

令和6年度 航空業界を取り巻くトピックスセミナー

2024年11月5日(火)

ラッセホール ブランシュローズ

# 国際化に向けた神戸空港 の可能性と展望

～旅客流動データによる分析～

近畿大学 経営学部

横見 宗樹



# 構成

1. 神戸空港の現状
2. 旅客流動データとは
3. 神戸空港のポテンシャル
4. 国際化に向けた展望
5. 実現に向けた課題

# 1. 神戸空港の現状

## ① 空港の概要

開港日	2006年2月16日
種別	地方管理空港
管理	神戸市
運営	関西エアポート神戸
滑走路	長さ:2,500 m 幅:60m
運営時間	7時～23時
アクセス	三宮から ポートライナーで約18分 空港アクセスバスで約22分 関空から ベイ・シャトルで約30分

出典:神戸市ホームページ(<https://www.city.kobe.lg.jp/index.html>)をもとに作成。

## ②就航先のネットワーク

# 国内12都市に就航

※2024年8月1日時点



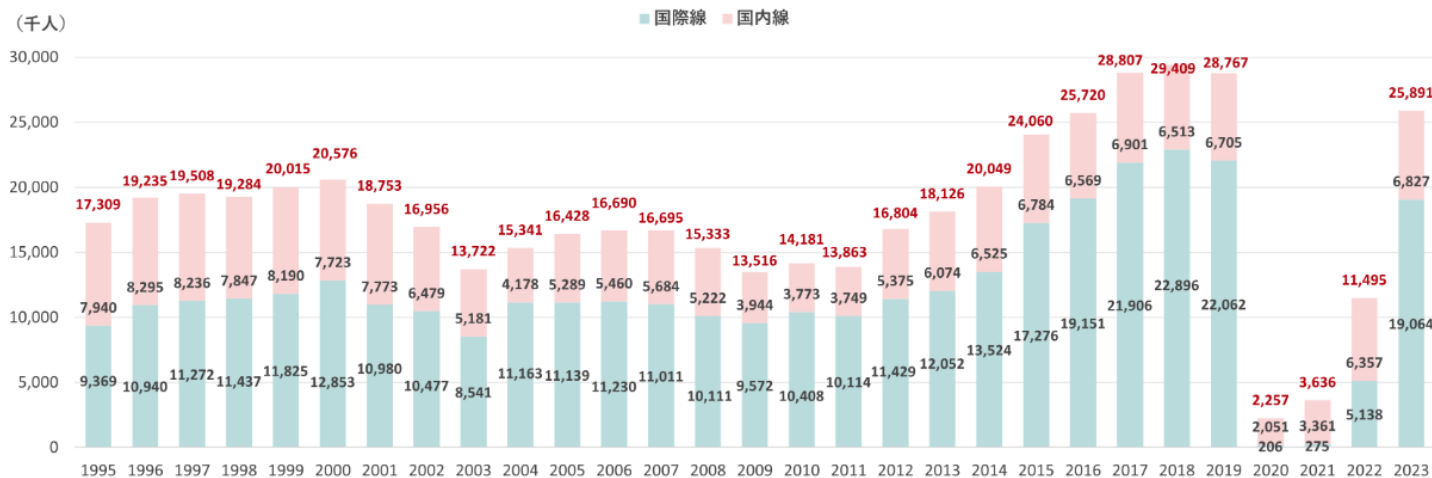
出典:神戸空港ホームページ(<https://www.kairport.co.jp/>)。

### ③神戸空港の位置づけ

関西空港・伊丹空港を補完する空港として、特に神戸市以西の新たな市場開拓等に積極的に取り組み、関西3空港の需要拡大に貢献

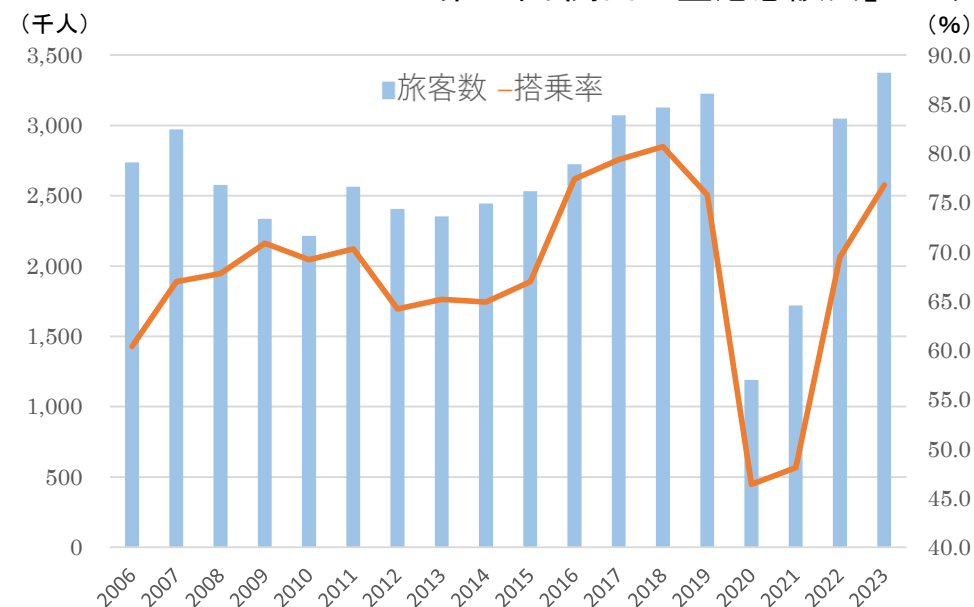
※「第12回 関西3空港懇談会」より

#### 航空旅客数の推移



関西空港

出典：関西エアポート ホームページ (<https://www.kansai-airports.co.jp/>)。



神戸空港

出典：神戸市ホームページ (<https://www.city.kobe.lg.jp/index.html>) をもとに作成。

## ④国際化に至る経緯

2006年：開港

2018年：民営化（コンセッションによる民間委託）⇒ 関西3空港の一体運営

2019年：「第9回 関西3空港懇談会」にて、中期の視点として

国際化を含む空港機能のあり方を検討することに合意

2022年：「第12回 関西3空港懇談会」にて、2030年前後を基本とする

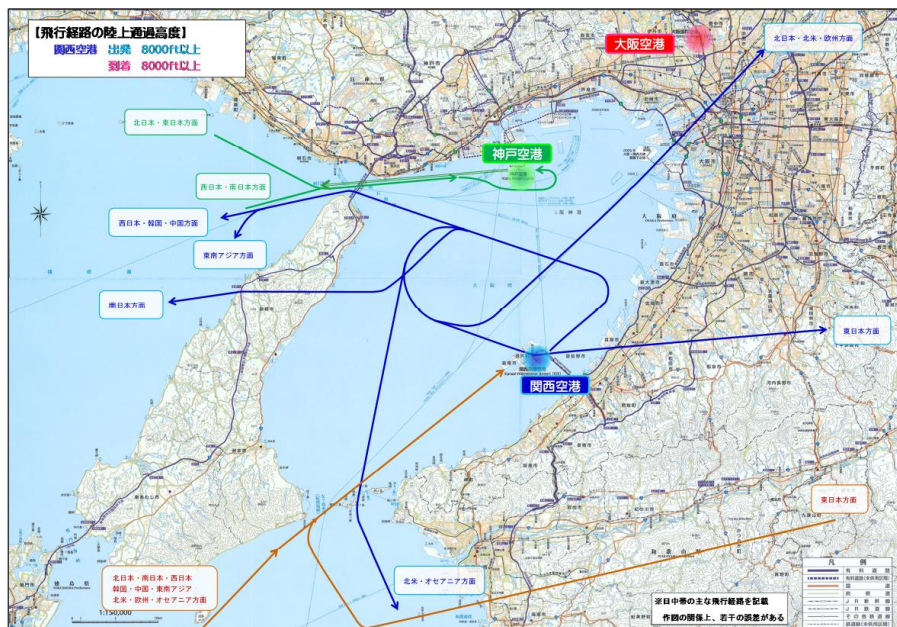
国際化（国際定期便の運用）に正式合意

## ⑤国際化に向けた取り組み

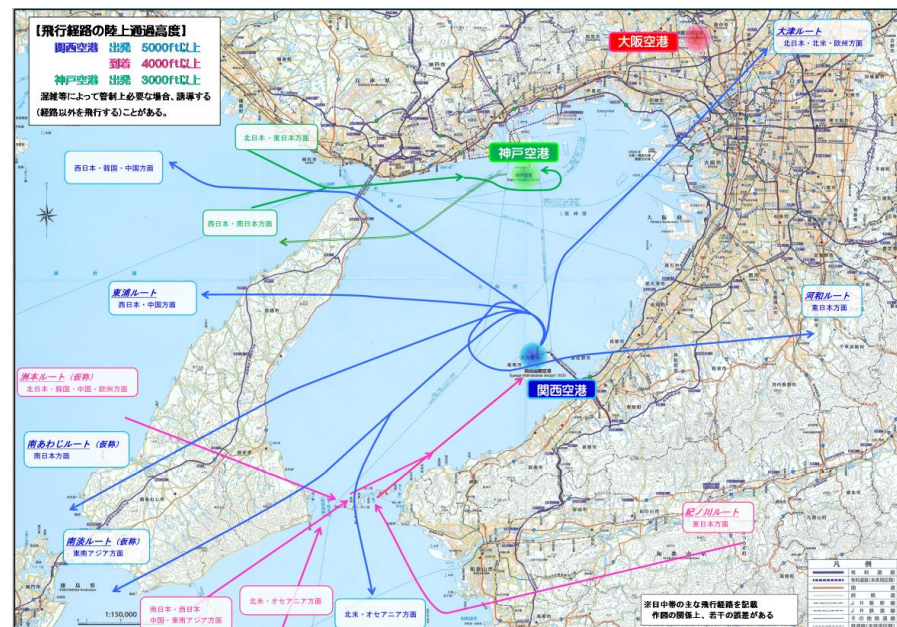
2022年:「第12回 関西3空港懇談会」にて、**現在の飛行経路の見直し**を  
検討するよう国に要請

### 関西空域の飛行経路(北風時)

現在



見直し  
(案)



2023年5月：新ターミナル整備事業者の決定

2025年 春：新ターミナル供用開始（国内・国際一体型のサブターミナル）

## 新ターミナルのイメージ



外観（2階建て）



出発・到着ロビー①



出発・到着ロビー②



展望デッキ

出典：神戸市ホームページ (<https://www.city.kobe.lg.jp/index.html>) をもとに作成。



2025年 春 : 国内線の発着枠を拡大(1日最大 80回 ⇒ 120回)

2025年 春 : **国際チャーター便の運用開始**

2024年9月24日 : 大韓航空が神戸空港への就航計画を表明

運航路線: 神戸 ⇄ ソウル(仁川) ※国際チャーター便

運航計画: 2025年春から毎日運航

使用機材: A321neo、または同等機材を想定

2030年(前後): **国際定期便の運用開始**

## 2. 旅客流動データとは

### ① フライトデータ

- ✓ **航空機の動き**を基本（世界の航空会社の時刻表がベース）

OAG(Official Aviation Guide) “Schedules Analyser”    /    Cirium “SRS Analyser”

### ② 旅客流動データ

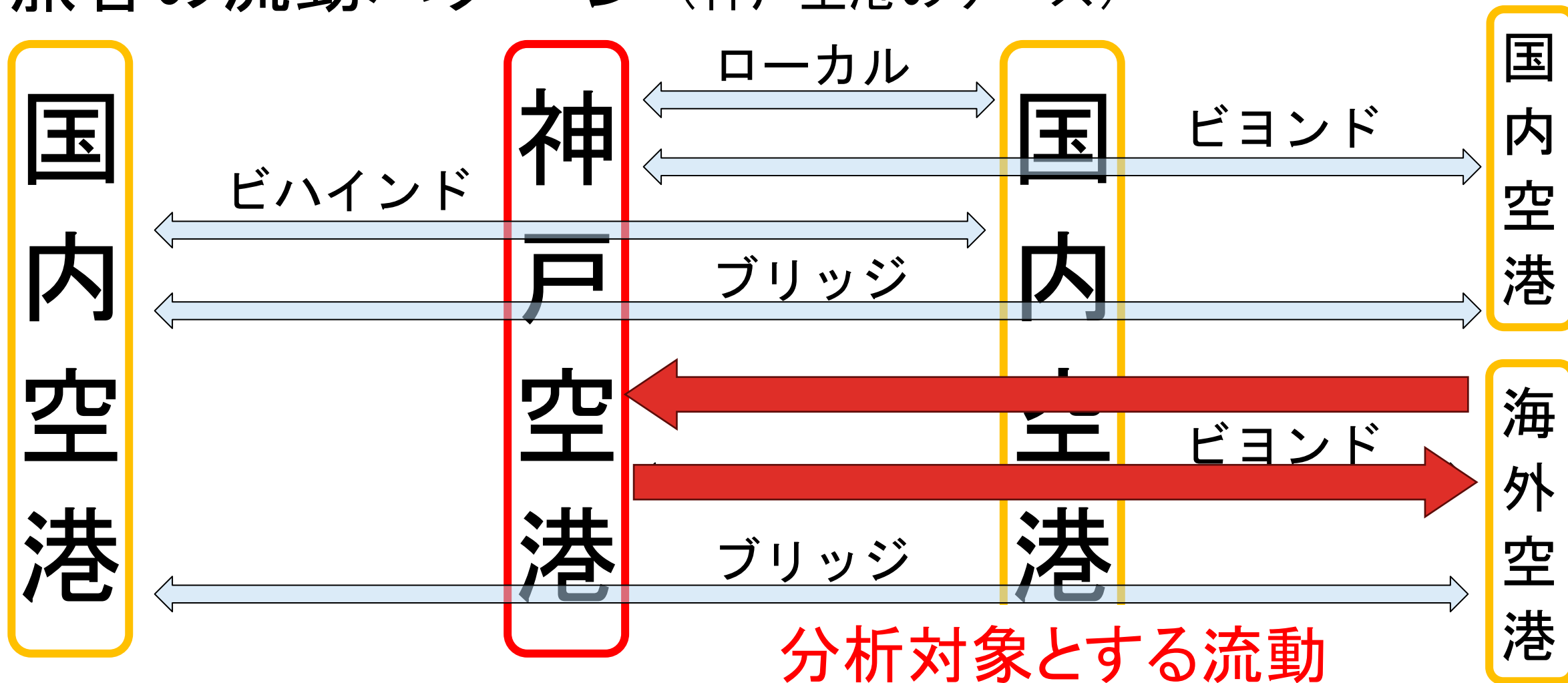
- ✓ **旅客単位**の動きを基本（GDS (Global Distribution System)（旅行会社の予約・発券システム）がベース）

OAG(Official Aviation Guide) “Traffic Analyser”    /    Cirium “FM Traffic”

IATA (国際航空運送協会) “MarketIS”（IATAの発券・決済機能を活用（non GDS））

# 旅客の流動パターン（神戸空港のケース）

出典：講演者（横見宗樹）による作成。



# "OAG Traffic Analyser"

OAG<sub>↘</sub>analyser

主に世界の航空旅客の予約・発券データから構成されるデータベース

⇒旅行会社の予約・発券システムであるGDS (Global Distribution System) から予約・発券数データを抽出したうえで、これに(旅行会社を介さない)オンライン予約・発券の予測データを付加して生成。

⇒これを利用することで、世界中の全空港のなかから指定した出発空港と到着空港(O&D)について経由空港を含めた航空旅客流動を抽出することができる。

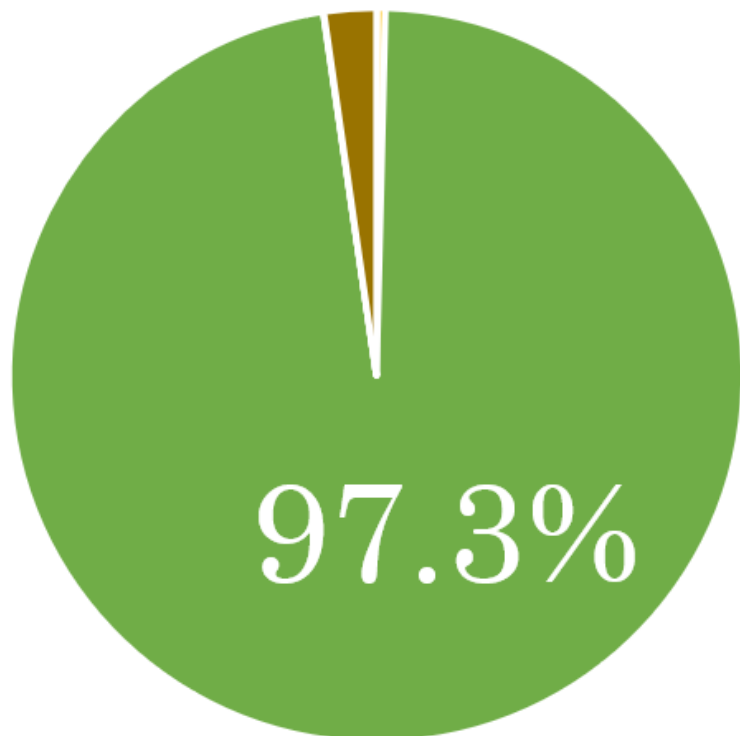
⇒ただし、このデータベースは、あくまで「旅行会社を介した予約」が基本であるため、(オンライン予約・発券を原則とする)LCC等は、必ずしも十分にカバーされていない可能性がある。

### 3. 神戸空港のポテンシャル

**発地(O)神戸空港 ⇒ 着地(D)海外空港** における旅客流動 (2023年(暦年)\*)

\* 新型コロナウイルス感染症は、同年5月8日より感染症法の「5類感染症」に移行

#### ① 国際便の乗継空港

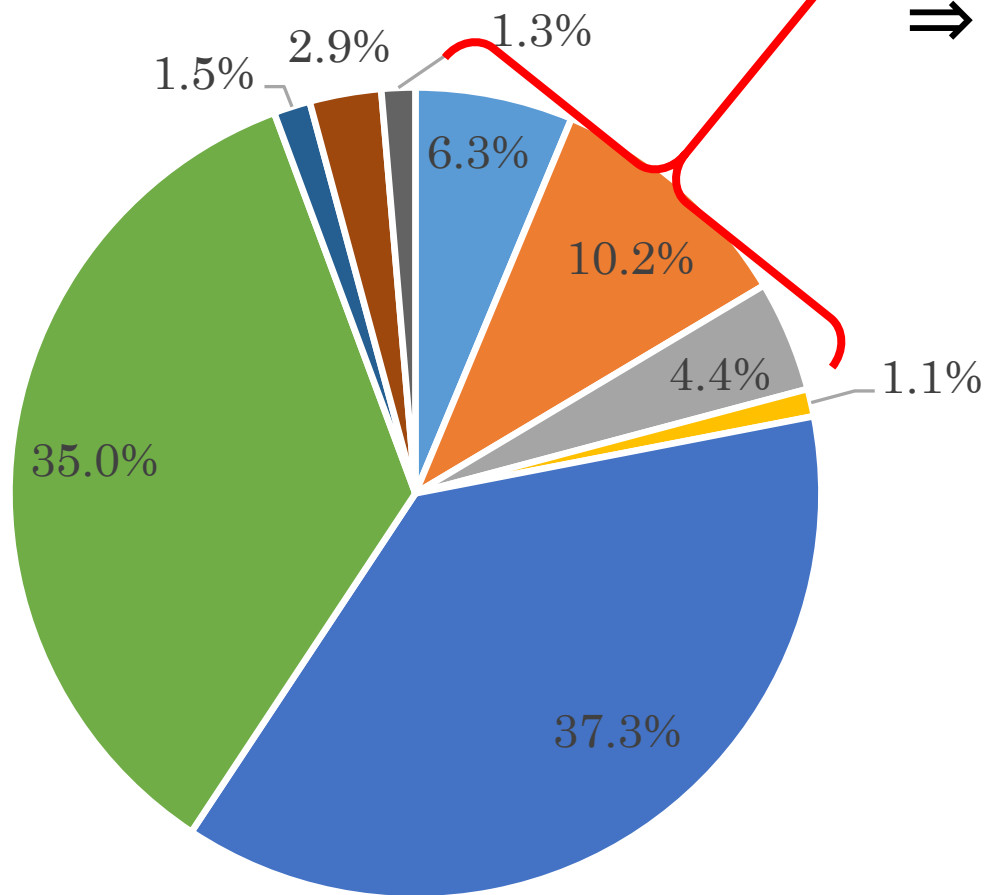


■ 仙台	0.02 %
■ 茨城	0.36 %
■ 羽田	97.29 %
■ 長崎	0.02 %
■ 那覇	2.29 %

ほぼ“羽田”経由

神戸⇒那覇⇒台湾(台北・高雄)  
も一定の流動

②着地の地域別内訳  
(最終目的地)



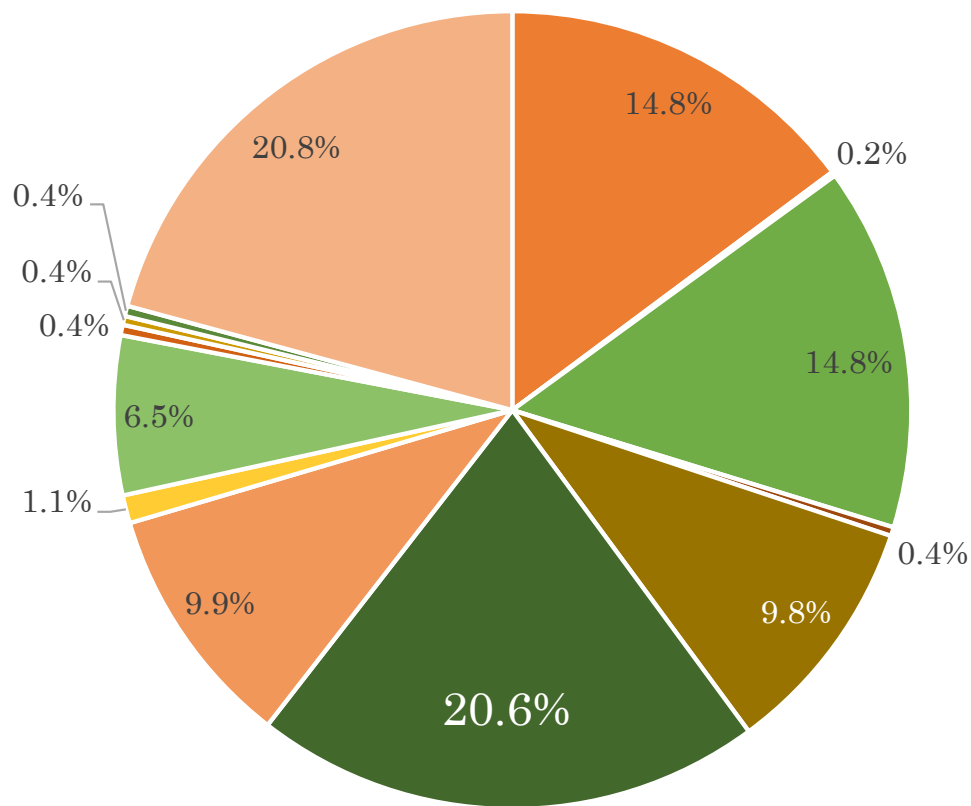
アジア全域で20.9%

⇒ 関西空港発でなく、  
(主に)羽田経由でアジアへ



国際化の潜在旅客

### ③着地アジア地域における国別内訳 (最終目的地)



神戸空港⇒(主に)羽田空港⇒アジア各国

内訳	割合	就航便数 (週間)	
		夏期	冬期
中国	14.8 %	198	232
韓国	0.2 %	297	316
台湾	14.8 %	84	82
香港	0.4 %	90	105
フィリピン	9.8 %	29	28
インドネシア	20.6 %	0	0
シンガポール	9.9 %	21	35
マレーシア	1.1 %	21	21
タイ	6.5 %	33	35
ラオス	0.4 %	0	0
ミャンマー	0.4 %	0	0
バングラデシュ	0.4 %	0	0
インド	20.8 %	0	0

### 関西空港 発

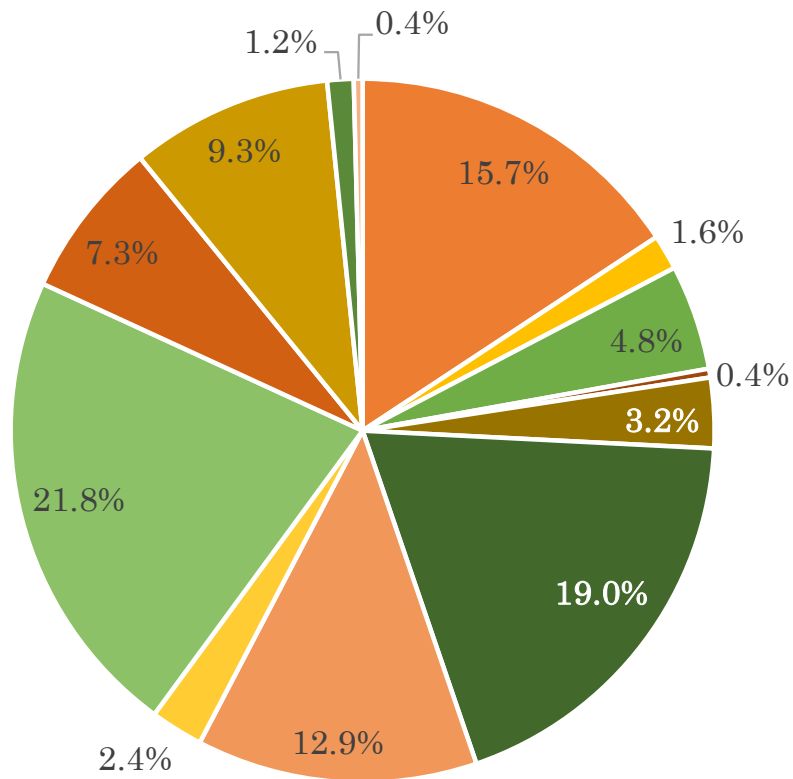
就航便数 (週間)

内訳	割合	夏期	冬期
中国	16.5 %	198	232
韓国	37.3 %	297	316
台湾	14.4 %	84	82
香港	9.9 %	90	105
フィリピン	3.1 %	29	28
インドネシア	1.7 %	0	0
シンガポール	3.1 %	21	35
マレーシア	1.9 %	21	21
タイ	6.4 %	33	35
ラオス	0.1 %	0	0
ミャンマー	0.1 %	0	0
バングラデシュ	0.1 %	0	0
インド	0.5 %	0	0
その他	4.8 %		

韓国へは神戸空港でなく、就航便数の多い関西空港を主に利用

関西空港からの就航がない国(インドネシアやインドなど)へは、神戸空港(から主に羽田経由)が選択される傾向

## ④着地が中国における都市別内訳 (最終目的地)



出典: OAG Traffic Analyser より作成。

神戸空港⇒(主に)羽田空港⇒中国

都市	内訳 (%)
上海	15.7 %
青島	1.6 %
杭州	4.8 %
瀋陽	0.4 %
大連	3.2 %
武漢	19.0 %
広州	12.9 %
深圳	2.4 %
廈門	21.8 %
成都	7.3 %
北京	9.3 %
昆明	1.2 %
襄陽	0.4 %

※定期旅客便のみ

## 関西空港 発

週間就航便数\* (夏期)  
2023年 3/26~4/1 【参考】2024年 3/31~4/6

内訳	2023年	【参考】2024年
上海	31.7 %	23.5
青島	4.5 %	2
杭州	7.1 %	2
瀋陽	2.2 %	1
大連	3.3 %	0
武漢	1.1 %	0
広州	3.6 %	0
深圳	2.7 %	0
廈門	1.9 %	0
成都	3.8 %	0
北京	10.3 %	1
昆明	0.9 %	0
襄陽	0.0 %	0

26.8 % (その他)

関西空港からの就航が多い都市(上海)へは関西空港が選択され、就航がない都市へは神戸空港(から主に羽田経由)が選択される傾向

### \*その他

(関西空港発の週間運航便数)

	2023年	2024年
天津	2	7
南京	7	14
ハルビン	0	2
済南	0	14
重慶	0	3
寧波	0	4
福州	0	4
無錫	0	14

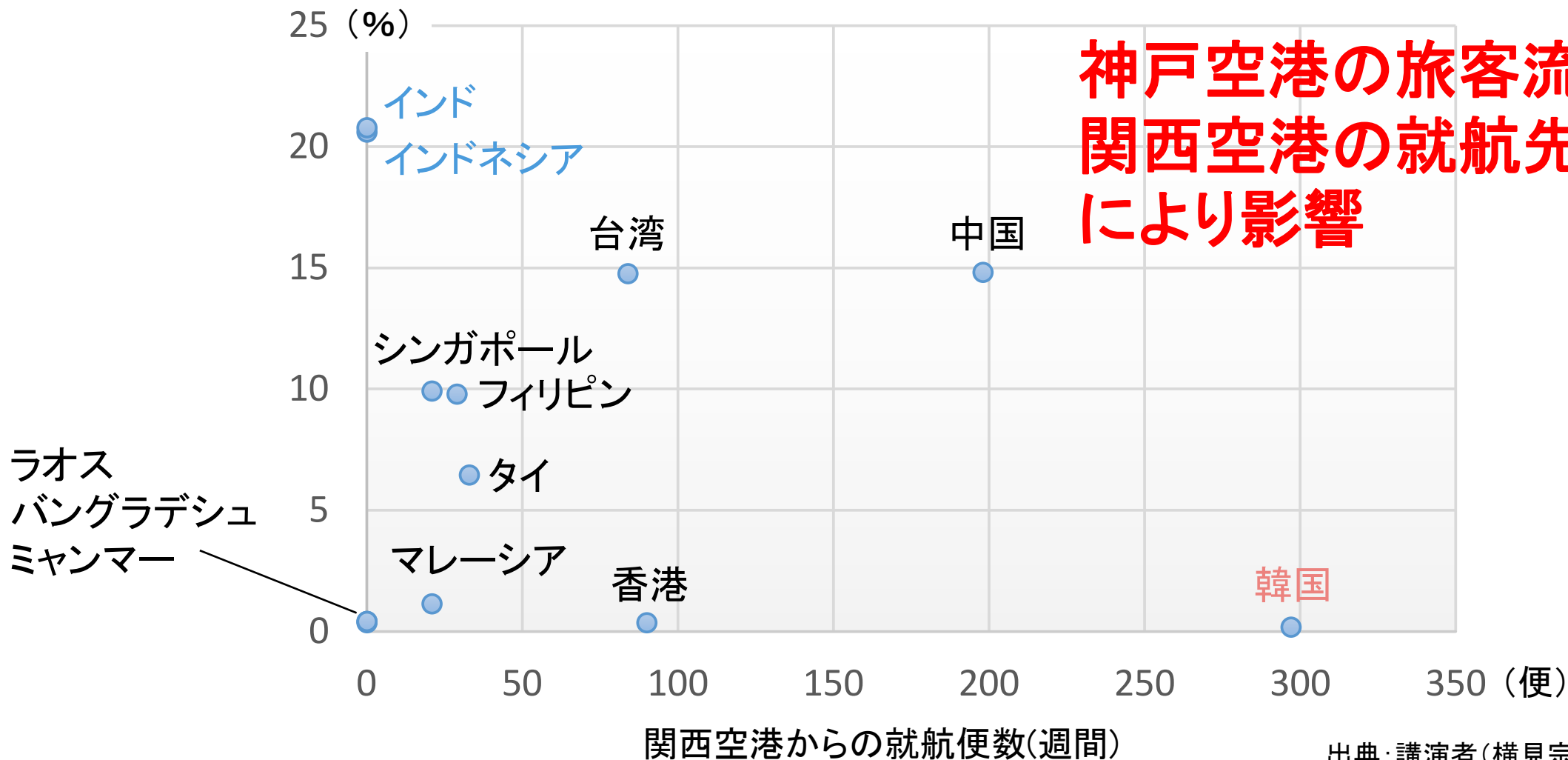
出典: 日本航空協会(2023)『数字でみる航空 2023』  
日本航空協会(2024)『数字でみる航空 2024』



# 神戸空港と関西空港の代替関係（OUT）

神戸空港発における利用率

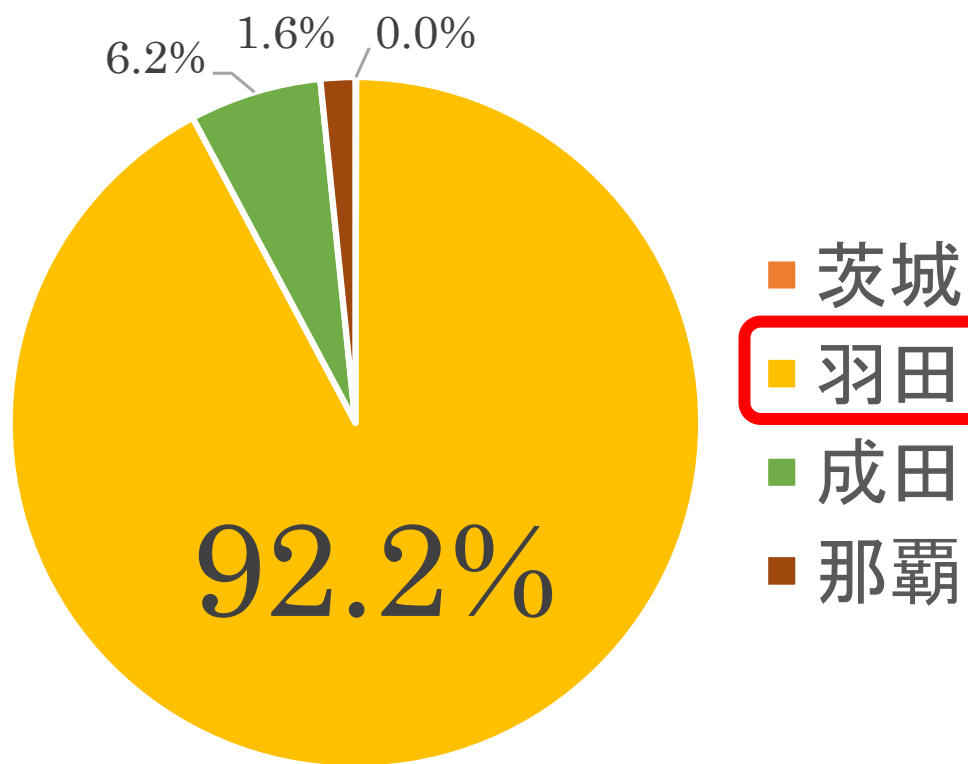
※夏期スケジュール



# 発地(O)海外空港⇒着地(D)神戸空港における旅客流動（2023年(暦年)\*）

## ①国際便の乗継空港

\* 新型コロナウイルス感染症は、同年5月8日より感染症法の「5類感染症」に移行



ほぼ“羽田”経由

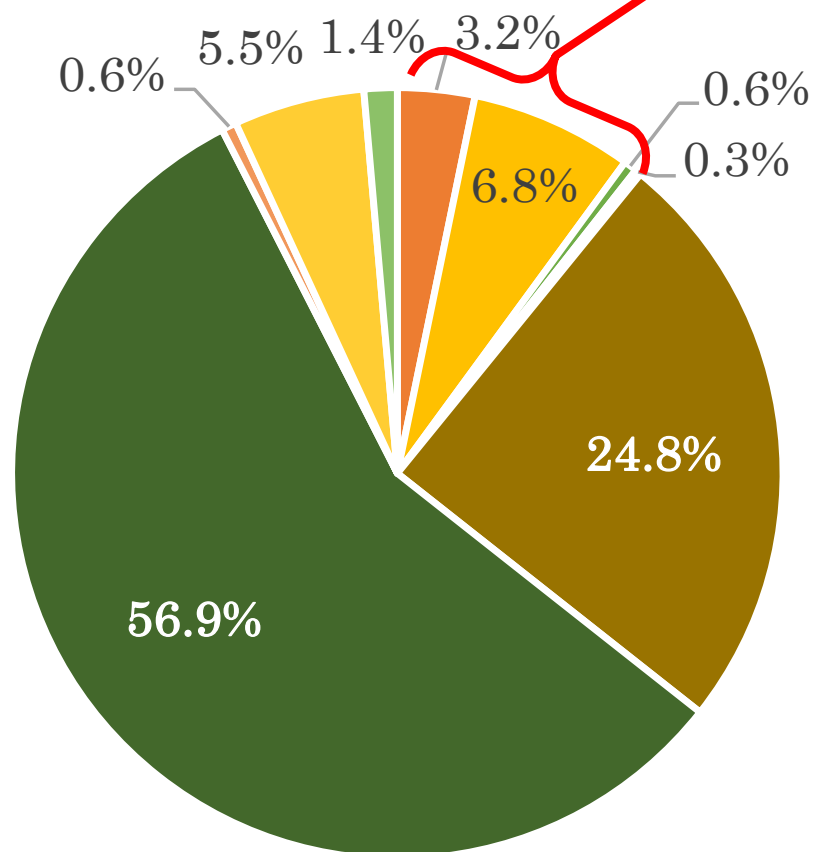
# アジア全域で10.6%

⇒ 関西空港着でなく、  
(主に)羽田経由で神戸空港へ



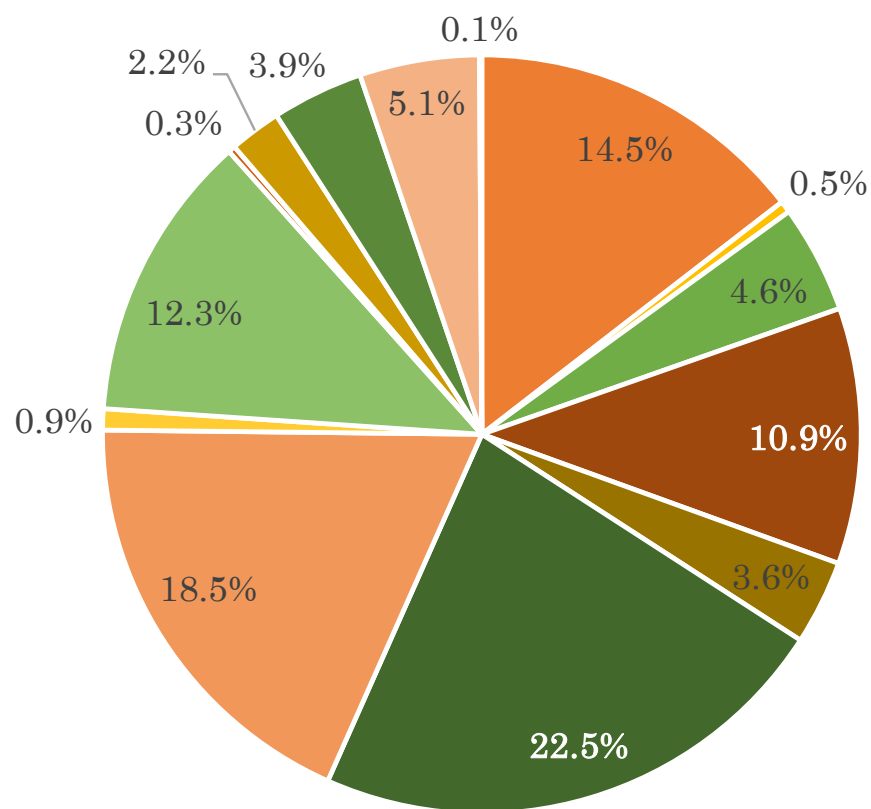
**国際化の潜在旅客**

## ②発地の地域別内訳 (最初の出発地)



- 北東アジア
- 東南アジア
- 南アジア
- 中東
- ヨーロッパ
- 北アメリカ
- ラテンアメリカ
- 南西太平洋
- アフリカ

### ③発地がアジア地域における国別内訳 (最初の出発地)



アジア各国⇒(主に)羽田空港⇒神戸空港

国	割合 (%)
中国	14.5 %
韓国	0.5 %
台湾	4.6 %
香港	10.9 %
フィリピン	3.6 %
インドネシア	22.5 %
シンガポール	18.5 %
マレーシア	0.9 %
タイ	12.3 %
カンボジア	0.3 %
ベトナム	2.2 %
ラオス	3.9 %
インド	5.1 %
スリランカ	0.1 %

### 関西空港 着

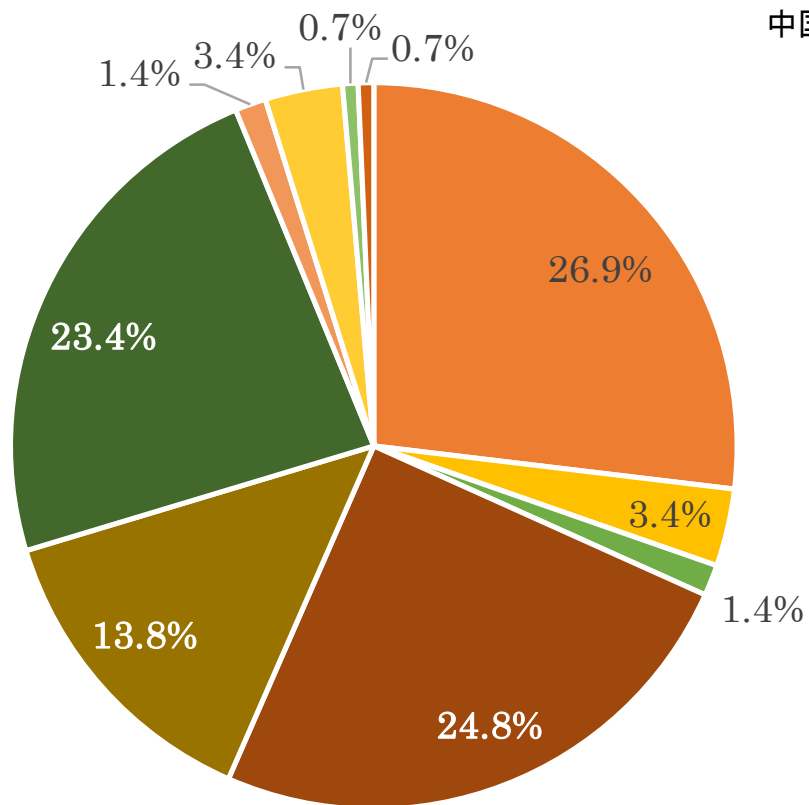
就航便数 (週間)

内訳	夏期	冬期
中国	198	232
韓国	297	316
台湾	84	82
香港	90	105
フィリピン	29	28
インドネシア	0	0
シンガポール	21	35
マレーシア	21	21
タイ	33	35
カンボジア	0	0
ベトナム	32	35
ラオス	0	0
インド	0	0
スリランカ	0	0
その他	1.1 %	

関西空港への就航が多い国(韓国、台湾)からは関西空港が選択され、就航がない国(インドネシア)からは(主に羽田経由で)神戸空港が選択される傾向

一方で、シンガポールやタイからは関西空港への就航が多いにも関わらず(主に羽田経由で)神戸空港が選択される傾向

## ④発地が中国における都市別内訳 (最初の出発地)



中国⇒(主に羽田空港⇒神戸空港)

上海	26.9 %
青島	3.4 %
瀋陽	1.4 %
大連	24.8 %
武漢	13.8 %
広州	23.4 %
深圳	1.4 %
成都	3.4 %
北京	0.7 %
昆明	0.7 %

## 関西空港 着

週間就航便数 (夏期)

2023年 3/26~4/1 【参考】2024年 3/31~4/6

内訳	2023年	【参考】2024年
上海	23.5	116
青島	2	14
瀋陽	1	6
大連	0	10
武漢	0	0
広州	0	33
深圳	0	7
成都	0	7
北京	1	27
昆明	0	0
その他	34.1 %	

関西空港への就航が多い都市(北京)からは関西空港が選択され、就航がない都市(大連、武漢、広州)からは(主に羽田経由で)神戸空港が選択される傾向

### その他

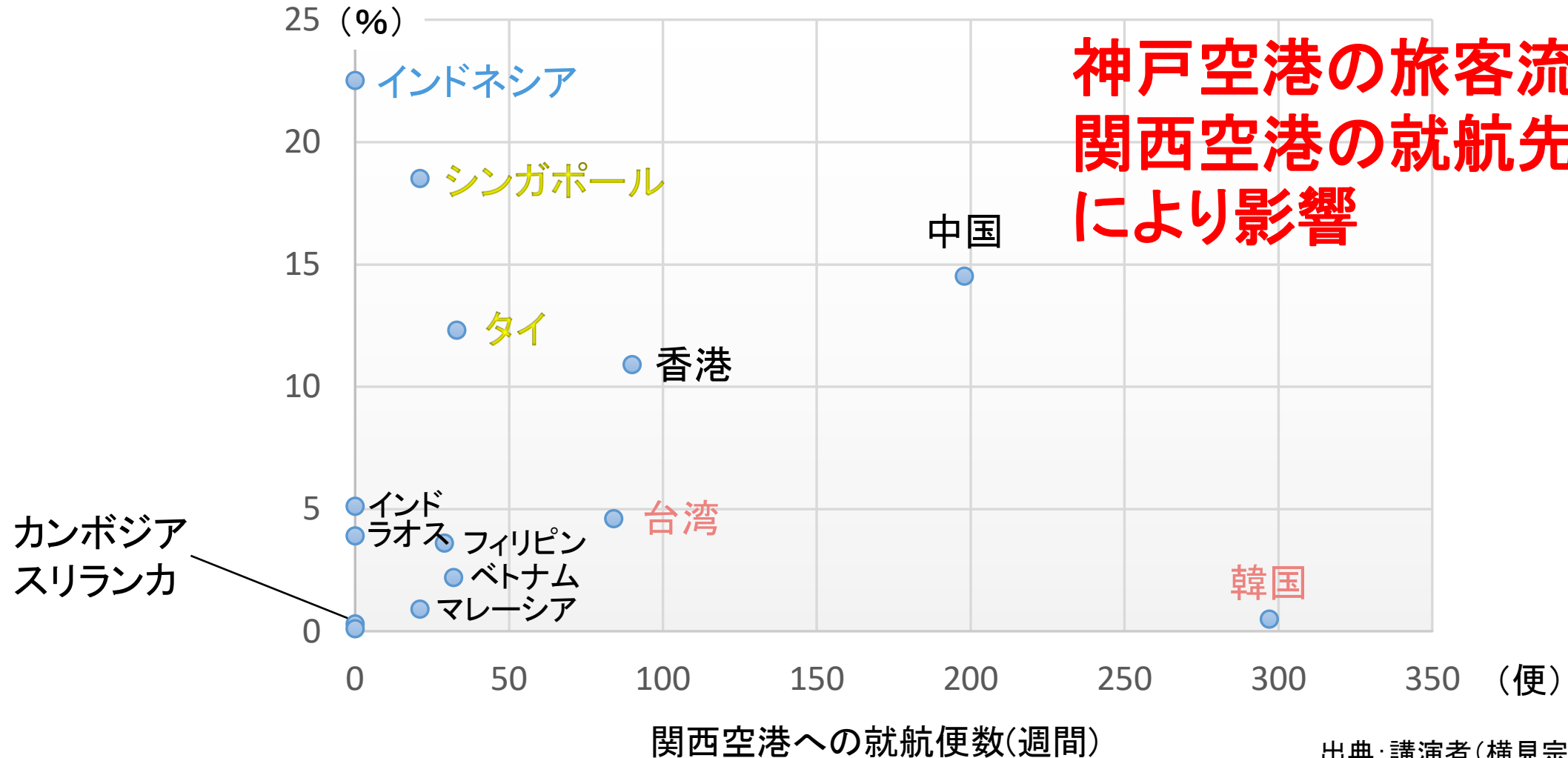
(関西空港発の週間運航便数)

	2023年	2024年
天津	2	7
南京	7	14
ハルビン	0	2
済南	0	14
重慶	0	3
寧波	0	4
福州	0	4
無錫	0	14
杭州	2	0
廈門	0	7

# 神戸空港と関西空港の代替関係（I N）

神戸空港着における利用率

※夏期スケジュール



## 4. 国際化に向けた展望

旅客流動において、**神戸空港は関西空港と代替関係**

✓ 韓国(発・着)、台湾(発)、上海(着)、北京(発)は、神戸空港でなく、就航便数の多い関西空港を主に利用

⇒ 神戸空港発着の直行便が就航したら、少なくとも従来の(主に)羽田経由の旅客(神戸以西を発着地とする居住者?)を摘み取ることができる

⇒ 他方で、すでに関西空港を拠点として運航している航空会社が、神戸空港発着の路線を張るインセンティブは、どの程度か？

✓ 関西空港発着の就航がない国や都市は、神戸空港（主に羽田経由）が選択される傾向

⇒ 関西空港に就航していない国や都市をターゲット

⇒ なかでも、インド（着）やインドネシア（発・着）など、相対的な需要の旺盛な地域が可能性を秘める

神戸空港は、関西空港・伊丹空港を補完する空港として、国際化により、とくに関西空港に不足するピースを埋める存在として、関西圏の需要拡大に貢献すると期待される



## 5. 実現に向けた課題

### ① 空港アクセスの強化

新神戸・三宮からのアクセス向上

⇒ポータルライナーの混雑緩和に向けた取り組み

- ・バスによる輸送力の補完
- ・ピークシフトに係る施策
- ・ポータルライナーの輸送力増強



ポータルライナー  
(三宮 ⇄ 神戸空港)

出典: 関西エアポート ホームページ (<https://www.kansai-airports.co.jp/>)。



## ②インバウンドの強化

### インバウンド(訪日外国人)の訪問者数と消費単価

(2024年4-6月期)

訪問地	訪問率		訪問者数 (単位:万人)		消費単価 (単位:万円/人)	
	標本サイズ(人)			標本サイズ(人)		
京都府	8,086	30.9%	274.8	4,161	5.5	
大阪府	11,113	41.1%	365.8	4,778	9.8	
<b>兵庫県</b>	<b>1,469</b>	<b>5.4%</b>	<b>48.1</b>	<b>1,088</b>	<b>3.6</b>	
奈良県	2,096	8.6%	76.9	2,067	0.9	
和歌山県	344	1.4%	12.3	209	4.6	

出典:観光庁(2024)『インバウンド消費動向調査(4-6月期【参考】都道府県別集計表)』。

**神戸以西(姫路、明石、淡路島など)  
に対する需要をいかに取り込むか**

## 東南アジアからの訪問パターン

順位	パターン	サンプル数	構成比
1	3運輸局	561	10.8%
2	東京都	525	10.3%
3	千葉県×東京都	235	5.0%
4	北海道	205	4.6%
5	京都府×大阪府	201	4.4%
6	東京都×山梨県	206	4.1%
7	東京都×京都府×大阪府	173	3.5%
8	京都府×大阪府×奈良県	154	3.3%
9	千葉県×東京都×山梨県	186	3.2%
10	大阪府	124	2.8%
11	東京都×大阪府	115	2.3%
12	4運輸局以上	108	2.3%
13	東京都×神奈川県	102	2.0%
14	福岡県	39	1.6%
15	京都府×大阪府×兵庫県	52	1.2%
16	北海道×東京都	82	1.2%
17	東京都×京都府	46	1.0%
18	東京都×神奈川県×山梨県	36	1.0%
19	千葉県×東京都×大阪府	47	0.9%
20	愛知県	32	0.8%

出典:観光庁(2023)『2023年度トピックス分析テーマ① 都道府県別訪問状況の分析』。

# ご静聴ありがとうございました

神戸空港の国際化は関西圏の航空需要の拡大に大きく貢献すると期待されます

いち関西人として、実現を心待ちにしております！

本研究の一部は、科研費(23K01641)の助成を受けたものである。



出典: 関西エアポート ホームページ (<https://www.kansai-airports.co.jp/>)。