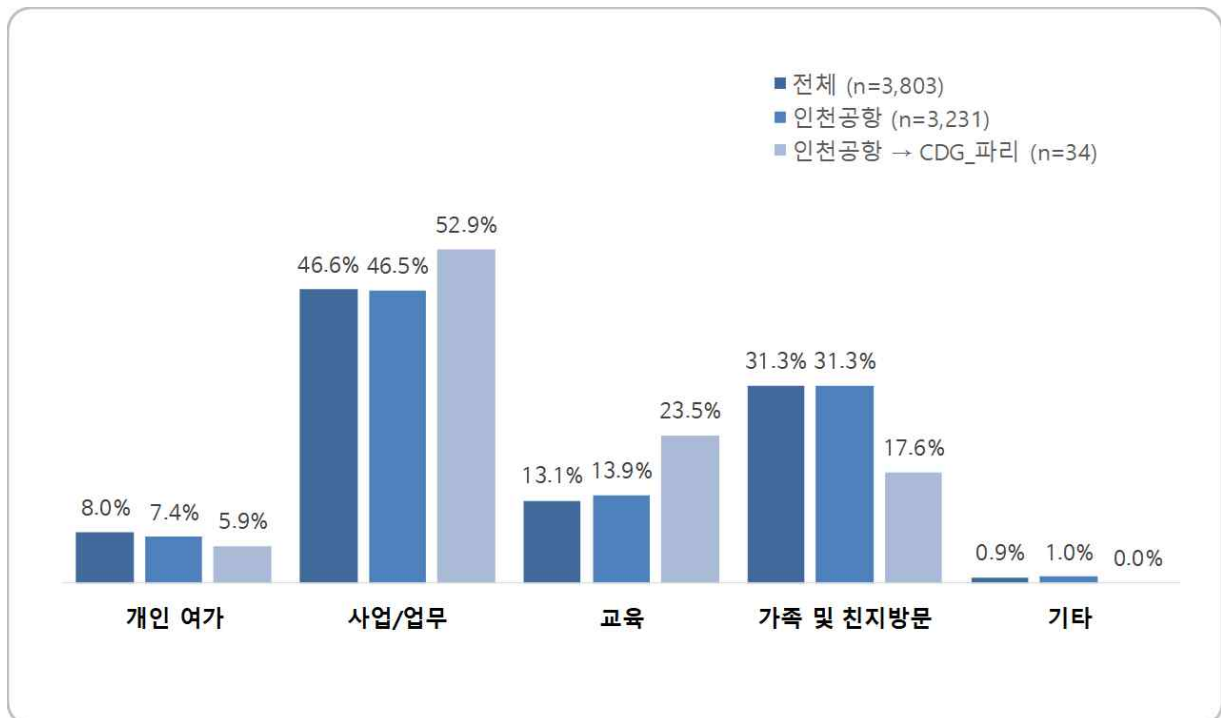
Base : 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객, n=34, 단위 : %

<그림 4-139> 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → CDG_파리 공항 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(52.9%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘교육’(23.5%) 목적이 상대적으로 많고, ‘가족 및 친지 방문’(17.6%) 목적이 상대적으로 적은 편

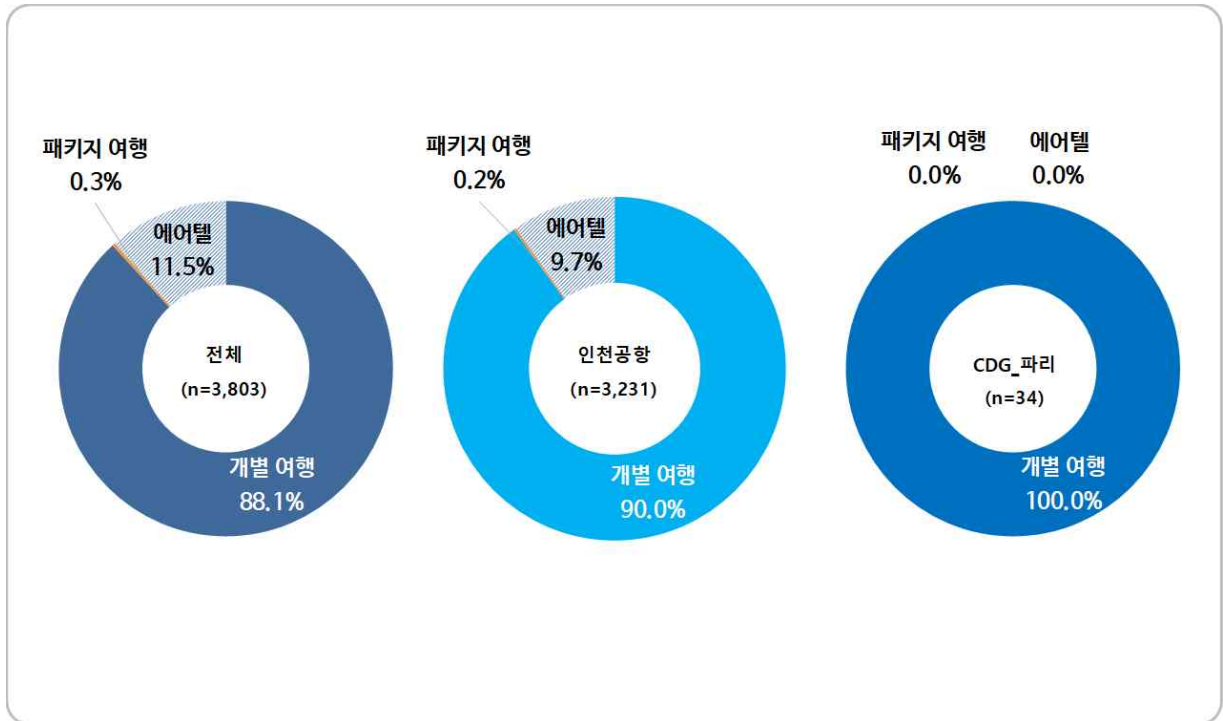


Base : 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객, n=34, 단위 : %

<그림 4-140> 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → CDG_파리 공항 노선은 모두 '개별 여행'(100.0%) 형태

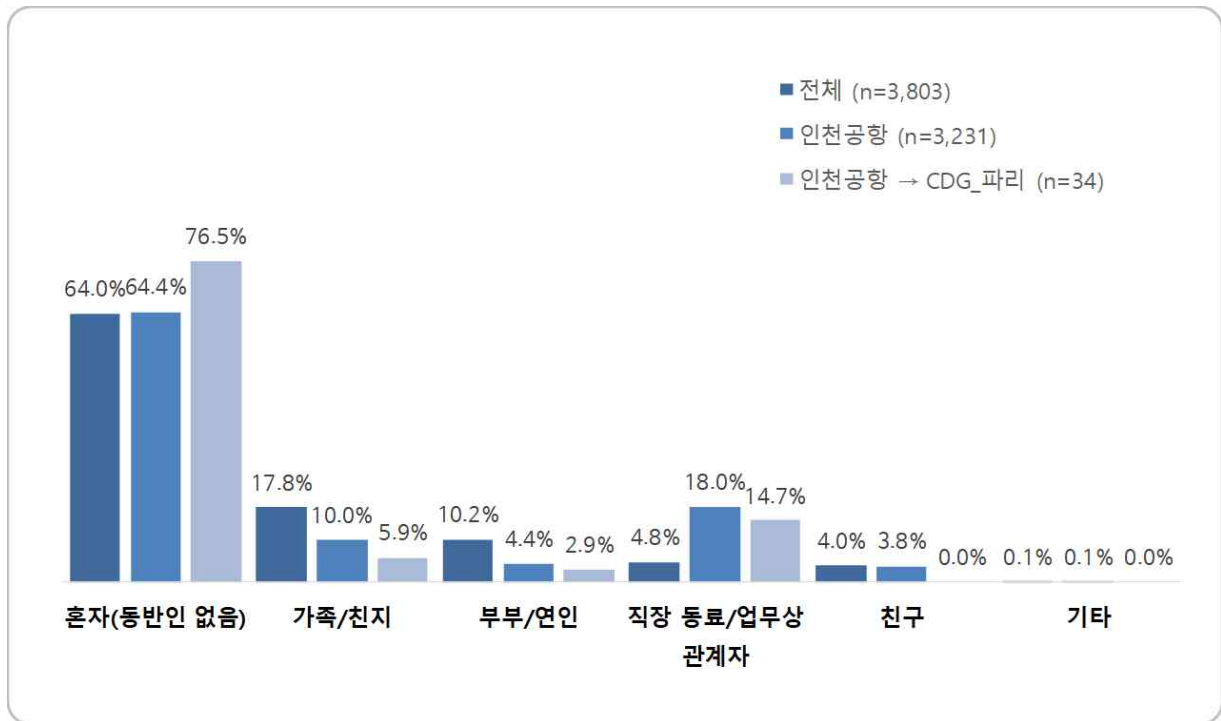


Base : 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객, n=34, 단위 : %

<그림 4-141> 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → CDG_파리 공항 노선 이용객의 76.5%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(14.7%), '가족/친지'(5.9%) 등 순



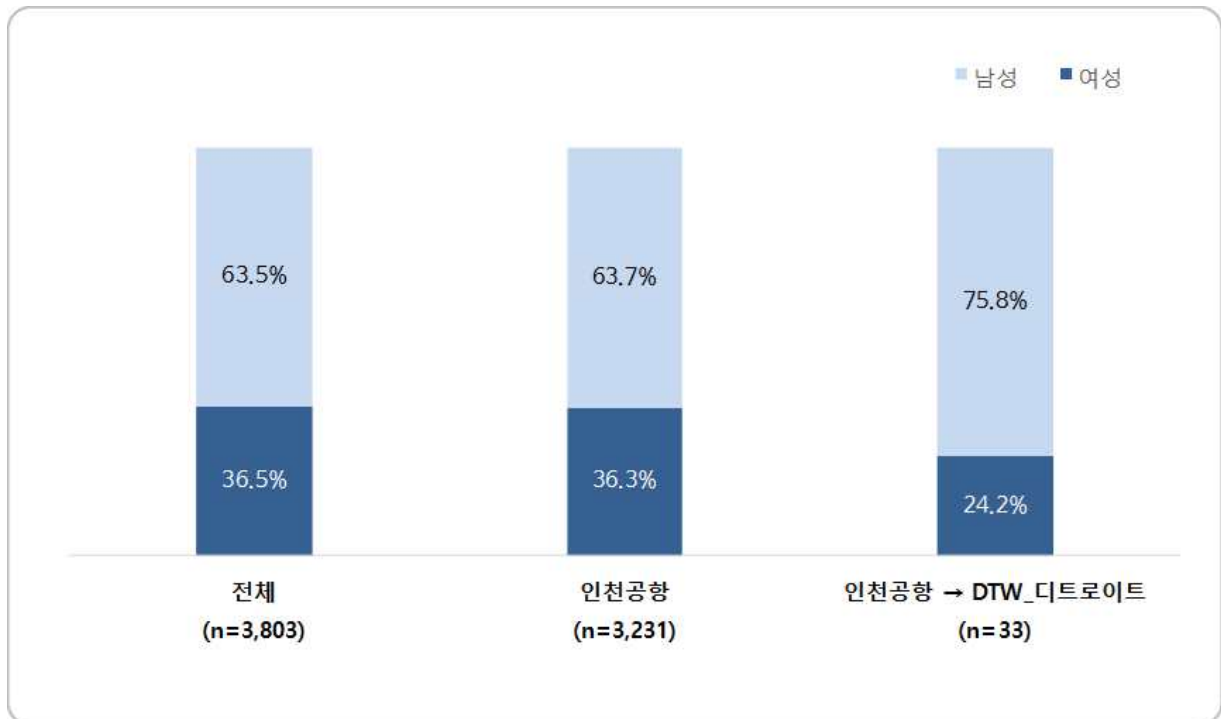
Base : 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객, n=34, 단위 : %

<그림 4-142> 인천공항 → CDG_파리 노선 이용객 동반자 유형

29. 인천공항 → DTW_디트로이트 노선

가. 이용객 특성

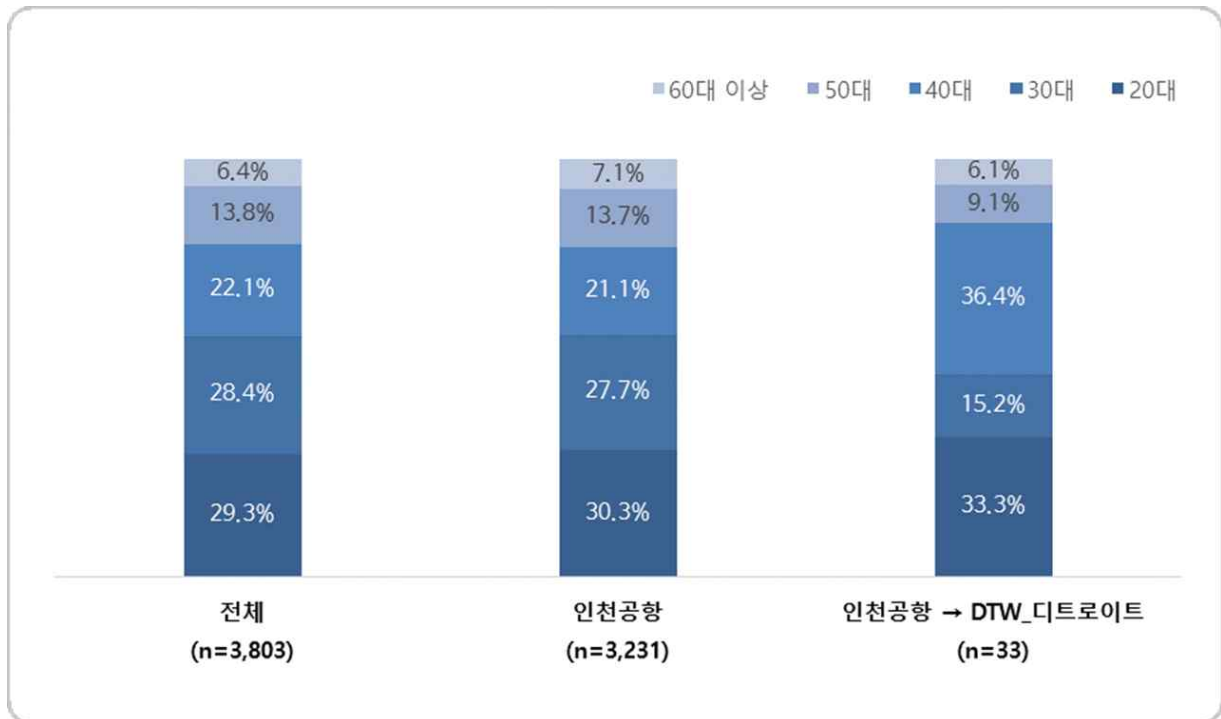
- 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객은 여성(24.2%)보다 남성(75.8%) 이용객이 많이 이용
- 특히, 남성 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



Base : 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객, n=33, 단위 : %

<그림 4-143> 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 40대가 36.4%로 가장 많았으며, 다음으로 '20대'(33.3%), '50대'(9.1%), '60대 이상'(6.1%) 순으로 이용
- 특히, 40대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



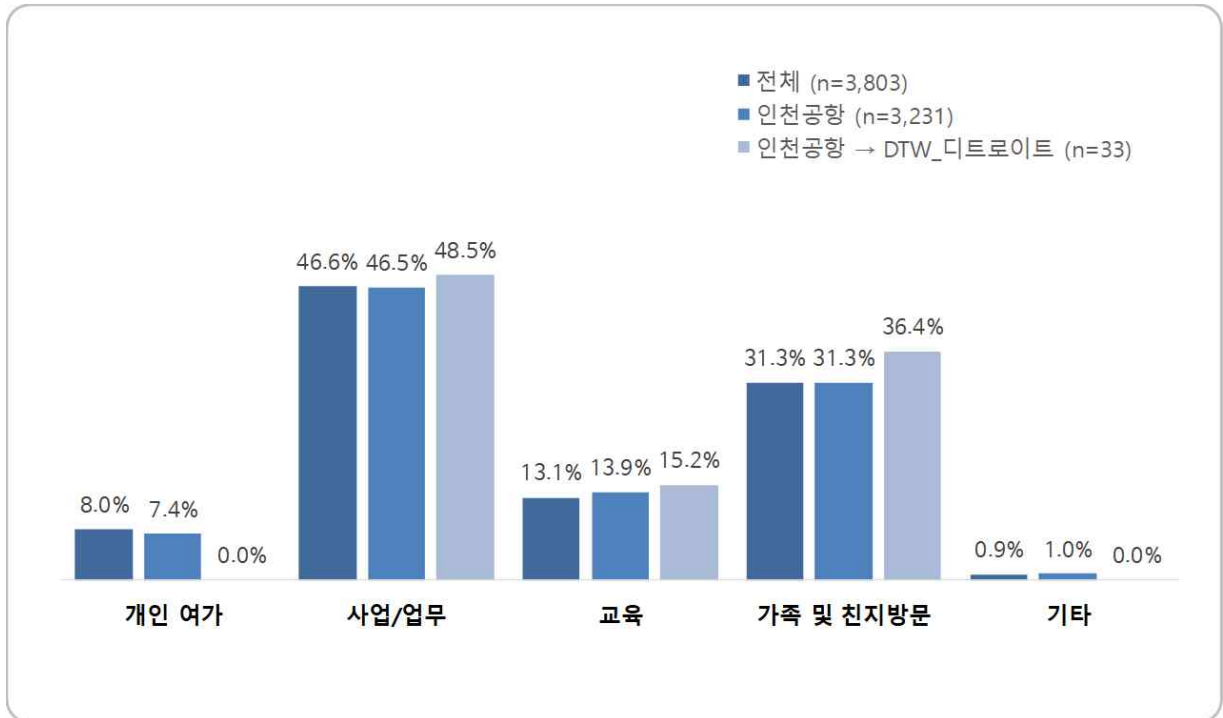
Base : 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객, n=33, 단위 : %

<그림 4-144> 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → DTW_디트로이트 공항 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(48.5%) 목적

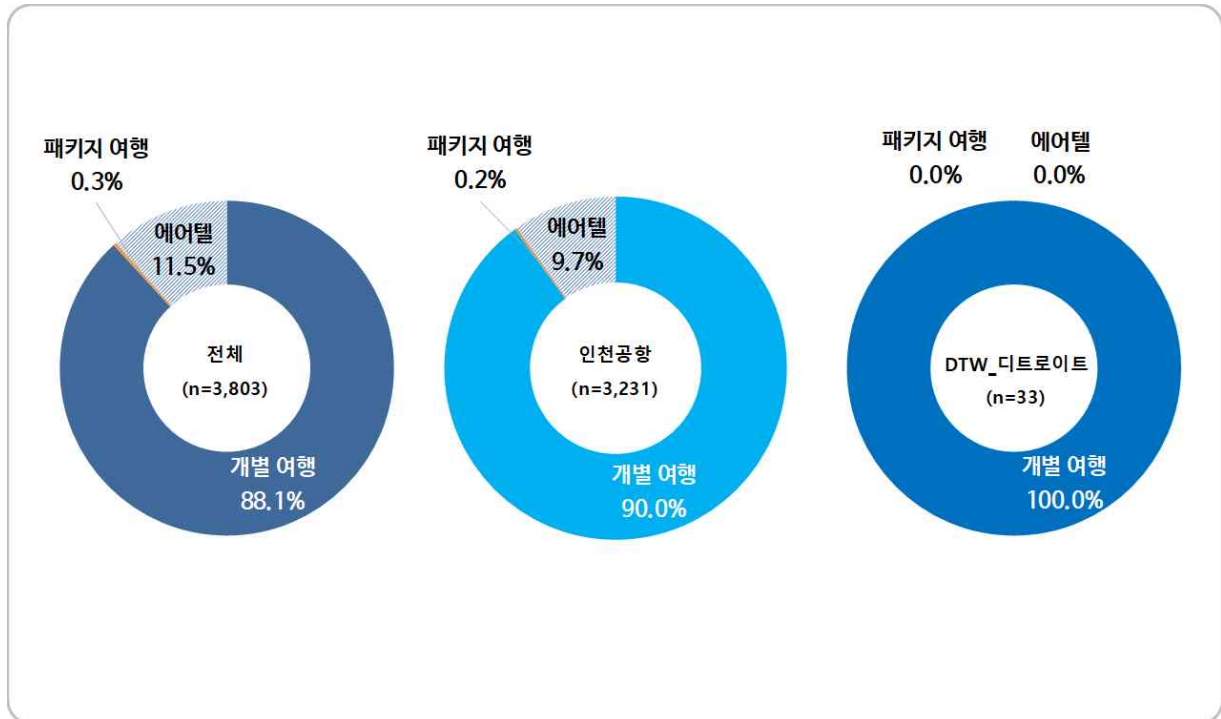


Base : 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객, n=33, 단위 : %

<그림 4-145> 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → DTW_디트로이트 공항 노선은 모두 '개별 여행'(100.0%) 형태

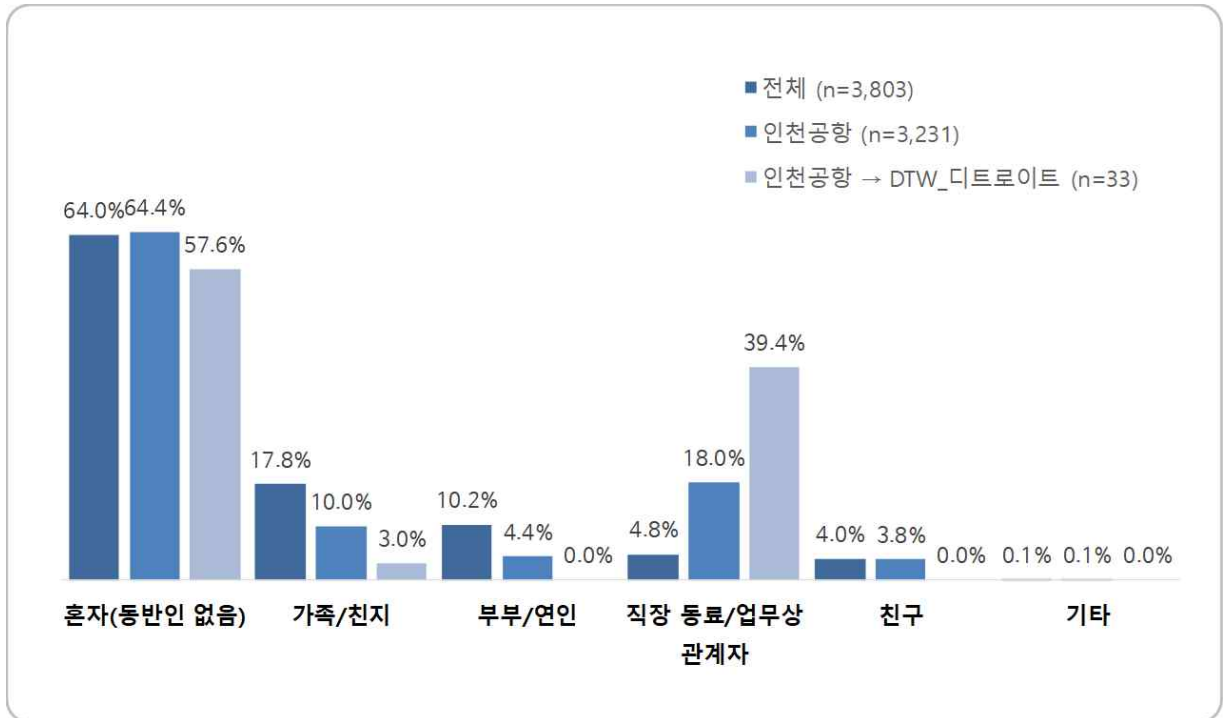


Base : 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객, n=33, 단위 : %

<그림 4-146> 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → DTW_디트로이트 공항 노선 이용객의 57.6%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(39.4%), '가족/친지'(3.0%) 등 순



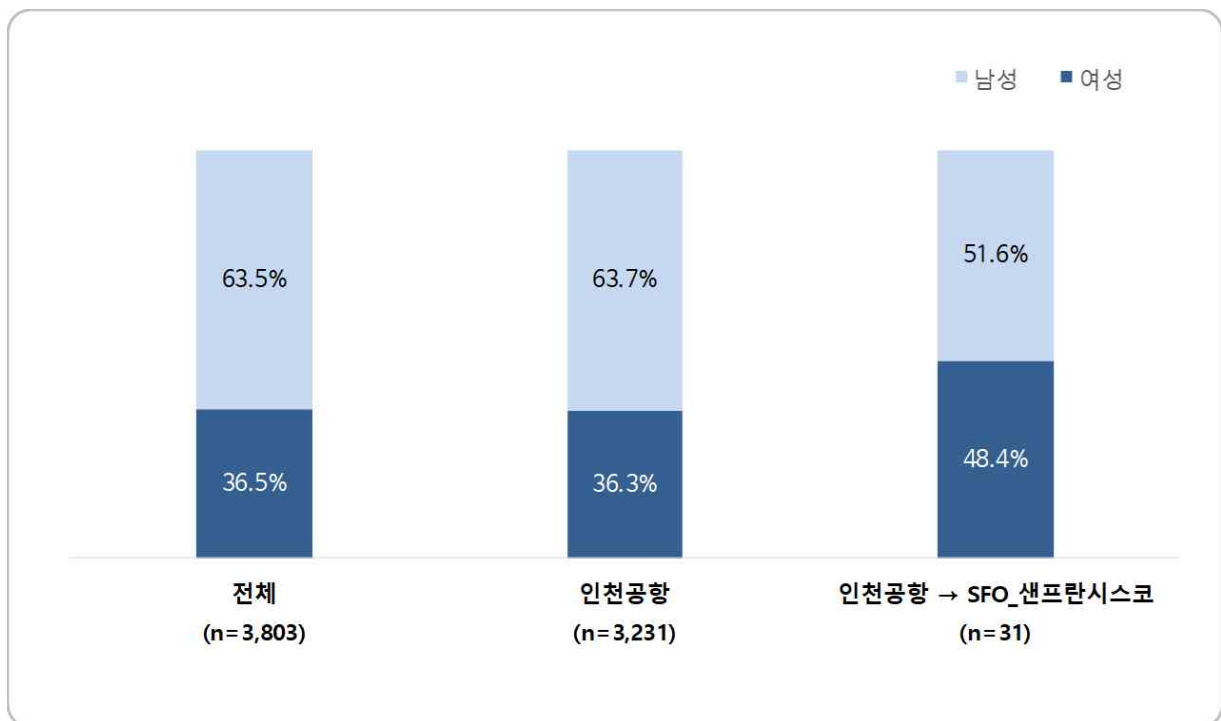
Base : 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객, n=33, 단위 : %

<그림 4-147> 인천공항 → DTW_디트로이트 노선 이용객 동반자 유형

30. 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선

가. 이용객 특성

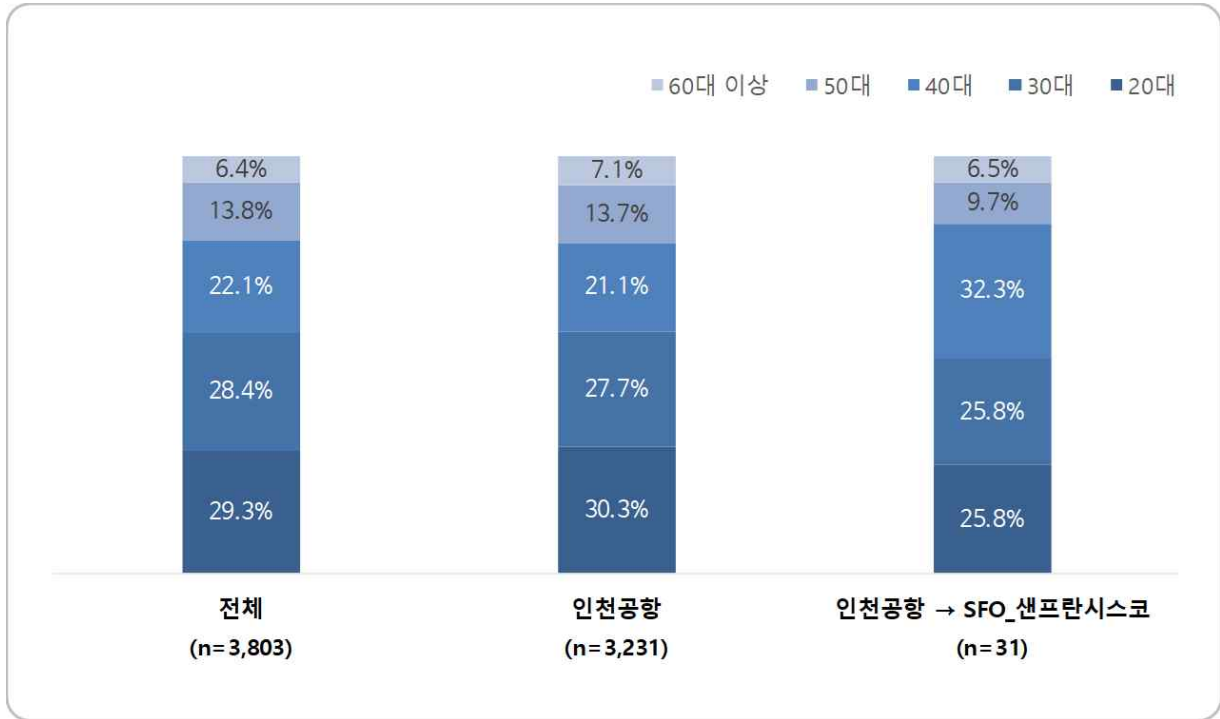
- 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객은 여성(48.4%)보다 남성(51.6%) 이용객이 많이 이용
- 특히, 여성 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



Base : 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객, n=31, 단위 : %

<그림 4-148> 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 40대가 32.3%로 가장 많았으며, 다음으로 '20대'와 '30대'(각 25.8%), '50대'(9.7%), '60대 이상'(6.5%) 순으로 이용



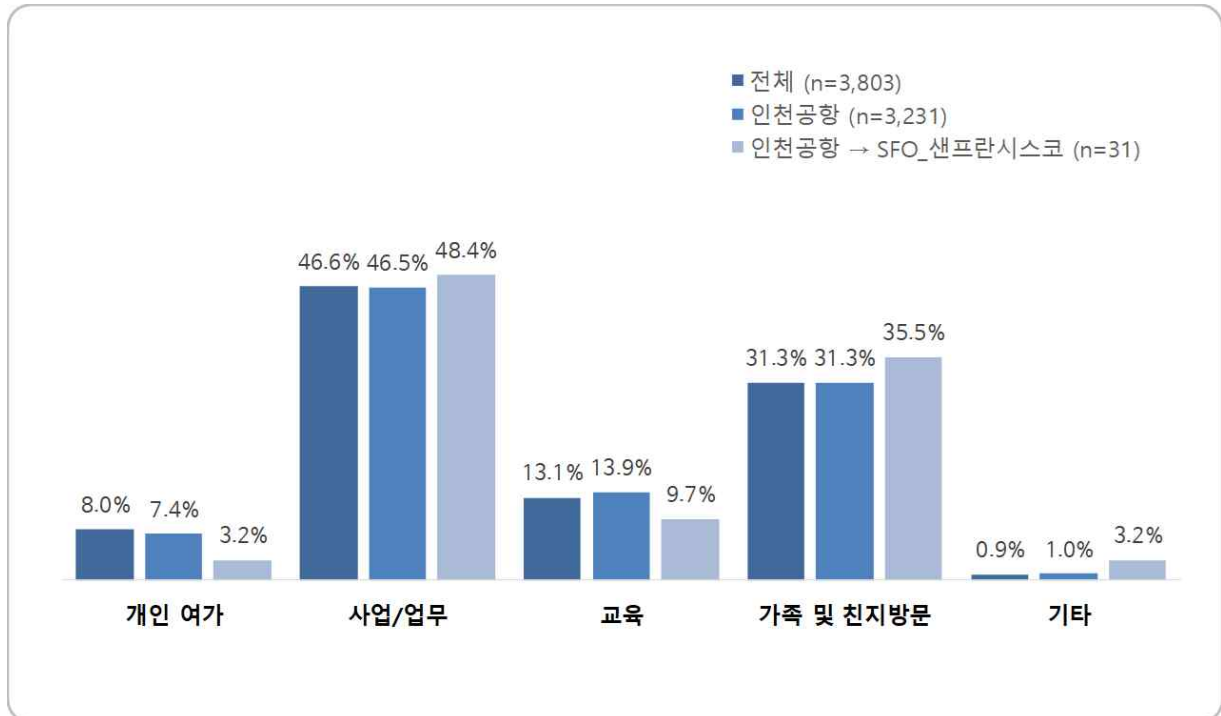
Base : 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객, n=31, 단위 : %

<그림 4-149> 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

○ 인천공항 → SFO_샌프란시스코 공항 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(48.4%) 목적

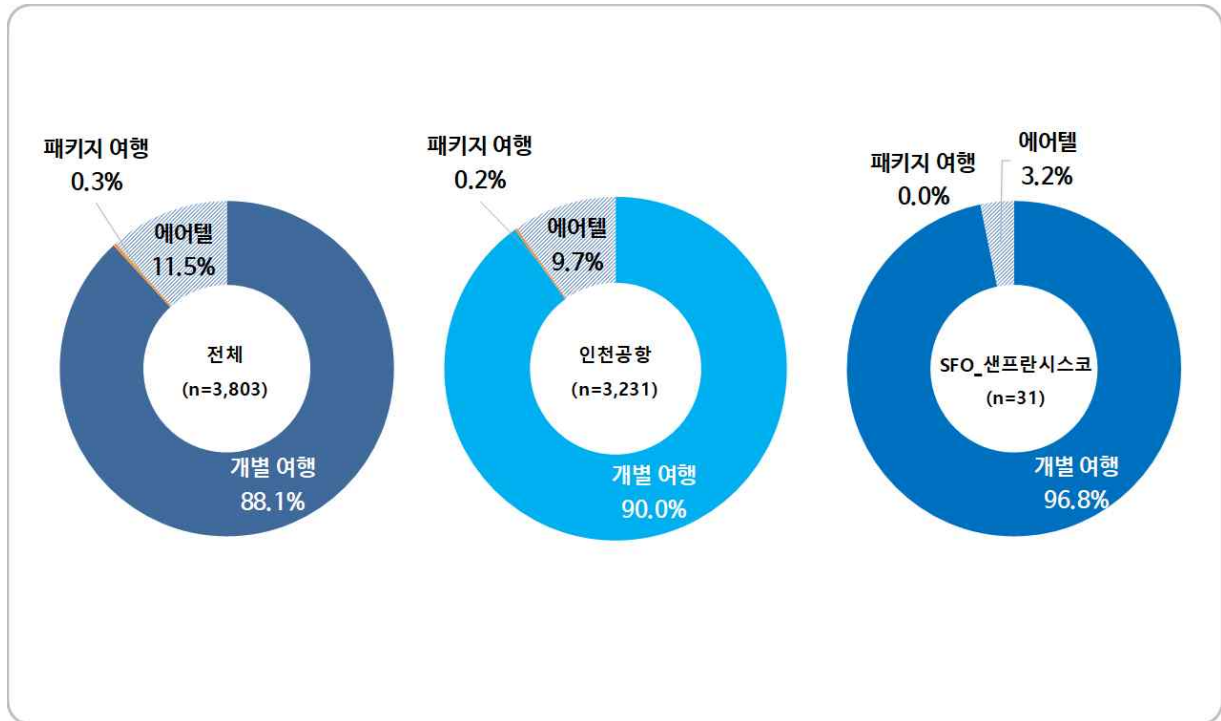


Base : 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객, n=31, 단위 : %

<그림 4-150> 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → SFO_샌프란시스코 공항 노선은 대부분 '개별 여행'(96.8%) 형태

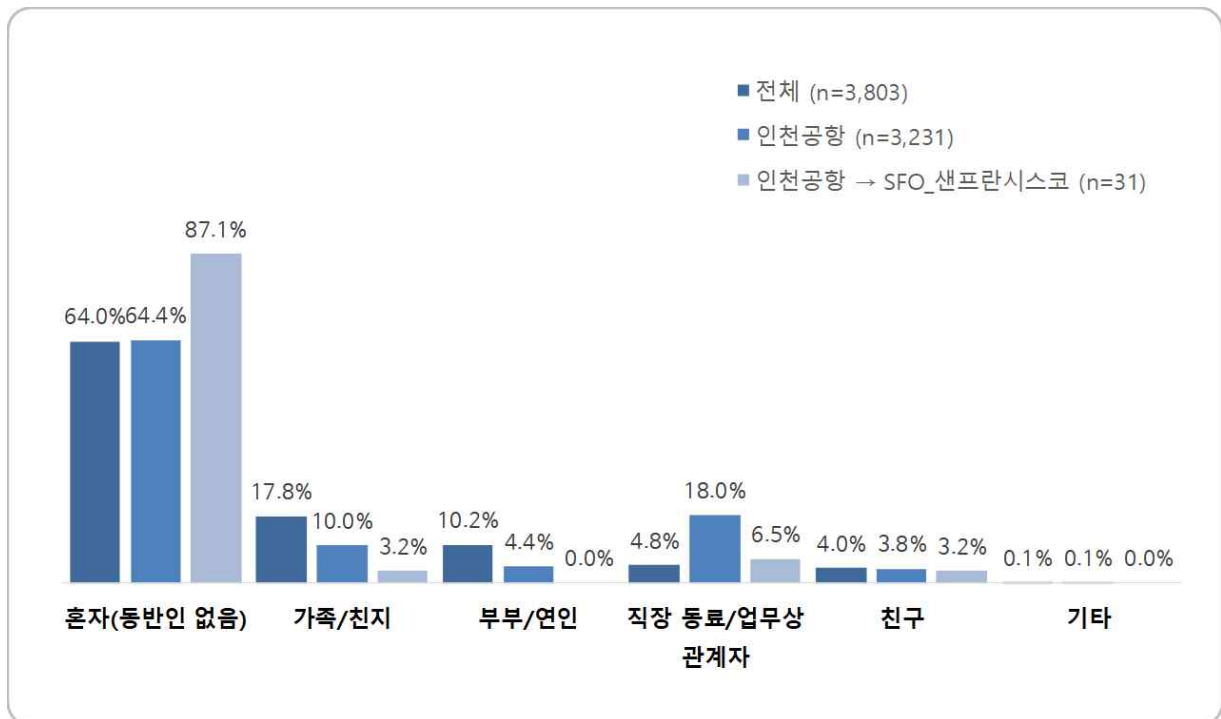


Base : 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객, n=31, 단위 : %

<그림 4-151> 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → SFO_샌프란시스코 공항 노선 이용객의 87.1%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(6.5%), '친구'(3.2%) 등 순



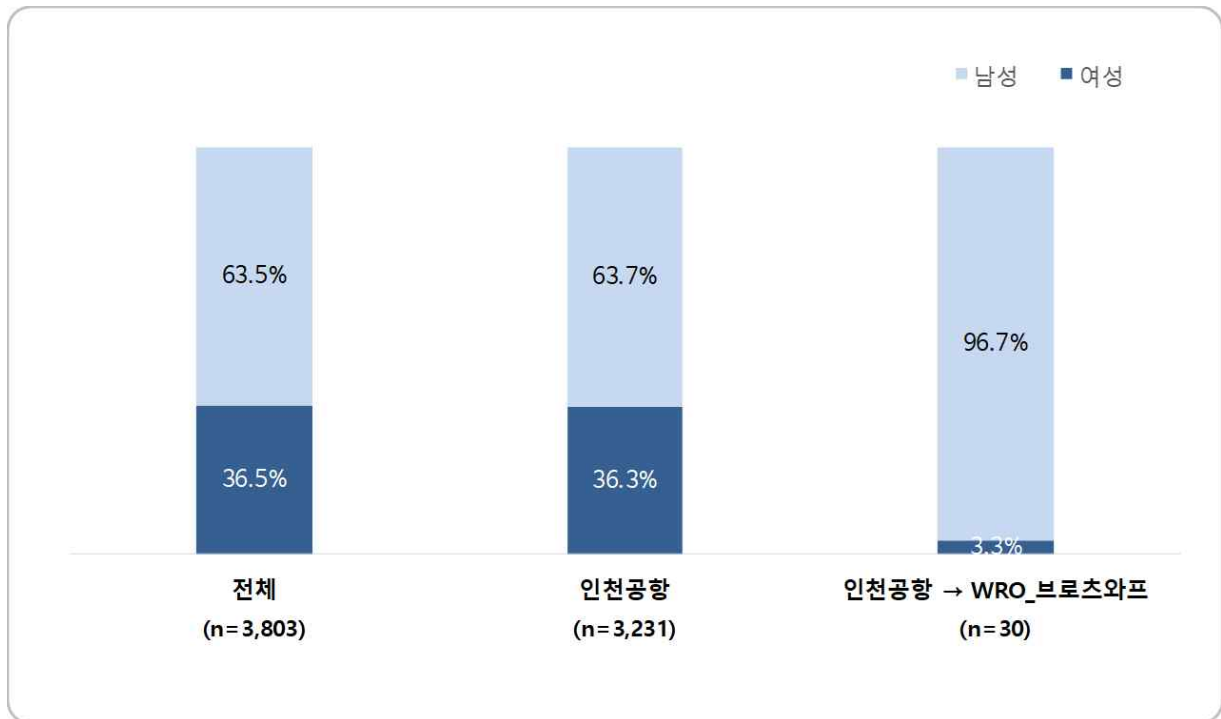
Base : 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객, n=31, 단위 : %

<그림 4-152> 인천공항 → SFO_샌프란시스코 노선 이용객 동반자 유형

31. 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선

가. 이용객 특성

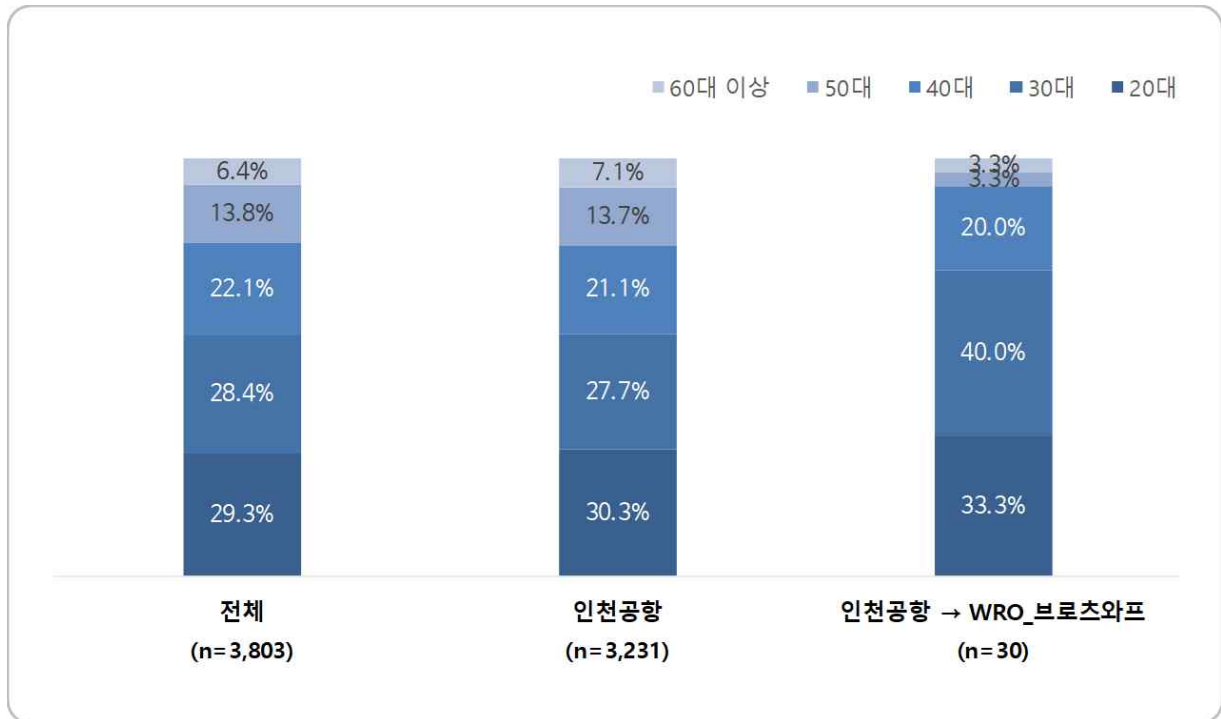
- 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객은 여성(3.3%)보다 남성(96.7%) 이용객이 많이 이용
- 특히, 남성 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



Base : 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객, n=30, 단위 : %

<그림 4-153> 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 40.0%로 가장 많았으며, 다음으로 '20대'(33.3%), '50대'와 '60대 이상'(각 3.3%) 순으로 이용
- 특히, 30대 이용객은 인천공항 타 노선과 비교해도 높은 편



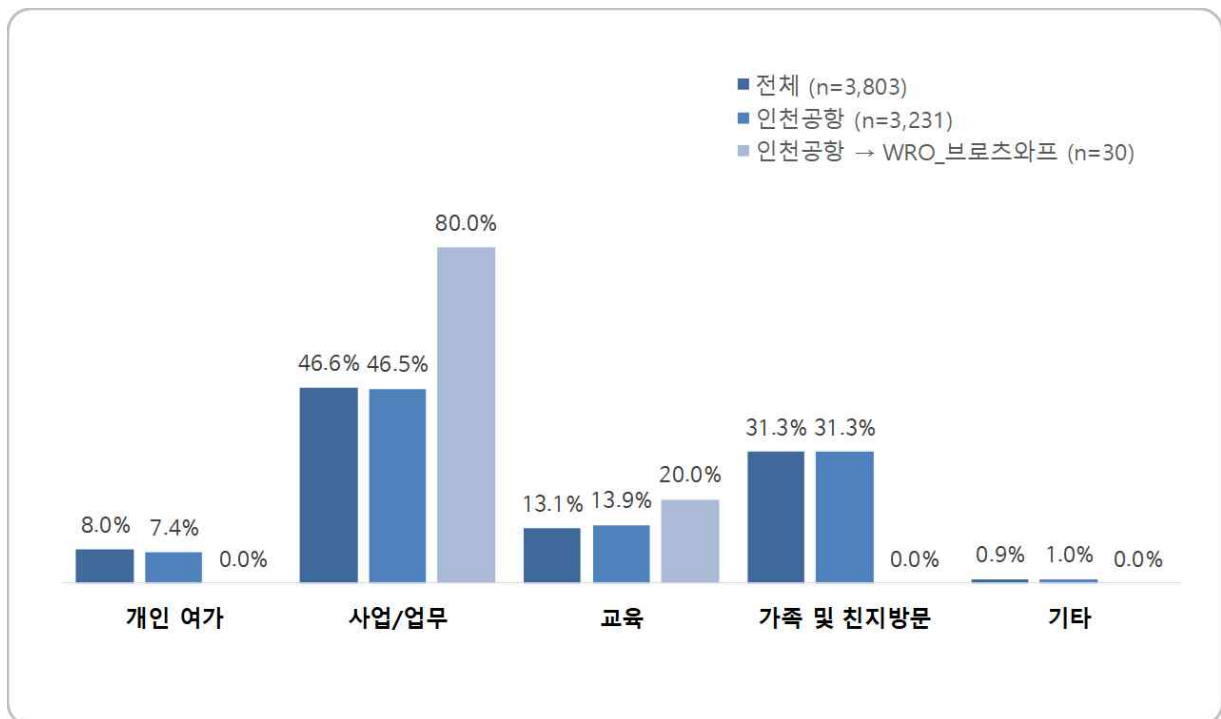
Base : 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객, n=30, 단위 : %

<그림 4-154> 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

- 인천공항 → WRO_브로츠와프 공항 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(80.0%) 목적
- 또한 인천공항의 타 노선 대비 ‘가족 및 친지 방문’(0.0%), ‘개인 여가’(0.0%) 목적이 상대적으로 적은 편

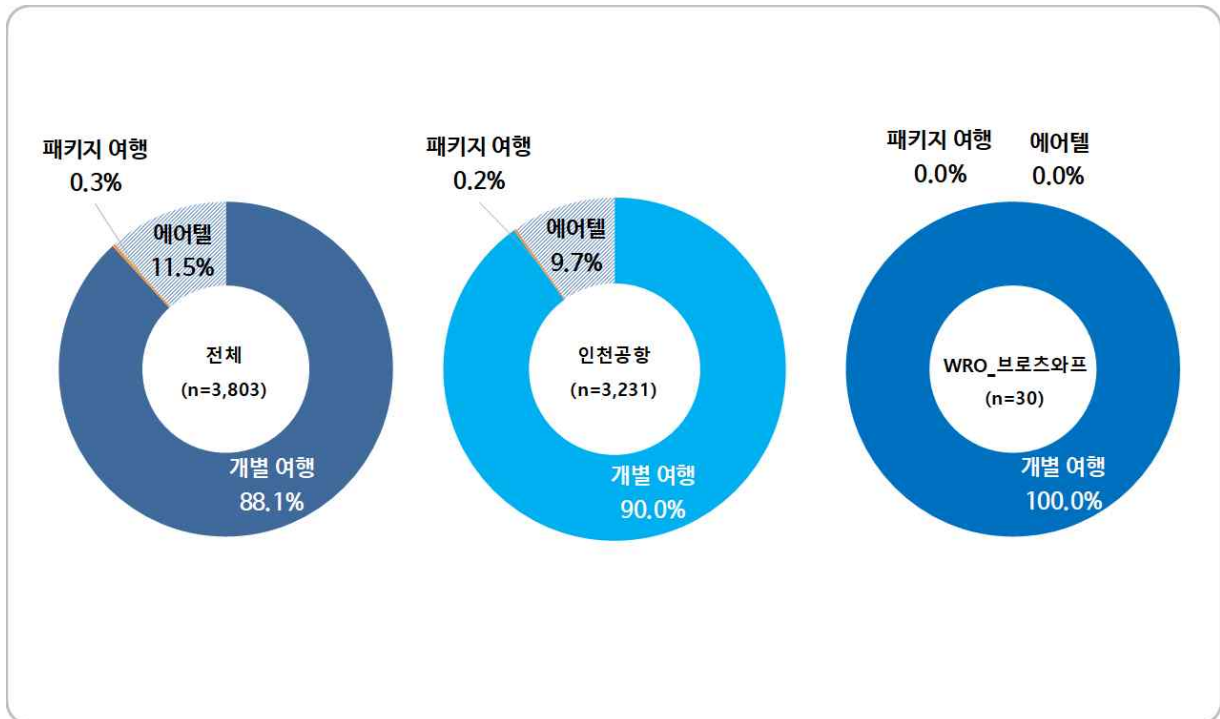


Base : 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객, n=30, 단위 : %

<그림 4-155> 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 인천공항 → WRO_브로츠와프 공항 노선은 모두 '개별 여행'(100.0%) 형태

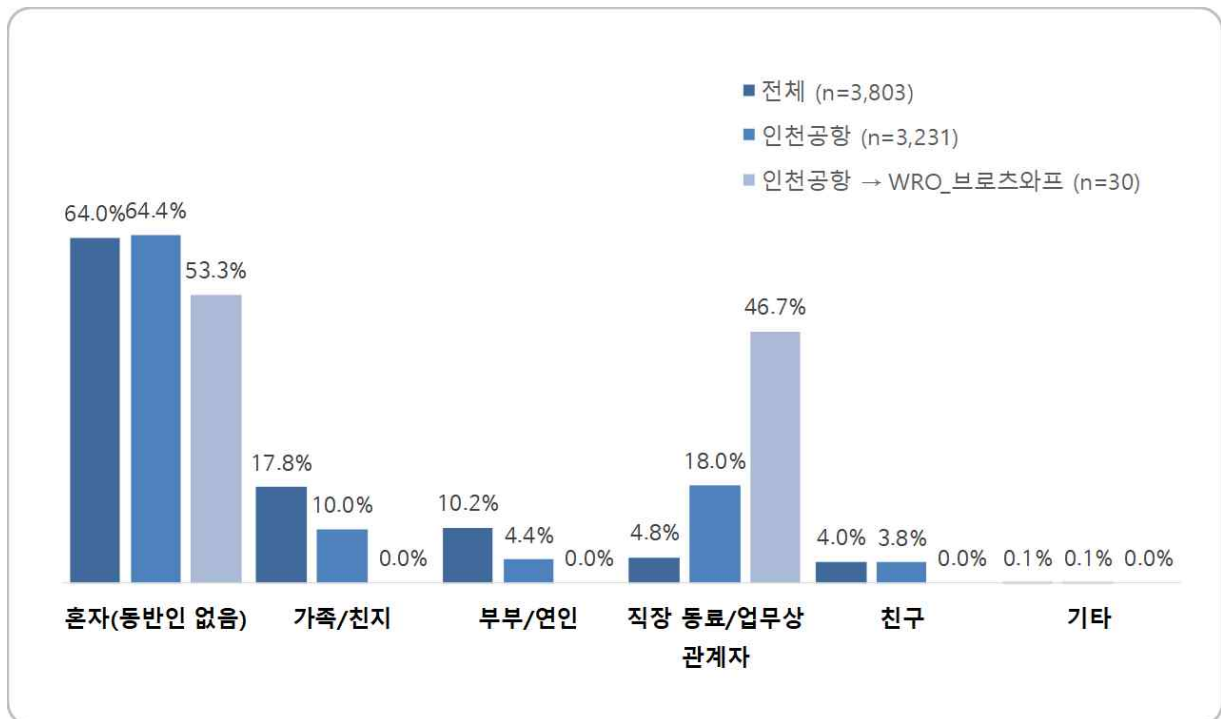


Base : 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객, n=30, 단위 : %

<그림 4-156> 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 인천공항 → WRO_브로츠와프 공항 노선 이용객의 53.3%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(46.7%)



Base : 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객, n=30, 단위 : %

<그림 4-157> 인천공항 → WRO_브로츠와프 노선 이용객 동반자 유형

제3절 제주공항 노선 및 특징 분석

1. 이용객 특성

- 제주공항 이용객의 여행 형태는 ‘개별 여행’(77.6%)이 대다수를 차지했으며, 여행 목적별로는 ‘사업/업무’(47.7%)와 ‘가족 및 친지방문’(31.3%)을 목적으로 공항 이용

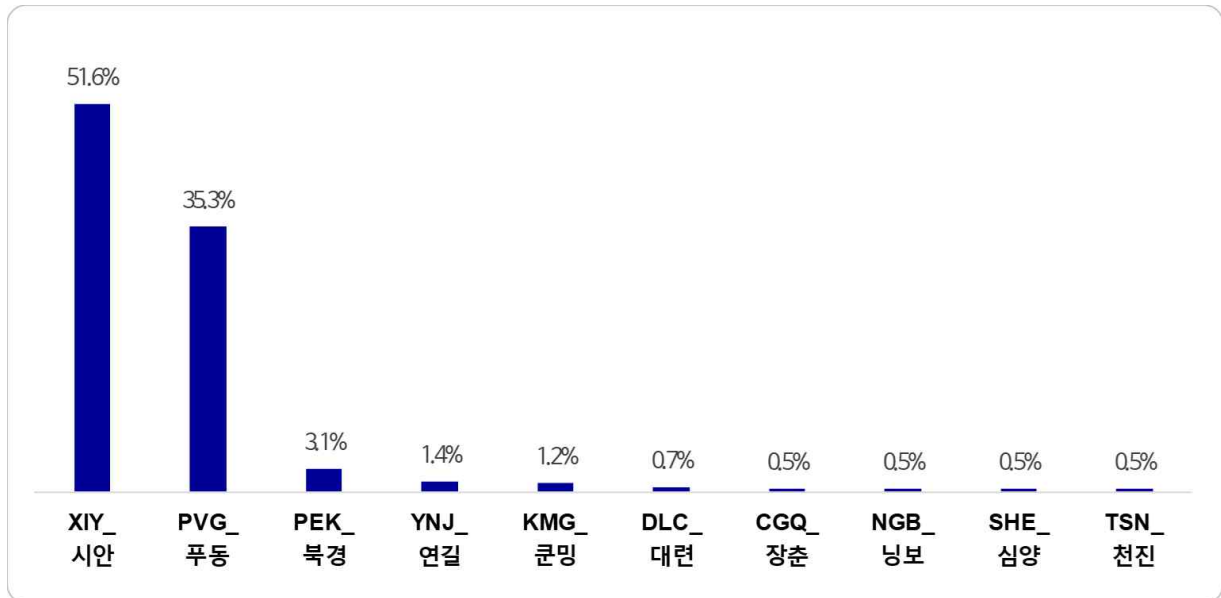
<표 4-8> 이용객 특성_제주공항

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : %

구분		사례 수	비율
전체		572	100.0
차수	1차	82	14.3
	2차	216	37.8
	3차	274	47.9
성별	남성	356	62.2
	여성	216	37.8
연령	20대	136	23.8
	30대	183	32.0
	40대	158	27.6
	50대	81	14.2
	60대 이상	14	2.4
여행형태	개별 여행	444	77.6
	패키지 여행	4	0.7
	에어텔	124	21.7
여행목적	개인 여가	67	11.7
	사업/업무	273	47.7
	교육	51	8.9
	가족 및 친지방문	179	31.3
	기타	2	0.3
여행 동반인	혼자 여행	353	61.7
	동반 여행	219	38.3
이용 항공사	LCC	369	64.5
	외항사	203	35.5
국적& 거주지	한국 국적&한국 거주	286	50.0
	외국 국적&한국 거주	169	29.5
	한국 국적&외국 거주	24	4.2
	외국 국적&외국 거주	93	16.3
국적별	한국	310	54.2
	중국	260	45.5
	미주	1	0.2
	기타 아시아	1	0.2

2. 노선 분석

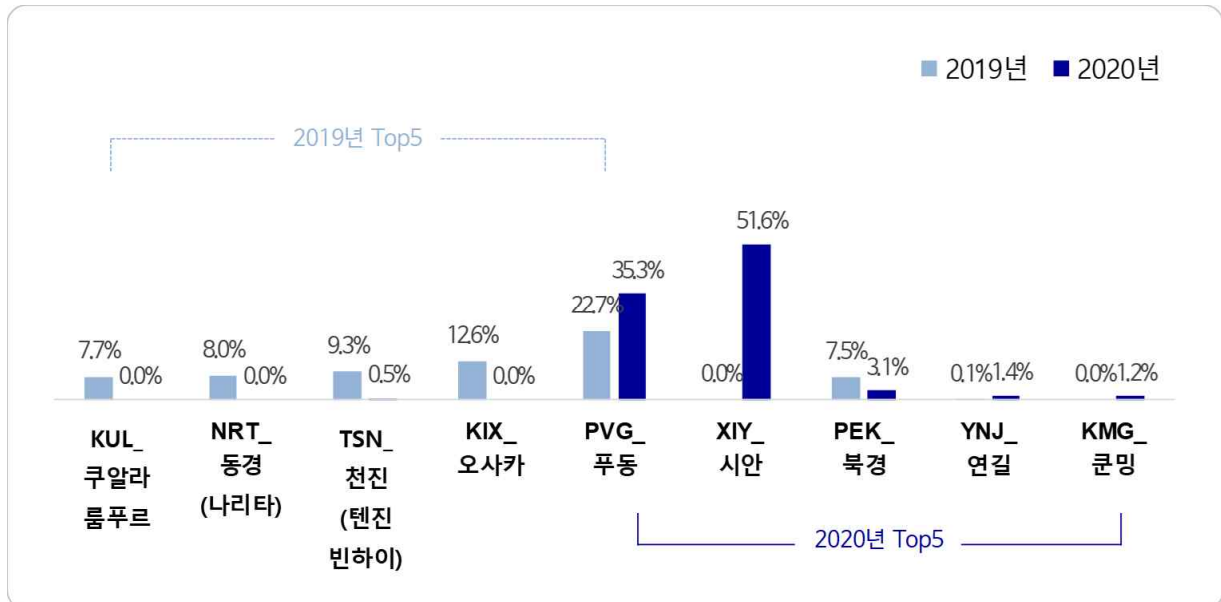
- 제주공항 국제선의 단일노선별 이용객 현황을 살펴보면 ‘XIY_시안’(51.6%) 노선과 ‘PVG_푸둥’ 노선 이용객이 대다수



Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : %

<그림 4-158> 제주공항 이용객 최종 목적지 공항

- 제주공항 국제선의 단일노선별 이용객 현황을 살펴보면 2019년에는 ‘PVG_푸둥’, ‘KIX_오사카’, ‘KUL_쿠알라룸푸르’ 등 다양한 국가 노선을 이용했으나 2020년에는 ‘XIY_시안’(51.6%), ‘PVG_푸둥’(35.3%)등 중국 노선이 대다수



Base : 제주공항 이용객, n= 2019년:1,167, 2020년:572, 단위 : %

<그림 4-159> 연도별 최종 목적지 공항_주요 5개 노선_제주공항

<표 4-9> 제주공항 이용객 거주지별 최종 목적지 공항

Base : 제주공항 이용객, n=572, 단위 : %

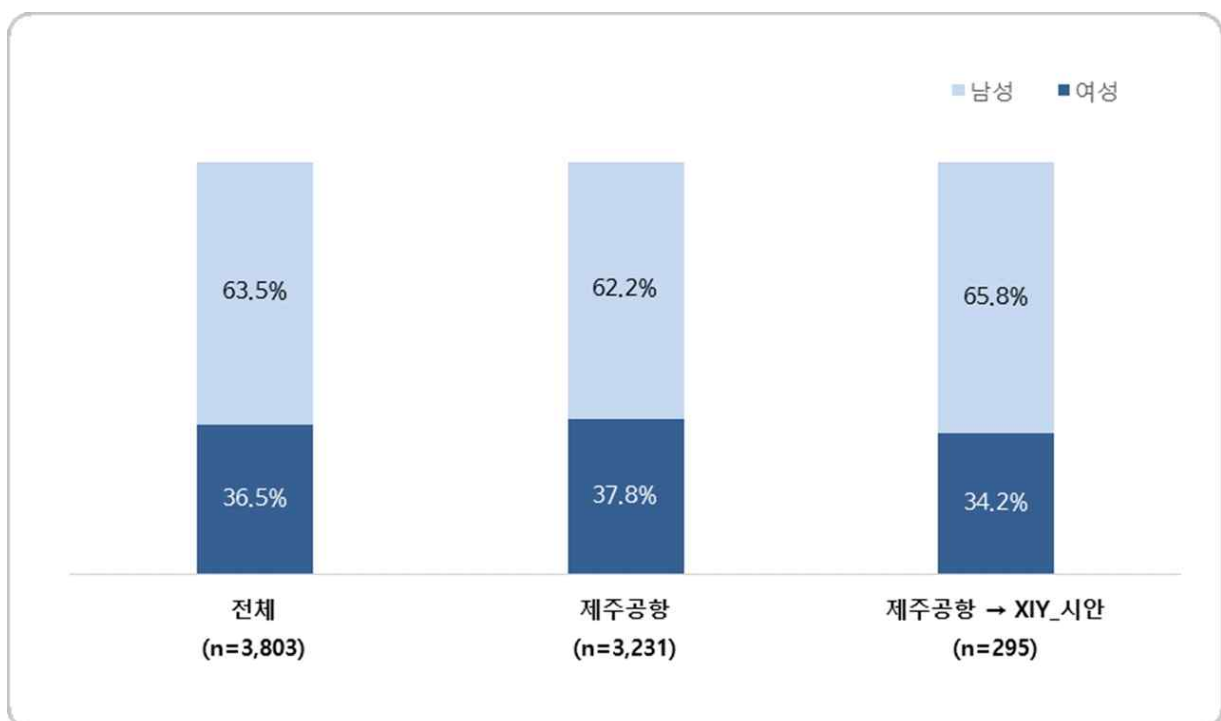
구분	전체		거주지구분별			
			한국 거주		외국 거주	
	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)	사례수	비율(%)
전체	572	100.0	455	79.5	117	20.5
XIY_시안	295	51.6	237	41.4	58	10.1
PVG_푸둥	202	35.3	160	28.0	42	7.3
PEK_북경	18	3.1	12	2.1	6	1.0
YNJ_연길	8	1.4	6	1.0	2	0.3
KMG_쿤밍	7	1.2	6	1.0	1	0.2
DLC_대련	4	0.7	3	0.5	1	0.2
CGQ_장춘	3	0.5	3	0.5	0	0.0
NGB_닝보	3	0.5	2	0.3	1	0.2
SHE_심양	3	0.5	3	0.5	0	0.0
TSN_천진(텐진빈하이)	3	0.5	2	0.3	1	0.2
WEH_웨이하이	3	0.5	3	0.5	0	0.0
HGH_항조우(샤오산)	2	0.3	1	0.2	1	0.2
HRB_하얼빈	2	0.3	2	0.3	0	0.0
SHA_홍차오	2	0.3	2	0.3	0	0.0
WUH_우한(텐허)	2	0.3	2	0.3	0	0.0
CKG_충칭(중경)	2	0.3	0	0.0	2	0.3
BAV_바오터우공항	2	0.3	2	0.3	0	0.0
CAN_광저우	1	0.2	1	0.2	0	0.0
CGO_정저우	1	0.2	1	0.2	0	0.0
HFE_허페(허페이신차오)	1	0.2	1	0.2	0	0.0
KTM_카투만두	1	0.2	0	0.0	1	0.2
NKG_난징	1	0.2	1	0.2	0	0.0
TNA_지난	1	0.2	1	0.2	0	0.0
MDG_무단장 하이랑 공항	1	0.2	1	0.2	0	0.0
SJW_스자좡 정딩 국제공항	1	0.2	1	0.2	0	0.0
FOC_푸저우 창러 국제공항	1	0.2	1	0.2	0	0.0
WUX_Sunan Shuofang	1	0.2	1	0.2	0	0.0
TYN_타이위안우쑤공항	1	0.2	0	0.0	1	0.2

제4절 제주공항 주요 노선 분석

1. 제주공항 → XIY_시안 노선

가. 이용객 특성

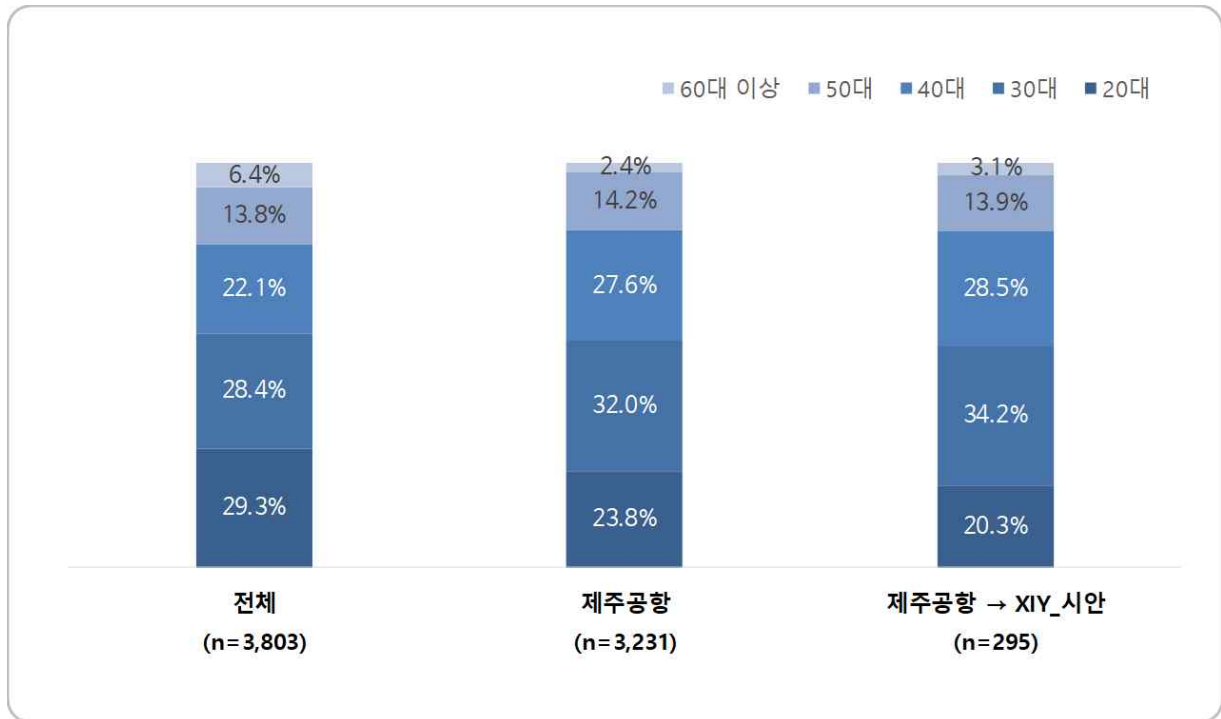
- 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객은 여성(34.2%)보다 남성(65.8%) 이용객이 많이 이용



Base : 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객, n=295, 단위 : %

<그림 4-160> 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 34.2%로 가장 많았으며, 다음으로 '40대'(28.5%), '20대'(20.3%), '50대'(13.9%), '60대 이상'(3.1%) 순으로 이용



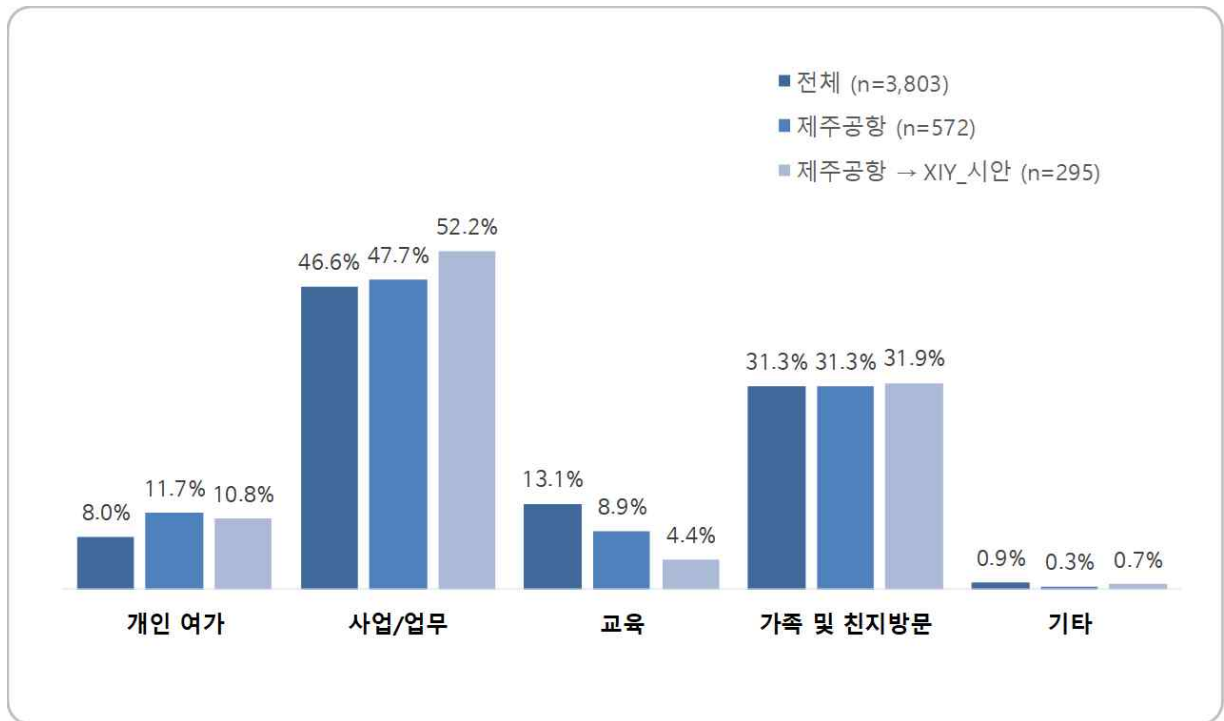
Base : 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객, n=295, 단위 : %

<그림 4-161> 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

○ 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객은 주로 ‘사업/업무’(52.2%) 목적

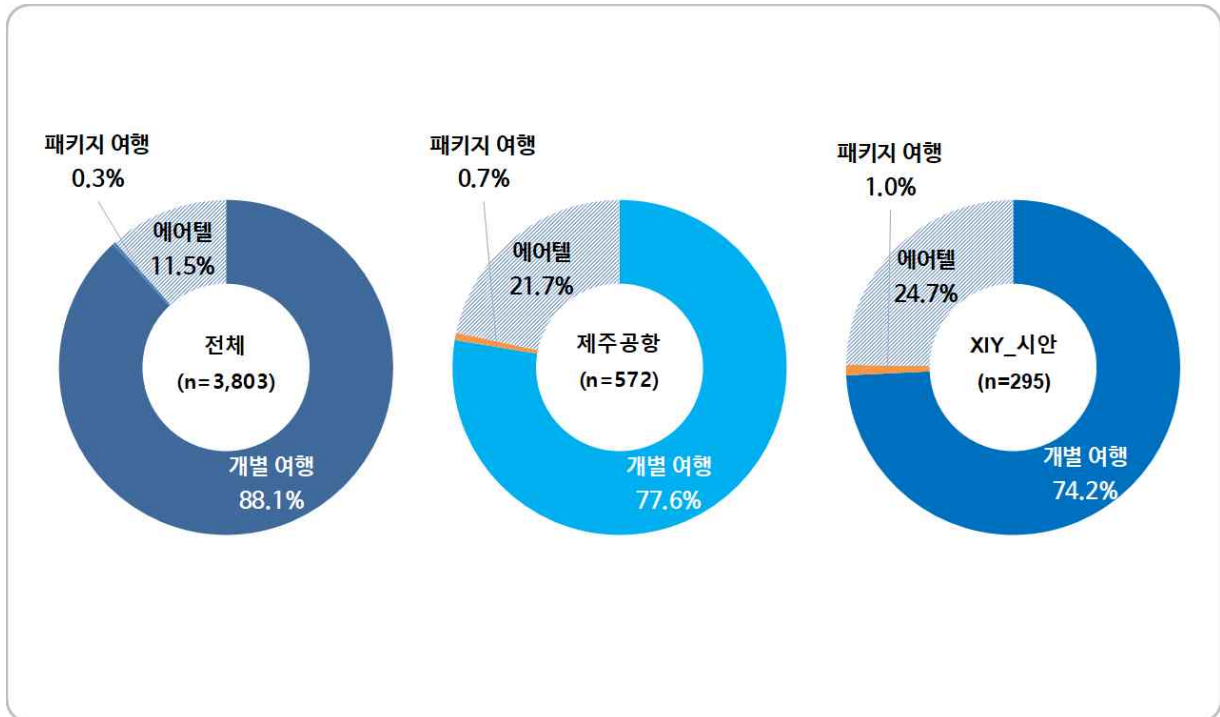


Base : 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객, n=295, 단위 : %

<그림 4-162> 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 제주공항 → XIY_시안 노선은 대부분 '개별 여행'(74.2%) 형태

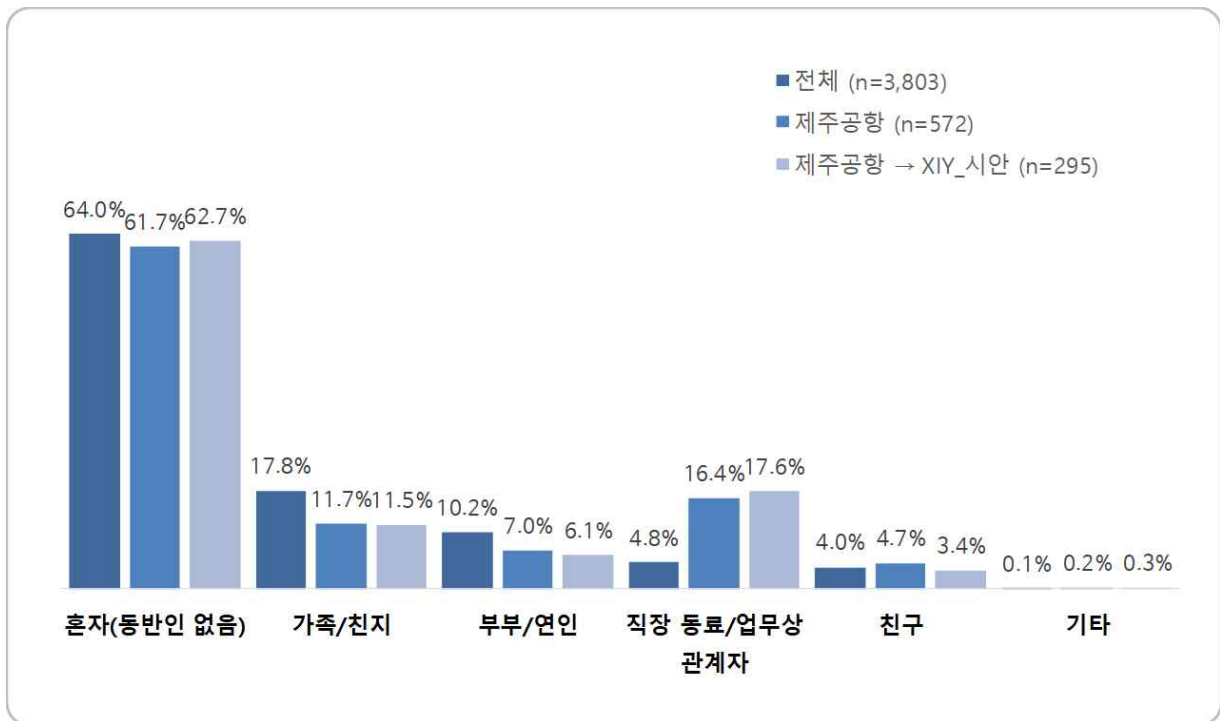


Base : 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객, n=295, 단위 : %

<그림 4-163> 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객의 62.7%가 '혼자' 여행
- 동반자와 함께 여행하는 경우 '직장 동료/업무상 관계자'(17.6%), '가족/친지'(11.5%) 등 순



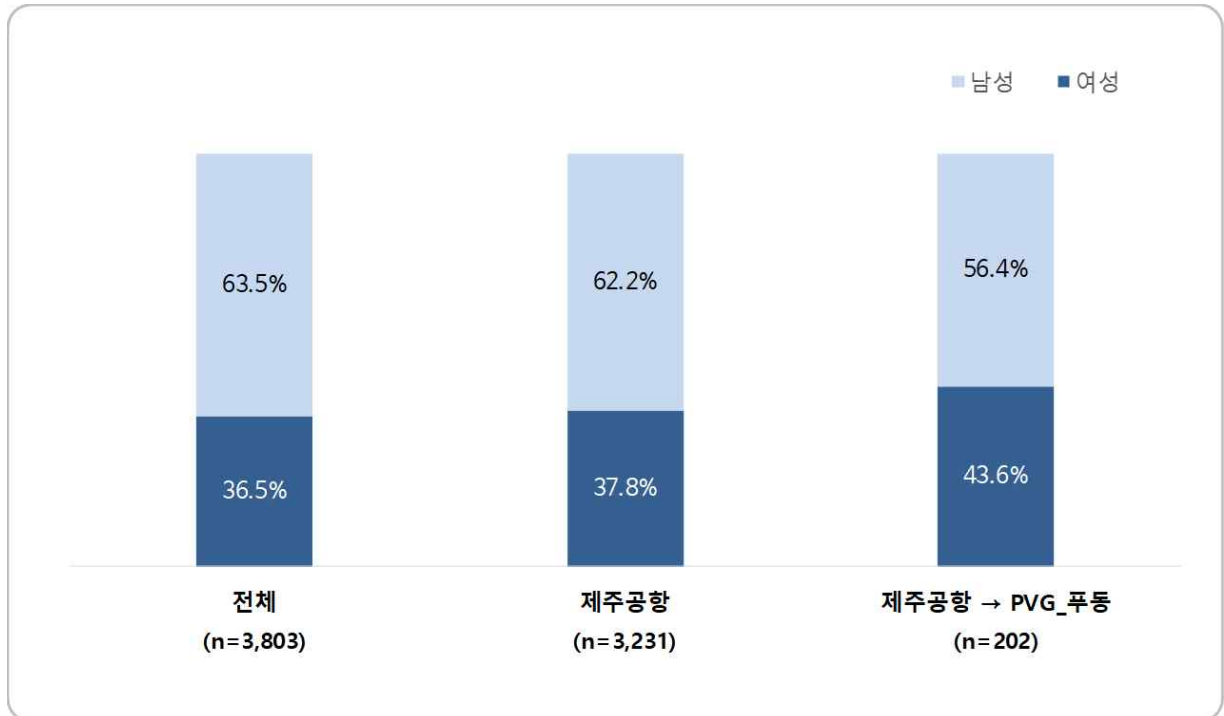
Base : 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객, n=295, 단위 : %

<그림 4-164> 제주공항 → XIY_시안 노선 이용객 동반자 유형

2. 제주공항 → PVG_푸동 노선

가. 이용객 특성

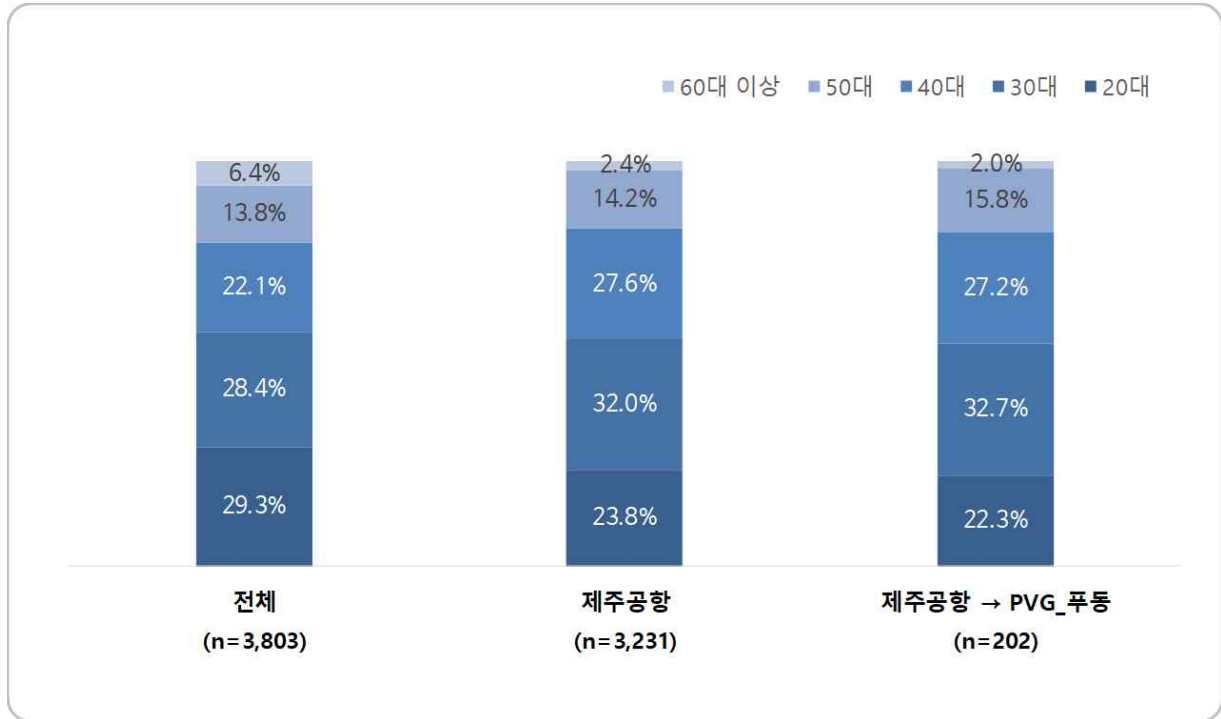
- 제주공항 → PVG_푸동 노선 이용객은 여성(43.6%)보다 남성(56.4%) 이용객이 많이 이용



Base : 제주공항 → PVG_푸동 노선 이용객, n=202, 단위 : %

<그림 4-165> 제주공항 → PVG_푸동 노선 이용객 성별

- 이용객 연령대는 30대가 32.7%로 가장 많았으며, 다음으로 '40대'(27.2%), '20대'(22.3%), '50대'(15.8%), '60대 이상'(2.0%) 순으로 이용



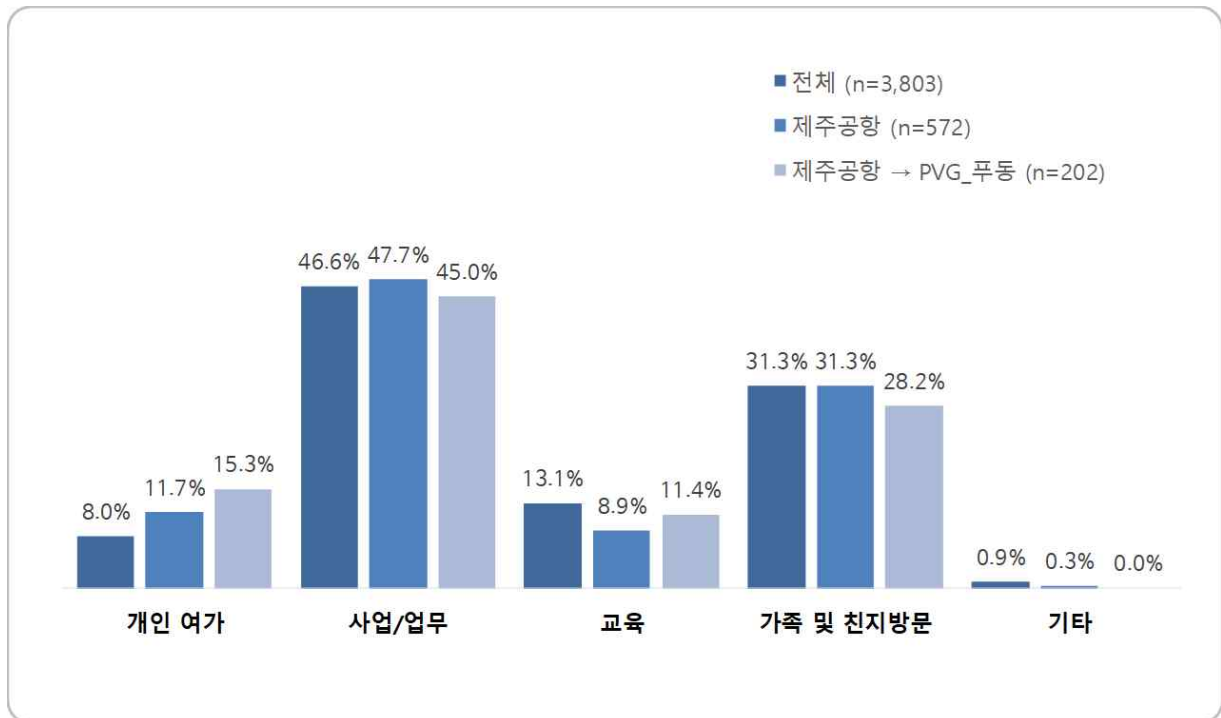
Base : 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객, n=202, 단위 : %

<그림 4-166> 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객 연령대

나. 항공 이용 특성

1) 여행 목적

○ 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객은 주로 '사업/업무'(45.0%) 목적

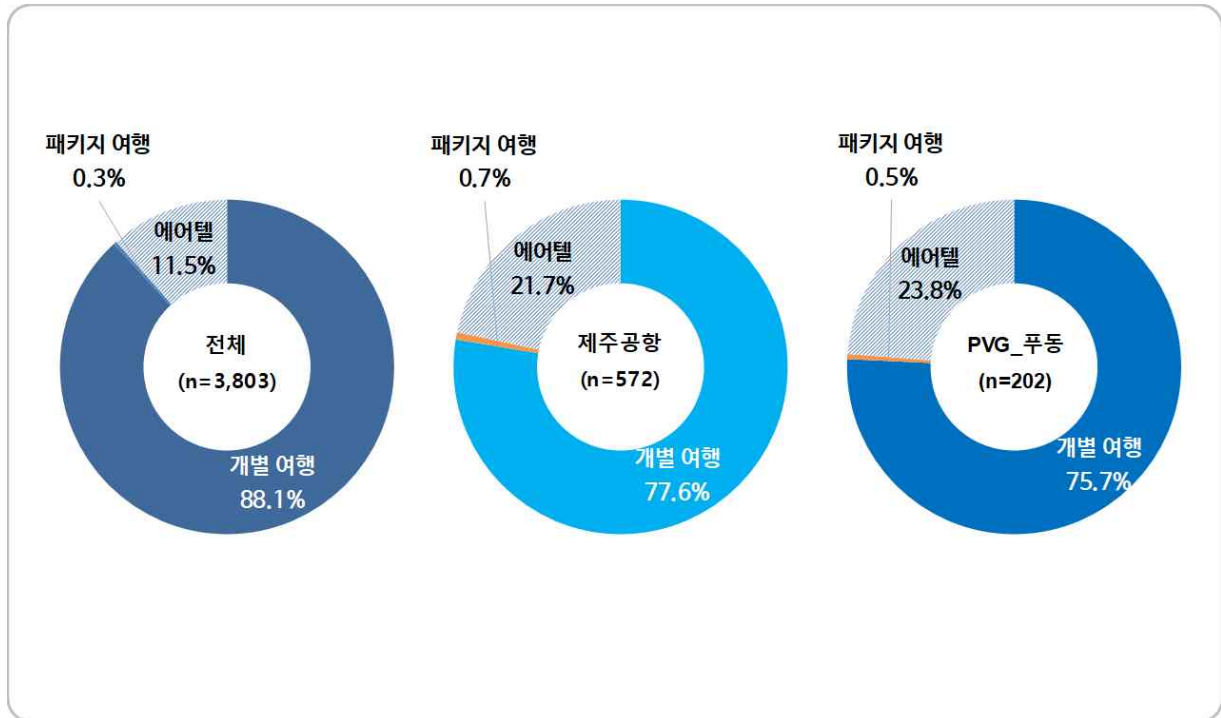


Base : 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객, n=202, 단위 : %

<그림 4-167> 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객 여행 목적

2) 여행 형태

○ 제주공항 → PVG_푸둥 노선은 대부분 '개별 여행'(75.7%) 형태

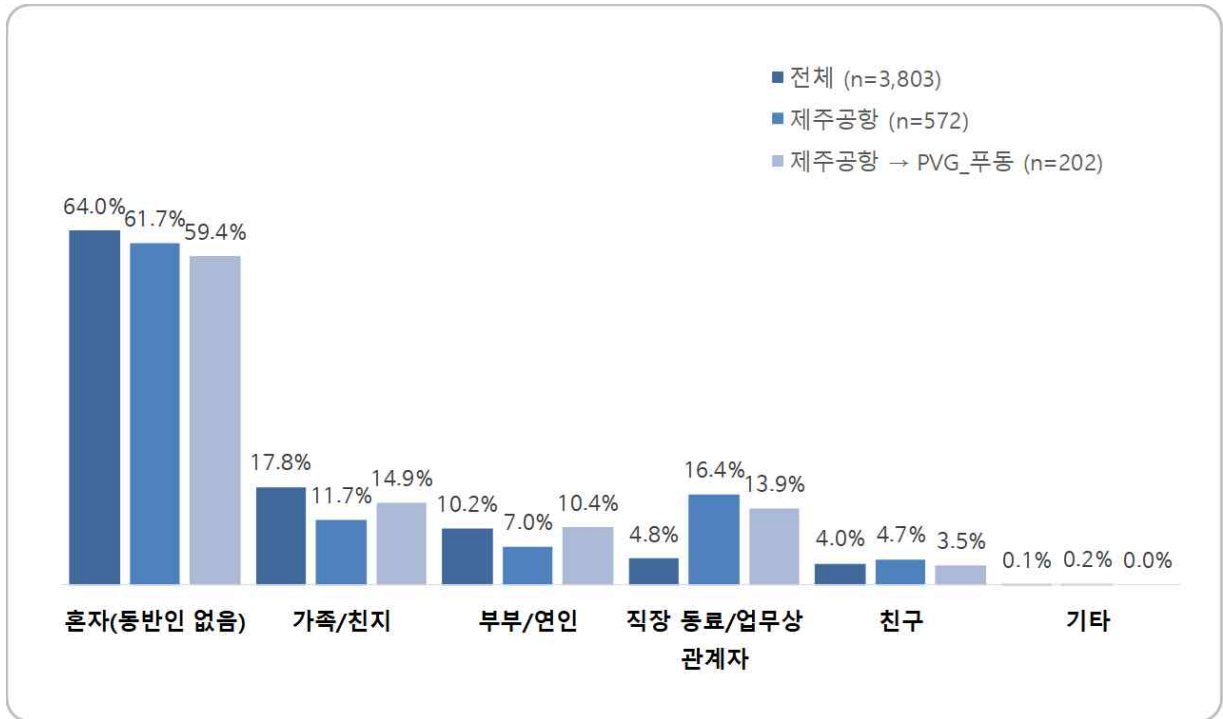


Base : 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객, n=202, 단위 : %

<그림 4-168> 제주공항 → PVG_푸둥 노선 이용객 여행 형태

3) 여행 동반자 유형

- 제주공항 → PVG_푸동 노선 이용객의 59.4%가 ‘혼자’ 여행
- 동반자와 함께 여행하는 경우 ‘가족/친지’(14.9%), ‘직장 동료/업무상 관계자’(13.9%) 등 순



Base : 제주공항 → PVG_푸동 노선 이용객, n=202, 단위 : %

<그림 4-169> 제주공항 → PVG_푸동 노선 이용객 동반자 유형

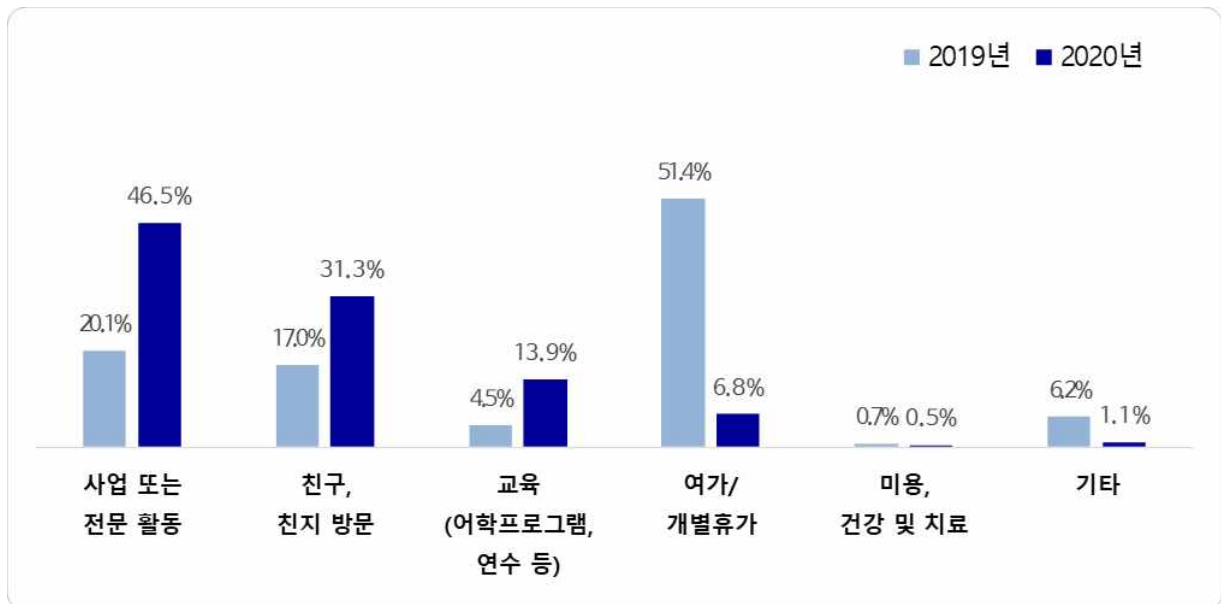
제5장 항공여객 OD조사 연도별 비교 분석

제1절 인천공항 연도별 비교분석

1. 항공여객 행태 및 현황

가. 여행 목적

- 인천공항 이용 여객의 여행 목적을 연도별로 살펴보면, 2019년은 ‘여가/개별휴가’가 51.4%로 가장 많았으나, 2020년은 ‘사업 또는 전문 활동’(46.5%)의 비율이 가장 높음

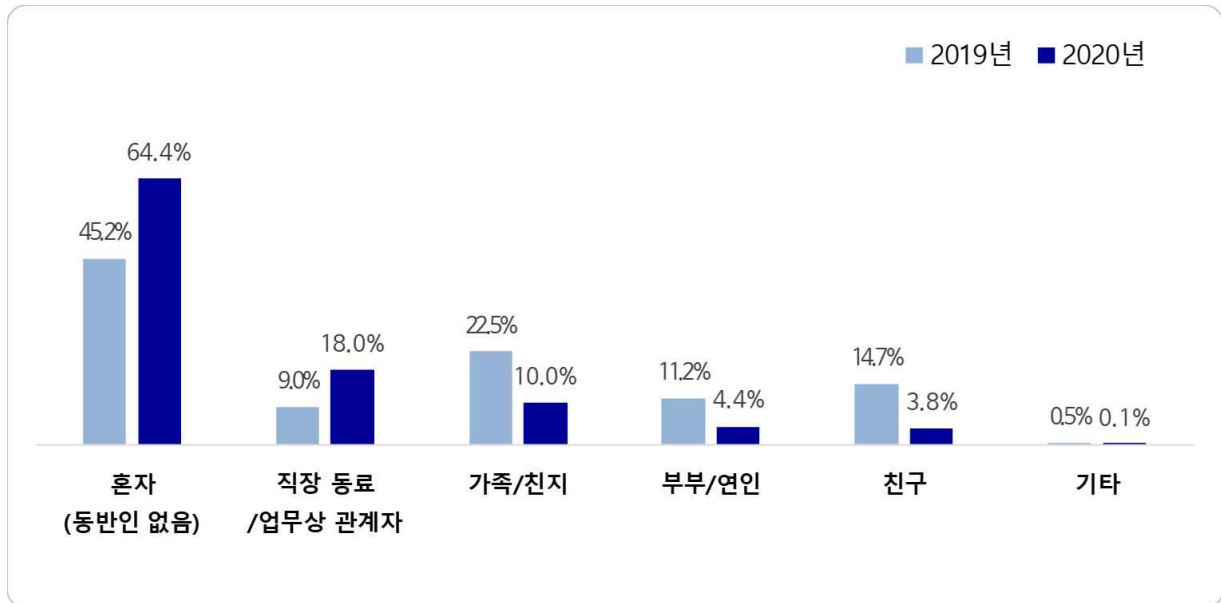


Base : 인천공항 이용객, n= 2019년:2,202, 2020년:3,231 단위 : %

<그림 5-1> 연도별 여행 목적_인천공항

나. 여행 동반자

- 인천공항 이용객의 여행 동반자는 2019년과 2020년 모두 ‘혼자(동반인 없음)’가 가장 많음
- 또한 전년도 대비 ‘혼자(동반인 없음)’, ‘직장동료/업무상 관계자’와의 여행은 증가한 반면, 가족/친지, ‘부부/연인’, ‘친구’ 등 가족 및 지인과의 여행은 감소

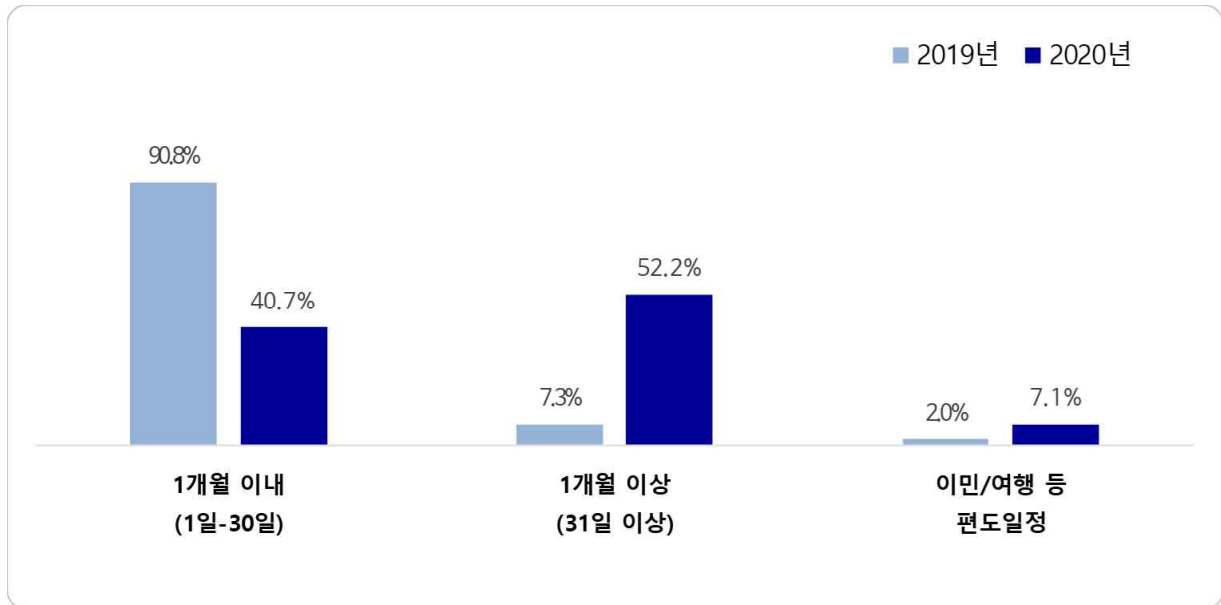


Base : 인천공항 이용객, n= 2019년:2,202, 2020년:3,231 단위 : %

<그림 5-2> 연도별 여행 동반자_인천공항

다. 여행 기간

- 여행 기간을 살펴보면, ‘1개월 이내(1일-30일)’의 단기간 여행은 40.7%로 전년 대비 50.1%p 감소하고, ‘1개월 이상(31일 이상)’의 장기간 여행과 이민/여행 등 편도 일정이 증가

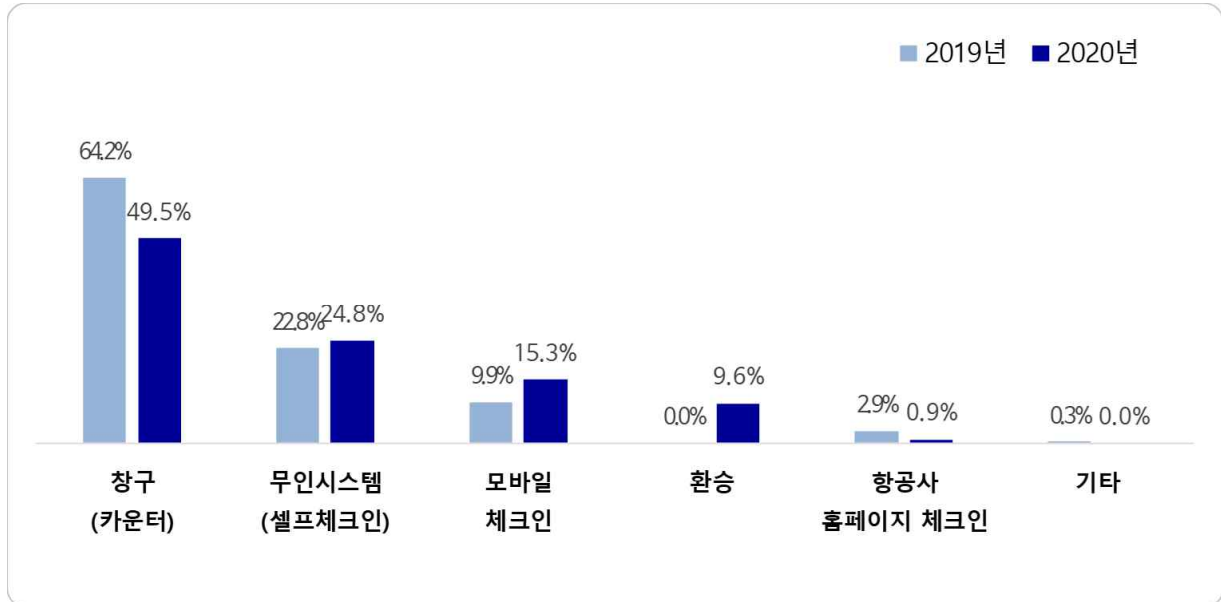


Base : 인천공항 이용객, n= 2019년:2,202, 2020년:3,231 단위 : %

<그림 5-3> 연도별 여행 기간_인천공항

라. 체크인 행태

- 체크인 방법을 살펴보면, '창구'(카운터)를 이용한 체크인은 49.5%로 전년 대비 14.7%p 감소하였고, '무인시스템'과 '모바일 체크인' 이용이 소폭 증가



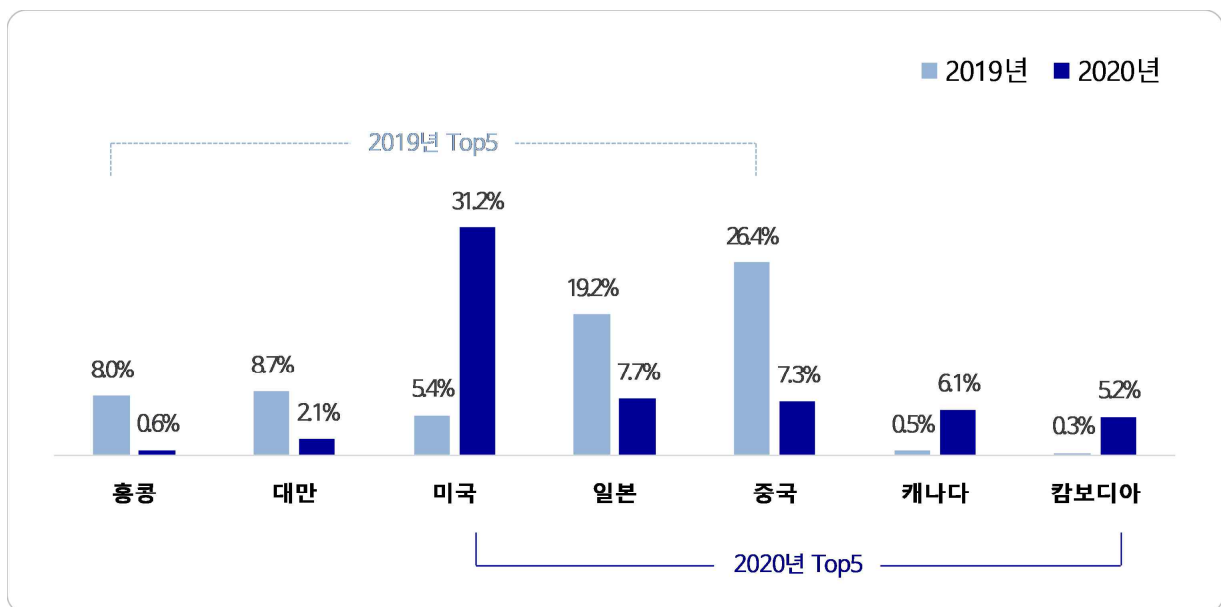
Base : 인천공항 이용객, n= 2019년:2,202, 2020년:3,231, 단위 : %

<그림 5-4> 연도별 체크인 행태_인천공항

2. 해외 거주자 국내 이동경로

가. 한국으로 출발 국가 Top5

- 해외 거주 이용객의 경우 2019년에는 '중국'(26.4%)에서 한국으로 가장 많이 출발했으나, 2020년에는 '미국'(31.2%)에서 가장 많이 출발
- 또한 전년도 주요 5개 출발 국가 중 '대만'과 '홍콩'이 '캐나다'와 '캄보디아'로 변경

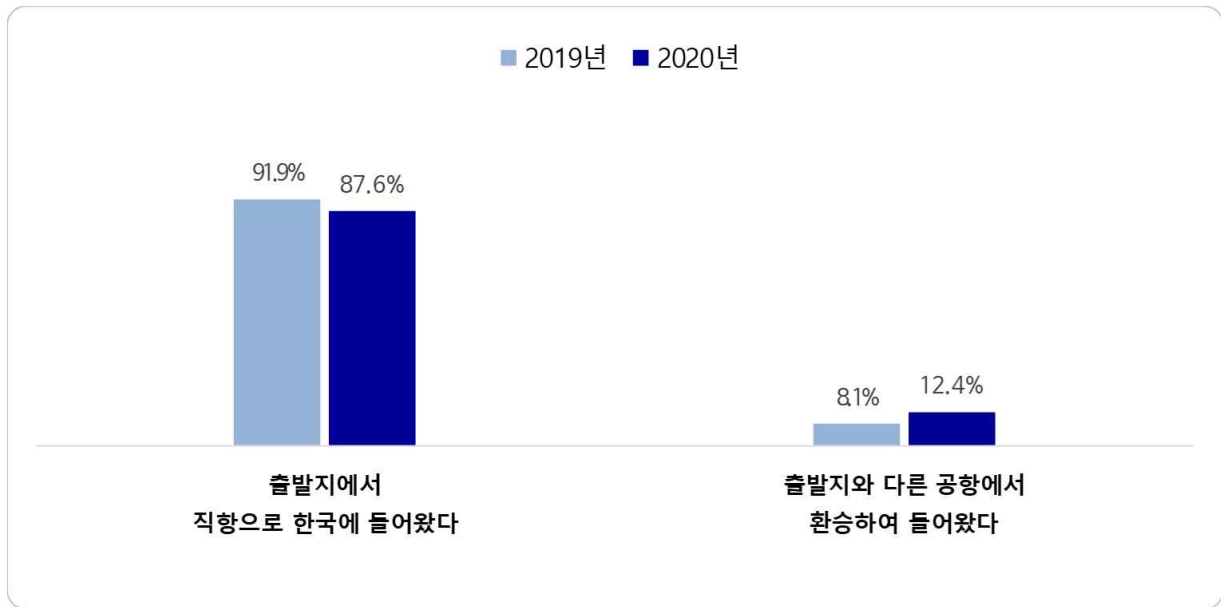


Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n= 2019년:1,114, 2020년:1,846 단위 : %

<그림 5-5> 연도별 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_주요 5개국_인천공항

나. 국내 입국 시 환승 여부

- 해외 거주 이용객의 국내 입국 시 환승 여부를 살펴보면, 지난해 대비 환승하여 입국한 여객의 비율(12.4%)이 소폭 증가

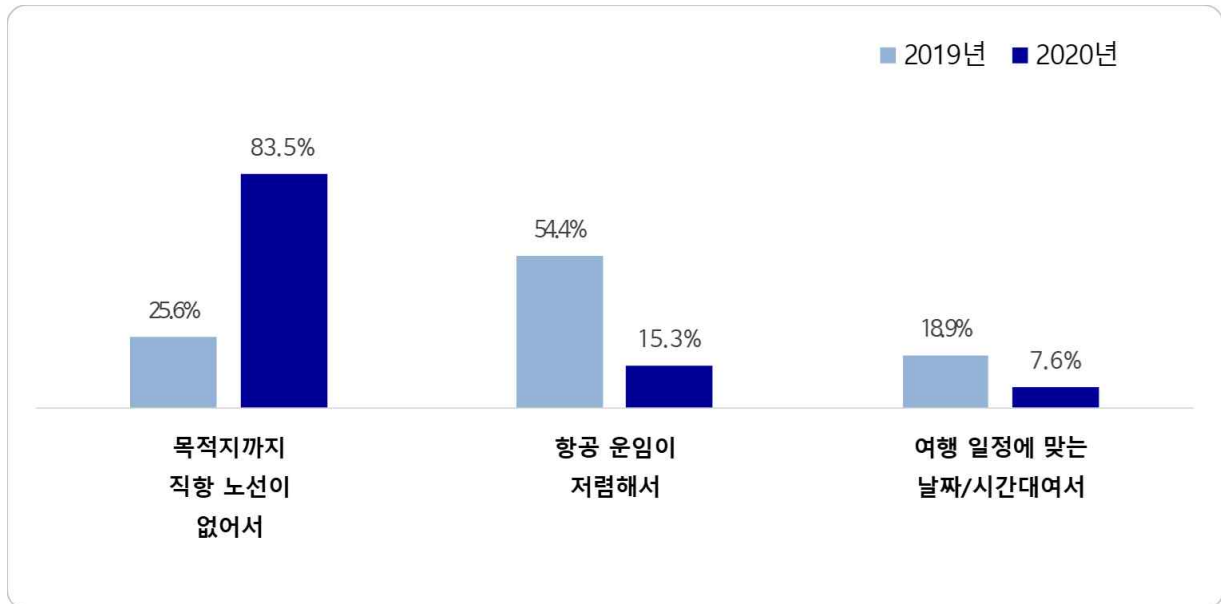


Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n= 2019년:1,114, 2020년:1,369 단위 : %

<그림 5-6> 연도별 국내 입국 시 환승 여부(해외 거주자)_인천공항

다. 국내 입국 시 환승 선택 이유 Top3

- 해외 거주 이용객은 2019년 국내 입국 시 ‘항공 운임이 저렴해서’(54.4%) 환승을 주로 이용했으나, 2020년에는 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’(83.5%) 주로 이용

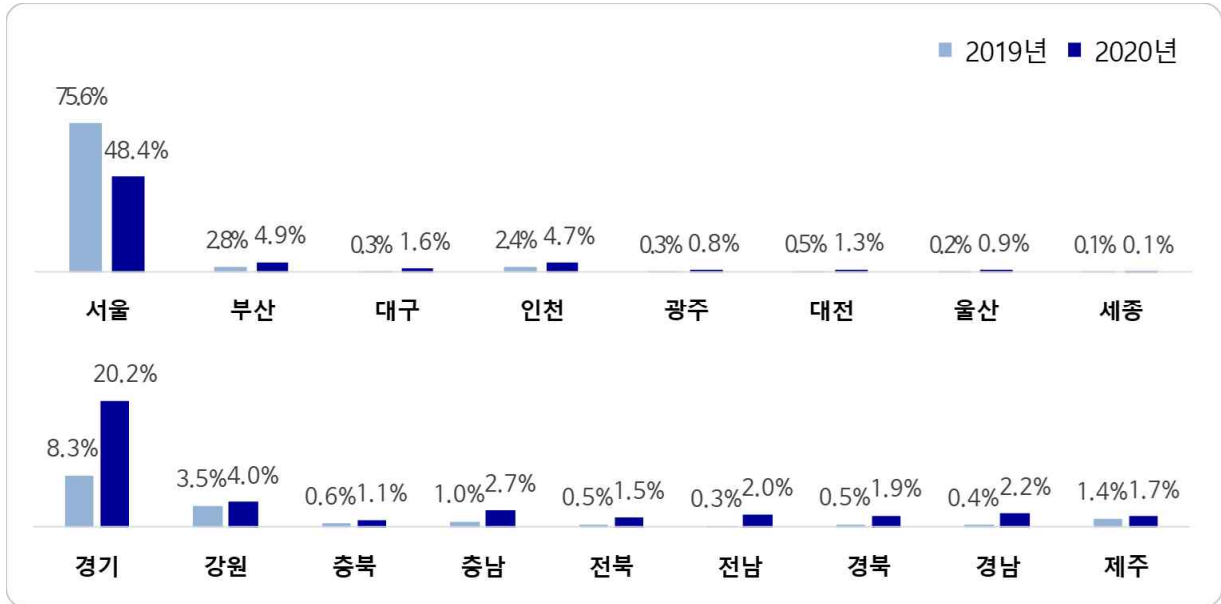


Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 입국 시 환승객, n= 2019년:90, 2020년:170 단위 : %

<그림 5-7> 연도별 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항

라. 국내 방문지

- 해외 거주 이용객의 국내 방문지는 2019년과 2020년 모두 '서울'이 가장 많았으나, 2020년에는 서울 비중이 크게 줄고 경기도를 비롯한 타 시/도 방문객이 증가

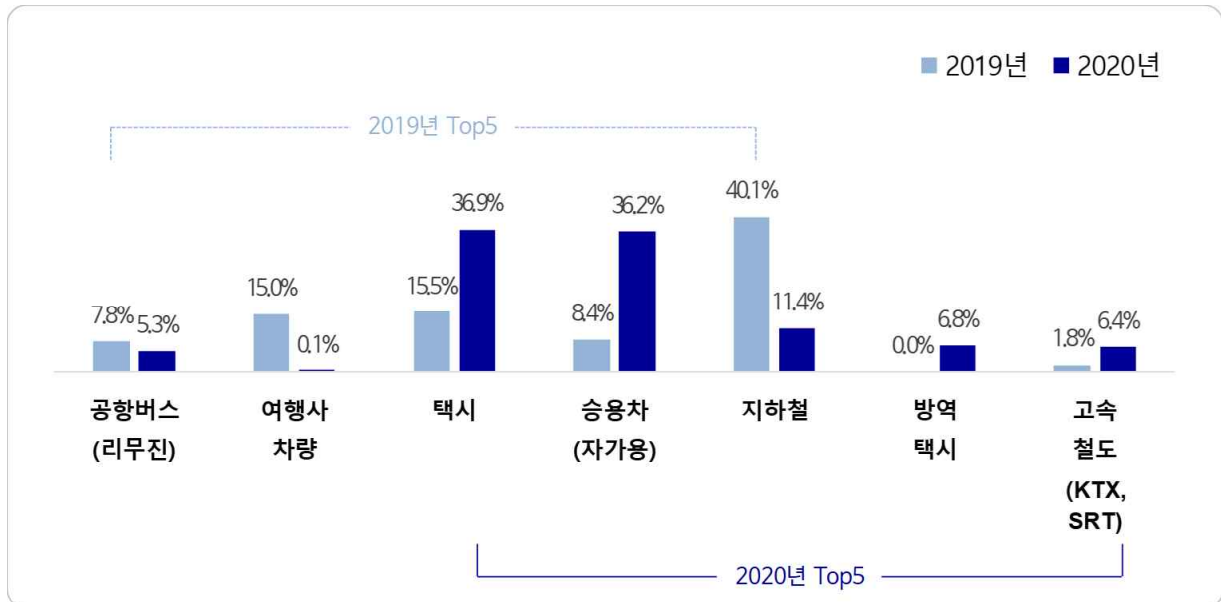


Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n= 2019년:2,613, 2020년:2,264, 복수응답 단위 : %

<그림 5-8> 연도별 국내 방문지(해외 거주자)_인천공항

마. 국내 방문지 이동 교통수단 Top5

- 해외거주자가 국내 도시 방문지까지 이용한 교통수단을 연도별로 살펴보면, 2019년에는 ‘지하철’(40.1%), ‘택시’(15.5%), ‘여행사 차량’(15.0%)을 주로 이용
- 2020년에는 ‘택시’(36.9%)와 ‘승용차(자가용)’(36.2%) 같은 독립된 교통수단을 주로 이용



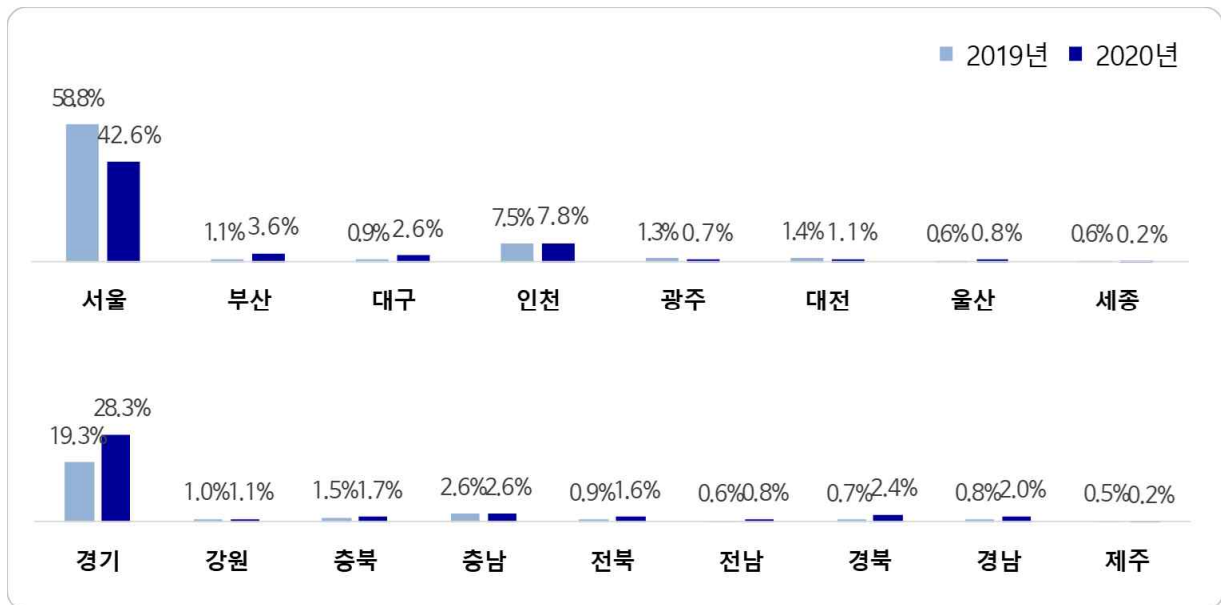
Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n= 2019년:2,613, 2020년:2,264, 복수응답 단위 : %

<그림 5-9> 연도별 방문지까지 이용 교통수단 Top5(해외 거주자)_인천공항

3. 공항까지 이동 경로

가. 공항 도착 전 출발지역

- 단순 환승 목적을 제외한 인천공항 이용객의 공항 도착 전 출발지역으로는 2019년과 2020년 모두 '서울', '경기', '인천' 등 수도권이 대다수였음
- 다만, 지난해 대비 '서울'의 비율이 감소했으며, '경기'에서 출발 비율이 크게 증가

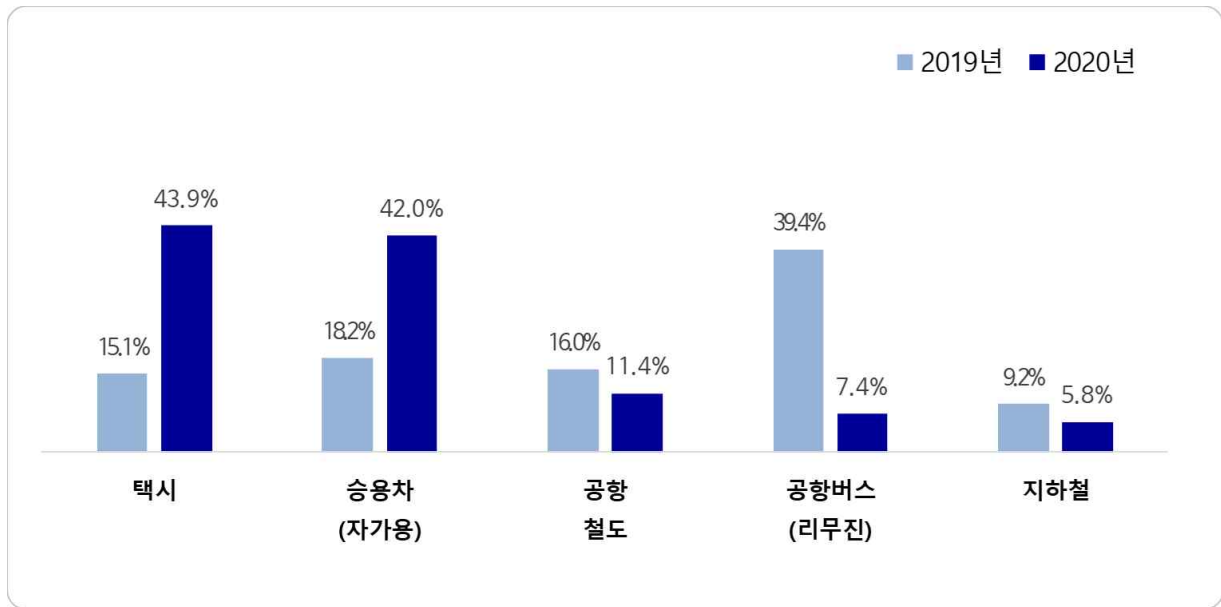


Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n= 2019년:1,833, 2020년:2,754 단위 : %

<그림 5-10> 연도별 공항 도착 전 출발지역_인천공항

나. 공항 도착 교통수단 Top5

- 인천공항에 도착하기 위해 이용한 교통수단을 살펴보면, 2019년에는 ‘공항버스(리무진)’ (39.4%)을 가장 많이 이용하였으나, 2020년에는 ‘택시’와 ‘승용차(자가용)’를 주로 이용

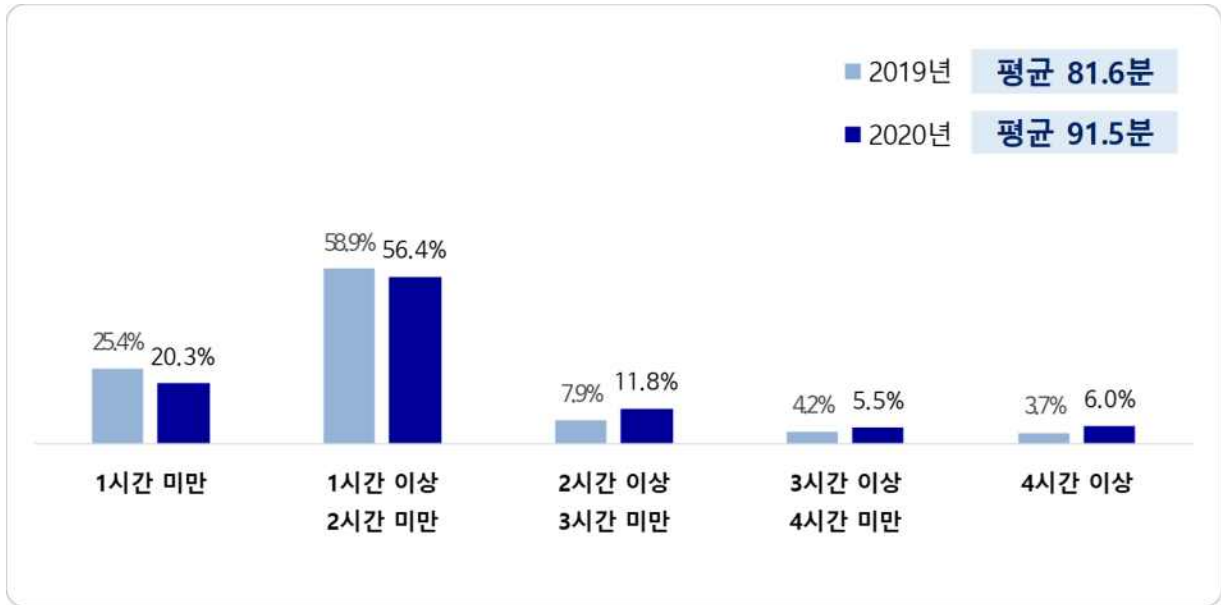


Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n= 2019년:1,833, 2020년:2,754, 복수응답 단위 : %

<그림 5-11> 연도별 공항 도착 교통수단_인천공항

다. 공항까지 이동 총 소요시간

- 인천공항 이용객의 공항까지 이동 총 소요시간은 2019년 평균 81.6분에서 2020년 91.5분으로 약 10분 증가



Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n= 2019년:1,833, 2020년:2,754 단위 : %

<그림 5-12> 연도별 공항까지 이동 총 소요시간_인천공항

라. 공항 대기시간

- 항공편 이용을 위한 공항 대기시간은 2019년 평균 171.1분에서 2020년 163.1분으로 대기 시간이 약 8분 감소



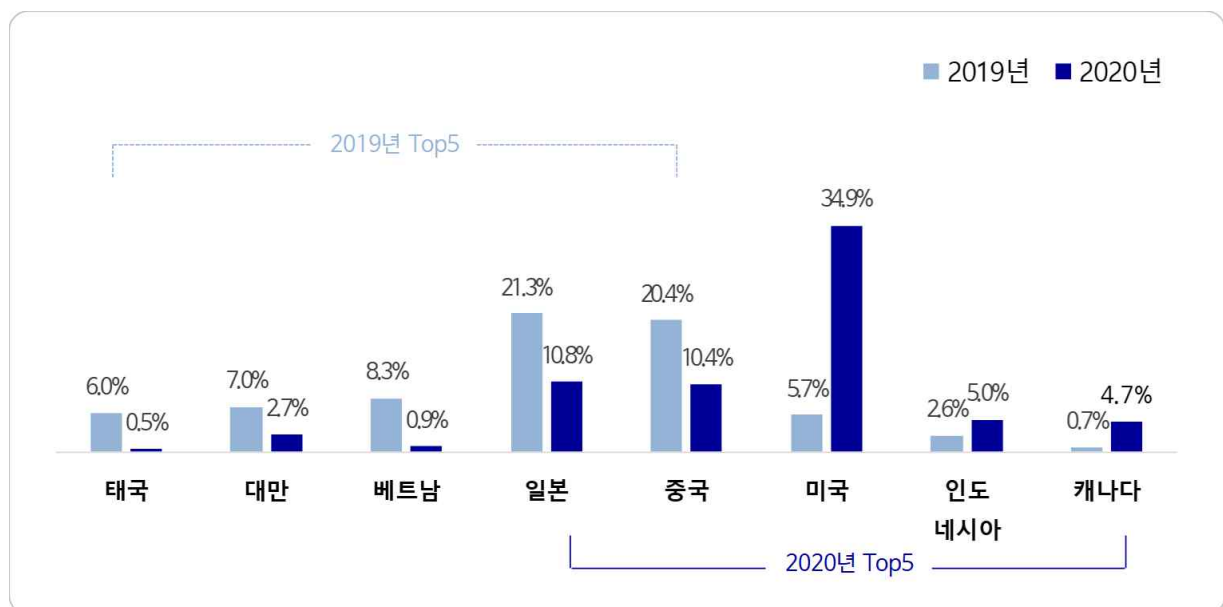
Base : 인천공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n= 2019년:1,833, 2020년:2,754 단위 : %

<그림 5-13> 연도별 공항 대기 시간_인천공항

4. 국내 및 해외 거주자 출국 후 이동 경로

가. 출국 후 도착 국가 Top5

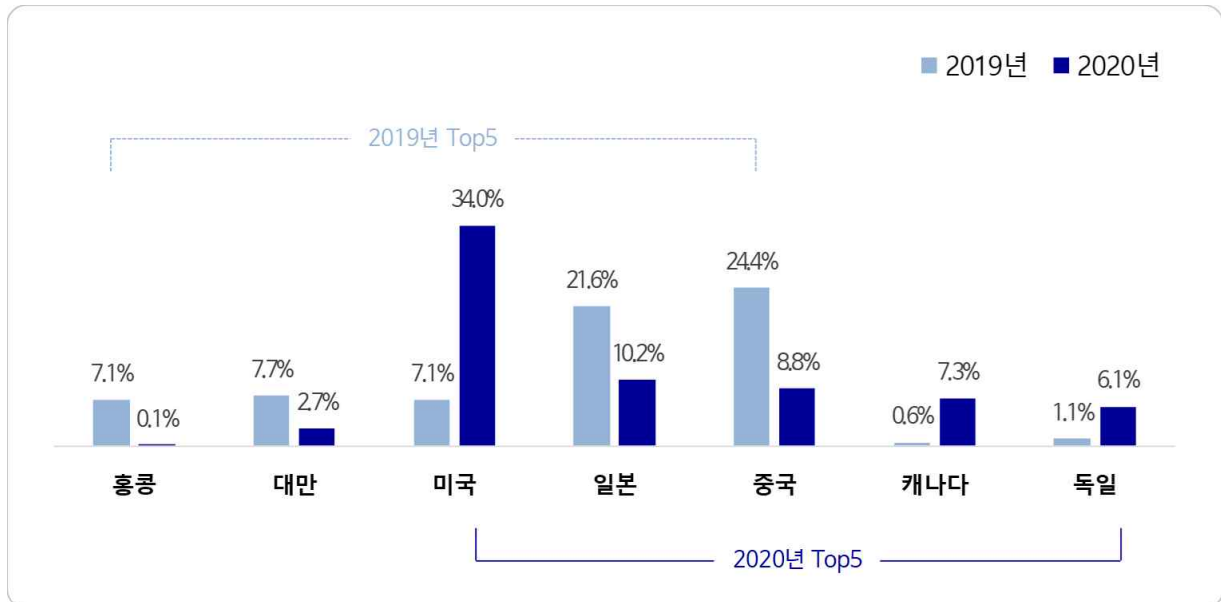
- 인천공항을 이용하는 국내 거주자의 출국 후 도착 국가는 2019년 ‘일본’(21.3%), ‘중국’(20.4%) 순이었으나, 2020년에는 주로 ‘미국’(34.9%)에 도착
- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 국가로 환승 예정 국가를 포함



Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n= 2019년:719, 2020년:1,385 단위 : %

<그림 5-14> 연도별 출국 후 도착 국가(국내 거주자)_주요 5개국_인천공항

- 인천공항을 이용하는 해외 거주자의 출국 후 도착 국가는 2019년 ‘중국’(24.4%)과 ‘일본’(21.6%) 순이었으나, 2020년에는 주로 ‘미국’(34.0%)에 도착
- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 국가로 환승 예정 국가를 포함

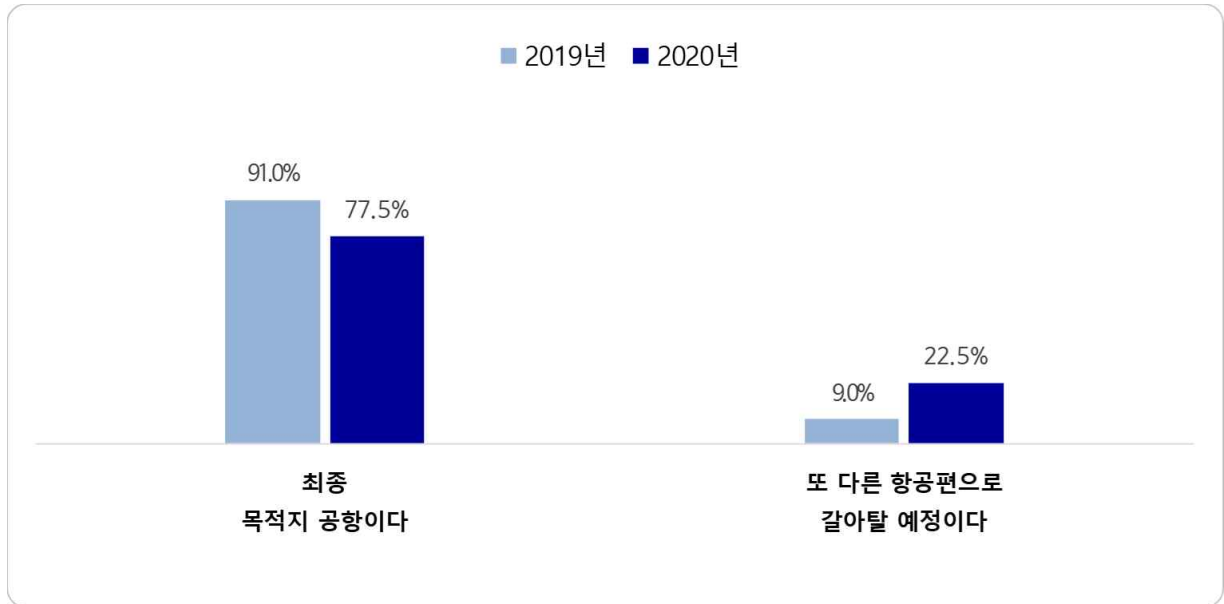


Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n= 2019년:1,483, 2020년:1,846, 단위 : %

<그림 5-15> 연도별 출국 후 도착 국가(해외 거주자)_주요 5개국_인천공항

나. 출국 후 도착 공항에서의 환승 여부

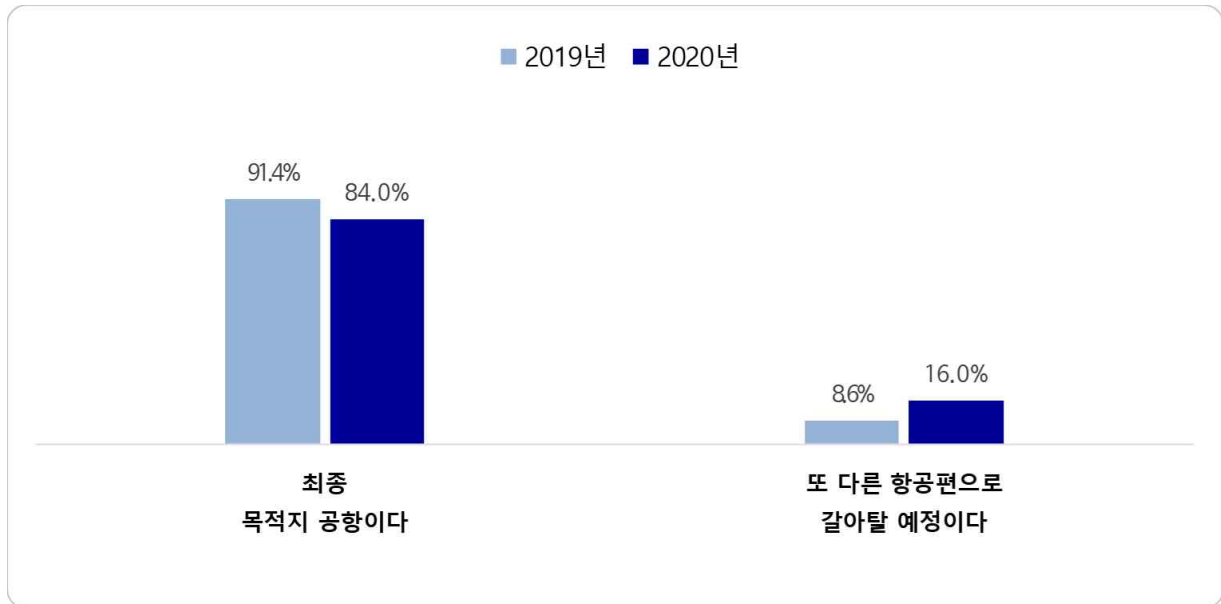
- 2020년 인천공항을 이용하는 국내 거주자의 환승 비율은 22.5%로 전년도 대비 13.5%p 증가



Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n= 2019년:719, 2020년:1,385 단위 : %

<그림 5-16> 연도별 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_인천공항

- 2020년 인천공항을 이용하는 해외 거주자의 경우, 도착 공항에서 환승하는 여객 비율이 16.0%로 지난해 대비 7.4%p 증가

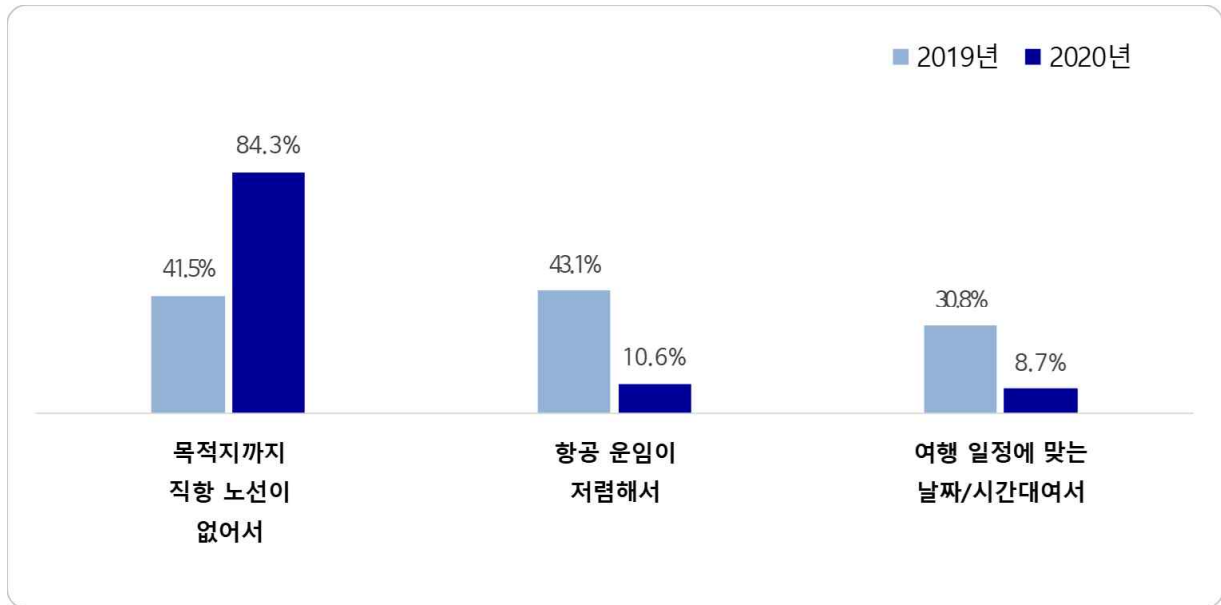


Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n= 2019년:1,483, 2020년:1,846, 단위 : %

<그림 5-17> 연도별 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_인천공항

다. 직항이 아닌 환승 선택 이유 Top3

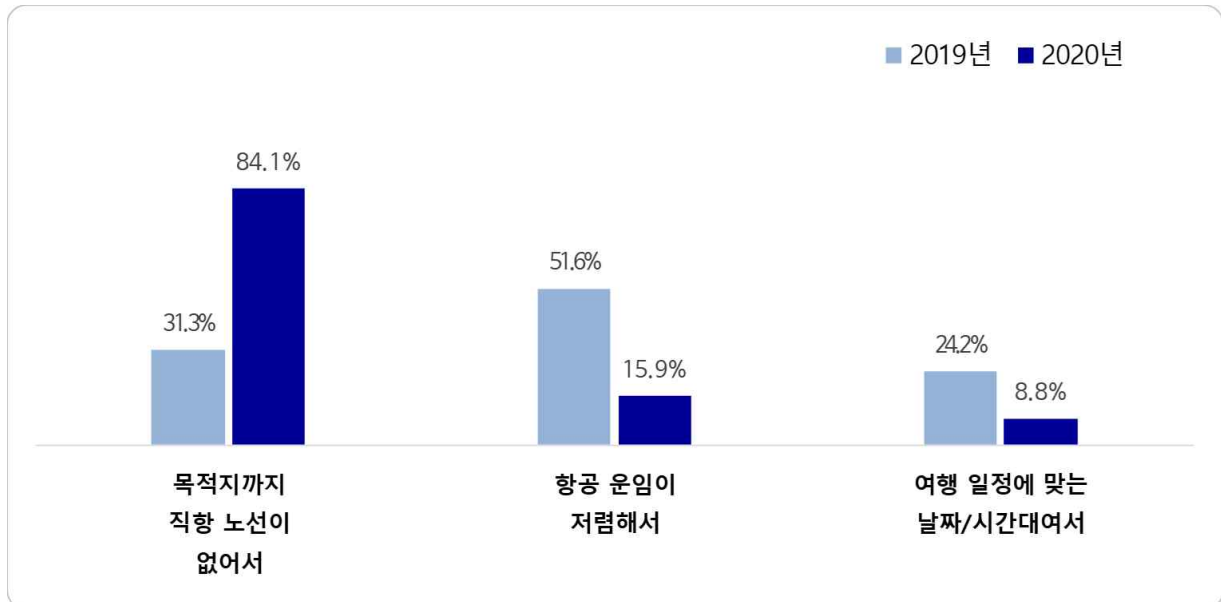
- 국내 거주 이용객이 인천공항에서 최종 목적지까지 환승 경로를 선택한 이유를 보면, 2019년에는 ‘항공 운임이 저렴해서’(43.1%) 환승 한다는 응답이 가장 많았으나 2020년에는 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’(84.3%) 주로 환승을 선택



Base : 국내 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n= 2019년:65, 2020년:312, 복수응답, 단위 : %

<그림 5-18> 연도별 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)_인천공항

- 해외 거주 이용객이 환승 경로 선택한 이유를 살펴보면, 2019년에는 ‘항공 운임이 저렴해서’ (51.6%) 환승 한다는 응답이 가장 많았으나 2020년에는 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’ (84.1%) 주로 환승을 선택

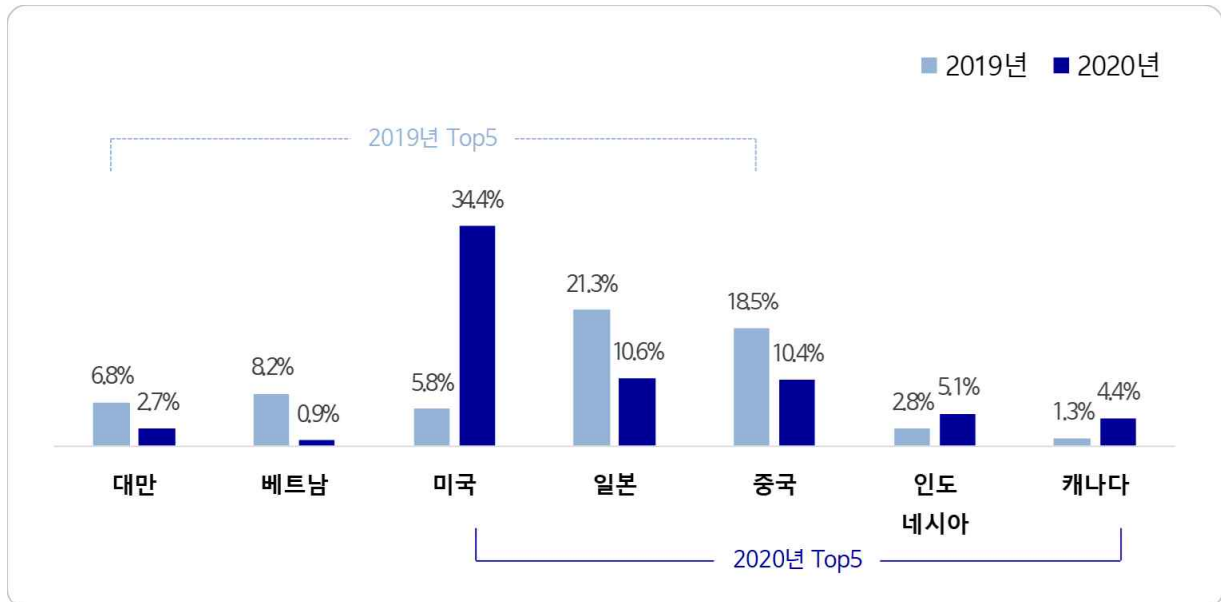


Base : 해외 거주 인천공항 이용객 중 환승 예정자, n= 2019년:128, 2020년:296, 복수응답, 단위 : %

<그림 5-19> 연도별 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_인천공항

라. 최종 목적지 국가

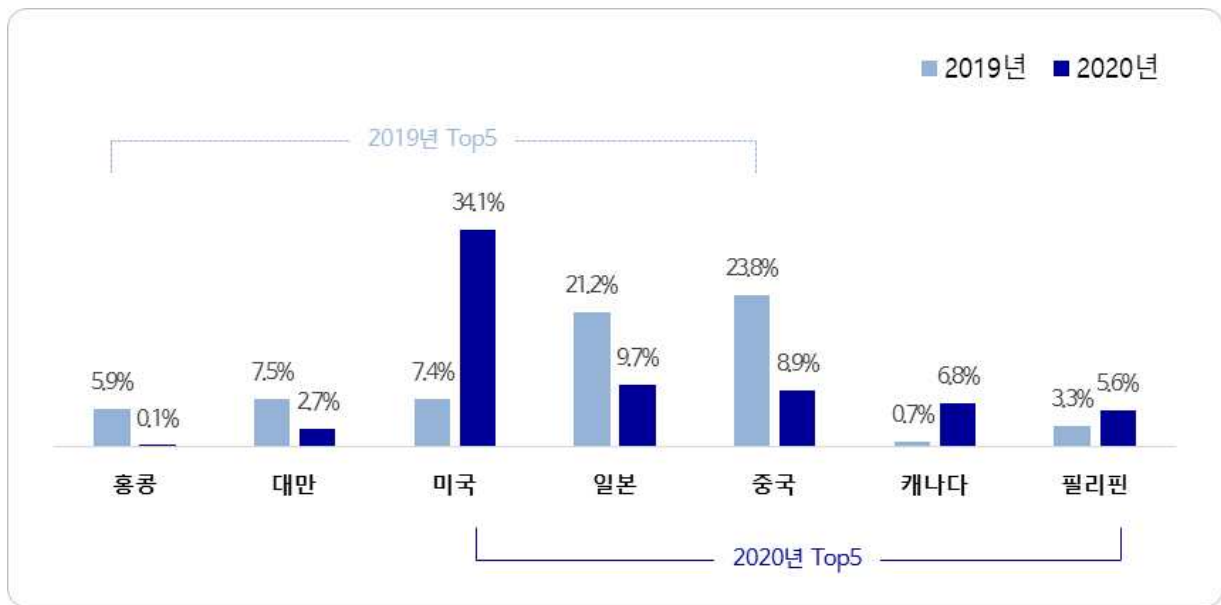
- 인천공항 국내 거주 이용객의 최종 목적지 국가는 2019년 '일본'(21.3%)과 '중국'(18.5%) 순이었으나, 2020년은 주로 '미국'(34.4%)으로 도착
- 또한 2019년 주요 목적지 국가였던 '베트남'과 '대만' 대신, '인도네시아'와 '캐나다'가 추가



Base : 인천공항 이용객 중 국내 거주자, n= 2019년:719, 2020년:1,385 단위 : %

<그림 5-20> 연도별 최종 목적지 국가(국내 거주자)_주요 5개 국가_인천공항

- 인천공항 해외 거주 이용객의 최종목적지 국가는 2019년 ‘중국’(23.8%)과 ‘일본’(21.2%) 순이었으나, 2020년은 주로 ‘미국’(34.1%)으로 도착
- 또한 2019년 주요 목적지 국가였던 ‘대만’과 ‘홍콩’ 대신, ‘캐나다’와 ‘필리핀’이 추가



Base : 인천공항 이용객 중 해외 거주자, n= 2019년:1,483, 2020년:1,846 단위 : %

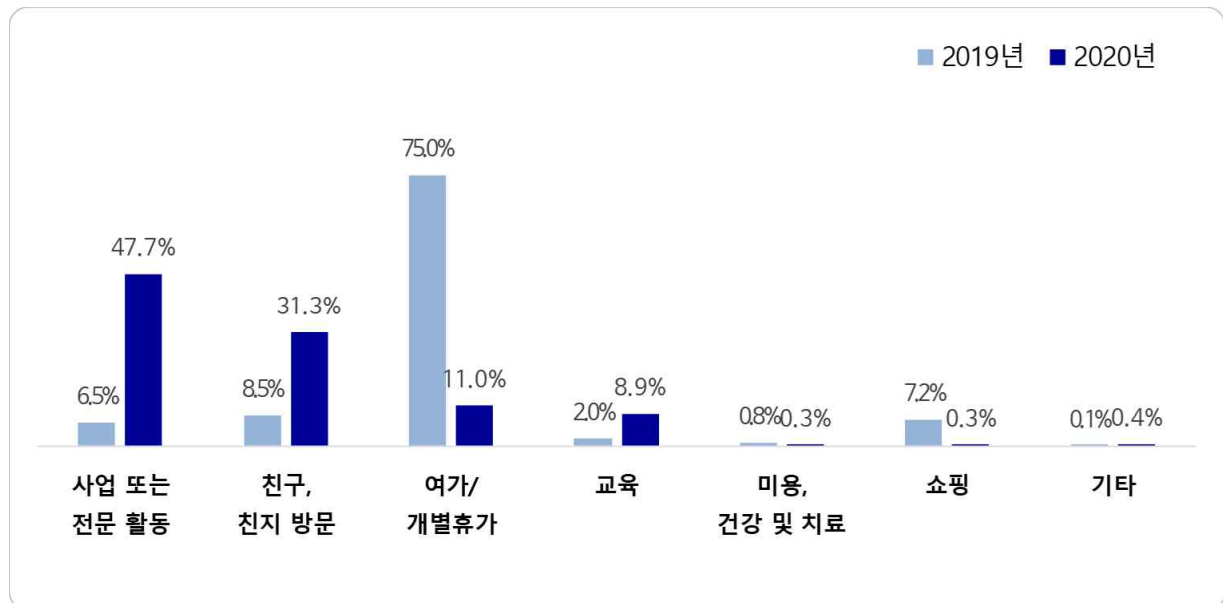
<그림 5-21> 연도별 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 5개 국가_인천공항

제2절 제주공항 연도별 비교분석

1. 항공여객 행태 및 현황

가. 여행 목적

- 제주공항 이용 여객의 여행 목적을 연도별로 살펴보면, 2019년은 ‘여가/개별 휴가’가 75.0%로 가장 많았으나, 2020년은 ‘사업 또는 전문 활동’의 비율이 47.7%로 가장 많음

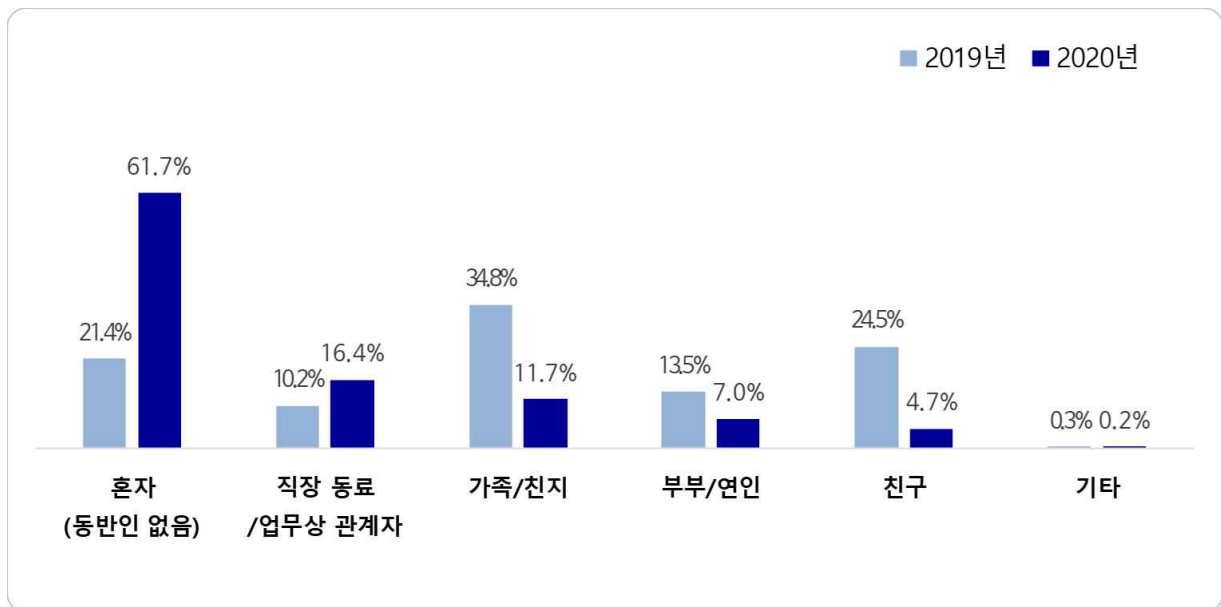


Base : 제주공항 이용객, n= 2019년:1,167 2020년:572, 단위 : %

<그림 5-22> 연도별 여행 목적_제주공항

나. 여행 동반자

- 제주공항 이용객의 여행 동반자는 2019년은 '가족/친지'가 34.8%로 가장 많았으나, 2020년에는 '혼자(동반인 없음)'(61.7%)가 대부분임
- 또한 '혼자(동반인 없음)', '직장 동료/업무상 관계자'와의 여행은 전년도 대비 증가한 반면, '가족/친지', '부부/연인', '친구' 등 가족 및 지인과의 여행은 감소

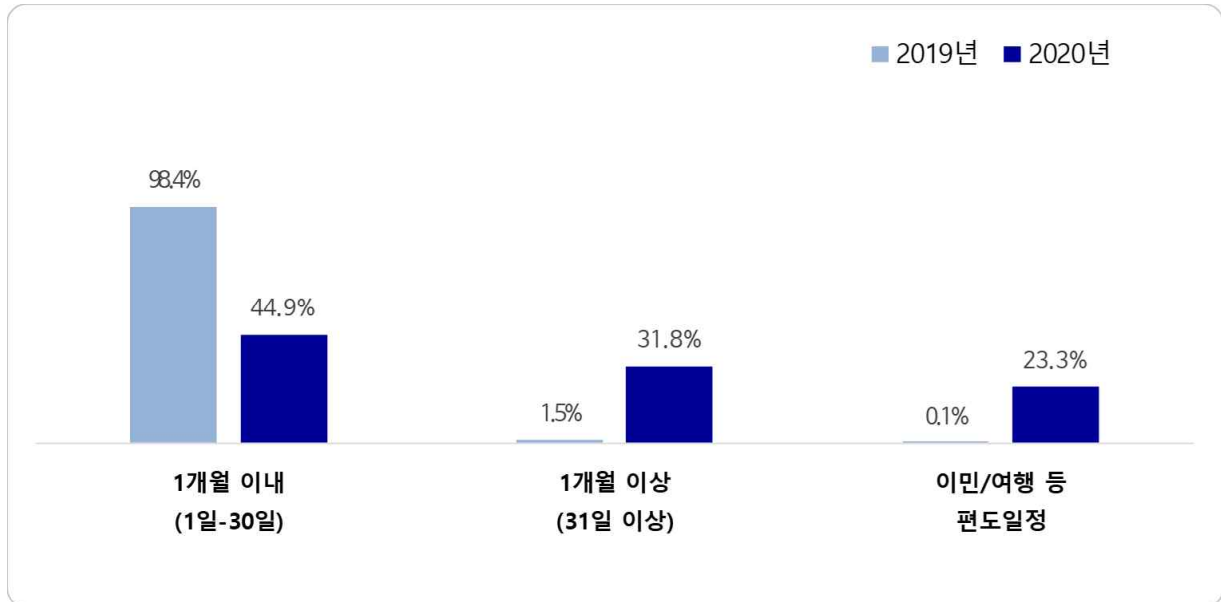


Base : 제주공항 이용객, n= 2019년:1,167, 2020년:572, 단위 : %

<그림 5-23> 연도별 여행 동반자_제주공항

다. 여행 기간

- 여행 기간을 살펴보면, ‘1개월 이내(1일-30일)’의 단기간 여행은 44.9%로 전년 대비 53.5%p 감소하고, ‘1개월 이상(31일 이상)’의 장기간 여행과 이민/여행 등 편도 일정이 증가

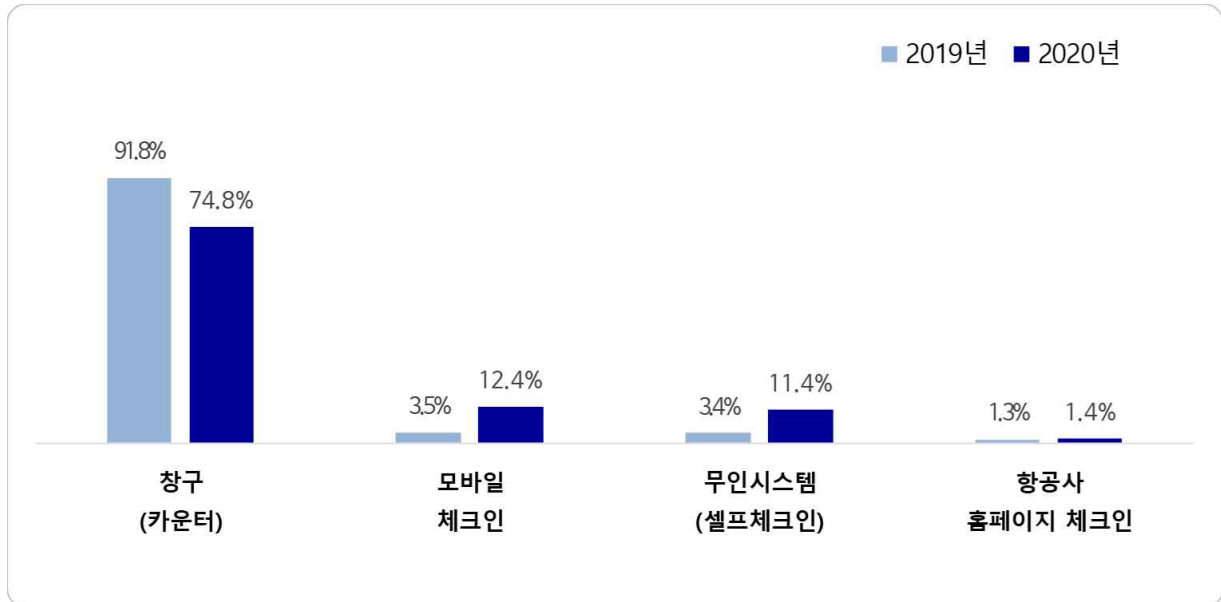


Base : 제주공항 이용객, n= 2019년:1,167, 2020년:572, 단위 : %

<그림 5-24> 연도별 여행 기간_제주공항

라. 체크인 행태

- 체크인 방법을 살펴보면, '창구'(카운터)를 이용한 체크인은 74.8%로 전년 대비 17.0%p 감소하였고, '무인시스템'과 '모바일 체크인' 이용이 소폭 증가



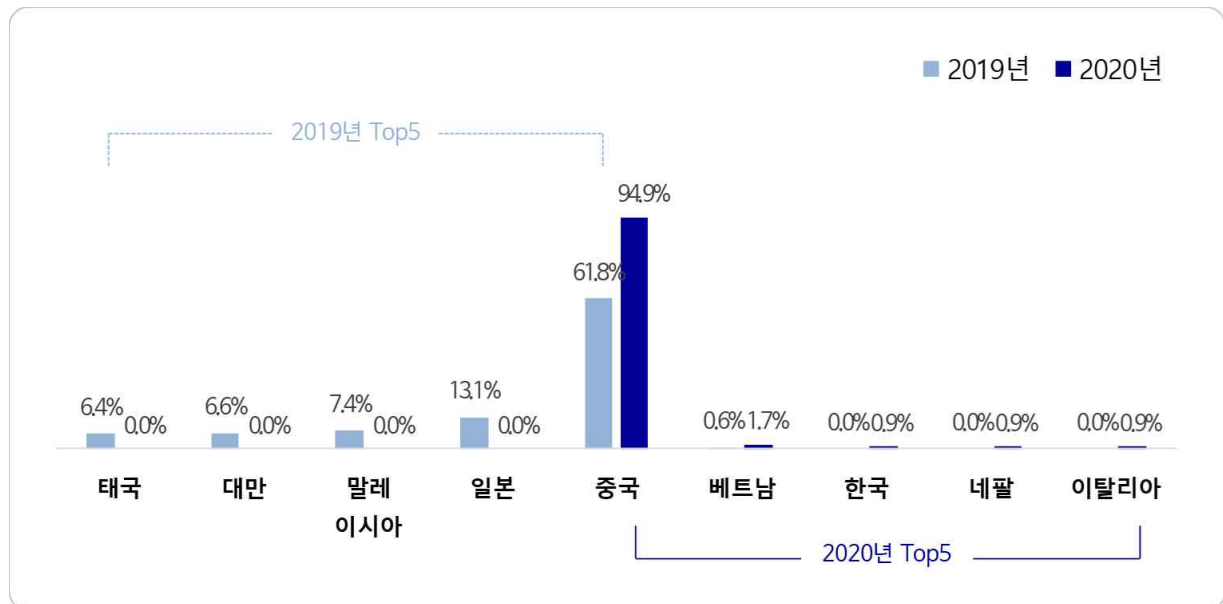
Base : 제주공항 이용객, n= 2019년:1,167, 2020년:572, 단위 : %

<그림 5-25> 연도별 체크인 행태_제주공항

2. 해외 거주자 국내 이동경로

가. 한국으로 출발 국가

- 해외 거주 이용객의 경우 2019년, 2020년 모두 '중국'에서 한국으로 가장 많이 출발
- '중국'을 제외한 출발 국가는 2019년 '일본', '말레이시아', '대만', '태국' 순에서 2020년 '베트남', '한국', '네팔', '이탈리아' 순으로 변경

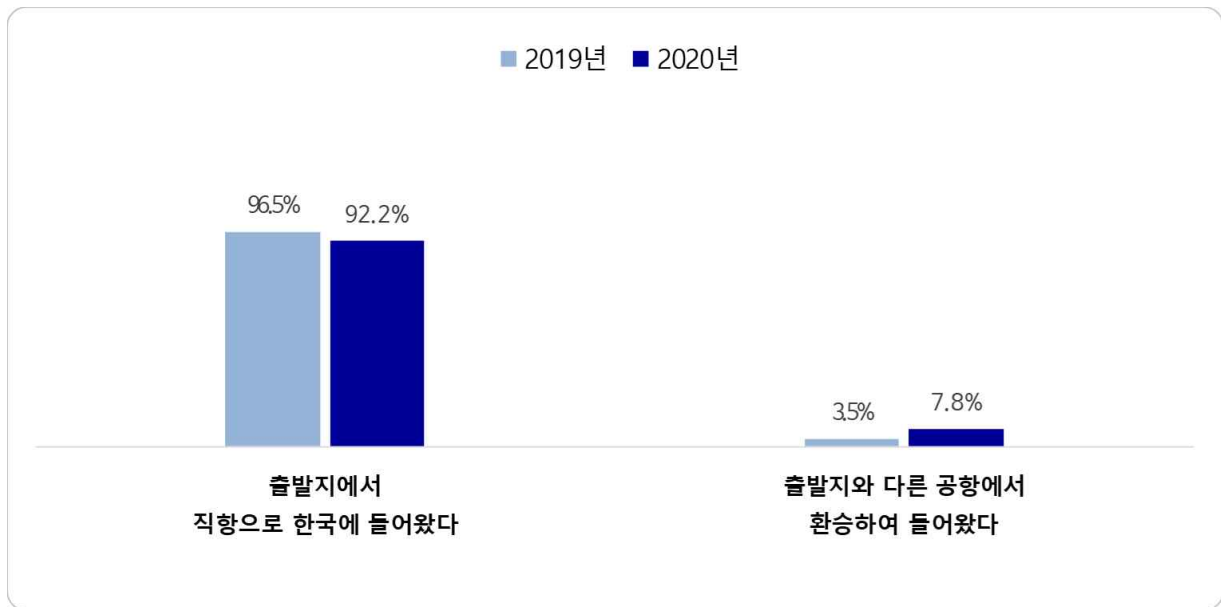


Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n= 2019년:875, 2020년:117, 단위 : %

<그림 5-26> 연도별 한국으로의 출발 국가(해외 거주자)_주요 5개국_제주공항

나. 국내 입국 시 환승 여부

- 해외 거주 이용객의 국내 입국 시 환승 여부를 살펴보면, 지난해 대비 환승하여 입국한 여객의 비율(7.8%)이 소폭 증가

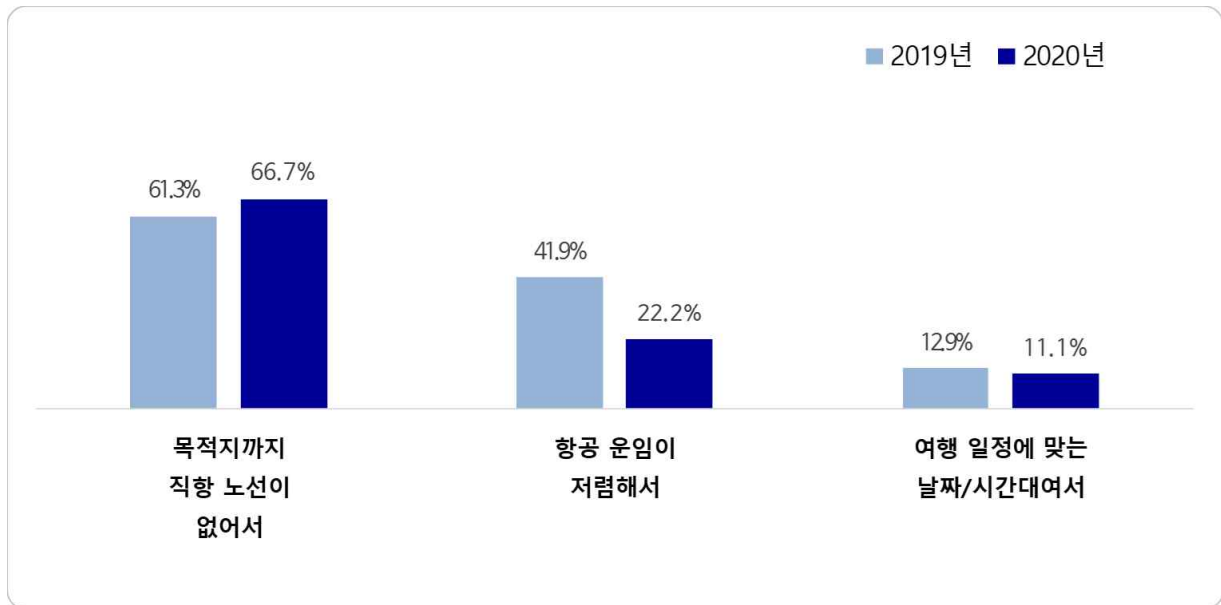


Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n= 2019년:875, 2020년:115, 단위 : %

<그림 5-27> 연도별 국내 입국 시 환승 여부(해외 거주자)_제주공항

다. 국내 입국 시 환승 선택 이유 Top3

- 해외 거주 이용객의 경우 국내 입국 시 '항공 운임이 저렴해서' 환승을 이용한 여객 비율은 감소하고, '목적지까지 직항 노선이 없어서' 환승을 이용한 비율이 소폭 증가

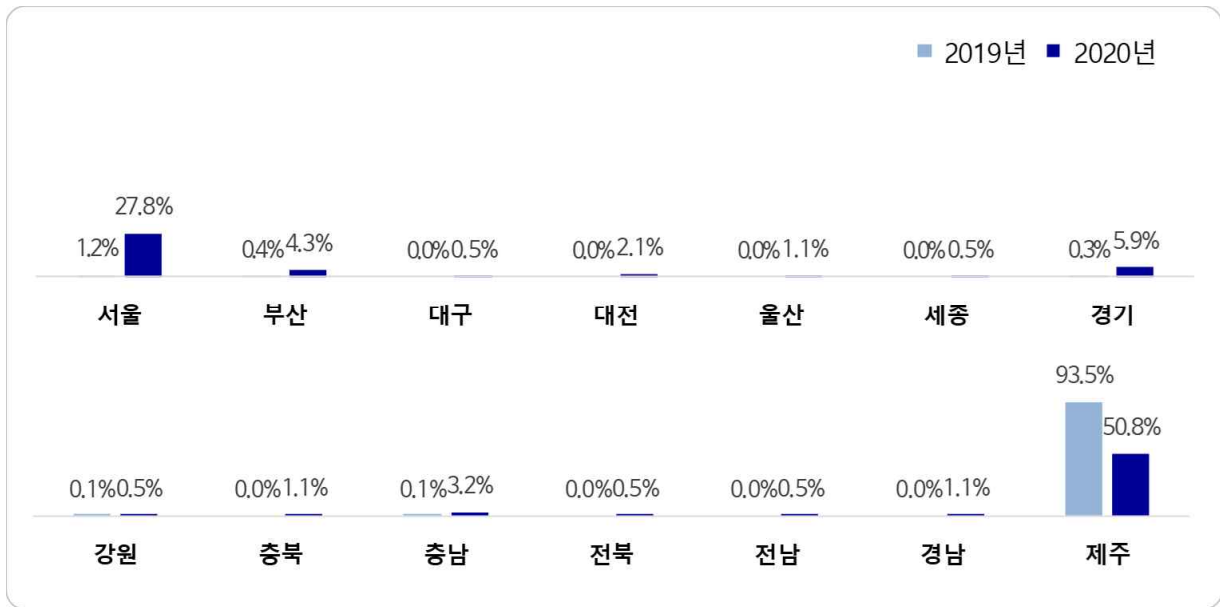


Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 입국 시 환승객, n= 2019년:31, 2020년:9, 복수응답, 단위 : %

<그림 5-28> 연도별 국내 입국 시 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항

라. 국내 방문지

- 해외 거주 이용객의 국내 방문지는 2019년과 2020년 모두 '제주'가 가장 많았으나, 2020년에는 '제주' 비중이 크게 줄고 '서울', '경기'를 비롯한 타 시/도 방문객이 증가

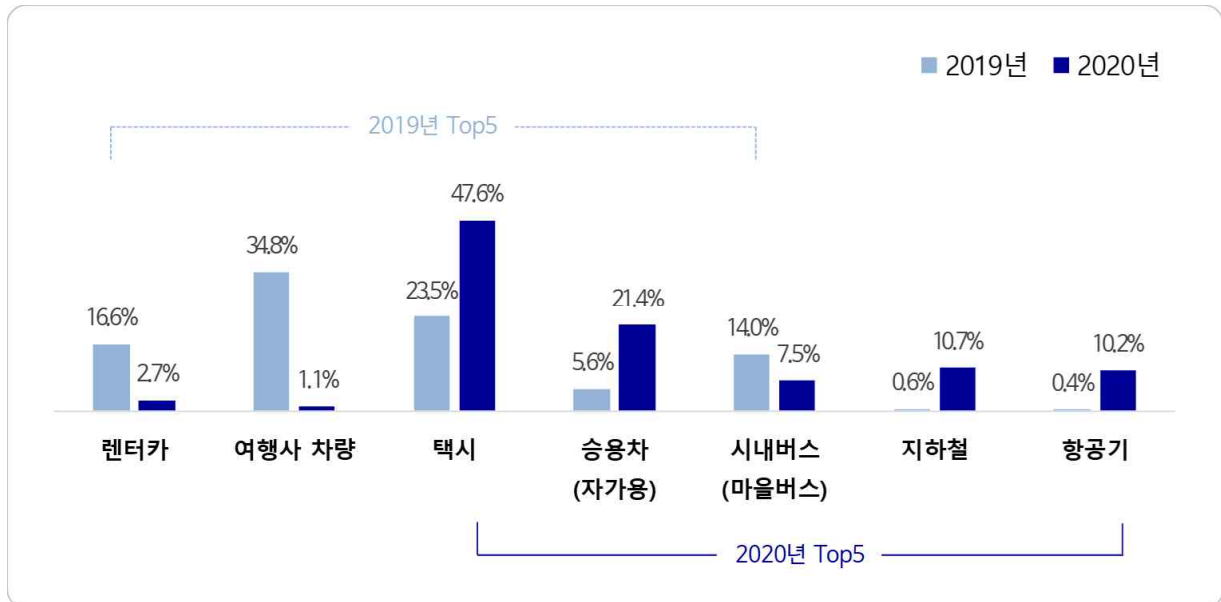


Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n= 2019년:2,310, 2020년:187,복수응답, 단위 : %

<그림 5-29> 연도별 국내 방문지(해외 거주자)_제주공항

마. 국내 방문지 이동 교통수단 Top5

- 해외 거주자가 국내 도시 방문지까지 이용한 교통수단을 연도별로 살펴보면, 2019년에는 ‘여행사 차량’(34.8%)을 주로 이용
- 2020년에는 ‘택시’(47.6%)의 이용률이 가장 높았으며, 그다음으로 ‘승용차(자가용)’(21.4%), ‘지하철’(10.7%)과 같은 독립된 교통수단을 주로 이용



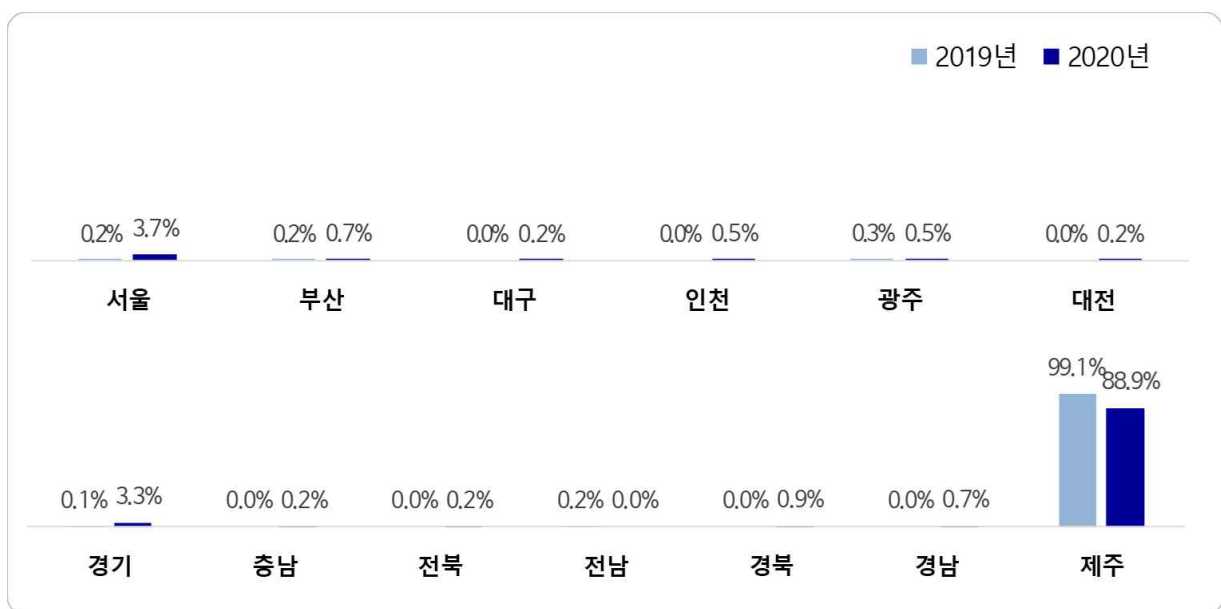
Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자(환승객 제외), n= 2019년:2,310, 2020년:187, 복수응답, 단위 : %

<그림 5-30> 연도별 방문지까지 이용 교통수단 Top5(해외 거주자)_제주공항

3. 공항까지 이동 경로

가. 공항 도착 전 출발지역

- 제주공항을 이용하는 국내 거주자의 경우 2019년과 2020년 모두 대부분 '제주'에서 출발
- 다만, 2020년도에는 '제주'를 제외한 타 시/도에서 출발하는 이용객의 비율이 전반적으로 소폭 증가



Base : 제주공항 이용객, n= 2019년:1,155, 2020년:570, 단위 : %

<그림 5-31> 연도별 공항 도착 전 출발지역_제주공항

나. 공항 도착 교통수단

- 제주공항에 도착하기 위해 이용한 교통수단을 살펴보면, 2020년 '택시' 이용률이 80.0%로 전년 대비 큰 폭(42.3%p)으로 증가

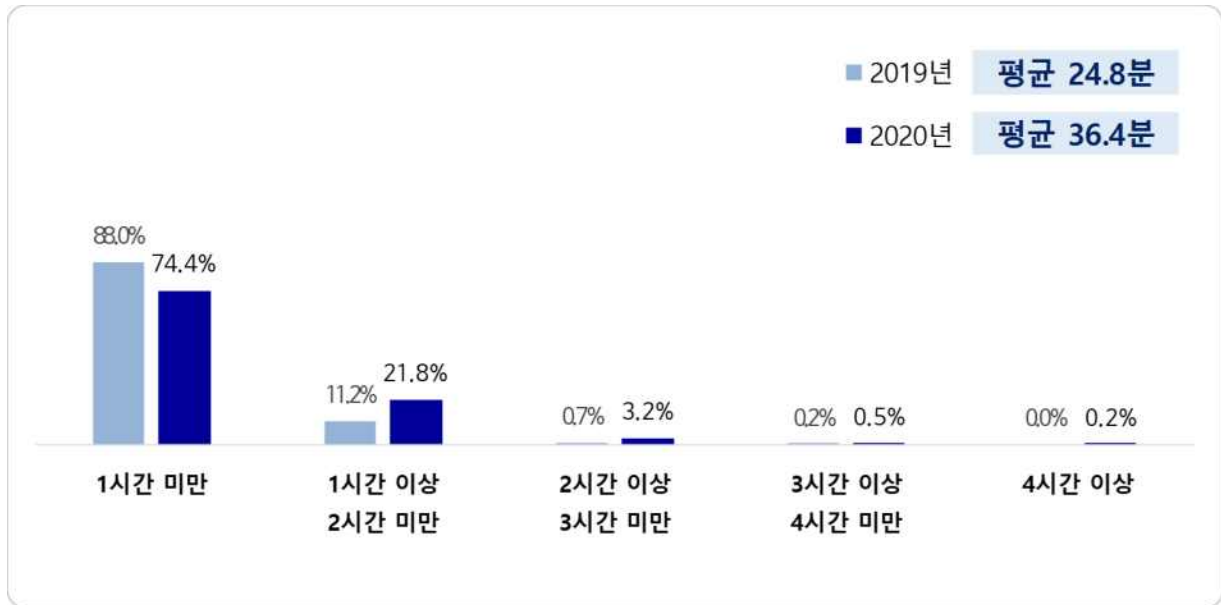


Base : 제주공항 이용객, n= 2019년:1,155, 2020년:570, 복수응답, 단위 : %

<그림 5-32> 연도별 공항 도착 교통수단_제주공항

다. 공항까지 이동 총 소요시간

- 제주공항 이용객의 공항까지 이동 총 소요시간은 2019년 평균 24.8분에서 2020년 36.4분으로 약 11분 증가



Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n= 2019년:1,155, 2020년:570, 단위 : %

<그림 5-33> 연도별 공항까지 이동 총 소요시간_제주공항

라. 공항 대기 시간

- 항공편 이용을 위한 공항 대기시간은 2019년 평균 147.3분에서 2020년 148.3분으로 대기 시간이 약 1분 증가



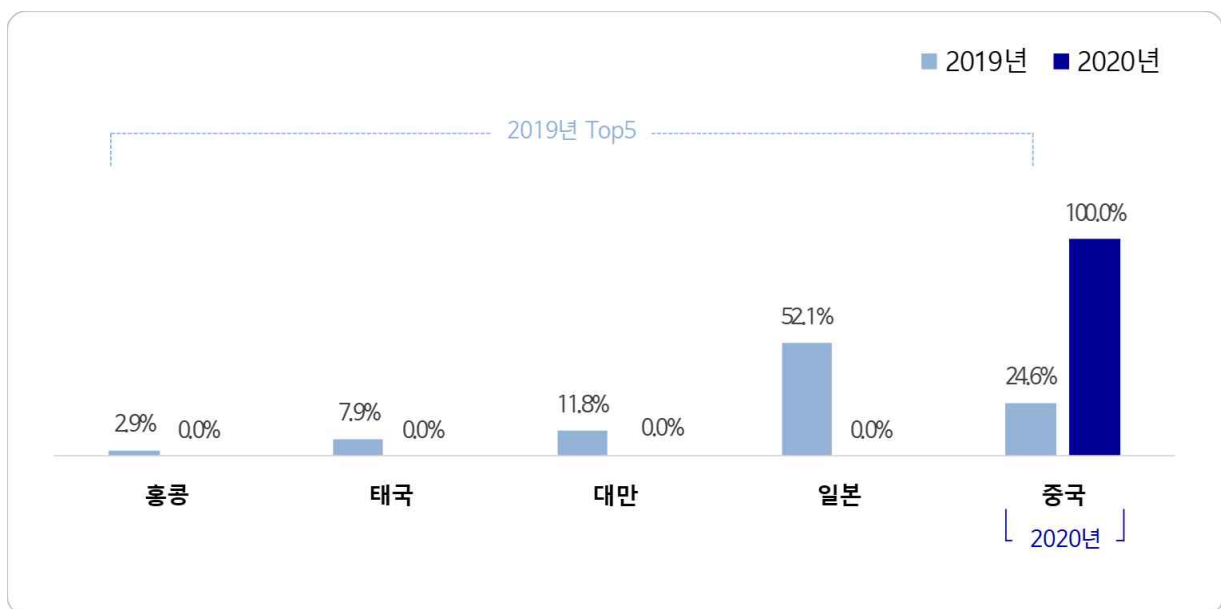
Base : 제주공항 이용객(해외 거주 환승객 제외), n= 2019년:1,155, 2020년:570, 단위 : %

<그림 5-34> 연도별 공항 대기 시간_제주공항

4. 국내 및 해외거주자 출국 후 이동 경로

가. 출국 후 도착 국가

- 제주공항을 이용하는 국내 거주자의 출국 후 도착 국가는 2019년 ‘일본’(52.1%), ‘중국’(24.6%) 순이었으나, 2020년에는 모두 ‘중국’(100.0%)에 도착
- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 국가로 환승 예정 국가를 포함



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n= 2019년:280, 2020년:455, 단위 : %

<그림 5-35> 연도별 출국 후 도착 국가(국내 거주자)_주요 5개국_제주공항

- 제주공항을 이용하는 해외 거주자의 출국 후 도착 국가는 2019년에 ‘중국’(61.4%), ‘일본’(15.6%), ‘말레이시아’(7.7%) 등으로 다양하였으나, 2020년에는 모두 ‘중국’(100.0%)에 도착
- 탑승하게 될 항공기 기준 도착 국가로 환승 예정 국가를 포함

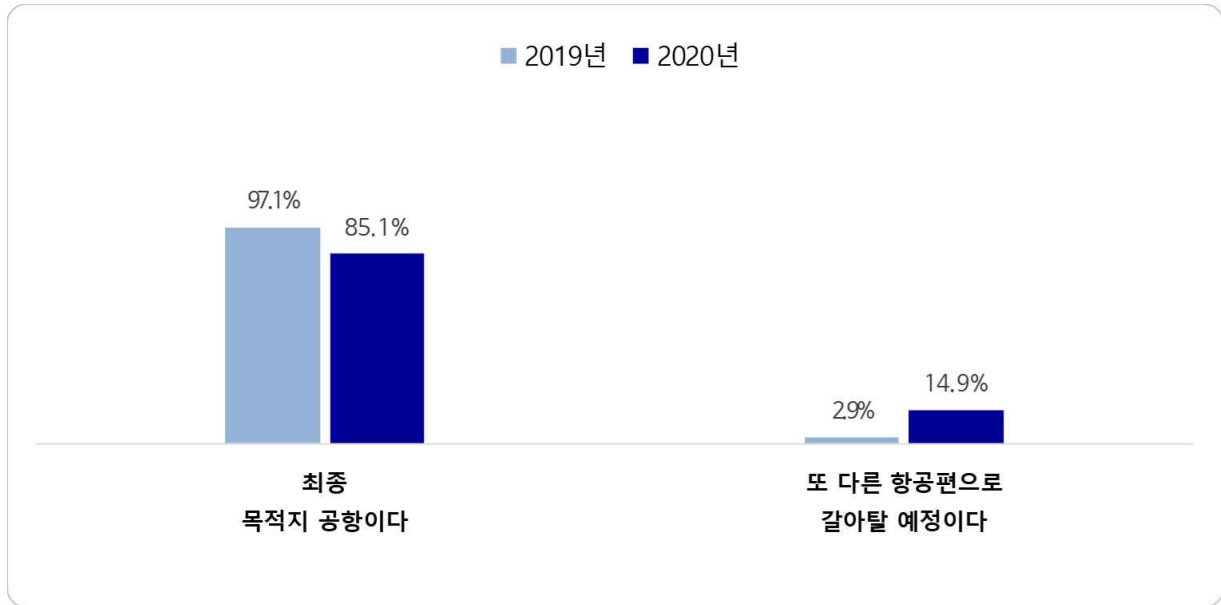


Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n= 2019년:887, 2020년:117, 단위 : %

<그림 5-36> 연도별 출국 후 도착 국가(해외 거주자)_주요 5개국_제주공항

나. 출국 후 도착 공항에서의 환승 여부

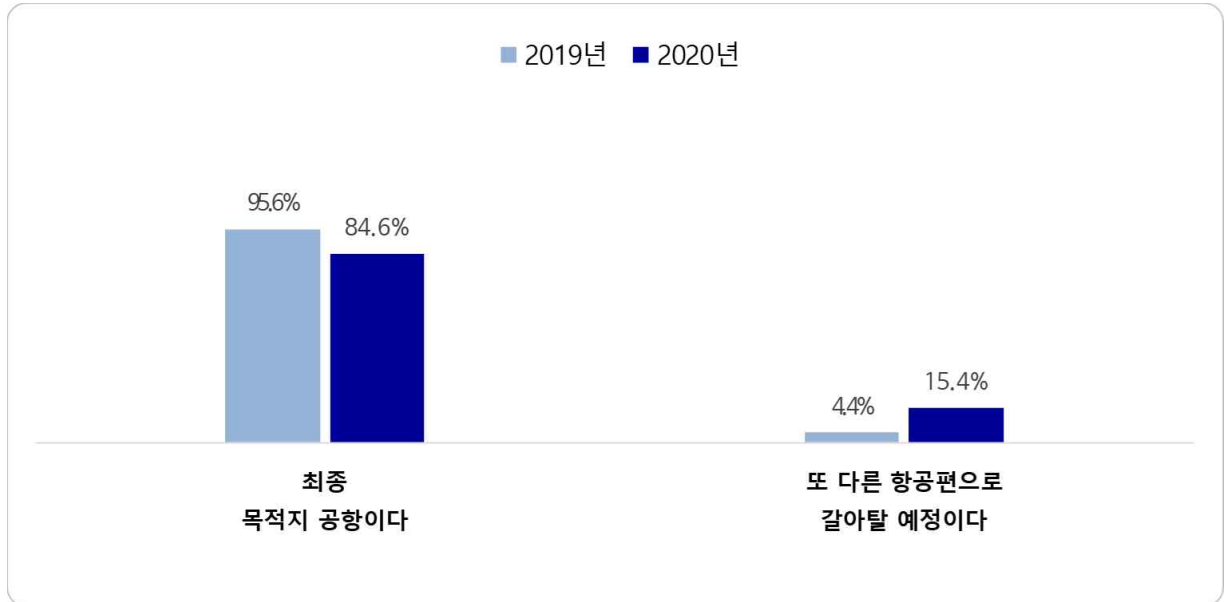
- 제주공항을 이용하는 국내 거주자의 환승 비율은 14.9%로 전년 대비 12.0%p 증가



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n= 2019년:280, 2020년:455, 단위 : %

<그림 5-37> 연도별 도착 공항에서의 환승 여부(국내 거주자)_제주공항

- 제주공항을 이용하는 해외 거주자의 경우, 도착 공항에서 환승하는 여객 비율이 15.4%로 지난해 대비 11.0%p 증가

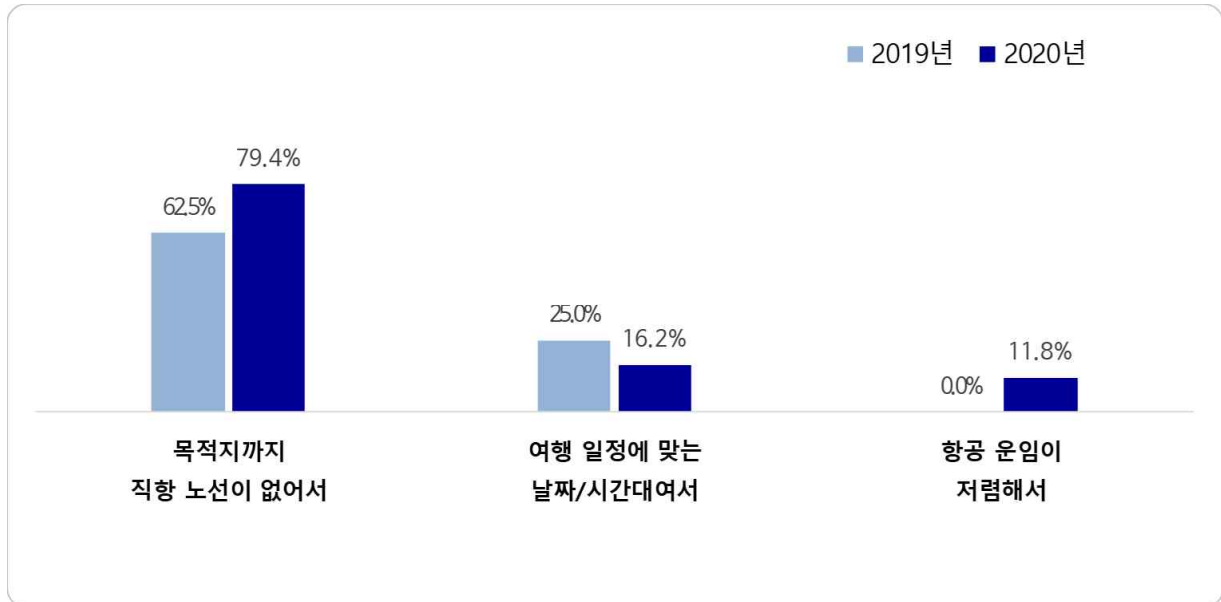


Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n= 2019년:887, 2020년:117, 단위 : %

<그림 5-38> 연도별 도착 공항에서의 환승 여부(해외 거주자)_제주공항

다. 직항이 아닌 환승 선택 이유 Top3

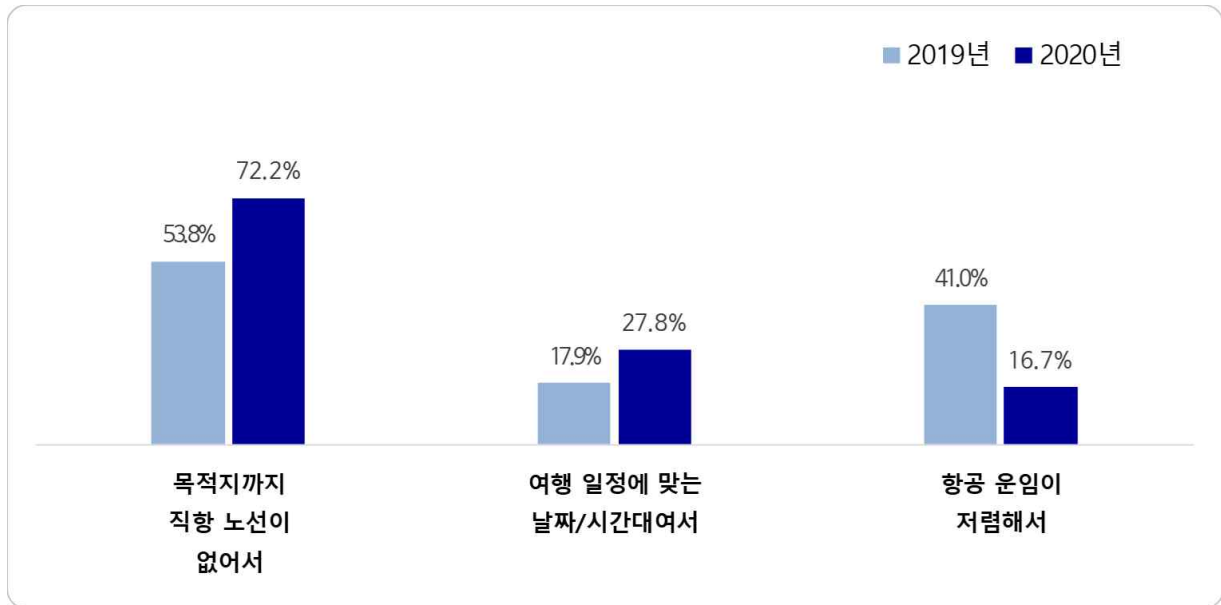
- 국내 거주 이용객이 제주공항에서 최종목적지까지 환승 경로를 선택한 이유를 보면, 지난해 대비 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’, ‘항공 운임이 저렴해서’ 환승 한다는 응답이 증가



Base : 국내 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n= 2019년:8, 2020년:68, 복수응답, 단위 : %

<그림 5-39> 연도별 직항이 아닌 환승 선택 이유(국내 거주자)_제주공항

- 해외 거주 이용객이 제주공항에서 최종목적지까지 환승 경로를 선택한 이유를 보면, 지난해 대비 ‘목적지까지 직항 노선이 없어서’, ‘여행 일정에 맞는 날짜/시간대여서’ 환승 한다는 응답이 증가



Base : 해외 거주 제주공항 이용객 중 환승 예정자, n= 2019년:39, 2020년:18, 복수응답, 단위 : %

<그림 5-40> 연도별 직항이 아닌 환승 선택 이유(해외 거주자)_제주공항

라. 최종 목적지 국가 Top5

- 제주공항 국내 거주 이용객의 최종목적지 국가는 2019년 ‘일본’(51.8%)과 ‘중국’(25.0%) 순으로 나타났으나, 2020년에는 ‘중국’(97.8%)이 대다수
- 제주공항의 경우 코로나19 영향으로 국제선은 모두 중국 노선으로 운행되어 결과 해석시 유의



Base : 제주공항 이용객 중 국내 거주자, n= 2019년:280, 2020년:455, 단위 : %

<그림 5-41> 연도별 최종 목적지 국가(국내 거주자)_주요 5개 국가_제주공항

- 제주공항 해외 거주 이용객의 최종목적지 국가는 2019년 ‘중국’(60.2%)과 ‘일본’(15.7%),‘말레이시아’(7.4%) 등에서 2020년 모두 ‘중국’(100.0%)으로 변경



Base : 제주공항 이용객 중 해외 거주자, n= 2019년:887, 2020년:117, 단위 : %

<그림 5-42> 연도별 최종 목적지 국가(해외 거주자)_주요 5개 국가_제주공항

제6장 항공산업 전문가 심층면접

제1절 항공산업 전문가 심층면접 결과 요약

1. 항공 업계 현황

가. 전반적인 항공업계 현황

- ‘공항공사’는 현재 국제선 이용 여객이 급감한 상태이고, 관련 산업 지원이 어려움
- ‘항공사’는 대다수 직원이 유급·무급휴직 중이며, LCC의 경우 화물 또는 장거리 노선의 운항 또한 어려운 상태였으나, 제주를 운항하는 노선의 경우 이전보다 증가함
- ‘지자체’의 경우 여객기가 뜨지 않는 관계로 항공화물 분야의 운임이 상대적으로 높아져 역으로 성수기라는 의견

나. 최근 공항공사, 항공사, 지자체 이슈

- ‘공항공사’는 코로나-19로 인해 추진 중이던 운영전략이 중단되었고, 공항직원들의 지역검역, 공항시설 방역, 관련 사업의 재정지원과 같은 업무를 수행 중임
- ‘항공사’는 국제선 여객 감소, 코로나-19 확산세에 따른 국내선 수요의 심한 변동을 겪고 있으며, 제주를 운항하는 노선의 경우 수요는 증가했으나 가격 경쟁으로 인해 수익은 오히려 감소함
- ‘지자체’는 비 항공수익 창출을 위한 공항 활성화와 항공기정비단지개설을 계획 중

2. 코로나-19로 인한 여객 특성 변화

가. 코로나-19 이전과 이후 여행객들의 변화 (여객규모, 국적, 성별, 연령대, 이용목적 등)

- 국제선 여객과 환승객은 전년 대비 큰 폭으로 감소하였고, 중국과 필리핀 환승객이 주를 이루고 있으며, 성별과 연령대는 코로나-19 이전과 비교하여 큰 변화는 없음
- 이용목적은 여행보다는 자국으로의 귀국, 비즈니스, 유학 등 장기적 체류와 환승을 목적으로 하는 이용객이 대부분

나. 코로나-19 전후 공항 이용 여객의 공항 이용 행태 변화 (교통수단, 대기 및 상업시설 이용행태)

- ‘공항공사’ 및 ‘항공사’ 이용 여객의 주된 교통수단은 대중교통보다는 **자차 또는 택시, 제주도의 경우 렌터카 이용이 증가**
- 또한 상업시설 및 체크인 카운터 이용 시 지침에 따라 띄어 앉기를 시행 중이었으며, 매장보다는 포장형태를 이용, 면세점 이용률 및 구매형태는 공항에 따라 상이함
- ‘지자체’는 대중교통수단의 운휴, 해외 입국객들의 자가격리로 인해 여객들이 택시, 자가용, 지자체가 제공하는 운송수단을 주로 이용

다. 코로나-19 이후 요구사항의 변화

- ‘공항공사’의 경우 코로나-19와 관련하여 공항 및 이용시설의 방역(거리두기, 소독 등)에 대한 요구사항이 증가했으며, 공항에 따라 고객 요청사항은 상이함
- ‘항공사’의 경우 국내선은 기내, 리모트 버스 간 거리 두기 요청, 국제선은 목적지 규정과 관련한 문의 등이 증가
- ‘지자체’의 경우 코로나-19와 관련한 방역, 안전국가 간의 여행에 대한 요청사항이 증가

3. 코로나-19 상황에서 공항 및 항공사 운영현황

가. 코로나-19로 인한 공항 및 항공기 방역 실태와 지원이 필요한 부분

- ‘공항공사’별로는 코로나-19 의심증상자를 사전에 확인하기 위해 발열체크, 선별진료, 생체정보시스템 등을 도입하고 있었으며, 주로 방역 인력과 예산 지원을 요청함
- ‘항공사’별로는 도착 국가별 방역지침 준수, 방역업체 부족 등에 어려움이 있었으며, 이에 대한 방역인력, 발열체크 시설 등의 지원 등을 필요로 함

나. 코로나-19 상황에서 공항(항공사)의 인력 운용 현황 및 향후 계획

- ‘공항공사’의 경우 정부지침에 따라 재택근무를 시행 중인 것을 제외하고는 인력 운용의 큰 변동은 없음
- ‘항공사’의 경우 유급 및 무급휴직을 병행, 정상 출근하는 직원도 재택근무 또는 주 4일 근무를 시행 중이었으며, 진에어의 경우 직원 출근 현황의 변동이 심함
- 또한 코로나-19가 계속된다면 현재의 인력 운용 현황이 유지될 예정으로, 빠른 정상화를 위해 재정지원을 가장 필요로 함

다. 코로나-19 발생 전후 국내선 및 국제선 운용의 변화

- ‘공항공사’ 및 ‘항공사’ 모두 전반적으로 국제선 운항횟수는 대폭 감소
- 인천국제공항 경우 화물 운송은 증가하였고, 동남아 미주 등 일부 국제노선을 운영, 한국공항공사 서울지역본부 및 제주지역본부는 국제선 일부와 국내선을 운영 중
- ‘항공사’의 경우 국내선 수요 증가, 일부 항공사의 경우 국내 노선을 확대하였으며, 향후 기재 운용계획은 기존상태 유지, 축소, 코로나-19 상황에 따라 유연하게 운용 등 항공사 별로 상이

4. 코로나-19 상황에서 항공산업 활성화를 위한 지자체의 노력

가. 코로나-19 이후 지자체의 항공 관련 서비스 중 가장 크게 변한 점

- ‘인천시청’의 경우 공항을 오가는 대중교통이 감소했으며, 관광 프로그램 안내보다는 자가격리 등 방역지침을 주로 안내 중

나. 코로나-19로 인한 항공산업 위기극복을 위한 노력

- ‘인천시청’의 경우 항공운송 산업을 지원하기 위해 고용 위기 지역 지정을 검토 중이며, 인천국제공항공사와 협력 중

다. 코로나-19 발생 이후 공항과의 업무 협조

- ‘인천시청’의 경우 공항과의 협조로 비 항공수익 창출을 위한 공항경제권을 개발 중이었으나, 인천국제공항공사법 개정안 추진에 어려움이 있음

5. 항공업계 종사자의 코로나-19에 대한 의견

가. 코로나-19 이후 대한 준비사항과 코로나-19 종식 시점에 대한 예상

- 코로나-19 이후에 대한 준비로 ‘공항공사’ 및 ‘항공사’ 모두 스마트 발열체크, 모바일 체크인 등 다양한 비대면 서비스를 시행 중이며, 향후 오토 체크인, 안면인식 도입 등과 같은 서비스를 확대할 계획임
- 코로나-19 종식 시점의 경우 ‘공항공사’는 1년부터 3년, ‘항공사’의 경우 1년부터 2년까지 상이

나. 빠른 코로나-19 종식으로 6개월 이내에 항공 산업이 정상화 될 경우, 이에 대한 사전 준비

- ‘공항공사’의 경우 현재 인력 및 시설 운용에 큰 변화가 없어 빠른 정상화가 가능하였고, 대응방안으로는 정기적인 시설 정비와 타지역 공항, 지자체와의 협의 등이 있었음
- ‘항공사’의 경우 코로나-19 종식 이후 대부분 신속한 정상화가 가능하나, 기내식 업체 등 관련 업계의 회복, 해외인력 유지 부분에 있어 어려움이 있음
- ‘지자체’는 항공업계 정상화까지 2-3년이 소요될 것이나 정부 간 방역절차, 지침 등의 합의가 있다면 더욱 빨라질 것이라고 예상

다. 코로나-19가 장기화 될 경우의 어려움과 그에 대한 대비책

- ‘공항공사’의 경우 사전예약 시스템, 안전국가 간의 교류(트래블 버블 등) 등 지속적인 수요를 창출하기 위해 대안을 마련 중
- ‘항공사’의 경우 코로나-19가 장기화될 경우, 내부인력 운용이 가장 어려워 고용유지 지원금 연장 등 정부 지원을 필요로 함, 특히 진에어는 고용유지지원금 기준을 7일, 15일 단위로 세분화 시켜줄 것을 요청
- ‘지자체’의 경우 공항 여객, 화물 이외의 수요를 창출하기 위해 공항 및 주변 지역의 개발을 계획 중

- 라. 코로나-19 종식 선언후, 즉시 여행 수요가 정상화되지 않을 경우 여객 수요 회복을 위한 전략
- ‘공항공사’의 경우 코로나-19 종식 후 여객수요 회복을 위해 지자체, 관광공사 등 유관 기관과의 협력과 더불어 안전한 공항에 대해 홍보할 계획임
 - ‘항공사’의 경우 마케팅 전략으로 수화물 추가비용 면제, 여행사와의 협업 등이 있었으며, ‘트래블 버블’, ‘코로나 프리 패스포트’와 같은 제도 마련을 요청함
 - ‘지자체’는 코로나-19 종식 후 수요 회복 전략으로 정부 방역절차 및 지침의 완화, 안전 국가 간 여행 제도 등을 제시

6. 향후 항공산업 전망

가. 항공산업의 단기적 전망 (항공사, 공항 등)

- ‘공항공사’의 경우 항공산업 수요 회복은 더딤, **항공사 재편으로 인해 일부 LCC의 도태될 것이며, 공항시설은 변화가 필요할 것으로 전망**
- ‘항공사’별로는 LCC의 경우 국내선 공급 심화, 여객수요 감소 등으로 **운영상황이 더 힘들어질 것으로 확인됨**
- ‘지자체’는 항공사 합병을 통해 인천공항의 경우 향후 글로벌 경쟁력은 강화될 것이나, **지방공항의 경우 단기적으로는 회복이 어려울 것으로 전망**

나. 항공산업의 장기적 전망 (항공사, 공항 등)

- ‘공항공사’의 경우 **장기적으로는 항공산업이 회복될 것이며, 코로나-19 종식 이후에 공항시설의 확장과 더불어 새로운 수익창출이 필요할 것으로 전망**
- ‘항공사’의 경우 **코로나 19 종식 이후 기존 항공수요는 회복, 지속적으로 성장할 것이며** 항공사 합병 등으로 항공사 및 인천공항은 경쟁력을 가질 것이나, **지방공항의 경우 신규항공사 유치 등의 어려움으로 상대적인 경쟁력은 약화될 것으로 전망**
- ‘지자체’는 **항공사의 경우 항공사 재편, 인천공항의 경우 지자체와의 협력을 통해 경쟁력을 지닐 것이며, 지방공항 또한 관광이 활성화 된 곳은 긍정적인 것으로 전망**

다. 코로나-19 이후 지방공항의 활성화 방안

- ‘공항공사’의 경우 지방공항의 활성화 방안으로 **거점공항 및 지역관광의 활성화, 공항과 관광지 간의 대중교통 확장** 등을 제시
- ‘항공사’ 별로는 이·착륙료, 재산세 등 항공사 유치 및 신규노선 취항을 위해 **재정적인 지원과 공항시설의 확장** 등을 필요로 함
- ‘지자체’의 경우 지역 특성을 살린 **관광산업 개발**을 활성화 방안으로 제시

7. 지원 및 개선사항

가. 현재 어려움을 극복하기 위해 유관기관의 협조가 필요한 부분

- ‘공항공사’의 경우 항공사로는 **관련 업계 지원으로 인한 어려움, 공항시설 운영방안에 대한 이해와 협조**를 지자체로는 **방역 인력지원을 요청**
- ‘항공사’는 주기로, 항공기 방역에 필요한 비용 등 **재정적인 지원**을 가장 필요로 함
- ‘지자체’의 경우 항공사는 **지역 특색을 살린 화물 운송 마케팅**, 지자체는 공항 활성화를 위한 적극적인 노력을 요청

나. 항공산업 활성화를 위한 정부 차원의 지원이 필요한 부분 혹은 건의사항

- ‘공항공사’의 요청사항으로는 여객공항이용료(PSC) 인상, 항공사 운영에 필요한 경비 지원, 해외 입국자 코로나-19 일원화 제도 완화 등이 있었음
- ‘항공사’별로는 공항시설 및 시스템 사용료, 고용유지지원금 지원, ‘트래블 버블’ 제도 마련, 상황에 따른 사회적 거리 두기 단계 완화 등을 요청
- ‘지자체’의 경우 공항 활성화를 위한 법과 제도의 마련, FSC 및 LCC 통합과정에서 정부의 적극적인 개입을 요청

다. 지원이 필요한 부분 혹은 건의사항

- ‘공항공사’의 경우 공항시설사용료 및 여객공항이용료(PSC) 인상, 방역 인력지원, 지방공항의 무착륙 국제관광 허가를 요청
- ‘항공사’별로는 공항 슬롯, 시스템 사용료, 고용유지지원금 지원 등을 필요로 함
- ‘지자체’의 경우 정부와 협회 측의 FSC 및 LCC 통합과정 관리와 더불어 효율적인 항공정비 사업 설립에 힘써 줄 것을 요청

제2절 항공산업 전문가 심층면접 응답전문

1. 항공 업계 현황

가. 전반적인 항공업계 현황

올해 코로나-19로 인해 국내뿐만 아니라 전 세계적으로 항공 산업이 어려움을 겪고 있습니다. 전반적인 업계현황을 말씀해주세요.

전체적으로 이용승객이 기존에는 1, 20만명 정도였으나 최대로 떨어졌을 때는 3천, 4천명 등으로 급감을 한 적이 있었습니다. 이용승객이 전년과 대비하여 거의 97%, 95%감소한 상태기 때문에 항공사 및 연관 산업들이 타격을 받았고, 이로 인해 대량 휴직상태 등을 겪고 있습니다. 따라서 인천공항은 항공산업 생태계가 붕괴되는 것을 막기 위해 연관 산업을 지원하기 위한 방안 마련(임대료 감면 등)을 하고 있으나 전반적으로는 어려운 상황이라고 생각합니다. <인천국제공항공사>

지금 저희가 관리 하는 공항중에서 국제선 운영 공항 7개 공항이 있는데 7개 공항이 최근에 한 3개 공항 정도를 제외하고는 사실상 셧다운 상태입니다. 저희도 국제선 공항이 되어야만 출국장 면세점이라든지 저희가 임대하고 있는 업체들로부터 임대료 수입도 올릴 수 있는데 정부에서 임대료 감면을 해주도록 해서 여객 감소율에 따라 50%까지 임대료를 감면해주는 상황입니다. 그러다 보니 과거에 2003년 이후로 저희들이 한 번도 적자를 낸 적이 없는데 현재는 채권을 발행해서 운영해야 되는 그런 상황까지 처해 있습니다.

<한국공항공사 서울지역본부>

현황이라고 하면 국내 국제가 분리되어 있잖아요. 국제선 같은 경우에는 지금 안 뜨고 진에어하고 춘추항공만 일부 잠깐 뜨다가 지금 춘추항공도 안 뜨고 있는 상황이거든요. 나머지 국제선 항공사들은 거의 아예 출근조차 안 하시고 계신 상황이고 국내선 같은 경우에는 아시아나나 일부 항공사들은 좀 어려움을 겪고 회사 사정이 안 좋아진 그런 상황입니다. <한국공항공사 제주지역본부>

매스컴에 많이 나오지만 지금 코로나로 인해서 가장 직격탄을 맞는 데가 항공 업계하고 관광 업계잖아요. 일단은 그로 인한 어려움이 너무 크고요. 저희도 얼마 전에 나갔지만은 지금 아시아나랑 저희도 어려운데 아시아나도 너무 어렵기 때문에 합병이 진행되는 것 같고, 이스트항공도 지금 막 무급 휴직에 지금 되게 어렵잖아요. 그 정도로 지금 내물리고 있고, 정부에서 이렇게 이런 저런 지원이 있는데 그런 지원이 만약 없다고 하면 굉장히 힘들 것 같아요. <대한항공>

일단은 항공기 운항을 하고 싶어도 국가별로 전부 다 제재되고 있는 상황이 너무 많기 때문에 원래 운항하던 거에 지금 90% 정도는 운항을 못하고 있다고 보면 될 것 같습니다. 거기에다가 나라별로 지금 규정을 애매하게 정해놓은 게 많거든요. 차라리 오지 못하도록 하면 상관이 없는데 이러저러한 조건들을 세부적으로 요구하고 있어서 그런 것들을 승객들한테 안내하고 탑승시키는 데 있어서 굉장히 애로사항이 많은 상태입니다.

<아시아나>

올해 코로나-19로 인해 국내뿐만 아니라 전 세계적으로 항공 산업이 어려움을 겪고 있습니다. 전반적인 업계현황을 말씀해주세요.

잘 아시다시피 코로나가 올해 초에 창궐을 해서 현재 약 1년의 시간이 지나고 있는데요. 사실 국제선이 가장 지금 피해를 보고 있는 상황인 것은 잘 아실 거고요. 인천공항이 아무래도 다 이제 모든 항공사가 국제선을 운항하고 있는 상황이다 보니까 저희 제주항공 같은 경우에도 운항편수가 거의 90% 이상 급감 했습니다. 저희뿐만 아니라 모든 여기 인천공항에서 취항하고 있는 항공사들이 지금 대다수의 항공사가 지금 운항편수가 한 90% 이상 줄어든 상황에서 어떤 항공사는 운항을 못하고 있는 상황에 달할 정도로 막심한 피해를 보고 있죠. <제주항공>

항공사의 경우 국제선의 수요가 거의 없는 상황이며, FSC의 경우 화물 또는 장거리에 집중을 할 수 있고, 어느 정도 수입을 거둘 수 있기 때문에 그나마 좀 버틸 수 있지 않을까 예상합니다만, LCC의 경우 화물이나 장거리 노선, 틈새시장에 진입하기 힘든 상황이기 때문에 조금 더 어려운 것 같습니다. 항공사뿐 아니라 여행사 호텔등 여행업계는 유급휴직, 무급휴직, 감원 등으로 전반적으로 어려운 상황이라고 생각하고요. 다만, 제주도의 경우 국내선 수요가 늘어 호황이지 않을까 예상하고 있습니다. <티웨이항공>

항공사는 다 어려운 상황이죠. 다 적자에 지금 무급휴직 다 하고 있는 중이고 대부분 다 어렵다고 보고 있습니다. 예를 들어서 제주에 지금 원래 국제노선이 많이 취항했었는데 그 중에 몇 개 항공사는 해외 항공사 많이 있는데 그 중에 일부 케세이 드래곤이라든지 폐업한 항공사도 꽤 있고요. 그리고 제주 아예 항공 철수한 항공사들도 꽤 있는 걸 보면 아마 세계적으로 어려운 것 같습니다. 굉장히 애로사항이 많은 상태입니다. <진에어>

인천공항은 사실상 국내선은 내항기라고 해서 인천공항에서 탑승을 하거나 내리는 사람이 없고 전부 다 국제선 여객입니다. 그래서 국제선 항공운송수요는 국경이 폐쇄되면서 거의 90%, 98%까지도 감소한 상황이라 인천 지역의 항공산업은 지금 여객 부분은 거의 없다고 보셔도 되고요. 항공화물 분야는 특이하게 방역물품이라든지 그 다음에 항공기가 원래 화물기뿐만 아니라 여객기의 벨리라고 하는 벨리카고로 운송을 많이 하는데요, 여객기가 안 뜨다 보니까 화물 스페이스가 부족해서 운임이 높아져서 지금 좀 역으로 좀 성수기, 뭐 그런 것들을 맞고 있는 상황입니다. <인천시청>

나. 전반적인 항공업계 현황

현재 맞닥뜨린 이슈는 어떤 것들이 있나요?

주변 경쟁공항의 수가 많이 증가(다싱공항 등)하는 등 지속적인 항공수요를 창출하는데 상당히 위협적인 요인이 있었기 때문에, 항공수요 외의 일반적으로 인천공항이 가진 영종도라든지 지리적인 이점을 활용한 개념의 프로젝트를 진행하고 있었습니다. 그뿐 아니라 문화예술공항 등 중장기적인 전략 하에 움직이고 있던 와중에 코로나-19가 발생해서 전체적으로 많이 다운이 됐고요. 그 다음으로는 자회사 직고용과 관련한 큰 이슈 있었습니다. 코로나-19와 관련한 대응뿐만 아니라 여러 가지 전략으로 많이 어려움을 겪고 있었고, 정부정책 부분 등 내외부적으로 어려운 점들이 있습니다. <인천국제공항공사>

지금 당장에는 여객이 정상화되어야 하는데 그러려면 코로나가 빨리 종식되는 것 외에는 방법이 없겠죠. 종사원들이 많은 스트레스를 받고 있습니다. 실제 수속 과정에서는 없었지만 지역 사회에서 감염이 일어나면 나머지 직원들이 야간에 교대 근무를 해야 한다면, 근무시간이 늘어난다면 교대주기가 짧아진다면 이런 불편함이나 어려움을 많이 겪게 됩니다. 또한 항공 여객 수요가 자꾸만 떨어지고, 국제선 노선도 운영이 안 되다 보니까 저희 공항 공사에 재정 운영 상태도 기존에 계속 흑자 운영 되다가 올해 흑자가 불가피하게 발생 될 수 없는 상황입니다. 계속 흑자가 발생되지 않으면 내년도 예산의 여객 사업의 투자될 재원이 축소되다 보니까 그런 공항 운영 하는 데에 애로가 많다는 부분도 있습니다.

<한국공항공사 서울지역본부>

저희는 제주 다 아시다시피 상대적으로 활성화 됐던 게 제주거든요. 그래서 사실은 2단계 2.5단계 가기 전까지는 여객이 굉장히 많이 늘었어요. 그래서 해외에 못 가는 전환 수요나 이런 걸 지금 제주가 흡수하기 때문에 사람들이 많이 방문하면 그만큼 저희는 거기 관련해서 코로나 검역대응이라든지 이런 부분이 우선 저희한테는 더 좀 중요한 문제인 것 같습니다. <한국공항공사 제주지역본부>

올해는 무엇보다도 코로나죠. 코로나를 어떻게 이겨내느냐 극복해내느냐. 우리뿐만 아니라 모든 항공사들에, 전 세계 항공사들의 오퍼가 아닐까 싶습니다. <대한항공>

중국 같은 경우는 PCR 검사를 1회 하고 또 혈청 검사 1회를 해야 된다면 동남아 몇몇 국가들은 보편을 무조건 가입해야 되고 그 액수가 1억 이상 이런 식으로 디테일하게 규정들이 많거든요. 이런 업데이트가 되는 부분들을 승객들에게 계속 안내를 해야 되는데, 현장에 준비가 안 된 상태로 오는 경우가 많고 운항편수가 작다 보니까 승객들이 좌석을 구하기가 쉽지 않습니다. 그런데 이런 변동되는 규정들 때문에 갑자기 못 가게 되면 그 손님한테도 엄청난 손해가 되는 부분이 있어서 이런 부분을 안내하는 게 많이 어렵습니다.

<아시아나>

코로나로 인해서 항공기 국제선 운항이 지금 원활히 운항이 못 되고 있다는, 그건 이제 우리나라의 방역이 지금 강화되어서 아무래도 승객들의 해외여행이란 것들이 지금 많이 대다수가 줄어든 상황이다 보니까 아무래도 국제선을 지금 항공편들이 원활히 운항을 지금 못하고 있는 부분이 가장 큰 이슈죠.

<제주항공>

현재 맞닥뜨린 이슈는 어떤 것들이 있나요?

코로나-19가 얼마만큼 확산을 하느냐가 저희한테는 굉장히 큰 이슈라고 보면 될 것 같습니다. 일단 5월, 8월, 11월 등 팬데믹이 왔을 때마다 저희가 국내선에 집중하고 있었는데, 그럴 때마다 국내 확산이 늘어나는 양상을 보였고요. 그렇게 되면 국내선이 감소할 수밖에 없거든요. 두번째는 코로나-19 종식시기에 대해 예측하고 그에 따라서 복항시기를 계획하는 것 이렇게 두 가지가 가장 큰 이슈라고 볼 수 있습니다. 또 중형기를 들여올 계획을 추진 중이기 때문에 비용감소를 어떻게 할 것이냐에 대한 부분도 있습니다.

<티웨이항공>

제주 공항에 있는 항공사 입장으로는 지금 이제 약간 구조가 좀 애매합니다. 항공사들이 비행기를 띄울 데가 없다 보니까 제주로 많이 항공기가 몰리고 있거든요. 그런데 많이 몰리고 많이 뜨면서 작년 대비 90%까지 비행기를 띄웠었는데 수익은 오히려 마이너스가 되는 구조가 됐어요. 항공사들마다 서로 뼈 깎는 경쟁을 하다 보니까, 그래서 수익은 오히려 마이너스인데 고생은 더 많이 하고 있는 상황입니다.

<진에어>

지금 현재 가장 큰 이슈로 코로나-19로 인한 국경폐쇄, 그래서 국제선 여객이 전혀 없는 상태이고요. 인천 공항 포스트 코로나-19 대책이나 이런 거와 연계해서 저희들이 인천공항을 중심으로 하는 공항연계권이란 사업을 진행을 하고 있고 그에 따른 인천국제공항 공사법의 일부 개정안을 진행하고 있습니다. 그런데 이런 것들이 지금 아직 좀 큰 성과가 없고 지금 국회 국토위에 계류 중이고요. 그 다음에 인천공항에 항공기 운항 안전을 위한 전문적인 항공 정비 서비스가 필요하다고 해서 항공 정비 단지를 만드는 것을 진행하고 있고, 지역적으로 공항을 섬 주민의 교통편의와 관광 활성화 측면에서 만들어나가려는 부분들이 있습니다.

<인천시청>

2. 코로나-19로 인한 여객 특성 변화

가. 코로나-19 이전과 이후 여행객들의 변화 (여객규모, 국적, 성별, 연령대, 이용목적 등)

코로나-19 이전과 비교하여 공항 이용 여객의 특성에 변화가 있을 것 같은데요. 코로나-19 이전과 이후 여행객들은 어떻게 변했나요? (여객의 규모, 주요 국적, 성별 및 연령대, 이용목적 또는 노선 등)

대략적으로 이동여객규모는 96-97%정도로 크게 감소했다고 보면 될 것 같습니다. 전년과 대비했을 때 1만 명을 넘는 날이 거의 없다고 보시면 될 것 같고요, 환승객의 경우 68%정도 감소를 했습니다. 겨울철 들어 확진자 수가 늘어나면서 중국 쪽에서 자국으로 들어오는 환승객과 입국객을 제한하는 정책에 들어갔기 때문에 예상대로 늘어나지 못하고 있습니다. 이용객들 국적의 경우 중국인 이용객이 대다수를 차지한다고 봐도 될 것 같고요, 환승객의 경우 특히 필리핀 이 많이 없다가 정책적으로 환승을 조금 더 늘리는 차원도 있습니다. 이용목적으로는 주로 관광은 아예 없는 편이고 비즈니스, 유학생 등 장기적 체류 또는 환승을 주목적으로 하는 이용객들이 많은 편입니다. <인천국제공항공사>

코로나-19 확산으로 사회적 거리두기가 강화됨에 따라서 여행객의 수요는 지금 보다 더 떨어질 것이라고 예상이 되는데, 다행히 국내선은 작년대비 70%-80% 정도까지 회복이 됐지만 국제선은 올스톱 상태입니다. 국제선의 경우 김해공항에 몇 개의 노선을 풀어 준 것을 제외하면 올해 5월부터는 섀다운 상태이기 때문에 국적이나 성별의 통계를 낼 수 있는 데이터가 없는 상태입니다. <한국공항공사 서울지역본부>

정확한 수치는 통계 자료를 봐야 되겠지만 국내선 같은 경우에는 한 75%에서 80% 정도, 국제선은 99% 감소, 거의 100%라고 보시면 될 것 같습니다. 노선은 여러 개가 있었는데, 저희가 그 분들의 국적은 알 수 없지만 이용하는 노선으로만 따지면 중국노선이 70%입니다. 현재는 중국노선만 운영을 하고 있고, 일주일에 두 편 출발하고 있고요, 목적 같은 경우에도 도청이나 출입국, 외국인청하고 통화해봤을 때는 대부분 불법체류자들이나 여기 사시던 분들이 일자리가 없어서 돌아가시는 경우가 대부분이라고 얘기하셨습니다. <한국공항공사 제주지역본부>

2019년도에는 성수기 비수기 좀 차이는 있지만 환승객을 포함해서 대략 하루에 25,000명 정도가 탑승을 하고 나가셨거든요. 지금은 환승객 포함해서 하루 탑승 인원이 적을 때는 700명, 많아도 2천명 넘기가 힘듭니다. 관광은 하지 못하고 격리를 할 정도로 가야 되는 분들 교민이라든가, 유학생이라든가 사업을 하신다든가 그런 분들이 주로 가시구요. 이용객 중에 국적을 따지자면 저희는 아직은 비율이 한국인들이 많긴 하지만 노선에 따라서 좀 틀립니다. 최근에 심양 말고 광저우, 대련, 천진 이렇게 운영하고 있는데 한국에 사는 조선족, 한족 이런 분들이 요즘 나가셔서 그쪽은 국적이 중국이 많겠죠. 그리고 이전에도 수요가 많았던 동남아시아, 미주로 나가셨다가 귀국하시는 특히 베트남, 필리핀중심으로 왔다 갔다 하시는 분들이 계시구요. 성별이나 이런 것은 이전과 비슷합니다. <대한항공>

코로나-19 이전과 비교하여 공항 이용 여객의 특성에 변화가 있을 것 같은데요. 코로나-19 이전과 이후 여행객들은 어떻게 변했나요? (여객의 규모, 주요 국적, 성별 및 연령대, 이용목적 또는 노선 등)

사실상 업무 차 출장 가는 게 아니면 수요가 거의 없다고 보는 게 맞습니다. 나머지 수요의 대부분 중국인들이 타고 있거든요. 특히 미국이나 이런 데 아니면 필리핀 이런 데서 인천을 거쳐서 중국으로 가는 수요가 대부분인데 그게 아니면 전세기편으로 따로 기업들이 하고 있고요. 중국이 대다수로 지금 차지하고 있다고 보시면 될 것 같아요. 운항편수는 국제선이 작년 기준으로 한 77% 정도가 감소했고요. 공급석은 75% 정도 감소했고 운송객은 평균적으로 83%가 감소했습니다. 이동목적은 환승객, 비즈니스 이렇게 됩니다. 그런데 환승객은 최근에 중국 규정이 강화되면서 사실상 환승이 불가능하거든요. 그래서 중국 승객은 중국 가려면 무조건 한국에 입국을 해야 돼요. 입국을 해야 하고 격리를 끝내고 그 다음에 PCR 검사하고 혈청 검사를 해야지만 갈 수가 있어서 해외에서 비자도 거의 안 주고 있긴 하지만 환승객도 많이 축소가 된 상태입니다. <아시아>

아무래도 코로나 이전에는 해외여행을 하시는 승객들이 주로 항공에 큰 비율을 차지했다면, 코로나 이후에는 국제선 여행이 거의 전무하다고 볼 수 있죠. 해외여행을 할 수 없는 상황이다 보니까 일반 해외여행객들은 거의 없으시고 현재는 어쩔 수 없이 출장을 가셔야 되는 비즈니스 수요, 아니면 이제 현지에서 우리나라로 코로나를 피해서 들어오셔야 되는 교민 수요, 그 다음에 해외에 학적을 둔 학생들, 어쩔 수 없이 해외로 갈 수밖에 없는 유학생 수요 그 정도 외에는 해외여행객은 거의 없는 상황이라고 보시면 됩니다. <제주항공>

2월부터 11월까지 10개월을 기준으로 했을 때 국내선 탑승객의 경우 전년도에는 251만 명 정도였는데 올해는 338만 명 정도로 증가를 했습니다. 다만 국제선의 경우 작년 동기간 동안은 427만 명 정도였는데 올해 같은 경우는 27만 명으로 95%이상이 감소한 상태입니다. 성별이나 연령대는 크게 바뀌지 않을 것 같고요. 국제선의 경우 이전에는 여행객의 수요가 컸다면 현재는 동남아, 중국 등 현지에서 사업을 하거나 주재원 등 어쩔 수 없이 가셔야 하는 분들이 많습니다. <티웨이항공>

제주 공항기준으로 한다면 국제선만 따지면 작년에 저희가 국제선 수속을 280만 명을 했거든요. 그런데 원래는 만 명이 안 됩니다. 현재까지 원래 1년 동안 국제선 수속한 인원이 전체가 한 6천 명 정도 됩니다. 국내선은 제주 같은 경우에는 코로나가 번지면 작년 대비 한 50%, 30% 수준까지 줄어들고 코로나가 없을 때는 작년보다 더 늘어난 경우도 많아서 50%에서 150%를 오가는 것 같습니다. 또 국적 같은 경우는 들어오는 외국인 수가 워낙 적다보니까 한국인이 대부분이구요 중국에서 동남아 승객 쪽으로 변화하다가 코로나가 퍼진거구요. 연령이나 성별대는 지금도 다양한 것 같습니다. 예전에는 단체 승객이 많았었지만 대형 버스를 통한 여행이나 이런 부분은 감소한 걸로 보고 있습니다. <진에어>

국제선은 국경이 폐쇄됨으로 인해서 거의 어떻게 바뀌었는지라고 말하기가 무의미할 정도로 없는 상황이고요, 이용목적은 특별한 비즈니스나 귀국 이런 것 외에는 여행 목적은 거의 없었다고 보시면 될 것 같습니다. <인천시청>

나. 코로나-19 전후 공항 이용 여객의 공항 이용 행태 변화 (교통수단, 대기 및 상업시설 이용행태)

코로나-19 이전과 비교하여 공항 이용 여객의 공항 이용 행태는 어떻게 변했나요? (교통수단, 대기 행태, 공항 내 상업시설, 면세점 이용 행태 등)

이동수단은 해외입국객의 경우 지하철 이용 금지되어 있어서 지자체가 마련한 별도의 전용버스를 이용하거나 광명으로 이동해서 귀가하게 되어 있고요. 일반적으로 상주직원들이 타는 것과는 분리가 되어 있습니다. 일반 상주직원들의 경우 버스 노선이 줄었고요. 공항 내 음식점의 경우 거리두기에 따른 공항 내 식음의 제한, 9시 이후 통제 등으로 인해 픽업을 하는 방식으로 이용하게 되어 있습니다. 면세점의 경우 이용률이 많지 않아 5% 내외이지 않을까 싶습니다. <인천국제공항공사>

이용수단의 경우 대중교통을 이용하기보다는 자가용을 이용하는 패턴이 조금 증가한 것으로 알고 있습니다. 국내 여객 자체의 변동은 없지만 주차장이 만차가 되는 경우도 있습니다. 대기 행태의 경우 공항이 방역차원에서 거리두기 스티커를 붙인다든지 강제적으로 유도하고 있는 편입니다. 음식점은 거리두기 단계에 따라 테이크아웃만 이용하는 경우도 있고, 앉아서 먹는 게 가능하더라도 고객 스스로 일반 대합실의 거리두기를 한 곳을 이용한다든지 하는 형태입니다. 면세점 같은 경우도 오프라인구매보다는 온라인 구매를 한 뒤 수령만 해가는 형태로 변해가고 있습니다. <한국공항공사 서울지역본부>

제주도는 이전부터 거의 렌터카, 그 다음에 자가용이 주 이동수단이었습니다. 이용률의 변화는 잘 모르겠지만 교통수단의 변화는 크게 없을 것 같습니다. 그리고 흥보나 인프라 같은 경우에는 거리 두기나 이런 걸 하고는 있지만 여객 탑승 수속 프로세스상이라든지 아니면 또 물리적으로 공간이 한정되어 있는데 출국장 같은 경우에는 사람들이 동일 시간대에 집중 된다든지 하면 일반적인 시설들처럼 거리 두기를 완벽하게 지키기는 어려운 실정입니다. 음식점이나 카페는 거리두기 단계에 따라 진행되고 있고요. 면세점 이용은 코로나 이후 크게 변동이 없고 대부분 현장 구매를 하고 계십니다. <한국공항공사 제주지역본부>

지금 대표적으로 공항 철도가 다니죠. 공항 철도도 횟수를 감축해서 운행하고 있는 거로 알고 있고요. 그 다음에 버스 같은 경우에는 이제 되게 편차가 심하다고 느껴지는 게 코로나 이전에는 엄청나게 다양한 노선들에 수도권 여기저기서 다 공항에 들어왔는데 엄청난 노선들이 다 운휴에 들어갔습니다. 자가용 이용은 그렇게 많이 느껴지지 않는 게 지금 주차장이 텅텅 비니까, 그렇게 까지 와 닿지가 않는 것 같아요. 대기 시간은 이전에 한 참 붐비는 시간대에 그 긴 줄들이 지금은 거의 잘 안 보이거든요. 특정 편에 조금 예약 손님이 많으면 거기만 줄이 좀 설 뿐이지 나머지는 그다지 붐비는 게 없어요. 음식점은 아직 이용은 가능하지만 이미 문 닫은 가게들이 많아서 이용할 수 있는 가게가 줄었습니다. <대한항공>

교통수단은 큰 차이는 없다고 보고 있거든요. 셔틀 숫자가 절대적으로 줄긴 했지만 그래도 지하철이나 이런 게 아직도 운영을 하고 있기 때문에 특별히 교통수단 이런 게 변화가 많진 않습니다. 원래는 기존에 수속하는 카운터에서 부터 대기 줄이 굉장히 길었었거든요. 그런데 지금은 하루에 뭐 운항 편수가 10편도 안 되기 때문에 굉장히 분산되어 있습니다. 그래서 일단은 카운터 대기 줄이 밀리는 현상은 없다고 보시는 게 좋을 것 같고 게이트 지역도 한산하기 때문에 사람들이 많이 밀리거나 이러지는 않아요. 그리고 저희도 온라인 체크인을 사전에 해 오시는 것을 권장하고 있거든요. 온라인 체크인을 하면 아무래도 수속시간이 짧아져서 그렇게 유도를 많이 하고 있습니다. <아시아나>

**코로나-19 이전과 비교하여 공항 이용 여객의 공항 이용 행태는 어떻게 변했나요?
(교통수단, 대기 행태, 공항 내 상업시설, 면세점 이용 행태 등)**

아무래도 코로나 이전에는 공항 이용이 문제가 없었죠. 제재를 받는다든지 이런 상황이 없었는데 코로나 상황에서는 사실 출발 승객들이 공항에 오시는 부분에 있어서는 큰 문제는 없습니다. 이는 아무래도 대중교통이 지금 많이 항공기 운항편수가 줄어든 만큼 대중교통도 다니는 주기가 많이 줄어든 상황이구요. 도착 승객들도 자유롭게 귀가를 못하시는 상황이세요. 방역이 강화되다 보니까 범정부지원단에서 도착 승객들의 귀가지까지 다 체크해서 그 분들의 지원을 받으면서 귀가를 해야 되는 상황이다 보니까 자유롭게 도착 승객들도 댁까지, 목적지 집까지 자유롭게 이동할 수 없는 지금 상황입니다. 그런 부분들은 아무래도 승객들이 불편하시죠. .
<제주항공>

이전에는 리무진, 공항철도 등에 수요가 컸다면 현재는 개인차량이 메인이지 않을까 생각합니다. 개인차량, 대중교통이라고 해도 공유 차량이라던가 택시를 이용하지 않을까 생각하고요. 대기 형태의 경우 국내선은 대기 전 피어 앓기가 잘 지켜지는 편입니다. 면세점은 기내면세점은 판매가 불가능한 상태고요.
<티웨이항공>

예전에는 버스를 통한 단체관광이 많았다면 요즘에는 렌터카나 택시를 많이 이용하시구요. 공항이 작다보니 승객 수가 작년보다 많은 경우에는 카운터에서도 거리두기를 말씀드리지만 카운터도 부족하다 보니까 아무래도 더 어려운 것 같습니다. 면세점 같은 경우는 직접적으로 말씀드리기는 어렵지만 기내면세점은 의미가 없는 것 같고요. 오프라인 면세점의 경우는 판매실적이 좀 오르지 않았을까 생각합니다. <진에어>

교통수단 같은 경우에는 사실 대중교통 수단들이 많이 운휴를 했습니다. 그럼에도 불구하고 미주나 유럽에서 오는 일부 여행객들은 자가격리나 이런 지침 때문에 대중교통보다는 격리되어 있는 택시, 자가용, 인천이나 수도권, 서울 같은 경우 지자체들이 제공하는 운송수단 등으로 많이 교통수단을 이용하는 것으로 변형 되었지만, 이 부분은 일시적인 상황일 겁니다. <인천시청>

다. 코로나-19 이후 요구사항의 변화

여행의 요구사항이 코로나-19 이전과 많이 변했을 것 같습니다. 이에 대한 의견을 말씀해주세요.
(코로나-19 이후 고객들의 바뀐 요구사항, 요구사항에 대응하기 위한 노력, 대응 시 어려운 점 등)

공항공사는 선제적으로 4단계까지 진행을 했었기 때문에 코로나-19 관련 방역절차는 더욱 까다로운 편입니다. 오히려 시내보다 기준이 높기 때문에 방역과 관련한 요구사항이 많지 않은 편이고요. 오히려 항공 이용 시 고객들이 준비해야 하는 서류, 이용하려는 노선의 운항횟수가 많지 않아서 여객들이 불편해한다면 그런 부분이 있을 것 같습니다. <인천국제공항공사>

코로나-19와 관련해서는 사회적 거리두기가 잘 안 지켜지는 것 같거나 비대면 서비스부분, 소독 강화, 수취대에서 나오기 전 캐리어 자동소독에 대해 요구사항이 많은 편이어서 그런 부분도 내년도 사업으로 계획 중에 있습니다. 어려운 부분은 확진자가 김포공항을 이용했다, 종사원 중에 누가 확진이 됐다 그러한 보도가 올라왔을 때 확진자의 이용시간, 동선 같은 정보 공개를 요구하는 케이스가 있는데 그런 부분은 저희 쪽에서 가지고 있는 게 아니라 질병관리본부라든지 지역보건소 같은 곳에서 가지고 있는 자료기 때문에, 그런 요구를 응대 하는데 있어서 어려운 부분이 있습니다. <한국공항공사 서울지역본부>

민원이 상대적으로 많이 증가했습니다. 리모트에 내리면 버스를 타고 이동을 하잖아요. 그래서 버스 안에서 거리두기나 이런 게 지켜지지 않는다. 사실 구조적으로 어려운 문제거든요. 그런 것도 그렇고 정부 지침이라든지 이런 걸 준수해서 공항은 어떻게 보면 한 단계 위로 위생이라든지 방역, 거리두기라든지 시설물 배치 이런 것들을 하고 있는데 이용하시는 국민들 눈높이와 입장에서는 뭐 그런 것들이 좀 미비한 것 같다 이런 민원이 많이 코로나 관련해서 증가하고 있고 이런 부분을 대응을 하는데 있어서 애로사항이 있습니다.
<한국공항공사 제주지역본부>

저희도 좌석 배정을 띄워 앉게끔 배정해드리고 있기 때문에 한참 탑승률이 높을 때처럼 좌석이라든가 이런 저런 서비스 관련 요구는 많이 없는 편이고 대신 해당 국가에 가려면 준비해야 되는 게 많고 또 해당 국가가 수시로 규정들을 강화해서 나름 준비해서 오셨는데 그게 안 맞을 경우에 못 가시게 되는 그런 경우가 있습니다. 특히, 환승객들도 인천공항에서 환승하는 과정에 그게 밝혀지는 경우가 있어요. 그런 경우 비행기를 놓치게 되면 스케줄이 한산해서 일주일, 장기체류 하시는 환승객들이 발생하기도 하는데 그런 경우 도와드리고 싶어도 어렵죠. <대한항공>

가장 많은 건 목적지에 규정에 대한 문의입니다. 원래는 해당 국가의 대사관이나 이런 쪽으로 문의 하셔야 되는데 항공사로 문의를 많이 주시고 못 가시는 상황에서 갈 수 있는 방법을 문의를 주셔서 관련내용이 매일 업데이트가 되면 홈페이지도 업데이트를 하고 전 지점에 따로 통보 드리고, 콜센터라든가 이런 데도 계속 공유를 하고 있고요. 그리고 지역별로 따로 단톡방이 있어서 통보도 하고 공지도 하면서 계속 업무 공유도 하고 있습니다. 문제라면 코로나 때문에 거리 두기를 해야 되고 한 군데 사람이 밀집 시키면 안 되는데 국가별로 원하는 게 많아서 수속할 때 계속 정체시간이 길어지면 직원들의 위험도도 올라가고 그런데 그렇다고 확인 안 할 수 없고, 이런 부분들이 좀 많이 힘든 부분입니다. <아시아나>

여행의 요구사항이 코로나-19 이전과 많이 변했을 것 같습니다. 이에 대한 의견을 말씀해주세요.
(코로나-19 이후 고객들의 바뀐 요구사항, 요구사항에 대응하기 위한 노력, 대응 시 어려운 점 등)

승객들이 사실 그다지 방역이라든지 이런 부분에 있어서 저희가 지원해드리기 어려울 만큼의 요구를 하시는 상황은 아니에요. 그래서 그런 부분들은 큰 애로사항은 없는데 문제는 코로나시국이다 보니까 여기서 저희가 보내드리는 승객들, 그 다음에 해외에서 한국으로 들어오시는 승객들에 대한 검역절차가 강화되어서 그런 부분들을 저희가 코로나 전 상황보다 많이 현장에서 확인해야 되는 절차들이 많이 늘어난 상황입니다.
〈제주항공〉

일단은 국내선이 메인이다 보니까 사실 크게 변경된 건 없습니다. 코로나-19 확산 초기에는 환불과 관련해서 정확한 지침이 없다보니 초반에는 조금 혼란이 있었다고 해야 할까요? 1단계부터 5단계까지 시행됐을 때는 몇 단계 때 캔슬 차지가 부가되고 이런 정확한 수립을 세우기 어려운 상황이었기 때문에 승객들이 취소할 경우 약간의 혼란이 있었으나, 현재는 명확한 지침이 내려와서 크게 문제가 되지는 않습니다. 또 국내선의 경우는 코로나-19로 인한 요구사항을 거의 없는 편입니다. 〈티웨이항공〉

지금 국내선을 기준으로 한다면 일단 코로나 때문에 이제 주위의 앉는 배열이라든지 자리를 비워 달라, 좀 옆에 사람을 띄워 달라 그런 요청들이 많은 것 같습니다. 버스도 얘기 많이 나온다고 하는데 버스의 거리두기를 해 버리면 저희가 버스, 국제공항에 비행기가 많다 보니까 버스 돌리는 순서가 너무 길어져서요. 또 열이 나면 비행기를 이용하면 안 되는데 열이 나도 이용하고 싶다, 원래 체온이 높다 하는 식으로 그런 일들이 꽤 많이 있습니다. 〈진에어〉

코로나-19로 바뀐 건 방역이란 것에 대한 절차, 모든 공항에서의 이용객들이 일정기간 격리하는 것이 의무적으로 시행되고 있잖아요. 관광객은 없어도 방역절차에 대한 편의, 시간 축소에 대한 부분에 대해서 공항을 이용객들이 굉장히 요구하고 있고요. 그 다음으로는 최근에 트래블 버블 같은 이야기들이 나와요. 방역이 잘 되어있는 도시 또는 공항 간에서는 격리 없이 서로 왕래를 하자 이런 것들이 있는데, 그 부분에 대한 어떤 절차나 체계가 만들어지기를 굉장히 요구하고 있습니다. 특히 항공사 등에서도 그런 것들을 하려고 지금 진행을 하고 있습니다. 〈인천시청〉

3. 코로나-19 상황에서 공항 및 항공사 운영현황

가. 코로나-19로 인한 공항 및 항공기 방역 실태와 지원이 필요한 부분

코로나-19로 인한 공항 및 항공기 방역 실태와 지원이 필요한 부분은 어떤 것이 있으신가요?
(중점적으로 관리하는 부분, 방역절차에 있어 어려운 점, 방역절차 및 방법에 대한 애로사항, 지원이 필요한 부분 등)

인천공항의 경우 방역이 가장 큰 타겟이었고, 노선의 감소를 막기 위해 외교부와의 협업을 통해서 외교사절단을 초청하고 안전한 방역실태에 관해 소개하는 등의 노력을 했었습니다. 또한 현재까지는 공항 내에서 다시 전파된 사례도 없습니다. 코로나-19 발생 초반에는 인력적인 문제가 컸기 때문에, 공사 직원들이 검역지원을 나가기도 했지만, 현재는 정부지원 등으로 인해 큰 문제는 없는 편입니다. 다만, 이용승객의 증가 한다면 그에 따른 인력지원을 가장 필요로 할 것 같습니다. <인천국제공항공사>

저희 공항의 경우 탑승 전 열화상 카메라를 통해서 1차 열 체크를 하고 의심증상이 보이면 2차 개인 체온계를 통해 체크하는 등 탑승 전 발열 체크 프로세스가 생겼습니다. 신분확인 같은 경우 접촉 발생의 위험을 우려해 생체정보시스템으로 신분을 확인하는 서비스가 제공되고 있습니다. 검색대 직원들의 경우 리텍스장갑이라던가 코로나-19초기 마스크대란이 일어났을 때 정부 당국에 요청해 조달할 수 있는 방법을 찾는 등 이용객들이 안전하게 이용할 수 있도록 하고 있고, 향후에는 방역게이트 설치에 대한 부분도 검토하고 있습니다. 어려운 점은 일부 이용객들이 직원들의 지적을 불편해 하신다거나, 방역을 위한 인력이 부족한 부분, 유증상자의 경우 탑승이 불가함에도 공항이나 항공사에서 통제할 수 있는 권한이 없다보니 제대로 통제가 안 된다는 부분도 있습니다. <한국공항공사 서울지역본부>

제주공항은 다른 곳에는 없는 도착장 발열 카메라를 운영하고 있고, 공항 내에 워크스루 선별진료소를 운영하고 있습니다. 애로사항 같은 경우는 인력에 대한 부분이 생각보다 예산이 많이 듭니다. 저희 공항공사에서 분담하는 부분도 있고 지자체에서 분담하는 부분도 있는데, 제주공항은 현재는 다른 공항보다 코로나-19와 관련한 많은 시설을 운영하고 있다 보니까 투입되는 인력도 많습니다. 제주도청 감염병 관리법에 의거해서 하기 때문에 고도의 예산을 투입하고 싶긴 하지만, 저희는 사실 감염병 관리 주체는 아니지만 공항시설 운영 주체기 때문에 저희도 아르바이트생을 고용해서 발열카메라 감시용 모니터 하고 있어요. 코로나-19가 언제 끝날지도 모르기 때문에 예산이라든지 그런 부분에 있어서 상당히 문제가 있습니다. <한국공항공사 제주지역본부>

저희는 항공기가 해외에서 도착하면 승객들이 다 하기와 나서 무조건적으로 기내소독을 실시하고 다른 데로 출발할 때 손님들이 탑승하도록 하고 있는데요. 그 부분에서 조금 애로사항이 있는 게 도착을 해서 입국심사 받기 전에 검역을 통과해야 되는데 거기서 유증상자 의심이 되는, 열이 좀 난다거나 이런 승객이 나오면 그게 항공사로 통보가 됩니다. 그러면 해당 승객이 탔던 항공기를 검역 당국에서 이동정지 명령을 내리고 좌석을 포함해서 주변을 소독하라고 명령이 와요. 검역당국 입장에서는 당연한 조치긴 하지만, 저희는 이미 승객이 나가면 소독을 다 하거든요. 그런데 그 부분을 인정해주시지 않더라고요. 우리 검역 당국에서 더군다나 바로 운항을 안 하고 그냥 좀 서있는 항공기면 괜찮은데 바로 또 이제 운항을 해야 되는 경우에는 이것을 다 멈춰야 되는 거죠. <대한항공>

코로나-19로 인한 공항 및 항공기 방역 실태와 지원이 필요한 부분은 어떤 것이 있으신가요?
(중점적으로 관리하고 있는 부분, 방역절차에 있어 어려운 점, 방역절차 및 방법에 대한 애로사항, 지원이 필요한 부분 등)

저희 같은 경우에는 항공기 소독하는 횟수가 일반 원래 이제 규정으로 제가 기억하기로는 한 달에 한번은 무조건 해야 되거든요. 그런데 코로나 이후에는 한 달에 세 번 정도씩 계속 하고 있고 특별히 비행할 때마다 요구하는 국가에 대해서는 매번 소독을 다 하고 있습니다. 어려운 점은 인천공항 같은 경우에는 출국할 때 발열 체크를 두 번 해요. 한번은 엑스레이 통과하기 전에 그때 자동으로 하는 게 있고 그리고 게이트에서 탑승 전에 직원들이 일일이 해 주는 게 있거든요. 이런 부분들이 조금 더 시설적으로 지원이 되었으면 하는 부분은 좀 있습니다. 그런 걸 항공사측에서 하는 것보다 차라리 공항공사에서 시설을 해 준다든지 이런 부분도 있고 체온계 이런 것도 자체 구매를 다 하고 있거든요. 그래서 그런 것도 좀 지원이 되면 좋을 것 같습니다. <아시아나>

저희는 항공기에 대한 방역이 수행되어야 될 때는 반드시 방역을 철저히 하고 예를 들면 기내 소독이라든지 이런 부분들을 철저히 마친 다음에 항공기를 운영하게끔 지금 하고 있고요. 사실 어려운 점이라면 아무래도 기존 그 코로나상황 전보다 항공기에 대한 방역과 기내 소독을 지금 자주하고 있는 상황이다 보니까 아무래도 코로나 전보다도 그런 부분에 있어서 비용이 좀 많이 들어가는 상황인 거죠. 기존에 발생하지 않던 비용들이 지금은 이제 어쩔 수 없이 발생해야 되는 부분들이다 보니까 그런 부분이 좀 어려운 사항입니다. 아무래도 승객 수는 줄고 비용은 계속 들어가는 그런 상황인 거죠. 사실 이런 것들이 항공사 개별적으로 다 처리하고 있습니다. 각 항공사별로 비용이 각자 나가고 있는 상황이다 보니까 그런 부분들은 모든 항공사가 힘들어 하는 상황일 거라고 생각합니다. <제주항공>

국토부와 질병관리청의 가이드를 잘 준수하고 있는 상황입니다. 각 국가별 지침을 이 상이한 부분이 있는데 그런 지침들을 전부 준수하려고 하고 있습니다. 다만 부정기라든지 진행을 할 때 국가별로 명확한 지침이 없이 비행 하루, 이틀 전 촉박하게 지침에 내려오는 경우가 있습니다. 그에 따른 손님들의 어려움도 있는 편이고요. 방역절차라기보다는 국토부라던가, 출발하기 이전에 사전 인품을 받는 편이 좋을 것 같고요. 부정기라던가 갑자기 환자가 늘어나거나 하지 않는 한 어느 정도 일찍 인허가부분이 나오면 좋지 않을까 생각하고 있습니다. <티웨이 항공>

매일 들어온 항공기는 방역을 모두 하고 있습니다. 그래서 코로나-19 대응이 오더라도 미리 다 해놓기 때문에 크게 문제는 없고 승무원도 마스크하고 장갑 다 착용하고 구요. 어려운 점이라면 제주공항하고 관련된 것이기는 하나 기내 코로나 의심승객이 좀 많이 나오거나 그럴 때는 외부 업체에서 방역을 해야 되는데 제주도에 이 업체가 한 군데밖에 없어요. 항공 방역을 할 수 있는 업체가. 그래서 이 분이 공항에서 멀리 있다가 오시면 비행기가 지연이 되는 거예요. 그런 부분에 대한 애로사항이 있습니다. 사실상 대체할 수 있는 비행기가 있다 보니 승객분들은 잘 못 느끼시지만, 저희 내부적으로는 어려움을 겪고 있습니다. <진에어>

나. 코로나-19 상황에서 공항(항공사)의 인력 운용 현황 및 향후 계획

코로나-19 상황에서 공항(항공사)의 인력 운용 현황 및 향후 계획에 대해 말씀 부탁드립니다.
(현재 직원운용 현황, 코로나가 6개월 이상 지속될 경우 고용형태의 유지, 코로나-19 전후 정상출근 직원들의 비율, 고용정상화 지점, 빠른 정상화에 필요한 지원 등)

일단은 저희 공공기관들은 저희뿐만 아니라 다른 정부도 마찬가지고 저희는 이제 이쪽 공항에는 정부에서 나오는 정부 상주 기관들이 있고요. 그 다음에 저희 공항공사 이렇게 있는데 저희는 딱히 현재까지는 휴직이나 이런 건 없어요. 다 재택근무를 하고 있습니다. 30% 이상 재택을 하고요. 휴가라든지 이런 걸 독려하고 있습니다. 그 다음에 필수인력 운영이라든지, 예를 들어서 저희 본관이 폐쇄가 됐다 그러면 이제 필수인력들은 나와야 되잖아요. 그래서 근무지를 터미널 쪽으로 포스트를 바꿔서 필수인력을 일단 유지를 하고 있어요. <인천국제공항공사>

정부에서 공공기관에 대해 단계별로 3분의1, 2분의1 재택연차를 시행하라고 하면 그 기준에 맞춰 최대한 운영하고 있습니다. 사무직 같은 경우는 가능하나 국내선 여객이 증가함에 따라 현장 근무인력은 사실상 정상운동을 할 수 밖에 없는 상황이고요. 사무실 인력은 정부 지침에 따라 연차나 유연근무, 재택근무 등 기준을 최대한 맞추고 있습니다. 또한 구내식당등도 시차로 운영해서 밀접접촉이 일어나지 않도록 분산하는 방안으로 운영 중입니다. 인력운용과 관련해서는 현재까지는 큰 변동은 없지만 코로나 상황이 악화되면 공항공사도 어려워지지 않을까 예측하고 있습니다. <한국공항공사 서울지역본부>

저희는 재택근무를 하고 있습니다. 정부 지침 따라서 하고 있고요. 지사 차원에서 답변드릴 수 있는 부분은 아니지만, 제가 알기로는 저희 공항공사 직원에 있어서 인력운용은 정부 지침에 따라서 재택근무를 하고 있고 그 외에 큰 변동은 없을 것 같습니다. <한국공항공사 제주지역본부>

저희는 고용안정 지원금 지원을 받으면서 유급휴직을 하고 있습니다. 유급휴직을 해서 휴직률은 각 부서마다 조금 차이는 있겠지만 평균 70% 정도가 휴업을 한다고 해요. 우리나라 같은 경우에는 아직 백신 시작도 안 했고 아직 모든 나라가 또 검역규정이라든가 이런 승객이동 제한을 완화한 데가 없어 가지고 당분간 이런 상태가 더 유지될 것으로 본다면 내년에도 유급휴직으로 가지 않을까, 아직 확정되지는 않았습니니다. 백신이 많이 보급되고 코로나에 대한 이동 제한이 풀리고 하면 승객들이 움직이고 수요가 생기지 않을까 생각하는데요. 저희 같은 경우에는 유급 휴직을 하고 있기 때문에 바로 정상화가 된다고 그러면 아직은 크게 어려움은 없을 것 같습니다. <대한항공>

일단은 현재 뭐 현장이랑 본사 구분 없이 전부 다 유급, 무급휴직을 하고 있고요. 공항 기준으로는 대략적으로 5분의 2 정도가 출근한다고 보면 될 것 같습니다. 백신이 나온다고 해도 그게 전체 배분이 되기까지 시간이 많이 걸리기 때문에, 내년의 계획은 아직 내부 검토 중입니다. 일단 현재 상황만으로 봤을 때는 비행기가 하루에 10편도 운항이 안 되기 때문에 상태로 계속 유지되지 않을까 생각하고요. 순차적으로 완화가 되면 직원들도 많이 나오게 될 것 같습니다. 정상화 같은 경우는 예를 들어 대한민국은 정상이 됐다라고 해도 다른 동남아 국가들이나 이런 데는 절대 똑같은 타이밍에 될 수가 없거든요. 그래서 아마 나라별로 하나씩 하나씩 운항이 재개가 될 것 같은데 그것을 시기를 판단하기가 좀 굉장히 조심스럽습니다. 지원이 필요한 부분은 민감한 부분이지만 결국은 정부의 재정적인 지원일 것 같습니다. <아시아나>

코로나-19 상황에서 공항(항공사)의 인력 운용 현황 및 향후 계획에 대해 말씀 부탁드립니다.
(현재 직원운용 현황, 코로나가 6개월 이상 지속될 경우 고용형태의 유지, 코로나-19 전후 정상출근 직원들의 비율, 고용정상화 지점, 빠른 정상화에 필요한 지원 등)

저희도 마찬가지로 운항 편수가 아까 말씀 드린 것처럼 80, 90% 이상 급감했기 때문에 현재 저희 직원들도 마찬가지로 휴직을 지금 한 90% 정도 하고 있고, 주 4일 근무를 하고 있습니다. 공항이란 곳이 항공기 운항 편수에 맞춰서 직원들도 운용을 해야 되다 보니까 운항 편수가 조금씩 늘어나면 거기에 맞는 인원을 다시 저희가 복직을 시켜야 되는 상황이고요. 지금과 같은 패턴이 이어진다고 하면 마찬가지로 운항 편수와 스케줄에 맞는 인력 운영을 할 수밖에 없는 상황이다 보니 여기서 휴직하는 인원들을 더 늘리긴 사실 쉽지 않고요. 다시 한 번 코로나 전 단계로 계속 회복되는 단계가 오면 순차적으로 직원들을 복직시킬 예정입니다. 정상화 시점 같은 경우는 소위 코로나가 종식이 된다고 하더라도 그 이후로 적게는 3개월에서 6개월 정도 더 갈 거라고 예상하고 있습니다. 아무래도 정부로부터 고용유지지원금, 무직휴직지원금 이런 것들을 받고 있지만 충분치는 못하죠. 그렇다 보니 정부에서 좀 더 지원을 해준다면 저희로서는 좋겠죠. <제주항공>

저희는 2020년 3월부터 전 직원 유급휴가, 혹은 출근하는 직원들의 경우 주 3-4일 근무를 진행 중입니다. 11월부터 현재까지는 정부지원을 받아 무급휴직을 하고 있고요. 출근하는 직원은 10월 이후 기준으로 보면 43%정도가 됩니다. 43% 직원 중에서도 90%이상은 주3-4일 근무나 재택근무도 진행 중이고요. 코로나가 지속된다면 유급 휴가, 무급휴가를 계속 진행하지 않을까 생각이 되구요. 고용정상화의 경우는 희망사항이긴 하지만, 내년 하반기쯤 되어야 정상화가 되지 않을까 생각합니다. <티웨이항공>

제주는 50%에서 150%까지 변동사항이 많다 보니 유급 휴가하고 정상휴직을 병행하면서, 50% 일 때는 유급 휴가 들어가면서 병행하면서 운영을 하고 있는데 다른 지점이나 본사 같은 경우는 전부 유급 휴가, 무급 휴가로 조절을 하고 있는 것으로 알고 있습니다. 제주는 현재는 100% 출근을 하고 있지만 11월 말부터 12월초에 갑자기 코로나가 번지면서 1월 달에는 감소를 해야 할 것으로 보고 있기는 하고요, 코로나상황이 지속된다면 지금의 형태가 유지될 것이라 보고 있습니다. 고용정상화가 빠르게 되려면 아무래도 월급지원, 재정적인 부분이 가장 크다고 생각합니다. <진에어>

다. 코로나-19 발생 전후 국내선 및 국제선 운용의 변화

**코로나-19 발생 이전과 비교해 볼 때 현재 국내선 및 국제선 운용은 어떻게 변화하였나요?
(운항횟수, 노선의 변화, 운항의 확대 및 축소 계획, 향후 기재운용 계획 등)**

여객 운항의 경우 3분기 기준 60% 감소상태에 있지만, 화물의 관점으로 보자면 크게 감소하지는 않았습니다. 국제선은 현재 동남아, 미주노선 등이 운항 중이고요, 김해 쪽에서 칭따오 노선이 추가되긴 했지만 미미한 수준입니다. 국내선의 경우는 코로나-19이전에 비해 국내여행객 증가로 인해 상승하긴 했으나 노선의 큰 변동은 없는 것 같습니다. 기재와 관련해서는 자가용 전용비행 터미널등에 대한 계획이 있긴 하지만 정부 쪽에서 승인이 없는 것 같습니다. <인천국제공항공사>

국내선도 연초에는 엄청나게 떨어졌지만, 코로나-19가 장기화 되면서 여행수요가 국내여행으로 많이 돌아서서 작년 대비 70-80% 여객 수요가 회복이 됐습니다. 노선의 경우 과거에 국내선 운항이 안 이루어지던 양양과 서울 노선이 운항되기도 하고요. 여수와 양양, 광주와 양양 이런 형태로 조금씩 개발하려는 시도들이 있습니다. 김포, 부산 같은 곳들도 대한항공, 아시아나, 에어부산 정도였다가 지금은 저비용 항공사들도 기재를 투입하고 있고요. 국제선의 경우 도착국가에 따라 규제가 있다보니 운항이 쉽지 않은 상황입니다. 노선의 확대나 축소 등도 항공사의 인력이라든지 이용객 수요에 따라 이루어지기 때문에 코로나-19 상황에서 인위적으로 판단하거나 결정하거나 이러지는 않을 것 같습니다. <한국공항공사 서울지역본부>

횟수 자체는 국내선 같은 경우에는 한 75%-80% 정도, 국제선은 99%-100% 여객 감소가 되어서 운항횟수도 그 정도 유지하고 있고요. 노선 같은 경우에는 지금 지방 노선은 국내선에 지방 노선을 많이 좀 항공사들이 신규로 만들었어요. 이것은 계속 유지가 될지 그것은 여객 탑승률에 따라서 항공사들에서 결정하지 않을까 싶습니다. 제주나 김포 외에는 김해가 있을 것 같고요. <한국공항공사 제주지역본부>

지금 인천공항에는 국내선이 전혀 없구요. 국제선만 이전에는 하루 120편이 출발을 했었는데 지금은 20편이 안 됩니다. 적을 때는 뭐 13편, 많아야 18, 19, 화물기 같은 경우는 방역 물품이라든가 이게 뜻밖에 이렇게 수출 물품이 생기면서 저희가 그것을 이제 화물 수송을 하기 위해서 기존의 화물기로 모자라니까 여객기에 화물을 싣고 다니거든요. 이제 그것을 이제 화물 전용 여객기라고 그러는데 그거가 지금 여객기보다 좀 많아요. 하루에 한 20에서 많을 때는 한 30편 가까이 나갑니다. 운항 계획은 지금과 같은 상황이 6개월은 더 갈 거라고 대부분 보고 있기 때문에 지금의 여객기 수준, 수요가 좀 더 생기면 그에 맞춰서 운영하게 될 것 같습니다. <대한항공>

국내선 같은 경우에는 3월부터 6월까지가 편수가 굉장히 작았었던거거든요. 그런데 지금은 오히려 작년보다 더 많습니다. 운송객 %를 봐도 러프하게 작년이 국내선이 84%였거든요. 그런데 올해는 지금 70%를 운항하고 있기 때문에 크게 차이가 없다고 보시면 될 것 같습니다. 국제선은 아까 말씀 드린 것처럼 탑승객이 83%가 빠졌기도 하고 운항 편수도 인천 출발 기준으로만 70-80편이었는데 지금은 하루에 6-7편밖에 안 가고 있는 상황이죠. 결국은 국가가 승인을 해줘야 운항을 할 수 있는 거라서 저희가 바로 노선을 확대하고 이런 계획을 짜기에도 조금 애매합니다. 국내선이나 국제선의 확장계획은 아직 없고요. 화물운송 같은 경우도 화물기 개조에 굉장히 많은 시간과 인력, 금액이 들어가기 때문에 추가로 개조한다거나 이런 정보는 받은 것이 없기 때문에 지금이랑 똑같지 않을까 생각합니다. <아시아나>

**코로나-19 발생 이전과 비교해 볼 때 현재 국내선 및 국제선 운용은 어떻게 변화하였나요?
(운항횟수, 노선의 변화, 운항의 확대 및 축소 계획, 향후 기재운용 계획 등)**

변화라고 봤을 때는 국내선 같은 경우에는 이제는 운항편수는 코로나 전 상황 정도로 편수는 좀 다시 편수만 봤을 때는 회복이 어느 정도 된 상황이에요. 물론 탑승률은 코로나 전 단계까지 회복되지 못했지만 국내선 운항 편수만 회복이 되었고 기타 취항하지 않던 지방공항 국내선 노선도 지금 취항해서 운항을 하고 있습니다. 아무래도 국제선이 지금 많이 코로나상황에 줄어들어 있는 상황이다 보니까 항공사들이 자구책으로 국내선 노선 없던 노선들을 더 창출해서 현재는 그렇게 운용을 좀 하고 있는 상황이고요. 국제선은 사실 너무 많이 줄어든 상황이다 보니까 변화라고 할 게 없죠. 지금 어떻게 보면은 코로나가 아니었으면 여기서 더 발전하고 힘든 노선을 더 발굴하고 더 운항을 해야되는 상황인데 있는 노선마저도 지금 다 80-90%가 줄어든 상황이다 보니까 상당히 어려운 상황이죠. 저희는 노선의 확대라기보다는 기존의 노선들을 회복시키는 게 우선이구요. 신규노선을 취항한다던지 이런 부분은 쉽지 않아 보입니다. 국내선도 이미 포화상태기 때문에 신규노선을 창출하기보다는 기존 노선을 유지할 것 같습니다. <제주항공>

국내선의 경우 전년 동기간 운항편이 14200편 정도였는데 올해는 거의 21800편으로 70-80%정도 증가했지만, 국제선의 28000편 정도에서 2600편 정도로 감소했습니다. 이 숫자도 2월 3월까지 편수라고 보면 되고요, 3월부터 따지자면 99%정도 감소했다고 보면 될 것 같습니다. 운항 노선은 국제선의 경우 일본, 중국 각 3개 노선씩 6개 노선을 제외하고는 전편 비운항 상태고요, 국내선 같은 경우 김포, 대구, 광주, 무안을 오가는 4개 노선에서 청주와 제주, 부산과 제주, 부산과 양양, 광주와 양양을 오가는 노선을 확대했습니다. 국제선의 경우 내년 4월 이후 소규모의 계획만 예측하고 있고, 7월 이후로는 국내선을 줄이고 국제선을 조금씩 복항 하는 것을 계획하고 있습니다. 기재와 같은 경우는 내년에 한 대 정도 반납할 예정에 들어가 있습니다. <티웨이항공>

국제선은 이제 거의 전무하다고 보면 되고요. 국내선은 변동이 너무 많습니다. 원래는 작년 평균이 30편이 었거든요. 예를 들어서 국내선 같은 경우에, 그런데 지금 11월 기준은 40편, 45편까지 뜨고 변동이 많아서 늘었다 줄었다고는 얘기할 수 없을 것 같습니다. 노선 같은 경우는 김포, 부산, 청주, 광주 4군데를 운영 했지만 올해는 대구, 여수, 군산, 원주 등을 추가로 총 8군데를 운영하고 있습니다. 국제선 같은 경우는 제주 서안을 띄우고 있으나 재정적인 부분 때문에 일단은 축소할 계획을 가지고 있구요. 코로나 회복이 되지 않는 한 계속 연장될 것 같습니다. <진에어>

4. 코로나-19 상황에서 항공산업 활성화를 위한 지자체의 노력

가. 코로나-19 이후 지자체의 항공 관련 서비스 중 가장 크게 변한 점

코로나-19 이후 지자체의 항공 관련 서비스 중 가장 크게 변한 점은 무엇인가요?
(대중교통 운영방식, 여객안내 서비스, 관광 프로그램 지원 등)

가장 큰 변화는 여객부분은 아예 여객이 없다는 거죠. 항공화물은 지금 화물이 좀 축소 줄어들었지만 운임이 상승해서 호황을 누리고 있는 상황이고, 그래서 대한항공이나 아시아나는 여객기조차도 화물기로 개조해서 시트를 떼어내고 그런 운송까지 하려고 하고 있는데, 문제는 공항을 접근하는 대중교통 체계도 지금 거의 많이 없어졌어요. 여객 자체도 공항에 근무하는 상주 근무자보다 훨씬 작아져서 여객 안내나 이런 것보다는 방역지침이라든지 자가 격리에 대한 안내 이런 것들이 주로 되고 있고 관광 프로그램 지원은 사실 없다고 볼 수 있습니다. 관광객 자체가 없는 상황이니까요. <인천시청>

나. 코로나-19로 인한 항공산업 위기 극복을 위한 노력

지자체에서는 코로나-19로 인한 항공산업 위기 극복을 위하여 어떤 노력을 하고 계신가요?
(항공 이용객 수요 확보를 위한 노력, 지자체 차원의 마케팅 전략 등)

코로나-19라는 건 굉장히 외생적인 변수기 때문에 저희들은 이 코로나-19 자체를 어떻게 바꾸거나 할 수 있는 건 저희들의 역할은 아니라고 보고요. 이제 개선되려면 코로나-19 자체가 완화되고 국경 폐쇄가 완화되고 이런 것들이 중요한 상황이고요. 최근에는 목적지 없는 비행, 아시아나, 제주항공, 에어서울이 하는 이런 목적지 없는 비행들이 이뤄져서 면세점도 활용하고 이런 제도를 할 수 있도록 지금 점점 풀고 있는 상황이거든요. 이런 것들로 인해서 여객 수요가 재창출 되는 것은 좀 긍정적인 상황이고요. 저희들이 위기극복 노력이라고 하면 항공운송 산업을 지원하기 위해서 중구 있는 지역을 저희들이 고용위기지역이나 이런 것들을 지정하고자 하는데, 고용위기지정의 요건이나 이런 것들은 안 맞는 부분이 있어서 쉽지 않은 부분들도 있습니다. 그 다음에 저희가 공항공사하고 여러 가지 협력을 하고 있고요, 자체적으로 극복하기 위한 노력은 쉽지 않은 상황입니다. <인천시청>

다. 코로나-19 발생 이후 공항과의 업무 협조

**코로나-19 발생 이후 공항과의 업무 협조는 원활하게 진행되고 있으신가요?
(공항의 주요 요청사항, 요청사항에 대한 대응, 업무 진행시 애로사항 등)**

이 기회에 공항 자체경쟁력을 높여 보자고 해서 공항과 공항 주변 지역을 인천국제공항의 공항경제권이란 개념을 저희들이 묶으려고 해요. 그래서 저희들이 유관 기관하고도 올해 7월에 협약을 체결했어요. 어떤 개념이냐면 단순히 공항을 그냥 항공교통을 활용하는 기반시설, 터미널 개념으로만 보는 것이 아니라 공항 자체에서 면세점뿐만 아니라 여러 가지 쇼핑도 할 수 있고, 문화도 즐기고 여기서 비즈니스 활동도 이뤄지고 산업활동도 이뤄지는 그런 지역의 산업, 경제, 문화, 사회의 거점으로 만드는 그런 개념이에요. 그래서 이 사업을 통해 포스트 코로나-19에 대한 대응 방안, 완화되고 나면 신속하게 진행해서 공항 자체경쟁력을 높이는 것을 진행하고 있습니다. 그래서 관광법으로 인천국제공항공사법 일부 개정안을 지금 저희들이 진행하고 있습니다.

그런데 현재 남사천에서 항공정비와 관련된 문제로 인천국제공항공사법 일부 개정안을 반대하고 있거든요. 그래서 그런 것들이 계속 신속하게 진행 안 되고 부분들이 어려운 점이죠. 정부 정책에서의 메시지가 정확해야 된다고 봅니다. 현재 경남 사천에서는 항공 정비 산업을 경남 사천 공항에서 하고 싶어 하는데 가장 경쟁력 있는 인천 공항에서 하면 사천에서는 진행하기가 어렵다는 것인데요. 하지만 지금의 항공산업이 완전히 망한다는 위기감이 있고, 이 시장이 완전히 무너지고 있기 때문에 이런 사업을 어느 지역만 해야 된다고 하는 부분은 정부가 지향해야 할 방향은 아니라고 생각합니다. 생존을 위한 경쟁력을 강화 시키는 부분 이런 부분에 완전 포커스를 맞춰야 된다는 거죠. 그래서 정부 정책이 조금 명확하게, 방향성을 가지고 있었으면 하는 생각입니다. <인천시청>

5. 코로나-19에 대한 의견

가. 코로나-19 이후 대한 준비사항과 코로나-19 종식 시점에 대한 예상

포스트코로나 이후에 대해 준비하고 있는 점은 어떤 것이 있으신가요? 코로나-19가 종식된다면 항공 업계 정상화까지는 어느 정도 기간이 소요된다고 생각하시나요?

예약제 방식을 운영하고 있고요, 스마트체크인에 대한 니즈가 올라갈 것이라고 보고 설치를 증가시키려고 하고 있습니다. 또 발열 로봇을 시범적으로 운영하고 있고 스마트 발열체크나 모바일 검역신고 등에 대한 도입을 시도하고 있습니다. 그다음에 화상안내, 교통약자들이 이용할 수 있는 카트로봇 등 스마트공항에 대한 준비를 하고 있습니다. 코로나 종식시점은 의견이 분분한데 기본적으로는 소비도 살아나야하기 때문에, 2023년, 2024년 정도라고 예상합니다. <인천국제공항공사>

감염병이 발생할 것을 대비해서 과거에 중국에서 들어온 항공편에 대해서는 특별히 입국 절차를 별도로 시행했습니다. 그래서 입국 동선 자체를 분리할 수 있도록 했어요. 감염자들이 발생 되면 격리라든지 후속 이런 부분을 검역 당국과 계속 협의해서 전파되는 사례가 발생되지 않도록 계속적으로 노력하고 있습니다. 또한 불가피하게 비대면 서비스에 대한 요구사항이 많아지고 있기 때문에 비대면, 비접촉 서비스에 대한 사업을 많이 발굴하고 있고 상주 기관들의 아이디어를 수렴하는 공모를 통해 채택된 아이디어를 개선 과제로 시행하려고 하고 있습니다. 코로나-19 종식 이후에 사람들의 심리와 더불어 상대국가의 입국기준 등이 완화되면 항공업도 정상화되지 않을까 생각합니다. <한국공항공사 서울지역본부>

지금 백신 승인되고 하니가 효과가 있고 하려면 최소 종식 시점은 1년 이상 걸리지 않을까 생각합니다. 처음에 생겼을 때도 따뜻해지면 없어지겠다 했지만 9월에 다시 생기고 해서, 한템 지나봐야 알 것 같고요. 코로나를 겪으면서 여객 수속하는데 있어서 항공사에 가림막도 지원하고 했지만, 코로나가 종식되어도 지금 같은 기본적으로 어떤 언택트, 비대면 추세는 여객 수요가 프로세스상이든 상업시설 이용이든 점차 그것은 증가할 것 같아서 저희도 트렌드에 맞춰갈 생각입니다. 그래서 키오스크라든지 비대면으로 할 수 있는 것들, 직원들 보호를 위한 가림막이라든지 이런 것들은 계속 운영할 것 같고 상업시설에 있어서도 비대면 주문 키오스크라든지 일단 지금 당장 도입은 불가능하겠지만 요즘 무인 카페라든지 이런 것들도 가능하다면 도입해야하지 않을까 생각하고 있습니다. <한국공항공사 제주지역본부>

지금 코로나 이전부터 공항에 나오신 분들에게도 키오스크라는 셀프 체크인 기기, 짐 부치는 것도 셀프 백드랍도 있었고 이런 게 점점 사용률이 올라가겠죠. 항공사 웹하고 모바일 같은 경우에는 정말 언택트 시대에 딱 맞는 체크인인데 처음하시는 분들은 심적으로 어려우실 수도 있지만 몇 번 하시다 보면 나아지지 않을까, 그런 쪽으로 저희도 계속 개발을 하고 있어요. 그래서 내년 1월에는 승객 본인이 원하시면 사전에 오토 체크인을 하겠다고 본인이 의사를 밝히시면 출발 24시간 전에 자동으로 체크인이 되어서 승객한테 탑승권 이라든가 그런 증서가 날아가는 서비스를 시행할 겁니다. 코로나 종식되고 제가 보기에 내년 하반기부터 이제 좀 살아나기 시작해서 22년 거쳐서 23년 정도 되어야 2019년도 수준으로 올라가지 않을까 생각합니다. <대한항공>

포스트코로나 이후에 대해 준비하고 있는 점은 어떤 것이 있으신가요? 코로나-19가 종식된다면 항공 업계 정상화까지는 어느 정도 기간이 소요된다고 생각하시나요?

기준에 저희가 온라인 체크인, 현장의 키오스크 체크인, 셀프 백드롭이라고 SBD라고 기계에서 직접 부치시는 게 있거든요. 인천공항에서 시행을 하고 있고 해외공항도 계속 확장 도입을 하고 있습니다. 추가로 인천공항에서 안면인식 도입을 검토하고 있는데 저희도 발맞춰서 진행하려고 계획하고 있고요. 자택에서 수하물을 부치시면 목적지 공항에서 받을 수 있는 것도 검토를 같이 하고 있는데, 공항공사랑 같이 되어야 되는 부분이 있어서 일단 그런 것들을 현재 많이 준비하고 있습니다. 종식 후에는 국가별로 전부 다 정상운영이 된다면 그 시점이 바로 정상화 시점이라고 보면 될 것 같아요. 모든 사람들이 결국은 불안해서 여행을 안 하는 거니까 청정 지역이 다 됐다고 하면 여행수요는 금방 다시 회복 될 거로 생각하고 있습니다. <아시아나>

종식이란 시점이 내년 뭐 지금 뉴스로는 내년 상반기 또 내년 한 중반기 정도면 이제 백신이 다 어느 정도 접종이 시작되고 한하지만 그래도 그때를 종식으로 보기는 어려울 것 같고요. 그때부터 점차 좋아져서 한 내년 하반기 정도는 되어야 조금씩 좋아지지 않을까 하지만 내년 말도 쉽지 않아 보입니다. 아무래도 지금은 저희도 이제 현재 이제 소위 위드 코로나라는 용어를 많이 쓰고 있잖아요. 포스트 코로나 이후에 저희도 앞으로 또 다가올 전염병에 또 다른 세계적인 전염병이 확산될 수도 있다 보니까 이런 거로 인해서 어떻게 방역을 지키면서 항공기를 운용을 해야 될까에 대한 고민은 또 저희도 하고 있고 그래서 승객들에 대한 비대면 수속을 강화하는 부분도 지금 고민하고 있는 부분입니다. <제주항공>

코로나 종식시점은 2021년 하반기라고 보고 있고요, 정상화는 승객이 정상화된다는 측면에서 본다면 사실 2022년 상반기 이후가 되지 않을까 판단을 하고 있습니다. 백신이나 치료제가 완전히 자리를 잡아야 승객이 늘지 않을까 보고 있기 때문에 그때까지는 시간이 좀 더 소요되지 않을까 생각하고 있습니다.

<티웨이항공>

비대면 마스크 가림막 같은 것도 저희가 선제적으로 먼저 했었고 그리고 승객들한테 꾸준히 문자를 보내면서 이제 SNS나 단체톡으로 열 나가는 사람은 이용을 자제하도록 얘기 해 주시고 또 이제 사전 공지를 미리 하고 그런 걸 위주로 하고 있긴 합니다. 코로나-19 종식시점과 같은 경우는 조직 내 분위기는 내년 중후반으로 보고 있긴 하구요. 개인적인 의견도 코로나가 종신이 된다면 빨리 정상화 될 수 있지 않을까 생각하고 있습니다. 왜냐하면 사람들이 다 여행을 가고 싶어하는 분위기더라고요. 그래서 WHO에서 종식선언만 하면 바로 정상화는 금방 될 것 같습니다. <진에어>

나. 빠른 코로나-19 종식으로 6개월 이내에 항공 산업이 정상화 될 경우 이에 대한 사전 준비

최근 여러 국가에서 내놓는 백신으로 인해 코로나-19가 종식되어 6개월 이내에 항공산업이 정상화 된다면 이에 대한 사전 준비는 되어 있으신가요?

(코로나-19 종식 이후 업계 정상화에 걸리는 시간, 대응방안, 애로사항, 지원이 필요한 부분 등)

코로나-19 종식 이후 이전과 동일한 수준으로 정상화 되는 시기는 2023-2024년 정도로 예상하고요, 공항공사의 경우 코로나-19 이전과 비교하여 인력이나 자원의 변동은 크지 않기 때문에 코로나-19이후 이전과 동일한 수준으로 정상화 되더라도 큰 애로사항은 없을 것 같습니다. 다만 항공사나 현재 휴직했던 업계가 정상 가동을 하는데 인력에 무리가 없도록 고용유지지원금이라거나 이런 것들을 지속적으로 유지해야 하지 않을까 생각하고요. 항공업계가 가진 자원들이 계속 유지될 수 있도록 수요가 늘어날 때를 대비해서 항공사 측의 구조 조정 부분에 대해 정부가 어느 정도 개입을 해서 자원을 유지할 수 있는 정책을 마련해야 하지 않나 하는 생각입니다. <인천국제공항공사>

시설 부분은 기존에 이미 다 되어있는 부분이고요, 한 번에 밀집이 되거나 하는 등의 안전문제 등이 일어나지 않도록 준비를 해가야 할 것 같습니다. 운항 허가를 받은 것도 상당한 시간을 두고, 그 기간 안에 저희들이 사전 대비를 한다면 가능할 것 같습니다. 인력 조정을 했다거나 시설을 폐기한 부분이 전혀 없고 또한 시설들은 정기적으로 체크를 하면서 국제선이 회복됐을 때를 대비하고 있기 때문에 정상화 하는 부분에 있어서는 문제가 되지 않을 것 같습니다. <한국공항공사 서울지역본부>

국내선은 거의 정상적이라고 보고, 국제선 같은 경우에는 완전 정상화 되는 건 거의 2년이라고 생각합니다. 정부에서 종식선언을 한 후에도 회복되려면 그 후에도 1년은 걸릴 거라고 생각이 들고요. 공항에서는 무엇을 준비하고 있냐고 한다면 국제선은 인천 공항 일원화 정착 때문에 도착은 다 인천으로 가고 있었는데, 12월 3일부터는 에어부산 때문에 김해공항이 풀렸습니다. 그래서 김해공항에서 준비해왔던 방역에 관련된 프로세스들이 저희 회사에 공유가 되어 있어서 저희도 언제든지 만약에 제주 공항으로 바로 여객들이 들어온다면 관계기관하고 지자체하고 협의해서 김해공항 케이스를 업무 프로세스 같은 것을 따라서 언제든 바로 할 수 있도록 준비되어 있습니다. <한국공항공사 제주지역본부>

그렇게 오래 안 걸릴 거라고 생각하는데 아까 유급휴직이라고 말씀을 드렸는데 유급휴직인 경우에는 언제라도 필요에 의해서 회사가 업무를 부여하면 바로 할 수 있는 상황이거든요. 그래서 이런 저희 같은 간접 부분에 있는 사람들은 바로 투입이 될 수 있고요. 그 다음에 조종사라든가 객실 승무원이라든가 정비사 분들도 일부 그런데 자격, 자격을 유지해야 되는 분들도 있는데 그 분들도 그 자격을 뭐야, 잃지 않도록 회사에서 관리를 하고 있는 것으로 알고 있어요. 휴식을 하시더라도 자격을 유지해야 조건이 있으면 또다시 나와서 그거에 맞게끔 근무를 하신다든가 아니면 테스트를 받는다든가 교육을 받는다든가 하기 때문에 비행기는 지금 다 쉴 서 있고요. 그러니까 일단 기재가 있고 그것을 움직일 수 있는 사람들이 있고, 그러니까 오래는 안 걸릴 것 같습니다. <대한항공>

최근 여러 국가에서 내놓는 백신으로 인해 코로나-19가 종식되어 6개월 이내에 항공산업이 정상화 된다면 이에 대한 사전 준비는 되어 있으신가요?

(코로나-19 종식 이후 업계 정상화에 걸리는 시간, 대응방안, 애로사항, 지원이 필요한 부분 등)

일단 저희가 이제 내부 지침, 그러니까 현재도 지금 한 군데씩 다시 운항을 하고 있거든요. 저희가 공항 절차를 일단 지침을 준 게 최소 7일을 잡고 있습니다. 7일을 잡고 있고 운영 안하고 있는 지점들에는 운항이 결정되면 최소 10일 전부터 전체출근을 하고 바뀐 절차, 바뀐 출입국 규정 이런 것들을 하면서 내부 절차는 이미 만들어져 있거든요. 그래서 공항 별로 재운항 하는데 10일 정도면 준비가 될 것 같습니다. 해외에도 공통적으로, 지점장들은 지금 해외에 계속 있기 때문에 운항이 결정되면 바로 즉각적으로 대응할 수 있도록 지침을 해오고 있습니다. 지원은 어려운 것 같긴 한데 좀 문제점들은 해외직원들도 지금 퇴직자들이 생각보다 많거든요. 그런데 해외에서는 항공업을 할 수 있는 언어도 되는 사람을 바로 바로 구하기 어려운 나라도 있어요. 그런 데는 좀 애로사항이 있지 않을까 싶습니다. <아시아나>

사실은 사전 준비라기보다 기존에 해오던 운영 그 사항들이 많이 멈춰있는 상황이다 보니까 저희는 아까도 말씀드린 것처럼 기존 노선들이 재 운항 되는 것에 초점을 맞춰야 되는 상황이고요. 거기에 대한 부분에 대한 준비는 되어져 있는 상황입니다. 왜냐하면 지금 인력도 그렇고 장비와 시스템들이 새로 구비하거나 새로 저희가 채용을 하거나 이런 상황들이 아니거든요. 지금 원래 있는 그 인프라들이 다 멈춰있는 상황이다 보니까 재운항만 된다면 이제 즉시 지원이 가능하죠. 정상화 되었을 때 애로사항은 크게 없어 보여요. 왜냐하면 정상화가 안 되고 이 상황이 오래 가는 경우에 대해서는 좀 전에도 말씀 드렸듯이 인력이며 장비 이런 인프라들이 지금 다 멈춰있는 상황이라 솔직히 즉시 지원이 필요한 부분은 크게 없습니다.

<제주항공>

현재 내년도 상반기 하계, 동계 시즌 사업계획을 통해 큰 노선을 대비하고 있기 때문에 코로나-19가 종식된다면 이전과 같이 운항하는데 있어서는 국내선 물론 국토부나 상대국가의 인허가문제, 슬롯 문제가 있긴 하지만 빠르게 정상화가 가능할 것 같습니다. 다만 정상화에 있어서 어려운 부분은 슬롯의 허용이나 인허가 부분이기 때문에 이런 부분에 대한 지원이 가장 필요하다고 생각합니다. 슬롯과 같은 경우 인천공항은 1시간에 허용 할 수 있는 숫자가 60개 정도가 되는 걸고 알고 있고요. 기본적으로는 맥시멈으로 60개를 잡고 있는데 실제로 물리적으로는 80개, 관제탑에서 핸들링 할 수 있는 수가 72개 정도라고 들었는데 실제로 허용된 숫자가 적어서 슬롯 허용 수를 늘려주시는 해결이 필요하다고 생각합니다. <티웨이항공>

항공사에서 지금 적자가 너무 많아서 정상화를 최대한 빨리 시키지 않을까 생각하고 있습니다. 6개월 내에 정상화 된다면 제가 보기에는 3개월 이내에 그것을 정상화 되지 않을까 생각합니다. 코로나 종식선언을 하면 항공사에서 바로 해외국가에 항공기를 띄우려고 해도 시간이 필요하니까, 저희 같은 경우는 해외 지점장들은 계속 해외에 체류시키고 있는 상황입니다. 코로나가 종식되서 빠르게 정상화가 된다면 애로사항으로는 영업적인 부분이긴 하지만 기내식이나 승객한테 제공되는 서비스가 좀 많이 부족할 수 있어서 걱정되기는 합니다. <진에어>

최근 여러 국가에서 내놓는 백신으로 인해 코로나-19가 종식되어 6개월 이내에 항공산업이 정상화 된다면 이에 대한 사전 준비는 되어 있으신가요?

(코로나-19 종식 이후 업계 정상화에 걸리는 시간, 대응방안, 애로사항, 지원이 필요한 부분 등)

사전 준비라기보다도 국제 여객이 인천 국제공항의 특성인데 국경폐쇄하고 방역지침에 특별한 변화가 없으면 실제로 의미가 없는 상황이고 방역지침이 완화되고 6개월 이내에 종식이 된다고 이야기를 해도 이 부분에 대해서 공항에서나 항공 운송 체계에서 방역지침이라든지 절차라든지 이런 것들은 계속 존재할 거라고 봅니다. 그러면 이것 자체가 비용전가로 이뤄질 것이고 그러면 단시간 내에 국제선 여객이 정상화 될 것이라는 거에 대해서는 조금 비관적인 부분이 많기 때문에 한 2-3년 걸릴 거라고 생각을 하고 있습니다. 그럼에도 불구하고 정부 간 어떤 방역절차와 지침이 합의가 된다면 굉장히 빨리 정상화 될 것 같습니다. 그런 부분에 대한 노력은 지자체의 노력보다는 정부의 방역지침이나 절차에 대한 합의, 이런 것들이 더 필요하다고 생각을 합니다. 저희의 경우에는 공항자체를 지원하는 것보다는 공항 자체의 경쟁력을 지원하는 그런 사업을 생각하고 있습니다. <인천시청>

다. 코로나-19가 장기화 될 경우의 어려움과 그에 대한 대비책

만약, 코로나-19가 장기화 될 경우 어떤 어려움이 있으신가요?

(대응책, 향후 직원 운영방식, 기재 운영계획, 시급하게 필요한 지원 등)

공항이라기보다는 정부쪽의 고민이 될 것 같은데요, 청정국, 트래블 버블이라는 걸 통해서 일단은 국가 간 교류가 이루어져야 한다고 생각합니다. 교류가 있어야 관광이든 뭐든 순차적으로 일어날 거고요. 자가격리 기간도 단축될 것이고 사실 공항 관련 기관들에서는 특정 국가 간 교류가 일어날 경우 코로나-19 PCR 검사자에 한해 입국 국가에서의 자가격리 기간을 단축 또는 면제하는 방안 등을 관련 기관에 요청 중입니다.

〈인천국제공항공사〉

아무래도 비대면 서비스라든지 안전하게 대면할 수 있는 방법을 계속 찾아 나가야 되겠죠. 발열체크라든지 후송절차라든지 이런 것들을 방역당국에 요구도 하고, 저희가 파악하기로는 이용객과 종사자 간 감염사례가 없는 것으로 알고 있습니다. 그래서 이런 안전공항이라는 이미지를 계속 주고 국내선만이라도 안전하게 운영될 수 있도록 서비스를 제공해야 되는거죠. 추가로 예약시스템 특히 교통 약자이동서비스나 주차장 등 사전예약 시스템을 구축해서 예약제로 운영할 계획입니다. 장기화에 따라서는 방역에 따르는 인건비 부분이 제일 어려울 것 같습니다. 유증상자에 대한 공항의 제제가 어려운 부분도 그렇고요.

〈한국공항공사 서울지역본부〉

항공업계는 관광산업이라 굉장히 밀접한데 이미 그렇지만 관광 업계 그 다음에 면세 업계 이런 부분들은 거의 붕괴, 산업붕괴라고 봐도 되죠. 거기에 대해서는 뭔가 정부에서 산업보호를 위해서 버티기를 위한 중요지원이 있어야 되지 않을까 생각합니다. 그리고 저희도 그만큼 여객이 줄면 어쨌든 저희 공항도 수입이나 매출이 줄어들기 때문에 직접적으로 면세 업체나 항공 업체처럼 직접적인 피해는 없겠지만 그렇게 큰 피해는 없겠지만 저희도 직접적인 피해를 받고 있거든요. 때문에 저희도 여객 감소에 따른 매출과 수익 감소 이 부분에 대해서는 저희도 심각한 상황입니다. 〈한국공항공사 제주지역본부〉

내년도 올해와 비슷하다라고 하면 이제 올해와 같은 이런 패턴으로 계속 가야 되겠죠. 직원들 유급휴직하고 화물 수요가 있으면 적극적으로, 화물 전용 여객기 적극적으로 이렇게 띄우면서 수요에 대응하고 그 다음에 유급휴직도 가야 되겠죠. 그리고 저희 회사입장에서는 고용유지 지원금이 절실한 편입니다. 또 하나가 특별 고용 지원 업종이라고 선정이 되는데 그게 내년에도 좀 더 연장이 되었으면 하는 바람이죠. 〈대한항공〉

대응, 지금이랑 똑같이 해야 될 것 같아요. 그 나라에서 운항을 할 수 있게끔 해주어야 되는 부분이 있고 그리고 설령 운항을 할 수 있더라도 한국에 와서 경계해야 되고 여러 가지 검사해야 되고 이런 부분들이 그 모든 게 결정이 되어야 운항을 할 수 있기 때문에 이 상황에 맞춰서 계속해야 될 것 같습니다. 그런데 만약에 장기화 계속 된다면 현재도 많이 공항공사에서 도와주고 있지만 지속적으로 시설이용료 같은 거 면제를 해 준다든지 납입을 좀 계속 보류를 해 준다든지 이런 부분에 대한 지원을 계속 있었으면 좋겠습니다. 〈아시아나〉

만약, 코로나-19가 장기화 될 경우 어떤 어려움이 있으신가요?

(대응책, 향후 직원 운영방식, 기재 운영계획, 시급하게 필요한 지원 등)

이 부분도 사실 저희 지점에서 말씀 드리긴 조금 어려운 부분이 있는데요. 아무래도 회사의 사업계획이라든지 정책이 좀 많이 바뀌지 않을까 싶습니다. 기재운영계획도 그렇고 정말 장기화 된다고 그러면은 이제 고민을 좀 하겠죠. 이제 본사 경영하시는 분들께서 항공기에 대한 운영계획을 더 줄일 수도 있고 노선을 더 줄일 수도 있고 인력도 거기에 맞춰서 더 줄일 수도 있고. 그런 부분들은 좀 점차 이 상황을 보면서 대응해야 되지 않을까 싶습니다. 아무래도 비용에 대한 지원이 필요할 것 같고요. 그리고 이제 회사는 아무래도 그런 고정비용들이 계속 지금 발생하고 있다 보니까 이게 장기화 되면 사실 매출 대비 또 수익대비 나가야 되는 고정비들이 더 커지게 되면 아무래도 회사의 존폐가 달려있는 거죠. 그래서 그런 부분들은 어떻게든 저희가 정부로부터 지원을 받아서 항공산업이 좀 고사되지 않는 그런 위기를 좀 넘겨야 되지 않을까 싶습니다. <제주항공>

아마 1년 이상 장기화가 된다고 하면, 현재 진행 중인 유급휴가, 정부지원이 되는 무급휴가 등이 한정되어 있기 때문에 코로나-19가 장기화가 될 경우 조심스럽기는 하나 지원이 없는 무급 휴가로 전환이 되지 않을까 싶습니다. 또한 운항편의 경우 국내선 위주로 운항할 것 같고요, 또한 1년 이상 장기화가 된다면 승객 칸에 화물을 싣는 사업도 해야 하지 않을까 생각하고 있습니다. 제일 필요한 것이라면 재정적인 지원 등 장기적인 지원일 것 같습니다. 언론에 노출되는 부분을 보면 티웨이에 대한 지원은 상당히 적은 것으로 보이기 때문에 무상 지원이 아니라 어느 정도 가산금리가 있는 지원이라 할지라도 어느 정도 자금적으로 지원은 필요하지 않나 생각합니다. <티웨이항공>

대응책은 저희 쪽에서 말씀드리기는 조금 어려울 것 같고요. 코로나가 장기화 되어서 가장 큰 문제가 제주 같은 경우에는 변동사항이 너무 많다는 겁니다. 50%에서 150%까지 그러다 보니까 휴직을 해야 되는 상황인데 휴직을 못하는 경우가 엄청 많습니다. 유급휴직은 한 달 단위로 신청해야 지원을 받을 수 있고 한 달 동안 안 쉬면 돈을 아예 못 받는 시스템이라서 도에는 많이 건의를 했지만 제주 같은 경우에는 이게 적용이 안 되는 경우가 있습니다. 운항횟수가 줄면 휴직을 권유해야 하는데 그 직원들은 일은 일대로 하고 돈은 못 받는 그런 상황이 되어 버리는 거죠. 그래서 이 부분에 대해서 유급휴직부분도 항공 산업에 맞게 15일 단위, 일주일 단위 이렇게 해서 세분화를 좀 시켜 주면 좀 더 저희 입장에서는 원활한 업무 운영이 되지 않을까 생각합니다. 또 한 가지는 시스템 사용비용인데 이 부분이 고정비로 몇 천 만원이 나가다보니까 이전에는 협상을 해서 할인을 받았었는데 이제는 할인도 없다보니까 이 비용 부분에 대한 부담이 커서 코로나가 장기화 된다면 이 부분이 좀 지원되었으면 합니다. <진에어>

현재 지자체가 특히 국제선을 운영하는 공항이나 항공사를 위해서 지원해야 할 부분은 그렇게 많지 않다고 보고요. 그래서 저희들의 전략은 공항경제권이란 개념을 계속해서 만들어 간다는 겁니다. 그리고 언젠가는 코로나-19가 마무리된다고 하면 단순히 여객이나 화물에만 의존하는 공항이 아니라 전반적인 비즈니스하고 지역의 어떤 문화, 인천공항에 가면 굉장히 좋은 문화가 있고 볼거리가 있고 쇼핑할 수도 있고 그 다음에 비즈니스도 할 수 있다라는 그런 개념으로 저희들이 만들어가려고 하고 있고요. 최근에도 많이 이야기되고 있는 싱가포르 창이공항 같은 경우에는 주 프로젝트라고 해서 세계에서 가장 큰 실내 폭포 같은 것들도 만들어 놓고 있거든요. 그런데 그것은 그냥 공항의 어떤 뭐 어떤 미적 완성이나 시설이 아니라 그 자체가 하나의 명물이거든요. 사람을 이끌고 가는 그런 거기 때문에 그런 개념들도 저희들이 이제 많이 가미를 하려고 합니다. <인천시청>

라. 코로나-19 종식 선언후, 즉시 여행 수요가 정상화되지 않을 경우, 여객 수요 회복을 위한 전략

만약 코로나-19 종식 선언에도 불구하고 즉시 여행 수요가 정상화되지 않는다면 여객 수요 회복을 위한 전략이 있으신가요?

(마케팅 전략, 빠른 정상화를 위해 지원이 필요한 부분)

공항 쪽에서는 금년도에도 여객 수요를 창출한 만큼 항공사 측으로 지원하는 제도라든지 마케팅 정책을 이미 세웠고, 선제적으로 준비를 했습니다. 그리고 말씀드렸듯이 공항은 코로나-19 측면으로 봤을 때 안전한 곳이기 때문에, 사실상 설문조사를 해보면 공항이 불안하다, 비행기 안도 불안하다 이런 얘기들을 많이 하시는데 실제로 시내에서 감염되는 확률보다는 공항에서 감염될 확률이 훨씬 더 적습니다.

〈인천국제공항공사〉

어떻게 하든지 안전한 공항이라는 것을, 지금 현재도 확진자가 발생 되거나 이런 사례는 전혀 없다 계속 안전하게 이용 할 수 있도록 저희들이 계속 대비를 해 나가는 것밖에는 없을 것 같고요. 정부에서도 지침이 내려왔는데 저희 마케팅 측면에서 봤을 때 항공사가 원활하게 공항 이용 할 수 있도록 시설 사용료를 많이 감면해주는 부분들도 계속 어느 정도까지는 유지해야 되겠죠.

〈한국공항공사 서울지역본부〉

마케팅을 정책적으로 계획을 수립하는 부서가 본사에 있어서요. 지사에서는 별도의 예산을 가지고 움직이는 게 아니라 본사에서 모든 예산을 가지고 계획을 수립해하고 공항 쪽으로 어떤 방향으로 진행할지 오더를 내리면 저희가 그것을 수행해서 집행하고 있거든요. 그래서 이런 별도 마케팅 전략이라고 해도 자체적으로 할 수 있는 것은 계속 도청이나 관광공사나 이런 관광 협회 이런 유관 기관이랑 협업을 해서 할 수 있는 인센티브 제도 같은 것이 있을 것 같습니다. 홍보활동 같은 것도 있고요.

〈한국공항공사 제주지역본부〉

항공사의 마케팅 이전에 청정 국가 간에 트래블 버블을 진행하고 있지 않습니까? 얼마 전에 싱가포르하고 홍콩하고 했었죠. 그것처럼 저희도 이렇게 청정국, 물론 이제 우리도 이제 청정국 아니면 청정 공항 이런 거로 인정을 받아야 되는데 그랬을 때 기존에 예전에 수요가 많았던 데하고 그런 걸 몇 가지 있더라고요. 인터넷 보니까 제일 흔한 게 트래블 버블 뭐 프리패스포트니 여러 가지 이런 좀 이렇게 서로 왕래를 자유롭게 좀 할 수 있게끔 규제를 완화하는 게 있던데 그런 게 선행이 되어야 될 것 같고요. 그러려면 정부 당국이라든가 특히 공항에서 같이 발맞춰 나가줘야죠. 지금 인천공항 공사는 들어보니까 그런 거 대비 해 가지고 노력을 많이 하고 있더라고요. 〈대한항공〉

이 부분은 항공사 안에서도 이제 의견이 나뉘지는데요. 현장을 운영하는 입장에서는 적극적으로 하는 게 조심스럽습니다. 아무리 안전하다고 해도 아직 해외는 위험할 수가 있는데 장려를 하면서 무조건 타라 하기에는 조금 조심스러운 게 공항 쪽 입장이라면 반대로 영업이나 홍보 쪽에서는 어떻게든 수요를 빨리 회복시켜야 되니까 좀 적극적으로 할 확률은 있습니다. 하지만 이 부분은 안팎의 상황을 차분히 좀 검토를 해야지 무조건 빨리 하자 이렇게 하기는 좀 어려울 것 같습니다. 대표적으로 항공사들에서 좀 많이 하는 것은 무료로 수하물을 더 추가로 부칠 수 있게끔 하는 것들은 마케팅전략으로 많이 사용을 하거든요. 그래서 아마 오랫동안 가족 못 보고 일도 못하신 분들은 짐 같은 게 많으실 거기 때문에 아마 수하물을 추가로 부쳐준다든가 이런 부분들은 할 것 같습니다. 〈아시아나〉

만약 코로나-19 종식 선언에도 불구하고 즉시 여행 수요가 정상화되지 않는다면 여객 수요 회복을 위한 전략이 있으신가요?

(마케팅 전략, 빠른 정상화를 위해 지원이 필요한 부분)

사실 이 부분도 지점에서 말씀 드리긴 좀 어려운 질문입니다. 아무래도 마케팅 전략이라든지 판매전략 이런 걸 아마 좀 문의 하시는 것 같은데 그것은 저희 본사의 마케팅이라든지 이제 그 영업부서가 따로 있기 때문에 그쪽에서 이제 장기적인 계획을 좀 세우실 것 같아요. 그런데 이제 단적인 예를 들면 뉴스에서 보셨겠지만 지금 국제선 무착륙 관광비행이란 것도 기획을 해서 정부에서 승인을 해줘서 1년간 저희가 항공사가 운영을 할 수 있게끔 지금 승인을 받아놓은 상황이라 그런것들처럼 뭔가 코로나-19상황에서의 신규수요에 대한 것들을 찾아내야 되겠죠. 어떻게든 이 항공사를 운영해나가기 위해서는 현재 어려운 상황입니다마는 거기서라도 조금이라도 매출을 내고 수익을 내기 위해서는 새로운 것들을 그 기획하고 창출해야 되지 않을까 싶습니다. <제주항공>

일단은 국내선에 대한 집중은 마찬가지로 진행 할 예정입니다. 코로나-19 종식 선언이 이루어지면 저희가 메인으로 거래하고 있는 여행사들과 협업하는 것이 가장 시너지가 나지 않을까 생각하고 있고요. 현재도 내년에 상품을 미리 오픈해서 판매하는 상품이 있는데 많은 여행사들이 이와 같은 식으로 진행을 할 것이라고 판단을 하고요. 사실 모든 항공사가 워낙 비용이 크기 때문에 정부지원이 있다면 좀 더 버틸 수 있는 힘이 생기지 않을까 생각합니다. <티웨이항공>

전 세계적으로 안전하다고 뭔가 국가에서 보증을 해 주는 게 제일 좋지 않을까 싶습니다. 안전을 보증해가지고 예를 들어서 안전 국가를 미리미리 지정을 해 준다든지 그런 식으로 해서 국가에서 보증해 주는 게 제일 낫지 않을까 싶긴 합니다. 예전에도 테러 제한국가해서 반대국가 이런 것처럼 코로나 안전국가, 청정국 이런 식으로 미리 구분해주면 항공사가 약간 그 쪽에 운항을 많이 하고 좋지 않을까 생각합니다.

<진에어>

국제선 공항 같은 경우에는 지자체가 항공사에서 여행수요를 늘릴 수 있는 뭔가를 할 수 있겠지만 인천공항 같은 경우 거의 100% 국제선 수요이기 때문에 지자체가 뭔가를 하기 보다는 수요가 빠르게 회복되려면 코로나-19로 인한 여러 가지 방역절차나 지침들이 완화되어야 되겠죠. 정부가 트러블버블이나 이런 것들, 저희들이 도시축면에서 도시간의 협력이나 이런 것들에 제한이 올 수는 있을 것 같습니다.

6. 향후 항공산업 전망

가. 항공산업의 단기적 전망 (항공사, 공항 등)

올해 코로나-19로 인해 전세계적으로 항공산업이 크게 변화하고 있습니다. 항공산업의 단기적 전망에 대하여 어떻게 생각하시나요?

(FSC/LCC 항공사들의 단기 전망, 인천공항 및 지방공항의 현재 상황 및 전망)

단기적으로 봤을 때는 수요 회복이 더딜 것이고, 향후 몇 년 간은 어려움을 겪을 것이라 예상됩니다. 때문에 비용을 최소화하는 방향이라던가, 비행기가 아예 뜨지 않을 경우의 극한의 상황을 고려해서 수익다각화에 대한 고민이 필요하고요. 공항공사, 정부가 어려움을 극복하기 위한 정책들을 유지하면서 항공 산업을 살리기 위해 노력해야 한다고 생각합니다. <인천국제공항공사>

현재 백신이 나온다 하더라도 2022년까지는 정상화되기 어려울 같습니다. 국가에서 자국의 어떤 감염 전파라든지 이런 것을 막으려고 하는 그런 부분들이 많이 있기 때문에 회복하는 데는 상당히 오랜 시간이 걸릴 것이고요. 구조조정으로 인해 조종사가 이직하거나 그만두는 경우에 면장의 회복이라든지 이런 부분에 있어서 시간이 걸릴 것 같습니다. 항공사 같은 경우는 국내 대형사의 합병으로 인해 경쟁력을 갖추지 못한 LCC의 경우 도태될 수밖에 없는 환경이 도래되지 않았나 생각합니다. <한국공항공사 서울지역본부>

이번에 아시아나가 대한항공으로 넘어간다는 얘기가 나오고 LCC도 3개 항공사가 합쳐진다는 얘기가 나오기 때문에 이것을 전망이라고 해야 될까요? 기본적으로 항공업계 전체의 구조적으로 개편이 원래 필요했는데 거기에 코로나의 영향이 기름을 붓게 된 거고, 큰 틀에서 다시 항공사들 재편이 일어나게 된다면 거기에 따라서 인천공항도 그렇겠지만 제주 공항도 항공사들 재편에 따라 하드웨어적인 사무실이라든지 체크인 카운터라든지 여객 프로세스 시설 이런 것들에 대해서도 전반적인 조정, 재배치 이런 것들은 따라갈 수밖에 없지 않나 생각합니다. <한국공항공사 제주지역본부>

지금 FSC는 합병 되어버렸고, LCC들 같은 경우에도 조금 더 지나가면은 조금 재편되지 않을까 생각합니다. 진에어, 에어부산, 에어서울 빼고 나면 제주 정도가 좀 버티는 것 같고 나머지는 좀 어렵다고 들었고요. 그리고 마스크에는 안 나오지만 그거 말고도 군소 항공사들이 많은데 들어보니 많이 파산도 하고 영업중단하고 어려운 것 같더라고요. 인천 공항도 코로나가 진정이 되고 이동할 수 있는 규제가 완화가 되고 하면 인천공항도 거기에 맞춰서 회복이 되지 않을까 생각합니다. 좀 전에 말씀 드렸듯이 공항 간에 완화를 하든가 이런 거에 적극적으로 움직이는 것 같더라고요. <대한항공>

수요는 과거서부터 계속 그랬지만 지속적으로 항공수요는 증가할 것으로 판단하거든요. 결국은 항공사끼리 어떻게 살아남느냐의 문제가 있어서, 아시겠지만 지금 아시아나, 대한항공 이런 부분도 있고 해서요. 인천 공항의 경우 안전인식을 하면 수송부터 탑승까지 멈추지 않고 그냥 지나가면 끝나는 이런 것을 준비를 하고 있거든요. 항공사 측에서도 그런 시설을 공항공사에서 설치를 해 주시면 같이 도입을 하는 것을 열심히 검토하고 있기 때문에 자동화가 큰 화두입니다. 그래서 아까 말씀 드린 것처럼 손님이 집에서부터 집을 부치면 도착지까지 멈추고 않고 그냥 끝까지 갈 수 있는 부분이 궁극적인 것인데, 실제로 그것을 영국이나 일본은 하고 있어요. 한국 같은 경우에는 작년, 재작년부터 검토를 하고 있었는데 아직 법률적으로 고쳐져야 될게 많아서 아직은 보류 단계에 있지만 미래는 더 그렇게 가지 않을까 그렇게 생각하고 있습니다. <아시아나>

올해 코로나-19로 인해 전세계적으로 항공산업이 크게 변화하고 있습니다. 항공산업의 단기적 전망에 대하여 어떻게 생각하시나요?

(FSC/LCC 항공사들의 단기 전망, 인천공항 및 지방공항의 현재 상황 및 전망)

지금 아시다시피 불과 1년도 안되서 우리나라 항공산업이 상당히 큰 변화를 지금 일으키고 있습니다. 국적 FSC 대형 항공사들이 합병을 하고 있고, 자회사들도 마찬가지로 합종연행을 하고 있는 혼란과 격변의 상황에 놓여있어요. 제주항공도 마찬가지로 LCC를 대표하는 항공사입니다마는 단기적으로는 저희도 아시아나, 이스타 항공과의 합병과 같은 부분들을 고려를 하기는 했습니다마는 코로나상황에서는 사실 쉽지 않은 부분이고요. 저희도 스스로 버티고 이 상황을 이제 타개해서 어떻게든 이 어려운 코로나 상황을 잘 넘겨야 되는 상황이다 보니까 지금은 어떻게든 이 상황을 잘 모면하고 넘겨야 되는 그런 상황인 거고요. 앞으로 항공사는 두 큰 대형 항공사가 합병이 진행되고 있는 상황이고 거기에 속해있는 자회사 LCC들이 지금 마찬가지로 합병이 되는 지금 초기 단계에 있다 보니까 상당히 좀 혼란스러울 것 같습니다. 그래서 이 기간이 어떻게 지나갈지는 좀 두고 봐야 될 것 같고, 과연 그 항공사들이 이 기회로 인해서 어느 정도 좀 합쳐지고 분리되고 해서 정리가 되지 않을까, 이렇게 좀 보고 있습니다. <제주항공>

FSC같은 경우 중형기나 대형기 수요, 가지고 있는 보유 대수가 있기 때문에 화물하고 장거리 운송의 특화가 가능해서 소형기 위주의 LCC보다는 FCS들의 단기전망은 양호하다고 판단합니다. LCC의 경우 화물사업이 어려운 환경이고, 단기적으로는 국내선 투입이 가장 좋은 방법이라고 판단하지만 현재 모든 항공사에서 국내선에 대한 공급이 심화된 상태이기 때문에 LCC의 경우는 조금 더 어렵지 않을까 생각합니다.

<티웨이항공>

진에어하고 에어부산 에어서울 합병되는 부분이 제일 궁금하기는 하지만 단기적으로 보면 항공사들은 더 어려워지고 더 힘들어지고 이제 운항이 어려운 항공사들이 많아지지 않을까 생각합니다. 지금 AOC를 못 받고 있는 항공사들 에어로케이라든지 프리미어라든지 AOC를 못 받고 있는 항공사들도 있다 보니까 지금 항공사들은 단기적으로는 다 어려운 실정으로 보고 있습니다. <진에어>

일단은 국내 운송산업, 항공운송산업이 구조조정에 들어갔고요. 대한항공 아시아나 항공이 합병을 진행하게 되면 Full Service Carrier는 통합 대한항공으로 독점화 될 거고 그 다음에 진에어하고, 부산, 에어서울은 통합 되어서 통합 적용 항공사로 바뀔 거예요. 그러면 가장 강력한 저비용 항공사고 그 다음에 중간 정도 되는 게 제주 항공, 티웨이나 이스타 항공은 약자인 거죠. 단기적으로도 그렇게 재편이 될 겁니다. 인천공항 같은 경우에는 대한항공, 아시아나 항공이 합병되었기 때문에 코로나-19가 조금만 완화된다면 네트워크 경제나 규모의 경제로 인천공항의 글로벌 경쟁력, 항공운송산업의 글로벌 경쟁력은 강화될 거라고 봅니다. 지방 공항 같은 경우에는 해외여행이란 것들이 아무리 종식 되어도 당분간 회복 되지는 않을 거기 때문에 제주 같이 대표적인 국내 여행지를 가지고 있다고 하면 여객 수요가 확대될 거라고 생각합니다.

<인천시청>

나. 항공산업의 장기적 전망 (항공사, 공항 등)

장기적으로 볼 때, 항공산업 전망은 어떻다고 생각하시나요?

(코로나-19 전후 전반적인항공산업의 변화, 국내 항공사들의 세계 경쟁력, 인천공항 및 지방공항의 경쟁력 등)

저희가 면세점 의존도, 상업시설, 이런 부분이 전체적으로 다각화되어야하고 그 다음 비용이 나가는 부분도 스마트공항이나 이런 것들을 통해서 최적화시키는 것들이 필요하다고 생각합니다. 기존의 공항시설 확장이라든지 이런 부분들은 예정대로 가야 코로나-19 종식 이후에 돌아올 수요들을 대비할 수 있을 것 같고요. 시설이 늘어나면 그만큼 슬롯이 더 늘어날 수가 있거든요. 그런 슬롯들은 저희는 일단 늘어날 것이라고 전망하기 때문에 항공사들은 계속 신규노선을 개발해주고, 다른 대안을 마련해야 하지 않나 생각합니다.

〈인천국제공항공사〉

코로나-19로 인해 현재는 항공산업이 많이 위축되었지만 그동안에도 바이러스로 인한 어려움이 있었을 때도 극복한 사례들이 있었기 때문에 세계적으로 손잡고 극복해 나간다면 항공산업도 시간은 걸리겠지만 회복될 것이라고 생각합니다. 〈한국공항공사 서울지역본부〉

단기간에 회복하기는 어려울 것 같고요. 데미지가 상당히 크고 오래 갈 것 같습니다. 그에 따른 공항경쟁력도 약해질 수밖에 없는데 물론 제주공항은 대체 수요기 때문에 해외여행이라든지 국내에서도 전환수요기 때문에 제주 공항은 다른 지방 공항에 비해서는 상대적으로 회복이 빠를 수는 있을 것 같습니다. 그런데 어쨌든 전체적으로 항공사들뿐만 아니라 공항까지도 그 충격은 오래 갈 것 같다고 생각합니다.

〈한국공항공사 제주지역본부〉

일단 항공 산업이 매년 3-4% 씩 성장을 해왔다고 그러더라고요. 지금 코로나를 겪으면서 툭 떨어졌잖아요. 이게 이제 1년이 걸릴지 2-3년이 걸릴지 가파르게 회복이 될지 천천히 회복이 될지 그것은 조금 의견이 틀리지만 코로나 이전의 2019년 수준으로 회복이 되고 나서는 마찬가지로 한 예전에 한 3-4% 대 성장 계속 하리라고 봅니다. 저희 같은 경우에는 아시아나하고 합병이 되면서 볼륨도 커지고 했기 때문에 앞으로 좀 수요회복이 되면 좀 더 글로벌 경쟁에 더 잘 대응을 하지 않을까, 미국 같은 경우에도 어려움이 있을 때마다 항공사 합병을 통해서 태어난 곳들이 현재 가장 큰 회사들이기 때문에 그와 비슷한 효과가 있지 않을까 기대를 해봅니다. 인천공항의 경우 지금 슬롯을 계속 확장하고 있고, 활주로를 늘리고 있기 때문에 더 성장할 거라고 생각합니다. 지방공항 같은 경우는 항공사들이 운항하거나 외국 항공사 유치가 힘들어서 제 사견으로는 그렇게 전망이 밝을 것 같지는 않습니다. 〈대한항공〉

장기적으로 볼 때, 항공산업 전망은 어떻다고 생각하시나요?

(코로나-19 전후 전반적인항공산업의 변화, 국내 항공사들의 세계 경쟁력, 인천공항 및 지방공항의 경쟁력 등)

산업 자체는 조금 전에 말씀 드린 것처럼 수요는 계속 오를 거예요. 그런데 경쟁이 워낙 이제 심화되다 보니 가격 같은 게 계속 내려가고 있잖아요. 그래서 운전자 입장에서는 고민이 굉장히 많지만 산업 자체는 계속 크겠죠. 지금 항공에서 진행되고 있는 항공업계의 개편 이 부분들이 어떻게 될지는 모르겠지만 일단 된다면 그래도 좋아지지 않을까 그냥 희망하고 있습니다. 인천공항 같은 경우는 트렁크 노선이어서 서양 국가 이런 데서 한국을 거쳐서 이제 다른 데 가기가 편하기 때문에 결국은 그게 큰 경쟁력인 거거든요. 그리고 이제 시설이 좋고 면세점 이런 게 좋고 위치자체도 큰 경쟁력이라고 생각합니다. 지방 공항들 같은 경우에는 저는 제주, 김포 빼고는 경쟁력이 아예 없다고 생각하거든요. 운영을 하더라도 항공사 입장에서는 계속 적자가 날 수밖에 없는 구조이고 단가도 굉장히 저렴하기 때문에 기관이나 이런 곳에서 열심히 활성화 시키려고 하실 수는 있으나 수요 자체가 그렇게 충족시킬 수 없어서 지방공항은 메리트가 없다고 생각합니다. <아시아나>

아무래도 우리나라가 항공사가 인구 대비 좀 많았죠. 그렇기 때문에 이번에 코로나를 겪으면서 그런 항공사들의 합종연행이 지금 이뤄지고 있는 거고요. 장기적으로 봤을 때는 이제는 강한 항공사들만이 살아남지 않겠는가. 그래서 그런 항공사들이 이제 코로나 이후에는 아무래도 좀 이 어려운 시기를 타개해서 이제 살아남는 소위 살아남는 항공사들은 앞으로도 계속 좀 이 항공산업, 우리나라에서 항공산업을 계속 영위하지 않을까 생각이 듭니다. 신규항공사들이 진입하기도 이제는 쉽지 않겠구나라는 것도 많이 느끼리라고 보고요.

<제주항공>

바람을 섞어서 말씀드리면, 항공사의 경우 코로나-19 종식 이후 회복 심리 등이 살아나서 단기적인 붐이 일지 않을까 하는 바람이 있고요. 한국발보다는 현지발 수요가 늘어난다거나 하는 변화가 예상되기는 합니다.

<티웨이항공>

지금 일단 사람보다는 물류 위주로 바뀌고 있는 것 같고요. 특히 지금 물류가 심각하다고 하더라고요. 중국에서 저희가 한진해운이 망하면서 운수권을 많이 빼앗겨서 그래서 그 중국에서 배를 많이 막고 있다 보니까 그래서 항공운송이 많이 좀 강화되고 있다고 들었거든요. 종식 이후라고 하면은 좀 많이 나아질 거라고 보고 있습니다. 왜냐하면, 지금 어떻게든지 항공사들이 코로나가 길어지면서 어느 정도 합병도 있고 이스타 같은 항공사들도 생기고 하다 보니까 어느 정도 이제 정리가 전환되는 분위기기 때문에 개인적으로 경쟁력은 좀 있다고 보고 있습니다. 공항 같은 경우는 인천공항은 어쨌든 국제선이 많이 늘어날 거니까 워낙 잘 되었던 공항이어서 좋게 전망을 하고 있는데 지방 공항은 오히려 경쟁력은 악화될 거로 보고 있기는 합니다. <진에어>

장기적으로는 단기적으로와 마찬가지로 대한항공, 아시아나 항공이 통합되면 통합 대한항공은 세계시장의 경쟁력을 가질 겁니다. 그리고 인천공항도 이 통합 대한항공을 기반으로 해서 네트워크 경제력을 가질 수 있을 거고, 저희들이 계속 진행하는 공항경제권이 제대로 진행된다고 하면 지역의 어떤 거점으로 공항이 새롭게 개념을 탈바꿈 하는 새로운 공항의 개념으로 전환되어서 항공산업 자체는 새롭게 전환될 거라고 보고요. 경쟁력은 있을 거라고 봅니다. 지방 공항도 마찬가지로 제주 공항이나 이런 관광 쪽에 굉장히 강한 특징을 가지고 있는 공항 같은 경우에는 수요가 굉장히 늘어날 거라고 생각합니다. <인천시청>

다. 코로나-19 이후 지방공항의 활성화 방안

코로나-19 이후에 지방공항의 활성화를 위해서는 어떤 방법이 있다고 생각하시나요?

(각 공항에서 필요한 노력, 지방공항 활성화를 위해 필요한 지원)

보통 육로수단, KTX가 항공기보다 편리한 부분이 있는 것 같다고 생각하고요. 동남권이라든지 이런 주요 거점 부분을 확장하는 건 괜찮다고 보는데, 주요 거점이 아닌 곳을 공략적으로 개발하는 부분은 의미가 없다는 생각이 듭니다. 개인적인 의견이지만 KTX라든지 이런 대체수단이 오히려 훨씬 좋은 것 같다고 생각합니다.
〈인천국제공항공사〉

지방공항의 개성을 살리는 것이 필요하다고 생각합니다. 공항뿐 아니라 가서 즐기고, 놀고 할 수 있는 지방의 인프라가 제대로 확충이 되어야 한다고 생각합니다. 아무래도 지방의 경우 대중교통이라든지 접근성이 불편하기 때문에 지차제에서 교통서비스라든지 이용객들이 불편하다고 생각되는 부분에 대해서 해소할 것 같습니다. 물론 그런 부분에 대해서는 저희도 계속 협의를 해나가고 있지만, 예산 제약이라든지 이런 문제 때문에 한계가 있습니다. 〈한국공항공사 서울지역본부〉

기본적으로 비즈니스여행객보다는 관광객이 대부분을 차지하고 있기 때문에 공항 활성화 자체가 관광활성화하고 분리될 수는 없다고 생각하거든요. 그래서 유관 기관하고의 이제 좀 긴밀한 협조와 지원이 같이 되어야 되지 않나 그렇게 생각합니다. 현재 항공사들이 국내 노선으로 돌려서 국내 내륙 간, 육지와 제주 간 노선을 활발하게 취항하기도 하고 접기도 하는데, 그런 노선들에 대한 검증이 이뤄지고 향후 수요가 괜찮은 노선이 있다면 좀 활성화 되었으면 좋겠다는 생각이 듭니다. 〈한국공항공사 제주지역본부〉

이용객이 상시로 드나들 수 있는 수요를 만들어야 되는데 그러려면 공항 주변에 배후 단지라고 그러죠. 그 쪽에 상시 왔다 갔다 할 수 있는 그런 사람들이 있고 그런 사람들이 일하는 산업단지 라든지 이런 게 있고 그것을 정부에서는 공항을 중심으로 한 이렇게 그 공항 생태계라고 그러는데 그런 게 좀 일종의 인프라가 구축이 되어야 발전이 되는데 그런 부분이 없다면 주차료 감면 같은 걸 한다고 해도 일시적인 효과일 거라고 생각합니다.
〈대한항공〉

결국은 지방 공항에서 해외 국제선을 띄워야지 활성화를 시킬 수 있는 부분이거든요. 지방에서 서울까지 굳이 비행기를 안 타는 것처럼 결국 지방에서 해외를 띄워야 되는데 그것마저 사실 수요가 많지가 않아서, 계속 적자 난다고 얘기하는 부분이라서 방법은 국제선인데 항공사들이 적극적으로 하려고 할지가 사실 의문이긴 합니다. 결국은 카운터 이용료라든지 시설 이용료 이런 모든 부분들을 항공사가 전부 다 개척을 해야 되는 부분도 있고, 지방공항도 활성화 목적 자체가 경제 이런 부분도 있는 건데 항공사한테 이득 주면서 무료로 주고 이렇게 하기는 어려운 부분이 좀 있어서, 그리고 그 부분이 해결되더라도 적자가 나올 거라고 생각해요. 그래서 지방 공항은 메리트가 크게 없다고 봅니다. 〈아시아나〉

**코로나-19 이후에 지방공항의 활성화를 위해서는 어떤 방법이 있다고 생각하시나요?
(각 공항에서 필요한 노력, 지방공항 활성화를 위해 필요한 지원)**

이 부분도 본사에 이제 저희 대외 협력팀이라든지 대관 담당하는 팀에서 이것은 다뤄야 될 것 같은데 제 개인적인 생각으로는 지방공항 활성화가 되려면 아무래도 많이 유치를 해야 되겠죠. 항공사들을 유치하든지 신규노선이 생겨서 항공사들이 들어가게 만들어야 되는데 이러려면 아무래도 항공사의 전폭적인 지원이 필요하지 않을까 싶습니다. 지금은 사실 모든 수요들이 주로 수도권에 몰려있다 보니까 지방 공항에 쉽사리 들어가기 쉽지 않아요. 항공사도 어떻게 보면 지방 공항을 취항하기 위해서는 비용이 많이 들어가고 인력적인 고정비들이 많이 들어가는 부분인데 그런 지원이 없이는 사실 항공사 스스로 활성화하기에는 어렵다고 봅니다. 그런 부분들이 전체적으로 보면 비용이죠. <제주항공>

노선투입이 가장 좋을 것 같습니다. 각 항공사들이 노선을 증가하기 위해 드는 이착륙료, 재산세 등 비용을 면제 해 주신다거나 유예해주시는 등 지원이 있으면 좋을 것 같습니다. 또한 지방공항의 경우 환승이 불가능한 곳(대구공항)이 있는데, 이런 공항들의 경우 한국으로 입국을 한 후에 재심사를 받고 들어가야 하기 때문에 시간적으로나 물리적으로 힘든 상황이라 이런 부분이 해결이 된다고 하면 지방공항 활성화에 좀 많이 도움이 되지 않을까 생각하고 있습니다. <티웨이항공>

제주공항 같은 경우에는 공항은 작은 데 비해서 너무 활성화가 되어 있어서 추가로 건물을 더 짓고 활주로를 늘리고 제2 공항을 건설하거나 그런 인프라 확충이 제일 필요한 것 같고 다른 공항에서는 운항을 하게 하려면 어쨌든 재정적인 지원이 필요하지 않나 합니다. <진에어>

최근에 차박이라든지 그 다음에 KTX도 굉장히 늘어나고 있기 때문에, 여행 방식하고 교통수단의 발전에 따라 일부 지방공항은 경쟁력이 약해질 겁니다. 지방의 공항이 지역의 특성하고 제대로 연결을 하지 못 한다고 그러면 약해질 수밖에 없는거죠. 하지만 새로운 관광이나 비즈니스를 볼거리를 만든다고 하면, 그래서 제가 보기에는 지방 공항은 장단점이 있겠다. 그래서 정부가 그런 각 지역에 있는 공항하고 그 지역의 특성을 잘 결합 시키는 공항 경제권의 개념을 잘 만들어 줘야 되고 그 다음에 그것을 할 수 있도록 법이나 제도적으로 뒷받침을 해준다면 장기적으로는 우리나라 국제선 공항하고 인천공항 뿐만 아니라 지방 공항들도 경쟁력이 있을 거라고 생각합니다. <인천시청>

7. 지원 및 개선사항

가. 현재 어려움을 극복하기 위해 유관기관의 협조가 필요한 부분

현재 어려움을 극복하기 위해서 공항/항공사/지자체 등 항공산업 유관기관의 밀접한 협력이 필요한 부분은 어떤 것이 있으신가요?

공사 측에서는 자체적으로 수익사업, 매출을 일으킨다거나 시설투자 등을 하면서 신규노선을 유지하고 항공사를 유치하는 등의 정책을 써왔지만, 현재는 재원이 거의 고갈되어 가고 있고 힘든 시기입니다. 때문에 서로를 이해하고 공생할 수 있는 방향을 찾아야 된다고 생각합니다. 지자체의 경우 항공수요가 멈출 경우를 대비한 비 항공수익 마련, 지역발전(영종도)과 같은 사업들을 개발하는데 힘써주셨으면 합니다.

〈인천국제공항공사〉

지자체 같은 경우에는 요양병원에서 대규모로 감염자가 발생되거나 하면 그 쪽으로 인력을 투입 할 수 밖에 없는 것이고 이런 상황이 한 번도 없었기 때문에 매번 그렇게 할 수 없다 보니까 현재는 그런 상황이니까 저희들도 어쩔 수 없이 인력을 우리가 투입을 하고 있는데, 이런 부분에 있어서 적극적인 지원을 해주셨으면 좋겠습니다. 〈한국공항공사 서울지역본부〉

항공사에서 가장 많이 요청하시는 건 체크인 카운터인데요. 여객이 줄었음에도 불구하고 코로나 이후 수요를 대비하기 위해서 저희 쪽에서 배정을 조정했을 때 잘 안내어주시려고 합니다. 때문에 이런 부분은 유동적으로 협조를 해주셨으면 좋겠다는 생각이 들구요. 지자체와 같은 경우는 보건 방역, 감염병 대응의 주체이기 때문에 적극적으로 공항내의 역할을 잘 감당해주셨으면 하는 부분이 있습니다.

〈한국공항공사 제주지역본부〉

공항의 협조가 필요한 부분은 저희가 이착륙료, 주기로 많은 시설사용료를 내야 되는데 이것을 면제를 해 준다거나 감면을 해 준다거나 지불을 유예를 해 준다거나 여러 가지 방편으로 도와주고 있지만 이런 게 좀 더 지속이 되어야 되는데 공항공사도 힘들다고 하기 때문에 잘 모르겠습니다. 그런데 저희 같은 항공사 입장에서는 그게 좀 중요합니다. 수요가 없어서 장사가 안 되니 이런 부분에서 마찬가지로 감면이라든가 면제라든가 혜택을 계속 받았으면 합니다. 지자체의 경우는 특히 항공사 업무와는 엮이는 부분이 없지만 규제라든가 이런 게 있으면 완화를 참가 혜택을 줄 수 있으면 금전적인 혜택이 있으면 비용적으로 그런 건 좀 해 주셨으면 하는 바램이죠. 〈대한항공〉

현재 어려움을 극복하기 위해서 공항/항공사/지자체 등 항공산업 유관기관의 밀접한 협력이 필요한 부분은 어떤 것이 있으신가요?

지금 저희가 가장 적극적으로 희망 하고 있는 것 중에 하나가 저희 수요의 대부분이 중국 분 이신데, 한국에 입국을 할 수밖에 없는 상황이다 보니까 공항공사에 계속 요청하고 있는 것은 환승지역 내에 검사소를 운영해달라는 부분이 있습니다. 최근에는 코로나가 계속 증가 추세에 있어서, 보류 상태로 돼 있거든요. 그런데 이 부분만 해결이 되어도 항공사는 숨이 많이 트이는 부분이 있어서 환승 지역 내에 검사소 운영을 계속 적극적으로 어필을 하고 있고요. 그리고 이제 전세기라든지 위험국가를 갔다 오면 검사를 필수적으로 하고 있어요. 국가에서 정한 곳은 나라에서 해 주시지만 저희가 전세편이나 이런 거 갔다 오면 항공사에서 자체적으로 하고 있거든요. 이런 것도 항공 현장 종사자들은 무료로 해 주시면 좋지 않을까라는 생각을 좀 해봤고요. 그리고 비행 편들이 너무 떨어져있고, 새벽 이럴 때는 지하철은 없잖아요. 셔틀 이런 것도 숫자가 줄고 해서 직원들이 출퇴근이 어려워하고 있는데 가능할지 모르겠지만 희망사항으로는 톨게이트 비라든지 인천공항공사 주차료 같은 것을 면제를 일시적으로 해 주시면 직원들이 자가용으로 출퇴근하기 훨씬 좋지 않을까 이런 생각도 하고 있습니다. <아시아나>

협조가 필요한 부분은 아무래도 항공사가 공항에 입주해서 지금 운영을 하고 있는데요. 사실 공항에 입주해서 운영하면서 따르는 비용이 많이 들어가고 있습니다. 그래서 이 어려운 상황에서는 어떻게든 정부 당국이라든지 공항 당국에서 이것을 항공사들의 어려움을 생각하고 이런 부분들에 있어서 지금 사용되고 있는 비용들에 대한 절감을 좀 더 전폭적으로 지원을 해줬으면 하는 게 저희 측의 바람입니다. <제주항공>

FSC의 경우 노선들이 광대하고, 제휴를 맺고 있는 곳들이 많이 때문에 환승 수요에 대한 커버가 가능한 경우가 많으나 LCC는 이용할 수 있는 환승카운터에 물리적으로 제한이 있는 상황입니다. 때문에 LCC가 이용할 수 있는 환승 카운터에 대해서 지자체 단위, 정부단위에서의 비용 감면 등의 지원이 있다면 더 도움이 될 것 같습니다. <티웨이항공>

공항 같은 경우에는 시스템 사용료나 아니면 국제선같은 경우는 진에어만 운항중인데 국제선을 운항하는 게 지금은 모험이기 때문에 그런 부분에 적극적인 지원을 해주셨으면 좋겠고요. 임대료라든지 뭐 착륙료 그런 것을 감면해줘서 항공사들이 부담이 없게 운항할 수 있게 해 주면 좋을 것 같고, 그리고 지자체도 마찬가지로 것 같습니다. 시스템 사용료 같은 경우는 제주 관광산업이라든지 항공 산업을 유지하기 위해서는 이 지원을 해줘야 만이 뭔가 더 유지를 할 수 있기 때문에 항공사들의 의견을 적극적으로 좀 반영해주셨으면 좋겠고요. 항공사, 지자체 공항공사 등 관계기관들이 회의를 하는 자리를 가졌으면 하고, 직접적으로 좀 지원도 해주시면 좋겠습니다. <진에어>

공항운영자의 경우 공항을 단순히 비행기만 타고 내리는 시설이 아니라 쇼핑, 활동, 문화의 공간, 공항 이용자만이 아닌 지역주민들까지도 수용할 수 있는 곳으로 생각해야 할 것 같고요. 항공사는 화물 같은 경우 주변 지역, 공항의 특색에 맞는 화물들이 만들어져야 된다고 생각합니다. 강원도 양양 같은 경우에는 송이 버섯을 일본으로 수출하는 그런 체계를 잘 갖추어져야 되는 거죠. 그 수요를 지역에서 창출할 수 있도록 해 줄 필요가 있다고 생각을 합니다. 또한 지자체 같은 경우에는 공항의 경우 이 지역의 산업과 문화 그 다음에 여러 가지 비즈니스들이 연결 되어야 발전하는 것이기 때문에 지금까지는 많은 부분을 지자체가 항공, 공항 사무는 국가 사무 이렇게 해서 그냥 지원 정도만 했었다면 이제는 주체가 되어야 되는 때가 되었다고 생각합니다. 그래서 이런 부분도 정부나 협회에서는 조금 많은 고민을 좀 해 줄 필요가 있다고 생각을 합니다. <인천시청>

나. 항공 산업 활성화를 위한 정부차원의 지원이 필요한 부분 혹은 건의사항

항공 산업 활성화를 위한 정부차원의 지원이 필요한 부분이나 건의사항이 있으신가요?

어려운 이야기이기는 하나, 여객공항이용료(PSC) 인상이 되어야 하지 않을까 하는 생각이 듭니다. 사실 저희가 항공사라든지 상업시설 사업자들 지원한 만큼 PSC부분도 좀 인상돼야 하지 않을까 조심스럽지만, 그런 걸 통해서 재원을 저희가 확보할 수 있도록 정부에서 좀 지원이 돼야 되지 않을까 생각합니다. 정부가 저희를 지원하는 것을 통해서 저희가 항공사라든지 이런 업계를 항공 산업계를 지원을 할 수 있기 때문에 그런 것도 좀 고려해주시면 좋겠습니다. <인천국제공항공사>

공사보다는 항공사한테 지원을 해야 항공사가 정상적인 운영을 할 수 있기 때문에 항공사로의 지원이 필요하다고 생각합니다. 또한 지자체 같은 경우는 이용객들이 공항을 편리하게 이용 할 수 있도록 인프라 확충 등의 지원이 필요하다고 생각합니다. <한국공항공사 서울지역본부>

해외 입국자 일원화 인천공항 입장에서는 그런 게 풀려야 되지 않나 물론 방역과 관련된 문제고 코로나 관련된 문제이지만 그런 부분하고요, 다음은 외국이랑 항공권, 항공 회사 운수권하고 그런 부분에 있어서 지방 공항의 활성화를 위해서 우선적인 대응 노력이라든지 이런 것들이 있어야 된다고 생각합니다. <한국공항공사 제주지역본부>

말씀 드린 승객들의 이동이 지금 딱 막혀있는데 그 와중에서도 이렇게 뚫을 수 있는 트래블 버블이나 이런 부분에 정부가 적극적으로 좀 나서서 뚫어주시면 뭐 항공사는 숨통이 트이지 않을까 싶습니다. <대한항공>

유관기관의 협조가 필요한 부분과 동일합니다. <아시아나>

아무래도 지금 코로나 상황이다 보니까 이 상황을 좀 조금이나마 타개하고자 저희가 이제 좀 원하고 있는 그런 지원 사업, 건의 하고 싶은 사항들은 아무래도 국제선이 아까 말씀 드린 것처럼 80 ~ 90% 급감이 되어 있는 상황이거든요. 아마 이런 것들이 조금씩이나마 회복이 되려면 물론 방역이 정말 중요하겠지만 이 단계별 그런 그 방역을 좀 단계별로 완화를 좀 해 주셨으면 좋겠어요. 그런 것도 있고, 아니면 이제 방역이 잘 지켜지는 나라 별로 해외여행이 이제 좀더 완화될 수 있는 그러한 단계적인 완화를 좀 해 주셨으면, 소위 트래블 버블이라고 우리나라와 상호 상대 국가 간에 방역이 서로 잘 된다. 되고 있다라고 한다면 그 해당 국가는 여행을 할 수 있는 그런 것들은 적극적으로 조금 지원해 주시고 풀어주셨으면 좋겠습니다. <제주항공>

주기장이라든가 공항 카운터라든가 이런 물리적인 공간뿐만 아니라, 앞에서 계속 말씀드렸던 출도착에 대한 슬롯부분 그리고 대구 공항 같은 곳 국제선 환승 불가 공항에 대한 해결부분 이런 부분들에 대해 방법을 찾을 수 있으면 좋겠습니다. <티웨이항공>

항공 산업 활성화를 위한 정부차원의 지원이 필요한 부분이나 건의사항이 있으신가요?

시스템 정리하고 유급휴가 관련해서 좀 정리를 해 주셨으면 좋겠고요. 제주공항이 특수한 공항이다 보니까 이제 그런 다른 공항과 다른 점들이 좀 많은데, 그런 부분에 대해서 포인트 식으로 지원을 해주면 많이 도움이 될 것 같습니다. 코로나 때문에 오히려 승객수가 많아지는 공항은 제주공항밖에 없거든요. 어려움도 같이 많아지고 직원들은 휴직을 똑같이 들어가다 보니까 오히려 이 직원 피로도는 올라가고 퇴사자도 많아지고 그런 상황입니다. <진에어>

먼저는 공항 운영자하고 지방 정부가 공항경제권이란 개념으로 개발할 수 있도록 정부가 정책의 시행 체계를 만들어줘야 한다고 생각합니다. 법이나 제도의 절차나 이런 것들도 빨리 만들어주셨으면 좋겠구요. 작년 12월에 만들어진 제 3차 항공정책기본계획에는 이런 개념이 담겨있긴 하나 1년이 지난 이 시점에서 실제로 실행할 수 있는 여러 체계들이 없거든요. 그 다음에 현재 항공운송산업 구조조정이 이뤄지고 있는 부분은 신속하게, 정치적인 접근보다는 항공 산업 경쟁력 자체만 보고 이뤄져야 된다는 생각이 있습니다. 통합 LCC는 부산으로 가지고 가고 뭐는 어디로 가지고 가고 이런 이야기들이 나오는데 이런 부분들을 정치적으로 접근하게 된다면 그 의미가 퇴색될 거다라는 게 저희의 생각입니다. 마지막으로 정비산업 문제, 정비, 항공기를 정비하는 행위가 비행기를 날리기 위한 사전 행위들이거든요. 사고가 일어나면 굉장히 인명손실이 크고 대규모 인명 손실이 나는 사고일 텐데 지방공항 육성이나 지방균형 발전론 보다는 항공 안전 측면에서 더 강조를 해야 되고 정부 자체가 그런 방향으로 정책을 펴나가야 한다고 생각합니다. <인천시청>

다. 지원이 필요한 부분 혹은 건의사항

마지막으로 지원이 필요한 부분이나 개선 사항에 대해 자유롭게 말씀해주시기 바랍니다.
(국토교통부 및 항공협회에 대한 건의사항 등)

공항시설 사용료라든지, 여객공항이용료(PSC)를 어느 정도 합리적인 범위에서 인인상이 필요하다고 생각합니다. 또는 재원을 마련할 수 있는 어떤 방안들을 고려해주셨으면 좋겠습니다. <인천국제공항공사>

정부에서 방역과 관련된 인력을 충분히 확보하여 김해나 대구, 청주, 제주와 같은 거점 국제공항은 어느 정도 국제선이 운항될 수 있는 환경 여건을 조성 해주셨으면 하는 바램입니다. 또한 무착륙 비행 같은 경우도 김포공항의 이용이 편리한 승객들이 있으나, 인천공항만을 이용해야하는 관계로 어려움이 있으므로 김포공항에서도 이용이 가능하게끔 해주셨으면 좋겠습니다. <한국공항공사 서울지역본부>

정부차원의 지원이 필요한 사항과 동일합니다. <한국공항공사 제주지역본부>

고용안정, 고용 유지지원금이라든가, 특별 고용지원 업종 뭐 이런 거에 국토부의 의견이 가장 크게 반영이 되는 것으로 알고 있어요. 그런 것도 많이 역할을 해 주셨으면 합니다. <대한항공>

유관기관의 협조가 필요한 부분과 동일합니다. <아시아나>

유관기관의 협조 및 정부차원의 지원이 필요한 부분과 동일합니다. <제주항공>

슬롯에 대한 확장과 동시에, 슬롯 확장에 필요한 관련 인력의 증원이 필요할 것 같습니다. 각종 세금에 대한 유예정도가 있고, 또 한가지는 여객기의 화물기 전환 품목에 대한 허가도 쉽지 않은 부분이기 때문에 캐빈에 화물을 실었을 때 허가를 내주는 품목의 확대, 커피 등 단일품목이 아닌 식품류처럼 광범위한 허가가 이루어질 수 있다면 어려운 시기에 돌파구를 찾을 때 도움이 되지 않을까 생각합니다.

<티웨이항공>

시스템사용료에 대한 지원을 꼭 부탁드립니다. 이 비용이 어느 정도 지원이 되어 항공사들이 국제선을 띄울 수 있고, 국제선이 많이 떠야 승객들이 점점 이제 안정화 되고 있구나라는 시각을 가질 수 있다고 생각합니다. 항공사들이 못 뜨는 이유가 코로나 때문이기도 하지만 시스템 비용 때문인 경우가 많기 때문에 해당 부분의 금액들을 국가적이나 국토부나 아니면 항공 협회나 정부 쪽에서나 지원이 좀 크게 필요한 것 같습니다. 수요는 없어도 미리 노선 확보를 하고 싶지만, 비용이 너무 큰 도전이다보니 도전을 못하고 있는 경우가 많기 때문에 비용을 공항마다 확인해서 어느 정도 지원을 해주신다면 정말 많은 도움이 되고 코로나 극복 시기를 앞당길 수 있는 계기가 될 수 있지 않을까 생각합니다. <진에어>

마지막으로 지원이 필요한 부분이나 개선 사항에 대해 자유롭게 말씀해주시기 바랍니다.
(국토교통부 및 항공협회에 대한 건의사항 등)

이번에 항공운송산업의 구조조정을 보면 한진그룹이란 그룹에 독점적인 지위를 부여하게 되거든요. 국가의 전체적인 이익과 달라질 수 있기 때문에 처음부터 그런 정체성이나 이런 것들을 잘 정리할 수 있도록 정부와 협회가 이런 것들을 잘 바라봐야 될 거라고 생각하고 있고요. 그 다음에 항공정비 같은 경우에는 사실 독점적으로 기업이 만들어지다 보니까 이제는 거기서 정비를 효율적으로 한다고만 하면 이 기업에서 우리나라 전체의 항공기들의 안전을 제대로 효율적으로 좀 합리적인 가격에 정비해 줄 수 있는 그런 체계도 이번 기회에 만들어졌으면 좋겠습니다. 그리고 공항 경제권의 경우 공항이 지방을 육성하는 부분은 항공 노선만 많이 만들거나 이런 것들이 아니라 주변 지역하고 어떤 경쟁력이 있는 모델을 특색 있는 모델을 만들어 가느냐가 가장 중요하거든요. 그런 것들을 할 수 있도록 정부가 지자체의 권한이라든지 뭐 공항 운영자와 지자체가 같이 협력할 수 있는 그런 것들을 제도적으로 만들어주셨으면 좋겠다고 생각합니다. <인천시청>

2020년 항공여객 OD 및 이동특성 조사

1부 항공여객 OD조사

한국항공협회 항공산업정보실

문의처 : 02-2669-8732 | E-mail : airinfo@airtransport.or.kr