

ミュンヘン「フランツ・ヨゼフ・シュトラウス空港」

—München leuchtet noch!—

Flughafen München und Verkehrsergebnisse

山 田 徹 雄

要 旨

ドイツ再統一以降に行われた航空輸送インフラストラクチャーの整備過程において、ミュンヘン空港における輸送能力の進展は著しく、ドイツのみならず、EU内においても同空港はその地位を高めてきた。

連邦政府、州政府、ミュンヘン市が資本参加するミュンヘン空港有限会社は、1992年に新空港「フランツ・ヨゼフ・シュトラウス空港」を筆頭執行役員（当時）ヘルムゼンのもとで完成させ、ヨーロッパにおける代表的国際空港へと成長させた。この間、ルフトハンザ・ドイツ航空はミュンヘンをフランクフルト・アム・マインと並ぶハブ空港とする決定をし、2003年に創業を開始した空港第二ターミナルは、ルフトハンザ・ドイツ航空とミュンヘン空港有限会社の共同出資、共同経営によって実現した。

〔はじめに〕

ドイツ再統一以降、航空輸送のインフラストラクチャーとして空港の整備、輸送能力の向上が積極的に推進されてきた。なかでも、ローコスト・キャリアの空港に特化したフランクフルト・ハーンの著しい発展⁽¹⁾と並び、ルフトハンザドイツ航空のハブとしてのミュンヘン空港の躍進を指摘しなければならない。

本稿においては、ミュンヘン「リーム空港」を放棄し建設されたミュンヘン「フランツ・ヨゼフ・シュトラウス空港」について、ドイツおよびヨーロッパにおけるその位置を定量的に確定し、かつ定性的意義をも明らかにする。

〔1〕ドイツの国際空港

1947年にシュトゥットガルトに設立された、ドイツに存在する空港の連邦レベルの事実上の利害代表機関であるADV「ドイツ空港連盟」(Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen)⁽²⁾の公表する統計資料を用いて、ドイツの空港事情を概観する。

ADVが国際空港として公認している空港の搭乗者数について1991年と2003年の動向を比較すると〔第1表〕および〔第2表〕参照)以下の特徴を指摘できる。フランクフルト空港がいずれの年度においても郡を抜く地位にある点は共通している。この間、ランクを上げたのはミュンヘン空港(第3位→第2位)、であり、発着者数をフランクフルトの1/2の規模にまで増加させた。これとは対照的にデュッセルドルフ空港はランクを下げた。(第2位→第3位)ライプツィヒ・ハッレ空港は2003年度に旧東ドイツ地域で初めてトップテン入りしている。

2003年度空港利用者の内訳を〔第3表〕で見ると、国内線においてミュンヘンはフランクフルトを上回る値を示した。ヨーロッパ線の利用者では、フランクフルト、ミュンヘン、デュッセルドルフ、ベルリン(3空港の合計)、シュトゥットガルトの順に利用者が多い。当然ながら、非ヨーロッパ線の利用者はその75%がフランクフルトに集中している。ヨーロッパ線の利用者では、いずれの空港においてもシェンゲン協定締結国が殆どであることは〔第4表〕から明らかである。

ADVから新たに国際空港の認定を受けたフランクフルト・ハーンは、2004年度上期の国際空港統計に初めて登場する。ドイツの国際空港の実勢を示す〔第5表〕より、ハーンがすでにライプツィヒ・ハッレを上回る乗降客数を占め、ベルリン・シェーネフェルトとほぼ同じ水準であることがわかる。相対的な輸送能力は、ミュンヘンがフランクフルトの1/2、デュッセルドルフ、ベルリン(3空港合計)がミュンヘンのおよそ1/2、シュトゥットガルトはミュンヘンの1/3である。

ローカル空港に関して入手しうる最近の統計〔第6表〕で発着者数を確認すると、フランクフルト・ハーンの躍進(前年比231%)が著しい。〔第7表〕で、定期便の運行状況がほぼ同規模であるハーンとパーダーボルン・リップスタットを比較すると、乗降者数で前者が圧倒的に多数を占め、ハーンにおける積載効率の高さが浮き彫りとなる。

ミュンヘン「フランツ・ヨゼフ・シュトラウス空港」

〔第1表〕ドイツの国際空港別搭乗者数（1991年）

	離発着者数	トランジット
Berlin	8,012,088	35,759
(Tegel)	6,715,402	0
(Tempelhof)	158,515	0
(Schöfeld)	1,069,886	35,759
Bremen	1,016,236	5,534
Dresden	593,456	15,289
Düsseldorf	11,155,103	154,488
Frankfurt	27,389,635	632,383
Hamburg	6,395,485	89,007
Hannover	2,832,574	62,189
Köln/Bonn	3,088,927	55,777
Leipzig/Halle	608,279	17,597
München	10,646,600	151,384
Münster/Osnabrück	272,254	13,548
Nürnberg	1,398,136	29,094
Saarbrücken	254,879	21,094
Stuttgart	4,052,557	94,991
合計	77,716,209	1,378,134
(典拠) ADV		

〔第2表〕ドイツの国際空港搭乗者数（2003年）

	発着者数	トランジット
Berlin	13,190,803	115,374
(Tegel)	11,055,303	48,803
(Tempelhof)	451,116	34
(Schönefeld)	1,684,384	66,537
Bremen	1,612,906	26,928
Dortmund	1,023,329	0
Dresden	1,507,912	45,862
Düsseldorf	14,171,036	102,046
Erfurt	463,601	1,080
Frankfurt	48,107,669	243,995
Hamburg	9,424,820	105,104
Hannover	4,962,114	82,756
Köln/Bonn	7,697,716	60,939
Leipzig/Halle	1,865,495	85,626
München	24,013,458	179,846
Münster/Osnabrück	1,465,879	46,907
Nürnberg	3,240,857	49,442
Saarbrücken	409,079	49,104
Stuttgart	7,464,903	119,599
合計	140,621,577	1,314,608
(典拠) ADV		

(第3表) 発着者の内訳 (2003年)

	国内線	ヨーロッパ線 (ドイツを除く)	非ヨーロッパ線
Berlin	6,510,180	6,303,514	358,817
(Tegel)	6,185,311	4,758,709	110,218
(Tempelhof)	180,451	256,544	99
(Schönefeld)	144,418	1,288,261	248,500
Bremen	804,068	796,159	9,179
Dortmund	242,962	641,929	113,789
Dresden	957,975	511,739	36,580
Düsseldorf	3,581,778	9,513,650	1,071,191
Erfurt	74,974	342,806	41,685
Frankfurt	7,571,928	22,985,321	17,539,191
Hamburg	4,311,089	4,935,926	168,166
Hannover	981,979	3,671,643	299,705
Köln/Bonn	3,274,168	4,341,780	69,797
Leipzig/Halle	657,883	1,044,870	160,939
München	8,513,081	12,726,258	2,749,890
Münster/Osnabrück	438,432	978,384	24,453
Nürnberg	1,174,192	1,827,049	236,740
Saarbrücken	107,907	277,192	19,208
Stuttgart	2,448,912	4,622,618	369,194
合計	41,651,508	75,502,838	23,266,524
(典拠) ADV			

(第4表) ヨーロッパ線利用者の内訳

	E U	シェンゲン協定締結国
Berlin	4,360,876	3,538,735
(Tegel)	3,574,293	2,997,410
(Tempelhof)	166,978	141,597
(Schönefeld)	619,605	399,728
Bremen	656,890	601,892
Dortmund	601,200	520,796
Dresden	320,658	319,900
Düsseldorf	6,600,663	5,536,149
Erfurt	187,868	187,794
Frankfurt	16,076,563	13,711,871
Hamburg	3,596,695	3,030,280
Hannover	2,648,608	2,300,279
Köln/Bonn	3,397,221	2,926,928
Leipzig/Halle	565,806	552,199
München	9,425,842	7,877,170
Münster/Osnabrück	781,826	712,416
Nürnberg	1,363,638	1,265,306
Saarbrücken	215,057	210,368
Stuttgart	3,338,758	2,927,710
合計	54,138,169	46,219,793
(典拠) ADV		

ミュンヘン「フランツ・ヨーゼフ・シュトラウス空港」

〔第5表〕2004年上半期、国際空港乗降客数

Berlin	6,693,064
(Tegel)	5,263,490
(Tempelhof)	218,320
(Shönefeld)	1,211,254
Bremen	762,235
Dortmund	396,198
Dresden	689,731
Düsseldorf	6,872,373
Erfurt	235,771
Frankfurt	24,152,158
Hahn	1,290,486
Hamburg	4,627,599
Hannover	2,288,856
Köln/Bonn	3,664,944
Leipzig/Halle	813,722
München	12,530,565
Münster/Osnabrück	640,027
Nürnberg	1,776,937
Saarbrücken	1,721,346
Stuttgart	4,008,257
合計	71,614,269
(典拠) A D V	

〔第6表〕ドイツのローカル空港における発着者数（2002年）

		前年比
Altenburg-Noritz	26,811	-0.2
Augsburg	225,101	-24.0
Barth	12,120	12.6
Bayreuth	7,394	-36.4
Bielefeld	45,641	-4.5
Braunschweig	89,576	30.0
Chemnitz/Jahnsdorf	2,264	-53.4
Cottbus-Drewitz	8,722	46.1
Cottbus-Neuhausen	11,080	-3.2
Egelsbach	92,130	-6.7
Eisenach-Kindel	14,836	-17.6
Essen/Mülheim	47,664	23.9
Friedrichshafen	496,432	17.4
Gera	15,875	-1.9
Hahn	1,451,530	231.0
Herigsdorf	26,490	18.9
Hof-Plauen	38,990	-24.9
Jena-Schöngleina	17,601	0.2
Karlsruhe/Baden-Baden	208,109	8.8
Kassel	22,529	-18.7
Kiel	163,052	-3.1

Lahr	20,292	-61.5
Lübeck	270,188	16.9
Magdeburg	28,975	-10.1
Marl-Loemühle	19,309	-15.7
Meschede	5,660	-57.5
Mönchengladbach	114,124	-31.2
Neubrandenburg	45,174	2.2
Paderborn-Lippstadt	1,246,346	-3.2
Passau-Vilshofen	17,978	-30.0
Porta Westfalia	12,007	-21.0
Rostock-Laage	135,129	21.9
Rothenburg/Görritz	3,917	19.3
Schwerin-Parchim	8,135	-18.1
Siegerland	41,091	4.8
Speyer/Ludwigshafen	41,722	-18.3
Strausberg	28,668	17.7
Welzow	5,932	-17.2
Zweibrücken	65,161	2.5
	5,133,755	22.3

(典拠) ADV

〔第7表〕ローカル空港における定期便の運行（2002年）

	定期便発着数	乗降者数
Alteburg-Nobitz	8	84
Augsburg	6,688	140,252
Braunschweig	964	20,274
Friedrichshafen	8,034	268,108
Hahn	10,024	1,428,874
Heringsdorf	184	5,260
Hof-Plausen	1,454	20,786
Karlsruhe/Baden-Baden	1,506	26,073
Kiel	5,732	132,720
Lübeck	1,380	191,444
Mönchengladbach	3,824	71,132
Neubrandenburg	254	1,580
Paderborn/Lippstadt	10,626	248,130
Rostock-Laage	2,618	83,704
Schwerin-Parchim	0	0
Siegerland	484	3,595
Zweibrücken	4	108

(典拠) ADV

〔2〕ミュンヘン空港における輸送実績

ドイツの空港全体の中でミュンヘン空港がどれほどの比重を占めているかを定量的に確定するために、旅客・貨物を含めた輸送単位、VEを用いる。〔第8表〕は、ミュンヘンがドイツにおいて1980年代から90年代前半の11～12%台から21世紀に入り15%へとシェアを拡大したことを示す。営業用航空機の離陸・着陸件数においてミュンヘンはフランクフルトに次ぐ位置にあり、しかも後者の76%の値を示し、ベルリン以下の空港との格差が大きいことを〔第9表〕が明らかにしている。ミュンヘンに発着する航空機の機種は大型機が大半を占めている。（〔第10表〕参照）

ここで、ヨーロッパの空港の乗降客数（2003年度）による順位をみると、以下の通りである。⁽³⁾

1. London (LHR)	63.47	万人
2. Frankfurt	48.35	
3. Paris (CDG)	48.12	
4. Amsterdam	39.96	
5. Madrid	35.69	
6. London (LGW)	30.01	
7. Rom (FCO)	26.29	
8. München	24.19	
9. Barcelona	22.75	
10. Paris (RRY)	22.39	

この順位は、ミュンヘン空港がヨーロッパの首都空港と同格の位置のあることを示している。乗降客数を基準に、1995年以降のミュンヘン空港をドイツ、ヨーロッパ、世界の空港順位に位置付けると、以下のようになる。⁽⁴⁾

	1995年	1997年	1999年	2001年	2003年
ドイツ	3	2	2	2	2
ヨーロッパ	12	10	9	8	8
世界	51	44	40	35	33

ミュンヘン空港は、ヨーロッパにおいても、世界においても相対的重要性を増していることは明らかであろう。

2003年度の定期便運行状況を手がかりにミュンヘンがいかなる地域と結ばれているかを検討する。定期便の相手先空港数を分類すると

国内	24
EU	92

EU以外のヨーロッパ 48

アメリカ 20

アジア 19

アフリカ 20

となる。国際線を国別にみると

EU諸国 14

EU以外のヨーロッパ諸国 18

アフリカ 12

アジア 13

アメリカ 6

であり、国内のみならず、ヨーロッパ、とくにEU圏内の結びつきがもっとも顕著である。しかし、アフリカ、アジア、アメリカといった長距離便の運行も無視できない。⁽⁵⁾

国内線の空港利用者を相手先空港別に分類すると

ベルリン・テーゲル 1,538,629

ハンブルク 1,434,719

デュッセルドルフ 1,404,356

フランクフルト 1,372,958

ケルン・ボン 954,915

であり⁽⁶⁾、国内での長距離旅行者が鉄道よりも航空機を選好していると考えられる。

一方、国際線の利用者数は

スペイン 2,043,890

イタリア 1,693,567

イギリス 1,580,207

フランス 1,144,852

トルコ 1,127,131

の順であり、ヨーロッパのなかでは南部との結びつきが強い印象を与える。⁽⁷⁾

しかし、空港別に利用者数を分類すると

London/Heathrow 859,817

Paris/Ch. De Gaulle 595,346

Palma De Mallorca 451,545

Antalya 433,432

Amsterdam 383,301

ミュンヘン「フランツ・ヨゼフ・シュトラウス空港」

Rom/Fiumicino	365,411
Istanbul	352,805
Wien	349,709
Barcerona	343,979
Madrid	340,639 ⁽⁹⁾

であり、ヨーロッパ諸国の首都あるいはウアラウプのメッカと結んでいることが分かる。⁽⁸⁾

〔第8表〕ドイツの空港における営業用航空交通の輸送量

(単位 VE)

(年度)	ドイツの空港全体	ミュンヘン空港	ミュンヘン空港のシェア(%)
1983	55 798 548	6 494 340	11.6
1984	60 370 506	7 380 757	12.2
1985	64 796 772	8 135 321	12.6
1986	67 325 414	8 520 342	12.7
1987	75 837 110	9 735 159	12.8
1988	81 556 598	10 214 774	12.5
1989	87 128 790	10 821 918	12.4
1990	95 619 088	11 998 831	12.5
1991	94 911 409	11 400 350	12.0
1992	104 413 553	12 618 459	12.1
1993	112 101 889	13 384 618	11.9
1994	120 320 539	14 194 067	11.8
1995	130 270 639	15 623 484	12.0
1996	134 059 181	16 550 365	12.3
1997	142 013 996	18 861 110	13.3
1998	146 811 301	20 281 845	13.8
1999	156 516 426	22 427 189	14.3
2000	168 452 023	24 416 860	14.5
2001	163 964 165	24 942 811	15.2
2002	160 408 801	24 627 661	15.4
2003	166 012 737	25 627 661	15.4

(注1) VE (Verkehrseinheiten) 1人の乗客が、一つの空港から出発もしくは空港に到着したものと100kgの貨物が到着もしくは発送されたものを1VEとして換算する。

(注2) 1991年以降の統計にはBerlin-Schönefeld, Dresden, Leipzigが含まれる。

(注3) 1999年以降の統計にはErfurtが含まれる。

(注4) 2001年以降の統計にはDortmundが含まれる。

(典拠) FMG, *Statistischer Jahresbericht* 2003

〔第9表〕ドイツの空港における航空機の離・着陸数

順位	空港	2003年 営業用のみ 件数
1	Frankfurt	450 797
2	München	343 027
3	Berlin	188 295
4	Düsseldorf	174 113
5	Köln/Bonn	139 872
6	Hamburg	126 878
7	Stuttgart	123 056
8	Hannover	74 960
9	Nürnberg	56 423
10	Münster/Osn.	34 168
11	Bremen	33 174
12	Leipzig/Halle	31 833
13	Dortmund	29 788
14	Dresden	25 134
15	Erfurt	12 965
16	Saarbrücken	11 633

(注1) Frankfurtには、Haanを含めない。

(注2) BerlinはTegel, Tempelhof, Schönefeldを合計したもの。

(典拠) dieselbe

〔第10表〕ミュンヘン空港に発着する機種

順位	機種	2003年 発着数
1	Boeing B 737	76 902
2	Airbus A 319/320/321	63 683
3	Canadair CL 65/RJ	61 236
4	ATR 42/72	36 878
5	Dash DH 8	16 878
6	BA 46Avro	16 430
7	Embraer E 135/145	8 784
8	Fokker 27/50	8 446
9	Saab 2000/Saab-Fairchild 340	6 406
10	Boeing B 757	5 787
11	DC 9/MD 80-90/B 717	5 652
12	Fokker 28/70/100	4 813
13	Airbus A 300	4 490
14	Airbus A 340	4 472
15	Boeing B 767	4 418
16	Airbus A 330	2 810
17	Airbus A 310	1 691
18	Boeing 747	856

(典拠) dieselbe

〔3〕ミュンヘン空港有限会社

ミュンヘン空港を管理・運営しているのは、「ミュンヘン空港有限会社」(Flughafen München GmbH 以下 FMG と略記)である。FMG はミュンヘン市の持分参加企業 (Beteiligungsunternehmen)⁽⁹⁾ のひとつである。ミュンヘン市は労働経済局 (Referat für Arbeit und Wirtschaft) を通じて〔資料1〕に掲げる諸企業に資本参加すると同時に「管理」(betreuen) している。同資料の示すように、参加企業のすべてが有限会社の形態をとっている。次に〔資料2〕によってFMGの子会社14社をみると、ここでもそのすべてが有限会社であり、公的部門を頂点とする閉鎖的なピラミッド構造が明らかになる。

FMG は、1949年に設立されたミュンヘン・リーム空港有限会社 (Flughafen München-Riem GmbH) を母体とし、

バイエルン州	51%
ドイツ連邦政府	26%
ミュンヘン市	23%

の出資構造を持つ。⁽¹⁰⁾

FMGの経営組織を、〔資料3〕に従って検討する。筆頭執行役員⁽¹¹⁾のミヒャエル・ケルクロー博士は、2002年5月17日、前任者であるヴィリ・ヘルムゼン (Willi Hermsen) が退任したことに伴い、ハンブルク空港の執行役員から転任した。就任時の年齢は48歳である。執行役員ペーター・トラウトマン (Peter Trautmann) は、ケルクロー着任とともに、総務部長 (Prokurist und Hauptabteilungsleiter) から抜擢された就任時61歳の内部昇進者である。⁽¹²⁾

監査役会議長は、バイエルン州財務大臣クルト・ファルトハウザー教授、副議長には労働側代表オリヴァー・ゲバウアーが就任している。最大の出資者であるバイエルン州からは、経済・交通・技術省、財務省、内務省の官僚が各1名ずつ選出され、ドイツ連邦政府からは、連邦政府交通・建設・住宅省、および連邦政府財務省から各1名、ミュンヘン市からは主席市長クリスティアン・ウデオおよび市議員から1名が選出されている他、労働側代表7名が選出されている。

ここで、前筆頭執行役員であったヘルムゼンについて触れておきたい。ヘルムゼンはルフトハンザドイツ航空において地上勤務の管理職を経験し (1970—88年)、1988年にFMGの執行役員として参加。1991年から筆頭執行役員を務めた。この間、リーム空港から新空港への移転に尽力し、1997年にはドイツ人として初めてヨーロッパ空港連盟の会長に就任している。ヘルムゼンの指揮下、新空港は短期間にヨーロッパのトップクラスの空港となり、搭乗者数ではヨーロッパの空港のなかで第8位を占めるにいたった。⁽¹³⁾

新空港が営業を開始して10年目にあたる2002年5月17日に任期を4年残して引退する決意を、

2月18日の記者会見であきらかにし、「私は新しいミュンヘン空港を成果ある進路に導くという目標を初めから自らに課していた。空港の10回目の誕生日は指揮棒を引き渡す格好の機会である。」と述べた。⁽¹⁴⁾

〔資料1〕ミュンヘン市の持分参加企業

1. AFK Aus- und Fortbildungs GmbH für elektronische Medien
2. Equal-München GmbH
3. Flughafen München GmbH (FMG)
4. Tochtergesellschaft der FMG
5. Flughafen München Bau GmbH
6. Freimanner Werkstatt gemeinnützige Beschäftigungs GmbH
7. Gasteig München GmbH
8. Internationale Münchner Filmwochen GmbH
9. Messe München GmbH(MMG)
10. Tochtergesellschaft der MMG
11. Messe München Baugesellschaft mbH
12. München Ticket GmbH
13. MGH - Münchner Gewerbehof- und Technologiezentrums- gesellschaft
14. Münchner Tierpark Hellabrun AG
15. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH(MVV)
16. Olympiapark München GmbH
17. Stadwerke München GmbH(SWM)
18. Tochtergesellschaft der SWM
19. Verbund Strukturwandel GmbH(VSW)

(典拠) Landeshauptstadt München, Offizielle Webseite

〔資料2〕ミュンヘン空港有限会社の子会社

会社名	本社 所在地	参加比率 %	資本金 千ユーロ
eurotrade			
Flughafen München Handelsgesellschaft mbH	München	74.0	13
Allresto			
Flughafen München Hotel und Gaststätten GmbH	München	100.0	26
Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH	München	100.0	511
CAP Flughafen München Sicherheits-GmbH	Freising	76.1	296
aerogate München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH	München	100.0	1 023
EFM - Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH	Freising	49.0	2 634
FMV - Flughafen München Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH	Freising	51.0	26
FM Terminal 2 Immobilienverwaltungsgesellschaft mbH	Freising	60.0	25 000
Mobilien—Verwaltungsgesellschaft Terminal 2 mbH	Freising	60.0	3 000
AeroGround Flughafen München Aviation Support GmbH	München	100.0	250

ミュンヘン「フランツ・ヨゼフ・シュトラウス空港」

MediCare			
Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH	Oberding	51.0	150
Augsburger Flughafen Betriebs-GmbH	Augsburg	50.0	105
Terminal 2 Betriebsgesellschaft mbH	Freising	60.0	25
Terminal 2 Holding GmbH	Freising	100.0	25

(典拠) FMG, *Geschäftsbericht* 2002

〔資料3〕ミュンヘン空港有限会社の経営組織

〔Geschäftsführung〕

Dr. Michael Kerkloh (Vorsitzender)

Walter Villi (stellvertretender)

Peter Trautmann

〔Aufsichtsrat〕

Prof.Dr. Kurt Falthäuser (Vorsitzender)

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen

Oliver Gebauer (stellvertretender)

Arbeitnehmervertreter, Sachbearbeiter Personalverwaltung

Freistaat Bayern

1 Hans Spitzner

Staatssekretär, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Technologie

2 Klaus Weigert

Ministerialdirektor, Bayerisches Staatsministerium der Finanzen

3 Josef Poxleitner

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des
Innern

Bundesrepublik Deutschland

1 Peter Keidel

Ministerialdirektor, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen

2 Dr. Dieter Knoll

Ministerialdirektor, Bundesministerium der Finanzen

Landes Hauptstadt München

1 Christian Ude

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

2 Dr. Reinhard Wiczorek

Bfm. Stadtrat der Landeshauptstadt München

Arbeitnehmervertreter

1 Josef Bals

Koch

2 Thomas Bihler

Kaufmännischer Angestellter

- 3 Heinrich Birner
Geschäftsführer ver.di Brzirk München
- 4 Georg Hermann
Geprüfter Flugzeugabfertiger Freigestellter Betriebsrat
- 5 Orhan Kurtulan
Geprüfter Flugzeugabfertiger Freigestellter Betriebsrat
- 6 Otto Siegel
Kaufmännischer Angestellter
- 7 Gerhard Halamoda
Direktor Allresto

(典拠) FMG, *Geschäftsbericht* 2002, S.56

〔4〕 ミュンヘン新空港の建設

ミュンヘンリーム空港が操業を開始してから新空港の建設にいたる年譜を簡単にたどると、以下の通りである。⁽¹⁵⁾

ミュンヘンにはもともとオーバーヴィーゼンフェルト (Oberwiesenfeld) 飛行場が存在していたが、1939年10月ミュンヘン・リーム空港の開業に伴って民間機の離発着はすべてリーム空港に移転された。第二次大戦中の爆撃でリーム空港がほぼ全壊した後、1949年にミュンヘン・リーム空港有限会社が設立された。1955年に航空主権がドイツ連邦共和国に返還された後、ルフトハンザドイツ航空はミュンヘン発着の国内便を開設する。リーム空港は1858年に滑走路を700mから2,500mに拡張することによって、ジェット機の離発着が可能となった。

1963年3月リヒャルト・エクスレ (Richard Oechsle) を議長とする「ミュンヘン大空港立地委員会」(Kommission Standort Großflughafen München) が設立され、同委員会はリーム空港を拡張することが空間的に不可能であり、新空港を建設する必要性を勧告した。将来の新空港をにらんで、会社の名称を「ミュンヘン空港有限会社」と変更することを決定したのは、1968年12月の総会においてであった。1973年10月には、バイエルン州、ミュンヘン市に加えて、連邦政府がFMGに有限会社社員＝出資者として参加するに至る。翌年5月、バイエルン州経済・交通省はErding-Nord/Freisingにミュンヘン新空港を建設する認可を与えた。1975年に、FMGとドイツ連邦鉄道との間で、新空港へSバーンを接続する契約が締結された。

1992年に完成したミュンヘン新空港 (Flughafen München Franz Josef Strauß) は、ミュンヘン市の北東28.5 kmに位置し、延長4000m、幅60mの平行滑走路2本を備えた大空港へと変身したのである。⁽¹⁶⁾

新空港が完成して以来、5年が経過した時点で行われた報道発表で当時の筆頭執行役員ヴェリ・ヘルムゼンは、以下の内容のコメントを行った。

この5年間の乗降客は、7000万人にのぼり、この数字はリーム空港が1949年から1980年に達成した値に匹敵する。⁽¹⁷⁾

ルフトハンザ・ドイツ航空は、すでに1995年にミュンヘン空港を第二のハブ空港にすることを記者会見であきらかにしていた。⁽¹⁸⁾ その成果は1996年以降のトランジット客比率の増大として〔第11表〕に如実にあらわれている。空港利用者の1/4がトランジットである1998年段階での報道発表において、その内容が以下のように記されている。

1. トランジット客の43%が、出発地も目的地も外国であること。そのうち、最も多数を占めるのがイタリアの空港およびアメリカの空港とを結ぶ便の利用者であること。
2. トランジット客の大半がルフトハンザの便の搭乗者であること。
3. ルフトハンザ搭乗者に占めるトランジットの比率は、1997年1～9月期に37%であったが、第三四半期に限れば41%を占めるに至ったこと。
4. 前項の搭乗者のなかで、ルフトハンザとコード・シェア便を有するエア・ドロミティ (Air Dolomiti)、アドリア・エアウエイズ (Adoria Airways) とルフトハンザとの乗り継ぎがそれぞれ、83%、80%を占めていること。従って、スポーク路線がうまくハブと連結する構造をなしていること。

以上である。なお、トランジットではなくミュンヘン空港から直接搭乗する者については、83%がバイエルンからの旅行者であり、ミュンヘン市だけでもその値が43%を占めている。また、外国から鉄道、道路を利用してミュンヘンに到着し同空港を利用する者については、オーストリアからの旅行者が圧倒的多数 (81%) を占め、イタリア (10%)、スイス (2%) がこれに次ぐ。⁽¹⁹⁾

〔第11表〕 ミュンヘン空港からの出発旅客に占めるトランジットの割合

年度	%
1996	21
1997	25
1998	26
1999	27
2000	27
2001	29
2002	31
2003	31

(典拠) FMG, Offizielle Webseite

〔5〕 ミュンヘン空港第二ターミナルの建設

1998年4月、FMGとルフトハンザは、建設計画中の空港第二ターミナルを共同で出資・経営することに同意した。ターミナル建設に必要な資金は約13億マルク、ターミナルへの接続に必要なインフラストラクチャーを含めた総工費は17億マルクとされた。⁽²⁰⁾

この計画を実現するために、10月にはミュンヘン空港建設会社 (Flughafen München

Baugesellschaft) が設立され、この会社に対する出資比率はFMG60%、ルフトハンザ40%である。これと平行して、両社から出向する専門家30人からなるプロジェクトチームが結成されグラウンドデザインを描くこととなった。²¹⁾

第二ターミナルの所有は、FMG60%、ルフトハンザ40%の出資による2つの会社 (FM Terminal 2 Immobilien-Verwaltungsgesellschaft mbHおよび同時に設立されたMobiliien-Verwaltungsgesellschaft Terminal 2 mbH) が行い、この2社がFMGとルフトハンザの共同経営のために設立された同様の出資比率を有する「第二ターミナル経営会社」(Terminal 2 Betriebsgesellschaft) に第二ターミナルを賃貸する。ただし、空港のインフラストラクチャーに関わる道路、フロントヤード、駐車場設備はFMGの単独出資とされた。新ターミナルはルフトハンザとスターアライアンスが独占的に利用する権利を持つことになり、このような空港ターミナルの建設と経営に航空会社と空港が共同であるのは「国際航空の舞台での世界初演」(eine Weltaufführung auf der Bühne der internationalen Luftfahrt) とされた。²²⁾

空港第二ターミナルは2003年6月29日に創業を開始し、翌年の年頭記者会見において筆頭執行役員ケルクロー博士は、以下の指摘をした。

「第二ターミナルの操業開始をもって、2003年6月29日はミュンヘン空港の発展における歴史的エポックを記した。この日に至るまで空港は、そのインフラを基準にみれば、国内線も国際線も2地点間輸送 (Punkt-zu-Punkt-Verkehr) にとって効率的な終着点であった。第二ターミナルの開業によって、わが空港は昨年の夏にようやく、世界中の目的地への乗り継ぎのための近代的なハブ (hochmoderne Luftverkehrsdrehscheibe) の形態になった。」²³⁾

この会見においてケルクロー博士は従来からある第一ターミナルの差別化について、以下の指摘をしている。

1. 第二ターミナルが集中管理構造になっているのに対して、第一ターミナルは分散的、モジュール構造になっていて、そこで営業する航空会社はさまざまな形での2地点間輸送を提供すること。
2. 第一ターミナルのエリアAは、dba, Germania Express, Air Berlinなどローコスト・キャリアの領域とすること。
3. エリアBは、イギリスおよびアメリカ便を集中させること。
4. エリアCは、シェンゲン協定締結国以外の便を集中させること。
5. エリアDへ、シェンゲン協定締結国の便を集中させること。
6. 総じて、第一ターミナルだけで、80社以上の航空会社が営業し、800万人の乗降客があり、この値はケルン・ボン空港をしのいでいること。
7. 2003年前半における乗降客数で見ると、第一ターミナルと第二ターミナルの利用比率は前者が36%、後者が64%であったこと。

以上である。²⁴⁾

〔6〕ミュンヘン空港のバックグラウンド

ミュンヘン空港において操業する企業数は、現在500件を超え年々増加を続けている。（〔第12表〕参照）そこでの雇用は〔第13表〕に見られるように2万3千人を越えている。従業員の居住地を見ると（〔第14表〕）空港周辺のフライジング、エルディングだけで4割近くに達している。繁栄する空港のおかげでフライジング・エルディング労働局管区（Arbeitsamtbezirk Freising/ Erding）の失業率はバイエルンの平均値を3%下回り、また、空港に隣接するハルベルクモース（Hallbergmoob）には、Cisco Systems, Amazon, Cellway, SAP, Olivettiなどの名だたるハイテク企業が入居し、ミュンヘン空港は「経済の推進力」（Wirtschaftsmotor）、「ジョブマシーン」（Jobmaschine）と空港自らが語るほどである。²⁵⁾

空港周辺に1998年以降入居した事業所に対するアンケートでは、97%の企業がミュンヘン空港をビジネス旅行に利用していると回答し、61%の企業がミュンヘン空港での航空貨物を利用していると答え、31%の企業がミュンヘン空港に近いことが立地決定の決定的要因であったと回答した。²⁶⁾

地域における雇用創出効果を有するミュンヘン空港は、人的・物的流通を通じてヨーロッパを含んだ各地と経済関係を媒介するのである。ここで、バイエルンと外国との関係を〔第15表〕を手がかりに検討する。全体の貿易収支は輸出超過であり、輸出入とも対ヨーロッパを合計すればその関係の緊密さが見られる。とはいえ輸出先では、アメリカ合衆国との関係が群れを抜く。輸入先は、アメリカ、オーストラリア、フランスがほぼ同列である。

〔第12表〕ミュンヘン空港において操業する企業数

年度	件数
1994	319
1997	401
2000	471
2003	531

（典拠）FMG, Offizielle Webseite

〔第13表〕ミュンヘン空港における従業員数

年度	人数
1994	15,455
1997	17,260
2000	20,180
2003	23,320

（典拠）FMG, Offizielle Webseite

〔第14表〕 ミュンヘン空港従業員の居住地域
(2003年)

	(人)	(%)
フライジング郡 (Landkreis Freising)	4,546	19.5
ミュンヘン市 (Stadt München)	4,395	18.8
エルディング郡 (Landkreis Erding)	4,149	17.8
ランズフト市およびランズフト郡 (Stadt u. Landkreis Landshut)	2,583	11.1
ミュンヘン郡 (Landkreis München)	1,701	7.3
上記以外のオーバーバイエルン	3,105	13.3
上記以外のバイエルン	1,830	7.8
上記以外の地域	1,011	4.3

(典拠) FMG, Offizielle Webseite

〔第15表A〕 バイエルンからの輸出:国別構成 (2002年)

合計 9,800万ユーロ	
(輸出先)	構成比 (%)
アメリカ合衆国	15.5
イタリア	8.6
イギリス	8.3
フランス	7.3
オーストリア	6.9
スペイン	4.1
ハンガリー	3.7
チェコ	2.9
ポーランド	2.5
スロヴァキア	0.8
スロヴェニア	0.7

〔第15表B〕 バイエルンの輸入先構成 (2002年)

合計 8,170万ユーロ	
(輸入先)	構成比 (%)
アメリカ合衆国	9.9
オーストリア	9.4
イタリア	9
フランス	6.5
チェコ	5.7
イギリス	5.5
ハンガリー	5.3
ポーランド	2.2
スロヴァキア	1.3
スロヴェニア	1.2

Landeshauptstadt München Referat für Arbeit und Wirtschaft,
Europabericht 2003, November, 2003

〔7〕 展望

エアバス社が、ボーイング747-400を凌ぐジャンボジェットA380を2005年1月に公開したことは記憶に新しい。ミュンヘン空港は、新空港の滑走路建設にあたりすでにエアバスA380に対応する措置がなされていた。バイエルン経済省から、ヨーロッパの空港としては初めてA380のための公式な認可が与えられたことがこのことを示している。従来、国際民間航空機関ICAO (International Civil Airport Organization) が要求する「空港カテゴリーF」を満たした空港は、アジアの5空港のみであった。

「空港カテゴリーF」は、両翼幅65～80メートル、胴体幅14～18メートルの航空機に対応することが要求される。ちなみにエアバスA380は、両翼幅が79.8メートルあり、ボーイング747-400より15メートル長い。ミュンヘン空港は、滑走路の延長が4000m、幅が60mあり、誘導路幅が30mあって、A380が離着陸する条件を満たしている。

さらに第二ターミナルの建設にあたり、エアバスA380のために、従来より大きな駐機ポジションを準備し、800人乗りの旅客機の乗降にも迅速に対応するべく、飛行機の両側に接続するブリッジを備えている。²⁷⁾

ボーイングからエアバスへと需要が変化する現在、ミュンヘン空港の将来を明るいものにしていく。

空港第二ターミナルの建設と平行して、二つのターミナルの間にミュンヘン・エアポート・センター (MAC) が建設された。国際空港は純粋な交通設備から多機能なサービス・コミュニケーションへ発展しつつあり、交通の結節点は、出発・到着・トランジット地点としての機能ばかりでなく、副次的機能——会議場、展示場、ビジネスセンター、小売・飲食の場所——が要求されるという認識にたち、MACと空港セントラルビルの再編成が行なわれた。ショッピングモールにテナントとして入居した小売店舗は、9店から45店へと拡大し、その中にはBenetton, Hugo Boss, Marc O'Polo, Palmers/Wolford, I Santi, Lottusse等々の有名ブランドが多数含まれている。また、MACとセントラルビルのほぼ中間に、フロア面積1400㎡のEdeka-Supermarketが置かれた。

このような空港の整備をもってミュンヘン空港は「エアポートからメアポートへ」(auf dem Weg vom Airport zur Mehrport) 進化したと自認している。²⁸⁾

これを、ミュンヘン市とは独立した固有の空間を持つ都市、エアポート・シティーの誕生と評価することができるであろう。

ミュンヘン中央駅から、空港へのアクセスは現在Sバーンの2系統により40分で結ばれて、ヨーロッパの他の大空港と比較してアクセス時間が長いのみならず、リム空港時代にも劣る。計画が進んでいるリニアモーターカーによる「トランスラピッド」(Transrapid) を敷設するこ

とによって、アクセスタイムがおよそ10分短縮する。「ミュンヘンはトランスラピッドによって再び都市に近い空港を所有することになるであろう」(München hätte mit dem Transrapid wieder einen stadtnahen Flughafen)⁽²⁹⁾

〔小括〕

ミュンヘン空港は、有限会社という民間企業の形態をとってはいはいるが、所有関係をみると、公的なセクターと特徴付けられる。連邦政府、州政府、都市がバックボーンとなり多くの子会社を有する巨大企業へと成長した。新空港の建設を推進したヘルムゼンが元来国策会社であったルフトハンザドイツ航空の出身であり、空港第二ターミナルの建設にルフトハンザが関与し、かつルフトハンザが意図してハブ空港化することが、同空港の発展の起動力であったことは疑いがな

い。しかし、公的色彩が濃厚なFMGであっても、硬直化した組織では決してなかった。同社には従業員による改善提案を積極的に受け入れる制度があり、フランクフルトにあるドイツ経営研究所 (das Deutsche Institut für Betriebswirtschaft) は、産業界の17部門から423企業の従業員提案制度 (Ideemanagement) を検討し、交通部門においてFMGにグランプリを与えた。FMGのアイデア箱 (Ideepool) には、2001年に410人の従業員から725件の改善提案がなされ、1,677,700ユーロの経費削減を生み出した。アイデア豊富な従業員には会社から合計50,000ユーロの報奨金が与えられた。⁽³⁰⁾

〔付記〕本稿は、平成16年度跡見学園女子大学特別研究助成による研究テーマ「バイエルン経済の史的研究」の一部である。

注

- (1) 拙稿「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」『立教経済学研究』58-4, 2005
- (2) ADVは、ドイツに存在するすべての国際空港と40あまりのローカル空港を正会員とし、連邦を構成するすべての州、さまざまな都市、ドイツ都市議会 (der Deutsche Städtetag)、商工会議所などを準会員とする。ドイツ語圏において空港にまつわるさまざまな問題を解決するために、オーストリア空港連盟 (Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen AÖV) およびその会員である空港、スイスのバーゼル・ムルハウゼ (Basel Mulhouse) 空港とチューリッヒ空港が通信会員 (korrespondierende Mitglieder) としてADVに参加している。ADVを直訳すると「ドイツ運輸空港研究会」であるが、学術研究に携わるだけの機関ではない。「空港のインフラストラクチャーが需要に見合った拡充をおこない、既存の設備と能力を最適に活用できるように枠組みの諸条件を支援する」のみならず利害団体として連邦政府、EUの航空政策に関与することから、「ドイツ空港連盟」の訳語を用いる。

(<http://www.adv-net.org/de/txt/adv.php>)

- (3) FMG, Offizielle Webseite
- (4) dieselbe
- (5) FMG, *Statistischer Jahresbericht 2003*, S.11
- (6) dieselbe, S. 12
- (7) dieselbe, S. 11
- (8) dieselbe, S. 12
- (9) 「持分参加企業」という訳語は、三田村智「ドイツにおける中小企業への『保証』制度の果たす役割と問題点」(証券経済学会第62回自由論題報告論文、2004年11月27日、桃山学院大学)を参考とした。ここでは子会社 (Tochtergesellschaft) と区別するためにこの用語を用いる。
- (10) FMG, *Bayern Tor zur Welt*, 2001
- (11) ドイツの有限会社においてGeschäftsführerはしばしば「社長」の訳語が当てられるが、現在の有限会社においてはGeschäftsführerが複数存在するのが一般的である。このことから、Hauptgeschäftsführer, Vorsitzender der Geschäftsführungを筆頭執行役員、stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführungを次席筆頭執行役員、Geschäftsführerを執行役員と呼ぶ。
- (12) FMG, Pressemitteilung vom 18.02.2002
- (13) FMG, Pressemitteilung vom 05.12.1997; Pressemitteilung vom 18.02.2002
- (14) FMG, Pressemitteilung vom 18.02.2002
- (15) FMG, *Bayerns Tor zur Welt*, 2001, S.40f
- (16) FMG, Offizielle Webseite
- (17) FMG, Pressemitteilung vom 09.05.1997
- (18) FMG, *Bayern Tor zur Welt*, S.42
- (19) FMG, Pressemitteilung vom 29.01.1998
- (20) FMG, Pressemitteilung vom 30.04.1998
- (21) FMG, Pressemitteilung vom 14.07.1999
- (22) FMG, Pressemitteilung vom 26.11.2001
- (23) Statement von Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH, anlässlich der Jahrespressekonferenz der FMG am 27.01.2004
- (24) derselbe
- (25) Pressemitteilung vom 08.05.2002; Pressemitteilung vom 13.04.2004
- (26) Airport Council International, *The Social and Economic Impact of Airports in Europe*.
- (27) Pressemitteilung vom 07.04.2004
- (28) Pressemitteilung vom 14.07.1999
- (29) Pressemitteilung vom 12.02.2003, auch 29.01.1998
- (30) Pressemitteilung vom 29.09.2002