

2026年6月3日 国土交通政策研究所 研究発表会

# 空陸連携及び第三国輸送を踏まえた 長距離旅客輸送の動向等に関する調査研究

---

○主任研究官 可児 貴明

# 本日の発表内容

- 1. 背景・目的
- 2-1. 空陸連携：調査対象の選定・整理の方法
- 2-2. 空陸連携：オランダ
- 2-3. 空陸連携：ドイツ
- 2-4. 空陸連携：フランス
- 3-1. 第三国輸送：1年目の振り返り・2年目の調査内容
- 3-2. 第三国輸送：文献調査
- 3-3. 第三国輸送：ヒアリング調査
- 4. まとめ

# 1. 背景・目的

## 【背景】

長距離旅客輸送（高速鉄道、航空便等） ⇒ 経済活動を支える重要な要素。  
各国の政府等 ⇒ 高速鉄道及び空港の整備等による交通ネットワーク構築の推進。



欧州における

**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） **の実施**。

例：航空便で東京からパリに移動し、パリからリヨンに連携した列車で移動。

国際航空ネットワークにおける

**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） **の拡大**。

例：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。

## 【目的】

空陸連携及び航空旅客の第三国輸送の動向等の調査により、  
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。

## 2-1. 空陸連携：調査対象の選定・整理の方法

- 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地域の3か国を選定。
- 文献調査により把握したものを、取組の対象となる移動、乗継時の移動方法、提供又は利用可能なサービス、荷物の取扱い、これまでの取組に整理。
- 政府機関、航空会社及び鉄道事業者に所属する方へのヒアリング調査を2025年10月～2026年1月に行い、その結果を、連携の背景、連携のための対応事項、連携の効果及び評価、生じている課題、他の関係者との関係性、展望及び計画に整理。

国	選定理由
オランダ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2022年にコードシェアを試験的に実施し、航空路線の減便を実施。 ⇒ 空陸連携を<u>開始した経緯等</u>の把握が容易。</li> </ul>
ドイツ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1982年にルフトハンザ航空とドイツ鉄道との連携を開始。一旦は取組廃止の後、再度連携を開始。 ⇒ 空陸連携の歴史が長く、<u>空陸連携に関する豊富な知見及び経験</u>の把握が可能。</li> <li>● ドイツ鉄道がスターアライアンス（航空連合の一つ）の最初のインターモーダル・パートナー。 ⇒ <u>鉄道事業者が航空連合と協力する意義</u>の把握が可能。</li> </ul>
フランス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1995年にエールフランス航空とフランス国鉄との連携を開始。 ⇒ 空陸連携の歴史が長く、<u>空陸連携に関する豊富な知見及び経験</u>の把握が可能。</li> <li>● フランスだけでなく、ベルギー等の鉄道駅を発着する列車と航空便との連携を実施。 ⇒ 幅広い連携による<u>多様な経験</u>の把握が可能。</li> <li>● 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空陸連携のサービスを実施。 ⇒ <u>空港と駅が近接していない事例</u>の把握が可能。</li> </ul>

## 2-2. 空陸連携：オランダ(文献調査)

- KLMオランダ航空では、ベルギーとオランダ間を列車で移動し、アムステルダム・スキポール空港で航空便との乗継を行えるAir&Railを提供。

項目	文献調査結果
取組の対象となる移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>• アムステルダム・スキポール空港の航空便と、ベルギー・アントウェルペン中央駅、ブリュッセル南駅 = 空港間の列車。</li> </ul>
乗継時の移動方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 空港駅と航空会社のチェックインカウンターは<u>徒歩10分以内</u>。</li> </ul>
提供又は利用可能サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 保安検査の優先レーンが使用可能。</li> <li>• <u>ブリュッセル南駅にAir&amp;Railターミナル</u>を設置。</li> </ul>
荷物の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 列車内には四つまで荷物を持込可能。</li> <li>• <u>空港での預入又は受取が必要</u>。</li> </ul>
これまでの取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020年に、KLMオランダ航空、タリス及びオランダ鉄道が協力し、航空便を高速列車タリスに置き換える予定を発表。</li> <li>• <u>2022年に、KLMオランダ航空が購入したタリスの座席を旅客に提供する試行を開始</u>。</li> </ul>



Air&Railの対象空港及び駅

<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。

## 2-2. 空陸連携：オランダ（KLMオランダ航空へのヒアリング調査）

- KLMオランダ航空は、政府の方針を背景に、空陸連携を開始したが、航空便から鉄道への代替は十分に進んでいないとの認識である。

項目	ヒアリング結果
連携の背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>政府から</u>、アムステルダムから近距離の都市への航空便を廃止し、<u>鉄道へ移行する方針</u>が示された。</li> <li>● 航空便の削減の主な理由は、<u>気候変動対策</u>であり、アムステルダム・スキポール空港（AMS）の増便の余地が乏しい点もある。</li> </ul>
連携のための対応事項	(明確な言及は認められなかった。)
連携の効果及び評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Air&amp;Railの利用者数は非公開。販売数は相当数ある。</li> <li>● 評価指標は、<u>鉄道によって代替できた航空便数</u>、<u>顧客満足度</u>等。</li> </ul>
生じている課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空便から鉄道への<u>代替は十分には進んでいない</u>と考える。Air&amp;Rail拡大に向けた課題は、<u>航空便との乗継に適した列車の確保</u>（特に、早朝・深夜）及び<u>空港へ乗り入れる国際列車の本数が限定的</u>であること。</li> <li>● 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、<u>CO2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</u>ことに留意が必要。</li> </ul>
他の関係者との関係性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空便を廃止した場合に当該発着枠を失うリスクがあり、<u>代替となる列車の座席の十分な確保</u>が必要。</li> <li>● 早朝・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、<u>政府による全体的な調整が必要</u>。</li> </ul>
展望及び計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 政府による、<u>AMSに近接するアムステルダム南駅に国際列車を発着</u>させる計画がある。</li> </ul>

## 2-2. 空陸連携：オランダ(オランダ鉄道へのヒアリング調査)

- オランダ鉄道は、航空便と列車の接続性、荷物の取扱い、採算性の確保の困難さを課題として挙げるとともに、旅客が自発的に鉄道利用へ移行するようにすることを考えている。

項目	ヒアリング結果
連携の背景	(明確な言及は認められなかった。)
連携のための対応事項	(明確な言及は認められなかった。)
連携の効果及び評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 短距離航空便の発着枠が長距離路線へ振り替えられるため、<b>CO2排出量削減には寄与しなかった</b>と認識。</li> <li>● 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思料。</li> </ul>
生じている課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、<b>空陸連携の仕組みの構築には大きな制約がある</b>。</li> <li>● 航空便の削減のための課題には、<b>航空便と列車の接続性</b>（特に、早朝・深夜の列車の運行。）、<b>荷物の取扱い</b>（列車区間は旅客が荷物を運搬し、空港で預けること。）がある。</li> <li>● 短距離航空便は50人程度の航空機での運航が多く、500席程度の列車への置換えは<b>採算性の確保が難しい</b>。</li> </ul>
他の関係者との関係性	(明確な言及は認められなかった。)
展望及び計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国際列車の事業方針として、<b>都市中心部同士を結ぶ都市間輸送が基本</b>と位置付けし、空港に列車が停車する場合でも<b>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</b>と認識。</li> <li>● 航空便の列車による代替については、<b>需要の面及び採算性から限界</b>があると考え、オランダ鉄道ができることは、国際列車のサービスの質向上により、<b>旅客が自発的に鉄道利用へ移行</b>するようにすることと考えている。</li> </ul>

## 2-3. 空陸連携:ドイツ(文献調査)

- ルフトハンザ航空 (LH) は、ドイツ鉄道 (DB) と連携し、Lufthansa Express Rail (LER) 及びRail & Flyを提供。
- DBは、LH以外の航空会社との連携 (LERに類似するインターライン・コードシェア等) も実施。

項目	文献調査結果 (LHの場合。)	
	Lufthansa Express Rail	Rail & Fly
取組の対象となる移動	● フランクフルト空港の航空便と、 <u>ドイツ27駅発着の列車</u> 。	● ドイツ発着の航空便と、 <u>DBの5,600以上の駅を発着する列車</u> 。
乗継時の移動方法	● 空港の長距離駅とターミナル1は <u>徒歩数分</u> 。	(調査資料に言及なし。)
提供又は利用可能サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 遅延時は次の航空便又は列車に自動的に予約変更 (<u>乗継保証</u>)。</li> <li>● 保安検査の優先レーンが使用可能。</li> <li>● <u>DBの市内チケット</u>を含む (一部都市。)</li> </ul>	● 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による料金設定。
荷物の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>空港での預入又は受取が必要</u>。列車内では旅客自身の責任で管理。</li> <li>● <u>空港の長距離駅と接続するAIRailターミナル</u>において、預入又は受取が可能。</li> </ul>	(調査資料に言及なし。)
これまでの取組	● <u>2001年に</u> 、AIRail (現Lufthansa Express Rail) <u>の提供開始</u> 。	(調査資料に言及なし。)



Lufthansa Express Railの  
対象空港及び駅

<出典> LH HP

## 2-3. 空陸連携:ドイツ(ルフトハンザ航空へのヒアリング調査)

- ルフトハンザ航空（LH）では、列車の移動時間の短縮、発着枠の制約等を背景に、空陸連携を再開した。荷物の取扱い及び他の競合ハブ空港への旅客流出を課題としている。
- 列車では乗換が必要になる区間は、バスによる空陸連携のサービスを提供。

項目	ヒアリング結果
連携の背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>1982年に</u>ドイツ鉄道の余剰車両を活用した空陸連携を開始したが、当時は在来線での運行で、<u>競争力は十分ではなく</u>、車両の老朽化を理由に<u>1993年に一旦終了</u>したと認識。</li> <li>● 1990年代後半以降、<u>高速新線の整備により列車の移動時間が短縮</u>され、空陸連携の検討を行えるようになった。フランクフルト空港においては、<u>近接した駅が整備</u>されるとともに、<u>発着枠の制約</u>が強く、航空便の削減及びより低コストの列車の活用が検討されていた。</li> </ul>
連携のための対応事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空便同士と、航空便と列車では、乗継時に異なる手続きがあり、アプリ活用による<u>旅客の不安解消</u>を重要視。</li> </ul>
連携の効果及び評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 評価指標は、<u>提供費用</u>及び<u>利用者数</u>。空陸連携は、LHのネットワークへのアクセスの確保及びハブ空港経由の乗継需要獲得と考え、当該サービス単体で収益を上げる必要は必ずしもない。</li> </ul>
生じている課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>荷物の取扱いが成功のポイント</u>と考えているが、適切なプロセスを導入できていない。</li> <li>● 短距離航空便の廃止のデメリットとして、<u>旅客が他の競合ハブ空港を利用するリスク</u>がある。</li> </ul>
他の関係者との関係性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 短距離航空便の削減が政府の重要な目標である中、LHとしては、旅客数の維持が重要な点。環境面を考慮し、LHが短距離航空便を削減した場合に、<u>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</u>だけであることを、政府には繰り返し説明。</li> </ul>
展望及び計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ルフトハンザグループ内では、多くの都市で提供済で、全体的に見て、<u>拡大拡張の余地は限られる</u>。</li> <li>● <u>ケルンとブリュッセル空港の列車と、当該空港発着の航空便の乗継</u>を可能とすることを公表予定。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● フランスのストラスブールにおいては、<u>列車では乗換が必要になるため、バスによる空陸連携のサービスを提供</u>。</li> </ul>

## 2-3. 空陸連携:ドイツ(ドイツ鉄道へのヒアリング調査)

- ドイツ鉄道 (DB) は、航空会社に対して積極的な営業を実施するとともに、加盟航空会社とのネットワーク構築等のために、スターアライアンスのインターモーダル・パートナーとなっている。

項目	ヒアリング結果
連携の背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1982年の連携開始の背景には、<u>空港の発着枠</u> (より収益性の高い長距離航空便の増加。) 及び<u>環境面</u> (CO2排出及び騒音) の二つがあったと認識。</li> </ul>
連携のための対応事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空会社と鉄道事業者で<u>異なるシステムの連携には、専門企業を活用。</u></li> <li>● Lufthansa Express Rail及びインターライン・コードシェアには、<u>駅に対するIATAコードの取得が必須。</u></li> <li>● <u>荷物専用スペースのための列車の座席削減は、採算上困難</u>で、実施していない。</li> </ul>
連携の効果及び評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 増加傾向であり、2024年には約110万人を輸送。</li> <li>● <u>価格設定の権限は、航空会社</u>にあり、列車又は航空便のどちらが安価であるかはDBでは決められない。</li> <li>● 評価指標は、<u>航空会社との共同収入</u>及び<u>利用者数の増加</u>。</li> </ul>
生じている課題	<p>(明確な言及は認められなかった。)</p>
他の関係者との関係性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空陸連携では航空会社と協力しているが、<u>国内都市間輸送においては、航空会社とは競争関係。</u></li> <li>● 専属のチームにより、空陸連携の<u>航空会社に対して積極的な営業等</u>を実施。</li> <li>● 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、<u>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</u>となる点が大きなメリット。</li> <li>● 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。空陸連携の旅客は、全体の1%未満であり、<u>重要な顧客層ではあるが、数としては限定的。</u></li> </ul>
展望及び計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在提供しているサービスの<u>国際化を進める</u>方針。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運行を予定し、国際空港への接続を強化していきたいと考えている。</li> </ul>

## 2-4. 空陸連携：フランス(文献調査)

- エールフランス航空 (AF) では、フランス国内発着の列車を対象としたTrain + Air及びベルギー発着の列車を対象としたAir&Railを提供。
- フランス国鉄は、複数の航空会社と連携し、Train + Airを提供。

項目	文献調査結果 (AFの場合。)	
	Train + Air	Air&Rail
取組の対象となる移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>● パリ・シャルル・ド・ゴール空港 (CDG) の航空便と、<b>国内24駅発着の列車</b>。</li> <li>● パリ・オルリー空港 (ORY) ※の航空便と、国内19駅発着の列車。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CDG又はORY※の航空便と、<b>ベルギー・ブリュッセル南駅発着</b>の列車。</li> </ul>
乗継時の移動方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CDG：徒歩又はターミナル間バス。</li> <li>● ORY：<b>空港と駅との間をタクシーで移動</b> (タクシー代はサービスに含む。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● CDG：徒歩又はターミナル間バス。</li> <li>● ORY：公共交通機関等による<b>自己負担での移動</b>。</li> </ul>
提供又は利用可能なサービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 遅延時等は、<b>AFにて次に利用可能な航空便又は列車への予約変更</b>。</li> <li>● 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 遅延時等は、<b>AFにて次に利用可能な航空便又は列車への予約変更</b>。</li> <li>● CDGのTGV駅及びブリュッセル南駅に<b>Air&amp;Railデスクを設置</b>。</li> </ul>
荷物の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空港での預入又は受取が必要。列車内では旅客自身の責任で管理。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空港での預入又は受取が原則であるが、<b>一定の条件下では、列車移動時も預入可能</b>。</li> </ul>
これまでの取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>1995年に</b>、TGV Air (現Train + Air) の<b>提供を開始</b>。</li> </ul>	<p>(調査資料に言及なし。)</p>



(上) Train+Airの対象空港及び駅  
(下) Air&Railの対象空港及び駅

<出典>AF HP

## 2-4. 空陸連携：フランス（民間航空総局等へのヒアリング調査）

- 国が、駅、空港等のインフラ整備において、重要な役割を果たしているが、空陸連携のサービス提供自体には直接の関与はしていない。

項目	ヒアリング結果
連携の背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、<u>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</u>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。</li> <li>● 2019年の<u>モビリティ基本法でインターモーダリティの推進が明確に位置付け</u>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。</li> <li>● 環境政策として航空分野に課しているCO2排出削減義務に関し、旅客の鉄道への誘導は、<u>削減のための有効な手段の一つ</u>と考えている。</li> </ul>
連携のための対応事項	(明確な言及は認められなかった。)
連携の効果及び評価	(明確な言及は認められなかった。)
生じている課題	(明確な言及は認められなかった。)
他の関係者との関係性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 政府は、<u>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</u>、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。</li> </ul>
展望及び計画	(明確な言及は認められなかった。)

## 2-4. 空陸連携：フランス(エールフランス航空へのヒアリング調査)

- エールフランス航空（AF）は、一度の操作での航空券と鉄道チケットの予約及び支払、列車区間へのマイル付与を旅客から評価されているが、荷物を乗継空港まで運ぶことに不便を感じる旅客への対応を課題としている。

項目	ヒアリング結果
連携の背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 連携の契機は、パリ・シャルル・ド・ゴール空港（CDG）とブリュッセル空港を結ぶ航空便の廃止。この廃止に際しては、フランス国鉄（SNCF）と協議し、連携の強化を進めた。</li> </ul>
連携のための対応事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、<u>航空便名及びIATA コードの付与</u>。</li> <li>● AFとSNCFは異なる予約システムを使用し、現状では、<u>鉄道のダイヤ情報をSNCFからAFに定期的に共有</u>。</li> </ul>
連携の効果及び評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>一度の操作で航空券と鉄道チケットが予約及び支払可能であること</u>が旅客から評価。</li> <li>● 列車区間についてもマイルサービス<u>のマイルが獲得できる</u>ことも好評。</li> <li>● 評価指標は、営業面では<u>売上げ及び利用者数</u>、商品開発面では<u>利用者が他者にどの程度推奨するか</u>。</li> </ul>
生じている課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 列車移動時に<u>荷物をCDGまで運ぶことに不便さを感じる旅客</u>が存在。</li> <li>● 荷物輸送サービスの提供に関し、特に<u>国内の駅での預かり、海外の最終目的地で受け取るサービス</u>を検討。</li> </ul>
他の関係者との関係性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>政府から</u>、（AFのみに対してではないが、）<u>脱炭素に対する行動</u>を求められている。</li> </ul>
展望及び計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 予約システムについて、シームレスな同期を目指す。</li> </ul>

## 2-4. 空陸連携：フランス(フランス国鉄へのヒアリング調査)

- フランス国鉄（SNCF）は、航空会社からの要請により連携を開始した。鉄道区間を供給するサプライヤーという立場であり、営業等は積極的には行わず、航空会社からの依頼を待つ姿勢である。

項目	ヒアリング結果
連携の背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>航空会社からの要請</u>により開始。<u>他の航空会社との差別化</u>を図りたいという狙いがあったと史料。</li> </ul>
連携のための対応事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空会社と鉄道事業者の<u>異なる予約システムの連携</u>。</li> <li>● IATAコードの取得。</li> </ul>
連携の効果及び評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● エールフランス航空（AF）との連携によるTrain + Airの利用者数は、<u>年2～5%程度の増加率</u>で推移。</li> <li>● 評価指標としては、<u>旅客数及び航空会社からの連携依頼件数</u>。</li> </ul>
生じている課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>荷物の取扱い</u>について検討。列車内への専用荷物スペース設置は、<u>座席数の減少による収益性の問題</u>が生じる。また、途中駅の3、4分程度の<u>停車時間中の荷物の積み下ろし</u>は難しい。</li> </ul>
他の関係者との関係性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>政府から、対象駅の増加、航空会社の要請への柔軟な対応</u>等を求められたことがある。</li> <li>● 航空会社に対しては、<u>鉄道区間を供給するサプライヤー</u>という立場。<u>営業等は積極的には行わず、航空会社からの依頼を待つ</u>。特定の航空会社を優遇することはない。</li> <li>● 旅客が鉄道を利用するのであれば、Train + Air、個別の鉄道チケットのどちらを利用しても構わない。</li> <li>● Train + Airの収益については、SNCFには定額が支払われる。遅延時の費用負担は、航空会社又はSNCFの過失に応じて決められる。乗継保証についてSNCFが負うリスクは、Train + Air の価格に反映。</li> </ul>
展望及び計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、<u>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方針</u>とし、現在調整中である。</li> </ul>

## 3-1. 第三国輸送：1年目の振り返り・2年目の調査内容

- 第三国輸送に関しては、2024年度から継続して調査し、2025年度は2年目。
- 1年目は、韓国及びトルコの空港及び航空会社について調査。

【調査結果】（詳細は、「国土交通政策研究所紀要第83号（2025年9月）」に記載。）

韓国：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、第三国輸送の旅客の獲得を目指す。

トルコ：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。



我が国は、韓国及び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獲得の取組を進めていく必要がある。

- 2年目は、欧州の空港及び航空会社について文献調査及びヒアリング調査を実施。ヒアリング調査は、下線の空港の空港会社等※及び航空会社に所属する方に対し、2025年12月に実施。

※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。

国	空港	航空会社
英国	<u>ロンドン・ヒースロー空港</u>	ブリティッシュ・エアウエイズ
ドイツ	フランクフルト空港	<u>ルフトハンザ航空</u>
フランス	パリ・シャルル・ド・ゴール空港	<u>エールフランス航空</u>

## 3-2. 第三国輸送：文献調査

- 把握した第三国輸送に係る取組を、1年目の整理をもとに、表の小区分に類型化。
  - ✓ 空港の取組：保安検査を早く通過できるパスの発行、ターミナルへの宿泊施設の開業。
  - ✓ 航空会社の取組：プレミアム乗継旅客を対象とした移動サービスの提供、定時運航率の向上。

		小区分	主な取組内容
空港	空-①	乗継の快適性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継時間の短い旅客への<u>保安検査を早く通過できるshort connection pass</u>の発行。</li> <li>乗継旅客の<u>空港使用料の値下げ幅の拡大</u>の提案。</li> <li>乗継旅客の電子渡航認証の取得の免除。</li> </ul>
	空-②	空港の快適性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ターミナルへの<u>宿泊施設の開業</u>。</li> <li><u>保安検査の無料の時間予約サービス</u>の提供。</li> </ul>
	空-③	航空会社への連携 ・インセンティブ	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港会社等と航空会社との<u>合併会社の設立</u>。</li> </ul>
	空-④	自社プロモーション	(調査資料に言及はなかった。)
	空-⑤	他空港との連携	(調査資料に言及はなかった。)
	空-⑥	空港整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>ターミナルの新設・改修、<u>新しい滑走路の設置計画</u>。</li> </ul>
航空会社	航-①	乗継の快適性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>プレミアム乗継旅客への移動サービスの提供。</li> </ul>
	航-②	空港の快適性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな技術の導入による<u>定時運航率の向上</u>。</li> </ul>
	航-③	他航空会社との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>共同事業</u>（ジョイントベンチャー）の実施。</li> </ul>
	航-④	自社便・路線の拡大	(調査資料に言及はなかった。)

### 3-3. 第三国輸送:ヒアリング調査

- 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。
- 第三国輸送の獲得に向けては、主に乗継時間の短縮を前提又は目標にしている。

#### 全般的な意向

対象	ヒアリング結果
ロンドン・ヒースロー空港	● <u>短い乗継時間</u> を前提として、乗継に対する取組を実施。
ルフトハンザ航空	● 競争力の面から、 <u>乗継時間を含めた全体の旅行時間を短縮</u> させることが最も重要。 ● 問題が生じた際などには、アプリ等を用いた迅速で的確な情報の提供により、 <u>旅客が安心できる環境の構築</u> が欠かせない。
エールフランス航空	● <u>乗継時間の短縮</u> が、他のハブ空港との競争力の観点から重要。 ● <u>乗継時間の長い旅客に対する取組の検討を開始</u> し、新たな収益機会につながる可能性を模索。

#### ヒアリングで新たに把握した取組

		小区分	主な取組内容
空港	空-②	空港の快適性の向上	● <u>旅客のニーズに合った</u> ショップ、レストラン等の提供。 ● ラウンジでの提供内容の検討。
	航-②	空港の快適性の向上	● <u>空港会社等とのターミナル共同運営</u> 。 ● <u>ターミナル名称の変更計画</u> 。
航空会社	航-③	他航空会社との連携	● グループ航空会社等との協力。

## 4. まとめ(空陸連携)

### 空陸連携の背景

- 環境対策、逼迫する空港の発着枠の確保、他社との差別化。

### 空陸連携の実施状況

- 多くの事例で乗継保証を提供。
- 列車が空港に乗り入れている事例が多数であるが、一部には、駅と空港との間をタクシーで結ぶもの、バスと航空便の乗継を提供しているものがあった。

### 空陸連携の実施における留意事項

- 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の他国の航空会社への旅客流出対策。

## 4. まとめ(第三国輸送)

### 第三国輸送に対する認識及び意向

- 第三国輸送の獲得に向けては、乗継時間の短縮を前提又は目標に、取組を進めている。

### 第三国輸送に関する取組の実施状況

- 乗継時間の短い旅客へ、保安検査を早く通過できるパスの発行、旅客のニーズに合ったショップ、レストラン等の提供、ターミナル名称の変更計画等を実施していた。

### 第三国輸送に関する取組における留意事項

- 旅客のニーズ及び性質の的確な把握。
- 旅客の背景にある文化等、ターゲットとする層の明確化。

# (参考) 第三国輸送に係るデータ分析

【目的】東南アジア⇔北米の移動で、東アジアの空港で乗り継ぐ旅客数の把握。

【出典】Sabre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データを、国土交通政策研究所が加工。

## 【分析結果】

2024年の東南アジア5か国⇔北米の移動において、国際線同士の乗継1回で、日本の3空港で乗り継ぐビジネス以上の旅客数は、

東アジアの他の分析対象とした空港の個々の旅客数を上回っている（右図の赤枠部分）。

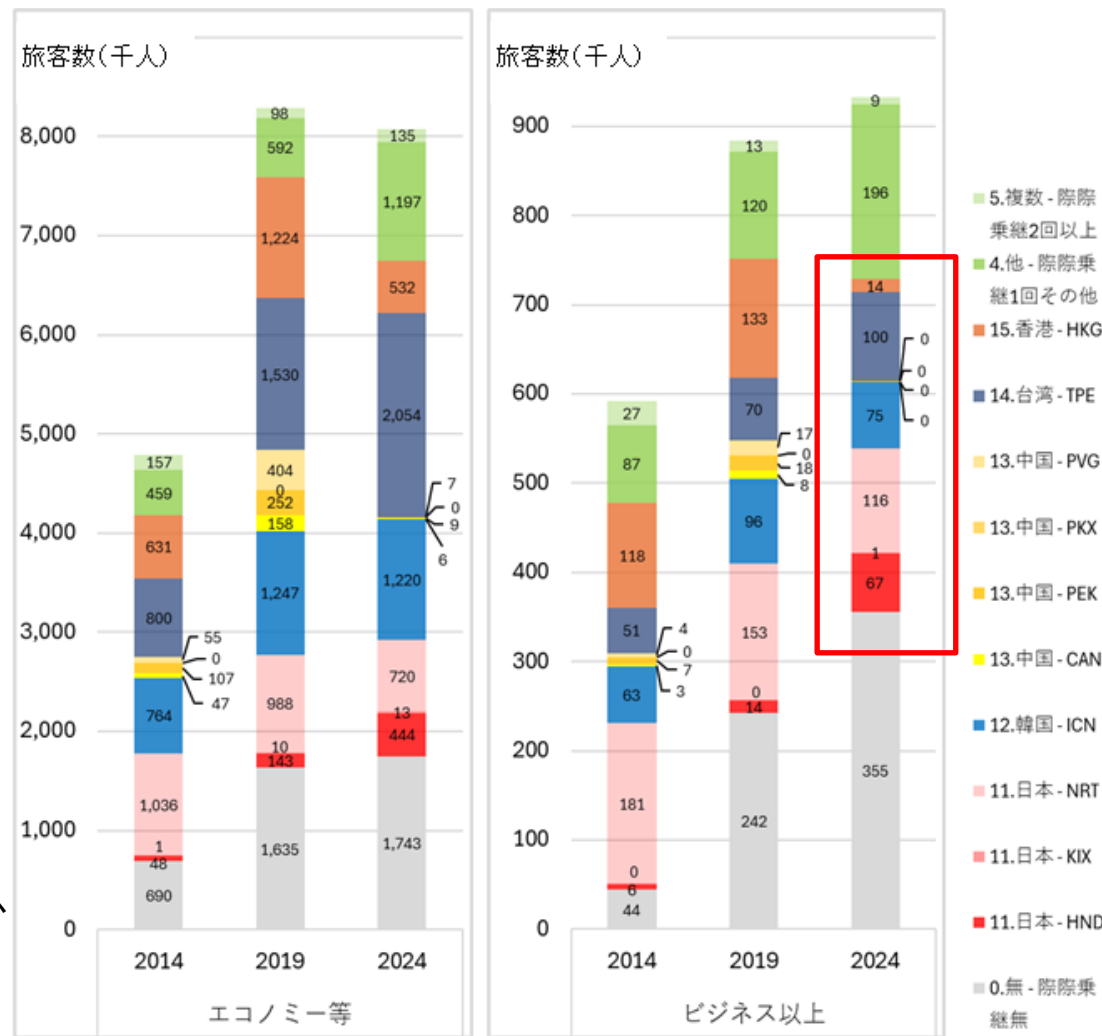
東南アジア5か国：インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、ベトナム

北米：米国、カナダ  
 ※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。

ビジネス以上：Sabre社のデータでFirst、Businessとされる搭乗クラス。

エコノミー等：Sabre社データのPremium Coach、Discount Coach、Othersとされる搭乗クラス。

日本の3空港：成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港。



※データ分析の詳細は、今後公表する調査研究成果報告書「国土交通政策研究」に掲載予定。