

泗川空港의 지위 변화와 여객 배후지

韓柱成* · 張在球**

Air Passenger Hinterland and Position Changes in Sachon, Korea

Ju-Seong Han* · Jae-Gu Chang**

요약 : 본 연구는 지방공항인 사천공항의 지위를 파악하고, 승강객의 속성과 여행목적별·요일별 승강객의 배후지 분포와 그 공간구조를 파악하는 것을 목적으로 그 내용을 분석한 결과 다음과 같은 점이 밝혀졌다. 여행목적별 배후지의 분포는 친지방문이 업무의 배후지보다 넓고, 배후지의 공간적 규모가 관광역이며, 통근·통학의 배후지는 진주시만으로 구성되어 있어 여객의 사회활동 범위가 경제활동 범위보다 넓다. 요일별 배후지의 분포는 평일이 휴일보다 넓으나 진주시로의 승강객의 집중은 휴일이 더 많다

이상에서 사천공항을 중심으로 한 배후지의 공간구조는 제1차권에 진주시, 제2차권에 통영·사천·거제시, 제3차권에는 광양시와 남해·산청·고성·하동·의령군이 속한다. 이러한 배후지는 진주시에 거주하는 초·중등학교 교원의 역통근권과는 부분적으로 다르게 나타나는데, 이것은 항공여객이 공업·관광도시에서 많이 발생하기 때문이다.

주요어 : 배후지, 시간지리학, 항공여객, 사천공항

Abstract : The purpose of this study is to grasp position of Sachon airport -local airport- especially the characteristics of its air passengers, the distribution of passengers' hinterland on their purposes of the travel and on the day of the week, and the spatial structure of hinterland. The results is as follows

The distribution of the hinterland on the purposes of a passenger's travel shows the hinterland of friend and acquaintance visit is wider than that of business. And the middle level of its size is sightseeing. The hinterland of commuting includes only Chinju, so the range of passengers' social activities is wider than that of passenger's economic activities

In the distribution of the hinterland on the day of the week, the distribution of the weekday is wider than that of the holidays, but the passenger travel to Chinju is concentrated on the holidays.

As mentioned above, the hinterland centering around Sachon airport is Chinju city field, Tongyoung, Sachon and Koje city field, Kwangyang city and Namhae, Sanchong, Kosung, Hadong, Uryoung county field. It is a little different result from the area of reverse commuting of the elementary, middle and high school teachers living in Chinju. That's because air passenger travel mainly occurs in industrial and sightseeing cities

Key Words hinterland, time-geography, air passenger, Sachon airport

1. 서론

1) 연구목적

1960년대 이후 소득이 증대됨에 따라 성장을 거듭해 온 우리나라의 항공교통은 최근 경제의 마이너스 성장으로 국내·외선의 여객수요 감소로 그 경영의 변모를 시도하고 있다. 특히 지방공항

의 여객수요는 격감하여 항공노선의 운휴 및 폐지 현상이 나타나고 있다. 이러한 지방공항의 여객수요 감소는 공항의 존립문제를 불러 일으키므로 이용하는 여객의 배후지를 파악하는 것은 여객수요를 예측하고 계획을 수립하는데 매우 중요한 의미를 가진다고 할 수 있겠다.

배후지는 연쇄선과 결절점이 시스템에서 조직화된 중요한 구역으로, 항구의 세력권이나 소매센

* 충북대학교 지리교육과 교수(Professor, Department of Geography Education in Chungbuk National Univ.)

** 경남 진양고등학교 교사(Teacher, Chinyang High School in Kyungsang nam-do)

터의 시장지역(market area)은 배후지의 한 예이다(Taaffe et al, 1996). 배후지에 대한 관심은 일찍부터 Cleef(1941), Yeats(1963), Robinson(1970) 등에 의해 야기되었으며, 그 후 버스교통에 의한 배후지 연구로는 Green(1950)의 연구가, 소비자 통행에 의한 서비스 센터의 배후지에 관한 연구로는 Brush·Gauthier(1968)의 연구가, 고속버스 터미널의 배후지와 지향지의 연구로는 韓柱成·韓柱成(1990)의 연구가, 콘테이너 터미널의 배후지와 지향지에 대해서는 조수경(1993)의 연구 등의 실증적인 연구가 많이 있다.

한편 공항이 분포한 도시를 결절점으로 하여 항공기에 의한 도시간 결합으로 도시의 지배권을 분석한 연구로는 Taaffe의 일련의 연구가 있다. 그의 1952년 논문은 항공수송의 지리학, 즉 항공지리학의 최초의 연구로 시카고 공항의 배후지를 설정하고 배후지에 속하는 여러 도시와 시카고와의 상호의존 관계를 분석한 연구이고, 1956년, 1959년, 1962년의 연구는 각각 항공기 여객에 의한 도시간 결합을 분석하여 도시의 지배-종속관계를 파악하고 도시의 계층구조를 밝힌 것이다. 그 후 Taaffe의 분석방법을 답습한 논문도 다수 발표되었는데, 예를 들면 1969년 항공여객의 OD자료를 이용하여 미국의 6개의 항공교통권을 획정한 Wacht(1974)의 연구, 오스트레일리아 항공여객의 OD자료를 이용하여 6개의 항공교통권을 설정한 Holsman(1975)의 연구 등이 있다. 그러나 오늘날 항공교통의 비약적인 발달로 항공지리학의 연구가 활발히 진행되고 있는데도 불구하고 항공여객의 발생·흡수지역, 즉 공항 배후지에 대한 연구 성과는 유럽과 북아메리카의 여러 나라에서도 아직 활발하지 못하며, 일본에서도 자료의 제약으로 그 축적이 그다지 많지 않다고 하겠다. 이처럼 공항의 배후지에 관한 연구의 축적이 적은 이유로 배후지에 관한 자료를 입수하는 것이 어렵다는 점을 들 수 있다.

유럽과 북아메리카의 여러 나라에 비하여 공항수가 많지 않은 일본에 있어서 공항을 결절점으로 한 항공여객과 항공화물의 배후지에 관한 일련의 연구는 井田 등에 의해 이루어졌다. 먼저 井田의 1987년 a의 논문은 야마가타 공항의 주요 배후지인 야마가타현을 대상으로 항공여객의 분포

와 여행목적별·노선별 항공여객의 분포를 파악하고 야마가타 공항을 이용하는 항공여객의 지향지를 파악하였다. 그리고 항공화물별 발송지역의 분포도 분석하였다. 또 1987년 b의 연구는 1975년과 1983년에 하네다 공항을 이용한 여객의 여행목적별 분포변화와 연도별 지역속성과의 관계를 분석하고 여객의 지향지를 파악하였다. 그리고 1987년 c의 연구는 일본 각 공항의 국내선 항공여객의 배후지를 구분하고, 그 배후지 내부에 내제되어 있는 지향지와 여행목적에 의한 지역적 특성을 유형화하여 지역적 특성에 의한 공항 배후지를 6개로 유형화하였다. 1991년의 연구는 일본 수도권 지역의 하네다 공항을 대상으로 그 배후지의 항공여객 밀도와 여행목적 및 지향지에 의한 지역적 특성을 고찰하여 배후지의 공간구조를 파악하였다. 1993년 a의 연구는 1975년과 1983년의 하네다·야마가타·코마즈·카고시마 공항을 대상으로 배후지의 분포변화를 밝히고, 항공여객의 공간적 분포를 규정짓는 여객의 특성과 지역속성의 변화와의 관계를 분석하였다. 1993년 b의 연구는 일본의 공항 배후지를 10개 지역으로 구분하고 각 배후지의 여행목적별(업무와 관광) 특징을 파악하였다. 그 결과 중추관리기능이 집중한 지역과 그 인접지역에서는 업무를 목적으로 한 항공여객이 탁월하며, 그밖의 지역에서는 관광을 목적으로 하는 항공여객이 탁월하다는 점을 밝혔다. 1993년 c의 연구는 하네다 공항의 배후지와 항공여객의 여행목적별 분포와 지역속성과의 관계를 파악한 결과 일본의 지역구조와 각 공항 배후지의 지역구조는 유사하지만 지역적 분석수준이 다른 유사한 이중의 지역구조가 존재한다는 점을 밝혔다.

한편 항공화물의 배후지에 대한 연구로는 隅倉(1984), 稻田(1990) 등의 연구를 들 수 있다. 먼저 隅倉은 쿠마모토 공항을 대상으로 배후지에서 생산된 농·수산물의 항공수송 선택이유와 항공수송 이용조건을 파악한 결과, 항공화물의 수송은 야간에 많이 이루어지고 있다는 점을 밝혔다. 또 稻田은 항공화물 수송량에 의한 공항의 계층구분과 항공화물의 지역간 유동을 분석한 후 공항의 항공화물 배후지를 36개로 획정하고 이를 배후지의 규모에 따라 유형화하였다.

한편 국내의 교통지리학 연구는 철도, 도로 및

자동차, 수운에 관한 연구는 진행되어 왔지만 항공교통에 관한 연구는 거의 미미한 실정이다. 清水(1978)는 항공교통에 관한 연구가 최근까지 그다지 많지 않은 이유로 항공현상은 지표표를 떠난 공중현상이기 때문에 지표현상을 대상으로 하는 지리학에서는 처음부터 친숙하지 않았다고 지적하였다. 또 村山(1986)는 일본에서의 항공지리학이 그다지 발표되지 않은 이유로 항공교통 그 자체가 가시적 교통경관을 대상으로 하는 일본의 전통적인 교통지리학의 분석방법과 친숙하지 않았기 때문이라고 지적하였다. 우리나라에서 항공지리학이 아직까지 크게 발달하지 못한 이유는 국토의 규모가 작고, 전국적인 항공망을 갖추어 지역간 결합에 영향을 미친 것은 비교적 최근의 일이며, 또한 여객과 화물수송에 있어서 항공교통이 차지하는 점유율이 매우 낮아 최근까지 항공교통이 대중교통 수단화되지 못하였던 것에 기인한다고 볼 수 있다. 그러나 최근 소득의 증대와 교통기관의 발달로 지역간 여객이동이 많아짐에 따라 시간거리의 중요성이 인식됨으로 이를 단축시켜 주는 항공기에 의한 여객수가 크게 증가하게 되었다. 이에 따라 1969년 이후 지방공항의 개항도 두드러지게 나타났다. 즉, 1969년에는 사천·포항 공항이, 1970년에 속초·군산·울산·목포·진해 공항이, 1972년에 여수 공항이, 1989년에 예천공항이, 1997년에는 원주·청주 공항이 개항되었다.

항공교통에 관한 국내의 지리학 연구로는, 먼저 국제 항공여객의 유동을 지표로 국제항공 네트워크에 의한 아시아 여러 도시간의 결합관계 및 아시아 도시 시스템에 있어서 한·일 여러 도시간의 결합관계를 분석한 朴宗玄(1994, 1995)의 연구와 대한항공(주)을 사례로 우리나라 민간항공의 발전과정을 고찰한 曁영호(1997)의 연구, 무안 국제공항의 관광적 기능에 대한 이덕안(1998)의 연구를 들 수 있을 정도로 배후지에 관한 연구는 찾아 볼 수 없다.

이상의 공항을 중심으로 한 배후지에 관한 연구는 항공여객과 항공화물을 대상으로 배후지를 확정하고 그 배후지의 지역성을 파악하는 것이 대부분이었다. 그러나 항공여객의 행동은 시간(요일, 계절)에 따라 행동의 공간적 패턴이 다르게 나타

난다는 관점에서 볼 때 여객의 공간적인 측면 뿐만 아니라 시간적인 측면도 중시할 필요가 있다. 이런 점을 Hagerstrand는 시간지리학의 개념에 의해 전개시키고 있다(曹壽敬·韓柱成, 1990).

본 연구에서는 우리나라 주변부에 입지한 지방공항인 사천공항을 사례로 사천공항의 지위를 파악하고, 승강객의 속성과 여행목적별·요일별 승강객의 배후지 분포 및 그 공간구조를 파악하는 것을 목적으로 한다.

2) 자료와 연구방법

본 연구의 목적을 달성하기 위하여 다음과 같은 자료와 연구방법을 사용하였다. 사천공항을 이용하는 승강객의 속성과 항공교통의 특성 및 배후지에 관한 자료는 설문조사를 통하여 파악하였다. 먼저 설문지 배포방법과 시기는 다음과 같다. 사천공항을 이용하는 승강객에게 출구와 입구에서 4명의 조사원이 설문지를 배포하였다. 이와 같은 방법의 설문지의 배포는 사천공항의 대합실, 기내 및 항공편 구입자를 중심으로 설문조사를 실시하려 하였으나, 탑승 대기자의 시간적 여유가 부족하고 항공기내에서의 인터뷰 조사가 현실적으로 불가능하며, 전화를 이용하여 항공편을 구입하는 등 항공기 이용자와의 직·간접적 접촉의 기회를 갖기 어렵기 때문이다. 출입구에서 배포된 총 400매의 설문지는 사천공항에 취항하는 정기편 8편을 대상으로 평일(1998년 6월 4일(목)~6월 5일(금))과 일요일(1998년 6월 7일)에 배포하였다.¹⁾ 이 기간을 선정한 이유는 사천공항의 취항 여객기가 비교적 결항이 적고, 평일과 휴일의 특성을 고려하였기 때문이다. 그러나 불특정 조사대상자를 중심으로 반응용 봉투를 이용한 설문조사는 회수율이 저조하다는 한계를 가지고 있다. 본 조사에서 우편으로 회수된 매수는 209매였으나 유효한 설문지 204매(회수율: 51.0%)로 승강객의 속성과 항공교통의 특성 및 승강객의 배후지를 파악하였다. 다음으로 설문조사 항목은 항공여객의 속성인 성·연령·학력, 소득수준, 직업과 항공교통의 통행특성인 항공교통의 선택, 항공여행 목적 및 공항 이용상의 문제점 등을 조사하였다. 그리고 사천공항을 이용하는 승강객의 거주지를 파악

하고 승객의 최초 출발지와 강객의 최종 목적지를 조사하여 사천공항의 배후지를 확정하였다.

그밖에 이용된 자료로는 대한항공과 아시아나항공의 내부 자료, 건설교통부에서 발간한 연도별 『건설교통통계연보』(교통부문) 등을 사용하였으며, 대한항공과 아시아나항공 진주지점과 사천공항에서의 관련 업무 담당자와 인터뷰한 자료를 사천공항의 승강객 추이 분석에 이용하였다.

2. 국내 항공교통의 발달과 사천공항의 지위변화

1) 국내 항공교통의 발달

우리나라의 항공교통은 1926년 京城航空事業社를 시작으로 민간항공사가 설립되고 그후 朝鮮航業公社(1930년 설립), 大韓國際航空社(1946년), 大韓國民航空社(1948년, 이하 KNA라 함)로 이어져 왔다. 그러나 항공여객의 수요부족 및 기종의 소형화 등에 따른 적자로 인해 KNA는 1962년 정부가 인수하여 大韓航空公社로 개칭되면서 국영 항공사로 운영되어 왔으나 이 또한 항공여객의 수요부족, 정부의 재정빈약 등에 따른 열악한 영업조건, 경영이나 서비스 측면에서 公營制의 폐해 등에 따라 적자를 면치 못하다가 1969년 한진상사가 대한항공공사를 인수하여 大韓航空이라 하였다. 그후 우리나라는 국내 항공교통의 도약기 또는 진정한 출발점을 맞이하게 되었다. 그리고 1988년에는 제2민항사인 아시아나항공이 출범함으로써, 국내 노선운항에 경쟁체제가 도입되고, 그동안 고도의 경제성장에 힘입어 국내 항공운송 실적은 급격히 증가하여 국영항공 당시 연간 20~30만명에 불과하던 국내 여객수송 실적이 1995년에는 정기노선과 부정기노선을 합하여 약 2,100만 명으로 급성장하였다.

우리나라 국내항공 노선은 1970년에 19개였으나 1974년에는 석유파동으로 노선수가 대폭 감소하여 서울·부산·제주를 중심으로 15개 노선이 운항되다가 1988년 아시아나항공의 출범 이후 1997년 현재 서울을 중심으로 한 노선이 12개, 제주를 중심으로 한 노선(제주~서울 노선 포함)이 11개,

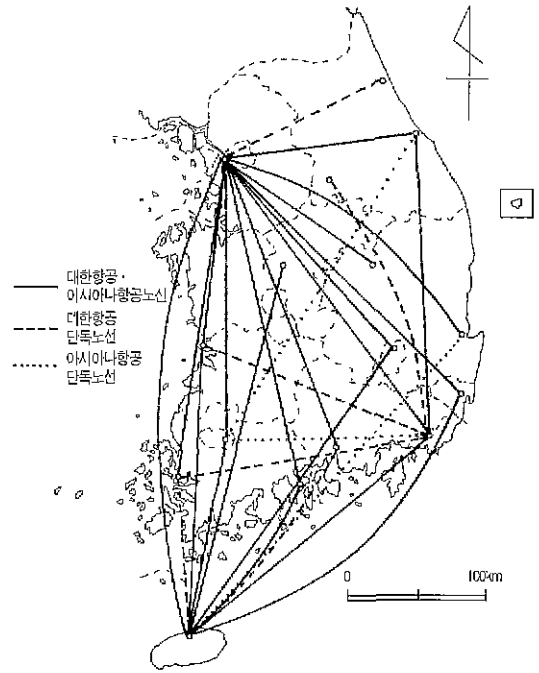


그림 1. 국내 항공 노선망의 분포(1997년)

부산을 중심으로 한 노선이 5개, 광주를 중심으로 한 노선 한개로 모두 29개의 정기노선이 운항되고 있다(그림 1).

1995년 국내 공항간에 개설되어 있는 정기 항공노선에 의한 우리나라 항공 노선망의 지역구조를 살펴보기로 한다. 여기에서 항공 노선망이 개설된 노선은 1로, 항공 노선망이 개설되어 있지 않은 노선은 0으로 한 이원성 행렬(binary matrix)을 이용하여 R기법의 주성분 분석을 하면, 출발지는 성분특점, 도착지는 성분 부하량으로, 고유값 1.0 이상의 성분에 대하여 베리막스(Varimax)법에 의한 회전을 한 결과 3개의 성분이 추출되었다. 즉, 제I 성분(분산설명량: 57.0%)은 서울과 제주를 주요 출발지로 하고 나머지 시·군의 공항을 주요 도착지로 하는 '서울·제주와 전국간의 유동패턴', 제II성분(19.7%)은 부산·강릉·광주를 주요 출발지로 하고 이들 시와 목포를 주요 도착지로 하는 '광주·강릉·목포·부산간 유동패턴', 제III성분(13.1%)은 서울을 주요 출발지로 하고 제주·속초·강릉을 주요 도착지로 하는 '서울과 제주·속초·강릉간 유동패턴'을 나타낸다. 그런데 사천공항은 제I성분인 '서울·제주와 전국간의 유동패

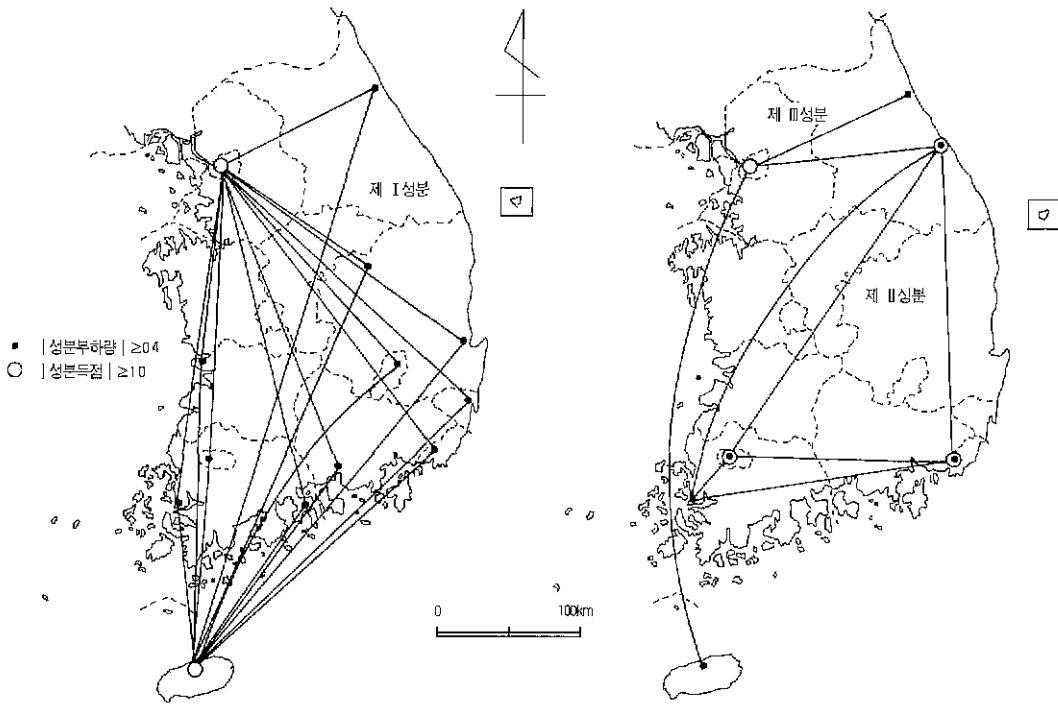


그림 2 항공 노선망의 지역구조(1995년)

턴'에 속하며, 성분 부하량으로 보아 가장 높은 값을 나타내는 주요 도착지 공항이다(그림 2).

다음으로 국내 항공여객수의 변화를 보면 1995년 현재 국내선 항공여객수는 약 2,100만명을 넘어, 대한항공이 설립된 직후인 1970년 보다 약 23배, 또 항공여객수가 증대되기 시작한 1980년의 여객수보다는 약 14배가 증가하였다. 다만 1973년 이후 3년 동안, 1979년 이후 2년 동안 국내 항공여객수의 감소현상은 두 차례에 걸친 석유파동의 여파로 기존 항공노선의 폐지에 따른 여객수의 감소현상이라 생각된다(그림 3). 이와 같은 국내 항공 여객의 급속한 증가 현상은 그동안 경제발전 에 따른 소득수준의 향상, 교통 수요자의 고속 교통수단 선호 현상, 국내항공 노선망 체계 및 서비스의 질적 향상, 제2민항사의 등장 에 따른 항공편수의 증가 등과 더불어 항공교통이 과거 일부 부유층의 전유물적 현상에서 대중 교통수단으로 변화하고 있음을 의미하는 것이라 하겠다.

국내 항공여객수의 증가에 따른 교통수단별 여객수송 변화는 자동차에 의한 수송이 1990년에는 87.8%, 1995년에는 83.3%로 압도적으로 높게 나

타나 1992년부터 그 부담률이 다소 감소하고 있다. 그러나 같은 기간에 철도와 지하철의 부담률 변화는 각각 4.5%에서 5.8%로, 7.6%에서 10.7%로 계속 증가하는 추세를 보이고 있다. 한편 해운과 항공교통의 여객수송 부담률은 1990년

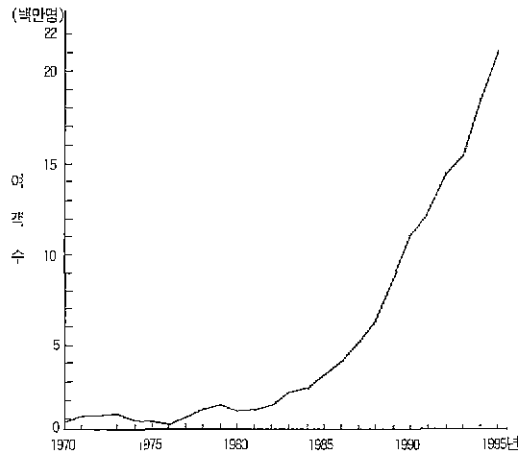


그림 3. 연도별 항공여객 추이(1970~1995년)

자료: 교통부·건설교통부, 1970~1996, 교통통계연보·건설교통통계연보(교통부문).

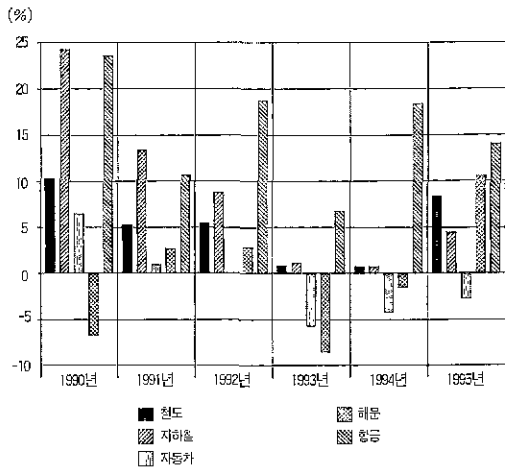


그림 4 여객수송 증감률의 변화(1990~1995년)

에 각각 0.1%였으나 1995년에는 각각 0.1%와 0.2%를 차지하여 아직까지 국내 여객수송에서 항공교통의 지위는 미미하다고 하겠다. 그러나 1990~1995년 사이의 교통수단별 여객수송 증가율을 보면, 각 연도에 걸쳐 항공교통에 의한 여객수송의 증가율이 가장 높게 나타나 최근 항공교통에 의한 여객수송이 급성장하였다는 것을 알 수 있다(그림 4).

2) 사천공항의 승강객수와 지위 변화

사천공항은 1969년 11월 1일 서울~진주~진해 노선의 취항인가로 1970년 2월 13일 개항되었다. 그후 1970년 4월 18일 대한항공이 서울~대구~진주간의 노선을 개설하여 하루 2회 운항하였다. 그러나 1973년 8월 5일 공항 활주로의 공사로 휴항을 하다가 1975년 2월 10일 대한항공이 재취항하였다. 그리고 1977년 8월 1일에는 서울~진주간의 노선에 주 3회 취항하였고, 1987년 9월 29일에는 서울~진주 노선의 취항횟수가 하루 2회로 증가하였다. 그리고 1977년 8월 1일에는 진주~제주 노선이 개설되어 하루 한번 운항하였다. 그후 1991년 3월 31일에는 서울~진주간에 하루 3회로 운항횟수가 증가하였고, 1992년 4월 15일에는 아시아나항공이 서울~진주를 하루 2회 운항하게 되었다. 1994년 9월 10일에는 대한항공이 서울~진주간을 하루 4회 운항하였다. 그러나 1998년 1

월 5일 진주~제주간의 노선이 운휴를 하여 현재 진주~서울 노선만을 하루 8회 운항하고 있다.

(1) 승강객수의 월별과 편별 추이

사천공항의 항공여객수는 지속적으로 증가하고 있는데, 1997년 사천공항을 이용하는 대한항공의 진주~서울·제주노선 승강객수의 월별 추이를 살펴보면 그림 5와 같다. 즉, 공급 좌석수는 1·7·8·9·10월이 25,000석 이상으로 이 시기가 항공교통의 성수기임을 알 수 있다. 그러나 좌석 이용률은 1·5·8월이 비교적 높게 나타나 1월과 8월은 공급 좌석수와 좌석 이용률이 모두 가장 높게 나타난다는 것을 알 수 있다. 한편 2·4·5·6월은 공급 좌석수가 23,000석대로 비수기임을 알 수 있는데, 2·6·12월은 이용 좌석수가 적게 나타난다. 이러한 현상은 아시아나의 여객수송량을 추가하여 추정한다면 그 폭은 더욱 커질 것으로 생각된다. 따라서 사천공항의 여객수송은 월별 차이가 비교적 뚜렷하게 나타나고 있는데, 대체로 연말년시를 전후한 시기와 여름철에 여객수요가 급증하고 있음을 알 수 있다. 이러한 현상은 휴가를 이용한 귀향 및 관광이 주동행목적이기 때문이라 생각된다.

다음으로 1998년 6월 사천공항의 편별 여객수의 추이를 살펴보면 다음과 같다. 진주에서 서울로의 노선은 하루에 8편이 운항되고 있는데, 대한항공과 아시아나항공이 각각 4편씩 운항되고 있다. 진주에서 서울로의 편별 여객수의 추이를 살펴보면 다음과 같다(그림 6). 평일에는 1편(오전 7시 50분)·2편(오전 9시 30분)과 4편(오후 2시)·5편(오후 3시)에 집중하고, 휴일에는 오후 3시 이후

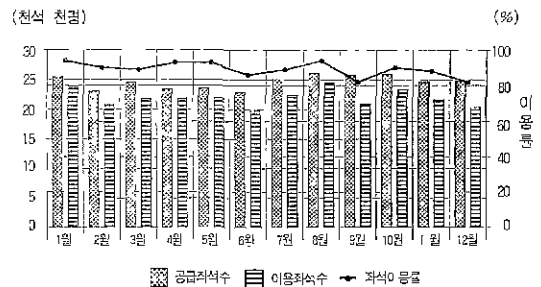


그림 5. 사천공항의 월별 승객수의 변화(대한항공, 1997년)
자료: 대한항공 진주지점, 1997, 내부자료.

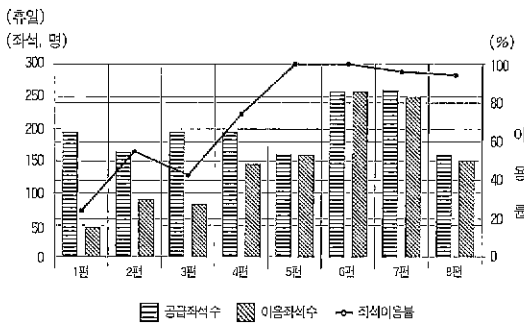
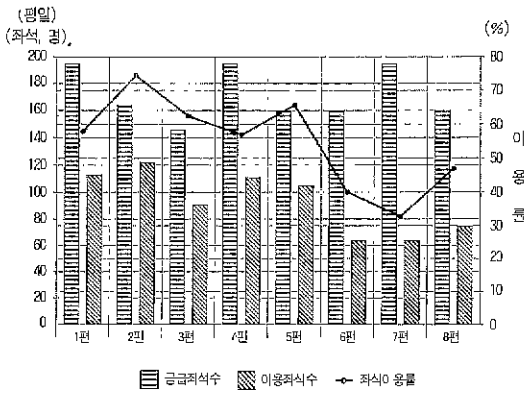


그림 6. 사천공항의 평일과 휴일의 편별 여객수의 변화(1998년)

의 항공편에 여객이 집중하고 있음을 알 수 있다. 이러한 현상은 후술하는 바와 같이 주요 통행목적이 친지방문(34.3%), 업무(24.5%)이기 때문이다. 즉, 휴일에는 친지방문을 마치고 귀가하는 승객으로 인해 오후 시간대의 승객이 많고, 평일에는 업무를 위한 편리한 시간대에 집중하기 때문이다. 사천공항의 배후지가 진주시와 사천시를 제외하면 대체로 공항으로부터 자동차로 1시간 이상의 거리에 위치하기 때문에 출발지로부터 공항까지의 시간거리를 감안하면 오전에는 주로 1·2편이, 오후에는 4·5편이 업무를 위해 이용하기 편리한 시간대라고 생각할 수 있다.

(2) 사천공항의 지위 변화

사천공항을 이용하는 항공 승강객수의 변화는 표 1과 같다. 먼저 승객수의 경우 항공 여객수가 많아지기 시작한 1980년 약 5,200명이던 것이 1995년에는 약 39만명으로 양 연도 사이에 74.1배의 승객수가 증가하였다. 한편 강객수의 변화를 보면 1980년 약 5,400명이던 것이 1995년에는 약 39만명으로 양 연도 사이에 72.6배의 강객수가 증가하여 승객수의 증가배수가 강객수의 증가배수보다 많아 사천공항에서 다른 지역으로의 여객이동이 많다는 것을 알 수 있다.

이러한 승강객수의 증가는 그 동안 경제발전에 따른 소득의 증대, 국내 항공망 체계 및 서비스의 질적 향상, 제2민항사인 아시아나항공의 등장에 따른 운항편수의 증가 등에 따른 것이라 할 수 있다.

사천공항의 승객수가 전국 항공 승객수(1,411,546명)에서 차지하는 비율을 보면 1980년 0.37%에 불과하던 것이 1995년에는 전국 항공 승객수(20,412,739명)의 1.92%를 차지하여 전국 항공 승객수에서 차지하는 사천공항의 지위는 높아지고 있다는 것을 알 수 있다. 한편 같은 기간에 있어서 정기 항공노선 승객수 가운데 사천공항의 승객수 점유율에서 본 순위는 1980년 8개 공항 중에서 서울, 부산, 제주, 광주, 대구, 여수에 이어 7위를 차지하였으며, 1995년에는 전국 14개 공항 중 서울, 제주, 부산, 광주, 대구, 포항에 이어 7위를 차지하여 공항의 전국 승객수에 대한 점유율의 순위에서는 변함은 없으나 상대적 지위는 높아졌다고 할 수 있다.

다음으로 우리나라 각 공항의 접근성에 의한 사천공항의 지위변화를 살펴 보면 다음과 같다. 각 공항의 접근성은 공항간의 소요시간에 의한 수치 그래프(valued graph)의 L행렬(Taaffe et al., 1996)에 의해 접근성을 산출한 결과, 1980년에 사

표 1. 사천공항의 연간 승강객수의 변화(1980~1995년)

(단위: 명)

| 연도 | 노선 | 승객수 | | 전국여객수에 대한 점유율(%) | 강객수 | |
|-------|----|---------|--------|------------------|---------|--------|
| | | 진주→서울 | 진주→제주 | | 서울→진주 | 제주→진주 |
| 1980년 | | 2,108 | 3,178 | 0.37 | 2,081 | 3,323 |
| 1985년 | | 8,838 | 8,657 | 0.53 | 8,143 | 9,822 |
| 1990년 | | 99,913 | 39,275 | 1.28 | 96,616 | 38,678 |
| 1995년 | | 353,299 | 38,402 | 1.92 | 344,586 | 47,958 |

자료: 교통부, 1986, 교통통계연보, 건설교통부, 1996, 건설교통통계연보(교통부문).

천공항은 전국의 8개 공항 중에서 7위를 차지하여 전국 항공 승객수의 점유율의 순위와 같다. 그러나 1995년에는 전국 14개의 공항 중에서 접근성이 11위를 차지하여 전국 항공 승객수의 점유율보다 그 순위가 낮다. 그리고 1980년과 1995년의 승객수에 의한 공항의 계층구분을 하면 양 연도 모두 4계층으로 구분할 수 있는데, 사천공항은 양 연도 모두 제4계층⁴⁾에 속한다.

사천공항의 항공여객수의 증가는 다른 교통수단과의 경쟁에서 항공교통이 유리하기 때문이다. 즉, 사천공항 배후지와 서울시간에 운행하고 있는 장거리 교통수단을 살펴보면, 배후지 중 진주시를 제외한 대부분의 지역에서는 버스를 이용하고 있는데 진주시를 경유하지 않는 노선은 매우 적고, 대부분 진주시를 경유하거나 진주~서울간의 고속버스 노선, 또는 철도를 이용할 경우 진주~서울 노선을 이용하고 있다. 사천공항을 이용하는 진주~서울간의 여객수와 육상교통을 이용한 진주~서울노선간의 여객수 추이를 비교해 보면 다음과 같다. 먼저 고속버스에 의한 진주~서울간의 여객수는 1990년부터 계속 감소하고 있다.⁵⁾ 이러한 현상은 고속버스의 요금체계가 상대적으로 경쟁력을 상실하였고 교통 수요자의 소득증가, 소요시간에서 경쟁 저하, 고속도로의 교통정체에 따른 定時性의 결여 등이 가장 큰 요인으로 작용하였다고 생각한다. 철도를 이용한 진주~서울간의 여객수는 1992년 이후 승강객이 모두 급속히 감소하고 있다.⁶⁾

이러한 현상의 배경에는 고속버스의 여객수 감소 요인과 상당부분 일치하는 내용과, 특히 1일 운행빈도가 고속버스의 40회보다 훨씬 적은 5회가 운행되고 있어 탑승객의 수요를 충족시키지 못하는 점이 여객수의 감소를 가져오게 한 요인으로 작용하고 있다고 생각한다.

이상에서 고속버스와 철도를 이용하는 여객수

의 감소는 상대적으로 항공교통 이용객수의 증가를 가져왔다고 추정할 수 있다. 그리고 이러한 현상은 항공교통이 갖는 신속성, 소득수준의 향상에 따른 상대적 운임수준에서의 경쟁력 확보, 높은 서비스 수준, 정시성 등의 조건에 기인된 것으로 예상된다.

3. 사천공항 승강객의 속성

1) 항공여객의 속성

(1) 성별·연령별 구성

설문조사에 의하면 사천공항을 이용한 여객의 성별 구성은 남자가 63.7%, 여자가 36.3%를 차지하여 남자 승객이 약 2/3를 차지하고 있다. 여객의 연령별 구성은 30대 미만이 28.4%를 차지하여 가장 높고, 그 다음으로 30대(23.5%), 40대(22.1%), 50대(18.6%), 60대 이상(7.4%)의 순으로 나타나, 50세 미만의 여객이 약 3/4을 차지하고 있다(표 2).

(2) 학력·소득·직업별 구성

사천공항 승강객의 학력·소득·직업별 구성을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 학력별 구성은 대졸이 71.6%를 차지하여 매우 높고, 그 다음으로 고졸이 28.4%로 초졸과 중졸의 승객은 없다.

소득별 구성은 월 평균 소득이 230만원 이상이 조사 여객수의 44.6%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 월 평균 소득이 120만원~230만원이 38.7%이고, 월 평균 소득 120만원 미만의 하류층⁷⁾은 16.7%를 차지하여 120만원 이상의 중·상류층 여객수가 조사 여객수의 83.3%를 차지하고 있다(표 3).

사천공항을 이용하는 승강객의 직업별 구성은

표 2 여객의 성별·연령별 구성

| 구분 | 성별 | | | 연령별 | | | | | |
|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| | 남자 | 여자 | 계 | 30세 미만 | 30~39세 | 40~49세 | 50~59세 | 60세 이상 | 계 |
| 승강객수(명) | 130 | 74 | 204 | 58 | 48 | 45 | 38 | 15 | 204 |
| (%) | (63.7) | (36.3) | (100.0) | (28.4) | (23.5) | (22.1) | (18.6) | (7.4) | (100.0) |

자료: 설문지 조사에 의함

표 3 여객의 소득 계층별 구성

| 구분 | 120만원 미만 | 120만원~230만원 | 230만원 이상 | 계 |
|----------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| 승강객수(명) (%) | 34 (16.7) | 79 (38.7) | 91 (44.6) | 204 (100.0) |

자료: 설문지 조사에 의한.

표 4 여객의 직업별 구성

| 대분류 | 중분류 | 승강객수(명) | 구성비(%) |
|----------------------------|-----------------------|---------|--------|
| 전문, 기술 및 관련직 종사자 | 의사 | 10 | 4.9 |
| | 교원 | 21 | 10.3 |
| | 종교관계 종사자 | 7 | 3.4 |
| | 프리랜스 | 2 | 1.0 |
| | 스튜어디스 | 5 | 2.5 |
| | 건축업 | 16 | 7.8 |
| | 광고업 | 1 | 0.5 |
| | 체육인 | 1 | 0.5 |
| 행정 및 관리직 종사자 | 입법 공무원과 정부 관련직 공무원 | 7 | 3.4 |
| 사무 및 권련직 종사자 | 정부 행정 공무원 | 10 | 4.9 |
| | 회사원 | 42 | 20.6 |
| 판매 종사자 | 자영업 | 25 | 12.3 |
| 서비스직 종사자 | 피부관리사 | 2 | 1.0 |
| 농업·축산업·임업·수산업 및 수렵업 종사자 | 농업 및 축산 종사자 | 13 | 6.4 |
| 군인 | 군인 | 21 | 10.3 |
| 주부 | | 9 | 4.4 |
| 무직 | | 6 | 2.9 |
| 미기재 | | 6 | 2.9 |
| 계 | | 204 | 100.0 |

자료: 설문지 조사에 의한.

표 5. 항공교통의 선택 이유

| 구분 | 안락성 | 신속성 | 요금수준 | 편리성 | 기타 | 계 |
|----------------|------------|---------------|------------|-------------|-------------|----------------|
| 승강객수(명) (%) | 3 (1.5) | 167 (81.9) | 8 (3.9) | 12 (5.9) | 14 (6.9) | 204 (100.0) |

자료: 설문지 조사에 의한.

회사원이 전체 승강객수의 20.6%를 차지하여 가장 높고, 그 다음으로 자영업자(12.3%), 교원과 군인이 각각 10.3%를 차지하여 이들 직업에 종사하는 여객이 반 이상을 차지하고 있다(표 4).

2) 승강객의 통행특성

(1) 항공교통의 선택 이유

일반적으로 교통수단을 선택하는데 고려되는 조

건으로는 소요시간, 운임, 안전성, 쾌적성(또는 안락성), 定時性 등을 들 수 있다. 사천공항 승강객의 항공교통의 선택 이유는 표 5와 같이 신속성이 81.9%로 가장 높고 그 다음으로 편리성(5.9%), 요금수준(3.9%), 안락성(또는 쾌적성, 1.5%)의 순으로 나타났다. 따라서 항공교통 선택의 가장 큰 이유는 신속성의 장점 때문이라는 것을 알 수 있다.

1998년 6월 서울~진주간 편도 항공운임은 54,300원으로 고속버스의 2.4~3.6배⁹⁾, 철도의 1.7~3.2배¹⁰⁾ 비싸다. 소요시간은 항공기가 고속버스의 1/5.0~1/5.5¹⁰⁾, 철도는 1/5.6~1/6.5¹¹⁾소요되므로 신속성 때문에 항공기를 이용하는 승객이 많다는 것을 알 수 있다.

(2) 공항 또는 목적지까지의 이용 교통수단과 공항 이용상의 문제점

사천공항을 이용하는 승강객 중 출발지에서 공항까지, 공항에서 목적지까지 주로 이용하는 교통수단은 공항버스가 31.4%를 차지하여 가장 높고, 그 다음으로 자가용(27.9%), 택시(17.2%) 순으로 나타났다(표 6).

그리고 사천공항을 이용하는데 문제점으로는 운항편수의 부족이 35.8%로 가장 높고, 그 다음은 출발지에서 공항까지, 또는 공항에서 목적지까지의 이용 교통수단의 불편이 34.3%로 나타나 이들 두 가지 이유가 주요 문제점이다(표 7).

표 6. 이용하는 교통수단

| 구분 | 자가용 | 택시 | 버스 | 공항버스 | 기타 | 계 |
|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|----------------|
| 승강객수(명) (%) | 57 (27.9) | 35 (17.2) | 29 (14.2) | 64 (31.4) | 19 (9.3) | 204 (100.0) |

자료: 설문지 조사에 의한

표 7 이용상의 문제점

| 문 제 점 | 승강객수(명) | 구성비(%) |
|-----------------|---------|--------|
| 운항편수의 부족 | 73 | 35.8 |
| 공항까지의 거리와 교통불편 | 70 | 34.3 |
| 항공권 구입 및 서비스 미흡 | 19 | 9.3 |
| 운항시간 부적절 | 15 | 7.3 |
| 공항시설 미흡 | 14 | 6.9 |
| 기 타 | 13 | 6.4 |
| 계 | 204 | 100.0 |

자료: 설문지 조사에 의한.

4. 사천공항의 여객 배후지

1) 승강객의 거주지별 분포

사천공항 배후지를 파악하기에 앞서 승강객의 거주지 분포를 보면, 서울시에 74명이 거주하여 조사 여객수의 36.3%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 진주시(11.3%), 거제시(7.8%), 사천시(6.9%), 인천시(5.4%)의 순으로 나타났다. 따라서 사천공항 승강객은 서울시와 경남 거주자가 95.7%를 차지하고 있다. 여기에서 각 시·군 승강객수의 구성비와 전국 인구에 대한 각 시·군 인구수의 구성비와의 상관계수를 산출해 보면 $r=0.922$ 로 매우 상관이 높다.¹²⁾ 따라서 인구가 많은 시·군에서 승강객수가 많다는 것을 알 수 있다(표 8).

2) 여행목적별 · 요일별 배후지

(1) 여행목적별 배후지

항공교통에 의한 여객의 여행목적은 경남 남서부지역¹³⁾ 거주자와 기타지역 거주자로 나누어 살펴보면(표 9), 경남 남서부지역 거주자나 기타지

역 거주자 모두 친지방문으로 항공교통을 이용하는 비율이 가장 높고 그 다음으로 업무, 관광의 순이다. 그러나 경남 남서부지역 거주자는 업무가, 기타지역 거주자는 친지방문의 구성비가 약간 더 높다. 이러한 사천공항 승강객의 주된 여행목적은 사천공항에 있어서 편별 승강객의 이용에도 많은 영향을 미치고 있다.

다음으로 승객의 최초 출발지와 강객의 최종 목적지에 의한 승강객의 여행목적별 배후지의 분포를 살펴보면 그림 7과 같다. 먼저 항공교통 승강객이 가장 많은 친지방문은 경남의 8개 시·군과 전남의 1개 시를 그 배후지로 하고 있다. 이들 배후지 중 진주시는 승강객이 17명으로 조사 승강객수의 24.3%를 차지하여 가장 많고, 그 다음은 통영시(14.3%), 거제시·산청군(각각 12.9%), 남해·고성군(10.0%)의 순이다. 다음으로 업무의 배후지를 보면 5개 시만을 배후지로 하고 있다. 이 가운데에서도 진주시의 승강객수는 조사 승강객수 중 25명으로 50.0%를 차지하여 가장 높고, 그 다음으로 사천시(18.0%), 거제시(16.0%), 광양시(10.0%)의 순이다. 또 관광은 4개 시와 2개 군을 배후지로 하고 있는데, 통영시의 승강객이 17명으

표 8. 승강객의 거주지별 분포

| 구분 | 서울특별시 | 인천광역시 | 경기도 | | | | | | | | | | 충남 | | 전남 | | 경남 | | | | | | | | | | 계 |
|---------------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------|--|--|---|
| | | | 고양시 | 부천시 | 성남시 | 구리시 | 안산시 | 군포시 | 안양시 | 남양주시 | 포천시 | 양평군 | 아산시 | 광양시 | 진주시 | 거제시 | 사천시 | 통영시 | 고성군 | 산청군 | 하동군 | 남해군 | | | | | |
| 승강객수 | 74 | 11 | 9 | 6 | 4 | 4 | 4 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 4 | 23 | 16 | 14 | 9 | 6 | 4 | 2 | 2 | 204 | | | |
| % | 36.3 | 5.4 | 4.4 | 2.9 | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 1.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 2.5 | 2.0 | 11.3 | 7.8 | 6.9 | 4.4 | 2.9 | 2.0 | 1.0 | 1.0 | 100.0 | | | |
| 전국 인구에 대한 구성비 | 22.9 | 5.2 | 1.2 | 1.7 | 1.9 | 0.3 | 1.1 | 0.5 | 1.3 | 0.5 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.7 | 0.3 | 0.3 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 44,608,726 | | | |

자료: 설문지 조사; 통계청, 1997, 한국통계연감.

표 9 항공교통 이용의 여행목적

| 구분 | 친지방문 | 업무 | 관광 | 통근·통학 | 기타 [*] | 무응답 | 계 |
|------------------|----------|----------|----------|--------|-----------------|--------|------------|
| 경남 남서부 지역 거주자(%) | 23(30.3) | 21(27.6) | 16(21.1) | 1(1.3) | 9(11.8) | 6(7.9) | 76(100.0) |
| 기타 지역 거주자(%) | 47(36.7) | 29(22.7) | 26(20.3) | 5(3.9) | 18(14.1) | 3(2.3) | 128(100.0) |
| 계(%) | 70(34.3) | 50(24.5) | 42(20.6) | 6(2.9) | 27(13.2) | 9(4.4) | 204(100.0) |

* 기타는 동창회 참석, 한약구입, 병원진료, 군장병의 휴가복귀, 견학, 경조사 참석, 개인적 모임, 다목적 여행을 말한다.
자료: 설문지 조사에 의함.

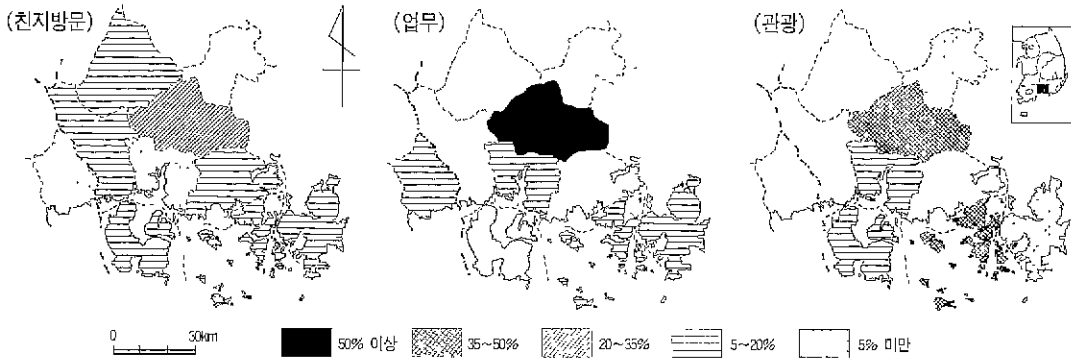


그림 7. 승강객의 여행목적별 배후지의 분포(1998년 6월)

자료: 설문지 조사에 의한.

로 40.5%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로는 진주시(35.7%)의 순이다. 그리고 통근·통학은 진주시가 100.0%를, 기타의 여행목적은 진주시가 66.7%를 차지하고 있어 진주시가 주요 배후지로 나타나고 있다.

(2) 요일별 배후지

승객의 최초 출발지와 강객의 최종 목적지에 의한 요일별 승강객의 배후지 분포를 평일(목·금요일)과 휴일(일요일)로 나누어 살펴 보면 그림 8과 같다. 먼저 평일의 승강객수는 모두 78명으로

주요 배후지는 5개 시와 5개 군으로 구성되는데, 이 가운데 진주시가 29명으로 조사 여객수의 37.2%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 통영시(14.1%), 사천시(11.5%)의 승강객 구성비가 높다.

한편 휴일의 승강객수는 모두 126명으로 5개 시와 4개 군을 배후지로 구성하는데, 이 가운데 진주시가 57명으로 조사 여객수의 45.2%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 통영시(15.1%), 거제시(11.1%)의 순으로 나타나 휴일에 진주시로의 승강객수가 더욱 집중하고 있다는 것을 알 수 있다.

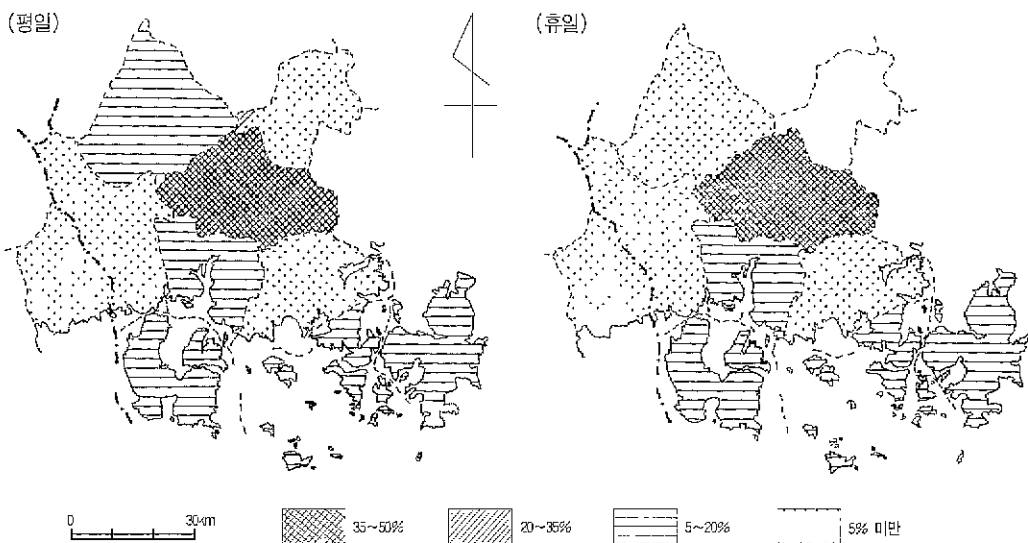


그림 8. 승강객의 요일별 배후지의 분포(1998년 6월)

자료: 설문지 조사에 의한.

3) 사천공항 배후지의 공간구조

본 절에서는 공항을 중심으로 승객의 최초 출발지와 강객의 최종 목적지를 배후지로 정의하고 조사 승강객의 공간적 분포를 보면 다음과 같다. 최초 출발지는 5개 시 한 개 군으로 진주·사천·통영·거제·광양시와 남해군으로 구성되어 있으며, 승객수는 98명으로 이 가운데 진주시의 승객이 49.0%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로는 거제시(16.3%), 사천시(14.3%), 통영시(10.2%)의 순이다. 한편 최종 목적지는 5개 시와 5개 군으로 구성되어 조사 강객수가 106명인데, 이 가운데 진주시가 38명으로 조사 강객수의 35.8%를 차지하여 가장 많고, 그 다음으로 통영시(18.9%), 산청군(10.4%)의 순이다. 즉, 승강객 구성비의 정도에 의한 사천공항 배후지의 공간구조는 제1차권에 진주시가, 제2차권에는 통영·사천·거제시가, 제3차권에는 광양시와 남해·산청·고성·하동·의령군이 이에 속한다.

사천공항의 배후지를 진주시에 거주하는 초·중등학교 교원의 역통근권과 비교해 보면(곽철홍·이진, 1997) 다음과 같다. 사천공항의 배후지가 진주·통영·거제·사천·광양시와 남해·산청·고성·하동·의령군인데 대하여 진주시에 거주하는 초·중등학교 교원의 역통근권은 사천시

를 포함하여 남해·산청·고성·하동·의령·함양·거창·합천군의 경남 서부지역을 포함하고 있다. 따라서 사천공항의 배후지는 경남 서부지역의 산간지역인 함양·거창·합천군이 포함되지 않는 대신에 전남의 공업도시인 광양시와 경남의 공업도시인 거제시와 수산업·관광도시인 통영시를 포함한 것이 차이점이라 하겠다. 이러한 현상은 사천공항을 이용하는 항공기의 여객이 업무나 관광의 비율이 45.1%를 차지하므로 공업·관광도시에서의 여객발생이 많기 때문이다.

다음으로 사천공항 배후지와 주된 여행목적(Thomas, 1963)과의 관계를 살펴보면, 경남 남서부지역의 중심도시인 진주시와 공항이 분포한 사천시의 주된 여행목적은 다목적 여행¹⁰⁾이고 그 인접지역인 산청·하동·고성·의령군은 친지방문이나 관광의 단일 여행목적으로 구성되어 있으며, 그 주변지역인 광양·통영·거제시는 업무나 관광과 친지방문으로 구성되어 있고, 남해군은 친지방문·관광·기타로 구성되어 있어 산업의 배치¹¹⁾에 따른 주된 여행목적의 지역적 분포가 다르게 나타나고 있다는 점이 밝혀졌다(그림 9).

5. 결론

이상, 지방공항인 사천공항의 항공 승강객수의 추이와 여객의 속성 및 배후지를 파악한 결과를 요약하면 다음과 같다.

1) 사천공항의 여객수의 증가율이 다른 교통기관에 비하여 높아지는 것은 항공교통이 갖는 신속성, 소득수준의 향상에 따른 상대적 운임수준에서의 경쟁력 확보, 높은 서비스 수준, 定時性 등의 조건이 크게 작용한 것으로 생각된다.

2) 사천공항의 승강객은 주로 여름과 겨울이 성수기이고, 특히 1·8월은 공급 좌석수와 좌석 이용률에서 가장 높은 비율을 보이고 있다. 이러한 승강객의 월별 차이가 나타나는 이유는 연말연시와 여름철에 여객이 집중하고 휴가를 이용한 귀향과 관광을 주요 여행목적으로 하는 여객이 급증하고 있기 때문이다. 그리고 편별 승객수의 추이에서 휴일에는 오후에, 평일에는 아침과 점심때에 이용객이 집중하는 것은 승객의 주요 여행목

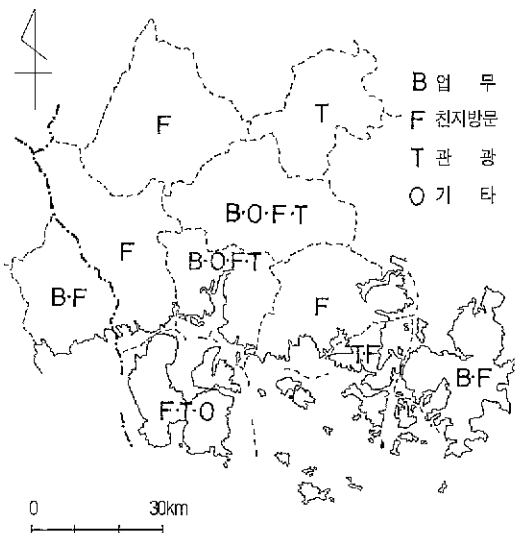


그림 9 사천공항 배후지의 공간구조

적이 친지방문 및 업무이기 때문이다.

(3) 사천공항을 이용하는 승강객은 남자가 약 2/3를 차지하고, 연령층별로는 50세 미만의 연령층이 3/4을 차지하고 있다. 또 학력은 대졸이 약 70%를 차지하고, 소득별로는 중·상류층의 이용률이 높다. 그리고 여객의 직업은 회사원·자영업자·교원·군인이 약 반을 차지하며, 여객의 거주지 분포는 서울시와 경남 거주자가 대부분이다.

(4) 사천공항을 이용하는 승강객이 항공교통을 선택하는 이유는 주로 신속성 때문이고, 여행목적은 주로 친지방문·업무·관광이다. 승강객의 여행목적은 경남 남서부지역 거주자나 기타지역 거주자 모두 친지방문으로 항공교통을 이용하는 비율이 가장 높고 그 다음으로 업무, 관광의 순이다. 그러나 경남 남서부지역 거주자는 업무가, 기타지역 거주자는 친지방문의 구성비가 약간 더 높다. 이러한 여행목적의 지역적 차이가 사천공항 승강객의 편별 구성에 많은 영향을 미치고 있다.

(5) 여행목적별 배후지의 분포는 친지방문의 경우 진주·통영·거제·사천·광양시와 남해·하동·산청·고성군을 배후지로 하고 있다. 또 업무의 배후지는 진주·사천·거제·광양·통영시이다. 그리고 관광은 진주·통영·거제·사천시와 남해·의령군을 배후지로 하며, 통근·통학은 진주시를, 기타의 여행목적은 진주시를 배후지로 하고 있다. 따라서 여객의 사회활동 범위가 경제활동 범위보다 넓다는 것을 알 수 있다.

요일별 배후지의 분포는 평일에는 진주·통영·거제·사천·광양시와 남해·산청·고성·하동·의령군의 10개 시·군으로 구성되어 있고, 휴일에는 진주·통영·거제·사천·광양시와 남해·산청·고성·하동군의 5개 시와 4개 군을 배후지로 구성하고 있으며, 휴일에 진주시로의 승강객수가 더욱 집중하고 있다. 이상에서 사천공항을 중심으로 한 배후지의 공간구조는 3개 권으로 구성되어 있는데, 제1차권에는 진주시가, 제2차권에는 통영·사천·거제시가, 광양시와 남해·산청·고성·하동·의령군은 제3차권에 속한다. 진주시에 거주하는 초·중등학교 교원의 역통근권이 경남 남서부지역인데 대하여 항공여객의 배후지는 경남 남서부지역으로 부분적으로 다르게 나타나는데, 이것은 항공여객이 공업·관광도시에서 많이

발생하기 때문이다.

사천공항의 배후지와 주된 여행목적과의 관계는 경남 남서부지역의 중심도시인 진주시와 공항이 분포한 사천시는 다목적 여행 중심이고, 그 인접지역은 친지방문이나 관광의 단일 여행목적, 그 주변지역은 업무나 관광과 친지방문, 기타로 구성되어 있어 산업의 배치에 의한 주된 여행목적의 지역적 분포가 다르게 나타나고 있다는 점이 밝혀졌다.

註

- 1) 1998년 6월 4일~6월 5일과 6월 7일에 사천공항을 이용한 여객수는 6,961명으로 이 가운데 설문지를 배포한 대상자수는 여객수의 5.7%이다. 그리고 설문지 배포 대상자 중 유효 설문지수는 전체 여객수의 2.9%를 차지하였다
- 2) 아시아나항공의 내부 사정으로 자료수집이 곤란하였다.
- 3) 대한항공은 오전 9시 30분, 오후 3시, 5시, 7시 30분에, 아시아나항공은 오전 7시 50분, 10시 50분, 오후 2시, 오후 6시 10분에 각각 운항하고 있다.
- 4) 1980년의 계층구분에서 제1계층은 김포공항, 제2계층은 김해·제주공항, 제3계층은 광주·대구공항, 제4계층은 사천, 여수, 속초공항이 이에 속하였다. 그리고 1995년의 계층구분에서는 제1계층에 김포공항, 제2계층은 제주·김해공항, 제3계층은 광주·대구공항, 제4계층은 포항·사천·여수·울산·강릉·속초·목포·예천·군산 공항들이 이 계층에 속한다.
- 5) 진주~서울간의 고속버스에 의한 연간 여객수의 변화를 보면, 1989년에 778,767명이던 것이 1990년에는 743,462명으로 감소하고 그후 계속 감소하여 1995년에는 548,169명이 되었다(건설교통부, 1996, 건설교통통계연보(교통부문), p.153).
- 6) 진주역에서의 승강객수의 변화를 살펴보면, 1992년 연간 승차인원수는 556,642명이고, 강차인원수는 518,431명이었으나 1993년에는 승차인원수가 502,075명, 강차인원수는 469,308명으로, 1995년에는 승차 인원수가 416,734명, 강차인원수가 404,023명으로 계속 감소하였다(철도청, 1993·

- 1994 · 1996, 철도통계연보, pp.122-123, pp.122-123, pp.126-127).
- 7) 1998년 금융연구원이 발간한 『경제환경 변화가 소득분배에 미치는 영향』에 의하면 1997년을 기준으로 상위층은 소득이 높은 상위 30%로 월 평균 가계소득이 341만9천원이며, 하위층은 소득이 낮은 하위 30%로 월 평균 116만5천원이고, 나머지 중류층인 40%의 월 평균 소득은 228만7천원이었다(동아일보사, 동아일보, 1998년 5월 30일 6면).
 - 8) 1998년 6월 현재 진주 고속버스 터미널에서 진주~서울 사이를 운행하고 있는 고속버스회사는 중앙고속버스주식회사와 동양고속버스주식회사로 하루에 40회 운행되는데, 일반고속버스의 운임은 15,300원이고, 우등고속버스의 운임은 22,700원이다.
 - 9) 진주역과 서울역 사이에 기차는 하루에 5회 운행되는데, 여객운임은 무궁화 열차의 경우 평일에는 17,000원, 휴일에는 20,800원이고, 새마을 열차는 평일에는 25,800원, 휴일에는 31,600원이다.
 - 10) 진주~서울 사이의 항공기에 의한 소요시간은 60분이나, 고속버스에 의한 소요시간은 평일에는 5시간~5시간 30분, 휴일에는 6시간~6시간 30분이 소요된다.
 - 11) 진주역과 서울역 사이에 철도에 의한 소요시간은 무궁화 열차의 경우 6시간 30분, 새마을 열차의 경우는 5시간 35분이 소요된다.
 - 12) 두 변수간의 상관계수의 유의성은 99% 수준에서 유의하다.
 - 13) 여기에서 경남 남서부지역이란 진주·사천·통영·거제시와 의령·고성·남해·하동·산청군을 말한다.
 - 14) 여기에서 다목적 여행이란 5 가지의 여행목적 중 4 가지 여행목적이 주된 여행목적일 때로 업무·친지방문·관광·기타의 여행목적으로 구성되어 있다.
 - 15) 광양시는 제철공업이, 사천시는 항공기공업이, 거제시는 조선공업이 발달하였으며, 통영에서 여수일대의 해역은 한려수도 해상국립공원으로 지정되어 있다.

文 獻

- 곽영호, 1997, “항공路線의 地理學的 考察: 대한항공을 중심으로,” 地理學研究, 31, 71-88.
- 곽철홍 · 이진, 1997, “경남 서부지역의 중심지 세력권 변화와 주민 통근형태 연구,” 한국지역지리학회지, 3, 13-34.
- 朴容玄, 1994, “國際的 도시 시스템으로 본 韓日都市間의 結合關係: 國際航空旅客의 流動을 指標로서,” 地理學叢, 21 · 22, 61-72.
- , 1995, “航空旅客의 流動からみた國際的都市 시스템 -日本の地方都市とアジア諸都市との結合關係: 福岡に注目して-,” 經濟地理學年報, 41, 135-144.
- 이덕안, 1998, “무안 국제공항 건설에 따른 주변지역 관광개발 방안,” 한국경제지리학회지, 1, 173-191.
- 曹壽敬 · 韓柱成, 1990, “淸州市 高速버스 터미널의 後背地와 指向地,” 地理學, 41, 19-34.
- 조수경, 1993, “부산 컨테이너 수출항의 배후지와 지향지의 공간구조,” 地理學, 28, 247-267.
- 稻田耕一, 1990, “國內航空貨物流動의 地理學的 研究,” 經濟地理學年報, 36, 116-128.
- 北島修, 1985, “國內航空交通(1970~82)における交通サービスと空港の近接性,” 人文地理, 37, 167-182.
- 隅倉直壽, 1984, “地方空港における航空貨物輸送についての一考察: 熊川空港における搭載貨物を中心に,” 經濟地理學年報, 30, 294-304.
- 井田仁康, 1987a, “山形縣における航空旅客と航空貨物の分布パターン,” 地域調査報告(筑波大學人文地理學研究グループ), 9, 27-38.
- , 1987b, “羽田空港乗降客の分布パターンの變容: 1975年~1983年,” 人文地理學研究, XI, 21-37.
- , 1987c, “わが國における空港後背地の類型區分: 國內航空旅客による,” 地理學評論, 60(ser. A), 379-393.
- , 1991, 首都圏における航空旅客の分布パターン. 山本正三 編, 首都圏の空間構造, 二宮書店, 東京, 88-96.
- , 1993a, “わが國における航空旅客の分布

- パターンの變化,” 人文地理, 45, 221-243.
- , 1993b, “羽田空港後背地における航空旅客の分布と地域屬性との關係,” 地理學評論, 66(ser. A), 460-474.
- 清水馨八郎. 1978, 空の交通と新空港, 大明堂, 東京.
- 村山祐司. 1986, “航空地理學の研究成果: 英語圏の文獻を中心に,” 人文地理, 38, 335-359.
- Brush, J. E. and Gauthier, H. L., 1968, *Service Centers and Consumer Trips: Studies on the Philadelphia Metropolitan Fringe*, Univ. of Chicago, Dept. of Geography, Research Paper, 113.
- Cleef, E. V., 1941, Hinterland and umland, *Geographical Review*, 31, 308-311.
- Green, F. H. W., 1950, Urban hinterlands in England and Wales: an analysis of bus services, *The Geographical Journal*, 116, 64-80.
- Holsman, A. J., 1975, Interstate interaction patterns in Australia, *Australian Geographical Studies*, 13, 41-61.
- Iida, Y., 1993c, The pattern of air passenger flows in Japan, *Geographical Review of Japan*, 66(ser. B), 18-34.
- Robinson, R., 1970, The hinterland-foreland continuum: concept and methodology, *The Professional Geographer*, 21, 307-310.
- Taaffe, E. J., 1952, *The Air Passenger Hinterland of Chicago*, Univ. of Chicago, Dept. of Geography, Research Paper, 24.
- , 1956, Air transportation and United States urban distribution, *Geographical Review*, 46, 219-238.
- , 1959, Trends in airline passenger traffic: a geographical case study, *Annals of A. A. G.*, 49, 393-408.
- , 1962, The urban hierarchy: an air passenger definition, *Economic Geography*, 38, 1-14.
- Taaffe, E. J., Gauthier, H. L. and O' Kelly, M. E., 1996, *Geography of Transportation*, Prentice Hall, New Jersey.
- Thomas, D., 1963, *Agriculture in Wales during the Napoleonic Wars*, Univ. of Wales Press, Cardiff.
- Wacht, W. F., 1974, *The Domestic Air Transportation Network of the United States*, Univ. of Chicago, Dept. of Geography, Research Paper, 15.
- Yeats, M. H., 1963, Hinterland delimitation, *The Professional Geographer*, 15, 7-10.