

もうひとつのフランクフルト空港

——国際ハブ空港 フランクフルト・ハーン——

Flughafen Frankfurt Hahn, ein europäisches Drehkreuz in Deutschland

山田 徹雄

はじめに

近年のドイツにおける空港事情で、バイエルン経済の発展を背景とするミュンヘン空港の著しい躍進とともに、ローコスト空港としてのフランクフルト・ハーン空港 (Flughafen Frankfurt Hahn, IATA Code: HHN) の急成長を指摘しておかなければならない。ここで分析対象とする「フランクフルト空港」とは、「フランクフルト ライン・マイン空港」とはおおよそ100km 離れた地点にある、ヘッセン州ではなくラインラント・プファルツ州に位置する「もうひとつのフランクフルト国際空港」である。わが国においては、フランクフルト空港といえばライン・マイン空港のみを想起するが、ハーン空港は旅客輸送においても貨物輸送においても国際ハブとしての役割を有し、ライン・マイン空港の経営・管理母体であるフラポルト社の資本参加以降、急成長を遂げた。本稿においては、この発展を支えた背景について航空会社との関わりを中心に分析する。

1. フランクフルト・ハーン空港の立地

フランクフルト・ハーン空港は、フランクフルト・アム・マインの西南西、ラインラント・プファルツ州ライン・フンスリュック郡 (Rhein Hunsrück Kreis) に位置する。PKWによって2時間以内に到達できる主要な都市は、以下の通りである¹⁾。

都市	距離 (km)	到着可能時間 (時間 : 分)
トリア	70	0 : 55
コブレンツ	75	1 : 05

1) Offizielle Webseite des Flughafen Frankfurt Hahn (Abk. OWF)

マインツ	80	1:10
ヴィーズバーデン	85	1:10
ザールブリュッケン	110	1:20
ダルムシュタット	120	1:20
フランクフルト・アム・マイン	120	1:25
ボン	135	1:25
マンハイム	135	1:25
ケルン	160	1:55

これによって、ハーンがライン川沿岸地域、特にライン左岸地域からのアクセスに優れた立地条件を持っている空港であることが分かる。毎日運行されるバスの定期路線は12系統あり、フランクフルト・アム・マイン中央駅（ライン・マイン空港経由）、ケルン、ザールブリュッケン、マインツ、ハイデルベルク（ヴォルムス経由）、フランケンタール、ルードヴィックスハーフェン、マンハイム、ルクセンブルク（トリア経由）の各地と結んでいる。従って、上記のドイツ各都市以外にルクセンブルクをも射程に入れた立地と考えられる。ちなみに、ルクセンブルクとのバス連絡の所要時間は1時間25分である²⁾。

空港の立地するライン・フンスリュック郡の人口規模は、州都であるコブレンツ特別市とほぼ同じ水準にある。現在の人口を1950年と比較した場合、両地域の人口伸び率に相違はないが、1939年の人口と比べると、ライン・フンスリュック郡が145%に増加しているのに対して、コブレンツ市はほとんど変化が見られない。（[第1表] 参照）前者の場合、第2次大戦による影響がなかったと考えられる。

当該地域の経済状況を概観するために、コブレンツ商工会議所管轄地域内の行政区域別データを用いる。（[第2表] ~ [第5表] 参照）この地域においてはコブレンツ市の経済力が傑出し、ライン・フンスリュック郡はその半分以下の経済規模しか有していない。しかしながら、一人あたりのGDPを見ると、州都コブレンツ市を除けば同郡は最大の値を示している。フランクフルト・ハーン空港の整備が開始された1992年を基準にとったGDPの値ではもっとも大きな伸びを示し、空港発展に伴う波及効果を想像させる。一方、産業構造の点では、依然として第1次産業のウエイトが相対的に高く、第3次産業の構成比は比較対象の範囲で最も低い値が見られる。

空港周辺に存在する大企業の事業所を、潜在的航空輸送需要と考えるなら、以下のようになる³⁾。

2) Basis Information, in: OWF

3) OWF

BASF AG, Bitburger Brauerei, Boehringer Ingelheim Pharma KG, DEBEKA, Dunlop, Eckes AG, Geroldsteiner Brunnen GmbH & Co, Hakle Kimberley Deutschland, Hochwald Nahrungsmittel Werke, IBM Deutschland, Knoll AG, Krupp Bilstein GmbH, Michelin AG, DR. Oetker Tiefkuhl Backwaren, Piepenbrock Dienstleistungen, Reynolds Tobacco Werke, Rohm GmbH, RWE, Schott Glas, Streif, Unilux Fenster AG, Volvo Compact & Service, Walker Gillet GmbH, ZDF

[第1表] 地域の人口動態

年度	ライン・フンス リュック郡	コブレンツ特別市
1939	73,503	103,678
1950	80,372	80,841
1970	87,450	119,434
1987	89,554	108,246
2001	105,591	107,730
2002	106,018	107,891

(典拠) Statistisches Landesamt Rheinland Pfalz,
Gebiet und Bevölkerung, Offizielle Webseite des Statistischen
Landesamt Rheinland Pfalz, zuletzt geändert am 30. 12. 2003

[第2表] コブレンツ商工会議所管区内における行政区域別 GDP

(2002年, 単位: 100万ユーロ)

Kreisfreie Stadt Koblenz	5,263
Kreis Ahrweiler	2,088
Kreis Altenkirchen (Ww.)	2,388
Kreis Bad Kreuznach	3,127
Kreis Birkenfeld	1,661
Kreis Cochem Zell	1,225
Kreis Mayen Koblenz	4,413
Kreis Neuwied	3,911
Rhein Hunsrück Kreis	2,288
Rhein Lahn Kreis	2,139
Westerwaldkreis	4,112

(典拠) Offizielle Webseite IHK Koblenz

[第3表] コブレンツ商工会議所管区内における行政区域別一人あたりGDP
(単位1000ユーロ)

Kreisfreie Stadt Koblenz	49,186
Kreis Ahrweiler	16,061
Kreis Altenkirchen (Ww.)	17,430
Kreis Bad Kreuznach	19,791
Kreis Birkenfeld	18,662
Kreis Cochem Zell	18,846
Kreis Mayen Koblenz	20,718
Kreis Neuwied	21,140
Rhein Hunsrück Kreis	21,584
Rhein Lahn Kreis	16,581
Westerwaldkreis	20,256

(典拠) [第1表] [第2表] より算出

[第4表] 地域別GDPの変化

(1992年のGDPを100とする)

Kreisfreie Stadt Koblenz	117.4
Kreis Ahrweiler	120.6
Kreis Altenkirchen (Ww.)	122.1
Kreis Bad Kreuznach	118.7
Kreis Birkenfeld	114.3
Kreis Cochem Zell	128.0
Kreis Mayen Koblenz	129.6
Kreis Neuwied	127.0
Rhein Hunsrück Kreis	143.9
Rhein Lahn Kreis	127.4
Westerwaldkreis	133.3

(典拠) Offizielle Webseite IHK Koblenz

[第5表] 付加価値生産から見た産業構造

(単位: %)

	産業別構成比		
	第1次	第2次	第3次
Kreisfreie Stadt Koblenz	0.1	17.6	82.3
Kreis Ahrweiler	1.3	22.5	76.2
Kreis Altenkirchen (Ww.)	0.7	36.1	63.1
Kreis Bad Kreuznach	2.0	29.8	68.2
Kreis Birkenfeld	1.1	28.4	70.5
Kreis Cochem Zell	2.6	23.5	74.0
Kreis Mayen Koblenz	0.9	31.0	68.1
Kreis Neuwied	0.5	38.4	61.1
Rhein Hunsrück Kreis	1.5	37.7	60.9
Rhein Lahn Kreis	1.2	30.7	68.2
Westerwaldkreis	0.7	34.4	65.0

(典拠) dieselbe

2. 軍用空港から民間空港へ

フランクフルト・ハーン空港の前史は、1947年、フランス軍占領のもとで建設が始まり、その後アメリカ軍の軍用飛行場として利用されていた施設の民間への転用に遡る。1990年、東西冷戦の終結を契機に、ラインラント・プファルツ州にある軍用地の民間への転用が論議され、翌91年、アメリカ軍はハーン飛行場の開放を通知した⁴⁾。

1992年、フランクフルト・ハーン飛行場開発・経営会社 (Entwicklung und Betriebsgesellschaft Flughafen Frankfurt Hahn) が設立され、この会社の優先課題は、民間用の空港を経営する認可申請をすることであった。なお、同社の社員 = 出資者 (Gesellschafter) は、

Land Rheinland Pfalz

Landkreis Rhein Hunsrück, Birkenfeld, Bernkastel Kues

Verbandsgemeinde Kirchberg

であり、「自治体企業」(kommunale Unternehmen)⁵⁾の範疇と考えられる。

同空港の最初の顧客は、ドイツの大手旅行代理店 TUI Touristik Union International であった。1993年5月22日にマジョルカ島へのチャーター便によって TUI 主催のツアー客が、航空会社 Flugsellschaft Condor の飛行機に搭乗する前に、空港の整備が緊急に行われた。

すなわち、今まで公営カジノに使われていたホールは暫定ターミナル (Interimsterminal) に改装された。もっとも、このターミナルは暫定措置 (Zwischen erlösung) とされたにもかかわらず、その後6年間使われることになったが。また管制塔は民間の航空管制に合わせて改修され、滑走路の標識灯は解体修理されることとなる。1993年3月15日、試験飛行が行われ、1000人以上の地域住民が Condor 社のボーイング747型機に乗って、45分99マルクの空の旅によってフンスリュックとアイフェル (Eifel) 上空を飛行した。

民間による空港利用の正式認可が下りるまでの期間、個別の許可 (auf der Basis einer Sondergenehmigung) によって民間機の離着陸が行われた。1993年8月14日、軍用空港ハーンの民間との共用 (Mitbenutzung) の認可が下りたが、民間の利用は昼間に限られていた。翌94年4月19日、24時間飛行が認められるようになり、最初の1年間に7,000人の搭乗客がハーンを後にした。今日では、1日あたりの搭乗客が8,000人となっている。民間への完全開放、

4) OWF 以下の記述は、Frankfurt Hahn, Presse Information 07 03 (2003年5月21日の報道発表における配布資料による)

5) 「自治体企業」の分析アプローチについては、Ambrosius, G., Kommunale Unternehmen in Deutschland: die Ursache ihrer Entwicklung im Spiegel unterschiedlicher methodischer Erklärungsansätze (ゲロルト アンブロジウス「ドイツの自治体企業 さまざまな方法論的アプローチにみるその発展理由」今井勝人、馬場哲『都市化の比較史』日本経済評論社、2004年) 参照。

24時間民間によるフル利用が実現したのは、1997年10月以降のことであった。

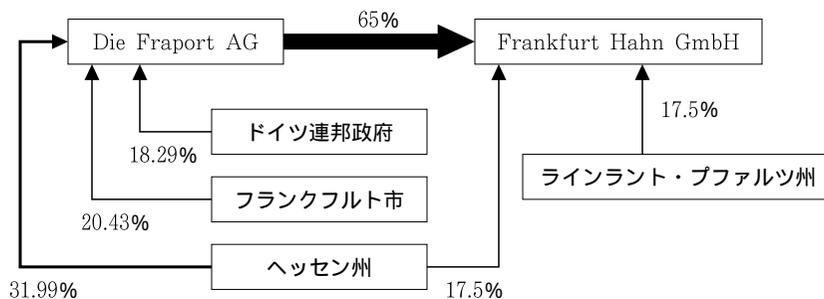
フランクフルト・ハーンが飛躍的發展を遂げる契機となったのは、以下の2点である。

- (1) 1998年1月1日、フランクフルト・アム・メイン空港株式会社——現在のフラポルト株式会社 (Die Fraport AG) がフランクフルト・ハーン有限会社へ過半数出資する社員 = 株主として参加し、その成果は貨物輸送部門にまもなくあらわれたこと。
- (2) 1999年4月には、ヨーロッパ最大のローコスト・キャリアであるライアン・エア (Ryanair) が同空港に居を構えたこと。

このうち、後者については後に詳述し、ここでは前者についてのみ論ずる。

2002年1月、フランクフルト・ハーンの株主は資本金を350万ユーロから3,050万ユーロへ増資を行い、この資金は空港の拡張に充てられることとなった。フランクフルト・ハーン有限会社への資本関係は、資本金3,050万ユーロのうち、ライン・メイン空港を所有・運営するフラポルト社が73.07%を所有し、執行役員であるイェルク・シューマヒャー (Jörg Schmacher)、アンドレアス・ヘルファー (Andreas Helfer) はいずれもフラポルト社からの派遣である。残りの26.93%をラインラント・プファルツ州が所有する。この所有関係は、2005年の増資 (資本金5,000万ユーロ) によって以下のように変化する。

図1 フランクフルト・ハーン有限会社の資本関係



フラポルト社が依然として最大の株主であるが、新たにヘッセン州がラインラント・プファルツ州と同格参加をすることになる。最大の株主であるフラポルト社の資本関係において、ヘッセン州 (31.99%) フランクフルト市 (20.43%) ドイツ連邦政府 (18.29%) といった公的部門が大半の株式を所有し、浮動株比率 (29.29%) が低いことから、フランクフルト・ハーン有限会社自体も極めて公的機関の色彩が強い⁶⁾。

6) Basis Information, in : OWF ; Background in dieselbe ; Offizielle Webseite der Fraport AG

3. フランクフルト・ハーンと航空貨物

フランクフルト・ハーンにおける航空貨物取り扱い高は、ドイツの空港のなかでは第4位、ヨーロッパでは20位、世界全体では91位を占め、旅客輸送以上にその重要性は高い⁷⁾。

貨物取り扱い高を [第6表] でみると、開業以来着実に増加した貨物が2000年をピークに停滞を示したが、2004年度にむけて再び増加に転じていることがわかる。貨物輸送は旅客輸送以上に景気動向の影響を敏感に反映しているものと思われる。

ハーンへいち早く進出したのは、エール・フランス・カルゴ (Air France Cargo) であり、1997年に貨物積み替えセンターを開設した。一方、空港設備としては、ACL (Advanced Cargo Logistic GmbH) によって貨物輸送センターが1999年に完成し、15万トンの貨物収納能力を備えるにいった⁸⁾。

2001年12月3日より、フライ・カー社 (FlyCar) は、自動車メーカーの需要に応えるため、ハーン空港からスウェーデンのラップランドにあるアルビデスヤウル (Arvidesjaur) 行き貨物定期便の運行を開始した。毎週月曜日と金曜日にアエロ・ロイド社 (Aero Lloyd) のエアバスA320型機を運行させ、2月3月期にはさらに水曜日に1便増便した。ヨーロッパのみならず、日本や韓国の自動車メーカーも冬期適格性テスト (Wintertauglichkeit) をスウェーデン北部においておこなっていることを想起したい⁹⁾。

なお、フライ・カー社は、ドイツの自動車メーカーのために1999年以来アルビデスヤウル行きの貨物便を飛ばし、すでにシュトゥットガルト、ミュンヘン、ハノーファー発の便を持っていた。また、2005年からはパリ (シャルル・ド・ゴール) 発の同様の便を予定している¹⁰⁾。

フランクフルト・ハーン発着の貨物輸送を検討する際、アエロフロートとの関係に触れざるをえない。このことは、二人の執行役員による「ハッピー・パースデイ・アエロフロート フランクフルト・ハーンにおけるアエロフロートの4年」と銘打った報道発表に如実に表れている。

「貨物部門の営業の成果に関して、わが社はとりわけアエロフロートに感謝しなければならない。この強力なパートナーとともに、わが社は国際競争においてさらに高い地位をめざす事ができる」(Jörg Schumacher) 「多くの空港が今年度の始めに、貨物輸送統計の低下を示している。わが社は第一四半期において著しい成長を見せた唯一のドイツの空港である。・・・

このことは、わが社が貨物のパートナーを当てにできることを示している。」(Andreas

7) Basis Information, in: OWF

8) dieselbe

9) Frankfurt Hahn, Pressemeldung, 30. 11. 2001

10) <http://www.flycar.de>

Helfer)¹¹⁾

フランクフルト・ハーンの貨物の取り扱いに関する公表されているデータは、旅客部門と比較して多くはないので、以下、報道発表に関する断片的資料をもとにエアロフロートと同空港の関係を論ずる。但し、チャーター便については、一部を除いて個々に触れることはしない¹²⁾。

エアロフロートがハーンから初めてチャーター便を飛ばしたのは、2000年4月1日のことであった。最初の貨物はエレクトロニクス機器および自動車部品であった。

2002年3月にヨーロッパにおける貨物輸送のハブをルクセンブルクからハーンへ移動し、貨物輸送機をイリュージンからDC-10に切り替えた。当時の定期便は、ハーン発モスクワ経由東京行き 週1便、ハーン発オスロ、ノボシビルスク経由東京行き 週2便であった。8月に2機目のDC-10が納入されてからは、東京行き 週2便、北京行き 週2便となる。

2003年10月に始まる冬期運行スケジュールとともに、DC-10をさらに2機、運行させた。このダイヤ改正にともない、週2便の上海行きのダイヤが組まれ、東京経由大阪行きの週1便が新規に組まれた。また同時にモスクワ行きの週3便を毎日運行するように改正した。

エアロフロートによって輸送されている貨物として、コンピュータ、薄型テレビ、携帯電話などの機械・器具のほか、白熊、トラ、ラマなどの動物、ノボシビルスクの児童施設用の救援物資が記録されている。

東京発便にハイテク製品が積載されているのは想像に難くないが、それでは東京行き便には、なにが積み込まれているのであろうか。記されているのは、オスロ経由の便についてのみである。オスロ経由便には、ノルウェー産の新鮮なサケが積み込まれ、東京に向かうこと、そのため、ハーン出発時点では、最大15トンまでしか積載せず、残りのおよそ49トンはオスロで積み込まれるとの記載がある。

また、チャーター便で、合計50万ボトルのボジョレ・ヌボーが日本に向けて発送されたことが、2003年11月12日の報道発表でなされている。この発表を要約すると、以下の通りである。

エアロフロートと日通 (Nippon Express) は、すでに3年間ボジョレ・ヌボーの輸送に係わってきた。今回は、1機あたり60トン、すなわち、25,000ボトルずつ4機のDC-10に積み込んで東京へ発送した。これに対して、近鉄 (Kintetsu World Express GmbH) はキューネ・ナーゲル社 (Küne & Nagel) と共同で初めてハーンから東京へボジョレ・ヌボーを輸送した。従来、近鉄はパリから空輸してきたが、ハーン空港の有する膨大は発送能力と24時間利用可能な利便性を勘案し、発送空港を変更した。1機あたり120トン、すなわち、125,000ボ

11) Frankfurt Hahn, Pressemeldung 15 04, 06. 05. 2004

12) ここで使用する資料は以下である。Basis Information Frankfurt Hahn; Frankfurt Hahn, Presse Information, 10. 10. 2002; AeroflotDaten und Fakten ab Frankfurt Hahn, 09. 24. 2003, Frankfurt Hahn; Frankfurt Hahn, Aktuelle Pressemeldung, 24. 09. 2003; Frankfurt Hahn, Presse Information 28 01, 12. 11. 2003; Frankfurt Hahn, Pressemeldung 15 04, 06. 05. 2004

トルを輸送できるアントノフを3機利用した。

このように、エアロフロートとハーンとの関係は、特に極東方向への輸送ルートにおいて大きな役割を果たしている。

2003年10月27日には、王立ヨルダン航空によって、ハーン発アンマン行き貨物定期便が、週1回エアバス310-300型機を使って運行が開始され、中東との定期的なルートが開かれた¹³⁾。

また、2004年9月16日より、貨物輸送業界で世界の十指に数えられるブリティッシュ・エアウエイズ・ワールド・カーゴ (BAWC) がハーンに進出した。拠点としているケルン・ボン空港よりもフランクフルト・ハーンを優遇することを BAWC は言明しているが、その理由は夜間飛行を企画する同社にとって、24時間離着陸可能な空港が魅力的であると BAWC の担当者 (Joachim Klecha, Regionalleiter für Deutschland, Österreich und Schweiz bei BAWC) が説明している。同社は、110トンの貨物輸送能力のあるボーイング747ジャンボジェットを用いて、ロンドン経由ヨハネスブルク便およびバーレーン経由香港便をそれぞれ週2便運行することになった。この決定をラインラント・プファルツ州経済交通相バウクハーゲ (Hans Arthur Bauckhage) は、地域経済と労働市場の活性化に繋がると歓迎した。またフラボルト社の取締役でありハーン有限会社の監査役会議長を兼任するシェルヒ (Prof. Dr. Manfred Schölch) は、以下の表現で歓迎の意を表した。「1998年フラボルト株式会社が参加して以来、フランクフルト・ハーン空港はダイナミックな発展を遂げた。旅客部門におけるすばらしいコンセプトで、以前のアメリカ軍基地が絶えざる成果を示しているのみならず、貨物輸送も益々意義を増している。本日 BAWC がハーンを拠点とすることによって、わが社は国際競争力を強化する最高の道に立っている」¹⁴⁾

[第6表] フランクフルト・ハーンにおける貨物取り扱い高

(単位：トン)

年度	
1996	1,275
1997	5,501
1998	133,986
1999	168,437
2000	191,001
2001	134,021
2002	138,131
2003	158,873
2004	180,000 (予想)

(典拠) Basis Information Frankfurt Hahn, Statistik 1996 2004
Frankfurt Hahn, Juli 2004

13) Frankfurt Hahn, Presse Information 23 03, 06. 10. 2003

14) Frankfurt Hahn, Presse Information 29 04, 16. 09. 2004

以上、フランクフルト・ハーンを拠点とする貨物輸送を概観したが、この他、以下の貨物輸送定期便が運行されている¹⁵⁾。

イラン航空	テヘラン行き	週3便
エジプト航空	カイロ行き	週1便
MNG航空	イスタンブール行き	週4便
エア・アメリカ	エレヴァン行き	週1便

4. フランクフルト・ハーンと旅客輸送

フランクフルト・ハーンをローコスト空港 (Low Cost Airport) に転換させるきっかけとなったのは、1999年4月におけるライアン・エアの進出であった。ライアン・エアの最初の便はロンドン (London Stansted) への週2便である。ハーンはライアン・エアからローコスト・コンセプトを学び、ライアン・エアが手本としたのはサウスウエスト・エアラインズの経営であった。

ライアン・エアによるローコスト経営モデルとは

- (1) 2地点間の飛行便 (Punkt zu Punkt Verkehr) に特化し、長い待ち時間や高コストを引き起こす乗り換え便や長距離便を提供しない
- (2) 単一の機種に若い乗務員を配置する
- (3) 機内サービスは有料とする
- (4) チケット販売はインターネットやコールセンターを通じて行う
- (5) 比較的小規模の空港を利用する

というものであった。このようなローコスト・キャリアの経営を支援するのがフランクフルト・ハーンである。すなわち、ローコスト空港では、出発ターミナルには贅沢な調度や大理石の床は必要なく、搭乗用サテライトやコンピュータによる予約システムも不要である。ハーンに求められたのは、着陸から離陸まで25分で整備が行われること、各機が1日のうちに少なくとも4地点に飛び、夜間には拠点に戻ることができること、乗務員を効率よく配置し、宿泊コストを発生させないこと

であった¹⁶⁾。

ライアン・エアがハーンに進出して以来、この空港の利用者が急増したことを [第7表] から読み取ることができる。現在では、搭乗者数において、ハーンはドイツ国内の空港ベストテ

15) Basis Information, in : OWF

16) dieselbe

ンに名を連ねている。([第8表] 参照) 2001年11月22日の記者会見において、フランクフルト・ハーン有限会社の執行役員であるシューマヒャーとヘルファーは、当空港がライアン・エアのハブになることに言及し、「このことは空港発展の一里塚 (ein Meilenstein) である。ひとつには、ライアン・エアとともにローコスト輸送の頂点に立てたからである。またひとつには、この決定が、他の航空会社が便数を減らしたり航空業務そのものから撤退する局面にもあたっているからである」と述べ、フランクフルト・ハーンがライアン・エアの決定とともにドイツを主導するローコスト空港として確立した自信を示し、そのサクセスストーリーを推進する決意を表明した¹⁷⁾。

ライアン・エアのハーンにおける本格的な稼働に先立ち、空港側では旅客ターミナルを拡充

[第7表] フランクフルト・ハーンにおける搭乗者数

年度	(人)
1996	18,000
1997	20,814
1998	29,337
1999	140,706
2000	380,281
2001	450,774
2002	1,457,527
2003	2,431,783
2004	3,000,000 (予想)

(典拠) Basis Information Frankfurt Hahn, Statistik 1996 2004 Frankfurt Hahn, Juli 2004

[第8表] ドイツ国内の空港における搭乗者数

2003年度	(単位: 100万人)
1. Frankfurt Rhein Main Flughafen	48.35
2. München Flughafen München Franz Josef Straus	24.19
3. Düsseldorf Düsseldorf International	14.27
4. Berlin (Tegel, Tempelhof, Schönefeld 合計)	13.30
5. Hamburg Hamburg Airport	9.53
6. Köln Bonn Konrad Adenauer Flughafen	7.76
7. Stuttgart Flughafen Stuttgart	7.58
8. Hannover Hannover Airport	5.04
9. Nürnberg Airport Nürnberg	3.29
10. Frankfurt Hahn	2.43
11. Leipzig Halle	1.95

(典拠) <http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen>

17) Pressemeldung, 22. 11. 2001, in: Presse Archiv, OWF

することを、同年7月6日に発表した。当時4,200km²の面積をもつターミナルは、年間利用者40万人の収容能力を想定していたが、120万人の利用者を収容できるよう面積を2倍以上に拡大し、出発ロビーと到着ロビーの階を分離し、チェックイン・カウンターを増設する内容であった。工期は2002年初頭までとし、ライアン・エアの増便に備えたのである¹⁸⁾。

こうした空港整備を背景に、2002年2/3月にライアン・エアは、ボーイング737-800機をハーンに常駐させ、今までのロンドン (London Stansted)、グラスゴウ (Glasgow Prestwick)、シャノン (Shannon) 線に加えてノルウェー、イタリア、フランスの6空港への路線を開設した。12月にはさらに2機を常駐させて、新たに2路線を開設している。翌2003年には、エーテボリ (Goteborg)、ケリ (Kerry) 行きの路線、2004年にはレウス (Reus) 線、タンペレ (Tampere) 線の開業によって、フランクフルト・ハーンは名実ともにヨーロッパのハブにふさわしい空港へと成長を遂げた¹⁹⁾。

[第9表] は、ドイツの空港と国外を結ぶライアン・エアの路線網を整理したものである。他の空港からの発着便と比較した時、フランクフルト・ハーンの意義が明確であろう。とはいえ、東欧とのアクセスが不十分であることも明白である。

路線網のみならず、経営戦略においてもライアン・エアによってハーンは、ローコスト空港としての地位を確立したが、そのことによってさらにローコスト・キャリアを吸引することになった。2003年3月には、イタリアのヴォラーレ・グループの傘下にあるヴォラーレウェブ・ドット・コム (Volareweb.com) がハーン~ヴェニス (Venedig Marco Polo) 間およびハーン~プリンディシ (Brindisi) 間に航空路を開設することとなった²⁰⁾。さらにヴォラーレウェブ・ドット・コムは、10月よりエアバス A-320を導入しハーン~ベルリン (Berlin Schönefeld) 間に路線を開設し、首都ベルリンとハーン経由イタリアとの連絡が実現した²¹⁾。

東欧方面への連絡は、2004年夏期スケジュールからエア・ポロニア (Air Polonia) がワルシャワ~ハーン間に定期便を開設することによって始まった。ポーランド最初のローコスト・キャリアであるエア・ポロニアは、ポーランドのEU加盟に先立ち4月5日より平日に一日一便、ボーイング737-400機を使いこのルートを1時間40分で結ぶ²²⁾。

航空3社による定期便の他、ハーン空港は旅行代理店主催のチャーター便のメッカでもある。前記TUIがブルガイアのバルナ (Valna) へ Air Via の旅客機を使って夏期ツアーを企画している以外、TUIの子会社でラインラント・プファルツ州最大の旅行代理店ベルク・ウント・メア社 (Berg & Meer Touristik GmbH) は、トーマス・クック航空の子会社サン・エク

18) Frankfurt Hahn, Presse Information 15/10, 06. 07. 2001

19) Basis Pressemappe, in : OWF

20) Frankfurt Hahn, Presse Information 04/03, 19. 03. 2003

21) Frankfurt Hahn, Presse Information, 11. 09. 2003 ; Presseinformation 26 03, ,27. 10. 2003

22) Frankfurt Hahn, Pressemeldung, 05. 04. 2004 ; Pressemeldung 06 04, 12. 03. 2004

[第9表] ライアンエアのネットワーク

——ドイツの空港とドイツ以外の空港との定期便運行 (2004年9月30日現在)

	Frankfurt Hahn	Hamburg Lübeck	Düsseldorf Niderrhein	Berlin- Schönefeld	Leipzig- Altenberg	Erfurt- Weimar	Freidrichs- hafen	Karlsruhe Baden
相手先空港								
ラトビア								
Riga								
スウェーデン								
Stockholm Skavst								
Gotheburg								
フィンランド								
Tampere								
ノルウェー								
Oslo Torp								
スコットランド								
Glasgow Prestwick								
アイルランド								
Shannon								
Kerry								
イングランド								
London Stansted								
スペイン								
Jerez								
Santander								
Reus Salou								
Girona Barcelona								
フランス								
Montpellier								
イタリア								
Alghero Sardinia								
Pisa								
Milano Orio Al Sero								
Bologna Fori								
Venice Treviso								
Rome Ciampino								
Pescara								

(典拠) <http://ryanair.com/about>

スプレス (SunExpress) やトルコ航空などと共同でトルコのアンタリア (Antalya), キプロスのラルナカ (Larnaca), マジョルカ島パルマ (Palma de Mallorca), ドミニカ共和国プエルト・プラタ (Puerto Plata) などの観光地へチャーター便を飛ばしている。また, 2004年12月には, フライ・カー社がアルピデスヤウルヘウインタースポーツのツアーを企画した²³⁾。

23) Frankfurt Hahn, Presse Information, 16. 08. 2001 ; Frankfurt Hahn, Basis Information

2003年6月4日、ハーン空港は第2ターミナルの開業式典を行った。この時の招待客の顔ぶれは象徴的であった。すなわち、ラインラント・プファルツ州交通大臣バウクハーゲ (Hans Arthur Bauckhage) フラポルト社マーケティング部長ラインハルト＝レーマン (Annegret Reinhard Lehmann) ライアン・エアのCOO コーリー (Michael Cawley) は、それぞれこの空港を支える機関の看板を背負っていることがあきらかであろう²⁴⁾。

5. ライアン・エアの経営戦略

ライアン・エア社がフランクフルト・ハーンを同社航空路線網のハブ化する決定をした際、以下の広告をうった²⁵⁾。

低運賃がドイツに到着する (Low Fares Arrive in Germany)

高い料金の航空会社であるルフトハンザがおおいにうろたえたことに、ライアンエアは2月にヨーロッパ大陸に第2の拠点を設け、すでに飛ばしている3路線に加えてフランクフルト・ハーンから新規7路線を開業させた。London (Stansted), Glasgow (Prestwick), Shanon への既存ルートに加えて Osolo (Torp), Bournemouth, Perpignan, Montpellier, Pisa, Pescara, Venice (Treviso) へ毎日30便運行している。

アウフ ヴィーダーゼーエン ベイビー!

フランクフルト (ハーン) を基地とする3機の新しい航空機, 100人以上の新しいパイロット, 客室乗務員, エンジニアとともに, 最初の12ヶ月に150万人以上の乗客がわが社の新しいヨーロッパの基地を, 我々とともに飛び立つであろう。ドイツの消費者はすでにわが社の低運賃を気に入っている。わが社が乗り込んで以来, 消費者はルフトハンザの高運賃を80%まで節約しているのだ。

この広告において、フランクフルト・ハーンをヨーロッパ大陸における第二の拠点としているのは、すでにブリュッセルのシャルルロワ空港を拠点にしているからであった。

アイルランドの弱小航空会社であったライアン・エアの発展史は、章末に掲げた [資料1] ライアン・エアの年譜 に記した。同社の発展は、アメリカのサウスウエスト航空をビジネスモデルとしたことによる。「低運賃、機内でのノーサービス」がそれである。2000年にインターネットの予約サイト (ryanair.com) を開設して以来、ローコスト経営が軌道に乗った²⁶⁾。

24) Frankfurt Hahn, Presse Information 10 03, 04. 06. 2003

25) Ryanair Annual Report and Financial Statements, 2002別冊)

26) 2000年1月からウェブ上で予約を開始した成果を9月30日の報道発表で次の内容のコメントを行った。旅行代理店が扱っていた航空券の比率は、60%から10%以下にまで低下し、8ヶ月が経過した現

[第10表] ~ [第13表] から同社の経常利益、保有飛行機数、搭乗客数、従業員数が短期間に急成長したことが明らかである。この間、ライアン・エア社は、イーージージェット (EasyJet) およびブリティッシュ・エアウエイズ (British Airways 以下 BA と略記) に対する激しい対抗意識を報道発表において繰り返しあらわにしてきた。

[資料2] は、ローコスト・キャリアのひとつであるイーージージェットを名指して激しく批判した報道発表をまとめたものである。このなかで繰り返し主張しているのは、「定刻到着率」(punctuality performance)、すなわち飛行機が目的地に定刻以前もしくは定刻から15分以内に到着した比率であって、同じローコスト・キャリアに対しては、航空運賃の比較に関する対抗意識はあまり強くは表れていない。

一方、[資料3] に見られるのは、そもそもナショナルフラッグであった航空会社に対する批判である。ここでは、BAの高運賃およびそれによる顧客の離反に批判のターゲットが絞られている。ルフト・ハンザを引き合いに出した前記「低運賃がドイツに到着する」と題する広告と同じ問題意識に立つ。

同業他社に対する批判の厳しさと並んで、行政・司法当局に対する批判においても、言葉を選ばない。「アイルランドでは交通省が、政府所有の空港による独占を保護するという誤った政策をとり続けている」²⁷⁾ と政府の航空行政を批判する。また、エール・フランスを優遇するフランスの地方裁判所が、ストラスブール空港におけるライアン・エアの低運賃にクレームをつけたことにより、ライアン・エアはストラスブール空港から撤退し、カールスルーエ・バーデン空港にフライトを移すことになった。この結果ストラスブール~ロンドン線は、高運賃のエール・フランスの独占となり、この区間の利用客は月あたり2万人から3千人強に激減した。フライトを移したライアン・エアは、損失を免れ「この事例において損を被ったのは、エール・フランスの高運賃を負担できず、もはやストラスブール空港を使わなくなったフランスの一般の消費者、観光客だけであった」²⁸⁾ とフランス司法当局を批判した。

カールスルーエ・バーデン空港とストラスブール空港は、国境をはさむとはいえ同一のエウレギオ空間にあることを考慮すべきであろう²⁹⁾。

在、売上の90%が直接販売になっている。「中間(搾取)者を排除することによって」コストを削減し、一層安価な航空運賃を実現できる。(Ryanair, Half Year Commentary & Press Release, 30. 09. 2001)

27) Ryanair, Half Year Commentary & Press Release, 30. 09. 2001

28) Ryanair, Annual Report and Financial Statements, 2004, p6

29) Knorts, Heike., Ökonomische Integration und Desintegration am Oberrhein, Frankfurt am Main usw., 2003

[第10表] ライアンエア 経常利益

(単位：100万ユーロ)

年度	
1999	295,759
2000	370,137
2001	487,405
2002	624,050
2003	842,508

[第11表] ライアンエア 稼働中の飛行機数

(各年度末)

年度	
1998	20
1999	21
2000	26
2001	36
2002	41
2003	54

[第12表] ライアンエア 乗客数の推移

(単位：100万人)

年度	
1998	3.9
1999	4.9
2000	5.6
2001	7.4
2002	11.1
2003	15.7

[第13表] ライアンエア社従業員数

(各年度末)

年度	
1998	988
1999	1,203
2000	1,388
2001	1,476
2002	1,531
2003	1,897

(典拠) Raynair Holdings plc., Annual Report and Financial Statements, 1999 2003

[資料1] ライアン・エアの年譜

- 1985年 15座席のターボプロペラ (turbo pro) 1機によりアイルランド北東にある Waterford から London Gatwick への路線を就航させた。
- 1986年 Dublin London 路線を就航させた。これに伴いターボプロペラ (turbo pro BA 768) 2機を購入した。
- 1990/91年 コスト削減のために新たな経営陣を組織して、アメリカのサウスウエスト航空 (Southwest Airlines) の経営をビジネスモデルとして「低運賃・(機内での) ノーサービス」(low fares/no frills) を標語に改革を実施した。
- 1995年 London Dublin 線において、最大の搭乗客数を有する航空会社となり、またアイルランドにおいてはすべての路線で最大の航空会社となる。
- 1997年 EU が航空業界の規制緩和を行ったのに伴い、大陸への新ルートを開設。ストックホルム、オスロ、パリ、ブリュッセル便を開設した。ライアン・エア・ホールディングズの株式をニューヨークの NASDAQ 市場およびダブリン市場に上場。
- 1998年 ロンドン市場への上場。45機の737 800シリーズを発注。発注額は20億ドルに達した。アイルランド交通消費者委員会 (Irish Transport Users Committee) からエアライン・オブ・ザ・イヤー (Airline of the Year) に選ばれた。また国際航空雑誌 (International Aviation Week magazine) より最もうまく経営されている国民的航空 (Best Managed National Airline) に選ばれた。
- 2000年 インターネット予約のサイトを開設。(ryanair.com) 開設後3ヶ月で週あたり5万件以上の予約があった。
- 2001年 インターネット予約が、全予約数の75%に達した。ブリュッセルのシャルルロワ空港 (Charleroi) にヨーロッパの拠点を設けた。
- 2002年 フランクフルト・ハーンにヨーロッパ大陸における第二の拠点を開設。ボーイング社と長期提携関係を結んだ。(ボーイングではライアン・エアが2002 2010年に737 800シリーズを150機注文することを予想) インターネット予約率が94%に達した。
- 2003年 ボーイング社に737 800型機、100台を発注。2月にイタリアに初の拠点を設けた。(Milano Bergamo) 4月にスウェーデンに拠点 (Stockholm Skavsta)
- 2004年 グーグルにおいて2003年度における最も人気のある航空会社に選ばれる。また2月にはイギリス、ヨーロッパ市場におけるイギリス人に最も好まれる航空会社に選ばれた。ローマ (Rome Ciampino) とバルセロナ (Barcelona Girona) に新たな拠点を設けた。

(典拠) Ryanair, About Ryanair, in : <http://ryanair.com/about> (2004/09/29) ; Ryanair, Annual Report and Financial Statements, 1999 2004をもとに作成。

[資料2] イージージェットを特定し名指しで、批判した報道発表

「ライアン・エアは定刻到着率でイージージェットを引き離す。(2003年のすべての週におけるのとちょうど同じように)」

「『わが社のフライトの定刻到着率は最優先事項 (a top priority)』とイージージェットが主張している。そんな馬鹿な。ライアン・エアの定刻到着率がイージージェットに優っているのは2003年の毎週であり、2004年の目下のところすべての週においてである。イージージェットはライアン・エアと比べるといつも遅れているように見える。

だから皆さんが時間とお金を節約したいなら、ライアン・エアに乗り、しばしば遅れるイージージェットを避けなさい。イージージェットはライアン・エアの低運賃と定刻到着率の敵ではない。」(Ryanair's Head of Communications, Paul Fitzsimmons)

(典拠) Ryanair, Press Release, 19. 03. 2004

イージージェットの CEO, レイ・ウェブスター Ray Webster がイージージェットは「ヨーロッパのナンバーワン低運賃航空」であると語ったことに対して、

「イージージェットの言っている事は正鵠を得ていない。イージージェットの平均運賃はライアン・エアよりも50%以上高いし、定刻到着率という話になると、ライアン・エアは過去12ヶ月の毎週、イージージェットを打ち負かしてきた。・・・レイはたわごとをやめたほうが良い。・・・」(Ryanair's Head Communications, Paul Fitzsimmons)

(典拠) Ryanair, Press Release, 09. 06. 2004

ライアン・エアは定刻到着率で2003年度においてばかりでなく2004年にはいつから56週中56週すべて、週間定刻到着率においてイージージェットを大幅にうまわったことを発表した。なお、2003年5月から2004年5月までの間で、

	ライアン・エア	イージージェット
平均航空運賃	40ユーロ	62ユーロ
搭乗客合計	241万人	223万人
定刻到着率	93%	79%

であることもあわせて公表した。

(典拠) Ryanair, Press Release, 14. 07. 2004

*この報道内容が依拠している資料は、ライアン・エアに関しては www.ryanair.com イージージェットに関しては Easyjet website であることから、この数値には信憑性がある

と考えられる。

*なお、この報道発表はライアン・エア社の記録では7月14日と記されているが、実際には7月13日になされた。

「ライアン・エア、再びイーージェットをやっつける」

7月の搭乗者数、定刻到着率、平均運賃を比較した数値をあげ

	ライアン・エア	イーージェット
7月の搭乗者数	248万人	241万人
過去、12ヶ月の搭乗者数	2,503万人	2,340万人
7月搭乗率	90%	88%
7月定刻到着率	91.7%	77.7%
平均航空運賃	39ユーロ	62ユーロ

であるとし、以下のコメントを添えた。

「ライアン・エアはイーージェットを7月に再び背後に押しやった。というのも、ライアン・エアは消費者に彼等がほんとうに望んでいるものを提供しているからだ。すなわち、ヨーロッパでもっとも低い運賃、ヨーロッパ随一の定刻到着率、消費者サービスを。だからイーージェットよりもライアン・エアを選ぶ人が多いのだ。イーージェットはまさに定刻到着率が低く高運賃であるような航空会社の仲間である。」(Head of Communication, Paul Fitzsimmons)
(典拠) Ryanair, Press Release, 10. 08. 2004

2003年度の定刻到着率 (punctuality performance) についてイーージェットとの比較を公表した。

ライアン・エアが81%に対してイーージェットが68%

また2004年度については

ライアン・エアが92%に対してイーージェットが80%

(典拠) Ryanair, Press Release 14. 09. 2004

*比較のための依拠するデータは CAA statistics for 2003 and EasyJet website for 2004
なお、ライアン・エアは毎週、定刻到着率をウェブ上で公開している。

[資料3] B Aを名指して批判した報道発表

2004年4月の乗客数をB Aとの比較で発表

イギリス、ヨーロッパ市場でB Aが0.5%乗客を減らしたのに対してライアン・エアが36%増やした。

	ライアン・エア	B A
乗客数	1,705,954人	1,564,000人
増減	36%	0.5%
積載率	71%	54.3%

(典拠) Ryanair, Press Release, 12. 02. 2004年

「バイバイB A, ライアン・エアはイギリスでもっとも人気の有る航空会社だ。」と題したこの報道において2004年3月の乗客数を発表した。

	ライアン・エア	B A
乗客の伸び	51%	1.8%
乗客数	214万人	193万人
積載率	78%	65%

(典拠) Ryanair, Press Release, 05. 04. 2004

「B Aは消費者をまだかもにしている」(British Airways still 'ripping off' consumers)
B Aの30%割引運賃を批判して

「何年もの間、B Aは高い運賃で消費者をかもにしてきた。今回の措置が消費者を呼び戻そうとする最後のあがきであれば、笑止千万である。」「30%割引でもライアン・エアの5倍の運賃である」(Ryanair's Deputy Chief Executive and Commercial Director, Michael Cawley)

(典拠) Ryanair, Press Release, 14. 05. 2004

「B Aのフランス、イタリアへの航空運賃はライアン・エアの6倍している。」

Ryanair's Head of Communications, Paul Fitzsimmons は

B Aの news release (20th May 04) を比較に出して

イギリスから南フランスへの往復運賃が

ライアン・エアは30ポンド、B Aは179ポンド

イタリアへの往復運賃が

ライアン・エアは30ポンド、B Aは189ポンドであると訴えた。

(典拠) Ryanair, Press Release, 21. 05. 2004

「バイバイ B A, ライアン・エアはイギリスで最も好まれている航空会社である, またもや。」
 「5月に関して発表された B A搭乗者数によればイギリス, ヨーロッパにおける搭乗者数が0.3%の増加であることが確認された。是に対してライアン・エアは同期に19%の増加であった。ライアン・エアは積載率においても B Aをかなり上回っている。即ち, ライアン・エアが座席の81%を埋めていたのに対して, B Aはほぼ三分の一を空席で運んでいた」(Ryanair's Head of Communications, Paul Fitzsimmons)

	ライアン・エア	B A
搭乗者増加率	19%	0.3%
搭乗者数	217万人	205万人
積載率	81%	68%
定刻到着率	94.3%	84.1%

(典拠) Ryanair, Press Release, 09. 06. 2004

「ライアン・エア, 再び B Aを打ち負かす」

「ライアン・エアはイギリス, ヨーロッパ市場において B Aを上回る乗客を運んだのは今回で5ヶ月連続となる」(Ryanair's Head of Communications, Paul Fitzsimmons)

2004年6月の搭乗者数

	ライアン・エア	B A
搭乗者数	227万人	210万人
積載率	87%	74%

(典拠) Ryanair, Press Release, 05. 07. 2004

小括

以上の分析を基に, フランクフルト・ハーン空港の急成長の要因をまとめると以下のようになる。

軍用飛行場であった空港を民間利用するための基礎条件を提供したのは, フラポルト社による資本参加と執行役員の派遣であった。フラポルトの参加のもと, 自治体の協力によって空港

の民間への転用が可能になったのである。貨物部門においては、アエロフロートが極東便に同空港を積極的に活用することによって、また旅客部門においては、ローコスト・キャリア、ライアン・エアの進出とハーンのハブ化によって航空需要を引き寄せることになった。とりわけ“Low Cost Airlines”, “Discount Flieger”, “Billigfluglinien” とドイツで言われているライアン・エアから経営方法を学習したハーン空港は、「ノーフリル・エアポート」(no frills airport) とでも名づけられるビジネスモデルを開発した。目下のところ3,045mの滑走路を3,800mまで拡張する計画を持つハーンは、大空港に劣ることのない輸送能力を展望している。