

国土交通政策研究 第 186 号

**第三国輸送及び空陸連携を踏まえた  
長距離旅客輸送の動向等に関する調査研究**

2026 年 6 月

国土交通省 国土交通政策研究所

主任研究官 可児 貴明

## 要旨

本調査研究は、空港及び航空会社における航空旅客の第三国輸送（出発地及び到着地のいずれでもない国を経由する輸送）の動向等並びに空陸連携（航空と都市間高速鉄道等の陸上公共交通との連携）を調査することにより、我が国の長距離旅客輸送のあり方の検討に資する基礎資料を作成することを目的とする。

第三国輸送に関しては、韓国、英国、ドイツ、フランス、トルコ及び日本の空港及び航空会社の取組、動向等の文献調査及びヒアリング調査を実施した。また、東アジア、欧州及び中東の空港の旅客数及び乗継割合並びに東アジアの乗継空港に関する旅客データ分析を行った。

調査対象とした空港会社等及び航空会社においては、第三国輸送の獲得に向けた取組を進めており、ハブ空港化及び第三国輸送の拡大を今後も進めていく意向であることが分かった。また、具体的な取組としては、ラウンジサービス、優先通過サービス、宿泊サービス及びツアープログラムの提供、空港会社等又は航空会社との連携のみならず、地方行政機関との連携があり、様々な取組を実施することにより、第三国輸送の旅客の増加及び快適性の向上を目指し、実際に増加につなげた取組もあった。さらに、データ分析からは、国際線旅客及び乗継旅客の割合による空港の類型化ができ、東南アジアと北米との間の移動における、日本の空港で乗り継ぐ旅客の発着国別の増減及び競合することが想定される空港を明らかにすることができた。ファーストクラス又はビジネスクラスを利用して東南アジアと北米を移動する旅客は、日本の空港での乗継を行う傾向にあった。

我が国では、人口の減少及びアウトバウンドの減少が生じているところ、他国の事例を参考に、旅客のニーズ及び性質の的確な把握並びにそれらと取組内容との親和性の確保等に留意しつつ、地理的優位性を活かしたアジアと北米との間の第三国輸送の需要の獲得のための取組を進めていく必要がある。

空陸連携に関しては、オランダ、ドイツ及びフランスの取組、展望等の文献調査及びヒアリング調査を実施した。

選定した欧州の3か国においては、環境対策、逼迫する空港の発着枠の確保及び他社との差別化を背景に空陸連携が提供され、多くの事例では、航空便又は列車の遅延時の代替便の手配を始めとする乗継保証を伴っていた。また、列車が空港に乗り入れている事例が多数ではあったが、一部には、駅と空港との間をタクシーで結ぶこととしているもの及び列車の乗換が必要になるために鉄道ではなくバスと航空便との空陸連携を提供しているものがあつた。さらに、列車利用では乗継空港まで荷物を自ら運ぶ必要が生じること及び短距離航空便の廃止により他の航空会社に旅客を奪われる可能性があることが課題であつた。

欧州は、他国と陸続きであること、高速鉄道の駅が設置されている空港があることその他の地理的及び社会的条件が我が国とは異なるという前提を踏まえつつ、我が国において空陸連携の導入を検討する際には、連携に当たっての航空会社と鉄道事業者の役割の明確化等に留意が必要である。

# 目次

要旨	i
目次	ii
第1章 調査研究の概要	1
第1節 背景と目的	1
第2節 本報告書の構成	1
第3節 シェンゲン協定及びコードシェアの取扱い	2
第1項 シェンゲン協定	2
第2項 コードシェア	3
第2章 第三国輸送	4
第1節 海外の調査対象の選定	4
第1項 空港の選定	4
第2項 航空会社の選定	5
第2節 海外の文献調査	6
第1項 調査対象及び整理方法	6
第2項 調査結果	6
第3項 韓国	8
第4項 英国	13
第5項 ドイツ	16
第6項 フランス	18
第7項 トルコ	21
第3節 海外のヒアリング調査	25
第1項 調査対象及び実施時期	25
第2項 調査結果	25
第3項 韓国	28
第4項 英国	34
第5項 ドイツ	35
第6項 フランス	36
第7項 トルコ	38
第4節 日本の調査結果	43
第1項 空港会社等及び航空会社の第三国輸送に対する意向	43
第2項 関連する取組及び課題	43
第5節 旅客データ分析	45
第1項 乗継旅客数の算出方法及び使用データに関する留意点	45
第2項 東アジア、欧州及び中東の空港の旅客数及び乗継割合	46
第3項 東アジアの乗継空港	58
第3章 空陸連携	70
第1節 調査対象の選定	70
第1項 選定の理由	70
第2項 調査対象の位置関係	71
第2節 文献調査	72

第1項	調査対象 .....	72
第2項	調査結果 .....	72
第3項	オランダ .....	73
第4項	ドイツ .....	75
第5項	フランス .....	82
第3節	ヒアリング調査 .....	87
第1項	調査対象及び実施時期 .....	87
第2項	調査結果 .....	87
第3項	オランダ .....	89
第4項	ドイツ .....	91
第5項	フランス .....	94
第4章	まとめ（得られた知見） .....	97
第1節	第三国輸送 .....	97
第2節	空陸連携 .....	97

# 第1章 調査研究の概要

## 第1節 背景と目的

長距離旅客輸送は、経済活動を支える重要な要素であり、国内の高速鉄道及び航空便は国内の経済活動を、国際線の航空便はグローバルな経済活動を支えていることから、各国の政府及び国際機関は、高速鉄道及び空港の整備等による交通ネットワークの構築を進めてきた。

特に、国際航空ネットワークについては、従来、直行便による二国間の輸送を中心に議論及び検討されてきたところ、近年では、出発地及び到着地のいずれでもない国を経由する輸送（具体例としては、シンガポールから成田を経由したロサンゼルスへの旅客輸送。同一便名だけでなく、異なる便名の国際線を乗り継ぐことを含む。以下「第三国輸送」という。）が拡大しており、欧州とアジアとを中継する中東企業の台頭、航空会社間の提携による国際航空ネットワークの強化、乗継旅客の獲得を目指した新規航空会社の設立<sup>1</sup>等の取組がみられる。

また、欧州では、航空と都市間高速鉄道等の陸上公共交通との連携（CO<sub>2</sub>排出量の多い航空便から排出量の少ない鉄道等の陸上公共交通への転換<sup>2</sup>、航空会社が高速鉄道とコードシェアすることにより短距離国内線を高速鉄道に置き換える等の取組をいう。以下「空陸連携」という。）が行われ、グリーントランスフォーメーション（GX）につながる動きがみられる。

以上から、本調査研究は、空港及び航空会社における航空旅客の第三国輸送の動向等並びに空陸連携を調査することにより、我が国の長距離旅客輸送のあり方の検討に資する基礎資料を作成することを目的とする。

## 第2節 本報告書の構成

第三国輸送に関し、韓国、英国、ドイツ、フランス、トルコ及び日本の空港及び航空会社の取組、動向等の文献調査及びヒアリング調査を実施した。また、東アジア、欧州及び中東の空港の旅客数及び乗継割合並びに東アジアの乗継空港に関する旅客データ分析を行った。これらの内容を第2章に整理した。

空陸連携に関し、オランダ、ドイツ及びフランスの取組、展望等の文献調査及びヒアリング調査を実施し、その内容を第3章に整理した。

第2章及び第3章の内容を踏まえ、第4章に得られた知見をまとめた。

---

<sup>1</sup> Saudi Press Agency. HRH Crown Prince Announces “Riyadh Air” . <https://www.spa.gov.sa/w1868367> (2025年5月26日閲覧)。

<sup>2</sup> 例えば、フランス政府は、CO<sub>2</sub>排出削減を目的として、列車で2時間半以内に到達可能な都市間については、短距離航空便の運航を禁止すると発表している。当該運航禁止の対象としては、パリ・オルリー空港と、ナント、ボルドー及びリヨンを結ぶ路線であり、乗継便には影響しない。

出典：国土交通省航空局. 国内航空を巡る現状. <https://www.mlit.go.jp/koku/content/001893421.pdf> (2026年3月13日閲覧) p.17。

CNN. フランス、鉄道利用が可能な短距離フライト禁止 パリ・ボルドー間など. <https://www.cnn.co.jp/travel/35204217.html> (2026年5月26日閲覧)。

### 第3節 シェンゲン協定及びコードシェアの取扱い

#### 第1項 シェンゲン協定

##### 1) 概要<sup>3</sup>

シェンゲン協定は、1985年に、西ドイツ、フランス、ベルギー、オランダ、ルクセンブルクの5カ国が人の移動の自由の実現に向けて、域内国境を段階的に撤廃することに合意したものである。

現在、シェンゲン協定には表 1-1 の 29 か国が加盟し、加盟国の域内においては国境管理をなくし、対外国境においては出入国管理に共通ルールを導入している。

シェンゲン協定の加盟国は、観光、出張等の目的とした短期滞在用の協定内共通の査証（シェンゲン・ビザ）を発行しているが、我が国発行の旅券保持者は、シェンゲン・ビザが免除される。シェンゲン・ビザ保持者又は免除者は、シェンゲン協定の加盟国間を、原則出入国審査なしで自由に往来することができる。

表 1-1 シェンゲン協定の加盟国

アイスランド	イタリア	エストニア	オーストリア
オランダ	ギリシャ	クロアチア	スイス
スウェーデン	スペイン	スロバキア	スロベニア
チェコ	デンマーク	ドイツ	ノルウェー
ハンガリー	フィンランド	フランス	ブルガリア
ベルギー	ポーランド	ポルトガル	マルタ
ラトビア	リトアニア	リヒテンシュタイン	ルーマニア
ルクセンブルク			

出典:EU MAG. EU 域内の移動の自由(シェンゲン協定). <https://eumag.jp/article/basicinfo0724a/>(2026年5月8日閲覧)。

##### 2) 本報告書での取扱い

シェンゲン・ビザ保持者又は免除者によるシェンゲン協定の加盟国内の移動は、実施的に、国内移動と変わらないと捉えることができる。

このため、第2章第5節第2項の東アジア、欧州及び中東の空港の旅客数及び乗継割合に関するデータ分析においては、国内を結ぶ航空路線を国内線、国内と国外とを結ぶ航空路線を国際線とする一般的な区分けによる分析に加え、シェンゲン協定の加盟国内を結ぶ航空路線を国内線、加盟国と加盟国以外とを結ぶ航空路線を国際線とみなして航空路線を区分けした場合の分析も行った。なお、第2章第5節において、シェンゲン協定加盟国は、分析対象年に関わらず、2025年11月時点のものとしている。

また、第三国輸送におけるシェンゲン協定未加盟の影響に関し、ロンドン・ヒースロー空港の運営会社にヒアリングを行った。

<sup>3</sup> EU MAG. EU 域内の移動の自由 (シェンゲン協定) . <https://eumag.jp/article/basicinfo0724a/> (2026年5月8日閲覧)。

## 第2項 コードシェア

### 1) 概要

コードシェアは、一般的に、一つの航空便に複数の航空会社の便名（コード）を付けて運航することとされ、その実施により、旅客の選択肢の拡大及び運航する航空会社の運航効率の向上につながる<sup>4,5</sup>。

コードシェアその他の航空会社間の連携は、1997年時点でも多くの国際航空会社で採用されており<sup>6</sup>、現在では、コードシェアは一般的に実施されている<sup>7</sup>。

### 2) 本報告書での取扱い

本報告書で取扱うコードシェアは、航空便に加え、鉄道事業者が運行する列車に航空会社の便名を付けるものを含む。第三国輸送の調査では、一つの航空便に複数の航空会社の便名を付けて運航するものであり、空陸連携の調査では、列車に航空会社の便名を付けるものを指す。

---

<sup>4</sup> JTБ 総合研究所. コードシェアとは. <https://www.tourism.jp/tourism-database/glossary/code-sharing/> (2026年5月11日閲覧)。

<sup>5</sup> OnTrip JAL. コードシェアは、友人関係。JALが世界のライバルたちと手を組む舞台裏. <https://ontrip.jal.co.jp/jalstyle/17440336> (2026年5月11日閲覧)。

<sup>6</sup> ICAO. (1997). Implications of Airline Codesharing. [https://www.icao.int/sites/default/files/sp-files/sustainability/Documents/C269\\_en.pdf](https://www.icao.int/sites/default/files/sp-files/sustainability/Documents/C269_en.pdf) (2026年5月13日閲覧) p. iii。

<sup>7</sup> OAG. Airline Codeshares: An Insider's Guide. <https://www.oag.com/blog/airline-codeshares-an-insiders-guide> (2026年5月13日閲覧)。

## 第2章 第三国輸送

### 第1節 海外の調査対象の選定

成田国際空港及び東京国際空港は、国際線旅客の獲得において、アジアの主要空港と激しい競争をしている<sup>8</sup>中、地理的な要因から、東アジアでは特に競合している。また、国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization、ICAO）の Annual report によると、地域別の国際線の航空旅客輸送量においては、2015年以降、欧州が第1位となっている。さらに、中東は、自国の空港を大陸間移動の拠点とすべく、路線ネットワークを拡充し、乗継需要を積極的に取り込んできた地域<sup>9</sup>である。よって、本調査研究では、東アジア、欧州及び中東に位置する国際ネットワークが特に充実し、サービス水準が高い空港及び当該空港の主要な航空会社を調査対象とする。

#### 第1項 空港の選定

空港の選定は、次の資料ア、イ、ウ及びエを用いて行った。まず、資料アの年間国際線旅客数の上位25空港及び資料イのランキング上位25空港に対し、1位が25点、25位が1点となるよう1点刻みで得点を付与し、次に、合算した得点が30点以上の東アジア、中東及び欧州の空港を抽出し、最後に、資料ウにて五つ星ハブ空港と評価されている空港（抽出した空港の中に五つ星空港が存在しなかった欧州においては、資料エにおいて上位となっている空港）を優先した。この結果、東アジアから大韓民国（韓国）の仁川国際空港、欧州から英国のロンドン・ヒースロー空港及びフランスのパリ・シャルル・ド・ゴール空港並びに中東からトルコのイスタンブール空港を選定した。

また、欧州においては、航空連合（アライアンス）<sup>10</sup>の影響を考慮し、資料ア及びイを用いて抽出した空港の中から、ドイツのフランクフルト空港も選定することとした。

- 資料ア Annual World Airport Traffic Report 2020 Edition<sup>11</sup>  
国際空港評議会（Airports Council International）が発行し、各空港別の2019年の年間国際線旅客数が掲載されている。
- 資料イ Megahubs 2024<sup>12</sup>  
OAG Aviation Worldwide Limited が発行し、2023年9月から2024年8月までの1年間のうち、世界で最も多くの航空便が運航された2024年8月2日の、各空港における国際線の乗継可能な便の総数、就航先都市数等を加味し、導出した世界

<sup>8</sup> 国土交通省. 交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ（平成26年）.

<https://www.mlit.go.jp/common/001042443.pdf>（2025年4月15日閲覧）. p.13.

<sup>9</sup> 国土交通省. 交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ（平成26年）参考資料.

<https://www.mlit.go.jp/common/001042470.pdf>（2025年4月15日閲覧）. p.107.

<sup>10</sup> アライアンスとは、世界各地の航空会社が相互協力を目的として結成した組織のこと。別名「航空連合」や「国際航空連合」とも呼ばれている。ワンワールド、スターアライアンス及びスカイチームの三大アライアンスがある。同一アライアンス内で行われるものは、コードシェア便（複数の航空会社で飛行機を共同運航する便）の運航、乗り継ぎ空港で行う各種手続きの簡略化、マイレージプログラムの相互利用、上級会員用のチェックインカウンター提供や手荷物返却優先タグの貼付、空港ラウンジサービスの共有など。

出典：JALカード. ワンワールドとは？ 航空会社のアライアンスについて解説.

<https://jalcard.jal.co.jp/column/knowledge/alliance2009/>（2025年5月23日閲覧）.

<sup>11</sup> Airports Council International (ACI). (2020). Annual World Airport Traffic Report 2020 Edition. Airports Council International.

<sup>12</sup> OAG. Megahubs 2024. <https://www.oag.com/megahubs-airports-2024>（2024年10月7日閲覧）.

のメガハブ空港トップ 50 ランキングが掲載されている。

- 資料ウ The World's 5-Star Airports 2024<sup>13</sup>

Skytrax が発表する空港の品質格付けで、最高ランクの五つ星ハブ空港として、世界の 12 空港が選出されている。

- 資料エ World's Top 100 Airports 2024<sup>14</sup>

Skytrax が発表する空港のランキングで、2023 年から 2024 年の世界空港調査における世界中の旅客の投票をもとにしている。

なお、空港の選定の検討を開始した 2024 年 10 月時点で、資料アの最新版は、2022 年の旅客数が掲載されている 2023 年版 (2023 Edition) であるが、2022 年の旅客数は新型コロナウイルス感染症の影響を受けていると考えられることから、2020 年版 (2020 Edition) を用いた。また、資料イは、2024 年 8 月 2 日のデータを用いており、資料ウは、旅客数ではなく空港の設備及びスタッフサービスを分析したものであり、資料エは、2023 年から 2024 年の航空旅客の投票をもとにしたランキングであり、新型コロナウイルス感染症の影響は少ないと考えられることから、それぞれ最新のものをを用いた。

## 第2項 航空会社の選定

空港の選定で用いた資料イには、各空港の主要な航空会社<sup>15</sup>として、仁川国際空港では大韓航空、ロンドン・ヒースロー空港ではブリティッシュ・エアウェイズ、フランクフルト空港ではルフトハンザ航空、パリ・シャルル・ド・ゴール空港ではエールフランス航空及びイスタンブール空港ではターキッシュエアラインズがそれぞれ記載されている。第三国輸送においては、経由地となる空港で乗継ができるよう多くの航空便を運航することに優位性があることから、主要な航空会社として記載されているこれらの航空会社を選定した。

---

<sup>13</sup> Skytrax. The World's 5-Star Airports. <https://skytraxratings.com/the-worlds-5-star-airports> (2025 年 5 月 2 日閲覧)。

<sup>14</sup> Skytrax. World's Top 100 Airports 2024. <https://www.worldairportawards.com/worlds-top-100-airports-2024/> (2026 年 2 月 17 日閲覧)。

<sup>15</sup> 資料イでは、「Dominant Carrier」と表現されている。

## 第2節 海外の文献調査

### 第1項 調査対象及び整理方法

第3節のヒアリング調査の内容及び質問項目の検討に資するよう、空港及び航空会社のプレスリリース及び中期経営計画、航空系のニュースサイト等を対象に、調査対象の空港及び航空会社における、過去10年程度の第三国輸送に関係すると思われる取組<sup>16</sup>を把握するための文献調査を行った。

### 第2項 調査結果

把握できた取組を、空港における取組については、「乗継の快適性の向上」「空港の快適性の向上」<sup>17</sup>「航空会社への連携又はインセンティブ」「自社プロモーション」「他空港との連携」及び「空港整備」に関するものの六つに、航空会社の取組については、「乗継の快適性の向上」「空港の快適性の向上」「他航空会社との連携」並びに「自社便及び路線の拡大」に関するものの四つにそれぞれ類型化し、整理した<sup>18</sup>。

個別の取組の内容及び背景又は狙いについては、第3項から第7項に記載した。取組番号に下線を引いた、第三国輸送の拡大に特に重点を置いていると考えられる取組については、ヒアリング調査を行い、その結果を第3節に記載している。

なお、航空会社における他航空会社との連携に関する取組としてはコードシェアに関するものがあるが、第1章第3節第2項1)で示したように、2000年以前から実施されている一般的な取組であり、その狙いは、旅客の選択肢の拡大及び運航する航空会社の運航効率の向上であると考えられることから、第3項から第7項への記載は割愛した。また、調査資料において言及のなかった項目は、「－」とした。

#### 1) 空港における取組

乗継の快適性の向上に関する取組としては、観光商品の開発、ラウンジサービス及び飲食クーポンの無料提供、制限区域内ターミナル間の連絡バスの運行、電子渡航認証の取得免除、乗継時間の短い旅客に対する優先サービスの提供等を実施していた。

空港の快適性の向上に関する取組としては、宿泊施設、ラウンジその他の空港内施設の拡充、多言語対応、空港アプリ、保安検査の予約サービスその他の旅客支援サービスの提供等を実施していた。

航空会社への連携又はインセンティブに関する取組としては、航空会社との協力による就航先の拡充、乗継路線に対する資金提供、航空会社との合弁会社の設立等を実施していた。

自社プロモーションに関する取組としては、海外の地方行政との連携、海外の観光事業者に対するイベント開催等を実施していた。

他空港との連携に関する取組としては、空港運営の協力、知見の共有等を目的とした了解覚書及び姉妹空港協定の締結を実施していた。

<sup>16</sup> 第三国輸送のみに関わる取組又は対象とした空港若しくは航空会社のみに関わる取組では必ずしもない点、また、取組を網羅的に把握できてはいない点に留意が必要である。

<sup>17</sup> 「乗継の快適性の向上」は乗継客を対象とした取組に対し、「空港の快適性の向上」は空港利用客全体を対象とした取組である。

<sup>18</sup> 複数の類型に関係する取組も見受けられ、それらに関しては、特に合致すると考えられる類型に結び付けた。

空港整備に関する取組としては、ターミナルの拡張及び新設、滑走路の新設、駐機容量の拡大、空港の処理能力の効果的な活用に向けた共同意思決定覚書議定書の締結等を実施していた。

## 2) 航空会社における取組

乗継の快適性の向上に関する取組としては、乗継空港での手続きの不要化、最低乗継時間の延長、無料の観光ツアー及び宿泊サービスの提供等を実施していた。

空港の快適性の向上に関する取組としては、ラウンジの設置及びリニューアル、多言語対応等を実施していた。

他航空会社との連携に関する取組としては、コードシェアのほか、共同事業（ジョイントベンチャー）の実施、協力関係の強化を目的とした了解覚書の締結等を実施していた。

自社便及び路線の拡大に関する取組としては、傘下のローコストキャリア（LCC）<sup>19</sup>も含めたネットワークの拡大、乗継専用便の運航、保有機材数の増加等を実施していた。

---

<sup>19</sup> LCC とは Low Cost Carrier の頭文字を取った略称であり、低コストかつ高頻度の運航を行うことで、低運賃の航空サービスを実現する新たなビジネスモデルを採用した航空会社のことをいう。

出典：国土交通省. (2017). 平成 28 年度政策レビュー結果（評価書） LCC の事業展開の促進.

<https://www.mlit.go.jp/common/001179271.pdf> (2025 年 5 月 22 日閲覧) p.7.

### 第3項 韓国

#### 1) 仁川国際空港における取組

##### (1) 乗継の快適性の向上

番号	取組内容	背景又は狙い
ICN 01 <sup>20</sup>	・仁川国際空港公社及び宿泊施設による乗継旅客向けの宿泊を伴う観光商品の共同開発。	・ハブ空港としての競争力強化。 ・新たな乗継需要の創出。
ICN 02 <sup>21</sup>	・仁川国際空港公社及び韓国水資源公社による新しい乗継ツアーの開発及び運営。	・乗継旅客の満足度向上。 ・観光事業の活性化。
ICN 03 <sup>22</sup>	・医療観光広報館の設置。	・乗継医療の広報活動。
ICN 04 <sup>23</sup>	・医療観光促進センターの設置。	・乗継時間が5時間以上の国際旅客を対象に歯石除去その他の医療処置を勧めること。
ICN 05 <sup>24</sup>	・仁川国際空港公社、韓国観光公社及び仁川医療観光財団による乗継医療観光の促進。	・新たな乗継旅客市場の創出。
ICN 06 <sup>25</sup>	・仁川国際空港公社が、デルタ航空のアトランタ＝ソウル線を利用する乗継旅客を対象にした無料の飲食クーポン提供の計画の発表。	—
ICN 07 <sup>26</sup>	・国際乗継旅客に向けたシャワー施設、休憩エリア、無料WiFi、子供用ゲームルーム等の提供を計画。 ・乗継時間の長い乗客に対する無料の乗継ツアーの提供。	・2018年の平昌オリンピック開催に先立つ、第三段階の拡張プロジェクトの完了。

<sup>20</sup> CAPA. IAC and Paradise City to develop stopover tourism package for Incheon Airport transit passengers. <https://centreforaviation.com/news/iac-and-paradise-city-to-develop-stopover-tourism-package-for-incheon-airport-transit-passengers-711219> (2026年2月17日閲覧)。

<sup>21</sup> Incheon International Airport Corporation. Incheon Airport signs an MOU with K-water for attracting visitors!. [https://www.airport.kr/co\\_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0NjAlMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2o1MjZmaW5kV29yZCUzRE1PVSUyNmZpbmRDbFNlcSUzRCUyNmZpbmRPcG53cmQlM0QlMjZyZ3NCZ25kZVN0ciUzRCUyNnJnc0VuZGRlU3RyJTNEJTl2cGFzc3dvcmlM0QlMjZ0ZW1wUm93JTNEMTAlMjY%3D](https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0NjAlMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2o1MjZmaW5kV29yZCUzRE1PVSUyNmZpbmRDbFNlcSUzRCUyNmZpbmRPcG53cmQlM0QlMjZyZ3NCZ25kZVN0ciUzRCUyNnJnc0VuZGRlU3RyJTNEJTl2cGFzc3dvcmlM0QlMjZ0ZW1wUm93JTNEMTAlMjY%3D) (2025年7月17日閲覧)。

<sup>22</sup> 木内伸樹, 張景泰. (2023). 日・韓における医療観光の取り組みに関する研究 —トランジット医療観光の側面にも目を向けながら—. 日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌 HOSPITALITY, 第33号, pp. 35-44. [https://www.jstage.jst.go.jp/article/jashj/33/0/33\\_35/\\_pdf](https://www.jstage.jst.go.jp/article/jashj/33/0/33_35/_pdf) (2025年5月2日閲覧)。

<sup>23</sup> CAPA. Seoul Incheon Airport commissions Medical Tourism Promotion Centre at T2. <https://centreforaviation.com/news/seoul-incheon-airport-commissions-medical-tourism-promotion-centre-at-t2-895191> (2026年2月16日閲覧)。

<sup>24</sup> Incheon International Airport Corporation. Incheon Airport, Pioneering a new market for in-transit medical tourism. [https://www.airport.kr/co\\_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MDglMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEY24lMjZmaW5kV29yZCUzRE1PVSUyNmZpbmRDbFNlcSUzRCUyNmZpbmRPcG53cmQlM0QlMjZyZ3NCZ25kZVN0ciUzRCUyNnJnc0VuZGRlU3RyJTNEJTl2cGFzc3dvcmlM0QlMjZ0ZW1wUm93JTNEMTAlMjY%3D](https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MDglMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEY24lMjZmaW5kV29yZCUzRE1PVSUyNmZpbmRDbFNlcSUzRCUyNmZpbmRPcG53cmQlM0QlMjZyZ3NCZ25kZVN0ciUzRCUyNnJnc0VuZGRlU3RyJTNEJTl2cGFzc3dvcmlM0QlMjZ0ZW1wUm93JTNEMTAlMjY%3D) (2025年4月17日閲覧)。

<sup>25</sup> CAPA. IAC to offer services for Delta Air Lines transit passengers at Seoul Incheon Airport. <https://centreforaviation.com/news/iac-to-offer-services-for-delta-air-lines-transit-passengers-at-seoul-incheon-airport-807766> (2026年2月16日閲覧)。

<sup>26</sup> CAPA. Seoul Incheon International Airport to offer transit passengers free tour of Seoul. <https://centreforaviation.com/news/seoul-incheon-international-airport-to-offer-transit-passengers-free-tour-of-seoul-677184> (2026年2月16日閲覧)。

ICN 08 <sup>27</sup>	・デルタ航空、仁川国際空港公社等の合意の下、24時間以内の乗継を行う特定のデルタ航空利用者を対象にしたラウンジ無料利用券の提供。	・より快適でプレミアムな体験の提供による北東アジアのハブ空港としての地位の強化。
ICN 09 <sup>28</sup>	・仁川国際空港公社による、深夜から早朝にかけての乗継旅客を対象にした、免税ラウンジエリアへの1時間無料アクセスの提供。	・ターミナル2の開業に先立つ、乗継旅客向けサービスの強化。

## (2) 空港の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
ICN 10 <sup>29</sup>	・韓国初のカプセルホテルの開設。	・乗継及び深夜の旅客の利便性向上。
ICN 11 <sup>30</sup>	・世界発のワンワールド直営ラウンジの開設。 ・出発旅客用のみならず、仁川国際空港で、ワンワールド加盟航空会社間を乗り継ぐ旅客用の施設としても発展させるために協議を進めていく計画。	・他の競合空港と比較した場合により高いレベルの旅客サービスの提供。 ・ハブ空港としての競争力強化。
ICN 12 <sup>31</sup>	・空港利用者と通訳者とを電話でつなぐサービスの提供。	・外国人旅客の言語障壁の除去。

## (3) 航空会社への連携又はインセンティブ

	取組内容	背景又は狙い
ICN 13 <sup>32</sup>	・仁川国際空港、大韓航空及び中国の旅行会社の間での3か月間の協力の実施。	・中国からの若い乗継旅客の増加。
ICN 14 <sup>33</sup>	・仁川国際空港公社とデルタ航空との協力による、アジア太平洋地域のネットワーク拡大。 ・デルタ航空による、ソルトレイクシティ＝ソウル線の運航開始予定。	・世界的なハブ空港への発展。

<sup>27</sup> CAPA. Delta Air Lines and Seoul Incheon Intl Airport to launch airport lounge promotion in Apr-2022. <https://centreforaviation.com/news/delta-air-lines-and-seoul-incheon-intl-airport-to-launch-airport-lounge-promotion-in-apr-2022-1126954> (2026年5月8日閲覧)。

<sup>28</sup> CAPA. IIAC offers early morning transit passengers one hour of happiness. <https://centreforaviation.com/news/iiac-offers-early-morning-transit-passengers-one-hour-of-happiness-674690> (2026年2月16日閲覧)。

<sup>29</sup> CAPA. Seoul Incheon International Airport opens capsule hotel. <https://centreforaviation.com/news/seoul-incheon-international-airport-opens-capsule-hotel-635876> (2026年2月17日閲覧)。

<sup>30</sup> Incheon International Airport Corporation. The world's first directly operated lounge of Oneworld, one of the three major global airline alliances, is opening at Incheon Airport. Release [https://www.airport.kr/co\\_en/4285/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NTYlMkYxMzI2NTMlMkZhcjRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMiUyNmZpbmRUeXBkJTNEJTI2ZmluZFdvcmlM0QlMjZmaW5kQ2xTZXElM0QlMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmdzQmduZGVzdHlM0QlMjZyZ3NFbmkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdyUzRCUyNg%3D%3D](https://www.airport.kr/co_en/4285/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NTYlMkYxMzI2NTMlMkZhcjRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMiUyNmZpbmRUeXBkJTNEJTI2ZmluZFdvcmlM0QlMjZmaW5kQ2xTZXElM0QlMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmdzQmduZGVzdHlM0QlMjZyZ3NFbmkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdyUzRCUyNg%3D%3D) (2025年7月23日閲覧)。

<sup>31</sup> CAPA. Incheon International Airport partners BBB Korea to remove language barriers for foreigners. <https://centreforaviation.com/news/incheon-international-airport-partners-bbb-korea-to-remove-language-barriers-for-foreigners-584952> (2026年2月17日閲覧)。

<sup>32</sup> CAPA. Seoul Incheon International Airport confirms cooperation with Korean Air and Ctrip. <https://centreforaviation.com/news/seoul-incheon-international-airport-confirms-cooperation-with-korean-air-and-ctrip-593359> (2026年2月17日閲覧)。

<sup>33</sup> The Korea Herald. Incheon Airport to replace Narita as Delta Air Lines' Asian hub. <https://www.koreaherald.com/article/3484041> (2026年2月27日閲覧)。

ICN 15 <sup>34</sup>	・仁川国際空港公社と LCC との連携。 ・チェジュ航空によるソウル＝ウラジオストク線の開設。	・乗継旅客の増加。
ICN 16 <sup>35</sup>	・新しい乗継路線、乗継ツアープログラムの開発及びスケジュール構築に関する仁川国際空港公社とジンエアーとの協力合意。	・LCC の乗継旅客の増加。 ・ジンエアーがネットワーク航空会社として転換を図ることの後押し。
ICN 17 <sup>36</sup>	・選定された乗継路線に対し、仁川国際空港公社がマーケティング資金の提供を行うインターライン <sup>37</sup> 乗継拡大マーケティング支援プログラム(I-Connections)の実施。	・インターライン乗継旅客の増加及びハブ空港としてのブランド力強化を目的とした航空会社のマーケティング活動の支援。
ICN 18 <sup>38</sup>	・仁川国際空港公社による航空会社及び旅行会社に対するインセンティブの提供。	・乗継旅客の誘致のための航空会社の取組の促進。

#### (4) 自社プロモーション

	取組内容	背景又は狙い
ICN 19 <sup>39</sup>	・デリーと北米等との間の移動において、仁川国際空港で乗り継ぐ利点の仁川国際空港公社による宣伝。	—
ICN 20 <sup>40</sup>	・仁川国際空港公社と海外の地方行政との連携。	・乗継旅客用施設の利用促進。 ・乗継旅客需要の増加。

<sup>34</sup> CAPA. IAC to work with LCCs to increase Seoul Incheon Airport transit pax.

<https://centreforaviation.com/news/iiac-to-work-with-lccs-to-increase-seoul-incheon-airport-transit-pax-780797> (2026 年 2 月 17 日閲覧)。

<sup>35</sup> Incheon International Airport Corporation. Incheon Airport, actively trying to attract LCC Transfer Passengers with Jin Air.

[https://www.airport.kr/co\\_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0Njc1MkYxMzY0MTglMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2o1MjZmaW5kV29yZCUzREppbitBaXIlMjZmaW5kQ2xTZXE1M0QlMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmdzQmduZGVtdHIlM0QlMjZyZ3NFbmkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdyUzRDEwJTI2](https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0Njc1MkYxMzY0MTglMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2o1MjZmaW5kV29yZCUzREppbitBaXIlMjZmaW5kQ2xTZXE1M0QlMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmdzQmduZGVtdHIlM0QlMjZyZ3NFbmkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdyUzRDEwJTI2) (2025 年 4 月 21 日閲覧)。

<sup>36</sup> Incheon International Airport Corporation. Interline Transfer Expansion Marketing support Program (I-Connections) Guidelines.

[https://www.airport.kr/co\\_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0Njc1MkYxMzY1MzIlMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2o1MjZmaW5kV29yZCUzRENvbm5lY3Rpb25zJTI2ZmluZENsU2VxJTNEJTI2ZmluZE9wbndyZCUzRCUyNnJnc0JnbmRlU3RyJTNEJTI2cmdzRW5kZGVtdHIlM0QlMjZwYXNzd29yZCUzRCUyNnRlbXB3b3clM0QxMCUyNg%3D%3D](https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0Njc1MkYxMzY1MzIlMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2o1MjZmaW5kV29yZCUzRENvbm5lY3Rpb25zJTI2ZmluZENsU2VxJTNEJTI2ZmluZE9wbndyZCUzRCUyNnJnc0JnbmRlU3RyJTNEJTI2cmdzRW5kZGVtdHIlM0QlMjZwYXNzd29yZCUzRCUyNnRlbXB3b3clM0QxMCUyNg%3D%3D) (2025 年 5 月 2 日閲覧)。

<sup>37</sup> 複数の航空会社にまたがる運送のこと。

出典：国土交通省第 4 回交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会配布資料 4. ANA の取り組み MaaS と航空業界の事例のご紹介。 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001465238.pdf> (2025 年 5 月 2 日閲覧) . p.16。

<sup>38</sup> Incheon International Airport Corporation. Incheon Airport, full-scale efforts to increase transit passengers!

[https://www.airport.kr/co\\_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0Njc1MkYxMzY0NDk1MkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2o1MjZmaW5kV29yZCUzRHRyYW5zaXQlMjZmaW5kQ2xTZXE1M0QlMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmdzQmduZGVtdHIlM0QlMjZyZ3NFbmkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdyUzRDEwJTI2](https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0Njc1MkYxMzY0NDk1MkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2o1MjZmaW5kV29yZCUzRHRyYW5zaXQlMjZmaW5kQ2xTZXE1M0QlMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmdzQmduZGVtdHIlM0QlMjZyZ3NFbmkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdyUzRDEwJTI2) (2025 年 9 月 4 日閲覧)。

<sup>39</sup> CAPA. IAC promotes Seoul Incheon International Airport to India transit passengers.

<https://centreforaviation.com/news/iiac-promotes-seoul-incheon-international-airport-to-india-transit-passengers-743838> (2026 年 2 月 17 日閲覧)。

<sup>40</sup> CAPA. IAC to partner with local governments to promote transit pax at Seoul Incheon Airport.

<https://centreforaviation.com/news/iiac-to-partner-with-local-governments-to-promote-transit-pax-at-seoul-incheon-airport-764406> (2026 年 2 月 17 日閲覧)。

ICN 21 <sup>41</sup>	・韓国観光公社及び仁川国際空港公社による、カナダのバンクーバー及びトロントでの地元観光業界を招待した説明会の開催。	・韓国の乗継地点としての潜在能力の紹介。
-------------------------	-----------------------------------------------------------	----------------------

## (5) 他空港との連携

	取組内容	背景又は狙い
ICN 22 <sup>42</sup>	・プラハ空港及び仁川国際空港公社による、空港運営、セキュリティの向上、持続可能な成長等に関する協力を目的とした了解覚書への署名。	・航空ネットワークの拡大への貢献。

## (6) 空港整備

	取組内容	背景又は狙い
ICN 23 <sup>43</sup>	・第4段階の建設プロジェクトの完了による、旅客受入能力及び貨物取扱能力の増加。	・世界一のサービスの提供。

## 2) 大韓航空における取組

### (1) 乗継の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
KE 01 <sup>44</sup>	・アジアナ航空とのスルーチェックインサービスの開始による、最初の便の搭乗手続時の乗継便の座席指定及び搭乗券の発行並びに最終目的地までの荷物の預り。	・乗継空港での手続きの不要化。
KE 02 <sup>45</sup>	・大韓航空と取引のある中国の旅行会社を利用する中国人の乗継旅客を対象とした、中国語での手続支援サービスの仁川国際空港公社による試験運用。	・乗継旅客の利便性向上。

<sup>41</sup> Yonhap News Agency. KTO holds meetings in Canada to attract transit passengers. <https://en.yna.co.kr/view/AEN20170616004200320> (2026年3月4日閲覧)。

<sup>42</sup> Passenger Terminal Today. Prague Airport and Incheon International Airport Corporation sign partnership agreement. <https://www.passengerterminaltoday.com/news/airport/prague-airport-and-incheon-international-airport-corporation-sign-partnership-agreement.html> (2025年9月8日閲覧)。

<sup>43</sup> Incheon International Airport Corporation. Incheon International Airport enters final phase of expansion, aiming to accommodate 100 million passengers by year-end. [https://www.airport.kr/co\\_en/4285/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NTYlMkYxMzI2NTelMkZhcRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNElMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmdzQmduZGVtdHlM0QlMjZyZ3NFbmkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdyUzRCUyNg%3D%3D](https://www.airport.kr/co_en/4285/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NTYlMkYxMzI2NTelMkZhcRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNElMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmdzQmduZGVtdHlM0QlMjZyZ3NFbmkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdyUzRCUyNg%3D%3D) (2025年9月8日閲覧)。

<sup>44</sup> 大韓航空. 大韓航空とアジアナ航空間の乗り継ぎが便利に！スルーチェックインサービス開始. [https://www.koreanair.com/contents/footer/about-us/newsroom/list/20-016\\_ke\\_oz\\_throughchwckin](https://www.koreanair.com/contents/footer/about-us/newsroom/list/20-016_ke_oz_throughchwckin) (2025年5月2日閲覧)。

<sup>45</sup> Incheon International Airport Corporation. Incheon Airport starts a service for Chinese transfer passengers. [https://www.airport.kr/co\\_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2ZmluZENSU2VxJTNEJTI2ZmluZE9wbndyZCUzRCUyNnJnc0JnbmRlU3RyJTNlEJTI2cmdzRW5kZGVtdHlM0QlMjZwYXNzd29yZCUzRCUyNnRlbXB3b3clM0QlMjY%3D](https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2ZmluZENSU2VxJTNEJTI2ZmluZE9wbndyZCUzRCUyNnJnc0JnbmRlU3RyJTNlEJTI2cmdzRW5kZGVtdHlM0QlMjZwYXNzd29yZCUzRCUyNnRlbXB3b3clM0QlMjY%3D) (2025年5月2日閲覧)。

## (2) 空港の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
KE 03 <sup>46</sup>	・大韓航空のプレミアム旅客及びエリート・フリークエント・フライヤー向けに、2026年にニューヨーク・ジョン・F・ケネディー国際空港の新ターミナル1に16,000平方フィートの新しいラウンジを開設予定。	・ニューヨーク・JFK 空港を利用する旅客への特別な体験の提供。

## (3) 他航空会社との連携

	取組内容	背景又は狙い
KE 04 <sup>47</sup>	・デルタ航空との共同事業の開始。	—

## (4) 自社便及び路線の拡大

	取組内容	背景又は狙い
KE 05 <sup>48</sup>	・ソウル＝大阪線を1日2往復から3往復に増便。	・仁川国際空港で乗継可能な便の増加。
KE 06 <sup>49</sup>	・国際線との乗継旅客のみが利用できるソウル＝釜山間の乗継専用便の運航。	・釜山への直行便がない地域からの利便性向上。
KE 07 <sup>50</sup>	・国際線との乗継旅客のみが利用できるソウル＝大邱線の運航。	—
KE 08 <sup>51</sup>	・国際線との乗継旅客のみが利用できるソウル＝襄陽線の運航。	・2018年の平昌オリンピックを訪れる旅客のためにゲートウェイ空港である襄陽へのアクセスの容易化。

<sup>46</sup> Future Travel Experience. Korean Air to elevate CX with lounge at New Terminal One at JFK. <https://www.futuretravelexperience.com/2024/08/korean-air-to-elevate-cx-with-world-class-lounge-at-the-new-terminal-one-at-jfk/> (2025年9月9日閲覧)。

<sup>47</sup> トラベルボイス. デルタ航空と大韓航空、太平洋路線で共同事業を開始、2社での運航・営業・マーケティングなど協力体制を強化. <https://www.travelvoice.jp/20180330-108518> (2025年9月12日閲覧)。

<sup>48</sup> 大韓航空. 関空⇄仁川 増便. [https://www.koreanair.com/contents/footer/about-us/newsroom/list/23-011\\_kixicn](https://www.koreanair.com/contents/footer/about-us/newsroom/list/23-011_kixicn) (2025年9月12日閲覧)。

<sup>49</sup> 大韓航空. 仁川(ソウル)⇄金海(釜山)「乗り継ぎ専用便」の運航を再開. [https://www.koreanair.com/contents/footer/about-us/newsroom/list/22-014\\_icnpus](https://www.koreanair.com/contents/footer/about-us/newsroom/list/22-014_icnpus) (2025年5月2日閲覧)。

<sup>50</sup> CAPA. Korean Air: Notice of Transit Exclusive Domestic Flights (Incheon - Daegu). <https://centreforaviation.com/members/direct-news/korean-air-notice-of-transit-exclusive-domestic-flights-incheon---daegu-390950> (2026年2月17日閲覧)。

<sup>51</sup> CAPA. KoreanAir: Notice of Transit Exclusive Domestic Flights (Incheon - Yangyang). <https://centreforaviation.com/members/direct-news/koreanair-notice-of-transit-exclusive-domestic-flights-incheon---yangyang-391819> (2026年2月17日閲覧)。

## 第4項 英国

### 1) ロンドン・ヒースロー空港における取組

#### (1) 乗継の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
LHR 01 <sup>52</sup>	・乗継旅客用の制限区域内ターミナル間連絡バスの運行。	—
LHR 02 <sup>53</sup>	・出発旅客に対する乗継旅客の空港使用料の値下げ幅を従来の25%から40%に増加することの提案。	・ハブ機能の促進。
LHR 03 <sup>54</sup>	・入国審査を通過しない乗継旅客に対する電子渡航認証の取得の免除。	・航空業界からの意見。

#### (2) 空港の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
LHR 04 <sup>55</sup>	・空港公式アプリの提供。 - 乗継便に合わせた行程の表示。 - 保安検査及び入国審査の待ち時間の表示	・最新情報の提供。
LHR 05 <sup>56</sup>	・ターミナル3における宿泊施設の開業。	・朝又は夜に到着又は出発する旅客に対する休憩場所等の提供
LHR 06 <sup>57,58</sup>	・就航するスターアライアンス加盟航空会社の一つのターミナルへの集結。	・乗継時間の短縮等による改善された旅行体験の提供。
LHR 07 <sup>59</sup>	・子供の食事の無料化等の家族向けサービスの提供。 ・不適切なコンテンツのフィルタリング機能を有する無料高速Wi-Fiの導入。	・旅行開始時の支援。

#### (3) 航空会社への連携又はインセンティブ

該当なし。

#### (4) 自社プロモーション

該当なし。

<sup>52</sup> JAL. ロンドン ヒースロー国際空港/oneworld 加盟航空会社への乗り継ぎ（空港情報）。

<https://www.jal.co.jp/jp/ja/inter/airport/lhr/transit/>（2026年3月4日閲覧）。

<sup>53</sup> Heathrow Airport Limited. Heathrow Airport Limited Airport Charges for 2024 Consultation Document. <https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/doing-business-with-heathrow/flights-condition-of-use/consultation-documents/2024-Charges-Consultation-Document.pdf>（2026年2月25日閲覧） pp.29-30。

<sup>54</sup> TRAICY. イギリス政府、乗継客に対するETA取得免除 1月17日から。

<https://www.traicy.com/posts/20250120326868/>（2026年3月2日閲覧）。

<sup>55</sup> Heathrow. Mobile apps. <https://www.heathrow.com/customer-support/mobile-apps>（2026年3月2日閲覧）。

<sup>56</sup> Heathrow Media Centre. Aerotel opens at Heathrow Terminal 3 Arrivals.

<https://mediacentre.heathrow.com/pressrelease/detail/11655>（2026年2月24日閲覧）。

<sup>57</sup> STAR ALLIANCE. BRITAIN'S QUEEN ELIZABETH II FORMALLY OPENS HEATHROW TERMINAL 2: THE QUEEN'S TERMINAL. <https://www.staralliance.com/en/news-article?newsArticleId=167029&groupId=20184>（2026年2月24日閲覧）。

<sup>58</sup> ANA. ロンドン・ヒースロー空港第2ターミナル（クイーンズターミナル）にエア・インディアが移転し、スターアライアンス加盟各社と合流 | プレスリリース。

<https://www.anahd.co.jp/group/pr/201701/20170126.html>（2026年2月24日閲覧）。

<sup>59</sup> Heathrow Media Centre. Heathrow's family-friendly revamp in time for half-term.

<https://mediacentre.heathrow.com/pressrelease/detail/12073>（2026年2月24日閲覧）。

## (5) 他空港との連携

該当なし。

## (6) 空港整備

	取組内容	背景又は狙い
LHR 08 <sup>60</sup>	・既存ターミナル内への新たなラウンジ、ショップ及びレストラン用のスペースの創出等を含む 2027年から2031年までの投資計画の発表。	・乗客へのサービス向上。 ・運航の信頼性強化。 ・航空会社及び英国企業の活性化。 ・持続可能性の向上。
LHR 09 <sup>61</sup>	・第3滑走路の設置計画。	・旅客数の増加。 ・投資の促進。 ・輸出の増加。

## 2) ブリティッシュ・エアウェイズにおける取組

### (1) 乗継の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
BA 01 <sup>62</sup>	・ロンドン・ヒースロー空港でのプレミアム乗継旅客に対する、到着機の近くから乗継先の機体近くまでロンドンタクシーによる移動サービスを提供。 ・タクシーには、Wi-Fi、充電ポート、パノラマムーブが備えられている電気自動車を使用。	・空港を離れることなく、ロンドンタクシーを体験する機会を提供。 ・空港内のCO <sub>2</sub> 排出量削減。

### (2) 空港の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
BA 02 <sup>63</sup>	・ロンドン・ヒースロー空港の入国審査後に使用可能な到着ラウンジの提供。	—
BA 03 <sup>64</sup>	・最先端の技術の導入。 - 旅客の乗継計画を基にしたゲートの割当て。	・定時運航率の向上。
BA 04 <sup>65</sup>	・ロンドン・ヒースロー空港のターミナル3及び5を利用する旅客に対する空港内マップ、施設の営業時間等のデジタルツールによる試験提供。 ・乗継旅客においては、到着便と接続便を入力することで、到着ゲートから出発ゲートまでの案内を表示。	・空港内での円滑な移動。

<sup>60</sup> Heathrow Media Centre. Faster, Smoother, Better: Heathrow's £10 Billion Private Investment Plan to Make Every Journey Better. <https://mediacentre.heathrow.com/pressrelease/detail/23292> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>61</sup> House of Commons Library. Heathrow airport expansion: 2025 proposals. <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-10203/> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>62</sup> British Airways. TAXI! BRITISH AIRWAYS ADDS ELECTRIC LONDON TAXIS TO ITS PREMIUM TRANSFER FLEET. <https://mediacentre.britishairways.com/pressrelease/details/10477> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>63</sup> ブリティッシュ・エアウェイズ. 乗り継ぎ. <https://www.britishairways.com/content/ja/jp/information/airport-information/flight-connections> (2026年3月3日閲覧)。

<sup>64</sup> British Airways. British Airways improves on-time performance as world-leading technology boosts flight punctuality. <https://mediacentre.britishairways.com/news/14052025/british-airways-improves-on-time-performance-as-world-leading-technology-boosts-flight-punctuality> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>65</sup> British Airways. British Airways trials new digital wayfinding tool to support customers travelling through London Heathrow. <https://mediacentre.britishairways.com/news/19072023/british-airways-trials-new-digital-wayfinding-tool-to-support-customers-connecting-through-london-heathrow> (2026年2月25日閲覧)。

### (3) 他航空会社との連携

	取組内容	背景又は狙い
BA 05 <sup>66</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 欧州と米国との間の路線におけるアメリカン航空、フィンランド航空、イベリア航空、レベル及びエアリングスとの提携。</li><li>・ 欧州と日本との間の路線における日本航空、イベリア航空及びフィンランド航空との共同事業。</li><li>・ 英国、ドーハ、アフリカ、アジア、オーストラリア、中東等との間におけるカタール航空との提携。</li><li>・ 英国と中国との間の路線における中国南方航空との提携。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 就航地の増加。</li><li>・ 旅客が旅行を1か所で管理。</li></ul>

### (4) 自社便及び路線の拡大

該当なし。

<sup>66</sup> ブリティッシュ・エアウェイズ. 提携航空会社とアライアンス.  
<https://www.britishairways.com/content/ja/jp/information/partners-and-alliances> (2026年2月25日閲覧)。

## 第5項 ドイツ

### 1) フランクフルト空港における取組

#### (1) 乗継の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
FRA 01 <sup>67</sup>	・乗継時間の短い旅客に対し、保安検査を早く通過できる short connection pass の発行。	・乗継旅客のストレス及び不安の軽減。
FRA 02 <sup>68</sup>	・ターミナル間の移動に際し、乗継旅客が制限区域内から利用可能なスカイラインの運行。	—

#### (2) 空港の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
FRA 03 <sup>69</sup>	・空港内の移動、手続き等の支援を行う有料サービスの提供。	・空港内の移動の円滑化。
FRA 04 <sup>70</sup>	・保安検査の無料の時間予約サービスの提供。	・空港での待ち時間の短縮。
FRA 05 <sup>71</sup>	・制限区域内における防音仕様の個室の設置による横になれる場所の提供。	・休憩を取りたい旅客のニーズへの対応。
FRA 06 <sup>72</sup>	・有料で又は航空会社からの招待状等を持つ旅客が利用可能なラウンジの提供。	・休息又はくつろぎを得られる場所の提供。
FRA 07 <sup>73</sup>	・出発、到着又は乗継時の VIP サービス（高級車による送迎等）の提供。	・プライバシー、快適性等の提供。

#### (3) 航空会社への連携又はインセンティブ

	取組内容	背景又は狙い
FRA 08 <sup>74</sup>	・フラポート <sup>75</sup> とルフトハンザ航空が合弁会社としてフラアライアンスを設立。	・戦略的及び運営上の事項における従来からの協力の強化。
FRA 09 <sup>76</sup>	・フラポートとルフトハンザ航空とのグランドハンドリングに関する連携。	・フランクフルト空港における最も重要な顧客であるルフトハンザとの連携。

#### (4) 自社プロモーション

該当なし。

<sup>67</sup> AMS Schiphol. New short connection pass at Frankfurt Airport provides passengers peace of mind. <https://www.schiphol.nl/en/aviation-solutions/blog/new-short-connection-pass-at-frankfurt-airport-provides-passengers-peace-of-mind/> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>68</sup> Frankfurt Airport. Changing terminals at Frankfurt Airport. <https://www.frankfurt-airport.com/en/at-the-airport/orientation/terminal-change.html> (2026年3月4日閲覧)。

<sup>69</sup> Frankfurt Airport. Guide Service. <https://serviceshop.frankfurt-airport.com/fraportb2c/en/p/guideService> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>70</sup> Frankfurt Airport. FRA SmartWay. <https://www.frankfurt-airport.com/en/travel-planning/check-in-luggage-controls/fra-smartway.html> (2026年3月3日閲覧)。

<sup>71</sup> Frankfurt Airport. NapCabs at the Airport. <https://www.frankfurt-airport.com/en/travel-planning/hotels/napcabs-terminal1.html> (2026年3月3日閲覧)。

<sup>72</sup> Frankfurt Airport. LuxxLounge at the Frankfurt Airport. <https://www.frankfurt-airport.com/en/at-the-airport/facilities-services/luxxlounge.html> (2026年3月3日閲覧)。

<sup>73</sup> VIP Services Frankfurt Airport. Our services for you. <https://vip.frankfurt-airport.com/en/our-vip-services/our-vip-services.html> (2026年3月3日閲覧)。

<sup>74</sup> Lufthansa Group Innovation Runway. FraAlliance. <https://innovation-runway.lufthansagroup.com/en/focus-areas-projects/operations-excellence/fraalliance.html> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>75</sup> フランクフルト空港の運営企業。

<sup>76</sup> Fraport. Lufthansa and Fraport Extend Ground Handling Partnership at Frankfurt Airport. <https://www.fraport.com/en/newsroom/press-releases/2018/q4-2018/lufthansa-and-fraport-extend-ground-handling-partnership-at-fran.html> (2026年3月3日閲覧)。

## (5) 他空港との連携

該当なし。

## (6) 空港整備

	取組内容	背景又は狙い
FRA 10 <sup>77</sup>	・ターミナル3の新設。	・増加する航空交通量への対応。

## 2) ルフトハンザ航空における取組

### (1) 乗継の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
LH 01 <sup>78,79</sup>	・フランクフルト空港でのルフトハンザ航空便の最低乗継時間の延長。欧州域内線同士等の一部の乗継に適用していた例外規定の適用を停止し、最低乗継時間を60分とする。	・確実な乗継時間の保証。 ・乗継便の効率化。

### (2) 空港の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
LH 02 <sup>80</sup>	・3種類のラウンジ（ビジネスラウンジ、セネターラウンジ及びウェルカムラウンジ）の設置。	

## (3) 他航空会社との連携

該当なし。

## (4) 自社便及び路線の拡大

該当なし。

<sup>77</sup> Fraport. Terminal 3. <https://www.fraport.com/en/business-areas/constructions/terminal-3.html> (2026年3月4日閲覧)。

<sup>78</sup> eXperts Irreg. Frankfurt Airport: Increase of the minimum connecting time (MCT) to 60 minutes. <https://irreg.lufthansaexperts.com/en/news/frankfurt-airport-increase-of-the-minimum-connecting-time-mct-to-60-minutes.html> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>79</sup> Aviation.Direct. Lufthansa increases minimum transfer time at Frankfurt hub to 60 minutes. <https://www.aviation.direct/en/Lufthansa-increases-minimum-transfer-time-at-Frankfurt-hub-to-60-minutes> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>80</sup> Lufthansa. ラウンジ. <https://www.lufthansa.com/jp/ja/lounges> (2026年2月25日閲覧)。

## 第6項 フランス

### 1) パリ・シャルル・ド・ゴール空港における取組

#### (1) 乗継の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
CDG 01 <sup>81</sup>	・乗継旅客用の制限区域内ターミナル間連絡バスの運行。	—
CDG 02 <sup>82</sup>	・ターミナル 2E の制限区域内への乗継旅客用の宿泊施設の設置。	—

#### (2) 空港の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
CDG 03 <sup>83</sup>	・搭乗手続き、保安検査での優先レーンの利用、搭乗機への送迎等の VIP サービスの提供。	・円滑で快適な空港体験の提供。
CDG 04 <sup>84</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ Group ADP とエールフランス航空の協力強化を目的とした連携「Connect France」の実施。</li> <li>・優先して取り組むべき六つの取組は以下のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 短時間での乗継の旅客用のレーンの提供を行う short connection pass の導入<sup>85</sup>。</li> <li>- 特に長距離国際線旅客及び乗継旅客のための、搭乗橋による搭乗機会の増加。</li> <li>- 特に乗継時に、ターミナル内の案内を容易にするためのターミナルの名称変更。</li> <li>- パリを中心とした地域圏の強み（文化、歴史等）を活かしたストップオーバー商品（数時間のものから宿泊を伴うものまで。）の開発。</li> <li>- ターミナル 2E ホール K のフランスの旗艦ターミナル（世界で最も美しいターミナル）化。</li> <li>- 持続可能な航空燃料（SAF）の生産開発の共同支援。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・競争力の強化。</li> <li>・国際的な影響力の拡大。</li> <li>・脱炭素化の推進。</li> </ul>

#### (3) 航空会社への連携又はインセンティブ

該当なし。

#### (4) 自社プロモーション

該当なし。

<sup>81</sup> JAL. パリ シャルル・ド・ゴール国際空港/oneworld 加盟航空会社への乗り継ぎ。

<https://www.jal.co.jp/ja/inter/airport/cdg/transit/>（2026年2月25日閲覧）。

<sup>82</sup> Paris Aéroport. Connecting Flights at Paris Charles de Gaulle.

<https://www.parisaeroport.fr/en/passengers/flights/connecting-flights/cdg>（2026年2月25日閲覧）。

<sup>83</sup> Paris Aéroport. Lounges and Premium Services at Paris Charles de Gaulle.

<https://www.parisaeroport.fr/en/passengers/at-the-airport/lounges-premium-services/cdg>（2026年2月25日閲覧）。

<sup>84</sup> Groupe ADP. “Connect France”: Air France-KLM and Groupe ADP join forces, with the support of the French State, to better connect and benefit France. <https://presse.groupeadp.fr/strong-connect-france-air-france-klm-et-groupe-adp-font-drapeau-commun-avec-le-soutien-de-letat-francais-pour-mieux-connecter-et-faire-gagner-la-francestrong-33774/?lang=en>（2026年3月4日閲覧）。

<sup>85</sup> Connect France の最初の具体的な実施事例として、2025年夏の開始が発表された。

出典：Groupe ADP. Connect France: Air France-KLM and Groupe ADP Join Forces to Facilitate Connections at Air France's Hub at Paris-Charles de Gaulle Airport. <https://presse.groupeadp.fr/short-connection-pass/?lang=en>（2026年3月4日閲覧）。

## (5) 他空港との連携

該当なし。

## (6) 空港整備

	取組内容	背景又は狙い
CDG 05 <sup>86</sup>	・2035年から2050年に向けた開発ビジョンの策定準備。	・旅客数の増加への対応。 ・低炭素空港モデルの提示。 ・空港の雇用吸収力の維持。

## 2) エールフランス航空における取組

### (1) 乗継の快適性の向上

該当なし。

### (2) 空港の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
AF 01 <sup>87</sup>	・パリ・シャルル・ド・ゴール空港のターミナル2Fへのラウンジの新設。	・休憩場所、飲食物等の提供。
AF 02 <sup>88</sup>	・パリ・シャルル・ド・ゴール空港における、出発、到着又は乗継する際に利用可能な有料のコンシェルジュサービスの提供。乗継時にはコンシェルジュが到着機の搭乗橋から乗継便の搭乗口まで同行し、優先レーンを利用可能。	・特別で円滑なストレスのない空港体験の提供。
AF 03 <sup>89</sup>	・パリ・シャルル・ド・ゴール空港のターミナル2Eのラウンジの大規模リニューアルの実施。	・出発前又は乗継時の快適性の提供。
AF 04 <sup>90</sup>	・一人で搭乗する子供の付き添いサービス（キッズ・ソロ サービス）の提供（一定の年齢の子供が一人で搭乗する際には利用が義務付けられている。）。 ・パリ・シャルル・ド・ゴール空港及びオルリー空港に、キッズ・ソロ乗継待合室を設置し、休憩スペース、読書コーナー、テレビ、ボードゲーム、食事等を提供。	—

### (3) 他航空会社との連携

該当なし。

<sup>86</sup> Groupe ADP. Launch of the Paris-Charles de Gaulle development vision for 2035/2050: sobriety, rail connectivity, low-carbon energies. <https://presse.groupeadp.fr/launch-paris-cdg20352050-vision/?lang=en> (2026年3月4日閲覧)。

<sup>87</sup> Air France. Air France unveils its new lounge designed by Jouin Manku in terminal 2f at Paris-Charles De Gaulle. <https://corporate.airfrance.com/en/press-releases/air-france-unveils-its-new-lounge-designed-jouin-manku-terminal-2f-paris-charles-de> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>88</sup> Air France. Air France Conciergerie, new services at Paris-Charles de Gaulle. <https://corporate.airfrance.com/en/news/air-france-conciergerie-new-services-paris-charles-de-gaulle> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>89</sup> Air France. More space and comfort at the Air France lounge in terminal 2E, hall K at Paris-Charles de Gaulle. <https://corporate.airfrance.com/en/news/more-space-and-comfort-air-france-lounge-terminal-2e-hall-k-paris-charles-de-gaulle> (2026年2月25日閲覧)。

<sup>90</sup> エアフランス。飛行機に乗って一人でご旅行のお子様。  
<https://www.airfrance.co.jp/ja/information/passagers/enfants-voyageant-seuls> (2026年3月4日閲覧)。

- (4) 自社便及び路線の拡大  
該当なし。

## 第7項 トルコ

### 1) イスタンブール空港における取組

#### (1) 乗継の快適性の向上

該当なし。

#### (2) 空港の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
IST 01 <sup>91</sup>	・イスタンブール・グラント・エアポート <sup>92</sup> による若者ラウンジの開設	・娯楽の提供。 ・搭乗前の時間の効果的な活用。
IST 02 <sup>93</sup>	・イスタンブール・グラント・エアポートによるラウンジの飲食エリアの運営の外部委託。	・利用者体験の向上。 ・独自の料理体験の提供。
IST 03 <sup>94</sup>	・「iGA PASS」メンバーシッププログラムの導入。ラウンジ、優先レーン、優先チェックイン等の提供。	・快適で楽しい旅行体験の提供。
IST 04 <sup>95</sup>	・中国からの到着旅客専用チェックインエリア、中国語対応可能なスタッフの配置その他中国人旅客向けのサービスの提供。	・中国の航空会社による運航路線の増加 ・欧州へ移動する中国人乗継旅客の増加。

#### (3) 航空会社への連携又はインセンティブ

該当なし。

#### (4) 自社プロモーション

該当なし。

#### (5) 他空港との連携

	取組内容	背景又は狙い
IST 05 <sup>96</sup>	・タイ空港公社及びベトナム空港公社との姉妹空港に関する了解覚書の締結。	・新規路線の開設。 ・経済への貢献。

<sup>91</sup> iGA Istanbul Airport. Special “Youth Lounge “ now open at Istanbul Airport. <https://www.igairport.aero/en/media-center/press-releases/special-youth-lounge-now-open-at-istanbul-airport/> (2025年4月21日閲覧)。

<sup>92</sup> イスタンブール空港の建設と25年間の運営を行うために2013年10月7日に設立された会社。  
出典：iGA Istanbul Airport. Who We Are. <https://www.igairport.aero/en/iga-world/about-us/who-we-are/> (2025年4月16日閲覧)。

<sup>93</sup> iGA Istanbul Airport. iGA Lounge is Moving Forward with TRU. <https://www.igairport.aero/en/media-center/press-releases/iga-lounge-is-moving-forward-with-tru/> (2025年9月8日閲覧)。

<sup>94</sup> iGA Istanbul Airport. iGA launches their special passenger program. <https://www.igairport.aero/en/media-center/press-releases/iga-launches-their-special-passenger-program/1> (2025年9月8日閲覧)。

<sup>95</sup> iGA Istanbul Airport. Istanbul Airport Became the "China Friendly Airport". <https://www.igairport.aero/en/media-center/press-releases/istanbul-airport-became-the-china-friendly-airport/> (2025年5月2日閲覧)。

<sup>96</sup> iGA Istanbul Airport. iGA Istanbul Airport Signed the "Sister Airports" AOT and ACV. <https://www.igairport.aero/en/media-center/press-releases/iga-istanbul-airport-signed-the-sister-airports-aot-and-acv/> (2025年9月9日閲覧)。

<b>IST</b> <b>06</b> <sup>97</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>上海空港公社及び仁川国際空港公社との了解覚書の締結。</li> <li>北京首都国際空港及び北京大興国際空港との姉妹空港協定の締結。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>知見の共有。</li> <li>共同マーケティング。</li> <li>中国及び韓国との協力関係の強化。</li> <li>中国人乗継旅客の増加。</li> </ul>
---------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## (6) 空港整備

	取組内容	背景又は狙い
<b>IST</b> <b>07</b> <sup>98</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>イスタンブール・グランド・エアポート、国営空港公団 (State Airports Authority) 及びターキッシュエアラインズの間での共同意思決定覚書議定書の締結。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港の処理能力の効果的な活用。</li> </ul>
<b>IST</b> <b>08</b> <sup>99</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>イスタンブール空港における、アタテュルク国際空港と比較した滑走路の増設、駐機容量の増加及び超大型機への対応。</li> <li>ユーロコントロール実験研究所が開発した到着ルートの管理手法の導入。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空機の混雑 (待機時間) 解消及び空港容量の向上。</li> </ul>

## 2) ターキッシュエアラインズにおける取組

### (1) 乗継の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
<b>TK</b> <b>01</b> <sup>100</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>イスタンブール空港で乗り継ぐ旅客用の無料観光ツアー (TourIstanbul) の提供。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最高のサービスを提供するという使命の一環。</li> </ul>
<b>TK</b> <b>02</b> <sup>101</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ロンドン・ヒースロー空港において、ターミナル2Bに到着し、同ターミナルから出発する乗継旅客が、同じコンコース内で保安検査を受けられる新たな施設の導入。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スターアライアンスの乗継旅客の利便性向上。</li> </ul>
<b>TK</b> <b>03</b> <sup>102</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トロント・ピアソン空港でのスターアライアンス接続サービスの開始。</li> <li>専用スタッフが乗継時間を確認し、乗継が難しくなった旅客に対する必要な措置の実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行体験の向上。</li> </ul>
<b>TK</b> <b>04</b> <sup>103</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>イスタンブール空港での乗継旅客向けの無料宿泊サービスの提供。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>イスタンブールを体験する機会の提供。</li> <li>旅行体験の向上。</li> </ul>

<sup>97</sup> İGA Istanbul Airport. Istanbul Airport Reaches Agreements with the International Airports of People's Republic of China and South Korea. <https://www.igairport.aero/en/media-center/press-releases/istanbul-airport-reaches-agreements-with-the-international-airports-of-people-s-republic-of-china-and-south-korea/> (2025年4月21日閲覧)。

<sup>98</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI KARAIŞMAİLOĞLU: PROTOKOL İLE İSTANBUL HAVALİMANI'NIN KAPASİTESİ DAHA ETKİN KULLANILACAK. <https://www.uab.gov.tr/haberler/ulastirma-ve-altyapi-bakani-karaismailoglu-protokol-ile-istanbul-havalimani-nin-kapasitesi-daha-etkin-kullanilacak> (2025年4月21日閲覧)。

<sup>99</sup> İsmail Demirhan, Abit Balin, Abdullah Okumuş. (2021). An Overview of Air Traffic and Effective Air Traffic Control Strategies for Istanbul Airport. *Journal of Transportation and Logistics*, 6 (1) 2021, pp.107-124. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1357245> (2025年5月2日閲覧)。

<sup>100</sup> Turkish Airlines. Free tours of Istanbul for Turkish Airlines transfer passengers. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=161> (2025年4月28日閲覧)。

<sup>101</sup> Turkish Airlines. STAR ALLIANCE AND HEATHROW AIRPORT FURTHER ENHANCE CUSTOMER EXPERIENCE AT HEATHROW TERMINAL 2. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=118> (2025年11月12日閲覧)。

<sup>102</sup> Turkish Airlines. STAR ALLIANCE EXPANDS CONNECTION SERVICE TO TORONTO PEARSON AIRPORT. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=93> (2025年11月14日閲覧)。

<sup>103</sup> Turkish Airlines. イスタンブールでの Stopover の機会. <https://www.turkishairlines.com/ja-jp/flights/stopover/> (2025年5月14日閲覧)。

## (2) 空港の快適性の向上

	取組内容	背景又は狙い
TK 05 <sup>104</sup>	・アタテュルク空港のラウンジの拡張。	・搭乗前の快適性の向上。
TK 06 <sup>105</sup>	・ターキッシュエアラインズ及びイスタンブール近代美術館の協力による、イスタンブール空港のラウンジでの美術館の収蔵品の展示。	・文化体験の機会の提供。 ・トルコの現代美術の紹介。
TK 07 <sup>106</sup>	・イスタンブール・サビハ・ギョクチェン空港におけるラウンジの提供。 ・ラウンジとメインターミナルを結ぶ専用シャトルの運行。	・快適な空間の提供。
TK 08 <sup>107</sup>	・アタテュルク空港の国内線出発エリア及び国際線到着エリア並びにサビハ・ギョクチェン空港の国際線出発エリアのラウンジの有料での提供。	・ラウンジ利用対象外の旅客へのラウンジ対体験機会の提供。
TK 09 <sup>108</sup>	・スターアライアンス、中国国際航空及び北京首都国際空港が協力し、スターアライアンス加盟航空会社を同空港の同じターミナルに集約。	・顧客体験の向上。 ・空港自動化イニシアティブの実行。 ・乗継プロセスの最適化等による旅客への利便性の提供。
TK 10 <sup>109</sup>	・グランドハンドリングのパートナーであるターキッシュ・グランド・サービスによる、英語を話さない外国人旅客に向けた 6 言語でのサービスの提供。	・旅客満足度の確保。
TK 11 <sup>110</sup>	・スターアライアンスが、特に、複数航空会社を利用する旅客向けのシームレスな旅行体験の向上へ戦略を転換。	—

## (3) 他航空会社との連携

	取組内容	背景又は狙い
TK 12 <sup>111</sup>	・中国東方航空との協力に関する了解覚書の締結。	・トルコと中国との間の貿易及び人の移動の活性化。
TK 13 <sup>112</sup>	・タイ航空との共同事業に向けた了解覚書の締結。	・両社のネットワークを通じた幅広い目的地等の提供。

<sup>104</sup> Turkish Airlines. Lounge Istanbul has improved its already high standards!.

<https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=137> (2025年9月16日閲覧)。

<sup>105</sup> Turkish Airlines. Turkish Airlines brings passengers together with Modern Art in

Istanbul Airport. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=70> (2025年9月16日閲覧)。

<sup>106</sup> Turkish Airlines. Visit Turkish Airlines Lounge Sabiha Gökçen and enjoy exclusive privileges.

<https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=125> (2025年9月16日閲覧)。

<sup>107</sup> Turkish Airlines. Paid Access to Turkish Airlines Lounges. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=184> (2025年9月16日閲覧)。

<sup>108</sup> Turkish Airlines. STAR ALLIANCE, AIR CHINA AND BEIJING CAPITAL INTERNATIONAL AIRPORT AGREE JOINT COOPERATION. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=114> (2025年9月16日閲覧)。

<sup>109</sup> Turkish Airlines. Turkish Airlines ensures the absolute customer satisfaction by

delivering personalized experiences to its global travelers. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=155> (2025年9月16日閲覧)。

<sup>110</sup> Turkish Airlines. STAR ALLIANCE: SUCCESSFUL STRATEGY SHIFT FROM MEMBERSHIP

GROWTH TO IMPROVING THE SEAMLESS TRAVEL EXPERIENCE.

<https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=103> (2025年11月11日閲覧)。

<sup>111</sup> Turkish Airlines. Turkish Airlines and China Eastern Airlines sign MOU of cooperation.

<https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=26> (2025年12月19日閲覧)。

<sup>112</sup> Turkish Airlines. THAI and Turkish Airlines Agree to Strategic Collaboration.

<https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=27> (2025年12月26日閲覧)。

TK 14 <sup>113</sup>	・セビリア航空との了解覚書の締結。	・協力関係の強化。 ・共同事業を含む協力の深化の検討。
TK 15 <sup>114</sup>	・アズールブラジル航空とマイレージサービスに関する連携の開始。	・両社のマイレージサービス加入者のマイル獲得機会の増加。
TK 16 <sup>115</sup>	・マリンド・エアとのインターライン提携の締結。	・欧州と ASEAN 地域との間の移動の利便性の向上。
TK 17 <sup>116</sup>	・LOT ポーランド航空との将来の共同事業に向けた戦略的連携の開始。	・より多くの乗継の選択肢の提供。

#### (4) 自社便及び路線の拡大

	取組内容	背景又は狙い
TK 18 <sup>117</sup>	・イスタンブール＝メルボルン線のシンガポール経由での運航。	・オーストラリア大陸への運航開始。
TK 19 <sup>118</sup>	・2033年までに、旅客便の就航地の400か所への拡大、保有機材数800機超え、乗客数1.7億人及び貨物量倍増を目指すこと。	・ステークホルダーへの大きな利益の提供。
TK 20 <sup>119</sup>	・アナドルジェット <sup>120</sup> によるアンカラ＝ロンドン線の運航開始。	・アナトリアと世界とを結ぶ目標の達成。
TK 21 <sup>121</sup>	・アナドルジェットによるイスタンブールのサビハ・ギョクチェン空港からの国際線の新規開設。	・より多くの旅客の輸送。
TK 22 <sup>122</sup>	・ルアンダへの直行便の運航。	・新しい目的地への乗継の選択肢の提供。

<sup>113</sup> Turkish Airlines. Turkish Airlines and Air Serbia further strengthen cooperation.

<https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=41> (2026年1月9日閲覧)。

<sup>114</sup> Turkish Airlines. Turkish Airlines signed a Frequent Flyer Program (FFP) Agreement with the Brazilian-based Azul Brazilian Airlines.. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=87> (2026年1月16日閲覧)。

<sup>115</sup> Turkish Airlines. Turkish Airlines and Malindo Air Announce Interline and SPA Partnersip. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=134> (2026年1月16日閲覧)。

<sup>116</sup> Turkish Airlines. LOT and Turkish Airlines will launch strategic partnership towards future joint venture agreement. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=159> (2026年1月16日閲覧)。

<sup>117</sup> Turkish Airlines. Turkish Airlines starts Australia-Melbourne Flights, expanding its operations to 6 continents. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=21> (2026年1月23日閲覧)。

<sup>118</sup> Turkish Airlines. Turkish Airlines announced its strategic plan for the next 10 years. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=26> (2025年4月28日閲覧)。

<sup>119</sup> Turkish Airlines. AnadoluJet Adds Ankara-London Route to Its Flight Network. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=27> (2026年1月23日閲覧)。

<sup>120</sup> ターキッシュエアラインズの傘下のLCC。

出典：AIRLINE web. トルコのAJet 搭乗“前”ルポ。サビハ・ギョクチェン空港で過ごした1日。 <https://airline.ikaros.jp/series/25675/> (2026年3月2日閲覧)。

<sup>121</sup> Turkish Airlines. AnadoluJet goes global with its new international flights. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=60> (2026年1月23日閲覧)。

<sup>122</sup> Turkish Airlines. Turkish Airlines increased its number of destinations in Africa to 61 with Luanda. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=50> (2026年1月23日閲覧)。

### 第3節 海外のヒアリング調査

#### 第1項 調査対象及び実施時期

第2節第2節の文献調査の結果から、特徴的と考えられる取組を多数把握できた韓国及びトルコについては、第三国輸送の拡大に特に重点を置いていると考えられる取組を抽出し、これらの取組の内容等及び第三国輸送に係る全般的な意向についてヒアリングを実施した。一方で、特徴的な取組をあまり把握できなかった英国、ドイツ及びフランスについては、第三国輸送に係る全般的な意向を中心にヒアリングを行い、合わせて第三国輸送に関連する取組を聞き取った。

ヒアリング対象者は、表 2-1 のとおりであり、調査対象の空港の運営に関わる者又は空港のターミナルビルを管理する者（以下「空港会社等」という。）及び航空会社の7名（過去に当該会社等に所属していた者を含む。）に対し、ヒアリングを実施した。

表 2-1 ヒアリング対象及び実施日

調査対象	ヒアリング対象者	実施日
仁川国際空港	仁川国際空港公社の A 氏	2025 年 1 月 20 日
大韓航空	大韓航空の B 氏	2024 年 12 月 18 日
ロンドン・ヒースロー空港	ヒースロー・エアポート・リミティッド <sup>123</sup> の C 氏	2025 年 12 月 5 日
ルフトハンザ航空	ルフトハンザ航空の D 氏	2025 年 12 月 5 日
エールフランス航空	エールフランス航空の E 氏	2025 年 12 月 12 日
イスタンブール空港	元イスタンブール・グランド・エアポート <sup>124</sup> の F 氏	2025 年 1 月 23 日
ターキッシュエアラインズ	元ターキッシュエアラインズの G 氏	2025 年 1 月 21 日

#### 第2項 調査結果

聞き取った内容は、各取組においては、「ア 取組内容」「イ 背景又は狙い」「ウ 取組の成果」「エ 苦労した点」「オ 成功又は実施できた要因」及び「カ 今後の拡充又は改善予定」の六つに整理し、第三国輸送に係る全般的な意向においては、「キ 他の関係者への期待事項」並びに「ク 戦略、展望及び計画」の二つに整理した。各取組においては、特に、アウオの三つを優先的に把握する事項とした。

1)及び2)では、取組主体ごとに、「取組内容」「取組の成果」「成功又は実施できた要因」「他の関係者への期待事項」並びに「戦略、展望及び計画」を記載する。

具体的な聞き取り内容は、第3項から第7項に記載した。なお、ヒアリングにおいて明確な言及が認められなかった項目は、「ー」とした。1)及び2)に列挙した取組については、第3項から第7項の記載場所を括弧書きにて附している。

<sup>123</sup> ロンドン・ヒースロー空港を運営している会社。

出典：HEATHROW AIRPORT HOLDINGS LIMITED. ANNUAL REPORT 2024.

[https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/investor/reports-and-presentations/annual-accounts/airport-holdings/HAHL\\_ARA\\_2024.pdf](https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/investor/reports-and-presentations/annual-accounts/airport-holdings/HAHL_ARA_2024.pdf) (2026年3月12日閲覧) p.37。

<sup>124</sup> イスタンブール空港の建設と25年間の運営を行うために2013年10月7日に設立された会社。

出典：İGA Istanbul Airport. Who We Are. <https://www.igairport.aero/en/iga-world/about-us/who-we-are/> (2025年4月16日閲覧)。

## 1) 空港会社等

乗継の快適性の向上に関する取組として「ラウンジ無料利用券の提供（第3項1(1)）」「乗継旅客が美容その他の各種治療を受診できる取組（乗継医療観光）（第3項1(2)）」、空港の快適性の向上に関する取組として「旅客のニーズに合ったショップ、レストラン等の提供（第4項1(1)）」「ラウンジでの提供内容の検討（第4項1(2)）」「中国人旅客向けのサービス（サービススタッフの同行、通訳等）の提供（第7項1(1)）」「若者向けラウンジの開設（第7項1(2)）」、航空会社への連携又はインセンティブに関する取組として「LCC（ローコストキャリア）と連携し、新規路線を開設する取組（第3項1(3)）」「インターライン 乗継拡大支援（第3項1(4)）」、自社プロモーションに関する取組として「海外の地方行政との連携（第3項1(5)）」「海外の観光業界に対する説明会の開催（第3項1(6)）」、他空港との連携に関する取組として「海外（中国等）の空港との知見の共有、共同マーケティング等の実施（第7項1(3)）」、空港整備に関する取組として「関係者間の意思決定を補助する枠組の設置（第7項1(4)）」「滑走路の追加、駐機容量の増加及び超大型機への対応（第7項1(5)）」についてヒアリングを実施した。

乗継及び空港の快適性の向上に関する取組は、旅客の満足度の向上に寄与するものであり、成果を把握できた取組については概ね旅客の獲得につながっている。乗継旅客は、エコノミークラス利用者が多く、乗継時間をベンチ等で過ごすことが多いため、ラウンジの無料利用券が効果的であった。また、旅客のニーズに合った店舗等の提供には市場調査結果並びにターミナルごとの就航航空会社、旅客の国籍及び文化が異なることを考慮する必要があった。さらに、中国人旅客向けの各種取組、若者向けラウンジ及び障がい者サポートサービスの提供その他ターゲット層を明確にした取組を並行して進めることで相乗効果が得られた。一方で、取組の中には施術等の時間が長い医療行為と乗継との相性が悪く、乗継旅客拡大にあまり寄与しなかった乗継医療観光のような例もみられた。

航空会社への連携又はインセンティブに関する取組は、ハブ空港としての機能拡大に寄与するものであり、就航先の増加につながるとともに、就航先増加に伴うハブ空港としての広報材料となっていた。LCCは、航空ネットワークが弱いため、拡大に積極的であった。

自社プロモーション及び他空港との連携に関する取組は、空港の知名度及び認知度の向上に寄与するものであり、空港を利用する旅客の増加及び連携先の国の航空会社の誘致に貢献した。連携は、運営が民営化されている空港で進んでいた。

空港整備に関する取組は、供給量を拡大するものであり、スケジュールに沿った運航の増加、タキシング時間の減少、より多くの乗継旅客への対応に寄与していた。当該取組には多額の投資が必要であった。

航空会社に対しては、第三国輸送の旅客の誘致に注力すること並びに米国等の主要航空会社に匹敵するような機体数の保有及びネットワークの拡大が期待される。

戦略、展望及び計画については、国内線の売上規模及び今後の人口減少を踏まえた第三国輸送の維持及び拡大、短い乗継時間を前提とした取組の実施並びに地理的優位性を活かしたネットワークの拡大及び効率性の向上によるハブ空港としての機能強化が挙げられた。

## 2) 航空会社

乗継の快適性の向上に関する取組として「競合航空会社とのスルーチェックインサービスの提供（第3項2(1)）」「中国人乗継旅客向けサポートの提供（第3項2(2)）」「乗継時間の短い旅客用優先通過サービスの提供（第6項1(1)）」「宿泊を伴う観光商品の開発構想

(第6項1)(2))」「無料市内ツアー及び無料宿泊サービスの提供(第7項2)(1)及び第7項2)(2))」、空港の快適性の向上に関する取組として「空港会社等とのターミナル共同運営(第5項1)(1))」「ターミナル名称の変更計画(第6項1)(3))」、他航空会社との連携に関する取組として「グループ航空会社等との協力(第5項1)(2))」自社便及び路線の拡大に関する取組として「国際便として扱われる乗継専用便の運航(第3項2)(3))」「保有機体数の増加及びネットワーク拡大(第7項2)(3))」を実施していた。

乗継及び空港の快適性の向上に関する取組は、旅客の利便性の向上に寄与するものである。予約等を管理するシステムの類似性が競合航空会社とのスルーチェックインサービスの提供を容易とした。優先通過サービスの提供には、乗り継げない場合の補償費用の削減効果があり、システムの互換性確保その他の調整及び協力が空港会社等との間で必要となった。ツアー及び宿泊サービスの提供により、適切な乗継時間を設定できない行程でも旅客を獲得することができ、乗継空港として選択してもらえる可能性も高まることが期待できる。当該取組には、ツアー会社及びホテル事業者への利点(広告機会、空室解消等)を提供することも肝要であり、乗継時間の長い旅客にターゲットを絞り宣伝することで高い費用対効果が得られた。空港会社等と共同でターミナルを運営することで、取組を積極的に進めることができた。複数のターミナルがある空港では、旅客が理解しやすいターミナル名称の設定が必要となる。

他航空会社との連携に関する取組は、旅客の選択肢の拡大に寄与するものであり、グループ内の各社の個性を活かしつつ、ダイヤの調整等の協力を行っていた。

自社便及び路線の拡大に関する取組は、旅客の利便性の向上及び乗継路線の拡大に寄与するものであり、乗継専用便は、直行便のない都市からの乗継旅客の獲得に寄与している。また、路線が拡大できた理由は、周辺に約60の首都が存在するというイスタンブール空港の地理的要因も大きい。

空港会社等へは、乗継利便性の更なる向上及びその広報が期待される。

戦略、展望及び計画については、発着枠の確保、海外航空会社との連携、乗継時間及び全体の旅行時間の短縮、遅延等の際に早期で的確な情報の提供による旅客の安心感の向上並びにネットワークの拡大が挙げられた。また、ボーイング社の生産遅延等による航空機数の不足が課題として挙げられた。

### 第3項 韓国

#### 1) 仁川国際空港<sup>125</sup>

##### (1) ラウンジ無料利用券の提供

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	デルタ航空及び仁川国際空港公社は、仁川国際空港において 24 時間以内の乗継を行うデルタ航空旅客を対象にラウンジプロモーションを実施し <sup>126</sup> 、ラウンジ無料利用券を提供した。
イ 背景又は狙い	同様のプロモーションは、大韓航空、アジアナ航空、チェジュ航空その他の国内航空会社の旅客を対象に実施していたところ、海外からの乗継旅客獲得のため、海外の航空会社の旅客を対象に初めて実施した。航空会社からの依頼に基づき実施する場合と仁川国際空港公社側から航空会社に提案して実施する場合とがある。
ウ 取組の成果	仁川国際空港公社が費用負担し、発行している無料利用券は、毎日全て使用されている。
エ 苦労した点	費用の負担であり、数か月程度の期間限定プロモーションとして費用を抑えている。
オ 成功又は実施できた要因	仁川国際空港公社が費用を負担するため、デルタ航空の同意は容易に得られた。乗継の旅客は、エコノミークラスの利用が多く、乗継時間をベンチ等で過ごすことが多いため、ラウンジ無料利用券の提供は、大きな影響があった。
カ 今後の拡充又は改善予定	—

##### (2) 乗継医療観光の推進及び医療観光広報館の設置

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	仁川国際空港公社は、韓国観光公社及び仁川医療観光財団と協力し、乗継医療観光を促進することとした。乗継医療観光とは、仁川国際空港から 30 分圏内にある医療機関で、健康診断及び歯科、美容その他の各種治療を受けることができるもの <sup>127</sup> で、乗継時間が数時間から 1 日程度の旅客を主な対象とした。また、仁川広域市内の医療施設の広報及び簡易的な医療コンサルティングサービス（体脂肪率の計量等）の提供を行う場所として、仁川国際空港内に医療観光広報館が設置された <sup>128</sup> 。
イ 背景又は狙い	乗継医療観光の狙いは、韓国及び担当病院のブランド認知度を向上させることにより、次回以降、滞在期間がより長く、経済効果がより大きい傾向にある医療観光（美容医療、整形手術等が中心）を目的とした訪問につなげることである。
ウ 取組の成果	美容医療及び整形手術は、施術及びその前後の準備期間が長いことから、乗継という短時間の行為との相性が悪く、第三国輸送の旅客拡大にはあまり寄与しなかった。
エ 苦労した点	旅客の多くが短時間での乗継を希望すること及び乗継時間の多くが 6 時間以内に設定されることから、旅客の希望等と取組内容とに隔たりがあった。

<sup>125</sup> 特記以外は、2025 年 1 月 20 日に実施した仁川国際空港公社の A 氏へのヒアリング内容に基づく。

<sup>126</sup> CAPA. Delta Air Lines and Seoul Incheon Intl Airport to launch airport lounge promotion in Apr-2022. <https://centreforaviation.com/news/delta-air-lines-and-seoul-incheon-intl-airport-to-launch-airport-lounge-promotion-in-apr-2022-1126954> (2026 年 5 月 8 日閲覧)。

<sup>127</sup> Incheon International Airport Corporation. Incheon Airport, Pioneering a new market for in-transit medical tourism. [https://www.airport.kr/co\\_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MDglMkZhcncRjbFZpZlZxcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEY24lMjZmaW5kV29yZCUzRE1PVSUyNmZpbmRDbFNlcSUzRCUyNmZpbmRPeG53cmQlM0QlMjZyZ3NCZ25kZVN0ciUzRCUyNnJnc0VuZGRlU3RyJTNEJTl2cGFzc3dvcmQlM0QlMjZ0ZW1wUm93JTNEMTAlMjY%3D](https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MDglMkZhcncRjbFZpZlZxcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEY24lMjZmaW5kV29yZCUzRE1PVSUyNmZpbmRDbFNlcSUzRCUyNmZpbmRPeG53cmQlM0QlMjZyZ3NCZ25kZVN0ciUzRCUyNnJnc0VuZGRlU3RyJTNEJTl2cGFzc3dvcmQlM0QlMjZ0ZW1wUm93JTNEMTAlMjY%3D) (2025 年 4 月 17 日閲覧)。

<sup>128</sup> 木内伸樹, 張景泰. (2023). 日・韓における医療観光の取り組みに関する研究 — トランジット医療観光の側面にも目を向けながら —. 日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌 HOSPITALITY, 第 33 号, pp. 35-44. [https://www.jstage.jst.go.jp/article/jashj/33/0/33\\_35/\\_pdf](https://www.jstage.jst.go.jp/article/jashj/33/0/33_35/_pdf) (2025 年 5 月 2 日閲覧)。

オ 成功又は実施で きた要因	自治体 <sup>129</sup> の意欲的な姿勢が、仁川国際空港内での広報活動の実現につながったと考えられる。医療観光は重要なテーマであり、各自治体は、海外からの医療観光客の獲得に注力している。
カ 今後の拡充又は 改善予定	第三国輸送の旅客獲得との親和性はあまりなく、第三国輸送の旅客獲得を目的としての今後の拡大はあまり予定していない。韓国訪問の誘致という目的での継続的な実施の可能性はある。

### (3) LCC との連携

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	仁川国際空港公社は、LCC と連携し、仁川国際空港の乗継旅客数の増加に取り組むこととした。この連携の中で、チェジュ航空がソウル＝ウラジオストク線を開設した <sup>130</sup> 。また、仁川国際空港公社及びジンエアーが、新しい乗継路線、乗継ツアープログラムの開発及びスケジュール構築で協力することで合意した <sup>131</sup> 。
イ 背景又は狙い	仁川国際空港を経由する第三国輸送の旅客を顧客基盤として拡大していく戦略方針のため、仁川国際空港から直行便のある就航先の増加を狙いとした。
ウ 取組の成果	乗継の旅客数は増えたが、開設された路線は、いわゆる主力路線ではなく、全体から見て大きく増加はしていない。仁川国際空港からの直行便就航先の増加という点は、ハブ空港として機能するという仁川国際空港の方針と合致し、広報材料となっている。
エ 苦労した点	乗継の旅客獲得に不慣れであること、総便数が少なく乗継のネットワーク及びスケジュールが組みにくいことその他の LCC の特性に対応する必要があった。
オ 成功又は実施で きた要因	LCC は、ネットワークが弱いため、拡大に積極的であり、大手航空会社と比較して調整が円滑に進んだ。
カ 今後の拡充又は 改善予定	大韓航空とアジアナ航空とが合併し、一つの航空会社となるため、旅客が航空会社を選ぶ際の選択肢が大幅に限られる。旅客の選択肢増加のために、LCC 及び海外の航空会社との協力関係を進める予定である <sup>132</sup> 。

<sup>129</sup> A 氏からは、「自治体の一機関である仁川医療観光財団」との発言もあったことから、この自治体は、仁川医療観光財団又は仁川広域市のことを示していると推測する。

<sup>130</sup> CAPA. IAC to work with LCCs to increase Seoul Incheon Airport transit pax.  
<https://centreforaviation.com/news/iac-to-work-with-lccs-to-increase-seoul-incheon-airport-transit-pax-780797> (2026 年 2 月 17 日閲覧)。

<sup>131</sup> Incheon International Airport Corporation. Incheon Airport, actively trying to attract LCC Transfer Passengers with Jin Air.  
[https://www.airport.kr/co\\_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MTglMkZhcjRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2olMjZmaW5kV29yZCUzREppbitBaXIIMjZmaW5kQ2xTZXE1M0QlMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmdzQmduZGVtdHI1M0QlMjZyZ3NFbmkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdjUzRDEwJTI2](https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MTglMkZhcjRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2olMjZmaW5kV29yZCUzREppbitBaXIIMjZmaW5kQ2xTZXE1M0QlMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmdzQmduZGVtdHI1M0QlMjZyZ3NFbmkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdjUzRDEwJTI2) (2025 年 4 月 21 日閲覧)。

<sup>132</sup> A 氏から協力関係を進めることがどのように選択肢増加につながるかについての発言はなかったが、協力関係を進めることにより、現状 1 社しか就航していない路線に別の航空会社が就航し、旅客が 2 社の航空会社から搭乗する便を選ぶことができるようになるという意図と推測する。

#### (4) インターライン乗継拡大支援

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	インターライン乗継拡大マーケティング支援プログラム (I-Connections) として、選定された乗継路線に対してマーケティング資金を提供する <sup>133</sup> 。FSC <sup>134</sup> (フルサービスキャリア) 及び LCC の双方を対象とし、海外の航空会社、国内の航空会社を問わず支援し、仁川国際空港のハブ空港化に貢献する路線の強化を行う。例として、中国から仁川国際空港までは LCC を利用し、仁川国際空港から米国へは FSC を利用するものがある。
イ 背景又は狙い	(3)LCC との連携と同様である。 また、旅客の動向として、短距離線は LCC、長距離線は FSC を利用する傾向がみられ、FSC の長距離線と LCC の短距離線を組み合わせた乗継が仁川国際空港では一定数を占めるため、仁川国際空港公社として支援している。
ウ 取組の成果	—
エ 苦労した点	—
オ 成功又は実施できた要因	—
カ 今後の拡充又は改善予定	—

#### (5) 海外の地方行政との連携

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	仁川国際空港公社は、海外の地方行政機関と提携し <sup>135</sup> 、プロモーション及びマーケティング活動等を実施している。
イ 背景又は狙い	日本等海外の地方空港の国際線の搭乗率及び一人当たり販売額は、低い状況にある。一方で、地方空港は民営化されていない場合が多く、地方空港を運営する地方自治体は、国際線を維持したいという強い要望を持っている。仁川国際空港公社としては、直行便の就航先数を維持し、ハブ空港として広報できる利点があり、可能な範囲で協力をしている。
ウ 取組の成果	海外の地方空港及び仁川国際空港双方の利用客の増加にある程度つながり、路線は維持されているが、旅客数は限られている。地方空港の周辺は、観光地として有名でない場合が多く、取組の効果が十分に発揮されず、新型コロナウイルス感染症収束後の路線の再開に時間を要した。
エ 苦労した点	静岡空港及び新潟空港は、カウンターパートが各県庁 <sup>136</sup> となり、民間会社に比べると進展が遅い傾向にある。
オ 成功又は実施できた要因	連携が進んでいるところとして、運営が民営化されている仙台空港がある <sup>137</sup> 。

<sup>133</sup> Incheon International Airport Corporation. Interline Transfer Expansion Marketing support Program (I-Connections) Guidelines.

[https://www.airport.kr/co\\_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0Njc1MkYxMzY1MzIlMkZhcncRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2o1MjZmaW5kV29yZCUzRENvbm51Y3Rpb25zJTI2ZmluZENsU2VxJTNEJTI2ZmluZE9wbndyZCUzRCUyNnJnc0JnbmRIU3RyJTNEJTI2cmdzRW5kZGVtdHlM0QlMjZwYXNzd29yZCUzRCUyNnRlbXB3b3clM0QxMCUyNg%3D%3D](https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0Njc1MkYxMzY1MzIlMkZhcncRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2o1MjZmaW5kV29yZCUzRENvbm51Y3Rpb25zJTI2ZmluZENsU2VxJTNEJTI2ZmluZE9wbndyZCUzRCUyNnJnc0JnbmRIU3RyJTNEJTI2cmdzRW5kZGVtdHlM0QlMjZwYXNzd29yZCUzRCUyNnRlbXB3b3clM0QxMCUyNg%3D%3D) (2025 年 5 月 2 日閲覧)。

<sup>134</sup> FSC については、「この LCC の登場により、従来の航空会社は FSA (Full Service Airline) や FSC (Full Service Carrier) と呼ばれることとなった。」との説明がある。

出典：国土交通省。(2017). 平成 28 年度政策レビュー結果 (評価書) LCC の事業展開の促進。

<https://www.mlit.go.jp/common/001179271.pdf> (2025 年 5 月 22 日閲覧) p.7。

<sup>135</sup> CAPA. IAC to partner with local governments to promote transit pax at Seoul Incheon Airport.

<https://centreforaviation.com/news/iac-to-partner-with-local-governments-to-promote-transit-pax-at-seoul-incheon-airport-764406> (2026 年 2 月 17 日閲覧)。

<sup>136</sup> 新潟空港の設置管理者は、国土交通大臣、静岡空港の設置管理者は、静岡県であるが、A 氏は、カウンターパートとして各県庁を挙げていた。

<sup>137</sup> 「最も連携が成功している地方行政はどこであるか。また、その要因は何であるか。」という質問に対する回答であり、連携が進んでいる成功要因として、空港の運営の民営化が挙げられるとの意図であると推測する。

カ 今後の拡充又は改善予定	従来、アジアとの連携を進めていたところ、今後は、米国及び欧州との連携を強化していく方針である。米国の地方空港との新規路線開設を含め、特に米国との連携を強化する意向がある。米国の複数の空港が仁川国際空港を乗継の空港として連携することに強い興味を示している。米国の地方空港から韓国を訪れる需要は少ないことから、米国の地方空港から仁川国際空港を経由するような第三国輸送の旅客の獲得を目指す方針である。
---------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## (6) カナダでのプロモーション

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	韓国観光公社及び仁川国際空港公社が、カナダのバンクーバー及びトロントで地元観光業界を招待した説明会を開催し <sup>138</sup> 、仁川国際空港経由での旅行商品及び韓国への観光商品（パッケージツアー等）の増加を目的としたプロモーションを実施した。
イ 背景又は狙い	韓国観光公社は、韓国への観光客誘致を、仁川国際空港公社は、仁川国際空港での乗継の旅客誘致を本プロモーションの目的とした。
ウ 取組の成果	取組の前後を比較すると、第三国輸送の旅客数は増加した。
エ 苦労した点	海外では、日本と比較し旅行会社の影響力の低下が進み、パッケージツアー等の商品は、高齢者層以外にあまり効果的ではなく、年々利用者が減少している。
オ 成功又は実施できた要因	韓国の観光地の地名度及び認知度を上げられたことで、仁川国際空港の利用客の増加に貢献したと考えている。
カ 今後の拡充又は改善予定	仁川国際空港公社は、開港以来、海外の旅行会社へのプロモーションを多数実施してきたところ、近年の傾向を踏まえて今後見直していく必要があり、ラウンジプロモーション等に注力先を変更している。

## (7) 第三国輸送に係る全般的な意向

項目	聞き取り内容
キ 他の関係者への期待事項	仁川国際空港は、日本及び米国の空港と比較し、売上げにおける国内線の比重が少なく、安定した市場ではないため、第三国輸送の旅客に注力する必要があると、航空会社には、第三国輸送の旅客の誘致に注力することを期待する。
ク 戦略、展望及び計画	国内線の売上規模及び今後の人口減少を踏まえ、第三国輸送の旅客の獲得以外に成長の方法がないと認識し、今後は、第三国輸送の旅客の維持及び拡大に向けて更に活動していく予定である。

## 2) 大韓航空<sup>139</sup>

### (1) アシアナ航空とのスルーチェックインサービス

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	アシアナ航空とのスルーチェックインサービスを実施し、最初の便の搭乗手続時に乗継便の座席指定及び搭乗券の発行並びに最終目的地までの荷物の預かりに対応する <sup>140</sup> 。
イ 背景又は狙い	スルーチェックインは、航空会社間の取決めで実施可能であり、LCCを除いた、仁川国際空港に就航する航空会社とは概ね実施している。 大韓航空とアシアナ航空との経営統合の議論が開始されたこと及び近年オンライン旅行会社にて航空券を購入する旅客が増加したことが実施の要因と想定される。オンライン旅行会社の利用者は、最安値の航空券を購入する傾向が強く、複数の航空会社の便を組み合わせた航空券の購入が増加していることから、スルーチェックインサービスの提供を進めている。
ウ 取組の成果	複数の航空会社の航空便を利用する旅客の利便性向上につながっている。

<sup>138</sup> Yonhap News Agency. KTO holds meetings in Canada to attract transit passengers.

<https://en.yna.co.kr/view/AEN20170616004200320> (2026年3月4日閲覧)。

<sup>139</sup> 特記以外は、2024年12月18日に実施した大韓航空のB氏へのヒアリング内容に基づく。

<sup>140</sup> 大韓航空. 大韓航空とアシアナ航空間の乗り継ぎが便利に！スルーチェックインサービス開始。

[https://www.koreanair.com/contents/footer/about-us/newsroom/list/20-016\\_ke\\_oz\\_throughchwckin](https://www.koreanair.com/contents/footer/about-us/newsroom/list/20-016_ke_oz_throughchwckin) (2025年5月2日閲覧)。



カ 今後の拡充又は改善予定	金海国際空港への直行便がない日本の地方空港からの旅行商品の開発を日本支社で行う予定である。
---------------	-----------------------------------------------

(4) 第三国輸送に係る全般的な意向

項目	聞き取り内容
キ 他の関係者への期待事項	<p>仁川国際空港公社とは従来から旅行会社に向けたセミナーを協力して開催する等の取組を行っているところであるが、新型コロナウイルス感染症が収まり、乗継の利便性を更により強くアピールすることを仁川国際空港公社には期待している。日本から直行便のない地域で仁川国際空港から就航しているところもあるため、利便性のアピールが大韓航空の販売につながると考える。</p> <p>旅行会社に対し、航空券に、宿泊施設、現地ツアー等の付随要素のある商品開発及び販売を通じ、更なる乗継の需要の獲得を期待する。特に、小規模地方都市発の商品が現状では少なく、今後の拡充を期待する。</p>
ク 戦略、展望及び計画	<p>デルタ航空との共同事業において、米国発東南アジア行き及びアジア発米国行きの航空券の販売を既に実施しているが、2024年12月には仁川国際空港のターミナルが拡張されたことから、今後は更に発着枠を確保し、あらゆる目的地への便を拡充し、全世界を対象に第三国輸送の旅客の獲得を目指す。2024年には長崎及び熊本が大韓航空の就航先に追加された。</p> <p>ボーイング社の生産遅延等による航空機数の不足は課題であり、チャーター便の運航を停止すること等で対応している。</p>

## 第4項 英国

### 1) ロンドン・ヒースロー空港<sup>143</sup>

#### (1) 商業店舗の充実

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	専門チームの市場調査結果を基に、旅客のニーズに合ったショップ、レストランその他の商業店舗及びサービスの提供に努めている。 ターミナルによって就航する航空会社が異なり、旅客の国籍及び文化も異なることから、ターミナルごとに提供する商業店舗等の志向を変えている。
イ 背景又は狙い	旅客のニーズに合ったサービスの提供である。
ウ 取組の成果	－
エ 苦勞した点	－
オ 成功又は実施できた要因	空港の戦略と旅客のニーズとが合っているかを市場調査で確認している。
カ 今後の拡充又は改善予定	－

#### (2) ラウンジでの提供内容の検討

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	国際線乗継旅客のニーズを理解するために、航空会社と密接に協力し、必要な設備について検討している。 航空会社の専用ラウンジは、各社のデザインコンセプトに沿った設計となっている。また、ロイヤリティプログラム又は利用料の支払いにより利用できる公共ラウンジも設置している。
イ 背景又は狙い	快適に過ごしてもらうために実施できることを考えている。
ウ 取組の成果	－
エ 苦勞した点	－
オ 成功又は実施できた要因	－
カ 今後の拡充又は改善予定	－

#### (3) 第三国輸送に係る全般的な意向

項目	聞き取り内容
キ 他の関係者への期待事項	－
ク 戦略、展望及び計画	短い乗継時間を前提として乗継に対する取組を実施している。 ロンドン・ヒースロー空港の発着容量が上限近くとなる中、乗継路線の設定を含め、運航する路線は、航空会社の商業的な決定による。 空港運営会社の主要株主の変更による経営判断の変更はないと考える。また、英国のシェンゲン協定未加盟及び EU 離脱による第三国輸送への影響はないと考える。

<sup>143</sup> 2025年12月5日に実施したヒースロー・エアポート・リミティッドのC氏へのヒアリング内容に基づく。

## 第5項 ドイツ

### 1) ルフトハンザ航空<sup>144</sup>

#### (1) 空港会社等とのターミナル共同運営

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	ミュンヘン空港のターミナル2を、ルフトハンザ航空とミュンヘン空港会社が共同で運営している。
イ 背景又は狙い	－
ウ 取組の成果	共同運営により、他の空港よりも積極的に取組を進めることができ、成功例と捉えている。
エ 苦労した点	－
オ 成功又は実施できた要因	－
カ 今後の拡充又は改善予定	－

#### (2) グループ航空会社等との協力

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	ルフトハンザ航空は、オーストリア航空、スイスインターナショナルエアラインズ等と航空事業グループを形成している。 また、参入できていない市場においては、パートナー企業と協力してサービスを提供しており、日本においてはANAと連携している。
イ 背景又は狙い	－
ウ 取組の成果	－
エ 苦労した点	－
オ 成功又は実施できた要因	グループ内では、旅客の選択肢を広げるためのダイヤの調整、運賃の設定等の協力を行いつつ、各社の個性を活かすこととしている。
カ 今後の拡充又は改善予定	－

#### (3) 第三国輸送に係る全般的な意向

項目	聞き取り内容
キ 他の関係者への期待事項	－
ク 戦略、展望及び計画	旅客が航空便の検索を行った場合、一般的には価格と総所要時間の組合せによるランキングで結果が表示されるため、競争力の面から、乗継時間を含めた全体の旅行時間を短縮させることが最も重要である。 通常時にはできるだけ負担なく円滑かつ短時間で旅客が乗り継ぎできるようにすることを重要視し、移動距離の短縮、乗継が多い便同士のゲートの近くへの配置等を実施している。一方で、問題が生じたときには、旅客が安心及び信頼できるようにサービスを提供することが非常に重要である。アプリ等を用いた迅速で的確な情報の提供により、旅客が安心できる環境を構築することが、乗継の多い航空会社として欠かせない点である。 乗継の円滑さについて、ドイツ政府からの介入又は目標の提示は、基本的にない。

<sup>144</sup> 2025年12月5日に実施したルフトハンザ航空のD氏へのヒアリング内容に基づく。

## 第6項 フランス

### 1) エールフランス航空<sup>145</sup>

#### (1) 優先通過サービスの提供

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	パリ・シャルル・ド・ゴール空港において、空港会社等と協力し、飛行機の遅延等により乗継時間が短い旅客 <sup>146</sup> へ、アプリを通じた優先通過サービス (short connection pass) の提供を開始した。これにより、ファーストクラス及びビジネスクラス以外を利用する旅客であっても、速やかに空港内を移動できるようにしている。 pass の発行数に対する使用数 (空港でのスキャン数) 及び乗継が実際に可能であったかどうかを把握している。
イ 背景又は狙い	旅客が乗継できなかった場合の補償としてホテル宿泊費又は再予約に係る費用が発生することを避け、乗継の失敗を防止することである。この優先通過サービスのシステムは、エールフランス航空と KLM オランダ航空が共同で開発したものである。アムステルダム空港においても、旅客が便に乗継できない事態が頻発していたことから、低コストで円滑な乗継を実現するために開発したものである。技術的に成熟した段階で Connect France の取組として採用された。
ウ 取組の成果	—
エ 苦労した点	—
オ 成功又は実施できた要因	優先通過サービスの運用には、空港の IT システムとのデータ互換性を確保する必要があり、空港会社等との調整を行った。エールフランス航空と空港会社等が同じビジョンを共有していたことから、実装が可能となった。
カ 今後の拡充又は改善予定	—

#### (2) 宿泊を伴う観光商品の開発構想

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	構想段階ではあるが、旅客にパリに数日間滞在してもらい、ルーブル美術館、ベルサイユ宮殿、エッフェル塔等を訪問し、食事を楽しんでもらうことを想定している。ただし、旅客が空港外に出てパリに滞在し、その後空港へ戻って定時に出発するという運用を実現するには、解決すべき課題が多いと考えている。
イ 背景又は狙い	新たな顧客層の開拓は重要であると認識しており、直行便を利用しない旅客が、パリでの観光を楽しめるという理由で、パリ・シャルル・ド・ゴール空港乗継のエールフランス航空便を選択してもらえるようにしたいと考えている。航空便と観光の双方を提供することで収入の増加を図る狙いがある。
ウ 取組の成果	—
エ 苦労した点	—
オ 成功又は実施できた要因	—
カ 今後の拡充又は改善予定	—

#### (3) ターミナル名称の変更計画

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	パリ・シャルル・ド・ゴール空港には、三つのターミナルが存在し、さらにターミナル 2 は、細分化されていることから構造が複雑となっている。空港では、今後 2 年間でこれらのターミナルの名称を変更する計画を進めており、エールフランス航空もこの取組に協力している。
イ 背景又は狙い	旅客がより理解しやすい名称とすること及びサービス競争力の向上である。
ウ 取組の成果	—
エ 苦労した点	—

<sup>145</sup> 特記以外は、2025 年 12 月 12 日に実施したエールフランス航空の E 氏へのヒアリング内容に基づく。

<sup>146</sup> 優先通過サービスの利用は、航空便の遅延等により乗継時間が短くなった旅客に限られるのか、航空機の遅延等がなくとも当初の乗継時間が短い旅客も可能なのかどうかについては回答がなかった。

オ 成功又は実施で きた要因	—
カ 今後の拡充又は 改善予定	—

(4) 第三国輸送に係る全般的な意向

項目	聞き取り内容
キ 他の関係者への 期待事項	—
ク 戦略、展望及び 計画	<p>乗継時間の短縮と充実化の双方に取り組むこととしている。</p> <p>旅客は、総所要時間及び費用を基準に航空便を選択する傾向があることから、乗継時間の短縮が他のハブ空港との競争力の観点から重要と認識している。</p> <p>パリ五輪の時期を契機として、乗継時間の長い旅客が有意義な時間を過ごせる取組の検討を開始し、新たな収益機会につながる可能性を模索している。</p> <p>乗継サービスの向上については、エールフランス航空単独では実現が難しい事項も存在する。マーケティング上、最も重要視しているのはフライトの定時運航であるが、欧州においては、航空管制制度が複雑であることから、国際線<sup>147</sup>の運航には大きな影響はないものの、国内線を含む欧州域内線には影響が生じやすく、20分程度の遅延がしばしば発生している。乗継時間が1時間程度しかない場合には、20分の遅延が大きな問題となり得るところ、このような状況をいかに円滑に処理し、旅客の負担を最小化するかということが最大の課題であり、旅客から求められている主要なニーズであると認識している。</p>

<sup>147</sup> ここでの「国際線」とはフランス国内線を含む欧州域内線を除いたものと推測する。

## 第7項 トルコ

### 1) イスタンブール空港<sup>148</sup>

#### (1) 中国友好空港プロジェクト

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	中国からの到着旅客専用チェックインエリア、中国語対応可能なスタッフの配置、中国語案内表示の設置、中国人旅客に利用されているソーシャルメディアの開設その他中国人旅客向けのサービスを提供し、中国友好空港（China Friendly Airport）の称号を得た <sup>149</sup> 。 本取組は、イスタンブール・グランド・エアポートが主導し、ターキッシュエアラインズ、中国の空港、イスタンブールの中国大使館等が協力している。
イ 背景又は狙い	海外からの観光客増加という国家レベルの戦略の一環で、大規模な人口に対しトルコへの観光客が少ない中国市場の獲得を目指した。大規模な投資が行われたイスタンブール空港において、中国とのアクセス性を高め、経済活動を活性化させることも目指した。
ウ 取組の成果	2023年までに年間約22万人の中国人旅客がイスタンブール空港を利用し、2027又は2028年頃には年間約100万人まで増加するという試算がある。 中国人の第三国輸送の旅客の獲得にも貢献していると考える。
エ 苦労した点	乗継旅客にとって、空港内が広く移動距離が長いことは大変困難なことであり、エレベーター、エスカレーター等を導入することで、主要地点間の移動時間を短縮するよう工夫した。 また、中国語の話者はトルコにおいて希少であり、人材確保のために海外からも積極的に採用する等の対応を行った。
オ 成功又は実施できた要因	ターキッシュエアラインズ及びイスタンブールの中国大使館との情報共有により、中国人旅客数及び搭乗便の状況を常に把握することで、中国語対応可能スタッフによる乗継トラブルへの迅速な対応が可能である。 また、観光案内施設の設置その他の取組と同時並行で進めることで相乗効果が得られたと考える。
カ 今後の拡充又は改善予定	イスタンブール・グランド・エアポートが採用した中国語対応可能スタッフを、行政が管轄するエリア（入国審査、保健省によるチェックエリア等）に派遣する必要があると考える。空港の多言語対応が進んでいる中、行政が管轄するエリアにおいては大多数の職員が、トルコ語以外を話すことができず、乗継旅客に不便さを感じさせる要因となっており、最終的に第三国輸送の旅客数へ悪影響が及ぶと考えられるためである。

#### (2) 若者ラウンジの開設

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	15歳から30歳の若者を対象に、Wi-Fi、ゲーム等を備えた若者ラウンジ（Youth Lounge）を開設し <sup>150</sup> 、有料（15EUR）で提供している。
イ 背景又は狙い	トルコ及び若年層の割合が高い発展途上国の若者を集客する目的で開設した。
ウ 取組の成果	若年層の集客に好影響を及ぼしている。
エ 苦労した点	—

<sup>148</sup> 特記以外は、2025年1月23日に実施した元イスタンブール・グランド・エアポートのF氏へのヒアリング内容に基づく。

<sup>149</sup> İGA Istanbul Airport. Istanbul Airport Became the "China Friendly Airport". <https://www.igairport.aero/en/media-center/press-releases/istanbul-airport-became-the-china-friendly-airport/>（2025年5月2日閲覧）。

<sup>150</sup> İGA Istanbul Airport. Special "Youth Lounge" now open at Istanbul Airport. <https://www.igairport.aero/en/media-center/press-releases/special-youth-lounge-now-open-at-istanbul-airport/>（2025年4月21日閲覧）。

オ 成功又は実施できた要因	他の取組との相乗効果により空港の質を高め、空港のハブ化に貢献したと考えている。中国友好空港プロジェクトの実施、静かに休憩ができるサイレントルーム、仮眠エリア、眺望の良いエリア、ベビールーム及び子供用プレイエリアの設置、障がい者サポートサービス（障がい者がひまわりマークのワッペンを身に着けることで各所の空港スタッフが当人のニーズに合わせたサービスを提供する仕組み）の提供その他取組を通じて、利用客の滞在をより快適なものにしている。
カ 今後の拡充又は改善予定	—

### (3) 海外空港との協定締結

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	上海空港公社及び仁川国際空港公社と了解覚書を締結し、知見の共有、共同マーケティング等を行うこととした <sup>151</sup> 。
イ 背景又は狙い	（特に上海空港公社との了解覚書について、）中国文化への理解を促進し、中国人旅客に魅力的な空港の運営に役立てる。また、国際的なハブ空港としての知名度及び存在感を確立する。
ウ 取組の成果	（特に上海空港公社との了解覚書について、）(1)中国友好空港プロジェクトと同様である。 また、複数の中国航空会社の誘致につながり、より多くの中国人旅客の獲得を実現した。
エ 苦勞した点	—
オ 成功又は実施できた要因	ターキッシュエアラインズが実施している航空会社同士の連携（コードシェア等）も、中国人旅客の獲得につながる重要な要素であった <sup>152</sup> 。
カ 今後の拡充又は改善予定	—

### (4) 関係者間の意思決定を補助する枠組の設置

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	国営空港公団（State Airports Authority）及びターキッシュエアラインズと共同意思決定覚書議定書を締結し <sup>153</sup> 、空港の利用効率を上げ、混雑を避けるため、データのリアルタイム共有により、関係者間の意思決定を補助する枠組を設けた。具体的には空港運営に関するトラブル、課題等を関係者間で迅速に解決する取組である。 交通・インフラ省を筆頭に、トルコの航空交通管制業務を所管する国営空港公団、トルコ航空当局（Turkish Civil Aviation Authority）、ヨーロッパの航空交通管制業務を所管する欧州航空航法安全機構（EUROCONTROL）、ターキッシュエアラインズ及びイスタンブール・グラッド・エアポートが主な関係者となる。他に、除氷業務も含めたグラウンドハンドリング事業者、警察、税関、保健省等が関わっている。
イ 背景又は狙い	イスタンブール空港開港前まで国際空港として利用されていたアタテュルク国際空港時代に計画された取組である。空港の利用者の増加が予測される中、アタテュルク国際空港は、ハード面での能力の限界による混雑が生じ、イスタンブール空港への移行も含め、課題を改善するために本取組を実施した。
ウ 取組の成果	フライトスケジュールの予測可能性及びスケジュールに沿った運航の実現度が増加し、タキシング時間の減少等の好影響がみられた。関係者間のコミュニケーションも改善した。これらにより、旅客の快適さの向上に加え、円滑な乗継を可能にし、ハブ空港としてのイスタンブール空港の地位の確立につながっている。

<sup>151</sup> İGA Istanbul Airport. Istanbul Airport Reaches Agreements with the International Airports of People's Republic of China and South Korea. <https://www.igairport.aero/en/media-center/press-releases/istanbul-airport-reaches-agreements-with-the-international-airports-of-people-s-republic-of-china-and-south-korea/>（2025年4月21日閲覧）。

<sup>152</sup> 成果を得た要因としては、中国の空港との了解覚書の締結に加えて、ターキッシュエアラインズが実施している航空会社同士の連携もあったという意図での発言と推測する。

<sup>153</sup> T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANİ KARAIŞMAİLOĞLU: PROTOKOL İLE İSTANBUL HAVALİMANI'NIN KAPASİTESİ DAHA ETKİN KULLANILACAK. <https://www.uab.gov.tr/haberler/ulastirma-ve-altyapi-bakani-karaismailoglu-protokol-ile-istanbul-havalimani-nin-kapasitesi-daha-etkin-kullanilacak>（2025年4月21日閲覧）。

エ 苦労した点	各関係者の仕事のスピード感の違い、非協力的な姿勢、資金不足等に苦労した。本取組は、正確なデータのリアルタイム共有によるトラブルの早期発見及び解決が重要であるにもかかわらず、各関係者は自身の責任下におけるトラブルの報告に積極的ではなく、データ入力が不正確である又は遅い場合があった。
オ 成功又は実施できた要因	—
カ 今後の拡充又は改善予定	—

## (5) 空港の更なる整備

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	イスタンブール空港は、アタテュルク国際空港と比べ、滑走路の増設、駐機容量の増加及び超大型機への対応がなされており、ハブ空港としての利用増加を目指す <sup>154</sup> 。
イ 背景又は狙い	アタテュルク国際空港は、30万から40万m <sup>2</sup> と狭く、受入能力及び効率性に課題があったところ、それらを解消するために実施した。
ウ 取組の成果	効率性の向上により、より多くの乗継旅客への対応が可能となった。
エ 苦労した点	—
オ 成功又は実施できた要因	多額な投資である。
カ 今後の拡充又は改善予定	2025年4月に欧州初の独立した3本の滑走路による同時離着陸を開始する <sup>155</sup> 。更なる効率性の向上、混雑の解消及びタキシング時間の削減が期待される。

## (6) 第三国輸送に係る全般的な意向

項目	聞き取り内容
キ 他の関係者への期待事項	ターキッシュエアラインズに対しては、機体を増やし、ネットワークを拡大することを期待する。中国、米国等の主要航空会社と比較すると機体数が少なく、就航先も限られていることから、空港の経済性及びハブ空港化のために改善を期待している。
ク 戦略、展望及び計画	トルコの地理的な優位性を活かし、ネットワークの拡大を実施すると共に、効率性も向上させ、更なるハブ空港化を目指す。

## 2) ターキッシュエアラインズ<sup>156</sup>

### (1) 乗継旅客向け無料ツアーの提供

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	イスタンブール空港の乗継時間が6時間から24時間の第三国輸送の旅客を対象に、市内の歴史的な名所を巡る等の無料ツアー（Touristanbul）を提供している <sup>157,158</sup> 。アフリカからイスタンブール空港経由で東アジア、中東、欧州に移動する等、乗継時間の長い路線の組合せにおいても、旅客を獲得するための取組であり、ターキッシュエアラインズが費用を全額負担している。ツアーの内容は、ビジネスクラスとエコノミークラスで異なり、ビジネスクラスの場合にはボートツアー等のオプションが付く。

<sup>154</sup> İsmail Demirhan, Abit Balin, Abdullah Okumuş. (2021). An Overview of Air Traffic and Effective Air Traffic Control Strategies for Istanbul Airport. Journal of Transportation and Logistics, 6 (1) 2021, pp.107-124. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1357245> (2025年5月2日閲覧)。

<sup>155</sup> 独立した3本の滑走路による同時離着陸を開始した旨が2025年4月17日付でプレスリリースされた。出典：İGA Istanbul Airport. A New Milestone in Global Aviation History.

<https://www.igairport.aero/en/media-center/press-releases/a-new-milestone-in-global-aviation-history/> (2025年5月2日閲覧)。

<sup>156</sup> 特記以外は、2025年1月21日に実施した元ターキッシュエアラインズのG氏へのヒアリング内容に基づく。

<sup>157</sup> Turkish Airlines. Free tours of Istanbul for Turkish Airlines transfer passengers. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=161> (2025年4月28日閲覧)。

<sup>158</sup> Turkish Airlines. Touristanbul. <https://www.turkishairlines.com/en-int/flights/fly-different/touristanbul/> (2025年5月2日閲覧)。

イ 背景又は狙い	<p>年間約 8,500 万人のターキッシュエアラインズ利用客のうち、第三国輸送の旅客数が 3,200 万人で、全体の約 40%であり、重要な顧客である第三国輸送の旅客の獲得及び拡大のための取組の一つである。第三国輸送の旅客を獲得することにより、自国の人口規模に関係なく高い利益率を出すことが可能となる。</p> <p>また、ターキッシュエアラインズの収益管理システムは、出発地及び目的地ベースで構成され、旅客の乗継需要がある都市の組合せを把握した結果、乗継需要があるにもかかわらず、乗継時間が適切に設定されていないため、需要を獲得できていない路線があることが判明した。この乗継需要の獲得に向けた取組を行う必要があった。</p> <p>さらに、観光客 1 人が 1 晩滞在することで 1,000USD 程度の経済効果があるとされる等、観光は国に大きな経済効果をもたらす。観光の促進のためには、トルコ・イスタンブールの歴史、文化及び観光地について正しいイメージ及び知識を発信する必要がある。</p>
ウ 取組の成果	<p>年間約 30 万人のツアー利用客がおり、1 人で移動している旅客に特に人気である。第三国輸送の旅客のうち、乗継時間が長い旅客の獲得に大変有効であった。適切な乗継時間を提供できない路線の組合せを購入する旅客等の比較的規模の小さい市場を獲得できたと考えている。こうした市場を獲得できた理由として、許容迂回係数（乗継便の所要時間を直行便の所要時間で割った値）が引き上げられたことが挙げられる。同係数は通常 1.3 までが許容基準と考えられているが、無料ツアーの導入により、1.6 から 1.7 程度まで引き上げられた。</p>
エ 苦労した点	—
オ 成功又は実施できた要因	<p>ツアー運営会社は、ツアーに参加して自社を認知してもらうことにより、今後トルコを訪問する際に自社の利用につながるなど、本取組を広告機会と捉えているため、低価格での委託が可能であった。例えば、ツアー移動用のミニバス内に広告等を掲載している。</p> <p>ツアーの運営は、2 社から 3 社が担当している。</p> <p>ツアー運営会社へ低価格で委託していること及び乗継時間が長時間になる路線の組合せの旅客に特化するなど対象を絞って広報をしていることから、費用対効果は高い。</p>
カ 今後の拡充又は改善予定	<p>旅客 1 人当たりの経済的価値が、ビジネスクラスはエコノミークラスの 5 倍であることから、ビジネスクラス、エコノミークラスで、ツアー内容の差別化を今後も進めていく。</p>

## (2) 無料宿泊サービス

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	<p>第三国輸送の旅客用に無料宿泊サービスを提供する取組である<sup>159,160</sup>。エコノミークラス旅客には四つ星ホテルを、ビジネスクラス旅客には五つ星ホテルをそれぞれ提供している。市内観光の希望又は休憩利用の希望の双方に対応するため、宿泊施設は都市中心部又は空港付近から選択できる。</p> <p>宿泊施設には、ターキッシュエアラインズから平均 1 泊約 50 から 55USD 程度を支払っている。新設の宿泊施設等が空室を解消するために本取組に参加する場合もある。空港と宿泊施設との間にはシャトルバスを運行している。</p>
イ 背景又は狙い	(1)乗継旅客向け無料ツアーの提供と同様である。
ウ 取組の成果	<p>年間約 20 万人が利用し、第三国輸送の旅客のうち、乗継時間が長い旅客の獲得に大変有効であったことは、(1)乗継旅客向け無料ツアーの提供と同様である。</p> <p>ビジネスクラスにより高級な宿泊施設を提供する等、エコノミークラスとの差別化を図ることで、ビジネスクラスの利用促進につながっている。</p>
エ 苦労した点	—
オ 成功又は実施できた要因	<p>乗継時間が長時間になる路線の組合せの旅客に特化するなど対象を絞って広報していることから、費用対効果は高い。</p>

<sup>159</sup> Future Travel Experience. Turkish Airlines expands free Stopover Service for transfer passengers. <https://www.futuretravelexperience.com/2017/10/turkish-airlines-expands-free-istanbul-stopover-service-for-transfer-passengers/> (2025 年 4 月 28 日閲覧)。

<sup>160</sup> Turkish Airlines. イスタンブールでの Stopover の機会. <https://www.turkishairlines.com/ja-jp/flights/stopover/> (2025 年 5 月 14 日閲覧)。

カ 今後の拡充又は改善予定	—
---------------	---

### (3) 戦略計画

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	<p>2023年策定の戦略計画において、2033年までに、旅客便の就航地の400か所への拡大、保有機材数800機超え、乗客数1.7億人及び貨物量倍増を目指すこととした<sup>161</sup>。</p> <p>拡大する就航先及び運航スケジュールは、第三国輸送の旅客の獲得につながるかという観点で選定している。具体的には、就航計画先とイスタンブールとの間の需要及び就航計画路線と既存路線との第三国輸送の需要の双方の需要の有無並びに既存路線との乗継時間の整合性を確認している。</p> <p>保有機材導入の調達方針として、ボーイング社とエアバス社の双方からバランスよく調達すること、ボーイング787型機及びエアバスA350型機のような経済的な機材を調達すること、短距離に対応する機材と長距離に対応する機材のバランスを考慮することの3点がある。3点目は、長距離便のみでは乗継旅客の増加につながりにくく、乗継旅客の獲得を考慮してのことである。</p>
イ 背景又は狙い	<p>2033年までに、800機の機材を確保する計画に沿い、今後、約300機の新規購入を予定しているところ、就航先を拡大し、費用と売上げとのバランスを取る必要がある。バランスの良い成長のためにネットワーク拡大を進め、メキシコ等の西端からオーストラリア等の東端までを、ターキッシュエアラインズのネットワークでつなげることを目標としている。</p>
ウ 取組の成果	<p>現在、就航先が130か国、約330か所あり、世界で最も就航先国の多い航空会社となっている。</p>
エ 苦労した点	<p>長距離路線の収支である。長距離路線には大型機（ボーイング777型機）を利用しており、高コストで低搭乗率であったため、貨物輸送の売上げを除くと赤字であったが、ボーイング787型機及びエアバスA350型機のような経済的な機材の導入により、燃費の削減等が行え、改善した。</p>
オ 成功又は実施できた要因	<p>就航先に関して、イスタンブール空港から3時間圏内に約60の首都があるという地理的要因が大きな成功要因であった。イスタンブール空港から近距離なため、小型機でも運航でき、顧客に低価格の航空券を提供しつつ、利益を上げることができた。</p>
カ 今後の拡充又は改善予定	—

### (4) 第三国輸送に係る全般的な意向

項目	聞き取り内容
キ 他の関係者への期待事項	<p>イスタンブール空港に対しては、旅客の顧客体験の向上を期待する。具体的なものとして、1点目は、ビザ政策の緩和であり、2点目は、乗継のしやすさである。利便性向上のために、乗継便の搭乗口までの動線上への乗継客専用のサロン等の設置も期待する。</p> <p>ターキッシュエアラインズでは、実際の旅客の動きを体験する部署において、空港の快適さ、煩雑さ等を確認している。</p> <p>国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization）、国際空港評議会、国際航空運送協会（International Air Transport Association）その他の業界団体に対しては、乗継便運航にあまり関係がないため、期待する事項はない。</p>
ク 戦略、展望及び計画	<p>乗継旅客の拡大に寄与するような路線の運航を検討し、南北及び東西の両軸でネットワークの拡大を行いたい。</p> <p>また、航空機による国際移動がより便利で簡単なものになりたいと考えており、欠航の場合のリアルタイムの状況共有、宿泊施設の速やかな提供等を徹底したい。</p>

<sup>161</sup> Turkish Airlines. Turkish Airlines announced its strategic plan for the next 10 years. <https://www.turkishairlines.com/en-int/news-press-release/?p=26> (2025年4月28日閲覧)。

## 第4節 日本の調査結果

第三国輸送の取組を実施していると考えられる日本の空港会社等及び航空会社に対し、第三国輸送の取組、動向等に関する文献調査及びヒアリング調査を行い、その内容を整理した<sup>162</sup>。文献調査においては、空港及び航空会社のプレスリリース及び中期経営計画等を用いた。

### 第1項 空港会社等及び航空会社の第三国輸送に対する意向

空港会社等は、航空会社の戦略に沿う形で、取組を行っていく姿勢を持っている。

航空会社は、アウトバウンドの需要が減少している現状では、従来から取り組んでいるインバウンドの獲得に加え、経済成長著しいアジアと北米との間の第三国輸送の獲得が重要と考えている。

なお、アジアと北米との間以外の日本経由の第三国輸送については、欧州と豪州との間も考えられる。欧州と豪州との間を日本で乗継可能となるようにダイヤ調整を行い、実際に日本経由で移動している旅客もいるが、中東等に比べ地理的優位性はない。

### 第2項 関連する取組及び課題<sup>163</sup>

#### 1) 空港会社等

第三国輸送への対応を目的の一つとしていると考えられる取組としては、成田国際空港のターミナルビルにおける航空会社の配置がある。成田国際空港では、2006年の航空会社の再配置により、基本的に同一ターミナルビルに同一の航空連合の航空会社を配置している。しかし、現在では、航空連合の枠組にとられない航空会社間の多様な提携、国内外LCCの就航、国内線LCCの成長に伴う国際線と国内線の乗継利用の増加等で、ターミナルを跨ぐ乗継が増加しているという課題があり、ターミナルを一つにすることでこれを解消しようとしている<sup>164</sup>。

また、第三国輸送の利便性向上の取組としては、乗継の際の保安検査を省略するワンストップセキュリティ（One Stop Security、OSS）<sup>165</sup>があり、2025年5月時点では、米国発便のみを対象に成田国際空港及び東京国際空港において実施されている<sup>166,167</sup>。

#### 2) 航空会社

第三国輸送への対応を目的の一つとしていると考えられる取組のうち、路線の就航、増便については、アジアと北米との間の旺盛な第三国輸送需要に応えるためのエコノミーク

<sup>162</sup> 特記以外は、2024年12月から2025年1月までに実施した日本の空港会社等及び航空会社へのヒアリングに基づく。

<sup>163</sup> 第三国輸送のみに関わる取組、課題では必ずしもない点に留意が必要である。

<sup>164</sup> AIRLINE web. 『新しい成田空港』の未来像 ～日本を代表する国際ハブ空港としてのワンターミナル化展望～. <https://airline.ikaros.jp/news/11372/> (2025年5月12日閲覧)。

<sup>165</sup> 発地国の航空保安体制が日本の航空保安体制と同等以上であることを確認の上で実施している。

<sup>166</sup> AIRLINE web. 『新しい成田空港』の未来像 ～日本を代表する国際ハブ空港としてのワンターミナル化展望～. <https://airline.ikaros.jp/news/11372/> (2025年5月12日閲覧)。

<sup>167</sup> 東京国際空港ターミナル株式会社. 第18期事業報告.

<http://www.tiat.co.jp/blister/docs/df528c0bf34948fcf49be1dd3935591bb6ec35f0.pdf> (2025年5月12日閲覧) .pp.2-3。

ラスの座席数が多い機材の成田＝マニラ線への投入<sup>168</sup>、日本の旅客のみではなくインド南部地域と北米との間の旅客に円滑な乗継を提供するとして成田＝ベンガルール線の開設<sup>169</sup>（実際に約半数が乗継需要である<sup>170</sup>。）、コロナ禍からの回復期において先行して回復していた北米とアジアとの間の接続需要及びビジネス需要を獲得するための成田発着路線を中心とした増便<sup>171</sup>、日本と北米との間の需要並びに東南アジア及びインドと北米との間の乗継需要に対応するための成田＝シカゴ線の開設の発表<sup>172</sup>がある。

ダイヤ設定については、東南アジアと北米との間の乗継において、東南アジア又は北米の出発時間又は到着時間が旅客の利用しやすい時間となり、利便性が高まるよう、成田国際空港では夕方時間帯に乗継に適した便を集中させている。

他の航空会社との連携については、米国の航空会社との共同事業（ジョイントベンチャー）を行うことにより、ネットワーク及び運賃の調整等を共同して行っている。共同事業においては、概念的には得られた収入を一つにプールし、分け合う形となることから、共同事業相手の便を自社便と同様に捉えて販売でき、第三国輸送に関しては、自社便同士の乗継だけでなく、自社便と共同事業相手の便との乗継も考慮し、互いのダイヤの調整を行える。

直近の課題としては、ネットワーク拡大における機材不足、機材受領遅れ及びパイロット不足がある。

なお、マイレージサービスについては、海外に在住する者が本邦航空会社のサービスに入会するインセンティブがあまりなく、海外に在住する者にアピールする手段としては用いづらい。一方で、共同事業相手のマイレージサービス会員の自社便利用が期待できる場合もある。

---

<sup>168</sup> ANA. 2019 年度下期 ANA グループ航空輸送事業計画を一部変更。

[https://www.anahd.co.jp/group/pr/201908/20190821.html?\\_gl=1\\*u10dqc\\*\\_ga\\*Nzk1NTA1OTUzLjE3MTQ1MzY3OTA.\\*\\_ga\\_32F297W9WL\\*MTc0NjE3Mjg5NC4zMC4wLjE3NDYxNzI4MTguNTYuMC4w](https://www.anahd.co.jp/group/pr/201908/20190821.html?_gl=1*u10dqc*_ga*Nzk1NTA1OTUzLjE3MTQ1MzY3OTA.*_ga_32F297W9WL*MTc0NjE3Mjg5NC4zMC4wLjE3NDYxNzI4MTguNTYuMC4w)（2025 年 5 月 2 日閲覧）。

<sup>169</sup> JAL. 2020 年度成田発着の国際線ネットワークを拡充します。

<https://press.jal.co.jp/ja/release/201910/005370.html>（2025 年 5 月 2 日閲覧）。

<sup>170</sup> Aviation Wire. JAL、成田ーベンガルール就航 5 周年 北米ーインド結ぶ路線に成長。

<https://www.aviationwire.jp/archives/322131>（2025 年 4 月 28 日閲覧）。

<sup>171</sup> ANA. 統合報告書 2023. [https://www.ana.co.jp/group/investors/irdata/annual/pdf/23/23\\_00\\_2310.pdf](https://www.ana.co.jp/group/investors/irdata/annual/pdf/23/23_00_2310.pdf)（2025 年 5 月 23 日閲覧） p.33。

<sup>172</sup> JAL. JAL、2025 年度 路線便数計画を決定. <https://press.jal.co.jp/ja/release/202501/008583.html>（2025 年 5 月 2 日閲覧）。

## 第5節 旅客データ分析

本節では、空港の傾向を定量的に把握することを目的に、東アジア、欧州及び中東において、国際ネットワークが特に充実している空港の旅客数及び乗継の割合の分析を行う。

また、我が国の国際航空ネットワークは、アジア＝北米間をはじめ、国際・国際間の乗継需要の積極的な取り込みを企図すべきとされており<sup>173</sup>、また、第4節に示したように、日本の航空会社は、経済成長著しいアジアと北米との間の第三国輸送の獲得が重要と考え、東南アジア及びインドと北米との間の乗継需要に対応するための路線の開設、東南アジアと北米との間の乗継を考慮したダイヤ設定等を行っている。これらを踏まえ、地理的に日本の空港の競合相手となりうる国・地域の空港の乗継旅客数及び収益額を定量的に把握することを目的に、2014年、2019年及び2024年のアジアと北米との間の移動に際し、乗継を行う東アジアの空港別の旅客数及び収益額の分析を行う。

### 第1項 乗継旅客数の算出方法及び使用データに関する留意点

本分析における乗継旅客数の算出に当たっては、乗継のための空港到着から出発の一連の流れで1名とし、乗継元の便の到着で1回（1名）、乗継先の便の出発で1回（1名）の計2名とはしないこととする。

また、本分析においては、Sabre<sup>174</sup>社提供のデータベースから、2025年11月から12月にダウンロードした、「Final」と分類された旅客数（Passengers）及び収益額（Base Revenue(USD)）に関するデータ（以下「Sabreデータ」という。）を使用した。本節に記載の数値は、Sabreデータを国土交通政策研究所が加工したものであり、本節の図の出典もSabreデータを国土交通政策研究所が加工したものであるが、出典情報の記載は省略した。

Sabreデータは推測値であるところ、既存のデータとの差異を確認するため、成田国際空港の国際線の乗客、降客及び通過客並びに国内線の乗客及び降客について、Sabreデータをもとに集計した結果と、空港管理状況調書（国土交通省航空局）を比較した。比較においては、数式2-1を用いて差異を計算し、その結果は表2-2となった。これにより、Sabreデータの推測値にはある程度の誤差が含まれていると考えられるため、本分析では、旅客数等の数値自体ではなく、経年変化等の傾向及び他空港との違いに着目することとした。

$$\text{差異(\%)} = \frac{\text{Sabreデータの集計結果} - \text{空港管理状況調書}}{\text{空港管理状況調書}} \times 100$$

数式 2-1 差異の計算式

<sup>173</sup> 国土交通省. 交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ（平成26年）.

<https://www.mlit.go.jp/common/001042443.pdf>（2025年4月15日閲覧）. p.13.

<sup>174</sup> 「Sabreは代表的なGlobal Distribution Systemの一つであり、世界の航空輸送データを有償で提供している。すべての予約データを網羅しておらず、実績値ではなく推定値という限界はあるものの、千人レベルのオーダーでは誤差は小さく、傾向をつかむ上では十分である。」

出典：花岡 伸也, 康 書陽, 宮本 秀晴, 角田 昂哉. (2017). 北東アジアのトランジット空港選択の実態とその要因. 運輸政策研究, Vol.19 No.4, pp.25-31

表 2-2 Sabre データと空港管理状況調書との差異

年	国際線				国内線			合計
	乗客	降客	通過客	小計	乗客	降客	小計	
2015	-8.3%	-6.9%	-0.8%	-7.0%	-2.5%	-8.2%	-5.4%	-6.7%
2016	-5.9%	-5.2%	-4.0%	-5.4%	-3.7%	-9.0%	-6.4%	-5.6%
2017	-5.6%	-4.5%	3.5%	-4.5%	-3.6%	-9.2%	-6.4%	-4.9%
2018	-5.9%	-4.8%	9.3%	-4.5%	3.1%	-2.7%	0.2%	-3.7%
2019	-7.0%	-6.2%	7.9%	-5.8%	-4.0%	-9.1%	-6.6%	-5.9%
2020	<i>36.7%</i>	<i>41.1%</i>	<i>18.1%</i>	<i>37.0%</i>	<i>23.9%</i>	<i>18.9%</i>	<i>21.3%</i>	<i>31.8%</i>
2021	<i>128.7%</i>	<i>239.2%</i>	<i>49.4%</i>	<i>142.1%</i>	-0.8%	-9.5%	-5.2%	<i>39.3%</i>
2022	<i>21.6%</i>	<i>29.1%</i>	3.4%	<i>20.6%</i>	9.9%	0.9%	5.4%	<i>13.5%</i>
2023	-4.7%	-2.3%	<i>22.6%</i>	-1.8%	<i>12.8%</i>	-1.2%	5.7%	0.0%
2024	-6.6%	-4.4%	<i>22.3%</i>	-4.4%	<i>28.4%</i>	-5.3%	<i>11.4%</i>	-1.3%

※差異の絶対値が10%以上の箇所を赤字及び斜体で表示している。

出典: Sabre データ及び空港管理状況調書(国土交通省航空局)を国土交通政策研究所にて加工。

空港管理状況調書については、国土交通省. 空港管理状況.

[https://www.mlit.go.jp/koku/15\\_bf\\_000185.html](https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000185.html)(2025年12月10日閲覧)。

## 第2項 東アジア、欧州及び中東の空港の旅客数及び乗継割合

### 1) 分析対象の選定

第1節第1項の資料ア及びイを用いて、同項と同様に、それぞれの資料の上位25空港に対し、1位が25点、25位が1点となるよう1点刻みで得点を付与し、合算した得点に基づくランキングした。

当該ランキングを、各地域に分け、原則上位3空港を選定した。欧州については、当該ランキングの上位7空港に4空港が入っていたため、4空港を選定することとした。また、比較のために、日本の国際線旅客数上位3空港<sup>175</sup>も選定した。選定した空港は、表2-3のとおりである。

本分析では、選定した空港の10年間(2015年から2024年)のデータを分析した。

表 2-3 選定した空港の一覧

地域	国・地域	空港名	空港のコード
東アジア	韓国	仁川国際空港	ICN
	台湾	台北桃園空港	TPE
	香港	香港国際空港	HKG
欧州	英国	ロンドン・ヒースロー空港	LHR
	オランダ	アムステルダム・スキポール空港	AMS
	ドイツ	フランクフルト空港	FRA
	フランス	パリ・シャルル・ド・ゴール空港	CDG
中東	アラブ首長国連邦	ドバイ国際空港	DXB
	カタール	ドーハ・ハマド国際空港	DOH
	トルコ	イスタンブール空港	IST
(東アジア)	日本	成田国際空港	NRT
		東京国際空港	HND
		関西国際空港	KIX

<sup>175</sup> 令和6年空港管理状況調書(国土交通省航空局)

## 2) 空港別の分析結果

空港ごとに、

- ① 国内線の出発旅客数（国内線出発）
- ② 国内線の到着旅客数（国内線到着）
- ③ 国際線の出発旅客数（国際線出発）
- ④ 国際線の到着旅客数（国際線到着）
- ⑤ 国内線から国際線への乗継旅客数（内→際乗継）
- ⑥ 国際線から国内線への乗継旅客数（際→内乗継）
- ⑦ 国内線から国内線への乗継旅客数（内→内乗継）
- ⑧ 国際線から国際線への乗継旅客数（第三国輸送（際→際乗継））

を年別にそれぞれ集計し、その結果を積み上げグラフで示す。

また、数式 2-2 及び数式 2-3 を用いて、

A：総旅客に占める乗継旅客の割合（乗継旅客／総旅客）

B：乗継旅客に占める第三国輸送の旅客の割合（第三国輸送／乗継旅客）

をそれぞれ算出し、折れ線グラフで示す。

なお、出発旅客及び到着旅客には、乗継旅客が出発又は到着した場合を含まない。また、グラフの左右の縦軸のスケールは空港ごとに異なる。

$$\text{総旅客に占める乗継旅客の割合(\%)} = \frac{\text{⑤から⑧の合計}}{\text{①から⑧の合計}} \times 100$$

**数式 2-2 総旅客に占める乗継旅客の割合の計算式**

$$\text{乗継旅客に占める第三国輸送の旅客の割合(\%)} = \frac{\text{⑧}}{\text{⑤から⑧の合計}} \times 100$$

**数式 2-3 乗継旅客に占める第三国輸送の旅客の割合の計算式**

(1) 東アジア

東アジアの3空港のグラフを図 2-1 から図 2-3 に示す。

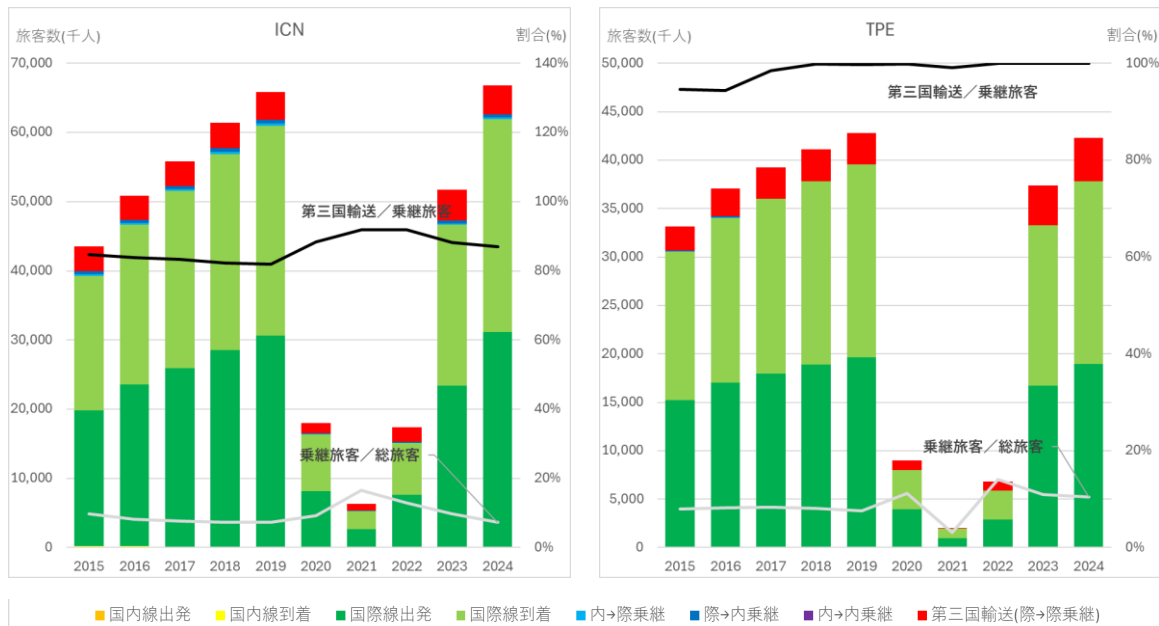


図 2-1 仁川国際空港(ICN)

図 2-2 台北桃園空港(TPE)

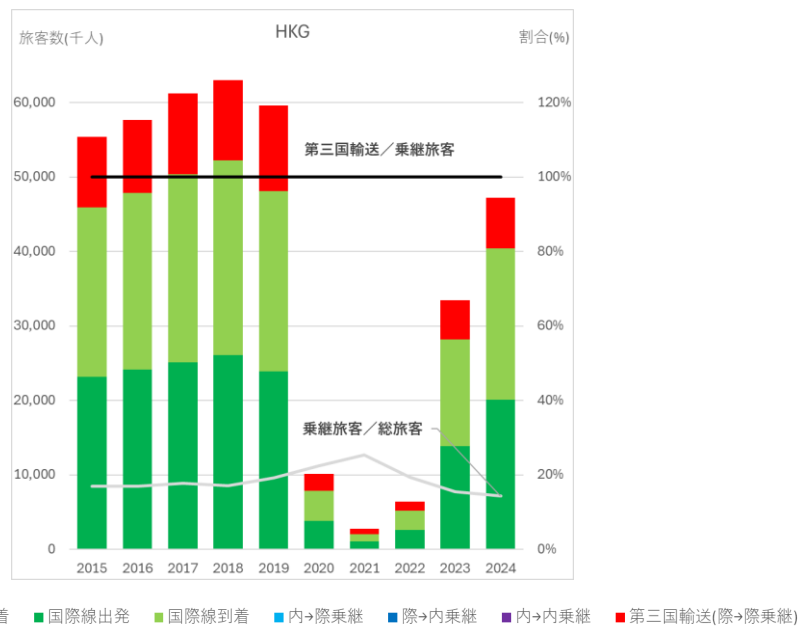


図 2-3 香港国際空港(HKG)

(2) 欧州

欧州の4空港のグラフを図 2-4 から図 2-7 に示す。図 2-5 から図 2-7 においては、右側にはシェンゲン協定内の移動を国内線とみなす場合の分析結果も示す。

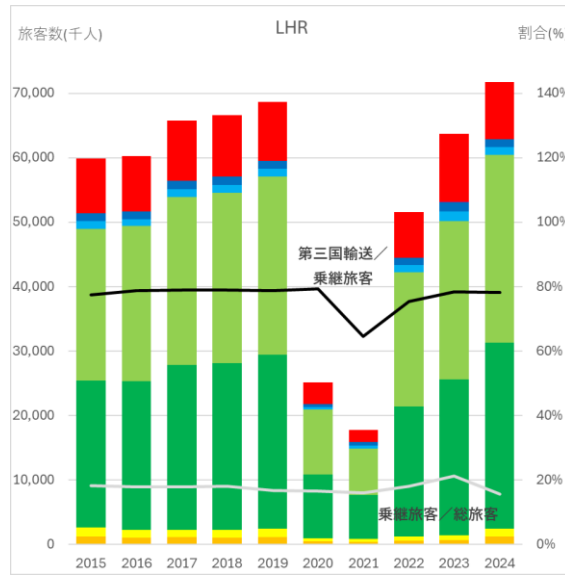


図 2-4 ロンドン・ヒースロー空港(LHR)

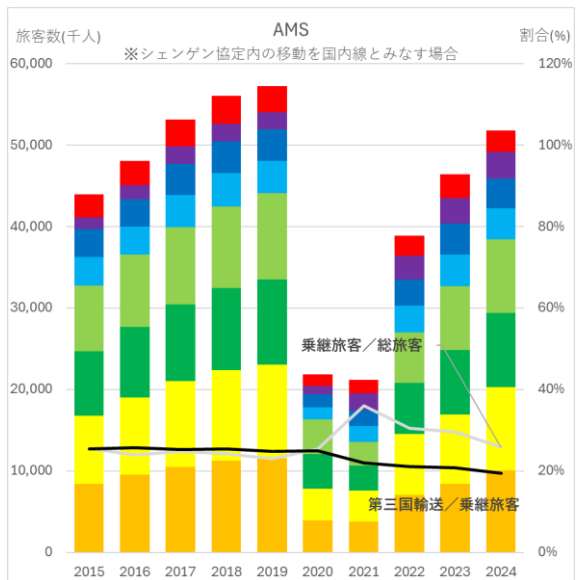
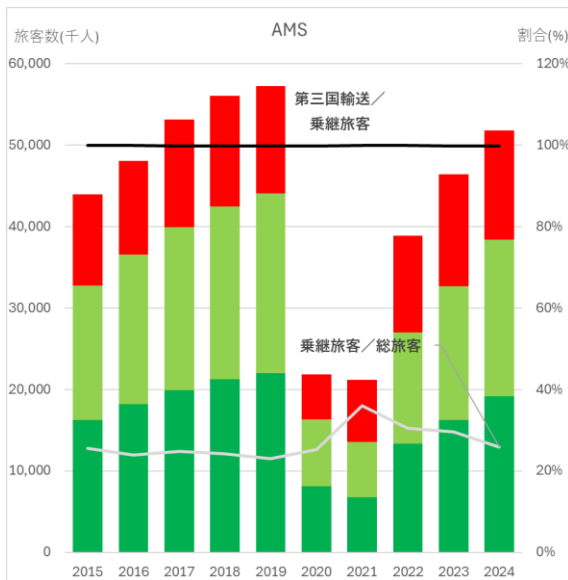


図 2-5 アムステルダム・スキポール空港(AMS)

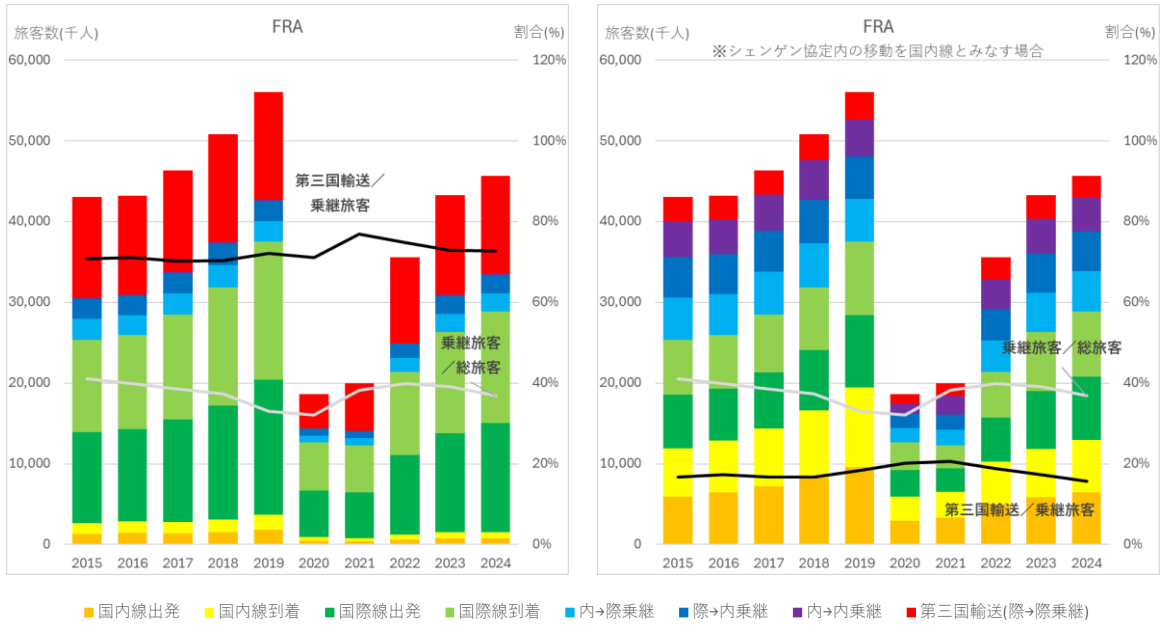


図 2-6 フランクフルト空港 (FRA)

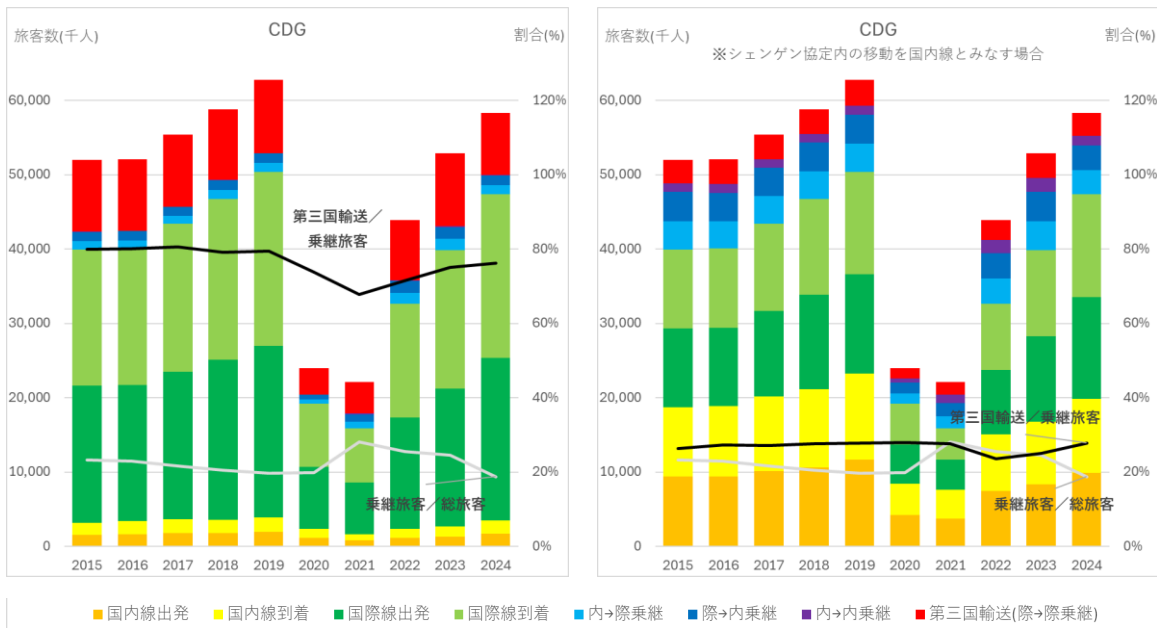


図 2-7 パリ・シャルル・ド・ゴール空港 (CDG)



(4) 日本

日本の3空港のグラフを図 2-11 から図 2-13 に示す。また、参考として、成田国際空港（NRT）と東京国際空港（HND）を一つの空港とみなし、両者を合算した場合のグラフを図 2-14 に示す。

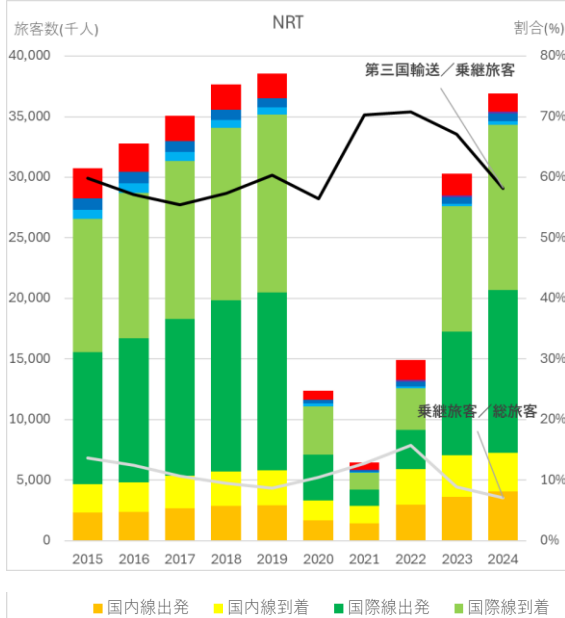


図 2-11 成田国際空港(NRT)

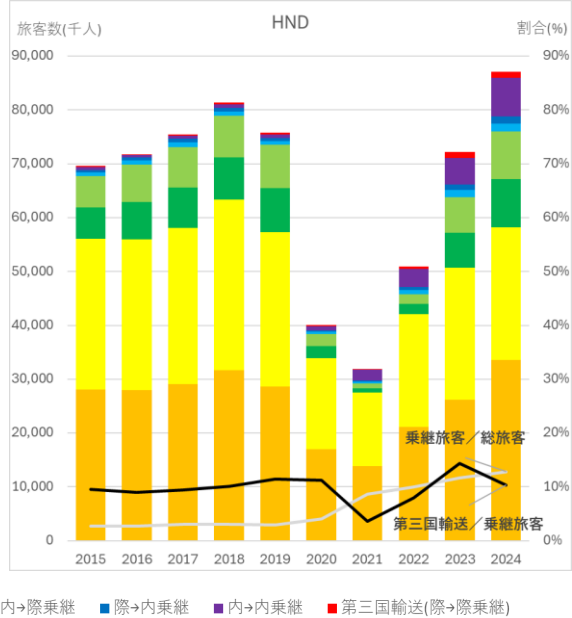


図 2-12 東京国際空港(HND)

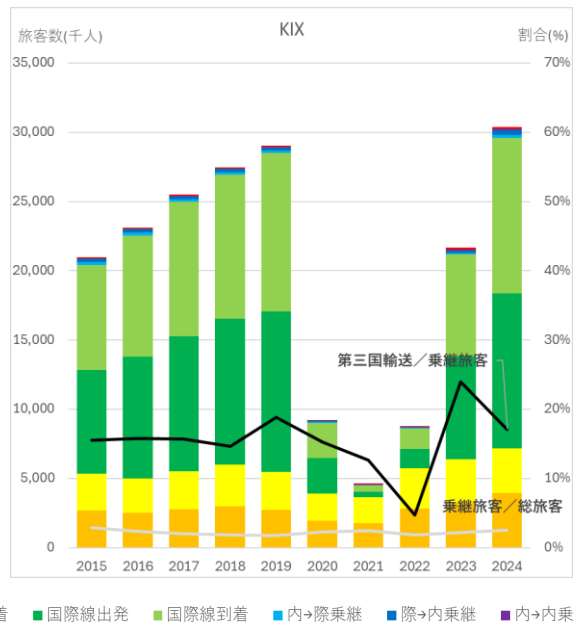
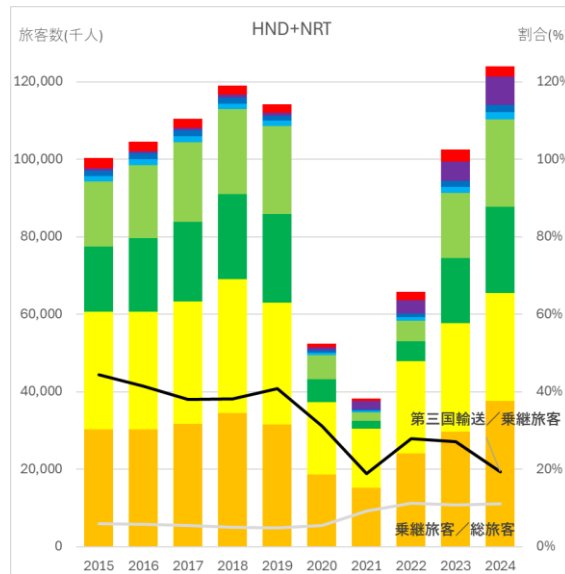


図 2-13 関西国際空港(KIX)



■ 国内線出発 ■ 国内線到着 ■ 国際線出発 ■ 国際線到着 ■ 内→内乗継 ■ 際→内乗継 ■ 内→内乗継 ■ 第三国輸送(際→際乗継)

図 2-14 成田国際空港(NRT)と東京国際空港(HND)の合算

### 3) 空港間比較結果

#### (1) 旅客数

乗継旅客数及び第三国輸送の旅客数の空港間比較を図 2-15 及び図 2-16 にそれぞれ示す。図 2-16 の下部には、シェンゲン協定内の移動を国内線とみなす場合のものも合わせて示す。グラフ右側の英字 3 文字は、表 2-3 の空港のコードを示している。これらから、次のことが分かる。

- 乗継旅客の総数は、イスタンブール空港、ドバイ国際空港、ドーハ・ハマド国際空港、フランクフルト空港、アムステルダム・スキポール空港が多く、第三国輸送の旅客数でも、順位傾向は異なるが同様である。
- 欧州及び中東の空港よりも、日本を含む東アジアの空港の乗継旅客数は、少ない傾向にある。
- イスタンブール空港の乗継旅客数は多いが、第三国輸送の旅客数では、ドバイ国際空港及びドーハ・ハマド国際空港が優勢となる。
- シェンゲン協定内の移動を国内線とみなす場合には、アムステルダム・スキポール空港、フランクフルト空港及びパリ・シャルル・ド・ゴール空港の第三国輸送の旅客数は、大きく減少し、日本を含む東アジアの空港と同程度となる。

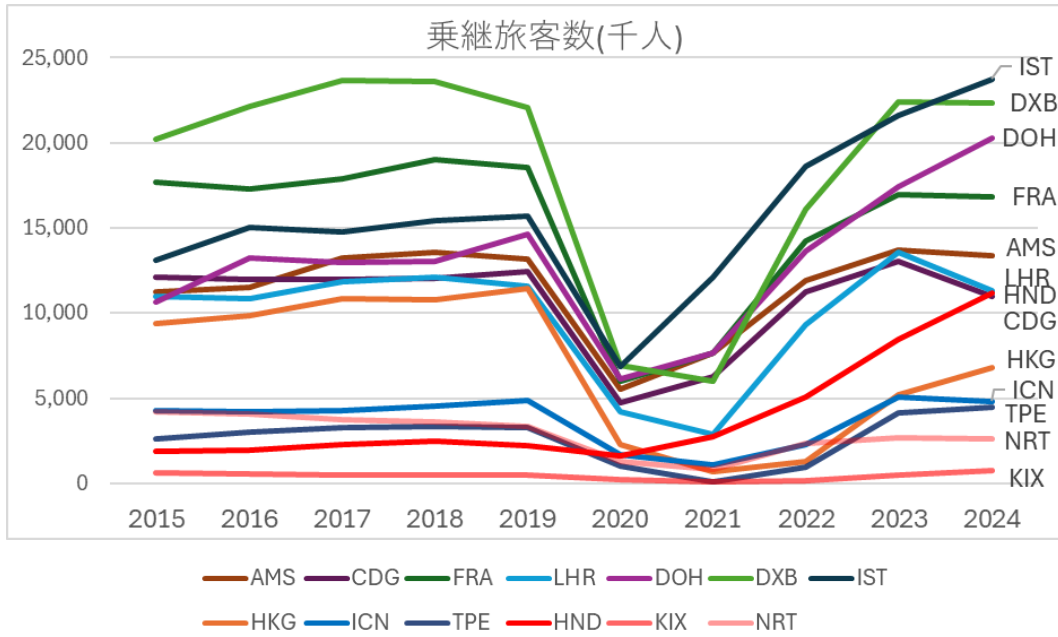


図 2-15 乗継旅客数の経年変化

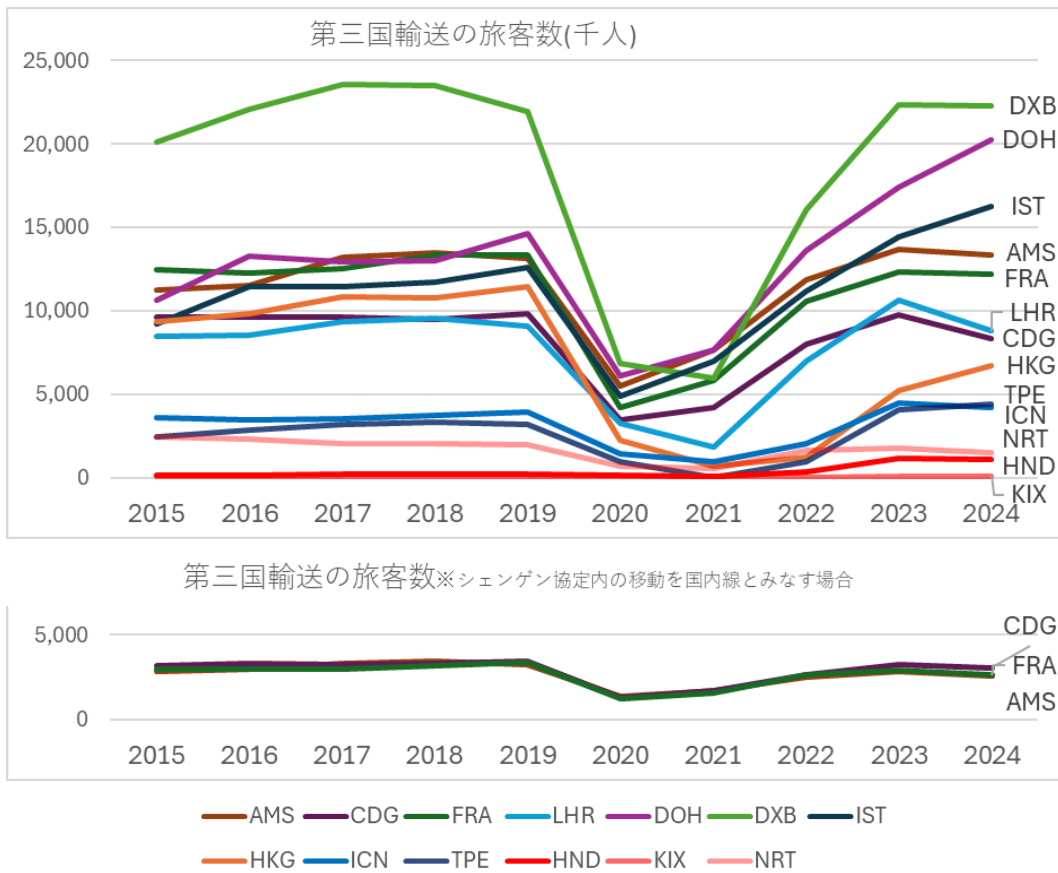


図 2-16 第三国輸送の旅客数の経年変化

(2) 割合

総旅客に占める乗継旅客の割合（乗継旅客／総旅客）及び乗継旅客に占める第三国輸送

の旅客の割合の空港間比較を図 2-17 及び図 2-18 にそれぞれ示す。図 2-18 の下部には、シェンゲン協定内の移動を国内線とみなす場合のものも合わせて示す。グラフ右側の英字 3 文字は、表 2-3 の空港のコードを示している。これらから、次のことが分かる。

- ・ 総旅客に占める乗継旅客の割合では、ドーハ・ハマド国際空港が 6 割程度であるのに対し、他の空港は 5 割未満であり、欧州及び中東の空港よりも日本を含む東アジアの空港の割合が低くなっている。
- ・ 2020 年、2021 年の旅客数は大きく落ち込んでいるが、総旅客に占める乗継旅客の割合の変化は旅客数の変化に比べて小さい。
- ・ 乗継旅客に占める第三国輸送の割合では、東京国際空港及び関西国際空港以外は、5 割以上となっている。
- ・ シェンゲン協定内の移動を国内線とみなす場合には、フランクフルト空港、アムステルダム・スキポール空港及びパリ・シャルル・ド・ゴール空港第三国輸送の割合は低下し、日本の東京国際空港及び関西国際空港に近づく。

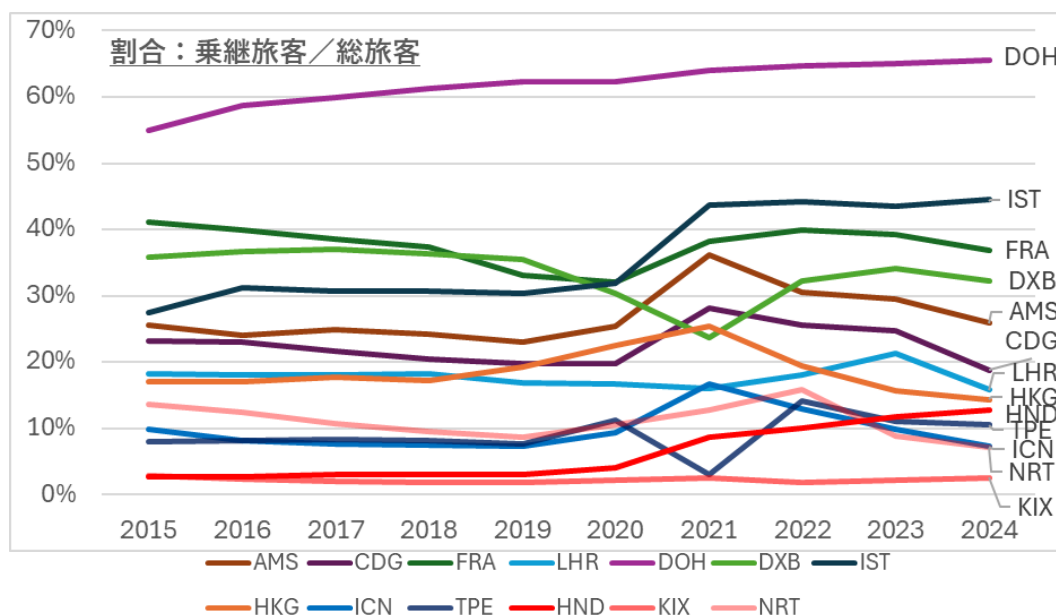
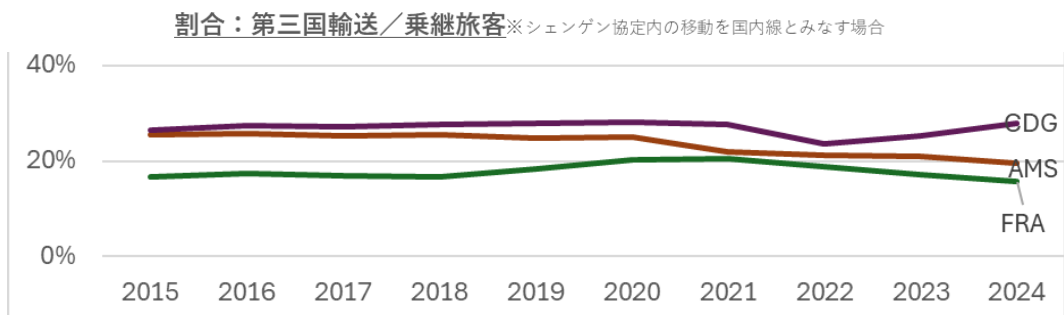
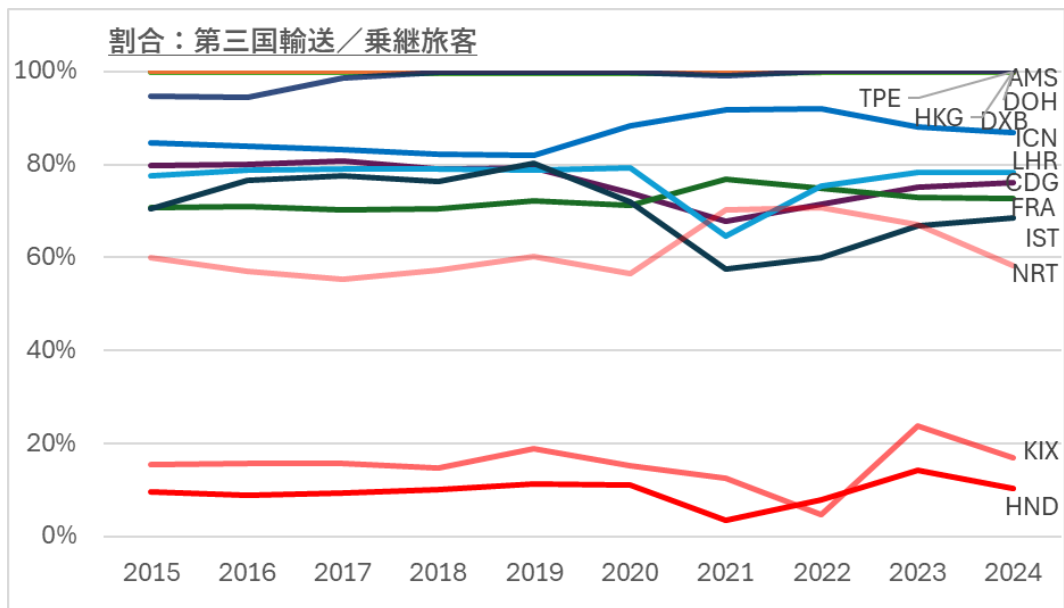


図 2-17 総旅客に占める乗継旅客の割合の経年変化



— AMS — CDG — FRA — LHR — DOH — DXB — IST  
 — HKG — ICN — TPE — HND — KIX — NRT

図 2-18 乗継旅客に占める第三国輸送の旅客の割合

#### 4) 類型整理

選定した空港は、大きく次の二つの類型に整理できる。

- ① 国際線集中型：国際線の旅客の占める割合が大きい空港。  
 仁川国際空港、台北桃園空港、香港国際空港、アムステルダム・スキポール空港、ドバイ国際空港、ドーハ・ハマド国際空港
- ②内際バランス型：旅客が国際線と国内線に分散している空港。  
 ロンドン・ヒースロー空港、フランクフルト空港、パリ・シャルル・ド・ゴール空港、イスタンブール空港、成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港

また、①のうち、ドーハ・ハマド国際空港は、総旅客に占める乗継旅客の割合が60%前後あることから乗継に特化している空港と、②のうち、フランクフルト空港及びイスタンブール空港は、総旅客に占める乗継旅客の割合が近年40%前後あることから乗継を重視している空港とそれぞれいえる。

なお、シェンゲン協定内の移動を国内線とみなす場合には、アムステルダム・スキポール空港は、①から②へ移る。

類型によって旅客の動線、必要な施設等が異なるため、各国の施策を参考にする際には、旅客の構成割合を考慮する必要があると考えられる。

### 第3項 東アジアの乗継空港

#### 1) 分析対象の選定

##### (1) 出発地又は目的地

出発地又は目的地としては、次のアジア及び北米の国を対象とする。

アジア：東南アジア 5 か国（インドネシア（ID）、シンガポール（SG）、タイ（TH）、フィリピン（PH）、ベトナム（VN））及び中国（CN）

北米：米国、カナダ

アジアについては、東南アジア 11 か国を、2024 年の名目 GDP 及び人口<sup>176</sup>で順位付けし、それぞれ得点を付与（1 位 11 点、2 位 10 点、以下同。）し、二つの得点を合計した総得点で上位となった 5 か国を選定した。また、これらに加え、地理的観点から、日本又は日本の周辺国の空港で乗り継ぐ移動を行う可能性が相対的に高く、市場規模が大きいと考えられる中国も対象に加えた。

また、東アジアの空港での乗継傾向を把握することが目的のため、北米 2 か国の間での乗継は、国際線と国際線の乗継とはみなさず、北米 2 か国を一つの国として取り扱うこととした。

なお、アジアの国名の後ろの括弧書きアルファベット 2 文字は、3)以降に示すグラフ内での各国の表記方法を示している。

##### (2) 乗継空港

本分析では、アジアの対象国と北米との間の移動を、国際線と国際線との乗継回数及び乗継を行う空港（以下「乗継空港」という。）別に、次のように整理することとした。なお、括弧書きは、3)以降に示すグラフの凡例の表記である。

A 国際線と国際線の乗継を行わない。（0.無・国際線乗継無）

B 国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を

ア 日本の

a 東京国際空港（HND）で行う。（11.日本・HND）

b 関西国際空港（KIX）で行う。（11.日本・KIX）

c 成田国際空港（NRT）で行う。（11.日本・NRT）

イ 韓国の仁川国際空港（ICN）で行う。（12.韓国・ICN）

ウ 中国の

a 広州白雲国際空港（CAN）で行う。（13.中国・CAN）

b 北京首都国際空港（PEX）で行う。（13.中国・PEX）

c 北京大興国際空港（PKX）で行う。（13.中国・PKX）

d 上海浦東国際空港（PVG）で行う。（13.中国・PVG）

エ 台湾の台北桃園空港（TPE）で行う。（14.台湾・TPE）

オ 香港の香港国際空港（HKG）で行う。（15.香港・HKG）

<sup>176</sup> World Bank Group. World Development Indicators. <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators> (2025 年 12 月 5 日閲覧)。

- カ 日本の 3 空港、韓国の 1 空港、中国の 4 空港、台湾の 1 空港及び香港の 1 空港（アからオ）以外の空港で行う。（4.他-国際乗継 1 回その他）
- C 国際線と国際線の乗継を 2 回以上行う。（5.複数-国際乗継 2 回以上）

### (3) 搭乗クラス

Sabre データのクラス（Class）をもとに搭乗クラスを次の二つに分けて集計した。

ビジネス以上：Sabre 社データの First、Business

エコノミー等：Sabre 社データの Premium Coach、Discount Coach、Others

## 2) グラフの見方

本分析で示すグラフは、縦軸及び横軸を次のとおりとし、乗継空港別に、積み上げたものである。

縦軸：旅客数（千人）若しくはその割合（%）又は収益額（百万 USD）若しくはその割合（%）

横軸：搭乗クラス（ビジネス以上、エコノミー等）別又はアジアの発着国（インドネシア（ID）、フィリピン（PH）、シンガポール（SG）、タイ（TH）、ベトナム（VN）及び中国（CN））別

## 3) 東南アジア発着の結果

### (1) 旅客数

東南アジアと北米との間の移動において、東南アジア 5 か国をまとめた場合の乗継空港別の旅客数及びその割合を図 2-19 及び図 2-20 に、東南アジア各国の乗継空港別の旅客数及びその割合を図 2-21 及び図 2-22 にそれぞれ示す。これらから、次のことが分かる。

全体的な傾向として、

- ・ 2024 年の東南アジア発着の総旅客数は、2014 年の約 1.7 倍、2019 年と同程度となる。国別ではフィリピン発着が最も多く、約 4 割を占める。次いで、ベトナム、タイ、シンガポール、インドネシア発着となる。
- ・ 東南アジア 5 か国をまとめた場合には、「国際線と国際線の乗継を行わない」旅客数及びその割合は、エコノミー等及びビジネス以上共に増加傾向にあり、特にビジネス以上の 2024 年の当該旅客数は、2014 年の約 8 倍となっている（エコノミー等では約 2.5 倍）。

乗継空港に着目すると、

- ・ 「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を日本の 3 空港（成田国際空港、東京国際空港及び関西国際空港）で行う」旅客数の 2014 年から 2024 年への変化では、シンガポール発着が大きく減少している一方で、ベトナム発着が大きく増加している。
- ・ 「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を日本の 3 空港（成田国際空港、東京国際空港及び関西国際空港）で行う」旅客数の割合においては、シンガポールを除く各国発着で、エコノミー等よりもビジネス以上が基本的には大きい。また、2024 年の

ビジネス以上では、5 か国別の発着全てで、当該割合が東アジアの他の空港の個々の割合を上回っている。さらに、当該割合の 2014 年から 2024 年への変化では、インドネシア発着のビジネス以上、ベトナム発着で増加している一方で、他では減少しており、特にシンガポール発着は大きく減少している。

- ・ 「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を香港の香港国際空港 (HKG) で行う」旅客数の割合は、ビジネス以上において、2019 年に比べ 2024 年は大きく減少している。
- ・ フィリピン又はシンガポール発着の「国際線と国際線の乗継を行わない」旅客数の割合は、基本的にエコノミー等よりもビジネス以上が大きい。

東南アジアの発着国に着目すると、

- ・ インドネシア発着では、「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を日本の 3 空港、韓国の 1 空港、中国の 4 空港、台湾の 1 空港及び香港の 1 空港以外で行う」旅客数の割合が、ビジネス以上及びエコノミー等共に大きく増加している。
- ・ フィリピン発着では、エコノミー等で「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を台湾の台北桃園空港 (TPE) で行う」旅客数の割合が増加し、ビジネス以上で「国際線と国際線の乗継を行わない」旅客数の割合が増加している。
- ・ シンガポール発着では、エコノミー等及びビジネス以上共に、「国際線と国際線の乗継を行わない」旅客数が増加し、旅客数の割合が 2024 年には 5 割以上となっている。また、エコノミー等とビジネス以上との合計旅客数に対するビジネス以上の旅客数の割合が他の国発着よりも大きい。
- ・ タイ発着では、2024 年には「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を中国の 4 空港で行う」旅客がほとんどいない。また、「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を日本の 3 空港、韓国の 1 空港、中国の 4 空港、台湾の 1 空港及び香港の 1 空港以外で行う」旅客数が増加している。
- ・ ベトナム発着では、エコノミー等で「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を台湾の台北桃園空港 (TPE) で行う」旅客数の割合が一番多い傾向が続いている。一方で、ビジネス以上では、「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を台湾の台北桃園空港 (TPE) で行う」旅客数の割合は、「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を韓国の仁川国際空港 (ICN) で行う」旅客数の割合又は「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を日本の 3 空港で行う」旅客数の割合と同程度又は下回っている。

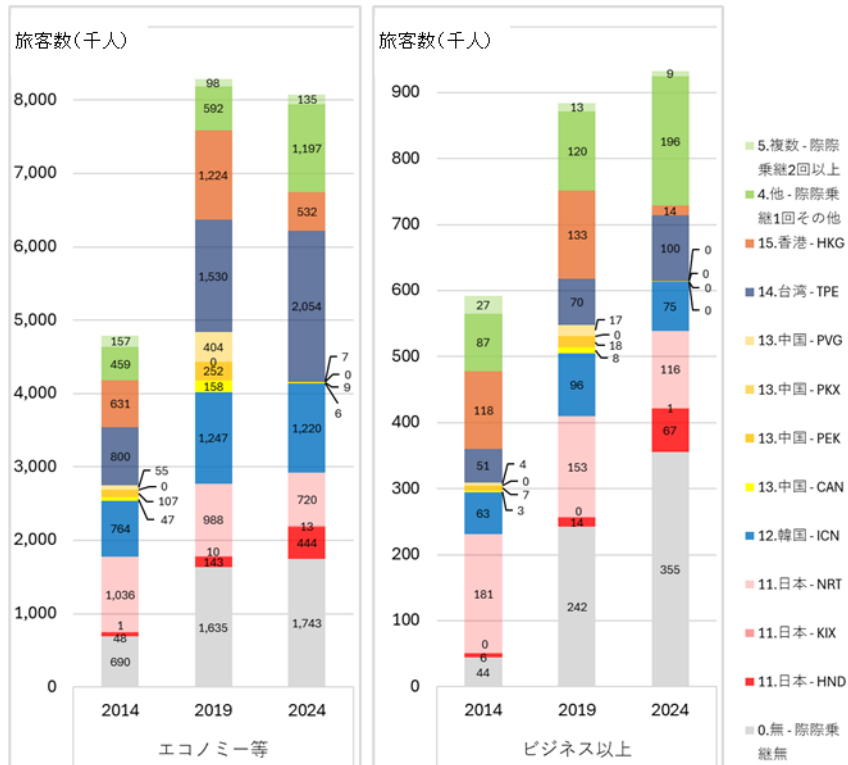


図 2-19 東南アジア 5 か国をまとめた場合の乗継空港別の旅客数

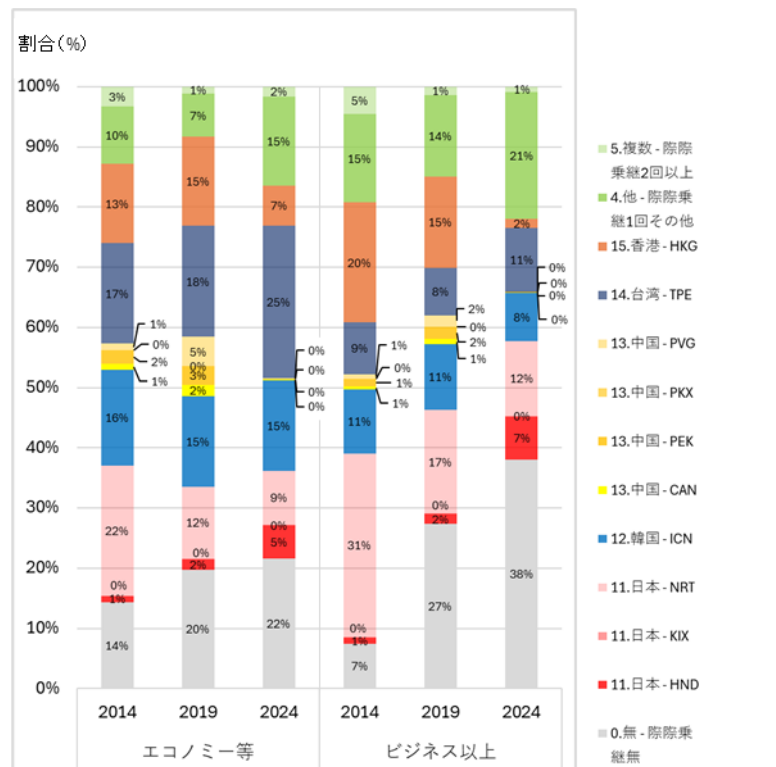


図 2-20 東南アジア 5 か国をまとめた場合の乗継空港別の旅客数の割合

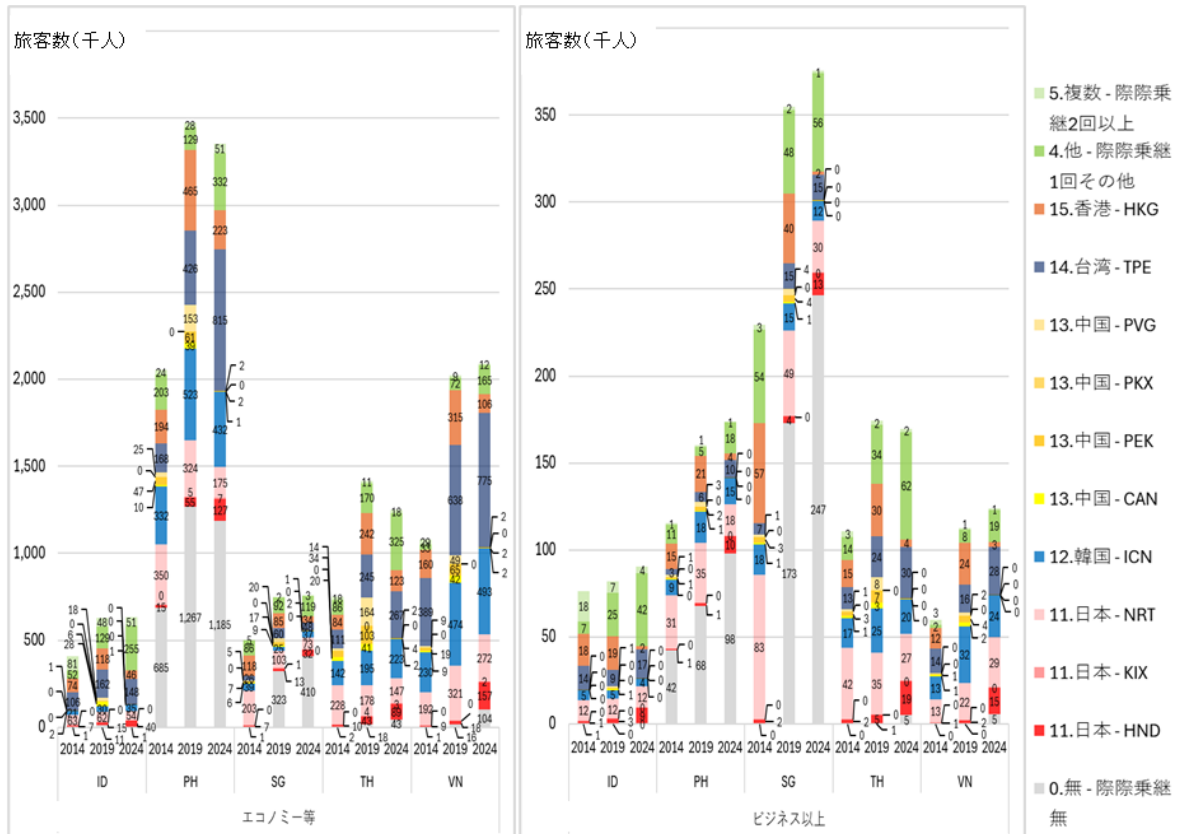


図 2-21 東南アジア各国の乗継空港別の旅客数

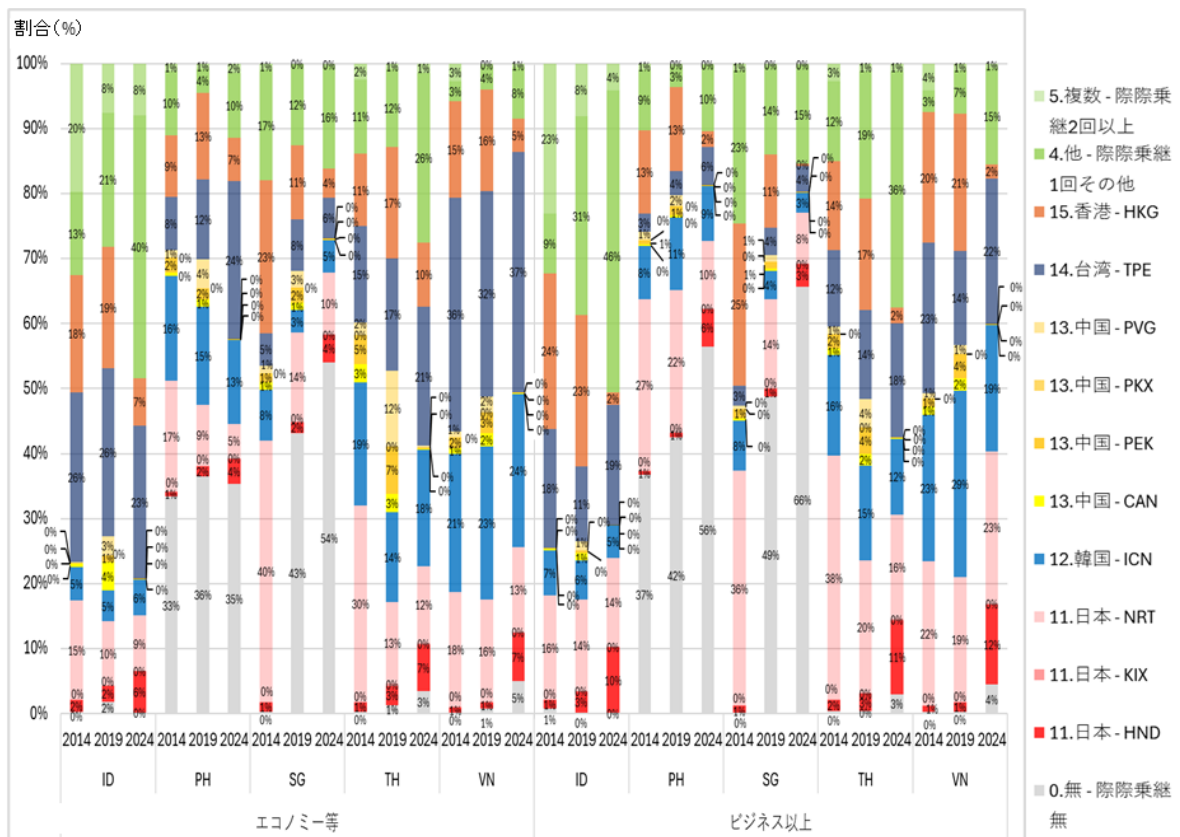


図 2-22 東南アジア各国の乗継空港別の旅客数の割合

## (2) 収益額

東南アジアと北米との間の移動において、東南アジア 5 か国をまとめた場合の乗継空港別の収益額及びその割合を図 2-23 及び図 2-24 に、東南アジア各国の乗継空港別の収益額及びその割合を図 2-25 及び図 2-26 にそれぞれ示す。これらから、次のことが分かる。

全体的な傾向として

- ・ 2024 年の東南アジア発着の総収益額は、2014 年及び 2019 年の概ね 1.5 倍である。国別ではフィリピン発着が最も多く、約 3 割を占める。次いで、シンガポール、ベトナム、タイ、インドネシア発着である。
- ・ 東南アジア 5 か国をまとめた場合には、「国際線と国際線の乗継を行わない」旅客による収益額及びその割合は、エコノミー等及びビジネス以上共に概ね増加傾向にあり、特にビジネス以上の 2024 年の収益額は、2014 年の約 25 倍である。

乗継空港に着目すると、

- ・ 「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を日本の 3 空港（成田国際空港、東京国際空港及び関西国際空港）で行う」旅客による収益額の 2014 年から 2024 年への変化では、インドネシア及びベトナム発着が増加している。また、当該収益額の割合の 2014 年から 2024 年への変化では、インドネシア及びベトナム発着のエコノミー等で同程度であり、同 2 か国のビジネス以上では増加しているが、その他では減少している。

東南アジアの発着国に着目した場合の傾向は、旅客数における傾向と基本的には同様である。

(1) 旅客数と比較すると、

- ・ 旅客数と収益額による東南アジア 5 か国の順位ではトップは、フィリピン発着で同じであったが、旅客数の次点はベトナム発着であるのに対し、収益額の次点はシンガポール発着（旅客数では 4 位）と異なっている。
- ・ 旅客数では、各国ビジネス以上に比べエコノミー等が多いところ、収益額では、シンガポール発着のみ、ビジネス以上がエコノミー等を上回っている。

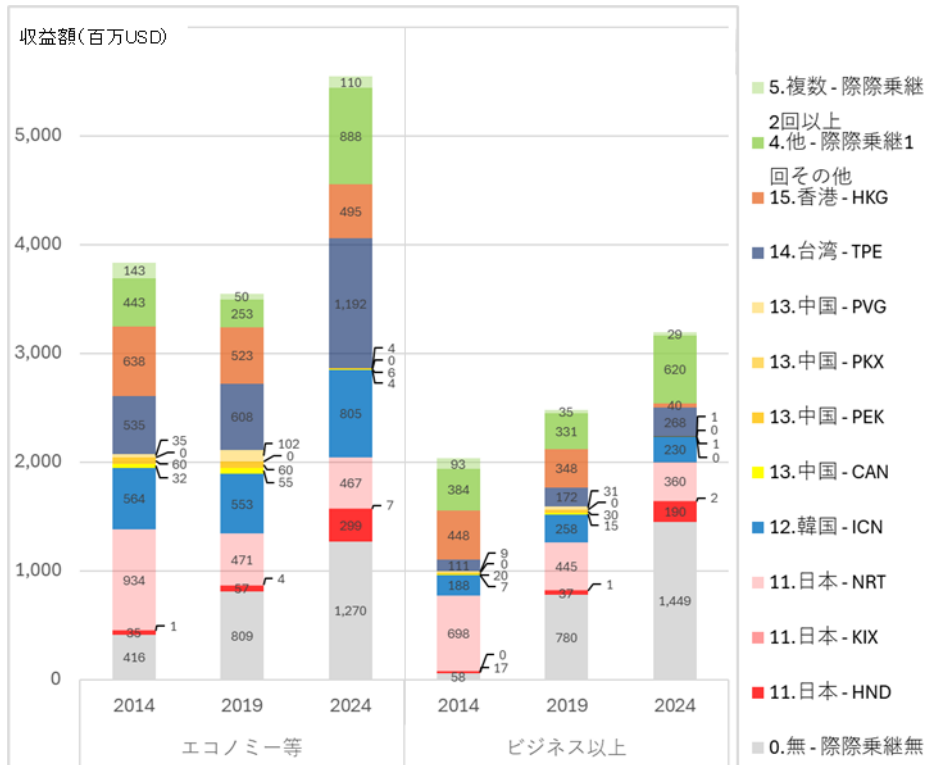


図 2-23 東南アジア 5 か国をまとめた場合の乗継空港別の収益額

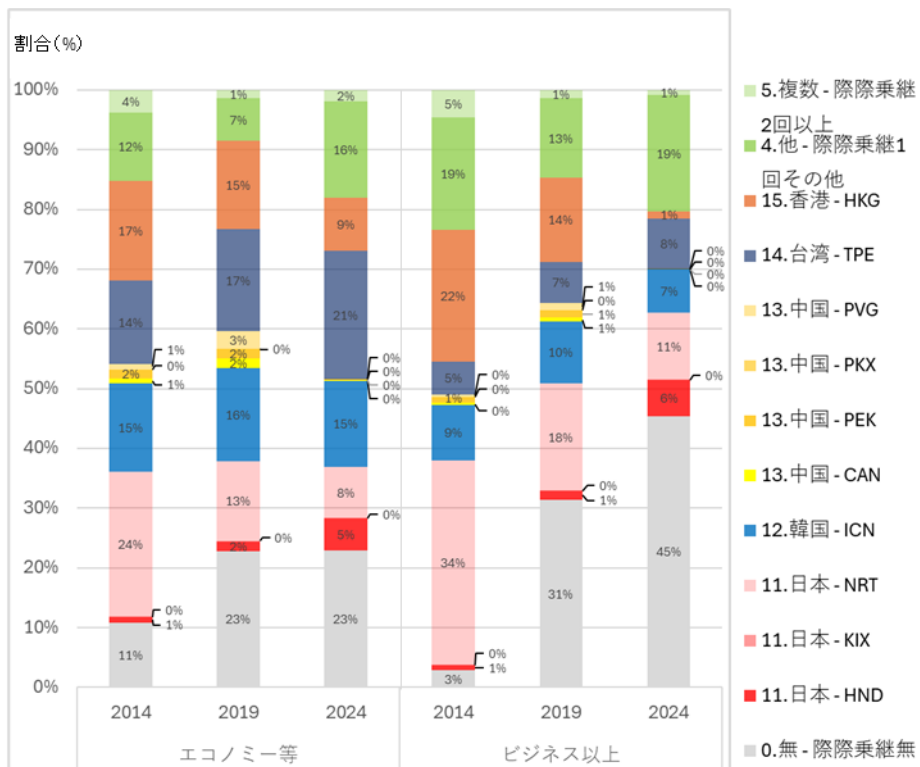


図 2-24 東南アジア 5 か国をまとめた場合の乗継空港別の収益額の割合



#### 4) 中国発着の結果

中国と北米との間の移動において、乗継空港別の旅客数及びその割合を図 2-27 から図 2-29 に、並びに収益額及びその割合を図 2-30 から図 2-32 にそれぞれ示す。これらから、次のことが分かる。

- ・ 2024 年の旅客数は、2014 年の約 7 割、2019 年の半分程度である。
- ・ 2024 年の収益額は、2014 の約 8 割、2019 年と同程度である。
- ・ 収益額を旅客数で割った値 (単価) は、2014 年と 2024 年は同水準であるのに対し、2019 年は、2024 年の半分程度と大きく低下している。
- ・ 乗継空港に着目した場合、旅客数の割合及び収益額の割合については、「国際線と国際線の乗継を行わない」旅客が、2014 年及び 2019 年では 8 割を超えていたところ、2024 年には 5 割程度に減少している。
- ・ 「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を日本の 3 空港で行う」旅客数及び旅客による収益額は、2014 年から 2019 年には減少したが、2024 年は、2014 年及び 2019 年に比べ増加している。また、「国際線と国際線の乗継が 1 回で、当該乗継を日本の 3 空港で行う」2024 年の旅客数の割合及び収益額の割合は、エコミノー等よりもビジネス以上が基本的には大きい。

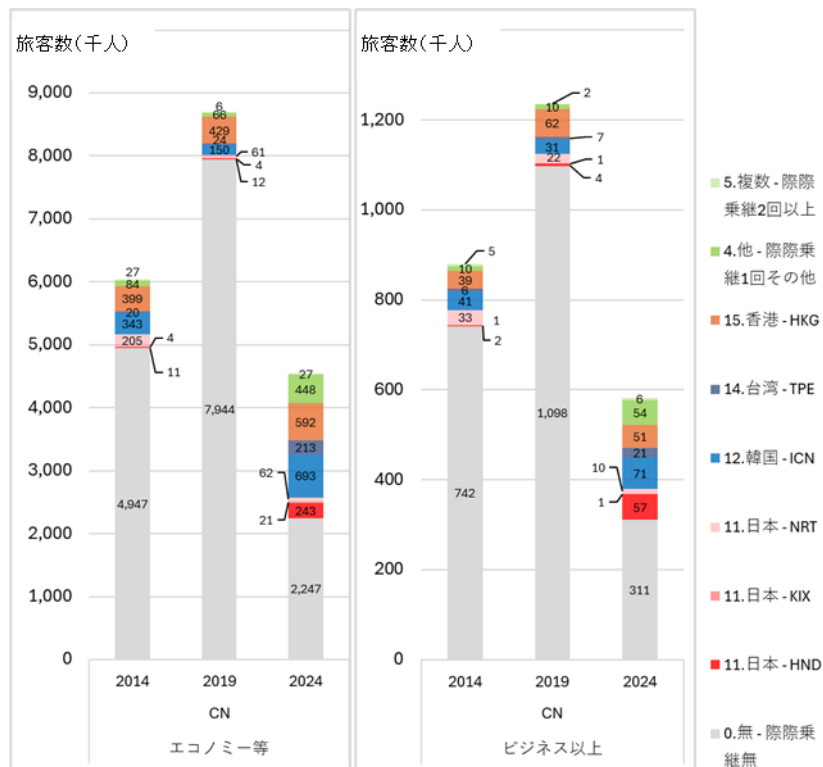


図 2-27 中国の乗継空港別の旅客数  
(「国際線と国際線の乗継を行わない」旅客を含む。)

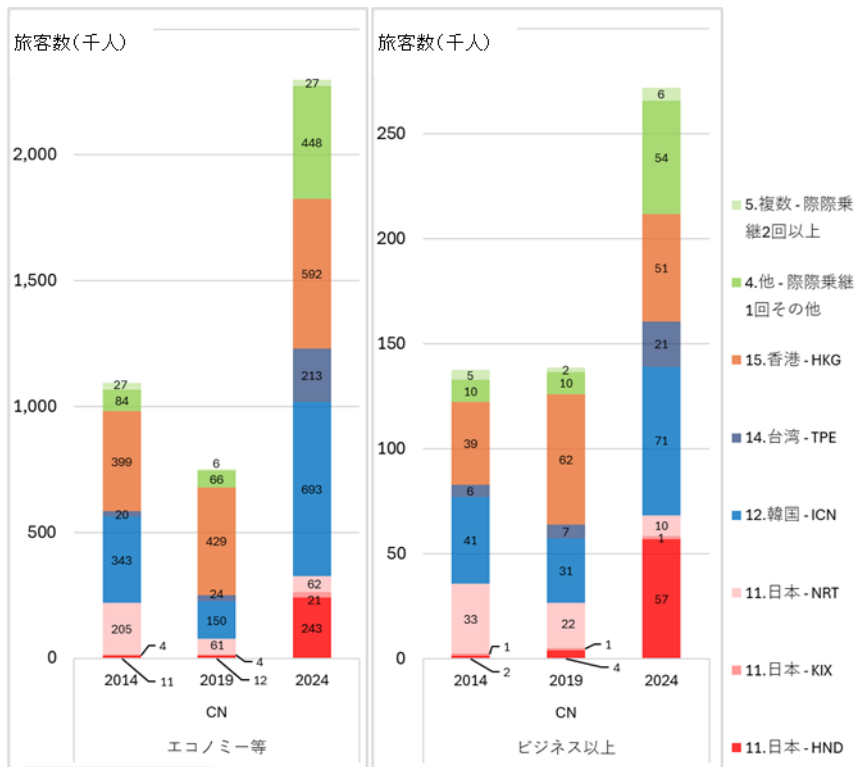


図 2-28 中国の乗継空港別の旅客数  
(「国際線と国際線の乗継を行わない」旅客を含まない。)

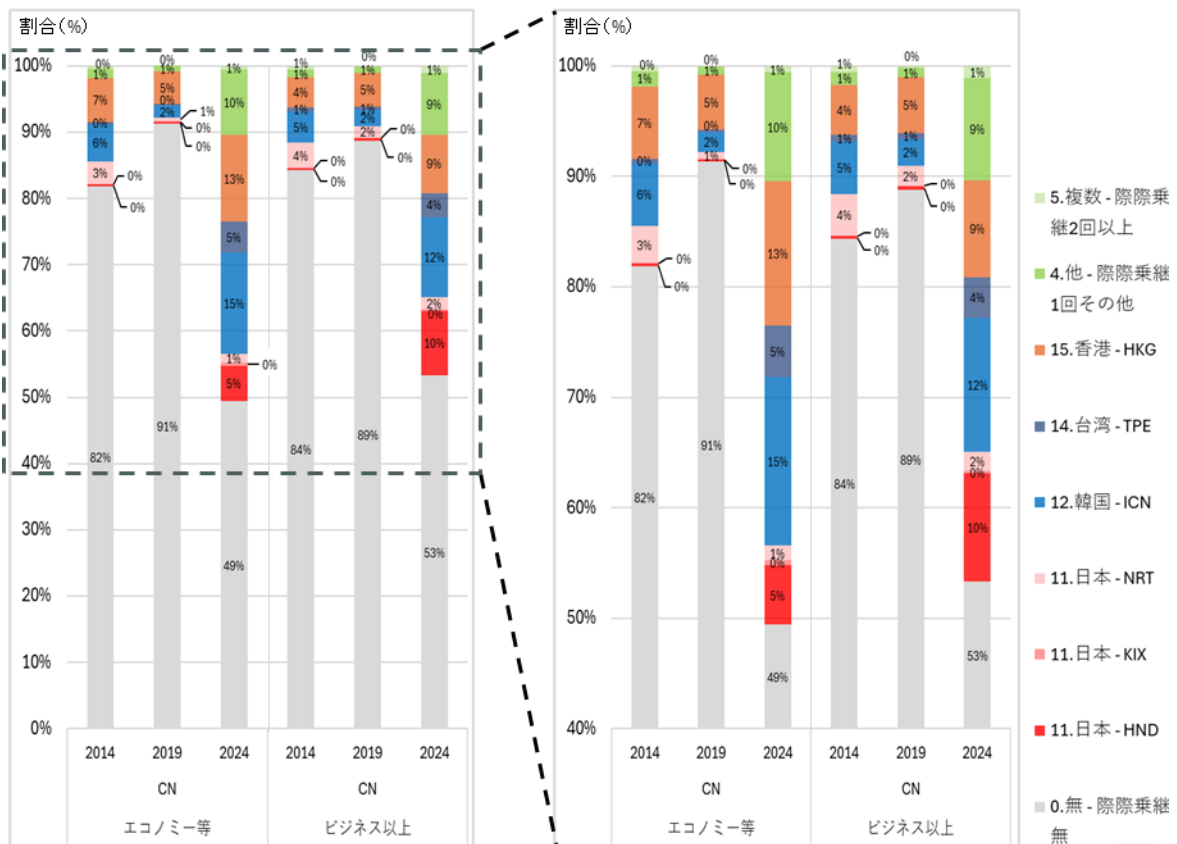


図 2-29 中国の乗継空港別の旅客数の割合

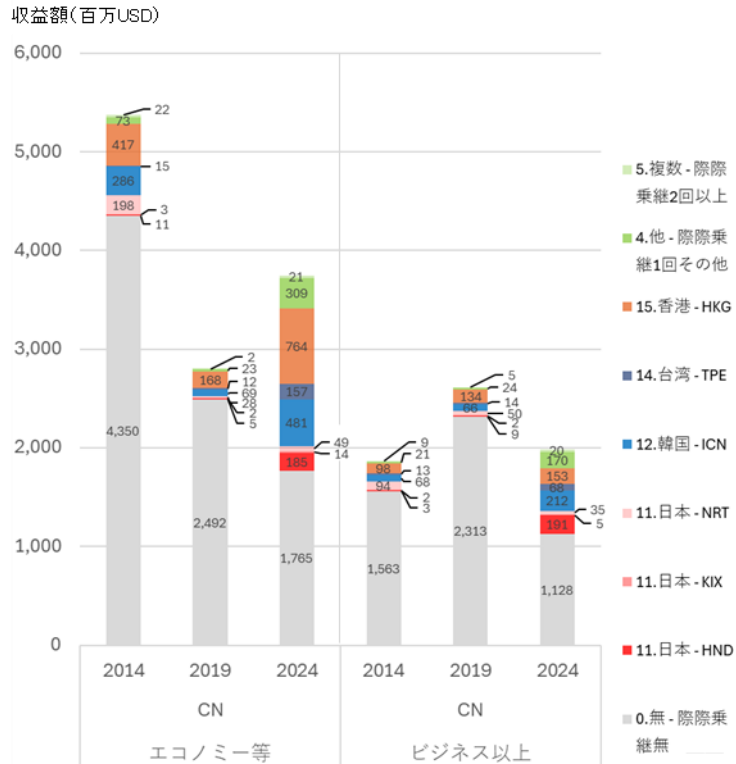


図 2-30 中国の乗継空港別の収益額  
 (「国際線と国際線の乗継を行わない」旅客を含む。)

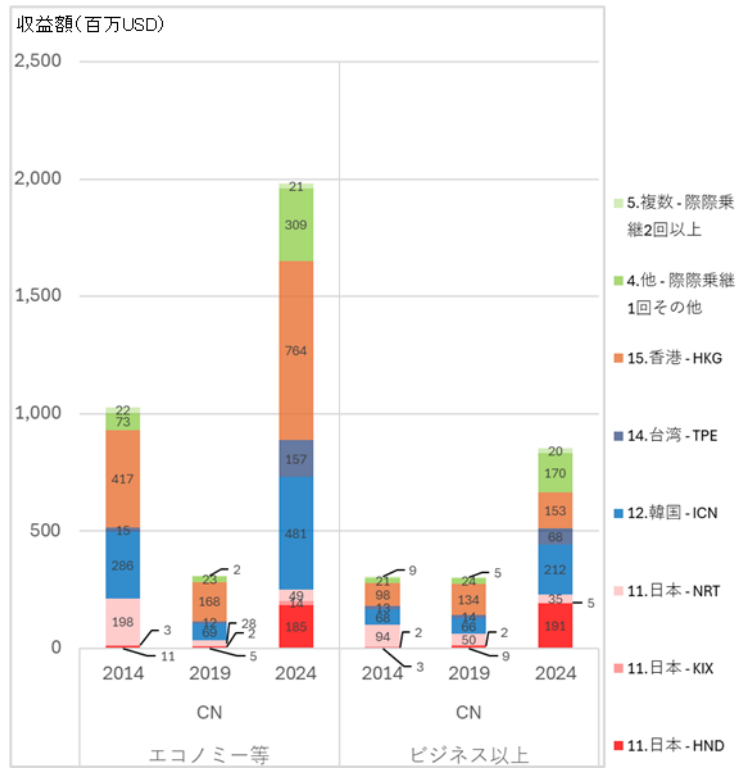


図 2-31 中国の乗継空港別の収益額  
 (「国際線と国際線の乗継を行わない」旅客を含まない。)

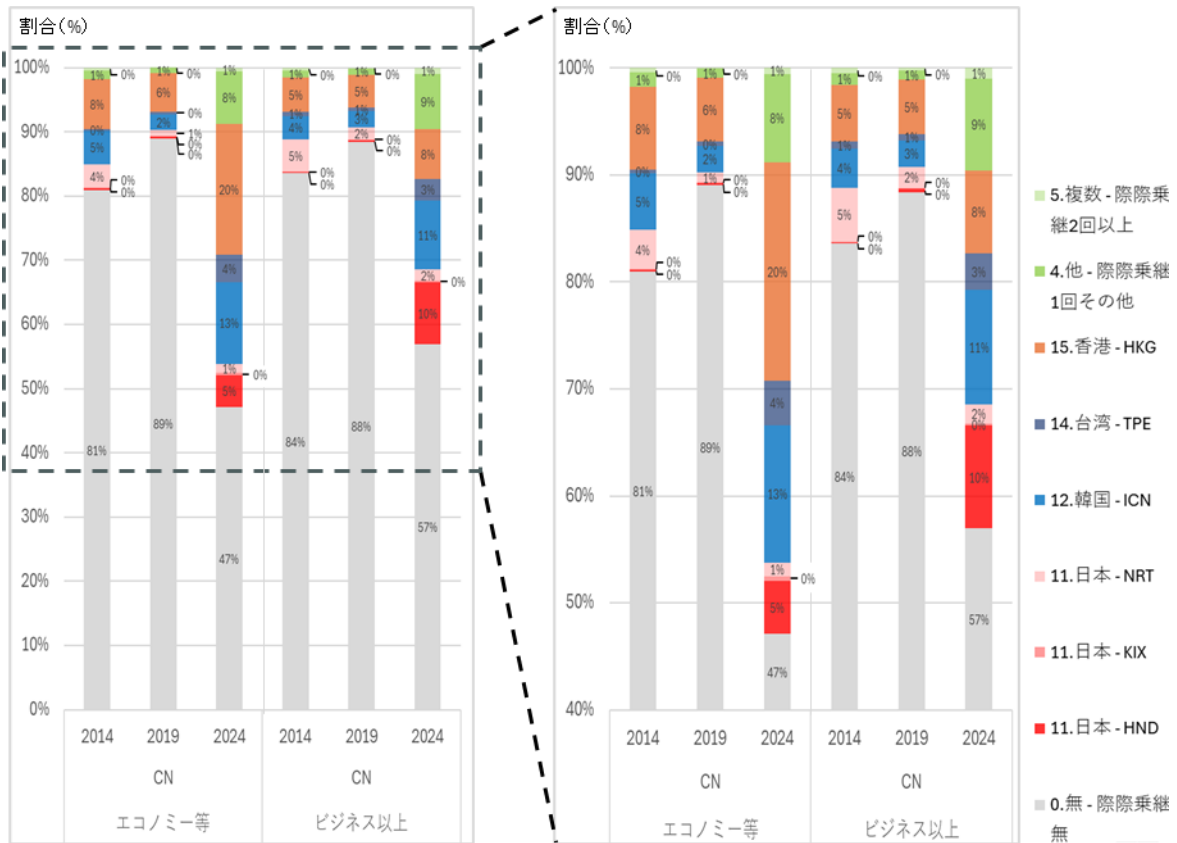


図 2-32 中国の乗継空港別の収益額の割合

## 第3章 空陸連携

### 第1節 調査対象の選定

#### 第1項 選定の理由

航空会社が鉄道事業者とコードシェアを行う動きが活発とされる欧州<sup>177</sup>において、航空会社が鉄道事業者とコードシェアを実施している国のうち、次の理由により、オランダ、ドイツ及びフランスの3か国を対象とした。

オランダ：2018年に政府主導による空陸連携の検討が開始され、2022年にコードシェアを試験的に実施し、アムステルダム・スキポール空港とブリュッセル空港とを結ぶ路線を減便しており<sup>178</sup>、空陸連携の取組を開始した経緯等の把握が容易であると考えられるため。

ドイツ：次の2点のため。

- ・ 1982年にルフトハンザ航空とドイツ鉄道との連携が開始され、一旦は連携の取組が廃止されたが、その後、フランクフルト空港を中心とした空陸連携が実施されており<sup>179</sup>、空陸連携の歴史が長く、空陸連携に関する豊富な知見及び経験の把握が可能であると考えられる点。
- ・ ドイツ鉄道が航空連合の一つであるスターアライアンスの最初のインターモーダル・パートナーとなっており<sup>180</sup>、鉄道事業者が航空連合と協力する意義の把握が可能であると考えられる点。

フランス：次の3点のため。

- ・ 1995年にエールフランス航空とフランス国鉄との連携が開始され<sup>181</sup>、空陸連携の歴史が長く、空陸連携に関する豊富な知見及び経験の把握が可能であると考えられる点。
- ・ フランス、ベルギー等の鉄道駅を発着する列車とパリ・シャルル・ド・ゴール空港又はパリ・オルリー空港発着の航空便との連携を行っており<sup>182</sup>、幅広い連携による多様な経験の把握が可能であると考えられる点。
- ・ パリ・オルリー空港には、高速鉄道の駅が併設されていないが、空港と高速鉄道駅との間をタクシー又はバスで移動することで、空陸連携のサー

<sup>177</sup> 国土交通省航空局. 国内航空を巡る現状. <https://www.mlit.go.jp/koku/content/001893421.pdf> (2026年3月13日閲覧) p.17

<sup>178</sup> 酒井裕規, 水谷淳. (2025). 航空と高速鉄道における連携とその課題ードイツ・オランダの事例からー. 航政研シリーズ no.668.

<sup>179</sup> 酒井裕規, 水谷淳. (2025). 航空と高速鉄道における連携とその課題ードイツ・オランダの事例からー. 航政研シリーズ no.668.

<sup>180</sup> Star Alliance. DB becomes the first Intermodal Partner of Star Alliance.

<https://www.staralliance.com/en/news-article?newsArticleId=4540544&groupId=20184> (2026年3月16日閲覧)。

<sup>181</sup> Air France. Air France and SNCF Voyageurs celebrate 30 years of partnership and introduce the possibility of converting Flying Blue Miles into TGV INOUI travel vouchers.

<https://corporate.airfrance.com/en/news/air-france-and-sncf-voyageurs-celebrate-30-years-partnership-and-introduce-possibility> (2026年3月16日閲覧)。

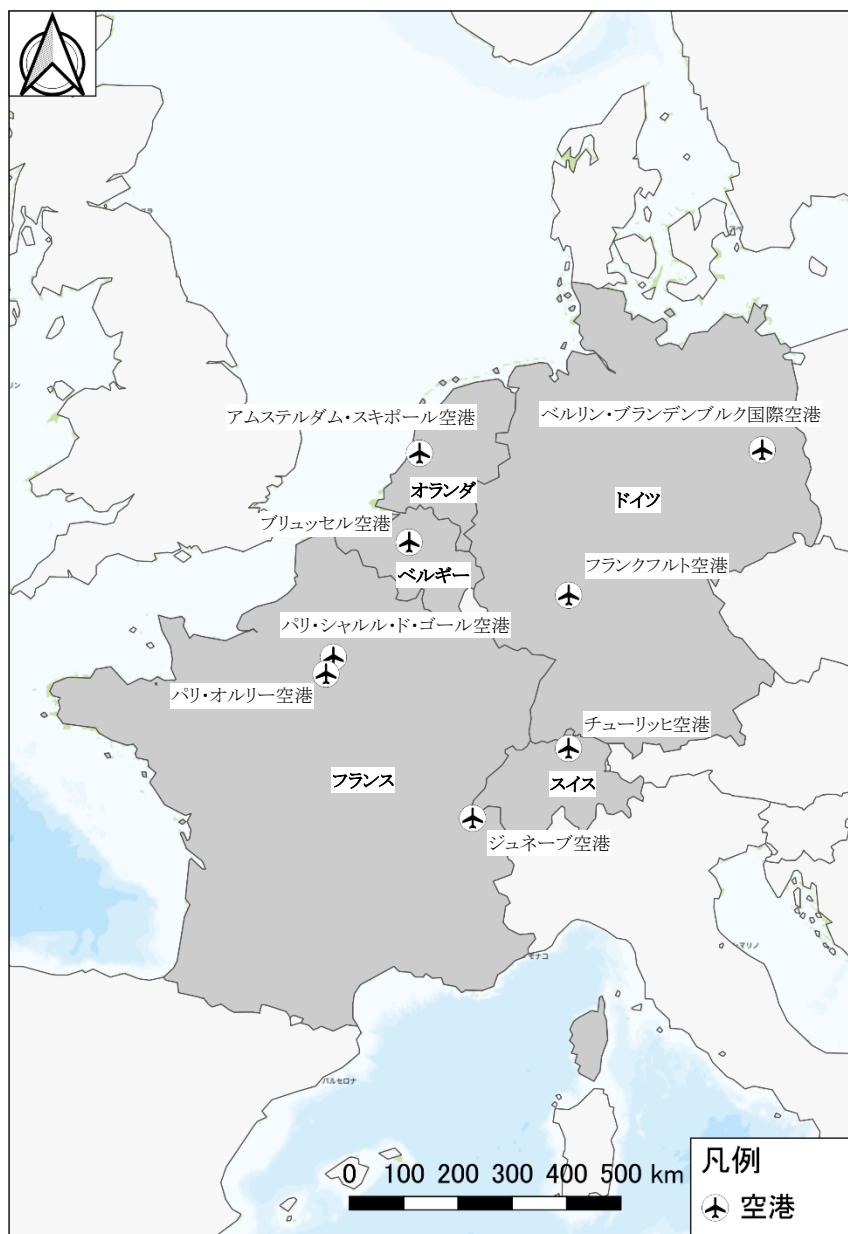
<sup>182</sup> Air France. Combined plane and train trips.

<https://www.airfrance.co.jp/information/prepare/voyages-combines-avion-train> (2026年3月19日閲覧)。

ビスを実現しており<sup>183</sup>、空港と駅が近接していない事例の把握が可能であると考えられる点。

## 第2項 調査対象の位置関係

調査対象として選定した国並びにそれらの国の空陸連携に関連する国及び空港の位置を、図 3-1 に示す。



出典：地理院地図、Eurostat 及び OpenStreetMap を基に国土交通政策研究所にて作成。  
図 3-1 調査対象の国及び関連する国及び空港の位置

<sup>183</sup> Paris Aéroport. Combined Train + Air Ticket Orly Airport.  
<https://www.parisaeroport.fr/en/passengers/transport-parking/tgv/train-air/ory> (2026年3月16日閲覧)。

## 第2節 文献調査

### 第1項 調査対象

第3節のヒアリング調査の内容及び質問項目の検討に資するよう、航空会社及び鉄道事業者のプレスリリース、中期経営計画等を対象に、調査対象国の航空会社及び鉄道事業者における空陸連携を把握するための文献調査を行った。

### 第2項 調査結果

把握した空陸連携を、「ア 取組の対象となる移動」「イ 乗継時の移動方法」「ウ 提供又は利用可能なサービス」「エ 荷物の取扱い」及び「オ これまでの取組」の五つに整理した。個別の取組については、第3項から第5項に記載した。なお、調査資料において言及のなかった項目は、「ー」とした。

取組の対象となる移動については、国内の駅を発着する列車と国内空港を発着する航空便との乗継及び隣国発着の列車と国内空港を発着する航空便との乗継が主である。また、鉄道事業者は、国内の航空会社のみならず、海外の航空会社とも連携し、空陸連携のサービスを提供している。

乗継時の移動方法については、空港に近接する駅に列車が発着することで、徒歩（空港内のターミナル間無料シャトルバスの利用を含む。）のみで移動できる事例が多いが、フランスにおいては、空港から離れた駅との移動にタクシーを利用するものもある。

提供又は利用可能なサービスについては、遅延又は運休時に他の航空便又は列車への予約変更を行う乗継保証、保安検査の優先レーン利用、列車を利用した区間に対する航空会社のマイレージサービスのマイル付与、ラウンジ及び専用デスクの提供等がある。

荷物の取扱いについては、基本的には、列車内は旅客自身で管理し、空港での預入（列車から航空便への乗継の場合。）又は受取（航空便から列車への乗継の場合。）が必要である。フランスの一部の取組においては、列車の荷物スペースの空きがあり、空港での乗継時間が24時間以内であれば、駅で預けた荷物を最終目的地で受け取ることが可能となっている。

これまでの取組に関しては、ドイツ及びフランスのように20年以上継続している取組もある一方で、オランダのように、2020年代に開始した取組もある。

### 第3項 オランダ

#### 1) KLM オランダ航空の取組

KLM オランダ航空では、アムステルダム・スキポール空港を発着する航空便とベルギーの対象鉄道駅を発着する列車とを組み合わせたサービスとして、Air&Rail を提供している。

#### (1) Air&Rail<sup>184</sup>

項目	内容
ア 取組の対象となる移動	<p>・ベルギーのアントウェルペン中央駅又はブリュッセル南駅とアムステルダム・スキポール空港との間のユーロスター（列車）を利用し、当該空港発着の航空便との乗継を行う移動。</p>  <p>出典：地理院地図、Eurostat 及び OpenStreetMap を基に国土交通政策研究所にて作成。</p> <p style="text-align: center;">Air&amp;Rail の対象となる空港及び駅</p>
イ 乗継時の移動方法	<p>・スキポール空港駅と航空会社のチェックインカウンターは徒歩で10分以内である<sup>185</sup>。</p>
ウ 提供又は利用可能なサービス	<p>・アムステルダム・スキポール空港では保安検査の優先レーンが使用可能。          ・Air&amp;Rail ターミナルがブリュッセル南駅に設置されている。</p>
エ 荷物の取扱い	<p>・列車内には四つまで荷物を持込可能。          ・アムステルダム・スキポール空港での預入（列車から航空便への乗継の場合。）又は受取（航空便から列車への乗継の場合。）が必要。</p>

<sup>184</sup> 特記以外は、KLM. Air&Rail: flight with train journey. <https://www.klm.co.jp/en/information/ticket-services/air-rail> (2026年4月9日閲覧)。

<sup>185</sup> AMS Schiphol. Travelling from or to Amsterdam Schiphol airport by train. <https://www.schiphol.nl/en/from-to-schiphol/by-public-transport/train> (2026年4月30日閲覧)

オ これまでの取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020 年<sup>186</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- KLM オランダ航空、タリス及びオランダ鉄道が協力し、ブリュッセルとアムステルダム・スキポール空港との間の航空便を高速列車タリスに置き換える予定（1日5便の航空便を4便へ削減。）を発表（ブリュッセルとアムステルダム・スキポール空港との間の航空便は、当該空港で国際線に乗り継ぐ旅客に利用されている。）。</li> <li>- アムステルダム・スキポール空港での円滑な乗継のために、荷物の取扱いその他サービスの改善及び Air &amp; Rail 用のチェックインデスクの設置について、KLM オランダ航空、タリス、オランダ鉄道及び空港会社等で検討。</li> </ul> </li> <li>• 2022 年<sup>187,188</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- KLM オランダ航空とタリスは、ブリュッセルとアムステルダム・スキポール空港との間の列車を利用し、当該空港で乗り継ぐ旅客の増加を目的に、空陸連携商品がより魅力的となるよう開発を継続する合意を締結。</li> <li>- 従来、KLM オランダ航空では、ブリュッセルとアムステルダム・スキポール空港との間の航空便の代わりに高速列車タリスへ乗り継ぐことをオプションとして提供していたところ、KLM オランダ航空が高速列車タリス（対象は1日1往復）の座席を購入し、旅客に提供する試行を開始。これにより、ブリュッセルとアムステルダム・スキポール空港との間の航空便を1便削減。試行期間は2022年7月18日から10月29日まで。</li> <li>- この試行により、旅客は航空便同士の乗継のように列車との乗継が可能。例として、KLM のホームページで列車と航空便の双方のチェックインが可能で、搭乗券も双方で有効。</li> </ul> </li> <li>• 2023 年<sup>189</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2022 年の試行よりも対象となる高速列車タリスを増加させたいと、アムステルダムとブリュッセルとの間での航空便の代わりに列車の提供を開始。</li> </ul> </li> <li>• 2024 年<sup>190</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ブリュッセル南駅に、改修した Air&amp;Rail 用ターミナルを開設。</li> </ul> </li> </ul>
-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 2) オランダ鉄道の取組

把握できなかった。

<sup>186</sup> KLM. KLM, Thalys and NS Dutch Railways have joined forces to replace flights between Brussels and Amsterdam Airport Schiphol. <https://news.klm.com/klm-thalys-and-ns-dutch-railways-have-joined-forces-to-replace-flights-between-brussels-and-amsterdam-airport-schiphol/> (2026年4月9日閲覧)。

<sup>187</sup> KLM. KLM and Thalys make train travel more appealing to intercontinental and European transfer passengers. <https://news.klm.com/klm-and-thalys-make-train-travel-more-appealing-to-intercontinental-and-european-transfer-passengers/> (2026年4月10日閲覧)。

<sup>188</sup> KLM. KLM and Thalys launch trial for Amsterdam-Brussels transfer passengers. <https://news.klm.com/klm-and-thalys-launch-trial-for-amsterdam-brussels-transfer-passengers/> (2026年4月9日閲覧)。

<sup>189</sup> KLM. KLM offers passengers more Thalys seats to and from Brussels. <https://news.klm.com/klm-offers-passengers-more-thalys-seats-to-and-from-brussels/> (2026年4月9日閲覧)。

<sup>190</sup> AIR FRANCE KLM. Air France and KLM inaugurate a new Air&Rail Terminal in Brussels Midi Station. <https://www.airfranceklm.com/en/newsroom/air-france-and-klm-inaugurate-new-airrail-terminal-brussels-midi-station> (2026年4月9日閲覧)。

## 第4項 ドイツ

### 1) ルフトハンザ航空の取組

ルフトハンザ航空では、ドイツ鉄道と連携し、Lufthansa Express Rail 及び Rail & Fly を提供している。

ルフトハンザ航空が、列車サービスを運行する世界初の航空会社となったとされる、1982年提供開始のLufthansa Airport Express<sup>191</sup>についても、Lufthansa Express Railの「オ これまでの取組」に記載する。

#### (1) Lufthansa Express Rail<sup>192</sup>

項目	内容
ア 取組の対象となる移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドイツ 27 駅とフランクフルト空港との間の列車と、フランクフルト空港発着の航空便との乗継を行う移動。</li> <li>航空便の検索の際に、出発地又は到着地に鉄道駅を入力することで、航空便一覧から、Lufthansa Express Rail の対象となる列車を選択可能。</li> </ul>  <p data-bbox="606 1724 1165 1758">Lufthansa Express Rail の対象となる空港及び駅</p> <p data-bbox="909 1758 1372 1792">出典: Lufthansa. Lufthansa Express Rail.</p> <p data-bbox="494 1792 1372 1825"><a href="https://www.lufthansa.com/rs/en/lufthansa-express-rail">https://www.lufthansa.com/rs/en/lufthansa-express-rail</a> (2026年4月8日閲覧)。</p>

<sup>191</sup> Lufthansa Group. Chronicle. <https://www.lufthansagroup.com/en/chronicle> (2026年4月2日閲覧)。

<sup>192</sup> 特記以外は、Lufthansa. Lufthansa Express Rail. <https://www.lufthansa.com/rs/en/lufthansa-express-rail> (2026年4月8日閲覧)。

イ 乗継時の移動方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フランクフルト空港の長距離駅とターミナル1は、徒歩数分で移動可能。</li> </ul>
ウ 提供又は利用可能なサービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遅延があった場合には、次の航空便又は列車に自動的に予約変更される（乗継保証）。</li> <li>・保安検査の優先レーンが使用可能。</li> <li>・航空会社の上級会員は、ドイツ鉄道のラウンジを利用可能。</li> <li>・列車区間もマイレージサービスのマイルが獲得可能。</li> <li>・大部分の都市では、ドイツ鉄道の市内チケットも含まれる。</li> </ul>
エ 荷物の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フランクフルト空港での預入（列車から航空便への乗継の場合。）又は受取（航空便から列車への乗継の場合。）が必要とされ、列車内では旅客自身の責任で管理する必要がある。</li> <li>・フランクフルト空港の長距離駅と接続する AIRail ターミナルにおいて、預入又は受取が可能。</li> <li>・ケルン及びボンから出発する場合には、パートナー企業が提供する荷物運搬サービスを利用可能。</li> </ul>
オ これまでの取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2001年<sup>193</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ルフトハンザ航空、ドイツ鉄道、フラポートの共同でシュトゥットガルト中央駅とフランクフルト空港との間で AIRail の提供を開始。</li> <li>- 短距離航空便の列車への置換は、中長距離航空便の発着枠の確保につながる。</li> </ul> </li> <li>・2007年<sup>194</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 従来、シュトゥットガルト中央駅及びケルン中央駅を AIRail の対象としていたところ、新たにジークブルク・ボン駅を追加。</li> <li>- ファーストクラス及びビジネスクラスの AIRail 旅客が、フランクフルト空港の長距離駅にあるドイツ鉄道のラウンジを無料で利用可能になる。</li> <li>- 出発駅にて実施していた荷物預かりをフランクフルト空港での実施に変更することで、シュトゥットガルト中央駅、ケルン中央駅及びジークブルク・ボン駅でのチェックイン期限を15分前までに短縮する予定。</li> </ul> </li> <li>・2015年<sup>195</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AIRail を Lufthansa Express Rail とするブランド名の変更。</li> </ul> </li> <li>・2019年<sup>196</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lufthansa Express Rail を国内14都市で提供し、一部の都市において、対象となる列車が最大で2倍に増加。</li> </ul> </li> <li>・2020年<sup>197</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 従来の14都市に、新たに3都市を Lufthansa Express Rail の対象に追加。</li> </ul> </li> </ul>

<sup>193</sup> Fraport. Annual Report 2001.

[https://www.annualreports.com/HostedData/AnnualReportArchive/f/OTC\\_FPRUY\\_2001.pdf](https://www.annualreports.com/HostedData/AnnualReportArchive/f/OTC_FPRUY_2001.pdf)（2025年12月3日閲覧）p.12。

<sup>194</sup> airliners.de. AIRail mit kürzeren Check-in Zeiten ab Köln und Stuttgart - künftig auch ab Siegburg/Bonn. <https://www.airliners.de/airail-check-zeiten-koeln-stuttgart-siegburg-bonn/13409>（2026年4月8日閲覧）。

<sup>195</sup> Times of India. Lufthansa brings airport access services under common banner. <https://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/lufthansa-brings-airport-access-services-under-common-banner/articleshow/49555034.cms>（2026年4月7日閲覧）。

<sup>196</sup> Lufthansa Group. Lufthansa increases its Express-Rail range. [https://www.lufthansagroup.com/media/newsroom/north-america/2019/q4/2019-10-23\\_Lufthansa\\_stockt\\_Express\\_Rail\\_Angebot\\_\\_EN.pdf](https://www.lufthansagroup.com/media/newsroom/north-america/2019/q4/2019-10-23_Lufthansa_stockt_Express_Rail_Angebot__EN.pdf)（2025年8月5日閲覧）。

<sup>197</sup> Lufthansa Group. Deutsche Bahn und Lufthansabauen Kooperation deutlich aus:Zug zum Flug soll ausgeweitet werden. <https://newsroom.lufthansagroup.com/deutsche-bahn-und-lufthansa-bauen-kooperation-deutlich-aus-zug-zum-flug-soll-ausgeweitet-werden/>（2026年4月2日閲覧）。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024 年<sup>198,199</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 従来からの 24 都市に、新たに 4 都市を Lufthansa Express Rail の対象に追加。</li> <li>- ルフトハンザ便名で運行するインターシティーエクスプレス (ICE) は 1 日 240 本以上。</li> <li>- フランクフルト空港経由の Lufthansa Express Rail の年間利用者は約 50 万人となり、サービス開始以来過去最多。</li> </ul> </li> <li>• 2025 年<sup>200</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lufthansa Express Rail の対象 28 都市のうち、26 都市において、ドイツ鉄道の市内チケットが含まれることとなり、利用者は、Lufthansa Express Rail の対象となる列車の発着駅との間で公共交通機関 (バス、トラム、地下鉄及び都市近郊鉄道) の利用が可能。</li> </ul> </li> </ul> <p>(参考 : Lufthansa Airport Express)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1982 年<sup>201,202,203</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ルフトハンザ航空運航便の旅客のみを対象とした貸切列車として、デュッセルドルフ、ケルン及びボンの駅とフランクフルト空港の間で 1 日 4 往復の運行を開始。</li> </ul> </li> <li>• 1990 年<sup>204</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- シュトゥットガルトの駅とフランクフルト空港の間での運行を開始。</li> </ul> </li> <li>• 1993 年<sup>205</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 使用車両の老朽化等のため、運行終了。</li> </ul> </li> </ul>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## (2) Rail & Fly<sup>206</sup>

項目	内容
ア 取組の対象となる移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ドイツ鉄道の 5,600 以上の駅を発着する列車とドイツ発着の国際線の航空便とを組み合わせた移動。</li> <li>• 航空便の搭乗日及びドイツ出発の前日又はドイツ到着の翌日に利用可能。</li> <li>• インターシティー (IC)、ユーロシティー (EC) 及びインターシティーエクスプレス (ICE) を含む列車を自由に選択可能。</li> <li>• ルフトハンザ航空運航の航空便を選択した後、追加サービスとして、Rail &amp; Fly オプションを追加可能。</li> </ul>
イ 乗継時の移動方法	-
ウ 提供又は利用可能なサービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 片道又は往復、列車クラス (1 等車又は 2 等車)、大人又は子供の区分けで料金が決められている (例えば、片道、2 等車、大人で 33 ユーロ。)</li> </ul>
エ 荷物の取扱い	-

<sup>198</sup> Lufthansa Group. By Train and by Plane: Lufthansa and Deutsche Bahn announce record figures. <https://newsroom.lufthansagroup.com/en/by-train-and-by-plane-lufthansa-and-deutsche-bahn-announce-record-figures1/> (2026 年 4 月 2 日閲覧)。

<sup>199</sup> Lufthansa Group. Lufthansa Express Rail: Ticket now also valid for local public transportation. <https://newsroom.lufthansagroup.com/en/lufthansa-express-rail-ticket-now-also-valid-for-local-public-transportation/> (2026 年 4 月 2 日閲覧)。

<sup>200</sup> Lufthansa Group. Lufthansa Express Rail: Ticket now also valid for local public transportation. <https://newsroom.lufthansagroup.com/en/lufthansa-express-rail-ticket-now-also-valid-for-local-public-transportation/> (2026 年 4 月 2 日閲覧)。

<sup>201</sup> 酒井裕規, 水谷淳. (2025). 航空と高速鉄道における連携とその課題 —ドイツ・オランダの事例から—。航政研シリーズ no.668。

<sup>202</sup> Lufthansa Group. Chronicle. <https://www.lufthansagroup.com/en/chronicle> (2026 年 4 月 2 日閲覧)。

<sup>203</sup> Institut für Stadtgeschichte Frankfurt. 1982 stadtchronik. <https://www.stadtgeschichte-ffm.de/de/stadtgeschichte/stadtchronik/1982> (2026 年 4 月 9 日閲覧)。

<sup>204</sup> Lufthansa Group. Chronicle. <https://www.lufthansagroup.com/en/chronicle> (2026 年 4 月 9 日閲覧)。

<sup>205</sup> 酒井裕規, 水谷淳. (2025). 航空と高速鉄道における連携とその課題 —ドイツ・オランダの事例から—。航政研シリーズ no.668。

<sup>206</sup> Lufthansa. To your flight with Rail&Fly. <https://www.lufthansa.com/us/en/rail-and-fly> (2026 年 4 月 9 日閲覧)。

オ これまでの 取組	—
---------------	---

## 2) ドイツ鉄道の取組

ドイツ鉄道では、50 社以上の航空会社との協力を行っており、具体的な取組としては、(1)Lufthansa Express Rail 及び(2)Rail & Fly に加え、(3)Airline.Connect、(4)インターライン・コードシェア協定、(5)Good-for-Train-Tickets 並びに(6)SWISS Air Rail がある。

また、2022 年 8 月に航空連合の一つであるスターアライアンスの最初のインターモーダル・パートナーとなった<sup>207</sup>。

### (1) Lufthansa Express Rail

1)(1)のとおり。

### (2) Rail & Fly<sup>208</sup>

30 年以上提供され、約 50 社の航空会社で提供されている。ルフトハンザ航空での提供内容については、1)(2)のとおり。

---

<sup>207</sup> Star Alliance. DB becomes the first Intermodal Partner of Star Alliance.

<https://www.staralliance.com/en/news-article?newsArticleId=4540544&groupId=20184> (2026 年 3 月 16 日閲覧)。

<sup>208</sup> Deutsche Bahn. Vernetzung von Flug und Zug für eine erfolgreiche Mobilitätswende.

<https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/10320286/8b6922ba5c77c3b2b7ec14a5eba8376f/Faktenblatt-data.pdf> (2026 年 3 月 26 日閲覧)。

(3) Airline.Connect<sup>209</sup>

項目	内容
<p>ア 取組の対象となる移動</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イージージェット及びブエリング航空の旅客を対象に、イエーナ、ヴォルフスブルク、エアフルト、コットブス、シュトラールズント、ドレスデン、ハノーファー、ハレ、フランクフルト（オーダー）、マクデブルク、ライプツィヒ、ロストックその他の周辺都市からベルリン・ブランデンブルク国際空港への鉄道による移動。</li> <li>・航空会社のホームページでの予約の際に、列車と航空便の適切な組合せと料金が表示される。</li> </ul> <div data-bbox="539 443 1235 1438" style="text-align: center;"> <p>凡例   空港   都市</p> </div> <p>出典：地理院地図、Eurostat 及び OpenStreetMap を基に国土交通政策研究所にて作成。</p> <p style="text-align: center;">Airline.Connect の対象となる空港及び都市の例</p>
<p>イ 乗継時の移動方法</p>	<p>—</p>
<p>ウ 提供又は利用可能なサービス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遅延により乗継できない場合の保険も料金に含まれる。</li> </ul>
<p>エ 荷物の取扱い</p>	<p>—</p>
<p>オ これまでの取組</p>	<p>—</p>

<sup>209</sup> Deutsche Bahn. Vernetzung von Flug und Zug für eine erfolgreiche Mobilitätswende. <https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/10320286/8b6922ba5c77c3b2b7ec14a5eba8376f/Faktenblatt-data.pdf> (2026年3月26日閲覧)。

(4) インターライン・コードシェア協定<sup>210</sup>

項目	内容
ア 取組の対象となる移動	(Lufthansa Express Rail に類似の取組) ・ドイツ 13 都市とフランクフルト空港との間の移動。 ・ドレスデンの駅とベルリン・ブランデンブルク国際空港との間の移動。 ・例として、エティハド航空、カタール航空等の便名が付いたインターシティーエクスプレス (ICE) が航空便と組み合わせて予約できる。
イ 乗継時の移動方法	－
ウ 提供又は利用可能なサービス	－
エ 荷物の取扱い	－
オ これまでの取組	－

(5) Good-for-Train-Tickets<sup>211</sup>

項目	内容
ア 取組の対象となる移動	－
イ 乗継時の移動方法	－
ウ 提供又は利用可能なサービス	・悪天候、ストライキ等による航空便の欠航時に、ドイツ鉄道による移動の継続を航空会社が旅客へ提供可能。
エ 荷物の取扱い	－
オ これまでの取組	－

<sup>210</sup> Deutsche Bahn. Vernetzung von Flug und Zug für eine erfolgreiche Mobilitätswende.  
<https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/10320286/8b6922ba5c77c3b2b7ec14a5eba8376f/Faktenblatt-data.pdf> (2026 年 3 月 26 日閲覧)。

<sup>211</sup> Deutsche Bahn. Vernetzung von Flug und Zug für eine erfolgreiche Mobilitätswende.  
<https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/10320286/8b6922ba5c77c3b2b7ec14a5eba8376f/Faktenblatt-data.pdf> (2026 年 3 月 26 日閲覧)。

(6) SWISS Air Rail<sup>212</sup>

項目	内容
<p>ア 取組の対象となる移動</p>	<p>(Lufthansa Express Rail に類似の取組)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スイスインターナショナルエアラインズにより提供され、ミュンヘン中央駅とチューリッヒ空港とを結ぶ列車と航空便とを組み合わせた移動。</li> <li>・ミュンヘン中央駅とチューリッヒ空港とを結ぶ列車は、ドイツ鉄道、オーストリア連邦鉄道及びスイス連邦鉄道が共同で運行している。</li> </ul>  <p>出典：SWISS. SWISS Air Rail.  <a href="https://www.swiss.com/be/en/book-and-manage/partner-offers/swiss-airrail">https://www.swiss.com/be/en/book-and-manage/partner-offers/swiss-airrail</a>          (2026年5月11日閲覧)。</p> <p style="text-align: center;">SWISS Air Rail の対象となる移動<sup>213</sup></p>
<p>イ 乗継時の移動方法</p>	<p>—</p>
<p>ウ 提供又は利用可能なサービス</p>	<p>—</p>
<p>エ 荷物の取扱い</p>	<p>—</p>
<p>オ これまでの取組</p>	<p>—</p>

<sup>212</sup> Deutsche Bahn. Vernetzung von Flug und Zug für eine erfolgreiche Mobilitätswende.  
<https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/10320286/8b6922ba5c77c3b2b7ec14a5eba8376f/Faktenblatt-data.pdf> (2026年3月26日閲覧)。

<sup>213</sup> この図は、SWISS Air Rail の対象となる移動全体を示しているところ、ドイツ鉄道が運行に関与しているものは、ミュンヘンとチューリッヒ空港とを結ぶ列車であると推測する。

## 第5項 フランス

### 1) エールフランス航空の取組

エールフランス航空では、航空便とフランス、ベルギー及びスイスの対象鉄道駅を発着する列車とを組み合わせた移動をエールフランス航空のホームページ又はアプリで一度にまとめて予約可能なサービスとして、**Train + Air**、**Air&Rail** 及び **Air France Smart Connect**<sup>214</sup>を提供している。これらのサービスにおいて、遅延又は運休が発生した場合には、エールフランス航空にて、次に利用可能な航空便又は列車への予約変更を行うこととされている。また、**Train + Air** 及び **Air&Rail** においては、列車区間もマイレージサービスのマイルが獲得できる<sup>215</sup>。

---

<sup>214</sup> 2026年5月13日に、Air France.のホームページを確認したところ、Air France Smart Connect に関する記載は削除されていた。

<sup>215</sup> Air France. Combined plane and train trips.  
<https://www.airfrance.co.jp/information/prepare/voages-combines-avion-train> (2026年3月19日閲覧)。

(1) Train + Air<sup>216</sup>

項目	内容
<p>ア 取組の対象となる移動</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フランス海外領土を除くフランス国内と、フランス国外又はフランス海外領土との間の移動。</li> <li>・2026年3月時点では、列車と航空便との乗継を、パリ・シャルル・ド・ゴール空港で行う場合にはフランス国内の24駅を、パリ・オルリー空港<sup>217</sup>で行う場合にはフランス国内の19駅を、それぞれ出発地又は到着地とすることができる。</li> </ul>  <p> <span style="color: red;">●</span> パリ・シャルル・ド・ゴール空港発着便及びパリ・オルリー空港発着便の双方が利用可能な駅  <span style="color: blue;">●</span> パリ・シャルル・ド・ゴール空港発着便のみが利用可能な駅         </p> <p>           出典: Air France. STATIONS DIRECTLY LINKED TO PARIS-CHARLES DE GAULLE AND PARIS-ORLYを国土交通政策研究所加工。  <a href="https://img.static-af.com/transform/1d3a8bae-fba6-4651-995e-383c14bd9225/Intermodality-Map-TGV-UK">https://img.static-af.com/transform/1d3a8bae-fba6-4651-995e-383c14bd9225/Intermodality-Map-TGV-UK</a>(2026年1月26日閲覧)。            Train+Airの対象となる空港及び駅         </p>

<sup>216</sup> 特記以外は、Air France. Train + Air. <https://www.airfrance.co.jp/information/prepare/voyages-combines-avion-train/train-plus-air-france> (2026年3月18日閲覧)。

<sup>217</sup> 2026年5月13日に、Air Franceのホームページを確認したところ、パリ・オルリー空港に関する記載は削除されていた。

イ 乗継時の移動方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パリ・シャルル・ド・ゴール空港には、フランス高速鉄道 TGV の駅があり、航空便の出発又は到着ターミナルへは、徒歩又はターミナル間無料シャトルバスを利用して移動できる。</li> <li>・パリ・オルリー空港発着の航空便との乗継を行う場合には、フランス高速鉄道 TGV の駅と空港との間の移動にタクシーを利用する。タクシー代は、Train + Air のチケットに含まれている。</li> </ul>
ウ 提供又は利用可能なサービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイレージサービスで獲得したマイルをフランス高速鉄道 TGV で使用できる旅行券に交換可能<sup>218</sup>。</li> </ul>
エ 荷物の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・列車から航空便へ乗り継ぐ場合に、パリ・シャルル・ド・ゴール空港には専用の荷物預入カウンターが設置されている。</li> <li>・パリ・シャルル・ド・ゴール空港又はパリ・オルリー空港での預入（列車から航空便への乗継の場合。）又は受取（航空便から列車への乗継の場合。）が必要とされ、列車内では旅客自身の責任で管理する必要がある。</li> </ul>
オ これまでの取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1995年<sup>219, 220</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- フランス国鉄との連携に合意し、パリ・シャルル・ド・ゴール空港とリール・ヨーロッパ駅との間のフランス高速鉄道 TGV の路線を対象に、航空便と列車の予約を一つで行える TGV Air（現 Train + Air）の提供を開始。</li> </ul> </li> <li>・2020年<sup>221</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 毎年16万人以上の利用実績。</li> <li>- パリ・シャルル・ド・ゴール空港又はパリ・オルリー空港と14駅との間を対象にしていたところ、新たに、パリ・オルリー空港とボルドー・サンジャン駅との間を対象に加えることとなった。</li> </ul> </li> <li>・2021年<sup>222</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- パリ・シャルル・ド・ゴール空港と4駅との間及びパリ・オルリー空港と3駅との間が追加され、フランス高速鉄道 TGV の18駅との間が対象となった。</li> </ul> </li> <li>・2022年<sup>223</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 列車移動を含む移動全体について、エールフランス航空ホームページにてオンラインでのチェックインができるようになった。</li> </ul> </li> <li>・2023年<sup>224</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- パリ・シャルル・ド・ゴール空港と4駅との間及びパリ・オルリー空港と4駅との間が追加され、フランス高速鉄道 TGV の22駅との間が対象となった。</li> </ul> </li> </ul>

<sup>218</sup> Air France. Air France and SNCF Voyageurs celebrate 30 years of partnership and introduce the possibility of converting Flying Blue Miles into TGV INOUI travel vouchers. <https://corporate.airfrance.com/en/news/air-france-and-sncf-voyageurs-celebrate-30-years-partnership-and-introduce-possibility>（2026年3月16日閲覧）。

<sup>219</sup> Air France. Airport services. <https://corporate.airfrance.com/en/airport-services>（2026年3月31日閲覧）。

<sup>220</sup> Air France. Air France and SNCF strengthen their partnership and extend the "Train + air" product to the Bordeaux - Paris-Orly route. <https://corporate.airfrance.com/en/press-releases/air-france-and-sncf-strengthen-their-partnership-and-extend-train-air-product>（2026年3月31日閲覧）。


<sup>221</sup> Air France. Air France and SNCF strengthen their partnership and extend the "Train + air" product to the Bordeaux - Paris-Orly route. <https://corporate.airfrance.com/en/press-releases/air-france-and-sncf-strengthen-their-partnership-and-extend-train-air-product>（2026年3月31日閲覧）。

<sup>222</sup> Air France. Air France and SNCF to operate an additional 7 "Train + Air" services. <https://corporate.airfrance.com/en/press-releases/air-france-and-sncf-operate-additional-7-train-air-services>（2026年3月31日閲覧）。

<sup>223</sup> Air France. Air France and SNCF Voyageurs to operate an additional 8 "Train + Air" services. <https://corporate.airfrance.com/en/press-releases/air-france-and-sncf-voyageurs-operate-additional-8-train-air-services>（2026年4月2日閲覧）。

<sup>224</sup> Air France. Air France and SNCF Voyageurs to operate an additional 8 "Train + Air" services. <https://corporate.airfrance.com/en/press-releases/air-france-and-sncf-voyageurs-operate-additional-8-train-air-services>（2026年4月2日閲覧）。

(2) Air&Rail<sup>225</sup>

項目	内容
ア 取組の対象となる移動	<p>・ベルギーのブリュッセル南駅発着の列車を利用し、パリ・シャルル・ド・ゴール空港及びパリ・オルリー空港発着<sup>226,227</sup>の航空便との乗継を行う移動。</p>  <p>出典: Air France. Combined plane and train trips.  <a href="https://www.airfrance.co.jp/information/prepare/voyages-combines-avion-train">https://www.airfrance.co.jp/information/prepare/voyages-combines-avion-train</a>            (2026年5月8日閲覧)。</p> <p style="text-align: center;">Air&amp;Rail の対象となる空港及び駅</p>
イ 乗継時の移動方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パリ・シャルル・ド・ゴール空港発着の航空便の場合には、徒歩又はターミナル間無料シャトルバスを利用する。</li> <li>・パリ・オルリー空港発着の航空便の場合には、タクシー又は公共交通機関による移動が必要であり、この移動は自己負担となる。</li> </ul>
ウ 提供又は利用可能なサービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Air&amp;Rail デスクがパリ・シャルル・ド・ゴール空港の TGV 駅及びブリュッセル南駅に設置されている。</li> <li>・航空便のファーストクラス利用者及び一定の条件を満たしたビジネスクラス利用者は、ブリュッセル南駅又はパリ・シャルル・ド・ゴール空港にて、ラウンジ等の利用が可能である。</li> </ul>
エ 荷物の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・列車内では旅客自身の責任で原則管理する必要がある。ただし、列車から航空便への乗継の場合、列車の荷物スペースに空きがあり、パリ・シャルル・ド・ゴール空港での乗継時間が 24 時間以内であれば、荷物をブリュッセル南駅で預け、最終目的地で受け取ることが可能である。また、航空便から列車への乗継の場合には、空港での荷物の受取は必要であるが、列車の荷物スペースに空きがあれば、荷物をパリ・シャルル・ド・ゴール空港の TGV 駅で預け、ブリュッセル南駅のホームで受け取ることができる。</li> </ul>
オ これまでの取組	-

<sup>225</sup> Air France. Air&Rail. <https://www.airfrance.co.jp/information/prepare/voyages-combines-avion-train/air-et-rail-bruxelles> (2026年3月19日閲覧)。

<sup>226</sup> 2026年5月13日に、Air France.のホームページを確認したところ、パリ・オルリー空港に関する記載は削除されていた。

<sup>227</sup> アムステルダム・スキポール空港発着の航空便との乗継については 0 を参照のこと。

(3) Air France Smart Connect<sup>228</sup>

項目	内容
ア 取組の対象となる移動	<p>・パリ・シャルル・ド・ゴール空港とジュネーブ空港又はチューリッヒ空港とを結ぶエールフランス航空運航便と、スイス連邦鉄道運行のスイス国内列車とを乗り継ぐ移動。</p> <p>・ジュネーブ空港を経由する場合にはスイス国内の4都市、チューリッヒ空港を経由する場合にはスイス国内の3都市をそれぞれ出発地又は到着地とすることができる。</p>  <p style="text-align: center;">Air France Smart Connect の対象の空港及び駅</p> <p style="text-align: center;">出典: Air France. Air France Smart Connect を国土交通政策研究所加工。  <a href="https://www.airfrance.co.jp/information/prepare/voyages-combines-avion-train/smart-connect-trains-en-suisse">https://www.airfrance.co.jp/information/prepare/voyages-combines-avion-train/smart-connect-trains-en-suisse</a> (2026年3月19日閲覧)。</p>
イ 乗継時の移動方法	・列車は空港の駅を発着するため、航空便の出発又は到着ターミナルとは、徒歩で移動する。
ウ 提供又は利用可能なサービス	-
エ 荷物の取扱い	・ジュネーブ空港又はチューリッヒ空港での預入又は受取が必要である。
オ これまでの取組	-

2) フランス国鉄

(1) 取組

フランス国鉄では、エールフランス航空のほか、エアーカーナダ、キャセイパシフィック航空、エミレーツ航空その他航空会社と連携し、Train + Air を提供している<sup>229</sup>。

<sup>228</sup> Air France. Air France Smart Connect. <https://www.airfrance.co.jp/information/prepare/voyages-combines-avion-train/smart-connect-trains-en-suisse> (2026年3月19日閲覧)。

<sup>229</sup> Paris Aéroport. Combined Train + Air Ticket Charles de Gaulle Airport. <https://www.parisaeroport.fr/en/passengers/transport-parking/tgv/train-air/cdg> (2026年4月3日閲覧)。

## 第3節 ヒアリング調査

### 第1項 調査対象及び実施時期

第2節の文献調査の結果を踏まえ、対象国の政府機関、航空会社及び鉄道事業者に対するヒアリングを実施した。

ヒアリング対象者は、表 3-1 のとおりであり、対象国の政府機関、航空会社及び鉄道事業者に所属する 11 名に対し、ヒアリングを実施した。

表 3-1 ヒアリング対象及び実施日

対象国	ヒアリング対象者	実施日
オランダ	KLM オランダ航空の M 氏	2025 年 12 月 17 日
	オランダ鉄道の N 氏及び O 氏	2026 年 1 月 8 日
ドイツ	ルフトハンザ航空の P 氏	2025 年 12 月 5 日
	ドイツ鉄道の Q 氏及び R 氏	2025 年 11 月 4 日
フランス	民間航空総局の S 氏及び T 氏並びにインフラ交通運輸総局の U 氏	2025 年 10 月 30 日
	エールフランス航空の V 氏	2025 年 10 月 29 日
	フランス国鉄の W 氏	2025 年 10 月 30 日

### 第2項 調査結果

聞き取った内容を「ア 連携の背景」「イ 連携の内容」「ウ 連携のための対応事項」「エ 連携の効果及び評価」「オ 生じている課題」「カ 他の関係者との関係性」及び「キ 展望及び計画」の七つに整理した。なお、具体的な聞き取り内容は、第3項から第5項に記載した。なお、ヒアリングにおいて明確な言及が認められなかった項目は、「－」とした。

連携の背景については、環境対策（気候変動対策及び騒音）、逼迫する空港の発着枠の鉄道への置換による確保及び空陸連携のサービスの提供による他社との差別化がある。また、高速新線の整備による列車の移動時間の短縮が、空陸連携サービスの提供を可能にしたこと並びに政府による鉄道への移行の方針、鉄道及び空港のインフラの一体的な整備も挙げられる。

連携の内容については、航空便の代替となる列車が空港に乗り入れているところを主な対象にしつつ、列車では乗換が必要になる区間は、鉄道ではなくバスによる空陸連携のサービスを提供している。航空便の遅延に加え、列車の遅延により、乗継ができなかった際にも、多くの場合には航空会社が、代替便及び宿泊施設の手配、追加費用の負担その他の乗継保証を提供している。また、鉄道への代替により航空便を廃止したところもあれば、列車と航空便の双方を提供しているところもある。さらに、列車を航空便の代替として、通常の航空便と同様に予約できるものだけでなく、座席選択、預入荷物の追加等と共に、空陸連携のサービス利用希望の有無が選択できる柔軟性を持つものも提供されている。なお、鉄道事業者は、自国の航空会社に限らず、多くの航空会社と空陸連携のサービスを提供している。

連携のための対応事項については、列車への航空便名及び駅への IATA コードの付与、航空会社と鉄道事業者の異なるシステムの連携の実現並びに旅客サポートの充実がある。

連携の効果及び評価については、利用は一定数あり、増加傾向にある。また、評価指標としては、利用者数、代替できた航空便数、顧客満足度、費用及び収入がある。

生じている課題については、荷物の取扱いがある。航空便利用では最寄りの空港で荷物

を預けることができたが、列車利用では乗継空港まで自ら運ぶ必要が生じるため、これに対応するサービスを検討している。また、短距離航空便を廃止した場合に、旅客が競合する他のハブ空港を経由することを選択し、他の航空会社に旅客を奪われる可能性がある。

他の関係者との関係性については、航空会社としては、航空便廃止に伴う発着枠を失うリスクに対応するために、代替となる列車の十分な座席の確保が必要であること、及び環境面から短距離航空便の削減を要請する政府に対する、旅客が他国の航空会社を利用することによる売上げ減少のデメリットの説明がある。鉄道事業者としては、空陸連携のサービスの営業を積極的に行わないところもあれば、専属チームによる積極的な営業を実施しているところもあり、対応が分かれている。また、一般的な旅客需要を支える交通網を提供し、その一部に、空陸連携に活用できる区間が存在するという考え方又は航空会社に対する鉄道区間を供給するサプライヤーという立場であるとの認識を持っている。

展望及び計画については、空陸連携のサービスの対象となる列車の拡大を予定している。

### 第3項 オランダ

#### 1) KLM オランダ航空<sup>230</sup>

項目	聞き取り内容
ア 連携の背景	<p>政府から、アムステルダムから近距離の都市（ロンドン、デュッセルドルフ、フランクフルト、ベルリン、パリ及びブリュッセル）への航空便を廃止し、鉄道へ移行する方針が示された。</p> <p>航空便の削減の主な理由は、気候変動対策である。また、アムステルダム・スキポール空港の拡張可能性が限定されていて、発着枠の規制が厳しく、増便の余地が乏しい点も挙げられる。</p>
イ 連携の内容	<p>短距離航空便の旅客の多くがアムステルダム・スキポール空港で航空便を乗り継いでいることを踏まえ、列車が同空港に直接乗り入れる必要があり、まずブリュッセルを対象に一部の航空便の鉄道への代替を開始した。</p> <p>デュッセルドルフ、フランクフルト及びベルリンについては、ドイツ鉄道の列車は、アムステルダム・スキポール空港の駅には乗り入れておらず、現状ではアムステルダム中央駅発着である。</p> <p>また、ロンドンについては、保安検査及び出入国審査を通過する必要があるが、アムステルダム・スキポール空港の駅には、それらの設備がなく、また、場所の制約からそれらの設備の設置が難しく、空陸連携のサービス提供が難しい状況である。</p>
ウ 連携のための対応事項	—
エ 連携の効果及び評価	<p>Air&amp;Rail の利用者数は公開していないが、販売数は相当数ある。</p> <p>鉄道によって代替できた航空便数、顧客満足度等を指標としている。</p>
オ 生じている課題	<p>航空便から鉄道への代替は十分には進んでいないと考えている。Air&amp;Rail の拡大に向けた課題としては、航空便との乗継に適した列車の確保及び空港へ乗り入れる国際列車の本数が限定的であることがある。</p> <p>前者に関して、乗継時間が長すぎる場合には、競合するハブ空港を経由することを旅客が選択してしまう。また、列車から早朝出発の航空便への乗継又は深夜到着の航空便から列車への乗継は、当該時間帯の鉄道需要が限定されているために列車が運行されていないという課題がある。</p> <p>後者に関しては、航空会社のみでは解決できず、政府及び鉄道事業者で対応する必要があると考えている。</p> <p>短距離航空便を鉄道に代替し、空いた発着枠を長距離航空便等に振り替えた場合、CO<sub>2</sub>排出削減に寄与するとは限らず、総排出量が増加する可能性もあることに留意が必要である。</p>
カ 他の関係者との関係性	<p>航空便を廃止した場合、当該発着枠を失うリスクがあるため、代替となる列車の座席が十分に確保されている必要がある。</p> <p>早朝又は深夜における航空便と列車との乗継については、航空会社又は鉄道事業者単独では対応が困難であり、政府が鉄道事業者へ深夜又は早朝の列車の停車を義務付ける介入を行う等、全体的な調整が必要である。</p>
キ 展望及び計画	<p>政府が、アムステルダム・スキポール空港に近接するアムステルダム南駅に国際列車を発着させ、そこからスキポール空港駅への接続を確保する計画を進めている。</p>

#### 2) オランダ鉄道<sup>231</sup>

項目	聞き取り内容
ア 連携の背景	—
イ 連携の内容	—
ウ 連携のための対応事項	—
エ 連携の効果及び評価	<p>CO<sub>2</sub>排出量削減に対しては、短距離航空便を削減した場合であっても、当該発着枠が長距離路線に振り替えられるため、寄与しなかったと認識している。</p> <p>空陸連携の検討を進めていく中で、航空会社、鉄道事業者及び政府の相互理解が進んだと考えている。</p>

<sup>230</sup> 2025年12月17日に実施したKLMオランダ航空のM氏へのヒアリング内容に基づく。

<sup>231</sup> 2026年1月8日に実施したオランダ鉄道のN氏及びO氏へのヒアリング内容に基づく。

オ 生じている課題	<p>鉄道と航空は基本的に競争関係にあり、航空会社と鉄道事業者が市場を分担するような合意は、法令上認められていない。このため、空陸連携の仕組みの構築には大きな制約がある。</p> <p>また、航空便の削減のための主な課題としては、航空便と列車の接続性、荷物の取扱いがある。</p> <p>接続性については、航空会社は、航空便の離発着数が多い時間帯に、乗継ができる列車の運行を求めた。しかし、旅客数が最も多い早朝又は深夜発着の航空便に合わせた列車の運行は、採算性の観点から難しい。</p> <p>荷物については、航空便同士の乗継では、出発地から目的地まで荷物が輸送されるが、空陸連携のサービスにおいては、列車区間は旅客が荷物を携行し、空港で預ける必要がある。</p> <p>さらに、航空便を列車で代替する上での困難さとして、短距離航空便は、50人程度の航空機での運航等、需要規模が小さいことが多いが、これを400席から500席ある列車に置き換えた場合に、供給過多となり、採算性の確保が難しいことも挙げられる。</p>
カ 他の関係者との関係性	-
キ 展望及び計画	<p>国際列車の事業方針としては、都市中心部同士を結ぶ都市間輸送が基本と位置付けており、空港に列車が停車する場合でも、航空便と列車との乗継を目的とする旅客は少数に留まると認識している。</p> <p>航空便の列車による代替については、需要の面及び採算性から限界があると考え。我々ができることは、国際列車のサービスの質向上により、旅客が自発的に鉄道利用へ移行するようにすることと考えている。</p>

## 第4項 ドイツ

### 1) ルフトハンザ航空<sup>232</sup>

項目	聞き取り内容
ア 連携の背景	<p>1982年に、ドイツ鉄道の余剰車両を活用し、フランクフルト空港とデュッセルドルフの駅とを結ぶ空陸連携のサービスを開始したと認識している。当時、フランクフルトとケルンとの間は在来線での運行で、競争力は十分ではなかった。車両の老朽化を理由に1993年に一旦サービスを終了した。</p> <p>1990年代後半以降、高速新線の整備が進み、列車による移動時間が短縮されたことから、空陸連携のサービスの検討を行えるようになった。また、フランクフルト空港のメリットとして、近接した駅が同時期に整備されたことが挙げられる。さらに、1990年代から2000年代初頭は、フランクフルト空港の発着枠の制約が強く、航空便を減らし、より低コストの列車を活用することが検討されていた。</p>
イ 連携の内容	<p>Lufthansa Express Rail を提供している都市で、航空便を廃止した都市としては、ケルンがある。</p> <p>フランスのストラスブールにおいては、バスでフランクフルト空港と接続している。バスでの接続としている理由は、ストラスブールとフランクフルト空港との間を列車で移動する場合、乗換が必要になるためである。</p> <p>空陸連携のサービス導入時から実施している手厚い補償は重要な点で、仮に列車が遅れ航空便に乗り継げない場合でも、ルフトハンザ航空が責任をもって他の便に無料で振り替える、旅客に発生した追加の費用を負担する等の補償が重要だと考えている。補償に関し、最終的にドイツ鉄道との売上配分等で精算を実施することもありえるが、旅客の窓口はルフトハンザ航空となるため、その責任を果たす必要がある。</p>
ウ 連携のための対応事項	<p>航空便同士の乗継と、航空便と鉄道との乗継においては、異なる手続きがあるため、旅客のサポートのために、アプリを利用して、移動前及び移動中にいつどうい行動が必要であるかを連絡することで不安を解消することを、ここ数年重要視している。</p>
エ 連携の効果及び評価	<p>フランクフルトとケルンとの間の航空便を廃止した2007年頃から利用者が増加した。</p> <p>インバウンドとアウトバンドに分けて、航空便同士の乗継を利用する旅客と、航空便と鉄道との乗継を利用する旅客の比率を算出したところ、インバウンドとアウトバンドで差異があまりなく、ドイツ国外の旅客でも鉄道との乗継に対する抵抗はないと認識している。フランクフルト空港を利用するルフトハンザ航空の旅客は、多くが欧州内を移動する旅客で、言語の問題もあまりなく、鉄道への乗継も日常的なものと捉えているため、空陸連携のサービスに対する抵抗が少ないと考えている。</p> <p>空陸連携のサービスの提供に係る費用及び利用者数を評価指標としている。空陸連携のサービスの趣旨は、ルフトハンザ航空のネットワークへのアクセスを確保し、ハブ空港を経由する乗継需要を獲得することと考えており、当該サービス単体で収益を上げる必要は必ずしもない。</p>
オ 生じている課題	<p>荷物の取扱いが成功のポイントと考えているが、適切なプロセスを導入できていない。</p> <p>短距離航空便の廃止のデメリットとして、旅客が他の競合ハブ空港を利用するリスクがある。鉄道を好まない旅客が、フランクフルト空港の代わりに、ミュンヘン空港、チューリッヒ空港その他のルフトハンザグループのハブ空港を利用してくれるのであれば問題ない。しかし、エールフランス航空を利用して、パリ・シャルル・ド・ゴール空港で乗り継ぐ、ブリティッシュ・エアウェイズを利用して、ロンドン・ヒースロー空港で乗り継ぐ等、欧州には、代替となる選択肢が多数あり、他の航空会社に旅客を奪われる可能性がある。</p>
カ 他の関係者との関係性	<p>政府としては、短距離航空便の削減が重要な目標である中、ルフトハンザ航空としては、旅客数の維持が重要な点である。環境面を考慮し、ルフトハンザ航空が短距離航空便を削減した場合に、旅客が他国の航空会社を利用すれば、環境面でのメリットはなくなり、他国の航空会社の売上げが生じるだけであることを、政府には繰り返し説明している。</p> <p>LCCは、基本的には大きな競合相手である。ただし、空陸連携のサービスにおいては、負担のない乗継の提供等を目標としていることから、直行便を重視するLCCは直接の競争相手とは捉えていない。</p>

<sup>232</sup> 特記以外は、2025年12月5日に実施したルフトハンザ航空のP氏へのヒアリング内容に基づく。

キ 展望及び計画	<p>ルフトハンザグループ内では、ドイツを始め、スイス及びオーストリアでも、空陸連携のサービスを多くの都市で提供しており、全体的に見て、拡大拡張の余地は限られている。</p> <p>ケルンからブリュッセル空港に鉄道で移動し、当該空港から航空機に搭乗することを可能にするプロジェクトを近日中に公表予定である<sup>233</sup>。ブリュッセル空港にあるアフリカへの路線を活かせると考えている。</p> <p>また、ルフトハンザ航空が就航している他国への到着後に、空陸連携のサービスを検討している。2か月前には、香港からマカオにバスで移動できるサービスを発表した。</p>
----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 2) ドイツ鉄道<sup>234</sup>

項目	聞き取り内容
ア 連携の背景	<p>1982年に開始した空陸連携のサービスは、空港の発着枠及び環境面の二つが背景にあったと認識している。空港の発着枠に関しては、より収益性の高い長距離航空便を増やすために、短距離の区間は鉄道に委ねたほうが望ましいとの考えがあったと思う。また、環境面においては、CO<sub>2</sub>排出及び騒音が問題となっていた。</p>
イ 連携の内容	<p>Lufthansa Express Rail 又はインターライン・コードシェア、Rail &amp; Fly 及び Good for Train の3種類がある。</p> <p>Lufthansa Express Rail は、ルフトハンザ航空専用のサービスであるが、ドイツ鉄道は中立的な立場を保持し、インターライン・コードシェアとして、同様のサービスを他の航空会社にも提供している。</p> <p>Lufthansa Express Rail 及びインターライン・コードシェアと、Rail &amp; Fly とは目的が異なるため、併存させている。前者は、列車が航空便の代替として提供され、航空便の検索で、例えば、デュッセルドルフ、東京と出発地、到着地を入力すれば、列車と航空便の組み合わせが時刻とともに提示され、そのまま購入できる。後者については、前述のような検索の結果には表示されず、例えば、フランクフルト発東京行の航空券を購入後、座席選択、預入荷物の追加、保険等と共に、Rail &amp; Fly の希望の有無が選択でき、柔軟に利用できる点に強みがある。</p> <p>Rail &amp; Fly はドイツ国内では認知されているが、海外の旅客には説明が必要となる場合が多い。一方で、Lufthansa Express Rail 及びインターライン・コードシェアは国際的な認知度が高く、優位性があると考えている。</p> <p>空陸連携のサービスは、航空会社のサービスと基本的には位置付けられているため、遅延に関する補償、対応等は航空会社が担うこととなっている。特に、Lufthansa Express Rail 及びインターライン・コードシェアの場合、航空会社が指定した列車であるため、航空会社が責任を負うことになる。Rail &amp; Fly において、旅客が適切な列車を選択したにもかかわらず、遅延により航空便に搭乗できなかった場合にも、正式な規定ではないものの、基本的には航空会社が別の航空便の手配その他の対応を行う。なお、列車の遅延により乗継できなくなるケースは日常的に発生しておらず、問題とは認識していない。</p>
ウ 連携のための対応事項	<p>航空会社と鉄道事業者で異なるシステムの連携に関しては、ルフトハンザ航空が技術的な基盤整備に重要な役割を果たした。また、航空会社と鉄道事業者のシステムの連携の実現には、ワールドチケットという専門企業を活用している。</p> <p>Lufthansa Express Rail 及びインターライン・コードシェアの場合には、駅に対するIATAコードの取得が必須となる。ドイツ国内の主要駅は、既にIATAコードを取得している。未取得の場合には申請が必要であり、審査には時間及び費用が掛かる。</p> <p>駅での荷物の回収又はインターシティーエクスプレス (ICE) への荷物専用スペースの設置は、需要自体が大きくないこと、駅及び車両のバリアフリーが進み、キャリーケースを持って移動することが容易になっていること、及びインターシティーエクスプレス (ICE) においては、空陸連携用の車両はなく、通常の営業列車の車両を利用してもらうことから、荷物専用スペースのために座席を削減することは採算上困難であり、実施していない。</p>

<sup>233</sup> ルフトハンザグループの一つであるブリュッセル航空が、2026年2月26日に発表している。

出典：Brussels Airlines. New high-speed train between Cologne and Brussels Airport by Deutsche Bahn in codeshare with Brussels Airlines. <https://press.brusselsairlines.com/new-high-speed-train-between-cologne-and-brussels-airport-by-deutsche-bahn-in-codeshare-with-brussels-airlines> (2026年5月8日閲覧)。

<sup>234</sup> 2025年11月4日に実施したドイツ鉄道のQ氏及びR氏へのヒアリング内容に基づく。

エ 連携の効果及び評価	<p>空陸連携のサービスの利用は、全体としては増加傾向であり、2024年には約110万人を輸送した。ただし、利用の増加は自然増ではなく、価格設定等の航空会社の裁量によって変動する。鉄道区間はあくまで航空会社が提供する一部であり、価格設定の権限は、航空会社にある。そのため、列車利用又は航空便利用のどちらが安価であるかは航空会社側が調整するものであり、ドイツ鉄道では決められない。</p> <p>利用が大きく増加した要因としては、2002年にケルンからフランクフルトへの鉄道の移動時間が1時間早くなったこと及び同時期にルフトハンザ航空のケルン＝フランクフルト線が運航を停止したことが挙げられる。</p> <p>評価指標としては、航空会社との共同収入及び利用者数の増加である。</p>
オ 生じている課題	-
カ 他の関係者との関係性	<p>空陸連携においては、航空会社と協力しているが、国内都市間輸送においては、航空会社とは競争関係にある。</p> <p>空陸連携に関しては、受け身ではなく、専属のチームにより、航空会社に対して積極的に営業等を行っている。航空会社との共同作業は、非常に特殊で複雑であるが、空陸連携を戦略として推進するとした以上は、最大限に活用し、売上げを確保するために積極的に取り組んでいる。</p> <p>スターアライアンスのインターモーダル・パートナーについては、スターアライアンス加盟航空会社とのネットワーク構築及び接点の拡大が可能となる点が大きなメリットである。</p> <p>当社は、空陸連携に特化した路線を構築しているのではなく、一般的な旅客需要を支える交通網を提供し、その一部に、空陸連携に活用できる区間が存在するという考え方である。2024年に空陸連携のサービスを利用した旅客は約110万人である一方、今年目標としている旅客総数は約1億3,000万人である。したがって、空陸連携のサービスの旅客は、全体1%未満であり、重要な顧客層ではあるものの数としては限定的である。</p>
キ 展望及び計画	<p>現在提供しているサービスの国際化を進める方針である。具体的には、2026年9月からケルンとブリュッセル空港との間での列車の運行を予定しており、インターシティーエクスプレス（ICE）の国際空港への接続を強化していきたいと考えている。</p>

## 第5項 フランス

### 1) 民間航空総局及びインフラ交通運輸総局<sup>235</sup>

項目	聞き取り内容
ア 連携の背景	<p>国内には、密な鉄道網及び多数の空港が存在していたが、両者の連携は十分ではなかったところ、1990年代のパリ・シャルル・ド・ゴール空港への鉄道駅の開設を契機に、政府として鉄道及び空港のインフラの一体的な整備を進めることにより、航空便と列車の接続性の向上が図られてきた。</p> <p>また、2019年のモビリティ基本法（Loi d'orientation des mobilités、LOM）でインターモーダリティの推進が明確に位置付けられ、駅、空港その他のインフラの整備において国が重要な役割を果たしている。</p> <p>さらに、環境政策として航空分野に課しているCO<sub>2</sub>排出削減義務に関し、旅客の鉄道への誘導は、削減のための有効な手段の一つと考えている。</p> <p>なお、3時間から3時間半程度で鉄道による移動が可能な区間では、航空便より鉄道の利便性が高いため、鉄道利用が増加する傾向が確認された。フランス高速鉄道TGVの路線網の整備の進展に伴い、パリと地方都市との間の航空便の多くが廃止された。鉄道への移行が定着するまでには30年程度を要している。</p>
イ 連携の内容	—
ウ 連携のための対応事項	—
エ 連携の効果及び評価	—
オ 生じている課題	—
カ 他の関係者との関係性	政府は、空陸連携のサービス提供自体には直接の関与はしておらず、エールフランス航空、フランス国鉄等が自らの判断で実施しているものである。
キ 展望及び計画	—

### 2) エールフランス航空<sup>236</sup>

項目	聞き取り内容
ア 連携の背景	<p>連携の契機は、パリ・シャルル・ド・ゴール空港とブリュッセル空港を結ぶ航空便の廃止であった。ブリュッセル便の廃止に際しては、フランス国鉄と協議し、連携の強化を進めた。</p>
イ 連携の内容	<p>フランス国鉄との連携によるサービスには、Air&amp;RailとTrain + Airの二つがある。Air&amp;Railは、エールフランス航空及びKLMオランダ航空の商品である。</p> <p>Train + Airは、エールフランス航空以外の航空会社でも販売されているが、販売数としては、エールフランス航空が一番多い。Train + Airは、フランス国鉄の商品であるが、広告、販売及び旅客サービスはエールフランス航空で行う。乗継保証については、航空便又は列車のいずれの遅延においても、エールフランス航空が代替便又は宿泊施設の手配を行うことが原則である。</p> <p>Train + Airの提供により、航空便を廃止したところをあれば、航空便を維持しているところもある。列車と航空便の双方を提供している都市においては、列車と航空便のいずれかを優先して提供することはない。エールフランス航空としては、航空便を利用してもらう方がよいが、インターモーダリティ、持続可能性、フランス国鉄との連携等を踏まえ、列車と航空便双方を提供している。</p>
ウ 連携のための対応事項	<p>列車を航空便として扱えるように、フランス高速鉄道TGVにおいて、航空便名及びIATAコードの付与を行っている。</p> <p>エールフランス航空とフランス国鉄は異なる予約システムを使用しているところ、現状では、鉄道のダイヤ情報をフランス国鉄からエールフランス航空に定期的に共有することとしている。</p>

<sup>235</sup> 2025年10月30日に実施した民間航空総局のS氏及びT氏並びにインフラ交通運輸総局のU氏へのヒアリング内容に基づく。

<sup>236</sup> 特記以外は、2025年10月29日に実施したエールフランス航空のV氏へのヒアリング内容に基づく。

エ 連携の効果及び評価	一度の操作で航空券と鉄道チケットが一体となって予約及び支払できることが旅客から評価されている。また、列車区間についてもマイルサービスのマイルが獲得できることも好評である。 評価の指標は、営業面では売上げ及び利用者数であり、商品開発面では利用者が連携サービスを他者にどの程度推奨するかを、利用後に送付するアンケートを基に把握している。
オ 生じている課題	国内線の廃止により列車利用へと切り替えた旅客の中には、従来は最寄りの空港で預けられた荷物をパリ・シャルル・ド・ゴール空港まで自ら運ぶこととなった点に不便さを感じる人が存在する。荷物輸送サービスの提供を検討し、特にアウトバウンドにおいて、フランス国内の駅で荷物を預かり、海外の最終目的地で受け取れる輸送サービスの可能性を探っている。
カ 他の関係者との関係性	政府からは、(エールフランス航空のみに対してではないが、) 脱炭素に対する行動を求められている。
キ 展望及び計画	パリ・オルリー空港発着便の撤退に伴い同空港での Train+Air を終了する予定である <sup>237</sup> 。 予約システムについて、シームレスに同期できることを目指している。

### 3) フランス国鉄<sup>238</sup>

項目	聞き取り内容
ア 連携の背景	空陸連携のサービスは、航空会社からの要請により開始した。パリ・シャルル・ド・ゴール空港へ国際線を就航させている航空会社が多い中、空陸連携のサービスを提供することで、他の航空会社との差別化を図りたいという狙いがあったのではないかと考えている。
イ 連携の内容	14の航空会社と連携し、Train + Air を提供している。
ウ 連携のための対応事項	航空会社と鉄道事業者の予約システムが異なるところ、AccessRail が提供するシステムによるシステム間の連携をしている。 IATA コードの申請及び取得、新たな料金設定が必要となる。また、どの列車とどの航空便とが接続するかを確認し、該当する列車に航空会社の便名を付ける必要がある。なお、IATA コードの取得手続きは航空会社が行う。 パリ・オルリー空港とフランス高速鉄道 TGV の駅との間の移動手配は、航空会社が担っている。 Train + Air においては、以前は紙の鉄道チケットが必要であったところ、2022年11月にデジタル化し、スマートフォン等で入手可能となった。このデジタル化は、個別の鉄道チケットよりも遅れて実現した。航空業界の規則上、複数区間を含む航空券では、区間ごとに搭乗の確認(バリデーション)が求められるところ、デジタル化によってそれが担保できない可能性があったためである。
エ 連携の効果及び評価	Train + Air の利用者数のうち、エールフランス航空との連携によるものは、年2%から5%程度の増加率で推移している。2019年まではより高い増加率であったが、2020年に急落し、現在は回復の途上にある。 Train + Air の利用者数は、新規路線の開設、連携する航空会社数等に左右されるため、単純な時系列比較は難しい。 旅客数及び航空会社からの連携依頼件数を評価指標としている。
オ 生じている課題	荷物の取扱いについて、検討している。フランス高速鉄道 TGV には荷物専用車両がなく、駅で荷物を回収しても列車に積載できない。回収した荷物をトラックで輸送することとした場合、荷物の空港到着が航空便に間に合わず、結局は前日に回収することが必要となる。このような回収サービスへの需要の有無を見極めている。 列車内に専用荷物スペースを設けることについては、座席数の減少による収益性の問題が生じる。また、途中停車駅の場合、3、4分程度の停車時間中に、荷物を積み下ろしすることは現実的ではない。

<sup>237</sup> 実際に、2026年3月にエールフランス航空は、パリ・オルリー空港での全運航を終了した。

出典：sky-budget. エールフランス航空、オルリー空港での全運航を終了 シャルル・ド・ゴールへ集約し80年の歴史に幕. <https://sky-budget.com/2026/03/29/air-france-ends-80-year-presence-at-paris-orly-airport/> (2026年4月14日閲覧)。

<sup>238</sup> 2025年10月30日に実施したフランス国鉄のW氏へのヒアリング内容に基づく。

カ 他 の 関 係 者 と の 関 係 性	<p>政府からは、空陸連携の対象にできる駅の増加、航空会社の要請への柔軟な対応等を求められたことがある。</p> <p>航空会社に対しては、鉄道区間を供給するサプライヤーという立場である。空陸連携のサービスに関する営業等は積極的には行わず、航空会社からの依頼を待つこととしている。また、特定の航空会社を優遇することはない。</p> <p>競合相手は、航空便ではなく、自動車と認識している。旅客が鉄道を利用するのであれば、Train+Air 又は個別の鉄道チケットの利用のどちらでも構わない。</p> <p>Train+Air の収益については、航空会社の販売価格に関わらず、フランス国鉄には決まった額が支払われる。Train+Air における遅延時の費用負担は、航空会社又はフランス国鉄の過失に応じて決められる仕組みである。乗継保証のために、フランス国鉄が負うリスクは、Train+Air の価格に反映している。</p> <p>Train+Air の対象駅を拡大する場合は、フランス国鉄が、航空会社へ新規対象駅の提供可能性を通知する。</p>
キ 展 望 及 び 計 画	<p>パリ市内の駅を発着するフランス高速鉄道 TGV を空陸連携の対象にすることについては、パリ市内の駅と、パリ・シャルル・ド・ゴール空港との間の移動をタクシー、パリ交通公団等の第三者に委託する必要があり、フランス国鉄は慎重な姿勢であった。しかし、パリ・シャルル・ド・ゴール空港を発着するフランス高速鉄道 TGV の本数が限られるなか、航空会社からの要請を踏まえ、フランス国鉄は遅延の補償をしない条件の下、パリ市内の駅を対象とする方針とした。現在は、調整を進めており、2026 年の提供開始を見込んでいる。</p> <p>なお、パリ・シャルル・ド・ゴール空港を発着するフランス高速鉄道 TGV については、車両不足及びダイヤ設定の制約から、増便等の柔軟な変更は難しい状況である。</p>

## 第4章 まとめ(得られた知見)

### 第1節 第三国輸送

調査対象とした空港会社等及び航空会社においては、第三国輸送の獲得に向けた取組を進めており、ハブ空港化及び第三国輸送の拡大を今後も進めていく意向であることが分かった。

具体的な取組としては、ラウンジサービス、優先通過サービス、宿泊サービス及びツアープログラムの提供、空港会社等又は航空会社との連携のみならず、地方行政機関との連携があり、様々な取組を実施することにより、第三国輸送の旅客の増加及び快適性の向上を目指し、実際に増加につなげた取組もあった。

また、データ分析からは、国際線旅客及び乗継旅客の割合による空港の類型化ができ、東南アジアと北米との間の移動における、日本の空港で乗り継ぐ旅客の発着国別の増減及び競合することが想定される空港を明らかにすることができた。ファーストクラス又はビジネスクラスを利用して東南アジアと北米を移動する旅客は、日本の空港での乗継を行う傾向にあった。

我が国では、人口の減少及びアウトバウンドの減少が生じているところ、他国の事例を参考に、次の事項に留意しつつ、地理的優位性を活かしたアジアと北米との間の第三国輸送の需要の獲得のための取組を進めていく必要がある。

- ・ 旅客のニーズ及び性質の的確な把握並びにそれらと取組内容との親和性の確保。
- ・ 旅客の年齢、発着国、背景にある文化その他のターゲットとする層の明確化。
- ・ (相乗効果を狙った、) 複数の取組の並行した実施。
- ・ 意欲及び積極性のある連携協力先の選定。
- ・ 連携協力先への利点の提供。
- ・ 海外の空港との協力を活用した航空会社の誘致。

### 第2節 空陸連携

選定した欧州の3か国においては、環境対策、逼迫する空港の発着枠の確保及び他社との差別化を背景に空陸連携が提供され、多くの事例では、航空便又は列車の遅延時の代替便の手配を始めとする乗継保証を伴っていた。

また、列車が空港に乗り入れている事例が多数ではあったが、一部には、駅と空港との間をタクシーで結ぶこととしているもの及び列車の乗換が必要になるために鉄道ではなくバスと航空便との空陸連携を提供しているものがあった。

さらに、列車利用では乗継空港まで荷物を自ら運ぶ必要が生じること及び短距離航空便の廃止により他の航空会社に旅客を奪われる可能性があることが課題であった。

欧州は、他国と陸続きであること、高速鉄道の駅が設置されている空港があることその他の地理的及び社会的条件が我が国とは異なるという前提を踏まえつつ、我が国において空陸連携の導入を検討する際には、次の事項に留意が必要である。

- ・ 連携に当たっての航空会社と鉄道事業者の役割の明確化(遅延等による補償の分担を含む)。
- ・ 航空便と列車とを乗り継ぐ際の移動手段の確保。

- ・ 列車移動時の旅客による荷物運搬の負担の軽減。
- ・ 航空便を廃止した際他国の航空会社への旅客の流出対策。

## 謝辞

本調査研究では、ヒアリング調査において、政府機関、事業者等の皆様にご協力いただいた。ここに記して、感謝の意を表する。