



▲ 滑走路から見たコンコースと管制塔 (写真提供: Ms. Kirakorn Kanjanatavelarb)

バンコクにスワンナプーム空港が開港

2006年9月28日、バンコク中心部から東に約30kmにスワンナプーム空港が開港。詳しくは、本誌62ページの「CEレポート」を参照。

▼ 空港の諸元表

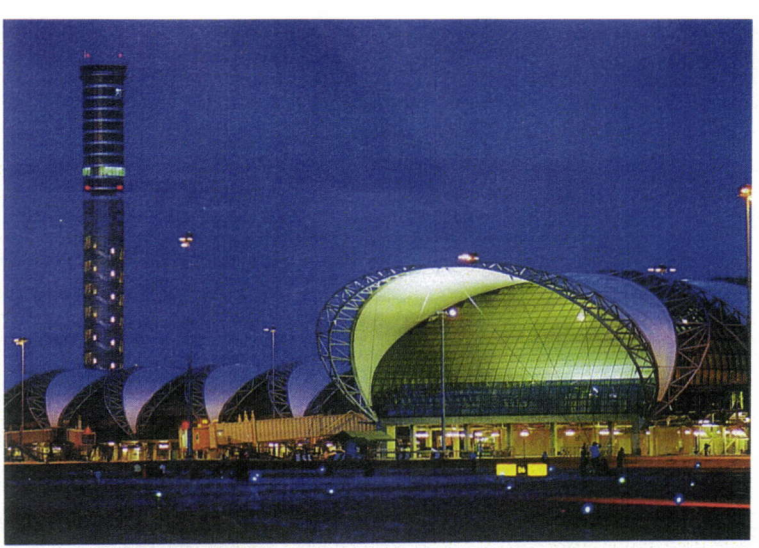
空港面積	3,200ha
滑走路	平行滑走路2本(4,000m、3,700m) ＜将来計画＞4本の平行滑走路
取扱能力	＜開港時＞旅客数 4,500万人 貨物量 300万トン ＜将来計画＞旅客数 1億人 貨物量 640万トン
離発着能力	76回/時間
旅客ターミナルビル面積	56万m ² (世界一)
管制塔	132m(世界一)
搭乗ゲート数	120(ターミナル直結51)
カウンター数	国内線108、国際線252、合計360
駐車場	一般用5,000台収容 長期利用者用15,677台収容
都心アクセス	東方約30km 高速道路アクセス約40分(非混雑時) 鉄道アクセス建設中(約15分)

▼ 位置図





▲ ①北方から見た空港鳥瞰



▲ ②ターミナルビル夜景 (AOT フォトコンテスト優勝作品)



▲ ③四方に広がるコンコース



▲ ④コンコース。ドイツ人建築家 Helmut Jahn の設計



▲ ⑤開港初日に到着旅客で賑わう到着ロビー



▲ ⑥空港内庭園



▲ ⑦タイ国際航空チェックインカウンター



▲ ⑧出発ロビー。国際線・国内線共通のフロア

(写真提供：AOT (Airports of Thailand Public Co., Ltd.) ①～③、筆者 ④～⑧) (構成：アジア工科大学院 花岡伸也)

アジアのハブ空港間競争がますます激化

—バンコクにスワンナプーム空港開港—



花岡伸也
HANAOKA Shinya
正会員
アジア工科大学院

アジアの新空港

世界の航空需要は、2001年の米国同時多発テロ、2003年のイラク戦争とSARSのために一時的に落ち込んだが、2004年以降再び増加している。特にアジアでの伸びが著しい。旅客と貨物の双方で今後も続くと見込まれている航空需要の増大に対応するため、1990年代から、アジアの大都市では新空港が続々と建設されてきた(表-1)。1999年には北京の首都国際空港も大幅拡張されている。そして2006年9月28日に、予定より1年遅れてバンコクに新しく開港したのがスワンナプーム空港(Suvarnabhumi Airport)である。空港の名前はタイ語で「金の土地」という意味で、タイ国王によって命名

された。

アジアの新空港は、日本の2空港を除き、1,000ha以上の面積を有す大規模空港である。スワンナプーム空港も3,000ha以上ある。表-1には、新空港開港後の旧空港の役割もまとめた。香港と広州では廃港されたが、残りの都市では役割を限定しながら旧空港が活用されている。大阪の伊丹、上海の虹橋、ソウルの金浦は、国内線専用空港として現在も多くの旅客が利用している(表-2)。一方、バンコクのドンムアン空港は、クアラルンプールや名古屋と同様、非常に限定的な機能に制限されることとなった。これは航空路線(特に定期旅客便)を複数の空港に分散させないという点で重要である。路

線、さらに需要の分散は、次に述べるように、「国際ハブ空港間競争」において競争力の低下につながる可能性があるからである。

アジアの国際ハブ空港間競争

都市圏全体の年間航空旅客数が2,000万人を超えるアジアの12都市を表-2に示す。1億人に迫る東京が圧倒的に多く、2位のソウルからは3,000万人台で「接戦」している。しかし、アジアの国際ハブ空港間競争の状況を把握するためには、国際線の旅客数に着目する必要がある。国際線の年間旅客数が約2,500万人以上の都市は、香港、東京、シンガポール、バンコク、ソウルの5都市である。北東アジアでは、香港、成田、仁川の3空港が国際ハブ空港としての実力を有している。中国の3都市は国際線旅客数がまだまだ少ないが、経済が急成長している上海は、今後急速に国際線旅客数も増える予想されている。

東南アジアではバンコクとシンガ

表-1 アジアの新空港一覧

都市	新空港	開港年	空港面積 (ha)	旧空港(開港後の役割)
大阪	関西	1994	510	伊丹(国内線専用)
香港	チェックラップコック	1998	1,248	カイタック(廃港)
クアラルンプール	クアラルンプール	1998	10,000	スパン(プロペラ機/チャーター用)
上海	浦東	1999	4,000	虹橋(国内線専用)
ソウル	仁川	2001	1,176	金浦(国内線専用)
広州	白雲	2004	1,500	旧白雲(廃港)
名古屋	中部	2005	470	名古屋(コミューター専用)
バンコク	スワンナプーム	2006	3,200	ドンムアン(軍用/チャーター用)

表-2 アジアの都市圏航空旅客数(2004年) [単位:千人]

都市	国際線	国内線	都市圏合計
1 東京	成田	29,916	成田 1,140
	羽田	807	羽田 61,484
	計	30,723	計 62,624
2 ソウル	仁川	23,772	仁川 463
	金浦	615	金浦 14,227
	計	24,387	計 14,690
3 バンコク		27,563	10,397
4 香港		36,711	0
5 上海	浦東	12,957	浦東 8,166
			虹橋 14,887
			計 23,053
6 北京		8,322	26,560
7 大阪	関西	10,795	伊丹 19,316
			関西 4,316
			計 23,632
8 シンガポール		30,353	0
9 台北	中正	20,083	松山 8,349
10 ジャカルタ		7,055	19,027
11 クアラルンプール		13,019	8,039
12 広州		2,886	17,468

注) 国際線乗継旅客は国際線に含まれている
 (出典: ACI, Worldwide Airport Traffic Report -2004 を基に筆者作成)

ポールの一騎打ちで、参入路線と乗継旅客の増大を狙った国際ハブ空港としての競争が激しい。スワンナプーム空港開港後のドンムアン空港の役割については、東南アジアで成長著しいローコストキャリアの専用空港とするという案もあった。しかし、定期旅客便の複数の空港への分散は乗継旅客の利便性を下げ、ハブ空港としての能力に悪影響を与える。関西空港の悪戦苦闘はその典型的な



図-1 航空旅客需要の多いアジアの大都市

事例である。1つの空港で需要をカバーでき、混雑や遅延の問題がなければ、集中させるほうが望ましいのである。バンコクではスワンナプーム空港に旅客定期便を集中させることになった。今後、スワンナプーム空港とシンガポール空港との間で激しい競争が繰り広げられるだろう。

スワンナプーム 空港事業

スワンナプーム空港は、バンコク中心部から東に約30km、高速道路アクセスで約40分のところにある。道路アクセスの利便性は、バンコクの北に位置するドンムアン空港とほとんど変わらない。都心から空港へのアクセス鉄道(高架式)も建設中で、完成するとわずか15分でアクセスできる。年間利用者4,500万人対応の施設で開港したが、約1億人が対応可能な用地があり、第3滑走路や旅客ターミナルビルの拡張工事がすでに始まっている。

スワンナプーム空港の建設事業は、主にNBIA(New Bangkok International Airport Co. Ltd.)によって実施された。なおNBIAは、タイの複数の国際空港を所有・管理しているAOT(Airports of Thailand Public Co. Ltd.、2004年に部分民営化)に、2004年12月に吸収されている。建

設資金は1,250億バーツ(約4,000億円)で、資金源の内訳は、AOTからの出資金が40%、国際協力銀行(JBIC)からの借入金59%、タイ政府相互銀行からの借入金1%である。AOTの出資金については、ドンムアン空港の収入や民営化による株式の譲渡益があてられた。

スワンナプーム空港の開港前、国際協力機構(JICA)による技術協力プロジェクトも実施された。環境管理計画および舗装等土木施設の維持管理計画のとりまとめを通じてAOT職員の人的能力向上を目指すもので、環境問題への対応や軟弱地盤上での施設維持管理といった日本の経験と技術の移転が行われた。現地に駐在する長期専門家1名と、延べ35人にのぼる短期専門家により、AOT職員と議論を重ねながら、スワンナプーム空港の運用特性、タイの気候特性などを考慮して技術の修正や改良が行われた。習慣や文化の違いもあり少々時間がかかったものの、空港という大規模インフラの運用に対する「顔の見える」支援を意識しつつ進められたものである。スワンナプーム空港の建設や運用には、以上のように日本からの支援が随所に反映されている。

なお、本稿の執筆および巻頭の「PHOTO REPORT③」の写真提供においては、AOTにJICA長期専門家として派遣されていた国土交通省の長谷川武氏から多大なるご協力をいただいた。ここに改めて深く感謝の意を表する次第である。