

第三国輸送の取組、動向等に関する調査研究

—韓国、トルコ及び日本の空港会社等及び航空会社—

主任研究官 可児 貴明
前主任研究官 南 聡一郎
研究官 吉原 圭佑

(要旨)

国際航空ネットワークの変化による我が国の対応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に、韓国、トルコ及び日本の空港会社等及び航空会社における第三国輸送に関する取組、動向等に関する文献調査又はヒアリング調査の結果を整理し、得られた知見をまとめた。

日本は、人口の減少及びアウトバウンドの減少が生じている。このため、国内線売上規模が比較的小さく、人口が減少しているという背景の下で第三国輸送の旅客の獲得を目指す韓国の事例及び周辺に多くの首都があるという地理的要因を活かして就航先の拡大を進めるトルコの事例を参考に、乗継旅客のニーズ及び性質と取組内容との親和性等に留意しつつ、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。

1. はじめに

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、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をいう。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。）が拡大しており、欧州とアジアとを中継する中東系航空会社の台頭、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¹等の取組がみられる。

このような背景の中、国際航空ネットワークの変化による我が国の対応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に、韓国、トルコ及び日本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。）及び航空会社における第三国輸送の取組、動向等に関する文献調査又はヒアリング調査の結果を整理し、得られた知見をまとめた。

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

2. 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²中、地理的な要因から、東アジアは特に競合している。また、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³である。よって、本稿では、東アジア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した。

(1) 空港の選定

空港の選定は、次の資料⑦、④及び⑤を用いて行った。まず、資料⑦の年間国際線旅客数の上位 25 空港及び資料④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 点以上の東アジア及び中東地域の空港を抽出し、最後に、資料⑤にて五つ星ハブ空港と評価されている空港を優先するという手順で行い、韓国の仁川国際空港及びトルコのイスタンブール空港を選定した。

- 資料⑦ Annual World Airport Traffic Report 2020 Edition⁴
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④ Megahubs 2024⁵
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⑤ The World's 5-Star Airports 2024⁶
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。

なお、選定を行った 2024 年 10 月時点で、資料⑦の最新版は、2022 年の旅客数が掲載

² 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.

³ 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.

⁴ Airports Council International (ACI). (2020). Annual World Airport Traffic Report 2020 Edition. Airports Council International.

⁵ OAG. Megahubs 2024. <https://www.oag.com/megahubs-airports-2024> (2024 年 10 月 7 日閲覧)。

⁶ Skytrax. The World's 5-Star Airports. <https://skytraxratings.com/the-worlds-5-star-airports> (2025 年 5 月 2 日閲覧)。

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④は、2024 年 8 月 2 日のデータを用いており、資料⑤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、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。

（2） 航空会社の選定

空港の選定で用いた資料④には、各空港の主要な航空会社⁷として、仁川国際空港では大韓航空が、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。第三国輸送のためには、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必要があることから、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（大韓航空、ターキッシュエアラインズ）を選定した。

3. 海外の空港会社等及び航空会社に対するヒアリング調査結果

（1） ヒアリング項目

海外の調査対象の空港及び航空会社における第三国輸送の取組を把握するために、文献調査⁸を行い、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た。これらの取組について、「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」の六つについてヒアリングを実施することとし、特に、アウオの三つを重点項目とし、優先的にヒアリングを実施した。また、第三国輸送に係る全般的な意向について、「キ 他の関係者への期待事項」並びに「ク 今後の展望及び計画」の二つを確認した。

八つのヒアリング項目の具体的な質問例は、表 1 のとおりである。

⁷ 資料④では、「Dominant Carrier」と表現されている。

⁸ 空港及び航空会社のプレスリリース及び中期経営計画、航空系ニュースサイト等を用いて、過去 10 年程度の第三国輸送に係る取組の状況を調査した。

表 1 ヒアリング項目

カテゴリ	項目	具体的な質問例
文献調査で把握した取組	ア 取組内容	・取組の具体的な内容はどのようなものか。
	イ 背景又は狙い	・なぜその取組を始めたか。 ・どのような狙いがあったか。
	ウ 取組の成果	・どのような成果があったか。
	エ 苦勞した点	・取組の遂行において苦勞したことは何か。 ・どのように克服したか。
	オ 成功又は実施できた要因	・取組の成果がでた要因は何か。 ・取組を実施できた要因は何か。
	カ 今後の拡充又は改善予定	・今後この取組を拡充又は改善する予定はあるか。
第三国輸送に係る全般的な意向	キ 他の関係者への期待事項	・航空会社、空港、業界団体等に期待する事項はあるか。
	ク 今後の展望及び計画	・今後どのような取組を行う予定か。

(2) ヒアリング対象者及び実施日

表 2 のとおり、対象空港の空港会社等及び対象航空会社の 4 名（過去に当該会社等に所属していた方を含む。）に、2024 年 12 月から 2025 年 1 月に実施した。

表 2 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
イスタンブール空港	元イスタンブール・グラント・エアポート ⁹ の C 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 D 氏	2025 年 1 月 21 日

(3) ヒアリング調査結果

本節では、韓国及びトルコの空港会社等及び航空会社へのヒアリング調査結果から、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今後の展望及び計画をまとめた。

具体的な聞き取り内容は、6. に記載した。①及び②に列挙した取組については、6. の記載場所を括弧書きにて附している。

① 空港会社等における第三国輸送

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（6.（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）（6.（1）②）」、空港の

⁹ 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)。

快適性の向上¹⁰に関する取組として「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（６．（３）①）」「若者向けラウンジの開設（６．（３）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「LCC¹¹（ローコストキャリア）と連携し、新規路線を開設する取組（６．（１）③）」「インターライン¹²乗継拡大支援（６．（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（６．（１）⑤）」「海外の観光業界に対する説明会の開催（６．（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（６．（３）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（６．（３）④）」「滑走路の追加、駐機容量の増加及び超大型機への対応（６．（３）⑤）」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、旅客の満足度の向上に寄与するものであり、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、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る。

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る。

航空会社へは、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。

今後の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

¹⁰ 「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。

¹¹ 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。

¹² 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。

国輸送の維持及び拡大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 航空会社における第三国輸送

乗継の快適性の向上に関する取組として「無料市内ツアー及び無料宿泊サービスの提供（６．（４）①及び６．（４）②）」「競合航空会社とのスルーチェックイン¹³サービスの提供（６．（２）①）」「中国人乗継旅客向けサポートの提供（６．（２）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（６．（２）③）」「保有機体数の増加及びネットワーク拡大（６．（４）③）」を実施していた。

乗継の快適性の向上に関する取組は、旅客の利便性の向上にも寄与している。無料のツアー及び宿泊サービスにより、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た。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った。また、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る。さらに、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する。

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。

空港へは、乗継利便性の更なる向上とその広報が期待される。

今後の展望及び計画については、第三国輸送の旅客を増やすため、発着枠の確保、海外航空会社との連携及びネットワークの拡大を進めることが挙げられた。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。

4. 日本の空港及び航空会社の調査結果

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¹⁴及びヒアリング調査を行い、その内容を整理した¹⁵。

（１） 第三国輸送に関する考え方

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。

¹³ スルーチェックインとは、出発空港で最終目的地までの複数区間の搭乗手続きを一括して行うこと。

出典：JTB 総合研究所。スルーチェックインとは、<https://www.tourism.jp/tourism-database/glossary/through-check-in/>（2025 年 5 月 22 日閲覧）。

¹⁴ 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て、第三国輸送に係る取組の状況を調査した。

¹⁵ 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。

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。

(2) 第三国輸送に関連する取組、生じている課題¹⁶

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られ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（アライアンス¹⁷）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わ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らを解消しようとしている¹⁸。

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）¹⁹があり、現在では、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^{20,21}。

② 航空会社

第三国輸送への対応を目的の一つとしていられる取組のうち、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ラスの座席数が多い機材の成田＝マニラ線への投入²²、日本の旅客のみではなくインド南

¹⁶ 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。

¹⁷ 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。同一アライアンス内で行われるのは、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）。

¹⁸ 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）。

¹⁹ 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。

²⁰ 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）。

²¹ 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。

²² 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（2025年5月2日閲覧）。

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²³（実際に約半数が乗継需要である²⁴）、コロナ禍からの回復期において先行し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²⁵、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²⁶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。

5. まとめ

(1) 第三国輸送に関する意向及び取組状況

本稿で調査した空港会社等及び航空会社においては、概ね第三国輸送が重要であるとし、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。

韓国及びトルコの空港会社等及び航空会社は、ラウンジサービスの無料提供、宿泊サービス及びツアープログラムの提供、航空会社及び地方行政機関との連携等の様々な取組を実施することにより、第三国輸送の旅客増加を目指しており、実際に増加につなげた取組も多くあった。

²³ 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）。

²⁴ Aviation Wire. JAL、成田－ベンガルール就航 5 周年 北米－インド結ぶ路線に成長。
<https://www.aviationwire.jp/archives/322131>（2025 年 4 月 28 日閲覧）。

²⁵ ANA. 統合報告書 2023. 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。

²⁶ 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）。

日本の空港会社等及び航空会社も、同一の航空連合の航空会社の同一ターミナルへの配置、ワンストップセキュリティへの対応、新規路線の開設、乗継に適したダイヤ設定等を実施していた。

(2) 得られた知見

第三国輸送の拡大に向け、韓国及びトルコでは、日本以上に多角的に取組を実施していると考えられる²⁷。日本は、人口の減少及びアウトバウンドの減少が生じている。このため、国内線売上規模が比較的小さく、人口が減少しているという背景の下で第三国輸送の旅客の獲得を目指す韓国の事例及び周辺に多くの首都があるという地理的要因を活かして就航先の拡大を進めるトルコの事例を参考に、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。

- ・ 乗継旅客のニーズ及び性質と取組内容との親和性があること。
- ・ 取組のターゲット層を明確にすること。
- ・ （相乗効果を狙い、）複数の取組を並行して実施すること。
- ・ 連携協力先として、意欲及び積極性のある機関、航空会社等を選定すること。
- ・ 連携協力先へ利点を提供すること。
- ・ 海外の空港との協力を活用し、航空会社の誘致につなげること。

6. 海外の空港会社等及び航空会社に対するヒアリング調査の聞き取り内容

ヒアリング調査での聞き取り内容を、ヒアリング項目ごとに整理した。なお、時間の制約で質問できなかった等の理由により記載できる内容がない項目については「－」としている。

(1) ヒアリング調査結果：仁川国際空港（韓国）²⁸

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 ²⁹ 、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と実施していたところ、海外からの乗継旅客獲得のため、海外の航空会社と初めて実施した。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。

²⁷ 本調査研究では、日本の空港会社等及び航空会社における第三国輸送の取組を網羅的に把握できていない点には留意が必要である。

²⁸ 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。

²⁹ 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>（2024 年 11 月 8 日閲覧）。

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 ³⁰ 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 ³¹ 。
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。
オ 成功又は実施できた要因	自治体 ³² 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。

³⁰ 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=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MDglMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEY24lMjZmaW5kV29yZCUzRE1PVSUyNmZpbmRDbFNlcSUzRCUyNmZpbmRPeG53cmQlM0QlMjZyZ3NCZ25kZVN0ciUzRCUyNnJnc0VuZGRlU3RyJTNEJTl2cGFzc3dvcmQlM0QlMjZ0ZW1wUm93JTNEMTAlMjY%3D（2025 年 4 月 17 日閲覧）。

³¹ 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（2025 年 5 月 2 日閲覧）。

³² 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。

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 ³³ 。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 ³⁴ 。
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に、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 ³⁵ 。

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 ³⁶ 。FSC ³⁷ （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	③LCC 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	—

³³ 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>
(2024 年 11 月 8 日閲覧)。

³⁴ 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=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MTglMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2olMjZmaW5kV29yZCUzREppbitBaXIlMjZmaW5kQ2xTZXEIM0QlMjZmaW5kT3Bud3JkJTNEJTI2cmduZGVtdHlM0QlMjZyZ3NFbmRkZVN0ciUzRCUyNnBhc3N3b3JkJTNEJTI2dGVtcFJvdUzRDEwJTl2 (2025 年 4 月 21 日閲覧)。

³⁵ 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。

³⁶ Incheon International Airport Corporation. Interline Transfer Expansion Marketing support Program (I-Connections) Guidelines.
https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY1MzIlMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMSUyNmZpbmRUeXB1JTNEc2olMjZmaW5kV29yZCUzRENvbm5lY3Rpb25zJTl2ZmluZENsU2VxJTNEJTI2ZmluZE9wbndyZCUzRCUyNnJnc0JnbmRlU3RyJTNEJTI2cmduZGVtdHlM0QlMjZwYXNzd29yZCUzRCUyNnRlbXB3b3clM0QxMCUyNg%3D%3D (2025 年 5 月 2 日閲覧)。

³⁷ 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.

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	－

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 ³⁸ 、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 苦勞した点	静岡空港及び新潟空港は、カウンターパートが各県庁 ³⁹ 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 ⁴⁰ 。
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 ⁴¹ 、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 苦勞した点	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。

³⁸ CAPA. IIAC 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>（2024年11月8日閲覧）。

³⁹ 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。

⁴⁰ 「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。

⁴¹ Yonhap English News. <https://global.factiva.com/redir/default.aspx?P=sa&an=YONH000020170616ed6g0012x&drn=drn%3aarchive.newsarticle.YONH000020170616ed6g0012x&cat=a&ep=ASE>（2024年11月12日閲覧）。

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 今後の展望及び計画	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) ヒアリング調査結果：大韓航空(韓国)⁴²

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 ⁴³ 。
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。
エ 苦労した点	経営統合の議論が進む中、競合相手のアシアナ航空との連携が可能となったと想像する。
オ 成功又は実施できた要因	予約等の管理システムが類似していたことである。航空連合内ではシステム統合が進んでおり、航空連合外においても利用される航空関係のシステムは限定されている。
カ 今後の拡充又は改善予定	グループ会社であるジンエアーとは例外的にコードシェアを含め実施しているが、LCCとのスルーチェックインサービスの実施は、想定していない。

② 中国人乗継旅客サポート

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	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の旅客を対象に、サービススタッフが同行し、中国語で手続を支援するサービスの試験運用を仁川国際空港公社が実施した ⁴⁴ 。
イ 背景又は狙い	取組開始時期の前後で中国人旅客の需要が大幅に増えたことが背景にあったと考える。

⁴² 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。

⁴³ 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 (2025年5月2日閲覧)。

⁴⁴ Incheon International Airport Corporation. Incheon Airport starts a service for Chinese transfer passengers.
https://www.airport.kr/co_en/4284/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGY29fZW4lMkY0NjclMkYxMzY0MjYlMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0ZwYWdlJTNEMTElMjZmaW5kVHlwZSUzRCUyNmZpbmRXb3JkJTNEJTl2ZmluZENsU2VxJTNEJTl2ZmluZE9wbndyZCUzRCUyNnJnc0JnbmRlU3RyJTNEJTl2cmdzRW5kZGVtdHllM0QlMjZwYXNzd29yZCUzRCUyNnRlbXB3b3clM0QlMjY%3D (2025年5月2日閲覧)。

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	中国語で手続を支援するこのサービスが正式運用へ移行したかについては不明であるが、仁川国際空港公社では乗継の支援を実施しており、中国語のほか、日本語、英語等に対応している。

③ 乗継専用便

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	仁川国際空港（ソウル）と金海国際空港（釜山）との間の乗継専用便が運航されている ⁴⁵ 。この便は、国際便として扱われ、金海国際空港での出入国手続が可能となる。欧米等の空港から金海国際空港への直行便はない場合が多いこと、金海国際空港との国内便は、金浦国際空港（ソウル）発着であることから、金海国際空港と海外との間を移動する旅客に生じていた仁川国際空港と金浦国際空港との間の地上移動を解消し、利便性を向上させることを目的としている。1日6便運航し、1便当たりの座席数は150から170席程度である。
イ 背景又は狙い	海外の旅客に向け、韓国の地方都市への航空便の販売拡充が一つの狙いである。
ウ 取組の成果	新型コロナウイルス感染症の影響のある時期を除き、継続的に運航しており、海外と釜山とを結ぶ重要な便となっていると予想する。金海国際空港への直行便がない日本の地方空港においても釜山への需要はあり、乗継専用便の利用を強みとした釜山への旅行商品を開発し、需要の獲得を行っている。
エ 苦労した点	乗継専用便の認知度向上である。ホームページの案内では一般の旅客に対する認知度が向上しなかった。旅行会社を通じ、乗継専用便を利用した旅行商品を販売することにより、利便性の高い便として認知度を上げられた。特に、航空券に、宿泊施設、送迎、食事、特徴的なツアー等が付帯している商品は、LCCとの差別化ができ、好評であり、知名度の向上につながっている。
オ 成功又は実施できた要因	－
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	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。 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。
ク 今後の展望及び計画	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。 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。

⁴⁵ 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（2025年5月2閲覧）。

(3) ヒアリング調査結果:イスタンブール空港(トルコ)⁴⁶

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 ⁴⁷ 。 本取組は、イスタンブール・グラント・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える。
エ 苦勞した点	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える。
カ 今後の拡充又は改善予定	イスタンブール・グラント・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 ⁴⁸ 、15EURの有料で提供している。
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 苦勞した点	—

⁴⁶ 特記以外は、2025年1月23日に実施した元イスタンブール・グラント・エアポートのC氏へのヒアリング内容に基づく。

⁴⁷ 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)。

⁴⁸ 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)。

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 ⁴⁹ 。
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、）中国文化に対する理解を促進し、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が実現した。
エ 苦労した点	－
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 ⁵⁰ 。
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 ⁵¹ 、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・グランド・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。

⁴⁹ 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）。

⁵⁰ 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。

⁵¹ 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）。

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。
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関わらず、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、滑走路の追加、駐機容量の増加及び超大型機への対応により、ハブ空港としての利用増加を目指す ⁵² 。
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 ² 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に対応可能となった。
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 ⁵³ 。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、空港の経済面及びハブ空港化のために改善を期待している。
ク 今後の展望及び計画	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。

⁵² 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)。

⁵³ 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)。

(4) ヒアリング調査結果：ターキッシュエアラインズ(トルコ)⁵⁴

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^{55,56}。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。
イ 背景又は狙い	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。 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。 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。
ウ 取組の成果	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。
エ 苦労した点	—
オ 成功又は実施できた要因	ツアー運営会社は、ツアーに参加し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。 ツアーの運営は、2 社から 3 社が担当している。 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。
カ 今後の拡充又は改善予定	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。

⁵⁴ 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 D 氏へのヒアリング内容に基づく。

⁵⁵ 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)。

⁵⁶ Turkish Airlines. Touristanbul. <https://www.turkishairlines.com/en-int/flights/fly-different/touristanbul/> (2025 年 5 月 2 日閲覧)。

② 無料宿泊サービス

項目	聞き取り内容
ア 取組内容	第三国輸送の旅客に対して無料宿泊サービスを提供する取組である^{57,58}。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。 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。
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	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。 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。
エ 苦労した点	—
オ 成功又は実施できた要因	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。
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	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⁵⁹。 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。 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。
イ 背景又は狙い	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。
ウ 取組の成果	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。
エ 苦労した点	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。

⁵⁷ 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)。

⁵⁸ 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)。

⁵⁹ 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)。

オ 成功又は実施できた要因	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。
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	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。 ターキッシュエアラインズでは、実際の旅客の動きを迫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。 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。
ク 今後の展望及び計画	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。 また、航空機による国際移動がより便利で簡単なものにしたいと考えており、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。

(HP 公開日 2025 年 6 月 24 日)

※本稿は、「国土交通政策研究所紀要第 83 号 2025 年」掲載予定論文を刊行前に早期公開するものである。