

YANOLJA RESEARCH BRIEF

인바운드 관광 관점에서 본 대구공항의 역할

경상권 '이중 관문' 전략

인바운드 관광 관점에서 본 대구공항의 역할

경상권 '이중 관문' 전략

빠르게 증가하는 외래관광객의 수도권 집중을 완화하고 지역관광을 활성화하기 위한 수단으로 지방공항의 역할이 중요해지고 있다. 최근 지방공항 활성화 정책 역시 단순히 국제노선을 확대하는 것을 넘어, 지방공항으로 유입된 외국인 관광객을 주변 관광지와 연결해 지역 내 체류와 소비를 확산시키는 방향으로 논의되고 있다. 또한 지자체 차원에서도 개별 관광지를 넘어 인접 지역의 관광거점을 연결하는 광역 연계관광 활성화가 추진되고 있다.

이러한 맥락에서 대구공항 역시 대구를 넘어 경북을 비롯한 인접 지역의 주요 관광지로 외국인 관광객을 연결하는 지역 인바운드 관광의 허브로서의 역할 확대가 기대된다. 특히 대구를 중심으로 한 광역교통망을 적극 활용한다면, 대구공항의 국제선 확대는 대구·경북에 국한되지 않고 부산을 비롯한 경상권 전역까지 관광수요를 확산시키는 기폭제가 될 수 있다. 더욱이 대구공항은 경상권 내륙의 중심 공항으로서 기존 근거리 중심의 지방공항에서 중·장거리 노선까지 취항 가능한 국제관문으로 위상이 확대될 가능성이 있다.

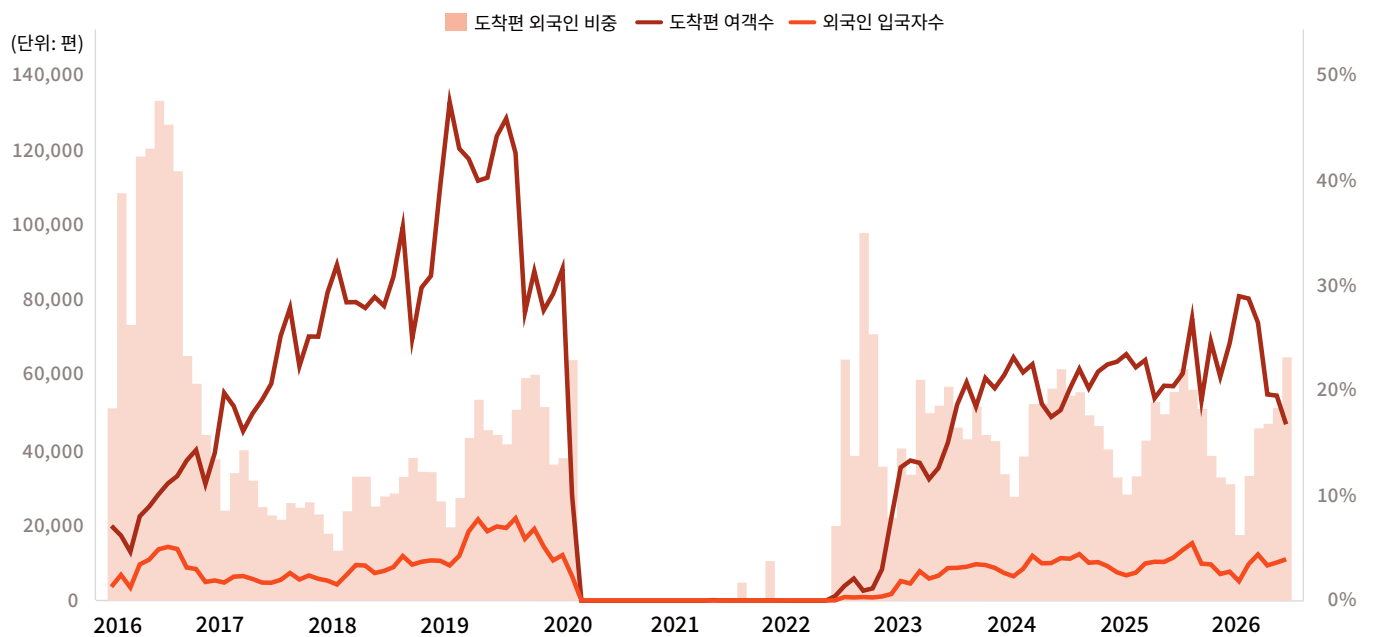
현재 대구공항의 국제선 수요는 코로나19 이후 점진적인 회복세를 보이고 있다. 그러나 국제선 도착여객 규모는 아직 코로나19 이전 수준을 완전히 회복하지 못했다. 2019년에는 월간 국제선 도착여객이 10만 명을 상회하는 시기가 있었던 반면, 2023년 이후 회복 국면에서는 대체로 이에 미치지 못하는 수준을 유지하고 있다.

외국인 입국수요의 회복은 더욱 제한적이다. 대구공항 국제선 도착여객 가운데 외국인 비중은 코로나19 이전 일부 시기에 40%를 웃돌았으나, 최근에는 대체로 20% 안팎에 머물고 있다. 이는 대구공항을 통한 인바운드 수요가 아직 충분히 회복되지 않았으며, 현재 국제선 수요구조가 여전히 내국인의 해외여행, 즉 아웃바운드 수요에 상대적으로 크게 의존하고 있음을 보여준다.

이러한 아웃바운드 편중은 대구공항의 현재 노선 구조와도 맞닿아 있다. 2025~2026년 기준 대구공항은 약 16개 국제선을 운항하며, 일본(도쿄·오사카·후쿠오카·삿포로), 중국(상하이·장자제), 대만(타이베이)과 방콕·다낭·나트랑·세부·치앙마이·비엔티안 등 동남아 근거리 노선, 그리고 괌으로 구성되어 있다. 대부분의 국제선을 저비용항공사가 담당하며, 현재의 노선 네트워크는 내국인의 단기 해외여행 수요를 중심으로 형성된 근거리·레저형 구조의 성격이 강하다. 다만 대만·중화권 노선의 비중이 상대적으로 높다는 점은 인바운드 유치의 실마리가 될 수 있으며, 향후 노선 포트폴리오를 인바운드 수요까지 고려하는 방향으로 재설계할 여지가 있음을 시사한다.

대구공항의 인바운드 관광 허브 기능을 논의할 때 대구와 경북을 하나의 권역으로 바라보는 것은 자연스러운 출발점이다. 그러나 실제 관광객의 이동은 행정구역의 경계에 따라 이루어지지 않는다. 공항의 실질적인 관광 배후권을 이해하려면 행정구역보다 관광객이 실제로 어디로 이동하는지를 살펴볼 필요가 있다. 따라서 대구공항이 지역 인바운드 관광에서 어떠한 역할을 수행할 수 있는지를 이해하기 위해서는, 대구를 방문한 외국인이 이후 실제 어느 지역으로 이동하는지를 함께 살펴볼 필요가 있다.

[그림1] 대구공항 월별 국제선(도착) 수요 추이



출처: 한국관광데이터랩, 항공정보포털 자료 기반 야놀자리서치 분석

주: 도착편 외국인 비중은 전체 도착 여객 중 외국인 입국자가 차지하는 비중을 의미함.

대구로 유입된 관광객의 발걸음은 부산까지 이어진다

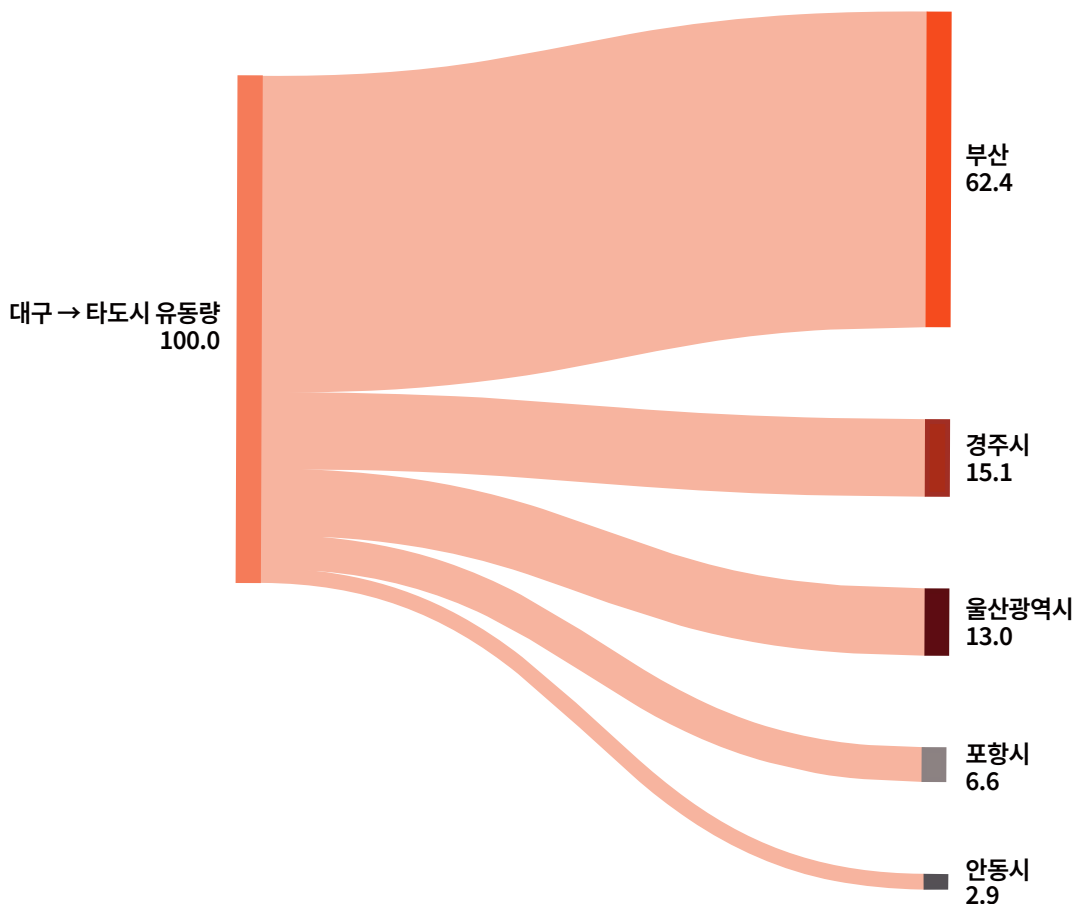
본 연구는 외국인 방문객의 통신 단말 기준 이동경로를 활용해 대구 방문 이후 주요 도시로 이어지는 관광객의 이동을 분석하였다. 분석 대상 기간은 2025년으로 현재 시점과 일부 시차가 있으며, 통신사 데이터는 LG U+ 기반 자료에 데이터 제공사의 보정치를 적용한 추정치이므로 실제 외국인 방문객 수와 차이가 발생할 수 있다. 이에 따라 본 연구에서는 절대적인 방문객 규모보다 대구에서 주요 외부 도시로 이동한 외국인 관광객의 상대적인 이동구조에 초점을 맞췄다.

다만 본 분석의 대상은 '대구를 방문한 외국인'으로, '대구공항으로 입국한 외국인'과 반드시 일치하지는 않는다. 따라서 이동데이터를 통해 대구공항 이용객의 동선을 직접 측정한 것은 아니며, 대구를 중심으로 형성된 실제 관광 이동 흐름을 바탕으로 대구공항의 잠재적 배후 관광권을 추론하는 접근임을 전제로 한다.

분석 대상 도시는 한국관광데이터랩 통신사 데이터 기준 2025년 외국인 방문객 수가 30만 명 이상인 도시로 한정하였다. 대구에서 이들 주요 도시로 이동한 외국인 관광객을 100으로 두고 목적지별 구성비를 비교하였다. 따라서 아래의 비중은 대구 방문 외국인 전체 중 해당 도시로 이동한 비율이 아니라, 분석 대상 주요 도시로 이동한 외국인 가운데 각 도시가 차지하는 비중을 의미한다.

분석 결과, 대구에서 주요 외부 도시로 이동한 외국인 가운데 부산으로 향한 비중이 62.4%로 가장 높게 나타났다. 경주는 15.1%, 울산은 13.0%, 포항은 6.6%, 안동은 2.9%로 뒤를 이었다. 부산 한 곳으로의 이동 비중이 경주·울산·포항·안동으로의 이동을 모두 합친 비중보다도 높았다. 이는 대구 방문 이후의 외국인 관광 이동이 행정적으로 가까운 대구·경북 내부보다 부산과 더 강하게 연결되어 있음을 보여준다.

[그림2] 대구 방문 외국인 관광객의 주요 후속 이동지역



출처: 외국인 통신데이터 기반 야놀자리서치 분석

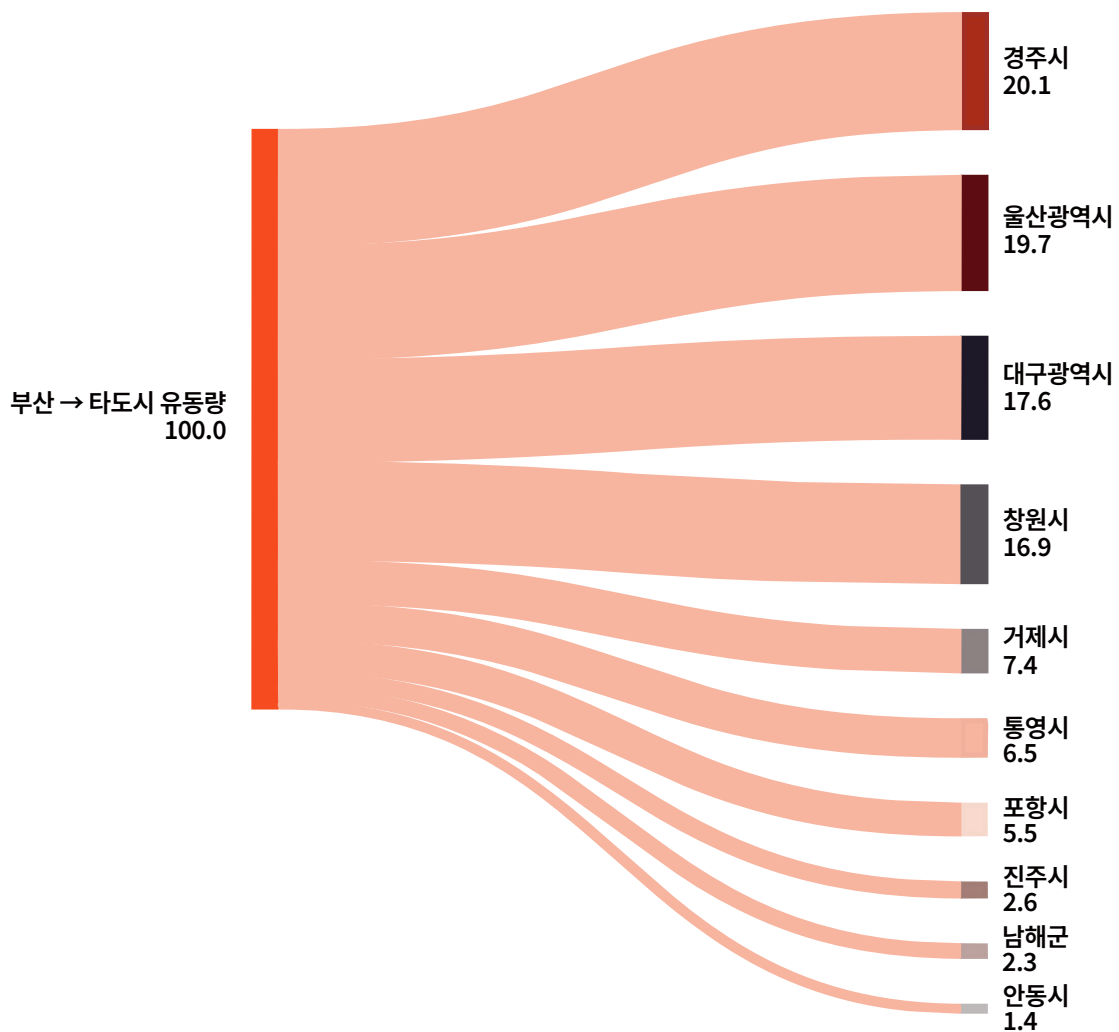
주: 2025년 외국인 통신 단말 이동자료를 활용. 분석 대상 도시는 한국관광데이터랩 통신사 데이터 기준 2025년 외국인 방문객 30만 명 이상인 도시로 한정. 비중은 대구에서 분석 대상 주요 도시로 이동한 외국인 방문객을 100으로 한 구성비이며, 통신사 데이터 및 보정치 특성상 실제 방문객 수와 차이가 있을 수 있음.

이러한 결과는 대구를 중심으로 형성되는 외국인 관광객의 실제 이동범위가 행정적인 대구·경북 권역보다 넓을 수 있음을 보여준다. 특히 부산으로의 높은 이동 비중은 대구가 대구·경북 내부의 관광거점뿐 아니라 부산을 포함한 경상권의 광역 관광 이동과도 긴밀하게 연결되어 있을 가능성을 시사한다.

비교를 위해 부산 방문 외국인의 이동구조를 살펴보면, 부산에서 주요 외부 도시로 이동한 외국인은 경주 20.1%, 울산 19.7%, 대구 17.6%, 창원 16.9% 등으로 비교적 여러 지역에 분산되어 있었다. 실제로 부산발 이동은 상위 4개 도시가 각각 16~20% 수준으로 고르게 나뉘고, 거제·통영·포항·진주·남해 등으로 이어지는 긴 꼬리를 형성한다.

반면 대구는 주요 외부 도시 이동 가운데 60% 이상이 부산 한 곳에 집중되어 있다. 이를 종합하면 대구는 부산이라는 특정 거점과 강하게 연결된 ‘축(軸)형’ 이동구조를 보이는 반면, 부산은 경상권 여러 도시로 관광객을 확산시키는 ‘분산형’ 이동구조를 보인다. 두 도시는 서로 다른 이동구조를 갖지만, 동시에 하나의 광역 관광권 안에서 상호 연결될 가능성도 보여준다.

[그림3] 부산 방문 외국인 관광객의 주요 후속 이동지역



출처: 외국인 통신데이터 기반 야놀자리서치 분석

주: 2025년 외국인 통신 단말 이동자료를 활용. 분석 대상 도시는 한국관광데이터랩 통신사 데이터 기준 2025년 외국인 방문객 30만 명 이상인 도시로 한정.

비중은 부산에서 분석 대상 주요 도시로 이동한 외국인 방문객을 100으로 한 구성비이며, 통신사 데이터 및 보정치 특성상 실제 방문객 수와 차이가 있을 수 있음.

대구공항의 역할, 행정권을 벗어나 실제 관광 이동권으로

대구공항은 대구와 경북의 국제 접근성을 높이는 주요 관문이다. 국제선 확대를 통해 대구의 관광·의료·비즈니스 수요를 유지하는 한편, 경주·안동·포항 등 경북의 주요 관광지로 외국인 관광객을 연결하는 기능도 중요하다.

그러나 앞선 분석은 대구를 중심으로 형성되는 외국인 관광객의 실제 이동범위가 대구·경북이라는 행정적 권역에만 머물지 않을 가능성을 보여준다. 특히 대구에서 주요 외부 도시로 이동한 관광객 가운데 60% 이상이 부산으로 향했다는 점은 대구가 부산을 포함한 보다 넓은 경상권 관광 이동과 밀접하게 연결되어 있음을 시사한다.

부산은 비수도권을 대표하는 주요 인바운드 관광 목적지로 상당한 외국인 방문수요와 숙박·관광·MICE 인프라를 보유하고 있다. 그러나 부산의 국제관문인 김해공항은 국제선 수요 증가에 따라 수용 여건의 제약이 커지고 있다. 한국공항공사 항공통계 기준 2025년 김해공항 국제선 여객은 약 1,044만 명으로 지방공항 가운데 최초로 연간 1,000만 명을 넘어섰으며, 슬롯·시설·CIQ 인력 등 운영 여건의 제약으로 신규 노선 확장이 쉽지 않은 상황이다. 더욱이 김해공항의 국제선 기능을 넘겨받을 가덕도신공항의 개항 목표는 2025년 11월 당초 2029년에서 2035년으로 연기 발표되어, 부산권의 국제선 공급 확충은 2030년대 중반까지 미뤄지게 됐다.

이러한 항공 공급 여건과 실제 관광객 이동을 함께 고려하면, 대구공항의 역할을 대구·경북 수요만을 담당하는 지역공항으로 한정할 필요는 없다. 대구공항을 부산을 포함한 경상권으로 연결되는 추가적인 국제 접근경로로 활용할 가능성을 검토할 수 있다. 이는 공항의 배후권을 행정구역이 아니라 실제 관광객의 이동권을 기준으로 바라보자는 의미다.

특히 김해공항이 수용 여건의 제약을 받고 있고 가덕도신공항 개항까지 상당한 시차가 존재하는 상황에서, 대구공항은 경상권 국제선 수요를 보완할 수 있는 사실상 유일한 대안 관문이 될 가능성이 있다. 동대구와 부산이 KTX로 약 1시간 안팎에 연결되어 있다는 점도 이러한 구상의 현실성을 높인다.

중요한 것은 이러한 보완관문 구상이 단순한 항공 공급 논리에만 근거하지 않는다는 점이다. 실제 이동데이터에서 대구 방문 외국인의 후속 이동이 부산에 압도적으로 집중되어 있다는 사실은, 대구와 부산 사이에 이미 관광객의 실질적인 이동축이 형성되어 있음을 보여준다. 즉, 대구공항의 경상권 관문 전략은 새로운 관광권을 인위적으로 만드는 것이 아니라 이미 존재하는 관광 이동 흐름을 항공·교통·관광상품 정책으로 연결하고 강화하는 접근이라고 볼 수 있다.

한편 대구에서 부산으로의 높은 이동 비중을 관광객의 단순한 ‘유향’으로 해석하는 데에는 주의가 필요하다. 본 분석은 도시 간 이동을 파악하는 데 초점을 두고 있어 각 지역에서의 체류일수나 세부적인 이동 특성을 반영하지 못한다. 즉 일부 외국인은 대구에서 일정 기간 체류하며 관광한 뒤 부산으로 이동했을 수도 있다. 따라서 대구와 부산을 서로 분리된 관광 목적지라기보다 하나의 연속된 여행 동선에서 함께 방문한 목적지로 볼 가능성도 고려해야 한다.

그럼에도 대구 방문 이후의 이동이 부산에 크게 집중되어 있다는 점은 대구의 관광적 기능을 보다 넓은 관점에서 바라볼 필요성을 보여준다. 대구는 외국인 관광객이 방문하는 1차 목적지인 동시에, 부산 등 인접 주요 관광지로 관광객을 연결하는 광역 관광의 연결거점으로 기능할 가능성이 있다. 따라서 대구와 대구공항의 역할을 평가할 때에는 단순히 ‘얼마나 많은 외국인이 대구에 머물렀는가’를 넘어, 대구를 통해 관광객이 어느 지역으로 연결되고 있으며 이러한 이동이 어떠한 광역 관광권을 형성하고 있는가를 함께 살펴볼 필요가 있다.

초광역 관광권으로 확장된 사례는 가까운 일본에서 찾아볼 수 있다. 바로 고베-오사카-교토를 축으로 하는 간사이 지방이다. 간사이는 한반도의 경상도와 여러모로 유사하다. 한반도와 일본 열도가 각각 8개의 지방으로 구분될 경우, 경상도는 한반도에서 인구가 두 번째로 많은 지방이고, 간사이는 일본 열도에서 인구가 두 번째로 많은 지방이다. 경상도에 위치한 부산과 간사이에서 위치한 오사카는 자주 비교되는 편이며, 그 외에도 경주-교토, 대구-고베, 안동-와카야마 등이 지역 특성 차원에서 비교되기도 한다. 흥미롭게도 강한 억양과 사투리, 역센 기질의 지역민이라는 고정관념 등이 묘하게 대응되는 점도 흥미롭다.

간사이 지방은 아시아권에 국한된 유명 관광지가 아니다. 2026년 야놀자리서치가 발표한 글로벌 관광매력도시 순위에서 오사카가 3위, 교토가 4위를 차지했는데(1위 뉴욕, 2위 파리, 5위 서울), 이 두 도시를 합치면 관광도시 매력 측면에서 단연 세계 1위 관광권이 바로 간사이 지방이다. 간사이 지방은 오사카 간사이 공항과 고베공항이라는 두 개의 국제 관문공항을 가지고 있다. 두 공항은 입국객을 효과적으로 받아 오사카-교토-고베-나라 등 핵심 관광지로 분산시킨다. 관광권의 영역을 확대하고 있는 것이다. 우리나라 또한 김해공항과 대구공항을 관문공항 삼아 경상권을 광역관광권으로 확대하여 외국인 관광객을 분산시킬 필요가 있다. 경상권 차원에서 김해공항은 해양 관광의 입출국 관문으로, 대구공항은 내륙 관광의 입출국 관문으로 기능을 분담해 외국인 관광객을 경상권 전역으로 효과적으로 확산시킨다면, 이 지역은 머지않아 세계적인 관광권으로 도약할 수 있을 것으로 전망된다.

정리하면, 본 연구의 결과는 대구공항과 부산권 공항을 상호 보완적인 ‘경상권 이중 관문(Dual-Gateway)’으로 바라보는 접근이 합리적임을 시사한다. 이는 대구와 부산을 각각 독립된 공항 배후권으로 보는 대신, 대구공항과 김해·가덕도신공항을 상호 보완적인 국제관문으로 연결하고, 대구-경주-울산-부산 등 그 사이의 주요 관광도시를 하나의 여행권역으로 설계하는 전략이 적절함을 의미한다.

중앙정부·지자체·산업계에 대한 정책적 시사점

이상의 분석 결과는 대구공항의 역할을 행정구역 단위가 아니라 실제 관광객의 이동권을 기준으로 재정의할 필요가 있음을 보여준다. 특히 대구-부산 간 강한 관광 이동축을 활용하기 위해서는 공항·교통·관광상품 정책을 개별 지역 단위가 아니라 초광역 차원에서 설계할 필요가 있다. 이를 중앙정부, 지자체, 산업계별로 살펴보면 다음과 같다.

중앙정부: 공항 배후권을 외국인 실제 이동 데이터로 재정의

국가 차원에서는 공항의 배후 관광권을 행정구역이 아니라 실제 관광객의 이동권을 기준으로 재정의할 필요가 있다. 지방공항 활성화, 운수권 배분, 관광거점도시 지정 등 주요 정책의 기준을 이동권 중심으로 전환하면, 대구공항의 편익이 대구·경북에 한정되지 않고 경상권 전역으로 확산되는 효과까지 정책에 반영할 수 있다.

또한 대구공항의 수용여력, 김해공항의 수용 제약, 가덕도신공항 개항 목표(2035년), 대구경북통합신공항 개항 목표(2030년)를 각각 분리해서 보기보다 하나의 경상권 국제항공 공급 로드맵에서 검토할 필요가 있다. 특히 가덕도신공항 개항 이전의 공급 제약기에 대구공항을 보완 관문으로 활용하는 방안을 검토할 필요가 있다. 나아가 경상권 통합신공항의 중·장거리 노선 전략도 단순한 항공수요 확대가 아니라 한국 전체 인바운드 관광 유치와 연계해 설계하고, 통신 이동데이터를 관광·공항 정책의 상시 평가지표로 제도화하는 것도 중요한 과제로 볼 수 있다.

지자체: 경쟁이 아닌 이동권 공유의 광역 거버넌스

지자체 차원에서는 대구·경북·부산·울산이 ‘대구 IN → 부산·경주·울산’으로 이어지는 실제 동선을 전제로 광역 연계관광 상품과 공동 마케팅을 추진할 수 있다. 이때 공항 셔틀, KTX 연계 패스, 통합 교통·관광 패스 등 실제 이동을 뒷받침하는 인프라의 준비가 관건이다. 대구는 관광객의 부산 이동을 ‘유출’로 볼 것이 아니라 대구가 광역 관광의 관문이자 체류 거점으로 기능하도록 전략을 재정립하고, ‘스쳐 가는 환승지’에서 ‘머무는 목적지’로 나아가기 위해 체류형 콘텐츠를 강화할 필요가 있다.

산업계: 초광역 동선을 겨냥한 상품·네트워크 재설계

산업계 차원에서는 주체별로 서로 다른 기회가 열린다. 항공사는 대만·중화권·동남아 등 대구공항의 인바운드 유치 잠재력이 상대적으로 높은 시장을 겨냥한 특화 노선을 강화하는 한편, 통합신공항 개항 이후 중·장거리 노선 확대에 대비한 네트워크·기재 전략을 준비할 수 있으며, 저비용항공사(LCC) 허브라는 강점을 인바운드 유치로 확장할 수 있다.

여행 플랫폼과 OTA는 ‘대구 IN·부산 OUT’ 또는 ‘부산 IN·대구 OUT’과 같은 멀티시티(오픈조) 상품, 광역 동선에 기반한 숙박·투어 번들, 예약·이동 데이터를 활용한 수요 예측과 상품 큐레이션에서 기회를 찾을 수 있다. 특히 OTA와 같은 플랫폼은 예약·이동·체류 데이터를 결합해 초광역 관광권 내 관광객의 여정을 설계하는 데 강점을 가질 수 있다. 또한 숙박·MICE 부문에서는 대구와 부산으로 분산되는 숙박 수요와 초광역 컨벤션·인센티브 투어 등 도시 간 상호 보완적 수요를 겨냥한 상품 개발이 가능할 것이다.

결언: 행정경계를 넘어 ‘경상권 이중 관문’으로

지방공항을 활용한 지역관광 활성화의 핵심은 공항의 역할을 행정구역 안에 가두지 않고, 실제 관광객의 이동권을 기준으로 그 역할을 확장하는 데 있다. 대구공항은 대구·경북의 국제관문이라는 기본 역할을 강화하는 동시에, 부산 등 인접 관광지역과 이미 형성된 이동축을 활용함으로써 경상권 초광역 인바운드 관광을 뒷받침하는 핵심 관문으로 그 역할을 확대할 수 있다.

이러한 관점에서 본 연구가 제안하는 ‘경상권 이중 관문(Dual-Gateway) 전략’은 대구공항과 김해·가덕도신공항을 경쟁적 관문이 아니라 상호 보완적인 관문으로 재정의하는 출발점이 될 수 있다. 향후 경상권은 일본의 간사이 관광권에 비견되는 세계적인 관광권으로 도약할 잠재력을 지니고 있다. 항공 교통의 관점에서 보면, 서울 중심의 인바운드 관광 성장만으로는 향후 외국인 관광객의 지속적인 확대와 지역 분산에 한계가 있을 수 있다. 다양한 관광자원을 보유하고 있으며 장기적으로 복수의 국제공항 체계를 갖추게 될 경상권의 항공 교통 전략에 따라 외국인 관광객 3,000만 명 시대를 앞당기고, 더 나아가 4,000만 명 시대를 실현할 가능성도 상당 부분 좌우될 수 있다.



Disclaimer : 본 보고서는 개별 사안에 대한 조언을 제공하거나, 야놀자의 입장이나 사업전략을 반영하지 않으며, 일반적인 정보를 제공할 목적으로 작성되었습니다. 야놀자리서치의 사전 동의 없이 본 보고서의 전체 또는 일부를 무단 배포, 인용, 발간, 복제하는 것은 금지되며, 동의 없이 본 보고서를 활용하는 과정에서 발생한 손해에 대해서 야놀자리서치는 어떠한 법적 책임도 지지 않습니다.