

# ケルン／ボン「コンラート・アデナウワー空港」

——政治空港からローコスト・キャリアとインテグレータのハブへ——

Flughafen Köln/Bonn

——Ein Drehkreuz für No-Frills und Integrators——

山 田 徹 雄

## 要 約

ケルン／ボン空港は、冷戦時代には暫定首都ボンへの海外からのアクセスを確保する政治空港であった。1980年代の後半にインテグレータであるUPSが物流のヨーロッパにおける拠点としたことにより、航空貨物部門においてフランクフルト・ライン・マイン空港に次ぐ重要な位置を占めるにいたった。空港旅客に関しては、2002年にローコスト・キャリアであるジャーマンウイングズおよびハパーク・ロイド・エクスプレスが相次いでハブとすることによって飛躍的な伸びを示し、さらに2004年に空港駅の開通によって近隣の空港に対する優位を確保しつつある。

## はじめに

旅客輸送、貨物輸送を問わず、ハブ空港というとき、空港自体をハブと呼ぶことはヨーロッパやアメリカにおいては、一般的ではない。アメリカを例にとるとダラスはアメリカン航空のハブ、シカゴはユナイテッド航空のハブ、ヒューストンはノースウエスト航空のハブ等、特定の航空会社が特定の空港をハブとする。これをドイツに当てはめると、フラッグ・キャリアであったルフトハンザ・ドイツ航空は、フランクフルト・ライン・マイン空港を第一ハブ、ミュンヘン・フランツ・ヨゼフ・シュトラウス空港を第二ハブとするのに対して、ローコスト・キャリアの雄ライアンエアは、フランクフルト・ハーンをハブにしている。<sup>(1)</sup>

本稿においては、ローコスト・キャリアとケルン・ボン空港(IATA-Codeに従い以下CGNと略記)との関係、およびインテグレータと同空港との関係を明らかにし、CGNのハブ空港としての機能と将来性を論ずる。

## ケルン／ボン空港の基本情報

CGNは、1950年11月8日を設立年月日とし、ケルン市の中心から南東14.5kmにある24時間営業の空港である。滑走路はジャンボジェットと呼ばれるボーイング747クラスのジェット機が離着陸できる3,815m滑走路(これを「大陸間滑走路」(Interkontinentalbahn)という)に加えて1,866mの平行滑走路および2,460mの横風用滑走路を備えている。旅客ターミナルは、1970年に建設され24のゲートを持つ第一ターミナル、および2000年に建設され8ゲート、40のチェックイン・カウンターからなる第二ターミナルを有し、年間1,200万人の収容能力を持つ。空港内における雇用は10,949人を数えている。<sup>(2)</sup>

## 第1章 ケルン／ボン空港の横断面的位置付け

### ヨーロッパの空港におけるCGNの位置

国際空港評議会(Airports Council International)ヨーロッパ支部では、ヨーロッパの88空港を、年間利用客数を基準に以下のグループに分類する。

- |         |        |                  |
|---------|--------|------------------|
| 1. 巨大空港 | 年間搭乗者数 | 2500万人以上         |
| 2. 大空港  | 同      | 1000万人以上2500万人未満 |
| 3. 中空港  | 同      | 500万以上1000万人未満   |
| 4. 小空港  | 同      | 500万人未満          |

ドイツの空港で巨大空港の範疇に入るのは、フランクフルトとミュンヘンであり、大空港は、デュッセルドルフ、ベルリン・テーゲル、中空港は、ハンブルク、シュトゥットガルト、ケルン／ボンである。<sup>(3)</sup>

ドイツのこれらの空港を、ヨーロッパの空港のなかに位置付けると、〔表1〕のようになり、2004年12月期を基準とすれば、ケルン／ボン空港は36位に位置する。一方、航空貨物輸送を基準とすれば、〔表2〕が示すようにCGNはヨーロッパの空港のなかで、第5位となり、ドイツにおいてフランクフルト・ライン・マインに次ぐ規模となる。

〔表1〕ヨーロッパの空港におけるドイツの空港順位  
(旅客数による順位)

空港名	2004年 12月期順位	2004年 通年順位
フランクフルト・ライン・マイン	3	2
ミュンヘン	9	8
デュッセルドルフ	22	21
ベルリン・テーゲル	27	26
ハンブルク	32	29
シュトゥットガルト	35	35
ケルン／ボン	36	39

(典拠) Airports Councils International, European Region,  
Airport Traffic Report, December 2004

〔表2〕ヨーロッパの空港における貨物輸送ランキング

順位	空港名	2004年12月期 航空貨物取り扱い高
1	フランクフルト・ライン・マイン	154,538t
2	アムステルダム	132,699
3	ロンドン・ヒースロー	112,108
4	ブリュッセル	55,766
5	ケルン／ボン	54,723
6	ミラノ・マルペンサ	32,748
7	マドリード	31,885
8	ノッティンガム・イースト・ミドランズ	25,634
9	リエージュ	25,333
10	チューリッヒ	22,740

(典拠) Ebenda

### ドイツの国際空港におけるケルン／ボン空港の定量的確定

ADVにより、2005年9月現在「国際空港」として認定されているドイツ国内の空港を定量的に比較したのが〔表3〕および〔表4〕である。旅客輸送においてCGNは、シュトゥットガルト空港に次いで第7位にあたる。近隣には、ノルトライン・ヴェストファーレン（以下NRWと略記）州内だけでもデュッセルドルフ国際空港、ドルトムント空港、デュッセルドルフ・ヴィーツェ空港が存在し、経済距離を考慮すればヘッセン州のフランクフルト・ライン・マイン空港、ラインラント・プファルツ州のフランクフルト・ハーン空港が強力な競争者となっている。一方、貨物輸送においてCGNは、フランクフルト・ライン・マイン空港に次いで第2位の取り扱い量を示している。旅客輸送と比較して高位にあるCGNとハーン空港は貨物輸送機の離発着が24時間、可能である点で共通している。

しかしながら、CGN首脳がとくに対抗意識をあらわにするのはむしろ、ハーン空港との旅客争奪である。<sup>(4)</sup>

次に、2004年の輸送実績を、1994年と比較を試みる。〔表5〕〔表6〕をあわせてご覧いただきたい。CGNの旅客輸送は、1994年にはフランクフルト・ライン・マインの11.5%の規模であったが、2004年にはそれが16.3%へと増加している。この間、後者における旅客の伸びが1.66倍であっ

たのに対して、前者は2.34倍の成長率を示した。対フランクフルトの比率増加は、貨物輸送に一層顕著に現れた。1992年においてCGNの貨物輸送規模は、フランクフルトの16.7%であったのに対して、2004年には35%となった。フランクフルトがこの間、貨物輸送を1.47倍に増加させたが、CGNは3.24倍へとそれをはるかに上回る成長を示した。

また、近隣のデュッセルドルフと比較すると、以下のようになる。1992年におけるCGNの旅客輸送規模は、デュッセルドルフの28.9%にすぎなかったが、2004年にはそれを54.5%とし、その差を縮めた。貨物輸送においては、対デュッセルドルフ比は、1992年の4.97倍から10.9倍へと差を広げた。

以上より、CGNがドイツの航空輸送において確実にその比重を増させていることが数値的に確認できるであろう。

〔表3〕ドイツの国際空港における旅客数（2004年）

	(単位 人)
Frankfurt-Rhein-Main	51,098,271
München	26,814,505
Düsseldorf	15,256,506
Berlin-Tegel	11,047,954
Hamburg	9,893,700
Stuttgart	8,821,533
Köln/Bonn	8,322,961
Hannover	5,249,169
Nürnberg	3,648,580
Berlin-Schönefeld	3,382,106
Frankfurt-Hahn	2,751,585
Leipzig/Halle	2,026,550
Bremen	1,674,987
Dresden	1,620,781
Münster/Osnabrück	1,488,661
Erfurt	526,241
Saarbrücken	459,853
Berlin-Tempelhof	441,580

(注) 上記の数値には、トランジットが含まれる。

(典拠) Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (Abk. ADV), ADV-Monatsstatistik, Dezember, 2004

ケルン／ボン「コンラート・アデナウワー空港」

〔表4〕ドイツの国際空港における航空貨物取り扱い量（2004年）

	(単位 トン)
Frankfurt-Rhein-Main	1,750,995
Köln/Bonn	613,299
München	177,005
Frankfurt-Hahn	66,121
Düsseldorf	56,732
Hamburg	24,432
Stuttgart	18,227
Berlin-Schönefeld	15,042
Nürnberg	13,342
Berlin-Tegel	13,308
Hannover	6,091
Leipzig/Halle	5,699
Erfurt	4,039
Bremen	891
Berlin-Tempelhof	585
Münster/Osnabrück	549
Dresden	425
Dortmund	75
Saarbrücken	43

(注) 上記の数値には、トランジットが含まれる。

(典拠) dieselbe

〔表5〕ドイツの国際空港における旅客数（1992年）

	(単位 人)
Frankfurt-Rhein-Main	30,746,463
Düsseldorf	12,274,464
München	12,018,202
Hamburg	6,925,273
Berlin-Tegel	6,666,749
Stuttgart	4,770,186
Köln/Bonn	3,552,708
Hannover	3,093,904
Nürnberg	1,667,810
Berlin-Schönefeld	1,523,725
Bremen	1,154,842
Leipzig/Halle	1,073,378
Dresden	1,001,149
Berlin-Tempelhof	836,887
Münster/Osnabrück	414,933
Saarbrücken	325,031

(注) 上記の数値には、トランジットが含まれる。

(典拠) ADV, ADV-Monatsstatistik, Dezember 1992

〔表6〕ドイツの国際空港における航空貨物取扱高（1992年）

	(単位 トン)
Frankfurt-Rhein-Main	1,113,473
Köln/Bonn	189,777
München	57,709
Düsseldorf	49,329
Hamburg	38,650
Berlin-Tegel	16,612
Stuttgart	14,793
Hannover	13,419
Nürnberg	10,911
Berlin-Schönefeld	5,965
Bremen	3,322
Leipzig/Halle	1,426
Berlin-Tempelhof	1,025
Dresden	729
Münster/Osnabrück	457
Saarbrücken	414

(注) 上記の数値には、トランジットが含まれる。

(典拠) dieselbe

#### ケルン／ボン空港有限会社の資本関係

〔表7〕は、ケルン／ボン空港を経営する「ケルン／ボン空港有限会社」(Flughafen Köln/Bonn GmbH)の資本金に対する出資状況を示す。ケルン市が最大の出資者であり、これとほぼ同額を連邦政府とNRW州による公的企業が出資し、この3者によって全体の90%以上が占められている。残額の殆どすべてをボン市による公的企業が資本参加している。

監査役会は、15名のメンバーから構成され、社員(Gesellschafter)＝出資者から10名、従業員から5名が選出され、出資者からは、連邦政府、ノルトライン・ヴェストファーレン州持分参加管理有限会社、およびケルン市からそれぞれ3名選出され、残りの出資者から3名選出される。<sup>(5)</sup>

〔表8〕は、ケルン・ボン空港の役員を示すが、執行役員はいずれもケルン市在住者である。監査役では、議長がNRW州を選出母体とし、第一副議長が労働側から、第二、第三副議長がそれぞれケルン市、連邦政府を代表する。なお、「残りの出資者」から選出された監査役の一人は、ライン・ジーク郡を母体としており、全体としては地域の利害を大いに反映した構図が見られる。

ここで、ドイツの他の空港と連邦政府の関与の比較を試みる。ドイツの国際空港に対する連邦政府の資本参加比率(資本金に占める比率)は以下の通りである。<sup>(6)</sup>

ケルン／ボン	30.94%
ベルリン	26.00%
ハンブルク	26.00%

ケルン／ボン「コンラート・アデナウワー空港」

ミュンヘン	26.00%
フランクフルト（メイン）	25.87%

他の空港に対する資本参加比率がおおむね26%で横並びであるのに対して、CGNは連邦政府の関与が大きい。この点に関して、同じNRW州にあり、わずか50kmしか離れていない国際空港デュッセルドルフの資本関係との比較を試みる。[図1]により、「デュッセルドルフ空港有限会社」(Flughafen Düsseldorf GmbH)の資本関係を示した。同空港は、デュッセルドルフ市が資本金総額の半分を所有し、残りはエアポート・パートナー有限会社が出資する。エアポート・パートナーの出資は民間企業であり、連邦政府の関与は全く見られず、「民営化」が半ばすすんだ状態である。

CGNの土地が連邦の所有地であり、貸借契約が2020年まで継続していること、またCGNには、連邦の航空警察隊およびドイツ国防軍の司令部が2つ置かれていることから、連邦政府の関与が大きくなるのも一見もつとも思える。<sup>(7)</sup>

しかしながら、連邦政府はすでに1995年に同空港の民営化に同意を与えている。<sup>(8)</sup>

そればかりか、NRW州政府もケルン／ボン空港有限会社の持株を手放す意図を持つ。否、州政府は、デュッセルドルフ空港に対する持分とCGNに対するそれを整合的に解消しようと考えていた。それを妨げてきたのがケルン市とデュッセルドルフ市の利害争い(Interessenkonflikte der jeweiligen städtischen Eigentümer Düsseldorf und Köln)である。デュッセルドルフ空港の「民営化」が先行したのは、空港火災に伴う投資資金需要によって民間資金を活用せざるを得なくなったからである。一方、CGNに関しては、出資者のうちでボン市は民営化に賛成の立場に立つ。残りの出資者であるケルン市と郡は、その持分を手放すつもりはない。とくにケルン市においては、1997年末に、連邦と州が将来手放す持分を買い取ることによって、過半数の議決権を獲得する動議をSPDとCDUが共同で同市議会に提出している。ケルン市はRWE株の売却によって、買収に十分な流動性を確保できるとの認識である。

連邦も州も、持分の売却先は現在参加している市、郡を対象とするのではなく、民間の第三者を意図してきるにもかかわらず。<sup>(9)</sup>

〔表7〕ケルン／ボン空港有限会社の資本関係

資本金総額 10,821,000ユーロ

出資者	出資比率 %
ケルン市 Stadt Köln	31.12
ドイツ連邦共和国 Bundesrepublik Deutschland	30.94
ノルトライン・ヴェストファーレン州持分参加管理有限会社 Beteiligungsverwaltungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen mbH [BVG]	30.94
ボン市公営企業有限会社 Stadtwerke Bonn GmbH	6.06
ライン・ジーク郡 Rhein-Sieg-Kreis	0.59
ライニッシュ・ベルギッシュ郡 Rheinisch-Bergischer-Kreis	0.35

(典拠) Flughafen Köln/Bonn GmbH, Geschäftsbericht 2004, S.49

〔表8〕ケルン／ボン空港有限会社の役員

執行役員

筆頭執行役員 Michael Galvens, Köln  
技術担当執行役員 Wolfgang Klepdor, Köln

監査役 (選出母体)

議長 Bundesminister a.D.Dr. Volker Hauff [Land Nordrhein-Westfalen]  
第一副議長 Peter Marquardt [FKB Arbeitnehmervertreter]  
第二副議長 Rechtsanwalt Martin Börschel, [Stadt Köln]  
第三副議長 Ministerialdirektor Robert Scholl [Bundesrepublik Deutschland]

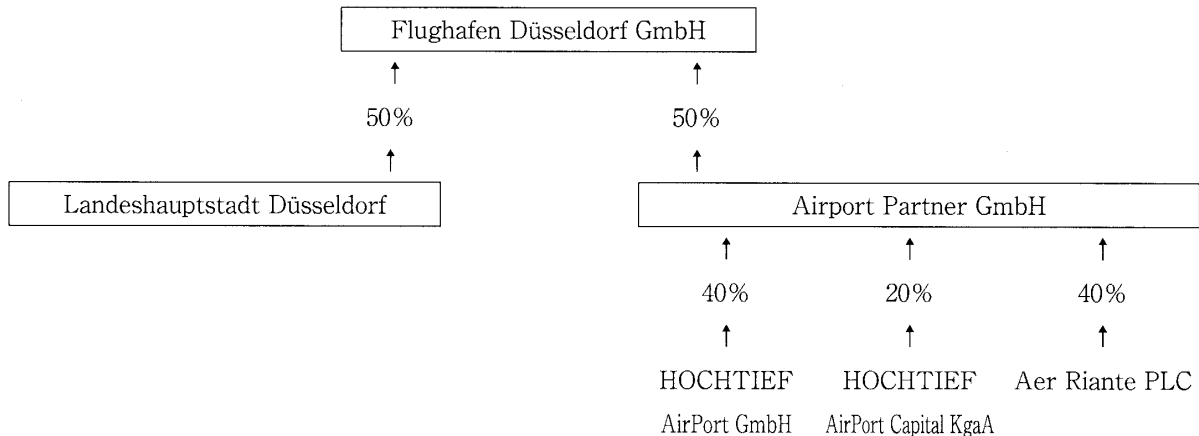
監査役

Oberlader Nuretdin Aydin [FKB Arbeitnehmervertreter]  
Oberlader Binali Edis [FKB Arbeitnehmervertreter]  
Organisator Jörg Frank [Stadt Köln]  
Verwaltungsleiter Dieter Heuel [Rhein-Sieg-Kreis]  
Angestellter Wilhelm Lange [FKB Arbeitnehmervertreter]  
Angestellte Waltraud Mayer [FKB Arbeitnehmervertreterin]  
Ministerialdirigent Dr. Volker Oerter [Land Nordrhein-Westfalen]  
Ministerialdirigent Thilo Schmidt [Bundesrepublik Deutschland]  
Stadtkämmerer Peter Michael Soenius [Stadt Köln]  
Regierungsdirektorin Petre von Wick [Bundesrepublik Deutschland]  
Ltd. Ministerialrätin Dr. Beate Wieland [Land Nordrhein-Westfalen]

(典拠) Flughafen Köln/Bonn, Geschäftsbericht 2004, S.52- 3を基に、  
<http://www.koeln-bonn-airport.de>によって修正。  
(2005年8月30日現在)



〔図1〕 デュッセルドルフ空港有限会社の資本関係  
(資本金 25,564,594ユーロ)



(典拠) <http://www.duesseldorf-international.de/>

## 第2章 ケルン／ボン空港の時系列分析

この章では、章末に掲げた「ケルン／ボン空港の年譜」を手がかりに論を進める。(10)

第二次世界大戦に際して、ドイツ空軍基地を母体とするCGNは、50年代にはイギリス空軍の軍事施設としての色彩が強く民間の利用は極めて限定されていた。しかも、敗戦国ドイツを象徴して、当初は外国の航空会社による国際線が離発着し、ルフトハンザのニューヨーク線の運行が開始されたのは、ようやく1961年のことであった。冷戦時代のCGNは暫定首都ボンへのアクセスを確保するいわば「政治空港」であった。このことは、国賓クラスが頻繁にこの空港を利用してきたことから伺われる。

空港整備はまず、航空貨物設備中心になされた。大型貨物センターの建設(1971年)、第3貨物ロビーの建設(1977年)、第4貨物ロビーの建設(1985年)、第5貨物ロビーの建設(1987年)、第6貨物ロビーの建設(1989年)によってハード面の整備が行われた。このうち、第5、第6貨物ロビー建設の決定が行われた1986年は、UPS(United Parcel Service)がCGNをヨーロッパのハブとする決定をした年でもあった。

空港の名称にコンラート・アデナウワー(Konrad Adenauer)が付け加えられた1994年にはさらに第7貨物センターが完成をみた。

CGNにおける旅客輸送の発展は、1990年代にルフトハンザ・ドイツ航空の子会社DHL(後のルフトハンザ・シティライン)が専用待合室を設置した(1991年)後、デュッセルドルフ空港の大火(1996年)を機に同社が管理機能をCGNに移転したことによって始まった。とはいえ、旅客数が飛躍的に増大したのは、いわゆるローコスト・キャリアであるジャーマンウイングズ、ハーパクロイド・エクスプレスがほぼ同時に(2002年)、CGNを拠点空港にしたことが契機となっ

た。ローコスト経営は空港のテナントにも反映し、2003年にはバーガーキングが空港内にファースト・フードのレストランを開業した。また、2004年にはヨーロッパ最大のローコスト・キャリアであるイーージェットが、イギリス行きの便を次々と開設することとなる。

従来、CGNは「ドライブ・イン・エアポート」を標榜し、駐車場の拡充に努め、1998年に第2パーキング、1999年に第3パーキングを建設した。空港への鉄道接続問題は既に1993年に議論されていたが、鉄道建設工事が実際に開始されたのは、2000年末のことであった。

## 空港駅の開業

空港駅の開通については、2004年度『営業報告書』が詳細に記しているのので、以下それに沿って説明しよう。<sup>(1)</sup>

2004年6月12日、空港駅の開業式典が連邦交通相シュトルペ (Manfred Stolpe)、ボン主席市長ディークマン (Bärbel Dieckmann)、ケルン主席市長シュランマ (Fritz Schramma)、駅長メードルン (Hermut Mehdorn) の出席のもとに行われた。これによって、CGNは、ICEを始めとするヨーロッパの高速鉄道網とSバーンによる近距離鉄道網に組み入れられたことになる。総工費5億3千2百万ユーロにのぼる建設資金は、

ボン／ベルリン調整資金による連邦の出資	2億5千6百万ユーロ
NRW州による出資	2億2千2百万ユーロ
駅舎建設のための空港会社による出資	5千4百万ユーロ

であった。連邦からの出資について、シュトルペは以下のように語っている。

鉄道の接続は、この地域にとって、財政的に最も重要な調整計画 (eines der finanziell bedeutsamsten Ausgleichsprojekte) である。というのは、ボンからベルリンへの政府移転後、連邦がこの地域に膨大な資金を自由に使えるようにしたからこそ、鉄道の接続が実現したからである。・・・鉄道の接続は、議会と政府の転出後に、この地域が構造変化を成功させたシンボルである。

また、駅長のメードルンは、長い間ケルン／ボンはドライブ・イン・エアポートの典型とみなされてきたが、飛行機と車と鉄道が有機的に結びつくようになり、フランクフルトやデュッセルドルフを上回る便宜を供与するようになったことを強調した。

20分間隔のタクト運行されているSバーンがカバーする範囲はもとより、ヴィーズバーデン(空港駅まで34分)、マインツ (同71分) など従来CGNの射程に十分組み入れられていなかった南部からのアクセスが飛躍的に改善された。

ケルン／ボン空港（CGN）の年譜

- 1938年 ドイツ空軍は、ヴァーン・ハイデ(Wahner Heide)にある砲兵隊射撃場に空軍基地を設置。
- 1948年 占領軍はこの基地を拡大。1,866mの滑走路を敷設、コントロールタワーと多数のロビーを建設
- 1949年 民間空港に関する協議が持たれ、いわゆる暫定的首都ボン、経済中心地ケルンおよび両市の広域圏を国際航空網に接続することが話し合われた。
- 1950年 イギリス占領軍民間航空委員会（CAB）によって、ケルン、ボン両市に対して1年間の期限でヴァーン空港の施設を利用する免許が与えられた。  
ケルン、ボン市は、1950年に設立された「ケルン・ボン空港ヴァーン有限会社」(Köln-Bonner Flughafen Wahn GmbH zu Porz) にその権限と義務を委託した。この会社の出資者は、ドイツ連邦共和国、ノルトライン・ヴェストファーレン州（以下NRWと略記）、ケルン市、ボン市、ジーク郡、ポルツ市でライニッシュ・ベルギッシュ郡はこの時点では参加していない。空港社長（Flughafendirektor）はProf.Dr.-Ing. Heinrich Steimann（1964年まで）。
- BEAがベルリン行きの運行を最初に行った。（9月23日）
- 1951年 BEAは、1月1日より毎日、ロンドン→ケルン／ボン→ベルリンの定期運行を開始。  
2月1日 空港設備がドイツの管理下に移され、「ケルン・ボン空港ヴァーン有限会社」として商業登記された。  
12月31日、CABによって与えられた免許が失効し、空港設備が再びイギリス軍の管理下に。民間航空は軍事利用によって制約され、1日あたりの離発着は8回に制限された。サベナ航空が4月1日より同空港の利用を開始した。
- 1952～1957年 イギリス空軍によって、民間航空機による空港利用はさしあたり、週8便にその後14便に制限された。
- 1953年 世界最初のジェット機コメット1号（Commet 1）がCGNに着陸。外相会議のためにSchumann, Poncet, Acheson, Eden が空港に到着。  
横風用滑走路（2,460m）建設のため4月24日～5月11日、軍事演習のため7月23日～30日滑走路の閉鎖。
- 1957年 民間航空機の利用制限が解除。  
NRW州の経済交通省は、イギリス空軍より空港管理を引き継ぐ（10月2日）。
- 1958年 NRW州議会によって、CGNを国際空港へと拡張を行う認可が与えられる。Carl Mudlagkが経営担当執行役員（kaufmännischer Geschäftsführer）に就任（3月1日）。
- 1959年 アメリカの大統領 Eisenhowerが訪問（8月26日）。空港拡張のための州建設局

- (Staatsbauamt für den Flughafen ausbau) がCGN内に設立された(4月1日)。3,800m滑走路建設の工事に着工(9月13日)。
- 1960年 フィンランド航空(Finnair)がキャラヴェル(Caravelleフランス製の中距離ジェット機)によってKopenhagen-Helsinki線を運行開始(4月1日)。スイス航空(Swissair)がDC8によるNew York線を開設(4月1日)。
- 1961年 NRW州経済・中小企業・交通大臣Dr. Lauscherによって、大滑走路の開通式が行われる(3月17日)。エール・フランスによって最初の長距離チャーター便、アンカレッジ経由東京行きが飛んだ(3月20日)。ルフトハンザ・ドイツ航空による国際線Köln/Bonn - New York線が開業(3月30日)。6月に免税店が開店。ボン市交通局によってボンと空港を結ぶバス路線が開通。
- 1962年 Charles de Gaulleが大統領Heinrich Lübkeを訪問(9月4日)。
- 1963年 John F. KennedyがKonrad Adenauerを訪問(6月23日)。新ターミナル建設計画をNRW州土地計画・住居建設・公共事業省に提出。
- 1964年 空港社長(Flughafendirektor) Prof.Dr.-Ing Heinrich Steimann が引退(9月22日)。新たに設置された技術担当執行役員(technischer Geschäftsführer)にDr.-Ing. Wilhelm Grebeが就任(11月2日)。
- 1965年 新ターミナルの起工式。(7月8日)。
- 1966年 8月に分散的搭乗手続きシステムを持ったドライヴ・イン・ターミナルの建設開始。
- 1967年 Mudlagkの後任としてWolfgang Diederichが経営担当執行役員に就任(1月1日)。
- 1968年 空港会社は「ケルン／ボン空港有限会社」Köln/Bonn Flughafen GmbHとして再編。
- 1969年 新ターミナルの棟上(1月23日)。宇宙飛行士Neil Armstrong, Michael Collins等が訪問(10月12日)。
- 1970年 大統領 Gustav Heinemannによって新ターミナルの開業式典が催される(3月20日)。貨物センターの棟上(9月17日)。ルフトハンザのジャンボジェットによるニューヨーク行き定期便が、11月1日より毎日運行。
- 1971年 年間 25,000tの処理能力を持つ貨物センターおよび附属施設が完成し、空港会社に引渡し(4月20日)。フランスのPompidouが訪問(7月1日)。日本の天皇が訪問(10月11日)。トルコの大統領Sunayが訪問(10月19日)。オランダの女王が訪問(10月26日)。インドの首相(Indira Gandhi)が訪問(11月10日)。連邦宰相Brandt がノーベル平和賞受賞のためにOsloへ出発(12月9日)。
- 1972年 ウガンダ国家元首General Idi Dataが訪問(2月7日)。スウェーデン国王Gustav VI Adorfが訪問(5月8日)。スペイン皇子夫妻Prinz Juan Carlos und Prinzessin Sophiaが訪問(9月25日)。

ケルン／ボン「コンラート・アデナウワー空港」

- 1973年 荷物引渡し所の拡張工事。空港の事業所アンケートによると、空港内の事業所数67、雇用2,100人。
- 1974年 空港ホテルHoliday Inn開業（12月18日）。アメリカのKissingerが訪問（3月4日）。ユーゴスラビア国家元首チトーが訪問（6月27日）。スリランカ首相Frau Bandaranaikeが訪問（9月9日）。
- 1976年 貨物施設の拡張。ルフトハンザ・サービス有限会社LSG（Lufthansa Service GmbH）の拡張。イスラエル貨物航空（Israelische Cargo Air Lines）によってテル・アヴィヴとケルン／ボンを結ぶ農産物のための「緑の空の架け橋」（Grüne Airbrücke）による輸送開始（11月1日より）。
- 1977年 第3貨物ロビーの建設。貨物施設の拡充により年間処理能力が100,000tとなる。事業所アンケートによると、事業所数90、雇用2,487人。
- 1978年 年間旅客数が初めて200万を越える。
- 1979年 07,25,14L,32R,32Lの進入路にVASISを導入。登場客へのアンケートにより、当空港利用者の平均像は、40歳（チャーター便は35歳）の男性、年間利用回数は10回以上。執行役員Prof.Dr.-Ing. Wilhelm Grebeが引退し、後任の技術担当執行役員にはDipl.-Ing. Günter Schadeが就任（12月1日）。
- 1980年 ローマ教皇Johannes Paul IIが訪問（11月15日）。
- 1981年 軍事施設内の旧管制塔の取り壊し（10月）。空港がⅢBカテゴリーの認可を受けた（12月1日）。
- 1982年 路面電車で"Abflug Köln/Bonn"の広告を出す。（ケルンにおいて車両全体に広告を塗るのはこれが最初）。
- 1983年 ターミナルにおいて第一回ケルン・ボン旅行見本市（Köln/Bonner Reisemarkt）を開催（1月15／16日）。事業所調査（事業所91、雇用2,547）
- 1984年 旧ターミナル（"Flower-Airport"-Terminal）の解体（12月）。ケルン市主席市長Nobert Burgerが空港会社の監査役会議長に就任（12月19日）。コンコルド（BA）が当空港に初めて着陸（12月20日）。第4貨物ロビーの棟上（11月20日）。
- 1985年 第4貨物ロビーの開業式が連邦交通相Dr. Doringの出席のもとに行われる。これによって貨物ロビーの面積が4,000㎡から16,000㎡へ拡張され、フロントヤードも拡張された（3月12日）。執行役員Dip.-Kfm. Wolfgang Diederichが退任。SASがCGNをヨーロッパにおける航空貨物のハブとする決定（12月2日）。
- 1986年 経営担当執行役員にHeinz Gombelが就任（1月1日）。エール・フランスのコンコルドが初めて着陸（6月21日）。UPSがCGNをヨーロッパにおけるハブとす決定。第5／6貨物ホールと業務用ビルの建設を決定。旅行代理店Hapag Lloydの専用カウンターが旅

- 客ターミナルに設置される。GAT (General Aviation Terminal) が操業開始。
- 1987年 UPSは、ケルン／ボンとアメリカにおけるUPSのハブの間で航空貨物の扱いを開始（2月17日）。ローマ教皇Paul IIがケルン／ボンに到着（4月30日）。アメリカ大統領R.Reaganが出国（6月17日）。LTUは、11月に週4便を就航。第5貨物ホールの業務用ビルに入居（11月5,6日）。
- 1988年 エクスプレス・キャリアTNTは、エア・ドウ・コロニュ（Air de Cologne）を買収し、ケルン／ボンにハブを設置、9月より毎日14便をCGNより飛ばす。貨物のフロント・ヤードを拡張。LTUは9月に週7便を就航。
- 1989年 ルフトハンザと業務提携。第6貨物ホールの完成とITSの業務用ビルの拡張。
- 1990年 ルフトハンザは、ケルン／ボン発ニューヨーク経由、ニューアーク行きの定期便を就航。
- 1991年 湾岸戦争の影響が航空輸送に出る。DLT（現在のLufthansa CityLine）専用待合室の完成。
- 1992年 湾岸戦争の影響が深刻化。
- 1993年 空港への鉄道の接続が論議される。社員総会（Gesellschafterversammlung〔注〕株式会社の株主総会のあたる）において、空港の名称にコンラート・アデナウアーを付加しFlughafen Köln/Bonn Konrad Adenauerとすることを決議（12月7日）。Condor社の長距離便（Florida, Mexico, Kuba, Dominikanische Rep.）がチャーター便全体に好影響をもたらす。UPSと10年間の契約。
- 1994年 空港命名式典（10月4日）に出席したのは、Bundeskanzler Helmut Kohl, Bundesminister Nobert Blüm, Landesminister Kniola, OB Nobert Burger（Köln）, OB Hans Daniel（Bonn）, Künstlerin Yrsa von Leistner。CGNにおける休暇旅行客数が年間100万を越える。第7貨物ホールの完成。ケルン主席市長Burgerが監査役を辞任し（12月12日）、後任としてOberstadtdirektor Lothar Ruschmeier（Köln）が監査役会議長に就任。執行役員ではHeinz Gombelが再選される（12月12日）が、Dipl.-Ing.Günter Schadeは、高齢を理由に1995年12月31日をもって退任。
- 1995年 月間利用客数が8月に初めて50万人の大台を越えて536,514人を記録。Günter Schadeの後任にWolfgang Klapdorが技術担当執行役員に選出される。NRW州中小企業・技術・交通省は、空港への鉄道接続に関する経済性を鑑定し、評価した。
- 1996年 デュッセルドルフ空港で大火（4月11日）。CGNはすべての交通を引き受ける。Lufthansa CityLineは、ケルン／ボンに移転する決定をし、1998年末までに、技術・航空運営基盤のみならず、経営管理もCGNに移すこととした。
- 1997年 連邦交通相Matthias Wissmann出席のもとに第2ターミナルの起工式および駐車場P2の棟上式（6月30日）。新たな規制強化された夜間飛行規制（Nachtflugregelung）が発効（11月1日）。Lufthansa CityLineの新しい管理棟の起工式（12月16日）。

ケルン／ボン「コンラート・アデナウワー空港」

- 1998年 第1ターミナル到着ロビーの近代化が決定（1月初旬着工）。駐車場P3の建設開始。TNTは、10年以上にわたって事業展開の末、ケルン／ボンの業務を中止し、Lüttichに移転（2月28日）。駐車場P2の営業開始（3月16日）。
- 1999年 駐車場P3の営業開始（3月26日）。ケルン・サミットの開催（6月2日～21日）。ICE／S-Bahn接続に関わる契約に調印（9月20日）。
- 2000年 第2ターミナルの操業開始（6月21日）、落成式（9月21日）。Heinz Gombelが経営担当執行役員を退任（12月31日）。新執行役員にWerner Schniedermannが就任（10月1日）。空港接続線建設の鉄入れがPorz-Wahn駅で行われる（12月3日）。
- 2001年 Werner Schniedermann病気のため退任（5月31日）。Michael Garvensに経営担当執行役員就任の打診（9月19日）。事業所アンケートによると空港にある事業所数164、従業員9,568人。地上騒音防止のため、Wahnheideに住む1,300戸に換気設備を設置する（9月）。
- 2002年 Michael Garvensが執行役員として着任（2月1日）。ジャーマンウイングズ（Germanwings以下GWと略記）によりケルン／ボン発最初のローコスト・キャリアがスタート（10月27日）。Hapag-Lloyd-Expressのスタートによってケルン／ボンはドイツのローコスト・キャリアのためのハブとなる（11月）。
- 2003年 バーガーキング（Burger King）がファースト・フード・レストランを開業（3月28日）。ローコスト・キャリアによって空港が転換点を迎え、ドイツで最も急成長する空港になったことから、空港のバランスシートが改善。旅客数は前年比40%増。イラク航空が週2便テヘラン直行便を就航。Mehr Passagiere, mehr Flugziele, mehr Arbeitsplätze und mehr Gewinn（旅客も、目的地も、雇用も利益も増えた）——ケルン／ボン空港における1年間のローコスト経営の収支は、すべての路線の成果である。ケルン／ボン空港有限会社の監査役会は、Michael Garvensを筆頭執行役員に任命。同時に技術担当執行役員Wolfgang Klapdorとの契約を2010年まで延長（12月10日）。
- 2004年 ケルン／ボン空港とケルン商工会議所、ボン／ライン・ジーク商工会議所の委託によるケルン大学の調査は、ローコスト・キャリアが地域の経済と労働市場に及ぼす積極的な影響を証明した。空港駅の開業式典が連邦交通相Manfred Stolpeの出席のもとに行われた（6月12日）。ヨーロッパ最大のローコスト・キャリアEasyJetがLiverpoolと結んだ（6月22日）。翌週にはさらに、Nottingham およびLondon-Gatwickと結んだ。9月の利用客数は、878,000となり、過去最大の月間利用客となった。

（典拠） <http://www.koeln-bonn-airport.de>

### 第3章 ケルン／ボン空港と旅客輸送

#### ルフトハンザ・シティライン

ケルンに本社を置き、短距離便においてCGNと関わりの深いルフトハンザ・シティライン有限会社 (Lufthansa CityLine GmbH, Köln) に触れる。同社はルフトハンザ・ドイツ航空株式会社 (Deutsche Lufthansa AG) の100%出資、子会社である。<sup>(12)</sup>

同社の前身は、1958年にReederei Fisser & van Doornum 社によって設立された海水浴客のための航空会社OLT (Ostfriesischer Lufttaxi, Emmden) を母体とし、1970年にAGIV (Aktiengesellschaft für Industrie- und Verkehr, Frankfurt a. M.) 社の資本参加によってOstfriesischer Lufttaxi GmbHとして有限会社化され、73年には、AGIVの100%子会社となった。1974年にDLT Deutsche Luftverkehrs-gesellschaft mbHと社名変更。1978年にルフトハンザ・ドイツ航空が資本金の26%に参加、ルフトハンザの要請によりハノーファー→アムステルダム線とブレーメン→コペンハーゲン線を就航させた。翌年ルフトハンザと共同で国内線路線網を再編成。1985年には、増資を機に、ルフトハンザの参加比率が40%へと引き上げられた。ルフトハンザが議決権の過半数 (52%) を確保したのは、1989年のことであった。1990年から、ターボ・プロップからジェット機への転換を開始し、50人乗りCRJ100を発注し、同時にケルンに整備工場を設立し、CRJのメンテナンスを社内で行う体制に移行した。CRJ100は、カナダのボンバーディア (Bombardier) 社の製造する新型リージョナル・ジェット機で、その量産1号機は、初飛行の後、1992年10月にルフトハンザ・シティラインに納入され、以後、ボンバーディア社製のジェット機を積極的に購入した。1991年、同社はルフトハンザ・シティライン有限会社と社名変更することを監査役会が決定。1993年には、ルフトハンザ・ドイツ航空の100%子会社となり、翌年から本格的にジェット化に乗り出した。1998年に同社は、管理機能をCGNに集中させた。2002年より、ケルン／ボン空港において経営システム全体の統合的管理を企画し、翌2003年からSAPの標準ソフトによる統合管理が動き出した。<sup>(13)</sup>

#### ジャーマンウイングズとユーロウイングズ

ケルン／ボン空港の第1ターミナル、Gゲートは、ジャーマンウイングズ (以下、GWと略記) の専用出発ゲートである。<sup>(14)</sup>

ジャーマンウイングズ有限会社 (Germanwings GmbH) は、ユーロウイングズ航空株式会社 (Eurowings Luftverkehr AG) が100%出資する子会社であるので、親会社であるユーロウイングズについて触れる。ユーロウイングズ社は、NFD (Nürnberger Flugdienst Luftverkehr AG) とRFG (Regionalflyg) の合併により、1993年に設立された。2001年には、ルフトハンザ・ドイツ航空 (Deutsche Lufthansa AG) が、資本金の24.9%に参加し、2004年からはその参加比



率が49%に引き上げられ、事実上ルフトハンザ傘下に加わった。<sup>(15)</sup>

ユーロウイングズは、合併以前の会社が本社をそれぞれニュルンベルク（NFD）とドルトムント（REG）に置いていたことを反映して、株式会社としての登記はニュルンベルクであるが、管理機能はドルトムントに置かれている。

「ドルトムントからサニービーチへ」（Ab Dortmund in die Sonne）、「ニュルンベルク発の素晴らしいネットワーク」（Nürnberg mit besten Verbindungen）をうたい文句にしているが、ドルトムントを拠点空港（Heimatbasis）とよび、ニュルンベルクを第二の拠点（zweiter Heimatflughafen）と名づけている。同社は、自らの規模について、「ニッチとしては大きすぎる」（zu groß für einen Nischencarrier）が「単独で激しい競争を生き延びるには小さすぎる」（zu klein, um sich langfristig allein im härter werdenden Konkurrenzkampf behaupten zu können）と規定している。<sup>(16)</sup>

ユーロウイングズ社がローコスト・キャリア、GWの経営にのりだしたのは、2002年10月27日のことであった。2003年度ユーロウイングズ『営業報告書』において、「2002年に設立したノーフリル・エアラインNo-Frills-Ailineであるジャーマンウイングズが意図した成果を収め240万インの乗客を運んだ」ことを取締役会議長ヴァイト・フォルツ（Friedrich-Wilhelm Weitholz, Vorsitzendes des Vorstands）が明らかにし、またそれが専らCGNからの離発着であることが強調された。<sup>(17)</sup>

さらに、2004年度の『営業報告書』では、ユーロウイングズ・グループの搭乗者数が前年比で22.4%増加しているなかで、ローコスト・キャリア部門の伸び、即ちジャーマン・ウイングズが45%の伸びを示した事を指摘している。<sup>(18)</sup>

## ジャーマンウイングズ

この間の同社の動向を「報道発表」を手がかりに検討する。2003年9月より、同社はCGNに加えてシュトゥットガルト空港を新たな拠点として、バルセロナ、ブダペスト、イスタンブール、リスボン、プラハ、ローマ、テッサロニキ、ウィーンへの便を展開することとなった。<sup>(19)</sup> 9月8日の「報道発表」において、GWは「ケルン／ボン空港における（営業）開始と同じペースをシュトゥットガルトにも適用する」とし、ベルリン線とマドリード線を10月26日から追加することを発表した。<sup>(20)</sup>

このうち、ベルリン線については、ベルリン・シェーネフェルト空港発着とし、あわせてCGN発便のベルリン発着もテーゲルからシェーネフェルトへと変更することが伝えられた。シェーネフェルトが大空港へと改修する予定であること、離発着が短時間かつ円滑に行われること、エアポート・エクスプレスによって30分で市内に到着できることをその理由に挙げているが、のちの第3ハブ建設への布石となる。<sup>(21)</sup>

同年11月には、デュッセルドルフの中央駅に近接したヴォリンガー通りからCGNへシャトルバスを運行する。<sup>22)</sup>このことは、デュッセルドルフ空港からローコスト市場をCGNが奪うことを意味している。

2004年6月には、親会社ユーロウイングズの故郷(Heimat ihrer Muttergesellschaft Eurowings)であるドルトムントへの進出を発表した。<sup>23)</sup>

8月4日の「報道発表」で同社は、経済雑誌『キャピタル』(Capital)が行った読者アンケート結果を誇らしげに伝えた。即ち、ヨーロッパの国際線を運行する44社を対象とするアンケートにおいて、GWは格安航空(Günstigfliegen)部門において第1位、定時運行部門において第3位となった、と。<sup>24)</sup>

年末に同社は「来るべき年も、ジャーマンウイングズは、静寂に甘んじることはない。わが格安航空はドイツに第3のハブを建設することを計画中である」と発表し、<sup>25)</sup>翌春、ベルリン・シェーネフェルトを第3のハブとすることを明らかにした。<sup>26)</sup>

2005年1月10日、GWは、ポーランドの航空会社LOTのローコスト子会社セントラル・ウイングズと協定を結び、ドイツ、ポーランド間で共同運行(コードシェア)することを決定した。<sup>27)</sup>これは、後に触れるハーパーク・ロイドによる東ヨーロッパ市場の開拓への対抗策と考えられる。

### ジャーマンウイングズと旅客輸送ネットワーク

[表9]は、ジャーマンウイングズの定期便運行状況を示す。

ここでは比較のために、GWの拠点空港であるシュトゥットガルト、ベルリン・シェーネフェルトも表中に掲載した。GWの拠点3空港のうちで、ケルン/ボンを拠点とする国際定期便が35ルート、シュトゥットガルト発が13、ベルリン・シェーネフェルトが7であることから、ケルン/ボン空港におけるGWの重要性、またGWの国際線運行におけるケルン/ボンの重要性を明瞭に見ることができる。西ヨーロッパ線の便数が多いとはいえ、北欧、南欧、東欧にも満遍なく路線を有し、とくにウアラウプの目的地と思われる空港をほぼカバーしている。

次に、国内線のネットワークにおいては、[表10]に見られるように一見ベルリン・シェーネフェルトが中心にも見えるが、拠点となる空港(飛行機を常駐させるルートの起点となる空港)を基準にみると、ケルン/ボン、シュトゥットガルト、ミュンヘン、デュッセルドルフを起点としてベルリン・シェーネフェルト線が運行されているのに対して、ベルリン・シェーネフェルトを起点とした国内便はシュトゥットガルト線のみであり、ベルリンがネットワークの中心とはいえない。

【表9】 ジャーマンウイングズ定期便の運行

	ケルン／ボン	シュトユットガルト	ベルリン・ シェーネフェルト
(ノルウェー)			
オスロ	○		○
(スウェーデン)			
ストックホルム	○		○
(フィンランド)			
ヘルシンキ	○		
(イングランド)			
ロンドン・スタンステッド	○	○	
ロンドン・ガトウィック	○		
バーミンガム	○		
(アイルランド)			
ダブリン	○		
(スコットランド)			
エディンバラ	○		
(フランス)			
パリ	○		
ニース	○		
(スペイン)			
パルマ・デ・マリオルカ	○	○	
バルセロナ	○	○	
マドリード	○	○	
イビザ	○		
マラガ	○		
(ポルトガル)			
ファロ	○		
リスボン	○	○	
(スイス)			
チューリッヒ	○		
(イタリア)			
ローマ	○	○	
ボローニャ	○		
ヴェローナ	○		
ミラノ	○		
(ギリシャ)			
テッサロノキ	○	○	
アテネ	○		
(トルコ)			
イスタンブール	○	○	○
アンカラ	○	○	○
イズミル	○		
(オーストリア)			
ウィーン	○		
(クロアチア)			
ザグレブ	○	○	○
スプリト	○	○	○
ドブロヴニク	○		
(ポーランド)			
ワルシャワ	○	○	
カトーヴィーツェ	○		
クラクフ	○	○	
(ロシア)			
モスクワ	○		○

(典拠) <http://www36.germanwings.com/> を基に作成 (2005/07/30)

〔表10〕 ジャーマンウイングズ国内線のネットワーク

相手先空港	ケルン／ボン	シュトゥットガルト	ベルリン＝ シェーナフェルト
拠点空港			
ケルン／ボン			○
シュトゥットガルト			○
ベルリン＝シェーナフェルト		○	
ハンブルク		○	
ミュンヘン	○		○
デュッセルドルフ			○

(典拠) <http://www36.germanwings.com/> を基に作成 (2005/07/30)

### ケルン／ボン空港とハパーク・ロイド・エクスプレス

ヨーロッパの代表的な総合旅行コンツェルンであるTUIコンツェルン (TUI-Konzern) は、傘下に100%子会社である7社の航空会社を持ち、ドイツにはハノーファーに本社を置くハパークフライ (Hapagfly) とハパーク・ロイド・エクスプレス (Hapag Lloyd Express以下、HLXと略記) の2社が存在する。<sup>(28)</sup>

このうち、前者は、CGN発の便が、週あたり8便 (その内、直行便は4便) にすぎず、当該空港における重要性は低いので、ここではHLXのみを採り上げる。<sup>(29)</sup>

Hapag-Lloyd Expressの商標でTUIコンツェルンがローコスト・キャリア (No-Frills-Airlines, Low-Cost-Airlines) に進出することは、2002年8月29日の報道発表において明らかにされた。飛行機はゲルマニア航空サービス有限会社 (Germania Flugdienst GmbH) からボーイング737-700 (座席数148) を8機チャーターし、拠点空港をCGNとし、11月から、バルセロナ、ミラノ、パリ、ローマへの直行便を飛ばす内容であった。<sup>(30)</sup>

同年11月3日の初飛行に先立ち、10月24日から予約の受け付けが始まった。航空運賃は、税、手数料込みで片道19.99ユーロを基準とする。国内線としてCGN発、ハンブルク線、ベルリン線を加え、ヨーロッパ線として、さしあたりミラノ・ベルガモ、ヴェネチア、ナポリ、ピサ／フィレンツェ、ロンドン・ルートの各線が運行されることになった。HLXの執行役員兼CEOであるヴォルフガング・クルト (Wolfgang Kurth) は、「われわれはHLXとともに顧客にとってヨーロッパで最も好まれる安価な航空路線になり、新しい航空マーケットセグメントにより高品質のナンバーワン・キャリアへ発展するつもりである。我々のモットーは、タクシーに乗るのと同じくらい簡単に我々とともに飛行機に乗ることだ」とCGNにおいて行われた報道発表で述べた。<sup>(31)</sup>

この間、HLXは、2002年12月にハノーファーを第2ハブとすることを決定、さらに、2003年7月には、シュトゥットガルトにも拠点を置く決定をした。2004年6月、ポーランドのローコスト・キャリアであるエア・ポロニア (Air Polonia) と共同で、CGNとカトーヴィーツェ間にコードシェア便を運行して東ヨーロッパ市場の開拓に乗り出した。2005年4月、同社は、ライバルであるジャーマンウイングズ社のネットワーク・マネジメントを担当するヘルムート・モコシュ

(Helmut Mokosch) を引き抜いて、執行役員に加えた。(32)

### ハバークロイド・エクスプレスと旅客輸送ネットワーク

〔表11〕により、HLXの路線網を見ると、CGN発が19ルートで最も多く、シュトゥットガルト発とハノーファー発が15ルートとなり、この3空港が拠点となって、主にスペイン、イタリア方面と連絡していることが分かる。ジャーマンウイングズにおいては、CGNへの集中度が極めて高かったが、HLXの場合、かなり分散的である。

〔表11〕 HLXの定期便

(2005年9月17日現在)

	ケルン/ボン	ハンブルク	シュトゥットガルト	ミュンヘン	ベルリン	ハノーファー
(スウェデン)						
ストックホルム						○
(スコットランド)						
エディンバラ		○				
(アイルランド)						
ダブリン		○	○			
シャノン	○					
(イングランド)						
ニューカスル	○		○			○
マンチェスター	○		○			
(フランス)						
マルセイユ	○					
(スペイン)						
ビルバオ	○		○			○
バレンシア	○		○			○
パルマ・デ・マヨルカ	○		○			
(イタリア)						
ヴェネツィア	○	○	○		○	○
オルビア	○		○	○	○	○
ピサ	○		○		○	○
パレルモ	○		○	○	○	○
ナポリ	○		○	○	○	○
バリ	○		○	○		
リエーカ	○					○
ミラノ			○			○
ローマ						○
(オーストリア)						
ザルツブルク	○	○			○	○
クラゲンフルト	○	○			○	○
(国内)						
ケルン/ボン		○			○	
ベルリン	○		○			
ハンブルク	○					
ジルト	○		○			
ハノーファー			○			
シュトゥットガルト					○	○

(注) パートナー会社とのコードシェア便は含まない。

(典拠) <http://book.hlx.com/de>より作成

## ケルン／ボン地域とローコスト・キャリア

空港とケルン商工会議所、ボン／ライン・ジーク商工会議所は、ケルン大学交通論研究所に、ローコスト・キャリアが地域経済に及ぼす調査を依頼し、その調査結果は2004年に公表された。<sup>33)</sup>

それによると、

1. ローコスト・キャリアが生み出す雇用は4,420人、新たに生み出される所得が1億2千百万ユーロ、付加価値の増加が2億3千9百万ユーロであり (S.15)、
2. 当該地域の357社の企業へのアンケートによると、ビジネス旅行にローコスト・キャリアを利用する企業は85%にのぼり (S.19)、
3. 2002年の上半期と2003年の下半期を比べると、ビジネス旅行の出発点をCGNとする企業が54.1%から58.7%へと増加する一方、デュッセルドルフ発が21.4%から18.4%へと低下を示し (S.20)、
4. ビジネス旅行一回あたりの航空運賃の節減効果は242ユーロ、労働時間の短縮効果は2.1時間になる (S.27f)

ことなどが明らかになった。

## 第4章 ケルン／ボン空港と貨物輸送

2004年、CGNは航空貨物取り扱い量が前年比で16%プラスとなり、初めて60万トンの大台を越えた。同社『営業報告書』によれば、この成長を支えたのは「当空港に拠点をもつカーゴ・キャリア3社」(die drei großen hieransässigen Cargo-Carrier)である。即ち、58%のシェアをもつUPS、21%のルフトハンザ・カーゴ、18%のDHLがCGNにおける航空貨物輸送の担い手である。<sup>34)</sup>

### インテグレータと貨物便ネットワーク

[12表]より、同空港の貨物輸送におけるインテグレータ便の役割が決定的に重要であることが分かる。

「輸送とロジスティックに関わるサービス・プロバイダーの進歩した形態」(advanced type of transport and logistic service provider)としてEU委員会が目指すインテグレーターは、<sup>35)</sup>国際物流において目覚ましい成長を遂げ、Fedex, DHL, UPSに代表されるように、航空機を自己所有し、運行しつつ、集配業務を統合的に行っている。<sup>36)</sup>

日本においては、荷主が航空貨物を輸送する場合、専門業者(フォワーダー)に委託する。フォワーダーは、自ら飛行機を飛ばすことはせず、航空会社(キャリア)から貨物スペースを購入し、複数の荷主から集荷した荷物をまとめて航空機に積み込む。これに対してインテグレータは、「ド

ア・トゥ・ドア」の一貫輸送サービスを行う。<sup>37)</sup>

わが国においてインテグレートとして名乗りをあげているのは、貨物専用航空会社ギャラクシーエアラインズ を設立した佐川急便である。<sup>38)</sup>

〔表12〕より、CGN発のヨーロッパ内貨物便にあつては、ロンドン、イースト・ミドランズ、ミラノ行き各便にインテグレート便と並んで定期便がある以外、すべてインテグレート便である。とりわけドイツ国内、フランス、イタリア、スペイン、スイス等西ヨーロッパ諸国内での稠密なネットワークを見ることができる。アメリカ合衆国の空港では、4空港との定期便連絡と同数のインテグレート便があり、相手先空港によってそれぞれ分け合っている。これに対して、アジア諸国との連絡においては圧倒的に定期便運行が多い。合計すれば、56ルートのインテグレート便、22ルートの定期便である。このことから、CGNは少なくともヨーロッパにおいてインテグレート便のハブと位置付けられるであろう。

UPSは、自社所有機 268（航空会社としては、世界で第9位の規模）、チャーター機 296を保有するアトランタに本社を置く代表的なインテグレートである。アメリカにおける中央ハブ空港がLouisville（ケンタッキー州）であり、その他にPhiladelphia（ペンシルベニア州）、Dallas（テキサス州）、Ontario（カリフォルニア州）、Rockford（イリノイ州）、Columbia（サウスカロライナ州）、Hartford（コネティカット州）を準ハブ空港とする。このUPSはヨーロッパ本社をBrusselに置き、ケルン／ボン空港をヨーロッパ全体のハブとしている。<sup>39)</sup>UPSの『年次報告書』（2004年）によれば、CGNはアメリカ合衆国以外で最大の空港ハブであり、かつ最も設備投資に力を入れている空港である。<sup>40)</sup>

[12表] ケルン／ボン空港発貨物便の相手先空港

	インテグレーター便	定期便
(ドイツ国内)		
ハンブルク	○	
ベルリン	○	
ライプツィヒ	○	
ニュルンベルク	○	
シュトゥットガルト	○	
ミュンヘン	○	
(フランス)		
パリ	○	
メッス	○	
レンヌ	○	
リヨン	○	
ボルドー	○	
トゥールーズ	○	
(イングランド)		
ロンドン	○	○
イースト・ミッドランズ	○	○
(スコットランド)		
エディンバラ	○	
(アイルランド)		
ダブリン	○	
シャノン	○	
(スイス)		
バーゼル	○	
ジュネーヴ	○	
チューリッヒ	○	
(イタリア)		
ミラノ	○	○
トレヴィーゾ	○	
ヴェネツィア	○	
ボローニア	○	
ローマ	○	
(スペイン)		
ヴァイトリア	○	
マドリード	○	
バルセロナ	○	
ヴァレンシア	○	
(ポルトガル)		
ポルト	○	
リスボン	○	
(ギリシャ)		
アテネ	○	
(オーストリア)		
ウィーン	○	
(チェコ)		
プラハ	○	
(ハンガリー)		
ブダペスト	○	
(ポーランド)		
ワルシャワ	○	
カトーヴィーツェ	○	
(トルコ)		
イスタンブール	○	



ケルン／ボン「コンラート・アデナウワー空港」

(ロシア)			
	モスクワ	○	
(デンマーク)			
	コペンハーゲン	○	
	オークス	○	
(スウェーデン)			
	マルメー	○	
	イエーテボリ	○	
	ストックホルム	○	
(ノルウェー)			
	オスロ	○	
(アイスランド)			
	ケヴラヴィーク	○	
(フィンランド)			
	ヘルシンキ	○	
(アメリカ合衆国)			
	ロスアンゼルス		○
	ダラス		○
	アトランタ		○
	ニューヨーク		○
	メンフィス	○	
	ルーイビル	○	
	フィラデルフィア	○	
	ニューアーク	○	
(南アフリカ)			
	ヨハネスブルク		○
(バーレーン)			
	バーレーン		○
(アラブ首長国連邦)			
	ドバイ	○	
(オマーン)			
	シャルハ		○
(パキスタン)			
	カラチ		○
	ラホール		○
(インド)			
	デリー		○
	ムンバイ	○	○
	コルカタ		○
	バンガロール		○
	チェンナイ		○
(スルランカ)			
	コロンボ		○
(タイ)			
	バンコク		○
(マレーシア)			
	クアラルンプル		○
(シンガポール)			
	シンガポール	○	○
(香港)			
	香港	○	○
(フィリピン)			
	クラーク	○	
(典拠)	Flughafen Köln/Bonn GmbH, Geschäftsbericht 2004, S.34-35より作成		

## ルフトハンザ・カーゴとDHL

ルフトハンザ・カーゴは1994年にルフトハンザ・コンツェルンのロジスティック部門を担当するために設立され、ルフトハンザ・ドイツ航空の100%子会社である。その業務の中心は専らフランクフルト・ライン・マイン空港であった。<sup>(41)</sup>

同社は2004年3月28日より、DHLと大陸間長距離貨物便の運行を共同で行うこととなった。DHLはドイツポスト・ワールドネット（本社はブリュッセル）の100%子会社のインテグレータである。

共同運航の内容は以下の通りである。

ルフトハンザ・カーゴの貨物専用機MD11を使用して運行を行う。DHL社の貨物集積空港である、イースト・ミドランズ、ケルン／ボン、ブリュッセルから大陸間輸送を行う。共同運航するのは次の5路線であり、週あたり4便または5便となる。

イースト・ミドランズ→シンシナティ→イースト・ミドランズ

ブリュッセル→ニューヨーク（JFK）→ブリュッセル

ケルン／ボン→バーレーン→シンガポール→デリー→ケルン／ボン

イースト・ミドランズ→ケルン／ボン→香港→シャルジャ→ケルン／ボン→ベルガモ→イースト・ミドランズ

ケルン／ボン→イースト・ミドランズ→ニューヨーク（JFK）→ケルン／ボン<sup>(42)</sup>

## 小括

CGNにおける旅客数の推移を〔13表〕で見ると、2002年以降の成長が著しい。この年は、GWとHLXというローコスト・キャリアがCGN進出を決定し、両者はドイツにおけるハブを設置した。

一方、貨物輸送においては、インテグレータとくにUPSが世界全体のネットワークの中で、1987年にCGNをヨーロッパの拠点としたことによって、90年代以降取り扱い高を着実に増やしてきたと想像できるが、〔14表〕からは明らかではない。断片的ながら、10年ごとのデータを参考にすると、以下のようになる。<sup>(43)</sup>

1950年	20トン
1960年	3,539
1970年	17,712
1980年	51,837
1990年	170,507
2000年	427,726

1980年から1990年にかけて、航空貨物が3倍を越える増加を示したことは、UPSの貢献が大で

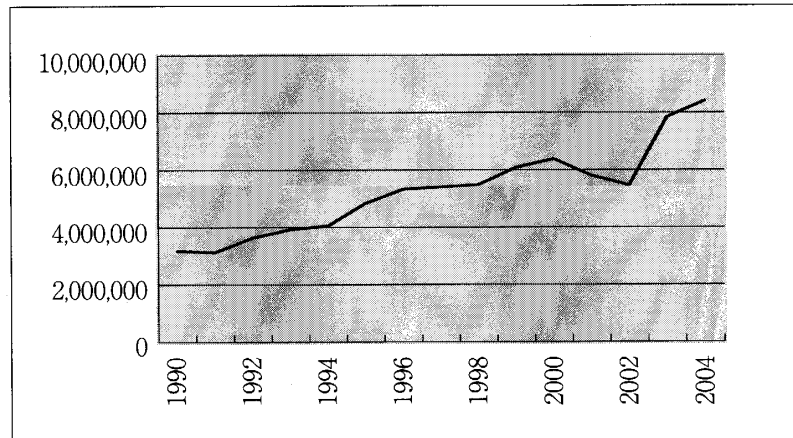
ケルン／ボン「コンラート・アデナウワー空港」

あったと結論できる。

旅客輸送におけるローコスト・キャリア、貨物輸送におけるインテグレータによってCGNは、急速な成長を実現しつつある、言えよう。

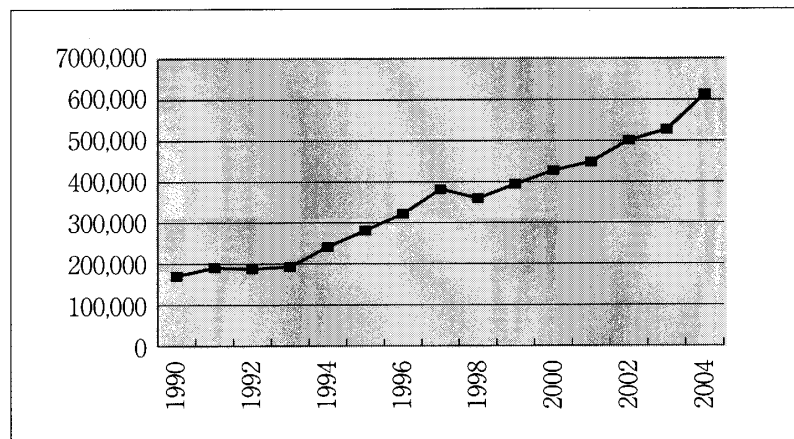
[13表] ケルン／ボン空港における旅客数の推移

年	人
1990	3,176,089
1991	3,134,537
1992	3,637,524
1993	3,921,437
1994	4,050,190
1995	4,842,861
1996	5,326,032
1997	5,403,145
1998	5,480,003
1999	6,089,144
2000	6,385,101
2001	5,802,347
2002	5,466,180
2003	7,838,302
2004	8,406,400



[14表] ケルン／ボン空港における航空貨物取扱高の推移

年	トン
1990	170,507
1991	190,666
1992	187,578
1993	192,993
1994	241,384
1995	281,271
1996	322,251
1997	382,091
1998	359,988
1999	394,868
2000	427,726
2001	448,426
2002	501,080
2003	527,364
2004	613,300



(典拠) Flughafen Köln/Bonn GmbH, Verkehrsstatistik

(注) ADVによって公表された数値と若干の違いはある。

## 展望

2004年における空港駅の開業は、旅客輸送において近隣の空港との競争条件を飛躍的に改善する。また、ルフトハンザ・カーゴとDHLの共同運行によってインテグレータによる貨物輸送量はさらに拡大することが予測される。

同空港は、大陸間輸送に耐える滑走路と平行滑走路、横風用滑走路を有し、輸送量の増大に十分対応できる。

国際民間航空期機関 (International Civil Aviation Organization) は、25の国際空港について空域の過密度調査を行った。この報告書によると、ドイツの空港空域において、4レベル (超過密) と判断されたのは、フランクフルト・ライン・マイン空港であり、3レベル (過密) がミュンヘン空港、2レベル (やや過密) がデュッセルルフ空港、1レベル (普通) がシュトゥットガルト空港であった。この他、CGNに近接するブリュッセルのナショナル空港が3レベル、アムステルダムスキポール空港が4レベルである。

ニーダーライン地域およびその周辺にある空港の空域混雑を考慮すると、ケルン／ボン空港は航空管制上交通量を増大させる潜在能力を十分に有している。(44)

## 注

- (1) ミュンヘン空港については、拙稿「ミュンヘン『フランツ・ヨゼフ・シュトラウス空港』」『跡見学園女子大学文学部紀要』第38号 (2005年) を参照。また、フランクフルト・ハーン空港については、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』第58巻4号 (2005年) を参照。なお、ラインエアの表記は、旧稿においては、ライアン・エアとしていたが、前者の表記に改める。なお、旧稿に関わるミュールーズの日本語表記について、石坂昭雄氏と渡邊尚氏よりアドバイスをいただいた。記して謝意を申し上げたい。
- (2) <http://www.koeln-bonn-airport.de/> (2005年10月1日現在)
- (3) Airports Council International, Pressemeldung, 11.02.2004
- (4) 「ハーン空港との競争において鉄道は、(ケルン／ボン) 空港に、すばらしい戦略的地位を創り出した。というのは、ライン・マイン地域から道路でハーン空港への苦痛を伴うアクセスをするのに要する半分の時間でケルン・ボン空港に到着できるからである。『ラインの住民はこれを半分のハーンと呼んでいる』(Der Rhenlander nennt dies einen halven Hahn) とは筆頭執行役員ガルフェンスの弁である。」(Flughafen Köln/Bonn GmbH, *Geschäftsbericht 2004*, S.31)。
- (5) <http://www.koeln-bonn-airport.de>
- (6) Reiche, Dirk, *Privatisierung der internationalen Verkehrsflughafen in Deutschland*, Wiesbaden, 1999, S.16
- (7) derselbe, S.265
- (8) Frankfurter Allgemeine, 29.11.1995
- (9) Reiche, a.a.O.S.264- 5 u.233 f
- (10) なお、この年譜の典拠としたウェブサイトは、各年次の営業報告書をもとに作成されていることから、可能な限り原典によって記事内容の適否を確認したが、営業報告書が作成されていない年次 (1955年度)

も見られた。

- (11) Flughafen Köln/Bonn, *Geschäftsbericht 2004*, S.30f
- (12) Liste der Anteile der Deutschen Lufthansa AG, <http://www.lufthansa-financials.de/>
- (13) <http://www.lufthansacityline.com.de/html/historie>; なお、ボンバーディア社のウェブサイトでは、CRJ100,1号機の納入先をルフトハンザ・シティラインではなく、ルフトハンザと記している。( <http://www.aerospace.bombardier.com/> )
- (14) <http://www36.germanwings.com/>
- (15) Liste der Anteile der Deutschen Lufthansa AG, Stand:31.12.2004,a.a.O.; Bundeskartellamt, Beschluss in dem Kartellverfahren, B 9-62100-U-147/00これにともない、ユーロウイングズはオランダ KLM (KLM Royal Dutch Airlinea) との提携関係を解消した。
- (16) Eurowings Luftverkehr AG, *Geschäftsbericht 2000*
- (17) Eurowings Luftverkehr AG, *Geschäftsbericht 2003*
- (18) Eurowings Luftverkehr AG, *Geschäftsbericht 2004*
- (19) Germanwings GmbH, Pressemeldung, 12.08.2003
- (20) Germanwings GmbH, Pressemeldung, 08.09.2003
- (21) Germanwings GmbH, Pressemeldung, 26.09.2003
- (22) Germanwings GmbH, Pressemeldung, 04.11.2003
- (23) Germanwings GmbH, Pressemeldung, 21.06.2004
- (24) Germanwings GmbH, Pressemeldung, 04.08.2004
- (25) Germanwings GmbH, Pressemeldung, 30.12.2004
- (26) Germanwings GmbH, Pressemeldung, 11.03.2005 ; Eurowings Luftverkehr AG, *Geschäftsbericht 2004*
- (27) Germanwings GmbH, Pressemeldung, 10.01.2005
- (28) TUI AG - Fact sheet TUI Konzern-Fluggesellschaft, <http://www.tui.com/de>
- (29) ハパークフライが多くの便の拠点とするのは、ミュンヘン (48便)、ハノーファー (37便)、ハンブルクおよびフランクフルト (34便) などである。(Hapagfly, Pressemeldung, 11.07.2002, <http://book.hapagfly.com/statics/pressearchiv/2002>)
- (30) TUI Aktiengesellschaft, Pressemeldung, 29.08.2002, <http://www.tui.com/de/pressemeldungen/2002>
- (31) TUI Aktiengesellschaft, Pressemeldung, 23.11.2002, derselbe 同社のウェブサイトの予約画面は「タクシー料金で安価な飛行」(Billigflüge zum Taxipreis) とうたっている。( <http://book.hlx.com/de> )
- (32) Hapag-Lloyd Express GmbH, Unternehmen-Milestones Unternehmens, <http://book.hlx.com/de/>
- (33) Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Die regionalwirtschaftliche Auswirkungen des Low cost-Markets im Raum Köln/Bonn, Studie für den Köln Bonn Airport, die IHK Köln und die IHK Bonn/Rhein-Sieg, Köln, 2004 この調査が対象とした地域は、Köln, Bonn, Leverkusen, Rhein-Erft-Kreis, Euskirchen, Oberbergischer Kreis, Rhein.-Berg.Kresi, Rhein-Sieg-Kreisである。
- (34) Flughafen Köln/Bonn, *Geschäftsbericht 2004*, S.37
- (35) Study on Freight Integrators to the Commission of the European Communities —Final Report, Service Contract N° ETU/B 2-7040B-S07.18491/2002, 16.09.2003, <http://europa.eu.int/comm/transport/logistics>
- (36) 齊藤実、林克彦、矢野裕児『現代企業のロジスティクス』中央経済社、2003年、177ページ。
- (37) 若林祐二「拡大する国際航空貨物」[http://www.fukoku-life.co.jp/download/report29\\_12.pdf](http://www.fukoku-life.co.jp/download/report29_12.pdf), p. 2
- (38) 『月刊ロジスティック・ビジネス (LOGI-BIZ)』2005年7月号 なお、佐川急便は、自らの範とする国際物流企業 (欧米のインテグレータ) を以下のように定義する。
  1. エアライン、フォワーダー、通関業者、上屋、陸送・集配に関わるすべての機能についてハード、ソ

フトともに保有して営業を行う。

2. ドア・ツー・ドアどころかデスク・ツー・デスクの集荷／配達を行い、輸送の全行程を通じて同一業者が請け負う。(いわゆる「ワンハンド輸送」)

3. 輸送貨物は全世界数箇所にあるハブを経由して行う。

最先端の情報システムにより輸送の透明性を確保する。(佐川急便代表取締役発、総務省郵政企画管理局郵便企画課信書定義担当者宛て「『信書に該当する文書に関する指針(案)』についての意見」付帯資料。) [http://www.yuseimineika.go.jp/dai\\_7/7\\_siryou\\_3.pdf](http://www.yuseimineika.go.jp/dai_7/7_siryou_3.pdf)

(39) <http://www.ups.cpm/content/de/de/about/facts/>

(40) UPS, *Annual Report 2004*, p.32

(41) Lufthansa Cargo, *Geschäftsbericht 2004*

(42) <http://www.lufthansa-cargo.de>

(43) Flughafen Köln/Bonn GmbH, Verkehrsstatistik

(44) International Civil Aviation Organization, ICAO Series AT/39,2000 ちなみに、新東京国際空港(成田)、関西空港は1レベルである。