

고속철도 선호조사를 통한 교통수단간 연계특성조사

An examination of the analysis of intermodal travel patterns using a stated preference survey for KTX

이진선* 김현웅**
Lee, Jin-Sun Kim, Hyun-Woong

ABSTRACT

The Korean high speed railway system is scheduled to open sometime in 2004. To fulfill its duties, it is essential to view intermodalism in easy access to high speed railway station. To study travelers' choice of mode and to make improvements the transfer, a SP survey of 3628 was conducted in national level in the fall of 2001. An understanding of KTX passenger mode choice is crucial for station-related facility capacity planning. Development of main and regional high speed stations, as well as changes in the roadway and railroad transportation system for station access, will influence the relative demand for traveling by train from competing other transportation mode. The research described here was designed to derive a general overview of the basic travel patterns with an emphasis on intermodal transportation system.

1. 서론

2004년 고속철도 개통에 대비하여 고속철도 이용수요를 추정하기 위해 잠재선호조사를 실시하였다. 총 2회의 걸친 사전조사를 통해 권역별로 실험계획법을 이용한 SP설문지급 작성하여 고속철도의 도입에 따른 여객 성향을 조사하였다. 본 연구는 고속철도와 기존철도, 고속철도와 항공, 고속철도와 고속버스, 고속철도와 승용차간의 통행시간 및 통행비용의 비교를 통해 이항설문을 통한 선호수단선택을 조사하면서 교통수단간의 연계교통특성을 조사한 것이다. O/D별, 교통수단별로 총33개 조사표본 설계하였으며, 개인의 통행실태조사와 사회경제적 특성조사를 병행하였다. 조사의 표본수는 항공기와의 비교설문을 제외하고는 비슷한 규모로 진행되었으며(기존철도-1058, 고속버스-1076, 항공기-431, 승용차-1063), 상하행 조사비중을 적절하게 할당하여 진행하였다.

2. 본론

2.1 교통수단의 연계특성조사

광역적 통행시 이용되는 교통수단별 연계교통수단 환승여부 결과를 보면, 전반적으로 연계교통수단을 갈아타지 않는다는 응답이 81.6%로 높게 나타났고, 철도의 경우 72.7%, 항공기의 경우 88.9%, 고속버스의 경우 87.5%가 갈아타지 않는 것으로 나타났다.

* 한국철도기술연구원 선임연구원

** 한국철도기술연구원 주임연구원

철도 이용객의 연계교통수단 환승 여부를 보면 갈아타지 않는다는 응답의 경우 서울-진주(85.0%), 서울-창원(86.7%) 구간이 상대적으로 높게 나타났고, 갈아타는 응답의 경우 서울-대구(39.3%), 서울-포항(35.4%) 구간이 상대적으로 높게 나타났다.

도표 1. 철도 이용객의 이용구간별 환승 여부

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-대전	대전-부산	대구-부산	서울-광주	서대전-광주	서대전-익산	서울-천안	서울-포항	서울-경주	서울-진주	서울-창원
응답자수	(1058)	(90)	(84)	(90)	(80)	(80)	(90)	(74)	(75)	(80)	(79)	(73)	(80)	(83)
갈아타지 않는다	72.7	68.9	60.7	80.0	67.5	68.8	70.0	67.6	80.0	72.5	64.6	72.6	85.0	86.7
환승 한다	27.3	31.1	39.3	20.0	32.5	31.3	30.0	32.4	20.0	27.5	35.4	27.4	15.0	13.3

항공기 이용객에 대한 이용구간별 연계교통수단의 환승 여부를 보면 갈아타지 않는다는 응답의 경우 서울-대구(95.2%) 구간이 상대적으로 높게 나타났고, 갈아타는 응답의 경우 서울-부산(14.4%) 구간이 상대적으로 높게 나타났다.

도표 2. 항공기 이용객의 이용구간별 환승 여부

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-광주	서울-포항
응답자수	(431)	(180)	(84)	(85)	(82)
갈아타지 않는다	88.9	85.6	95.2	89.4	89.0
환승 한다	11.1	14.4	4.8	10.6	11.0

고속버스 이용객의 이용구간별 연계교통수단 환승 여부를 보면 갈아타지 않는다는 응답의 경우 서울-대구(91.8%), 서울-광주(96.6%), 서울-경주(92.7%), 서울-창원(91.9%) 구간이 상대적으로 높게 나타났고, 갈아타는 응답의 경우 대구-부산(20.5%), 서울-포항(22.1%) 구간이 상대적으로 높게 나타났다.

도표 3. 고속버스 이용객의 이용구간별 환승 여부

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-대전	대전-부산	대구-부산	서울-광주	서대전-광주	서대전-익산	서울-천안	서울-포항	서울-경주	서울-진주	서울-창원
응답자수	(1076)	(88)	(85)	(82)	(82)	(78)	(88)	(80)	(80)	(85)	(77)	(82)	(83)	(86)
갈아타지 않는다	87.5	87.5	91.8	90.2	85.4	79.5	96.6	90.0	90.0	82.4	77.9	92.7	80.7	91.9
환승 한다	12.5	12.5	8.2	9.8	14.6	20.5	3.4	10.0	10.0	17.6	22.1	7.3	19.3	8.1

교통수단별 첫번째 연계교통수단을 보면 택시가 27.6%로 가장 높게 나타났고, 기차/전철/지하철(23.1%), 시내/시외버스(21.8%)가 상대적으로 높게 나타났다. 철도 이용객의 경우 택시가 29.8%로 상대적으로 높게 나타났으며, 항공기 이용객의 경우 택시(28.3%)가, 고속버스의 경우 시내/시외버스(27.9%)가 상대적으로 높게 나타났다. 두 번째 연계교통수단은 기차/전철/지하철이 38.1%로 가장 높게 나타났고, 택시(21.8%)가 상대적으로 높게 나타났다. 철도 이용객의 경우 기차/전철/지하철이 36.8%로 상대적으로 높게 나타났으며, 항공기 이용객의 경우 좌석/직행버스(33.3%)가, 고속버스의 경우 기차/전철/지하철(50.4%)이 상대적으로 높게 나타났다.

철도 이용객의 이용구간별 첫 번째 연계교통수단을 보면 택시가 29.8%로 가장 높게 나타났고, 기차/전철/지하철(24.4%), 시내/시외버스(21.3%)가 상대적으로 높게 나타났다. 시내/시외버스의 경우 대전-부산(28.8%), 서울-광주(25.6%), 서울-진주(26.3%) 구간이 상대적으로 높게 나타났고, 택시의 경우 서대전-광주(40.5%), 서대전-익산(41.3%), 서울-포항(34.2%) 구간이, 승용차(짚차)의 경우 서울-포항(21.5%) 구간이, 기차/전철/지하철의 경우 서울-부산(43.3%), 서울-대구(32.1%), 서울-경주(37.0%) 구간이 상대적으로 높게 나타났다. 철도 이용객의 이용구간별 두 번째 연계교통수단을 보면 기차/전철/지하철이 36.8%로 가장 높게 나타났고, 택시(23.8%), 시내/시외버스(19.9%)가

상대적으로 높게 나타났다. 시내/시외버스의 경우 서울-대전(31.3%), 서대전-광주(33.3%) 구간이 상대적으로 높게 나타났고, 택시의 경우 대구-부산(36.4%), 서울-진주(38.5%) 구간이, 기차/전철/지하철의 경우 서울-천안(56.5%), 서울-창원(72.7%) 구간이 상대적으로 높게 나타났다.

도표 4. 철도 이용객의 이용구간별 첫 번째 연계교통수단

구분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-대전	대전-부산	대구-부산	서울-광주	서대전-광주	서대전-익산	서울-천안	서울-포항	서울-경주	서울-진주	서울-창원
응답자수	(1058)	(90)	(84)	(90)	(80)	(80)	(90)	(74)	(75)	(80)	(79)	(73)	(80)	(83)
시내/시외버스	21.3	15.6	16.7	24.4	28.8	18.8	25.6	21.6	22.7	25.0	16.5	11.0	26.3	22.9
좌석/직행버스	7.8	6.7	8.3	8.9	10.0	10.0	4.4	6.8	6.7	8.8	8.9	5.5	8.8	8.4
기타버스	0.4	-	-	1.1	1.3	-	-	-	1.3	-	1.3	-	-	-
마을버스	3.2	1.1	3.6	6.7	-	1.3	2.2	8.1	5.3	3.8	-	5.5	1.3	3.6
택시	29.8	26.7	22.6	23.3	32.5	28.8	30.0	40.5	41.3	26.3	34.2	26.0	30.0	27.7
승용차(질차)	10.9	5.6	14.3	3.3	8.8	15.0	5.6	8.1	10.7	8.8	21.5	15.1	13.8	13.3
기차/전철/지하철	24.4	43.3	32.1	28.9	17.5	25.0	28.9	10.8	8.0	26.3	15.2	37.0	16.3	22.9
도보	2.3	1.1	2.4	3.3	1.3	1.3	3.3	4.1	4.0	1.3	2.5	-	3.8	1.2

도표 5. 철도 이용객의 이용구간별 두 번째 연계교통수단

구분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-대전	대전-부산	대구-부산	서울-광주	서대전-광주	서대전-익산	서울-천안	서울-포항	서울-경주	서울-진주	서울-창원
응답자수	(302)	(36)	(37)	(16)	(29)	(22)	(26)	(24)	(16)	(23)	(25)	(24)	(13)	(11)
시내/시외버스	19.9	19.4	24.3	31.3	24.1	4.5	26.9	33.3	18.8	17.4	16.0	12.5	7.7	9.1
좌석/직행버스	9.6	22.2	24.3	-	-	4.5	-	8.3	12.5	-	12.0	8.3	7.7	9.1
기타버스	1.7	2.8	2.7	-	3.4	-	3.8	-	-	4.3	-	-	-	-
마을버스	3.6	5.6	-	-	6.9	-	3.8	8.3	6.3	8.7	-	4.2	-	-
택시	23.8	8.3	24.3	18.8	31.0	36.4	19.2	33.3	31.3	13.0	28.0	25.0	38.5	9.1
승용차(질차)	3.6	2.8	2.7	-	6.9	4.5	-	4.2	-	-	4.0	12.5	7.7	-
기차/전철/지하철	36.8	33.3	21.6	50.0	27.6	50.0	46.2	12.5	31.3	56.5	40.0	33.3	38.5	72.7
도보	1.0	5.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.2	-	-

항공기 이용객의 이용구간별 첫 번째 연계교통수단을 보면 택시가 28.3%로 가장 높게 나타났고, 승용차(21.8), 기차/전철/지하철(14.8%), 도보(12.5%)가 상대적으로 높게 나타났다. 택시의 경우 서울-포항(31.7%) 구간이 상대적으로 높게 나타났고, 승용차의 경우 서울-대구(29.8%) 구간이, 기차/전철/지하철의 경우 서울-광주(20.0%) 구간이, 도보의 경우 서울-부산(26.1%) 구간이 상대적으로 높게 나타났다. 항공기 이용객의 이용구간별 두 번째 연계교통수단을 보면 좌석/직행버스가 33.3%로 가장 높게 나타났고, 택시(22.9%), 리부진(16.7%), 기차/전철/지하철(16.7%)이 상대적으로 높게 나타났다. 리부진의 경우 서울-부산(26.9%) 구간이 상대적으로 높게 나타났고, 좌석/직행버스의 경우 서울-부산(42.3%) 구간이, 택시의 경우 서울-포항(44.4%) 구간이, 기차/전철/지하철의 경우 서울-포항(33.3%) 구간이 상대적으로 높게 나타났다.

고속버스 이용객 연계교통수단 이용구간별 첫 번째 연계교통수단을 보면 시내/시외버스가 27.9%로 가장 높게 나타났고, 택시(25.1%), 기차/전철/지하철(25.1%), 승용차(10.1%)가 상대적으로 높게 나타났다. 시내/시외버스의 경우 서대전-광주(52.5%), 서대전-익산(50.0%) 구간이 상대적으로 높게 나타났고, 택시의 경우 대전-부산(31.7%), 서대전-익산(35.0%) 구간이, 승용차의 경우 서울-창원(22.1%) 구간이, 기차/전철/지하철의 경우 서울-부산(45.5%), 서울-대구(40.0%) 구간이 상대적으로 높게 나타났다. 고속버스 이용객의 이용구간별 두 번째 연계교통수단을 보면 기차/전철/지하철이 50.4%로 가장 높게 나타났고, 시내/시외버스(19.7%), 택시(16.2%)가 상대적으로 높게 나타났다. 시내/시외버스의 경우 서대전-익산(57.1%)

구간이 상대적으로 높게 나타났고, 택시의 경우 서울-대전(50.0%) 구간이, 기차/전철/지하철의 경우 서울-부산(90.0%) 구간이 상대적으로 높게 나타났다.

도표 6. 항공기 이용객의 이용구간별 첫 번째 연계교통수단

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-광주	서울-포항
응답자수	(431)	(180)	(84)	(85)	(82)
리무진	3.2	7.2	-	1.2	-
시내/시외버스	7.9	5.0	4.8	14.1	11.0
좌석/직행버스	9.0	6.7	9.5	14.1	8.5
기타버스	0.2	0.6	-	-	-
마을버스	0.9	-	2.4	-	2.4
택시	28.3	27.8	28.6	25.9	31.7
승용차(짚차)	21.8	17.2	29.8	22.4	23.2
기차/전철/지하철	14.8	8.9	17.9	20.0	19.5
도보	12.5	26.1	2.4	2.4	3.7
기타수단	1.2	0.6	4.8	-	-

도표 7. 항공기 이용객의 이용구간별 두 번째 연계교통수단

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-광주	서울-포항
응답자수	(48)	(26)	(5)	(8)	(9)
리무진	16.7	26.9	-	12.5	-
시내/시외버스	8.3	3.8	40.0	12.5	-
좌석/직행버스	33.3	42.3	20.0	37.5	11.1
기타버스	2.1	-	-	-	11.1
택시	22.9	15.4	20.0	25.0	44.4
기차/전철/지하철	16.7	11.5	20.0	12.5	33.3

도표 8. 고속버스 이용객의 이용구간별 첫 번째 연계교통수단

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-대전	대전-부산	대구-부산	서울-광주	서대전-광주	서대전-익산	서울-천안	서울-포항	서울-경주	서울-진주	서울-창원
응답자수	(1076)	(88)	(85)	(82)	(82)	(78)	(88)	(80)	(80)	(85)	(77)	(82)	(83)	(86)
시내/시외버스	27.9	12.5	12.9	29.3	24.4	38.5	27.3	52.5	50.0	48.2	19.5	11.0	25.3	14.0
좌석/직행버스	5.3	6.8	2.4	3.7	8.5	1.3	-	5.0	6.3	3.5	5.2	18.3	4.8	3.5
기타버스	0.3	-	-	-	-	-	1.1	-	-	2.4	-	-	-	-
마을버스	1.6	2.3	4.7	1.2	1.2	-	2.3	1.3	-	2.4	2.6	-	2.4	-
택시	25.1	21.6	27.1	25.6	31.7	26.9	22.7	28.8	35.0	8.2	29.9	18.3	22.9	29.1
승용차(짚차)	10.1	10.2	5.9	4.9	18.3	9.0	11.4	5.0	6.3	1.2	10.4	13.4	13.3	22.1
기차/전철/지하철	25.1	45.5	40.0	30.5	11.0	19.2	30.7	-	1.3	27.1	28.6	35.4	26.5	26.7
도보	4.5	1.1	7.1	4.9	3.7	5.1	4.5	6.3	1.3	7.1	3.9	3.7	4.8	4.7
기타수단	0.2	-	-	-	1.2	-	-	1.3	-	-	-	-	-	-

도표 9. 고속버스 이용객의 이용구간별 두 번째 연계교통수단

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-대전	대전-부산	대구-부산	서울-광주	서대전-광주	서대전-익산	서울-천안	서울-포항	서울-경주	서울-진주	서울-창원
응답자수	(117)	(10)	(7)	(8)	(13)	(14)	(5)	(8)	(7)	(16)	(7)	(4)	(16)	(2)
시내/외버스	19.7	10.0	-	-	7.7	14.3	-	50.0	57.1	37.5	14.3	25.0	18.8	-
좌석/직행버스	9.4	-	-	-	15.4	7.1	20.0	12.5	28.6	-	14.3	25.0	12.5	-
마을버스	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	6.3	-	-	-	-
택시	16.2	-	14.3	50.0	7.7	7.1	20.0	37.5	14.3	12.5	-	-	25.0	50.0
승용차(짚차)	2.6	-	-	25.0	-	-	-	-	-	6.3	-	-	-	-
기차/전철/지하철	50.4	90.0	85.7	25.0	69.2	71.4	60.0	-	-	37.5	71.4	50.0	37.5	50.0
도보	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.3	-

분으로 가장 길게 나타났으며, 서울-부산(37.8분), 서대전-광주(35.6분) 구간이 상대적으로 길게 나타났다. 대기시간 평균의 경우 서울-경주 구간이 45.9분으로 가장 길게 나타났으며, 서울-부산(35.2분), 서울-창원(36.6분) 구간이, 승차시간 평균의 경우 서울-진주 구간이 339.5분으로 가장 길게 나타났으며, 서울-부산(324.2분)이 상대적으로 길게 나타났다. 총통행 소요시간 평균 합계는 서울-진주(402.0분) 구간으로 가장 길었으며, 서울-부산(397.2분), 서울-창원(366.6분) 구간이 상대적으로 길게 나타났다.

도표 12. 고속버스 이용객의 이용구간별 통행소요시간

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-대전	대전-부산	대구-부산	서울-광주	서대전-광주	서대전-익산	서울-천안	서울-포항	서울-경주	서울-진주	서울-창원
응답자수	(1076)	(88)	(85)	(82)	(82)	(78)	(88)	(80)	(80)	(85)	(77)	(82)	(83)	(86)
접근시간	32.1	37.8	33.5	27.7	32.7	40.5	32.6	35.6	28.4	27.4	29.6	34.5	30.0	27.6
대기시간	30.1	35.2	34.9	29.0	22.6	29.6	32.8	21.7	21.0	22.8	24.6	45.9	32.6	36.6
승차시간	214.1	324.2	244.0	129.3	222.9	114.0	246.1	136.5	67.0	70.1	302.7	267.3	339.5	302.4
총통행 소요시간 평균합계	276.3	397.2	312.3	186.0	278.2	184.1	311.4	193.8	116.4	120.3	356.8	347.8	402.0	366.6

승용차 이용객의 이용구간별 통행 소요 시간은 승차시간 평균의 경우, 서울-부산 구간이 360.9분으로 가장 길게 나타났으며, 서울-포항(346.8분), 서울-진주(353.2분), 서울-창원(348.8분) 구간이 상대적으로 길게 나타났다.

도표 13. 승용차 이용객의 이용구간별 통행소요시간

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-대전	대전-부산	대구-부산	서울-광주	서대전-광주	서대전-익산	서울-천안	서울-포항	서울-경주	서울-진주	서울-창원
응답자수	(1063)	(84)	(85)	(80)	(81)	(80)	(86)	(86)	(80)	(84)	(73)	(84)	(82)	(78)
승차시간	242.4	360.9	245.5	149.9	257.7	134.8	313.8	154.0	75.4	116.3	346.8	301.6	353.2	348.8
총통행 소요시간 평균합계	242.4	360.9	245.5	149.9	257.7	134.8	313.8	154.0	75.4	116.3	346.8	301.6	353.2	348.8

3. 결 론

고속철도 개통시 이용자의 연계 편의를 위해 현재 경부축과 호남축의 통행시 이용되는 4가지 교통수단의 조사분석을 통해 궁극적으로 수요에 영향을 줄 수 있는 기본적인 행태특성을 분석하였다. 이러한 통행행태분석은 역의 여러 시설의 규모 및 입지선정에 있어서 중요한 요소가 될 수 있으며, 바람직한 연계체계를 수립하는데 기초적인 자료를 제공한다. 고속철도는 빠른 시간내 장거리 목적지까지 도달할 수 있다는 장점이 있지만 승용차이용자들이 누리는 door-to-door의 서비스를 제공받지 못하는 단점이 있으므로 이용자의 편리성을 추구해야 한다는 면에서 권역별로, 도시별로 효율적인 연계교통체계를 구축하여야 할 것이다.

참고문헌

1. Juan de Dios Ortuzar, David Hensher and Sergio Jara-Diaz(1998), Travel Behaviour Research: Updating the state of play, Pergamon
2. Juan de Dios Ortuzar and L.G. Willumsen(1994), Modelling Transport, Wiley

2.2 교통수단별 통행소요시간 조사

교통수단별 통행 소요 시간의 경우, 주교통수단까지의 접근시간 평균은 31.8분으로 나타났고, 대기시간 평균은 28.8분, 승차시간 평균은 3시간 17분(197.1분)으로 나타나 통행 소요시간 평균 합계는 4시간 17분(257.6분)인 것으로 나타났다. 접근시간 평균을 살펴보면, 항공기가 43.5분으로 가장 길게 나타났고, 고속버스(32.1분), 철도(26.7)분의 순으로 나타났다. 대기시간 평균의 경우 항공기가 56.0분으로 가장 길게 나타났으며, 고속버스(30.1분), 철도(16.3분)의 순으로 나타났다. 전체적으로 승차시간 평균은 승용차가 4시간2분(242.4분)으로 가장 길게 나타났으며, 고속버스(214.1분), 철도(191.7분), 항공기(55.7분)의 순으로 나타났다. 총통행 소요시간 평균 합계를 살펴보면, 고속버스가 4시간36분(276.3분)으로 가장 길게 나타났으며, 승용차(242.4분), 철도(234.7분), 항공기(155.3분)의 순으로 나타났다.

철도 이용객의 이용구간별 통행 소요시간의 경우, 접근시간평균은 서울-경주 구간이 30.9분으로 가장 길게 나타났으며, 서울-대전(28.5분), 서울-광주(28.5분) 구간이 상대적으로 길게 나타났다. 대기시간 평균의 경우 서울-진주 구간이 19.2분으로 가장 길게 나타났으며, 서울-포항(17.2분), 서울-창원(17.9분) 구간이, 승차시간 평균의 경우 서울-진주 구간이 341.2분으로 가장 길게 나타났으며, 서울-포항(294.6분)이 상대적으로 길게 나타났다. 총통행 소요시간 평균 합계는 서울-진주(388.0분) 구간으로 가장 길었으며, 서울-포항(337.3분), 서울-창원(313.7분), 서울-경주(312.6분), 서울-부산(311.9분) 구간이 상대적으로 길게 나타났다.

도표 10. 철도 이용객의 이용구간별 통행소요시간

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-대전	대전-부산	대구-부산	서울-광주	서대전-광주	서대전-익산	서울-천안	서울-포항	서울-경주	서울-진주	서울-창원
응답자수	(1058)	(90)	(84)	(90)	(80)	(80)	(90)	(74)	(75)	(80)	(79)	(73)	(80)	(83)
접근시간	26.7	27.9	26.0	28.5	22.6	25.2	28.5	25.6	23.5	27.3	25.5	30.9	27.6	26.9
대기시간	16.3	16.3	16.5	14.7	16.6	15.7	16.0	15.9	13.6	16.7	17.2	15.8	19.2	17.9
승차시간	191.7	267.6	201.1	97.7	170.1	84.7	235.3	129.2	60.8	64.1	294.6	265.8	341.2	268.9
총통행 소요시간 평균 합계	234.7	311.9	243.5	140.9	209.3	125.6	279.8	170.7	97.9	108.0	337.3	312.6	388.0	313.7

항공기 이용객의 이용구간별 통행 소요 시간은 접근시간 평균의 경우, 서울-포항 구간이 48.3분으로 가장 길게 나타났으며, 서울-광주(47.0분) 구간이 상대적으로 길게 나타났다. 대기시간 평균의 경우 서울-대구 구간이 62.5분으로 가장 길게 나타났으며, 서울-포항(57.5분) 구간이 다음으로 길게 나타났다. 승차시간 평균의 경우 서울-광주 구간이 60.4분으로 가장 길게 나타났으며, 서울-부산(58.3분)이 상대적으로 길게 나타났다. 통행 소요시간 평균 합계는 서울-광주(160.6분) 구간으로 가장 길었으며, 서울-포항(156.8분) 구간이 상대적으로 길게 나타났다.

도표 11. 항공기 이용객의 이용구간별 통행소요시간

구 분	전체	서울-부산	서울-대구	서울-광주	서울-포항
응답자수	(431)	(180)	(84)	(85)	(82)
접근시간	43.5	40.9	41.1	47.0	48.3
대기시간	56.0	53.7	62.5	53.3	57.5
승차시간	55.7	58.3	50.2	60.4	51.0
총통행 소요시간 평균 합계	155.3	152.9	153.7	160.6	156.8

고속버스 이용객의 이용구간별 통행 소요 시간은 접근시간 평균의 경우, 대구-부산 구간이 40.5