

もうひとつのデュッセルドルフ空港

山田 徹雄

はじめに

ライアンエアは、ハーン空港をドイツ進出の拠点とし、「フランクフルト・ハーン空港」として広報活動を行なうこと¹⁾によって、同空港は「もうひとつのフランクフルト空港」となった。

デュッセルドルフおよびその周辺地域においては、「デュッセルドルフ空港」を名乗る空港が三箇所存在する。主要空港としての「デュッセルドルフ国際空港」(Flughafen Düsseldorf International) (IATA-Code: DUS)、副次的空港としての「デュッセルドルフ・メンヒェングラードバッハ空港」(Flughafen Düsseldorf-Mönchengladbach) (IATA-Code: MGL) および「デュッセルドルフ・ヴィーツェ空港」(Flughafen Düsseldorf Weeze) (IATA-Code: NRN) がそれぞれある。

本稿においては、ヴィーツェ空港を「デュッセルドルフ国際空港」に対して「もうひとつのデュッセルドルフ空港」と定義し、分析する。メンヒェングラードバッハ空港については、ヴィーツェ空港との比較において触れるに留める。

1. ニーダーラインにおける空港

ノルトライン・ヴェストファーレン州内に存在する空港における年間搭乗者数は、「表1」のようになる。デュッセルドルフ国際空港と比較すると、ケルン／ボンがその五九%の規模、ドルトムントが一二%の規模、以下ミュンスター／オスナブリュック九%、パターボルン／リップシュタット七%、ヴィーツェ三%となる。

州内空港について、上記の搭乗者規模にもかかわらず、デュッ

〔表1〕 ノルトライン・ヴェストファーレン州内空港年間搭乗者数
(2006年度)

空港名	IATA-Code	年間搭乗者数
デュッセルドルフ国際	DUS	16,590,055
ケルン／ボン	CGN	9,904,236
ドルトムント	DTM	2,019,651
ミュンスター／オスナブリュック	FMO	1,551,173
バーダーボルン／リップシュタット	PAD	1,272,205
ヴィーツェ (ニーダーライン)	NRN	585,403
ジーガーラント	SGE	32,070
メンヒェングラードバッハ	MGL	31,273

〔典拠〕 ADV, Internationale Verkehrsflughäfen in der ADV: Verkehrsergebnisse 2006 et ADV, Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandesplätze in der ADV: Verkehrsergebnisse 2006 より作成。

セルドルフ国際空港が競争者として明確に認識してきたのが、ケルン／ボン空港、ドルトムント空港と並んでヴィーツェ空港であった。

2. メンヒェングラードバッハ空港

メンヒェングラードバッハ空港 (IATA-Code: MGL) は、ローカル空港 (Regional Flughafen) の範疇に属し、デュッセルドルフ国際空港に近接し、「デュッセルドルフ・メンヒェングラードバッハ空港」(Flughafen Disseldorf-Mönchengladbach) とも呼ばれている。ローカル航空領域においてデュッセルドルフ国際空港の負荷軽減 (Entlastung) の役割を果たしている。

一、二〇〇m滑走路によって、一〇〇座席のBae-145クラスの航空機まで離着陸可能である。滑走路を二、三四〇mに延伸し、年間三〇〇万人を収容できる新ターミナルを建設する計画が進行している。

同空港の集客範囲は、五〇kmであり、この範囲には七八〇万人の住人がいる。この範囲にある代表的都市(距離)は、

メンヒェングラードバッハ (五km)

デュッセルドルフ (二五km)

ヴェンロー (三二km)

デュースブルク (三四km)

レヴァークーゼン (四八 km)

エッセン (四九 km)

であり、国境を越えてオランダの一部をも射程に入れている。⁽⁴⁾

同空港の歴史は、一九五五年に未舗装の五〇〇 m 滑走路 (Grasbahn) からグライダーが発着したことから始まった。五七年にハンガーが、五九年にはコントロールタワーと旅客用建物が設置され、一九七三年に一、二〇〇 m 滑走路が完成した。一九九一年にメンヒェングラードバッハ市の持分を Stadtwerke が引受け、九四年には空港会社の持分七〇%をデュッセルドルフ空港有限会社が獲得して、その傘下に入った。一九九六年に VLM がロンドン・シティー空港への定期便を開設することによって、本格的空港への第一歩を踏み出した。二、三二〇 m の滑走路計画が浮上したのは (Antrag auf Planfestlegung)⁽⁵⁾、二〇〇三年のことであった。

二〇〇七年三月二〇日より、メンヒェングラードバッハは、バルト海に浮かぶウセドム島 (Insel Usedom) のヘリンググスドルフ (Heringstorf) とツィルス航空によって結ばれることとなった。ツィルス航空執行役員、ダニエル・ノラマンは「われわれは、ニーターラインやラインラント全体のバルト海ファンを家のドアまで迎えに行きたい。メンヒェングラードバッハ発便もまた、本当のヒット商品になると、ベルリンにおける長い経験から確信している」と述べた。⁽⁶⁾

英語圏において、サイラス航空と呼ばれているツィルス航空は、

エグゼクティヴ向けのチャーター便専門の航空会社として一九九五年に設立され、一九九八年に定期便の営業免許を獲得した。⁽⁷⁾

3. ヴィーツェ空港

ライアンエアは、ハーン空港をドイツ進出の拠点とし、「フランクフルト・ハーン空港」として広報活動を行なうことによって、同空港はもう一つのフランクフルト空港となった。同様の事例は、ニーターライン空港にも当てはまる。ライアンエアは、ニーターライン空港を「デュッセルドルフ・ヴィーツェ空港」として広報し、ドイツにおける第三の拠点 (Dritte deutsche Basis)、⁽⁸⁾ 一九番目のヨーロッパ・ハブ (19. Europa-Hub) と命名した。

空港側も会社名に「ニーターライン空港有限公司」(Flughafen Niederthein GmbH) を残しつつ、ヴィーツェ空港 (Airport Weeze) の名称によって広報活動を行なっている。

3. 1 ヴィーツェ空港の基本情報と資本関係

3. 1. 1 ヴィーツェ空港の基本情報

ヴィーツェ空港 (IATA Code: NRN) はデュッセルドルフの北西七八 km、オランダとベルギーとの国境に近接した空港で、二〇〇三年八月一日に操業を開始した。二、四四〇 m × 四五 m の滑走路を有し、営業時間は五時から二四時 (但し、オランダ方向への離

着陸飛行は六時から二三時）である。駐車場設備は四、〇〇〇台の収容能力を持つ。

近隣都市との距離は、

ヴェンロー	三五 km
ナイメーヘン	五六 km
デュースブルク	五八 km
ルールモント	六一 km
クレフェルト	六二 km
メンヒエングラードバッハ	六五 km
アルンヘム	七一 km
デュッセルドルフ	七八 km
エッセン	七八 km
エイントホーフエン	八六 km
ドルトムント	一一〇 km
マーストリヒト	一一四 km
ケルン	一一四 km
アーヘン ⁽¹⁰⁾	一四四 km

特に、ヴェンロー、ナイメーヘン、ルールモント、アルンヘムなどオランダのいくつかの都市が、ライン右岸のドイツの都市よりも近接した地理的環境にあることがわかるであろう。

ドイツ、オランダ、ベルギーを含め、アウトバーンの一時間圏

内には、一一〇万人の人口を抱えている⁽¹¹⁾。空港へのアクセスにおいて、直行バスが以下のように運行されている。

オランダからは

アムステルダム↓ヴィーツェ空港

ユトレヒト↓ヴィーツェ空港

アルンヘム↓ナイメーヘン↓ヴェンロー↓ヴィーツェ空港

ドイツからは

ゴッホ↓ヴィーツェ空港

エッセン↓デュースブルク↓メルス↓ヴィーツェ空港

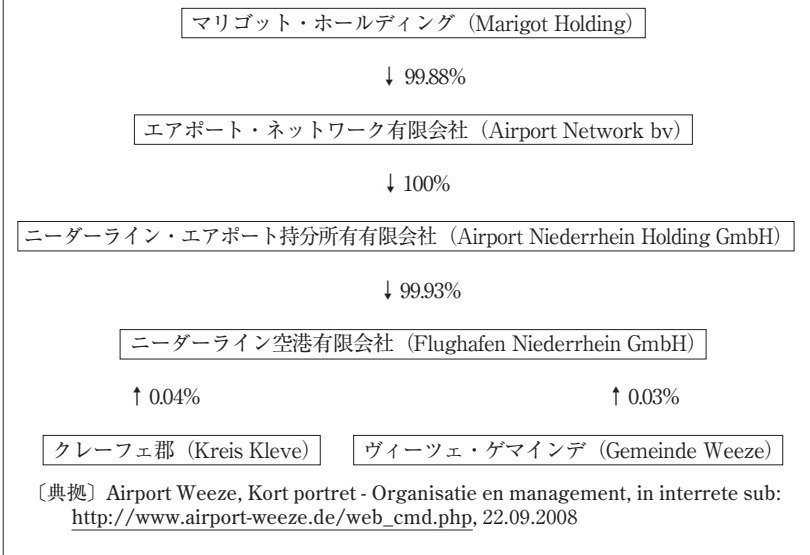
ケルン↓デュッセルドルフ↓ヴィーツェ空港⁽¹²⁾

最寄りの鉄道駅へは、エアポート・シャトルバスが運行される。この最寄り駅からデュッセルドルフ方向へ二〇分間隔で地域快速 (RE10) がタクト運行されている⁽¹³⁾。

3. 1. 2 ヴィーツェ空港の資本関係

ヴィーツェ空港を経営するニーダーライン空港有限会社は、ニーダーライン・エアポート持分所有有限会社が九九・九三%の持分を所有する他、地元自治体であるクレーフエ郡およびヴィーツェ・ゲマインデが資本参加している。ニーダーライン・エアポート持分所有有限会社の親会社はオランダ法人であるエアポート・

〔図1〕 ニーダーライン空港有限会社の資本関係



ネットワーク有限会社であり、さらにエアポート・ネットワーク有限会社は、オランダの投資会社マリゴット・ホールディングが支配する。(〔図1〕参照)

このような国境を越えた資本関係は、エウレギオ空間企業としての特徴を表しているといえよう。

なお、唯一の執行役員はヴァン・ブッベル (Ludger van Beber) が担当する。⁽¹⁴⁾

3. 2 ヴィーツェ空港の沿革

ヴィーツェ空港は、〔資料1〕に示したように、軍用空港が民間空港に転用され、またライアンエアによる積極的な路線開設によって発展してきた点において、フランクフルト・ハーン空港と相似的な歴史を持つ。

ヴィーツェ空港が民間空港として操業を開始した二〇〇三年は、五月にライアンエアが週三便のロンドン線を就航させ、一月にはオランダのローコスト・キャリア、Vバードがヴィーツェ(当時のニーダーライン)を新しい母空港 (Heimathasis) とし、一六二座席のA320を常駐させて、ベルリン、ミュンヘン、ヘルシンキ、ニース、ウィーン線を就航させた。さらに、同じ一月にチャーター便航空会社、ダッチバード (Dutchbird) も週一回のグランクナリア便を就航させるなど、新しい民間空港は順調な滑り出しを見せていた。初年度の搭乗者二〇万七千人のうち、七〇%

が出発地または目的地がドイツであり、約六万人がオランダ発着であった。

しかしながら、近隣ゲマインデ(グメントゥ gemeente)、ベルヘン(Bergen)による空港営業認可の取消を求める訴訟によって、Vバードは四週間にわたって母空港から週末便を発着させることができなかつた¹⁶。

二〇〇四年九月、ライアンエアは新たにグラスゴー・プレストウイク線およびハンブルク・リユーベック線を開設するとともに、航空券の無料キャンペーンを行った。これは、税金と手数料を除いた航空運賃を無料(Gratis-Aktion Nulltarif)とする航空券を三万枚提供するキャンペーンで、インターネット上の予約サイト(www.ryanair.com)で行われた。その内容は

予約期間 二〇〇四年九月八日から九日の深夜、丑三つ時に
(zur mitternächtlichen Geisterstunde) 開始し、九月三日の真夜中まで。

旅行期間 二〇〇四年九月二三日から二〇〇五年二月一〇日まで。

(但し、二〇〇四年一〇月二一日から三一日および二〇〇四年十二月一八日から二〇〇五年一月五日の期間を除く) 利用できる曜日 月曜から金曜まで。

利用できつものもあつた¹⁷。

デュッセルドルフ空港筆頭執行役員ライナー・シュヴァルト博

士(Dr. Rainer Schwarz)は、すでに八月二一日の報道発表において、競争を歪める航空運賃のダンピングを問題視し、LCCが発着するドルトムント、ケルン/ボン、ヴィーツェ空港を名指して批判していた。その内容は以下の点に集約できる。

(1) いくつかの空港は公的補助金を、市場価格から乖離した航空運賃を提供することに利用している。

(2) ヴィーツェ空港はすでに三五〇万ユーロの補助金を受けている上に、空港が開設されてから一年経つか経たないうちに、クレーフェ郡は空港に一千万ユーロの信用を与えた。ニーターラインでは、ローコスト・キャリアであるVバードとライアンエアに全面的に頼っている。このような航空会社と話して分かったことは、空港はこのような航空会社の出す条件ではやっていかれないということだ。

(3) LCCはコスト圧力を空港に転化している。

(4) 我々は競争を恐れていないが、競争は同一条件下でおこなわれなければならない¹⁸。

ここで槍玉にあげられている空港はいずれもデュッセルドルフ空港と地理的に競合関係にあることに注目したい。

ライナー・シュヴァルト博士は、ライアンエアによる無料航空券キャンペーンが発表されると、「航空券が無料だつて？市民が払っているのだ」「公的補助を受けている空港から航空機が飛び立つならば、無料航空券は納税者の負担となる」と反応した¹⁹。

これに対して、ヴィーツェ空港は、以下の反論を行った。

(1) ヴィーツェ空港は、二〇〇二年以来、民間の投資家コンソーシアムによって経営され、ゲマインデ・ヴィーツェとクレーフエ郡は、合計しても〇・一%以下の持分しか所有していない。今まで五千万ユーロ以上の投資を行ってきたが、そのうち、一千六五〇万ユーロは、金融機関が普通に行っている融資条件でクレーフエ郡から借入をしている。三五〇万ユーロのインフラ助成は、軍用空港から民間空港への転換のため、ノルトライン・ヴェストファーレン州から寄付され (beigesteuert) た。

(2) ドイツの航空インフラである空港の建設と維持は、道路、鉄道網、水路の建設と同様に、連邦、州、自治体行政の課題であり、デュッセルドルフ空港でさえ、NRW州と連邦が投資し、支援しなければ今日、存在しないであろう。ヴィーツェ空港はローコスト航空会社から経営を学び、ターミナル建設においては、大理石、特殊鋼、過度の装飾を放棄し、また徹底したコスト管理によって、私経済的に組織された企業である。

以上の論点による反論を展開した上で、筆頭執行役員ヴァン・エルク (Alex van Elk) は、「デュッセルドルフ空港が厳しい状態にあることはよく理解している」が、「デュッセルドルフにおけるポトルネットワークを考慮して、我々は喜んで『過剰圧力弁』

(Überdruckventil) の役を買って出る。特に、デュッセルドルフではコスト水準のために公然と行動できないローコスト・エアラインズのために」と挑発した。⁽²⁰⁾

ヴィーツェ空港の歴史には、さらに困難が待ち受けていた。

二〇〇四年一〇月、オランダのLCC、Vバードが同社の経営破綻を通告してきた。⁽²¹⁾ Vバードは、空港開業後、最初のホームベース・キャリアとなった航空会社であった。

翌二〇〇五年五月、スキポール空港グループ (Schiphol-Konsortium) がヴィーツェ空港に敵対的買収 (feindliche Übernahme) を仕掛け、デュッセルドルフ郡もこれに同調することが報じられたが、この企ては失敗に終わった。⁽²²⁾

さらに二〇〇六年二月、TUI傘下のハバークフライは、前年に発表していたヴィーツェ発のマリョルカ行き週三便、アンタルヤ行き週一便の就航を取りやめた。ミュンスタール級行政裁判所が一月に空港の営業許可に疑念を挟み、その結果バック旅行の予約が不振に陥ったからである。⁽²⁴⁾

このフライトには、TUI、1-2-フライ、トーマスクックライゼン、ネッカーマン・ライゼン、アルツァーズ (Allours)、シャウインラント・ライゼン (Schauinsland-Reisen)、レーヴェ・バック旅行 (Rewe-Pauschal-Touristik) など名だたる旅行代理店がバック旅行を組んでいたため、⁽²³⁾ その影響は甚大であった。

このような経営環境のなかで、援軍となったのがニーダーライ

〔資料1〕 ヴィーツェ空港の年譜

- 1954年 イギリスの軍用空港、ヴィーツェ／ラールブルッフ (Weeze/Laarbruch) が建設され、イギリス空軍は、軍用機を常駐させた。
- 1993年 ニーダーライン空港有限会社 (Flughafen Niederrhein GmbH) が設立される。「予想される5,000人の軍関係者の撤退を相殺する新たな雇用と企業誘致」を目的とした。
- 1997年 「航空、ロジスティック、商工業のエウレギオ・センター」(Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe) をコンセプトに定める。
- 1999年 イギリス空軍はヴィーツェ／ラールブルッフ基地から撤退。400人以上の雇用が失われた。
- 2001年 オランダの投資家グループがラールブルッフに敷地620haを買収。交通相エルンスト・シュヴァンホルト (Verkehrsminister Ernst Schwanhold) は、民間空港経営の航空法上の認可を与えた。
- 2002年 旅客ターミナルの建設開始。空港設備の改築・改装が行なわれた。
- 2003年 5月1日、ニーダーライン空港は定期便を運行。ライアンエアは、ロンドン便を1日あたり3便就航させた。8月1日まで、暫定的に設置されたハンガーを搭乗に使い、それ以降は15,000㎡の新設ターミナルが利用された。
オランダのVバードがA320を3機常駐させ、最初のホーム・キャリアとなった。
近隣のゲマインデ、ベルヘン (Bergen) から週末の空港営業を制限する訴えがなされた。
オランダの旅行代理店 (Sudtours) は、チャーター便航空会社ダッチバード (Dutschbird) と共催でカナリア諸島へのバック旅行を企画したが、短期間で撤退した。
- 2004年 スカイ・エアラインズ (Sky Airlines) は、ヴィーツェからアンタルヤへ週1便夏期ダイヤに開設。
駐車場設備を3,000台に拡張。
Vバードが経営破綻。
ライアンエアはGlasgow (Prestwick) 便、およびBarcelona (Girona) 便を開設。また翌年からRom (Champero) 便、Stockholm (Skavsta) 便を開設することを発表。
- 2005年 ケルン地方裁判所は、ニーダーライン空港に「デュッセルドルフ・ローカル空港 (ヴィーツェ) の商標」(Merkennamen Airport Düsseldorf Regional (Weeze)) を使うことを禁止する判決を下した。空港はその後、ヴィーツェ空港と称した。これに対して、ライアンエアは「デュッセルドルフから70km離れた」(70km entfernt von Düsseldorf) という文言をつけた上で「デュッセルドルフ・ヴィーツェ」の名称を使うことができるようになった。
執行役員ヴァン・エルク (Alex van Elk) が退き、ヴァン・ブッベル (Lugger van Bebber) に交替した。
TUI／ハパークフライは、ヴィーツェを新たな出発空港とすることを発表。
- 2006年 夏には、ハパークフライとハンブルク・インターナショナルがマリョルカ便とアンタルヤ便を就航させる計画であった。乗客はTUI、トーマスクック、アルツアーズ (Alltours)、レーヴェ (REWE) のバック旅行者である。
- 2006年 近隣住民16名と、オランダのゲマインデ (グメントゥgemeente)、ベルヘンによる訴えを受けて、ミュンスター上級行政裁判所は、空港の航空法上の認可を取り消した。上告は棄却された。これに対して、デュッセルドルフ県は

上告棄却に対して異義申立をした。

法的な不確実性を理由にハバークロイドおよびハンプルク・インターナショナル、それに旅行代理店である、TUI、トーマスクック、レーヴェ旅行 (REWE-Touristik)、アルツアーズ (Alltours)、シャウインラント・ライゼン (Schauinsland-Reusen) はマリョルカおよびアンタルヤへの便を取り消した。アンテヌ・ニーダーライン (Antenne Niederrhein) によるアンケートにおいて、ヴィーツェ空港の支持が85%に達した。

ライアンエアによる路線は、London (Stansted), Barcelona (Girona), Glasgow (Prestwick), Rom (Ciampino), Shannon, Stockholm (Skavsta) 行きの各便を数えるに至った。

2007年 ライプツィヒ連邦行政裁判所は、デュッセルドルフ県および空港による異義申立を受け入れた。これによって、空港の航空法上の認可を取り消した上級行政裁判所の判決に対する上告への道が開けた。

ライアンエアはヴィーツェをドイツにおける第3の拠点、ヨーロッパにおける19番目のハブとし、ボーイング737-800を2月から2機、秋からさらに2機常駐させることとした。貨物ロジスティック企業、Business Direct Smart Solutionsが初めて空港に入居した。

新しいInstrumenten-Landesystem der Kategorie CAT IIIbを設置。同時に滑走路の改修工事を行い、その間2週間、エイントホーフエン空港が代用された。ハンプルク・インターナショナルはアルビール (Erbil im Nord-Irak) 便を就航。

ライアンエアは、新たに3つの路線 (Valencia, Mailand-Bergamo, Malaga) を就航させた。またスウェーデン、スメラント (Småland) の中心都市 (Växjö) へ週4便、就航させた。

Diamonda Holding B.V.はテーマパーク "DIAMONDA Themen Park Weeze" をヴィーツェに建設する計画に関して、クレーフェ郡、ゲマインデ・ヴィーツェ、空港と協定書に調印した。総工費7億5千万ユーロ。

ヴィーツェ空港は、航空貨物業務を開始。オランダの航空貨物業者スカイ・ウィング・カーゴ・エアラインズ (Sky Wing Cargo Airlines) は空港ターミナルに営業所を設け、コベントリーへ週5回貨物便を就航させた。

空港における雇用は700件となり、この1年間に400の増加を見た。空港に入居している企業数は40となった。

2008年 ヴィーツェ空港はADV理事会のメンバーとなり、国際空港となった。

ライアンエアは、3月にビドゴシチ Bydgoszcz (Bromberg)、ヴロツワフ Wroclaw (Breslau) 行きの2路線、4月にはハンガリーのシェメルレーク Sáemellék、スコットランドのエジンバラ行きの2路線を開設し、ヴィーツェ発合計22路線を就航させることとなった。

オランダの旅行代理店DTIトラベルは、夏期スケジュールにアンタルヤ便を就航させた。

スカンジナビアのボックス・グループ (Box Group) はスウェーデンのイェンチューピン Jönköping 行きの定期便を就航させた。

トルコの航空会社コレンドン (Corendon) は、アンタルヤ便を週2便開設。

ハンプルク・インターナショナルは夏期ダイヤに新たにマリョルカ便を開設。

〔典拠〕 Airport Weeze, Historie des Airports Weeze, in interrete sub:

http://www.airport-weeze.de/webEdition/we_cmd.php, 08.08.2008

ン商工会議所 (Niederheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-WeselKleve) であった。同商工会議所は、総会において ヴィーツェ空港を強力に支援する決議を行い、IHK副会頭コンヴェルト (IHK-Vizepräsident und Verkehrsaußenmitglied Theo Convert) は、州交通相ヴァイトケ (Verkehrsminister des Landes NRW Oliver Witke) に決議文を手渡した。その際、コンヴェルトは、

- (1) ニーダーラインの企業にとってヴィーツェ空港が必要であること、
- (2) 空港インフラが機能するには長い時間と多くの関係者 (Akteure) の支援が必要であり、デュッセルドルフやフランクフルトさえその市場地位を一朝一夕には手に入れたものではないこと、
- (3) ミュンスター上級行政裁判所の判決にもかかわらず、空港を発展させることが必要であること、
- (4) ヴィーツェ空港のようなLAC (Low-Cost-Airports) は、すでにビジネス旅行者の三〇%のシェアを占めていることを訴えた。

さらにIHK筆頭役員ディーツフェルビンガー博士 (IHK-Hauptgeschäftsführer Dr. Stefan Dietzfelbinger) は、ヴィーツェは、*「ドイツ・オランダ空港 (ein deutsche-niederländischer Flughafen) であり、これによってエウレキオの結びつきが改善さ*

れると指摘し、ヴェンロー、アルンヘムの会議所との協力関係 (Zusammenarbeit mit den Kämern van Koophandel in Venlo und Arnhem) に言及した。²⁶⁾

このような様々な困難の中にあつて、ライアンエアのヴィーツェにおける存在は、空港の発展にとって不可欠であった。ライアンエアは、二〇〇七年二月同空港をドイツにおける第三の拠点、ヨーロッパにおける一九番目のハブとすることを発表した。²⁷⁾

二〇〇八年七月現在、ライアンエアはヴィーツェから三三目的地に就航するに至つた。これによつてライアンエアは、ドイツにおいてフランクフルト・ハーン (二機常駐)、ブレーメン (三機常駐)、ヴィーツェ (四機常駐) を拠点空港としている。²⁸⁾

ハーン空港とヴィーツェ空港の大きな違いは貨物輸送にあつた。ハーンにおいては航空貨物の拠点としての意味もあつたがヴィーツェにおいて貨物輸送が始まつたのはようやく二〇〇七年末のことであつた。オランダの航空貨物会社スカイ・ウィングズ・カーゴ・エアラインズ (Sky Wings Cargo Airlines) は、ショーツ社製のSD360—30 (Shorts SD 360-30) を使つて週五便、ヴィーツェとコヴェントリーを結ぶ定期貨物便を就航させた。この航空機は三・五七積み的小型機でコンピュータ部品、機械部品等が積載された。

イギリスのロジステック会社ビジネス・ダイレクト・スマート・ソリューションズ (Business Direct Smart Solutions) は、す

で二月から空港に営業所を設けていたが、一月より、夕方ルール地方の企業から受け取った荷物を、二二・一五発の航空機に積載し、翌日早朝にイギリスの顧客に配達する「一時間配達サービス」(11-Stunden Lieferservice)を開始した。⁽²⁹⁾

ADV理事会は、二〇〇八年一月よりヴィーツェ空港を理事会構成員空港と認め、「国際空港」の仲間入りをする事となった。空港執行役員ヴァン・ブッベル (Jugur van Beber) は、創業からわずか五年にして「空港の一次リーグに昇格した」と誇らしげに語った。⁽³⁰⁾

3. 3 ヴィーツェ空港の空間的輸送関係

〔表2〕は、ヴィーツェ空港における空間的輸送関係を示すために、目的地空港別に週あたり旅客便の規模を表している。同空港においてはロンドン行きの方が多く、全てライアンエアによって運行されている。それ以外の便においても、ライアンエアのシェアは圧倒的に多い。

第二位は、パルマ・デ・マリヨルカ行きであるが、この場合はライアンエアと並んで、ハンブルク・インターナショナルが就航している。パルマ・デ・マリヨルカを始めとしてアリカンテ、アンタルヤなどドイツ人が好むウアラウプの目的地へ、ローコスト・キャリアが同空港から運行されていることが分かる。

ヴィーツェ空港においては、大手航空会社は全く寄航していな

〔表2〕 ヴィーツェ空港における週あたり出発便数
(2008年夏スケジュール)

	目的地	便数	航空会社コード (便数)
1	ロンドンSTN (Stansted)	14	FR (14)
2	パルマ・デ・マリヨルカ	9	FR (7) 4R (2)
3	ストックホルム NYO (Skavsta)	8	FR (8)
4	アリカンテ	7	FR (7)
4	バルセロナ GRO (Girona)	7	FR (7)
4	ミラノ (Bergamo)	7	FR (7)
7	アンタルヤ	4	SHY (2) CAI (2)
7	フェルトヴェントゥラ	4	FR (4)
7	グラスゴー PIK (Prestwick)	4	FR (4)
7	マラガ	4	FR (4)
7	ローマ CIA (Ciampino)	4	FR (4)
7	スメラント	4	FR (4)
7	ヴァレンシア	4	FR (4)
7	ヴェネツィア TSF (Treviso)	4	FR (4)

〔注〕 FR：ライアンエア、4R：ハンブルク・インターナショナル、SHY：スカイ・エアラインズ、CAI：コレンドン航空。

〔典拠〕 Airport Weeze, Flugplan Sommer 2008, Weeze, 2008より作成。

い。この結果、大都市の空港との連絡は全て副次的空港を対象として運行されている。

小 括

ヴィーツェ空港は、冷戦の終結によって軍用空港が民間空港へと転用されることによって短期間に成長を遂げてきた。フランクフルト・ハーン空港がアメリカ軍の軍用空港を起源とするのと同様に、ヴィーツェ空港はイギリス軍の軍用空港が起源となっている。両空港の成長にとつて、ライアンエアによる拠点空港化が決定的に重要であった。ヴィーツェ空港とハーン空港の共通点は、以上に留まらない。大都市との連絡がメガ空港ではなく、副次的空港と結ばれている点も共通している。「表2」に記載されているロンドンのスタンステッド空港、ストックホルムのスカプスタ空港、ミラノのベルガモ空港、ヴェネツィアのトラヴィン空港は、いずれも副次的な空港である。

同じノルトライン・ヴェストファーレン州にあつて、ローコスト・キャリアによつて成長した空港としてドルトムント空港を挙げることができるが、ドルトムントがライアンエアと並ぶローコスト・キャリアの雄、イージージェットの拠点空港として発展してきたことも、興味深い事実である。⁽¹¹⁾

注

- (1) 拙稿「もうひとつのフランクフルト空港」『立教経済学』五八巻四号、二〇〇五年
- (2) Flughafen Düsseldorf International, Pressemitteilung, 11.08.2004
- (3) Flughafen Düsseldorf GmbH, Unternehmen, in Interrete sub: http://www.mgl.de/06_unternehmen/unternehmen/gmbh/inhalt_html_26.07.2008; eadem, Selbstverständnis, in Interrete sub: http://www.mgl.de/d/06_unternehmen/unternehmen/selbstverstandnis/inhalt_html_26.07.2008
- (4) Flughafen Düsseldorf Mönchengladbach, Gewerbellächen, in Interrete sub: http://www.mgl.de/d/10_gewerbe/inhalt.html_26.07.2008
- (5) Flughafen Düsseldorf Mönchengladbach, Zeitreise, in Interrete sub: http://www.mgl.de/d/06_unternehmen/zeitreise/inhalt.html_26.07.2008
- (6) Flughafen Düsseldorf Mönchengladbach, Pressemitteilung vom 16.05.2007
- (7) Cirrus Airlines, Daten und Fakten, in Interrete sub: <http://www.cirrusairlines.de/de/company/dates/facts/>, 10.06.2008
- (8) Airport Weeze, Pressemitlung, 06.02.2007
- (9) Airport Weeze, Zahlen & Fakten - Technische Daten, in Interrete sub: http://www.airport-weeze.de/webEdition/we_cnd.php_08.08.2008
- (10) Airport Weeze, Lage und Anfahrt, in Interrete sub: http://www.airport-weeze.de/webEdition/we_cnd.php_08.08.2008
- (11) *ibid.*
- (12) *ibid.*
- (13) DB, Mit dem Zug zum Flughafen Weeze

- (14) Airport Weeze. Kort portret - Organisatie en management, in internete sub: http://www.airport-weeze.de/web_cmd.php, 22.09.2008
- (15) Airport Weeze, Pressemitdung, 15.01.2004
- (16) ドイツのエアハブリージョン空港 (IATA Code: LBC) キンブルクの副次的空港「レバ」の新しい名称を使う。
- (17) Airport Weeze, Pressemitdung, 08.09.2004
- (18) Flughafen Disseldorf International, Pressemitteilung, 11.08.2004
- (19) Flughafen Disseldorf International, Pressemitteilung, 08.09.2004
- (20) Airport Weeze, Pressemitdung, 13.09.2004
- (21) Airport Weeze, Pressemitdung, 14.10.2004
- (22) De gelderland, 14.05.2005
- (23) Airport Weeze, Pressemitdung, 17.05.2005
- (24) Airport Weeze, Pressemitdung, 02.02.2006
- (25) Airport Weeze, Pressemitdung, 19.10.2005
- (26) Airport Weeze, Pressemitdung, 22.05.2006
- (27) Airport Weeze, Pressemitdung, 02.02.2007
- (28) Airport Weeze, Pressemitdung, 29.07.2007
- (29) Airport Weeze, Pressemitdung, 12.11.2007
- (30) Airport Weeze, Pressemitdung, 12.2007
- (31) 拙稿「イージージェットとドイツ航空市場」跡見学園女子大学「人文学フォーラム」第四号、二〇〇六年参照。