

バンコク第二国際空港建設現地等視察 報告書

平成16年10月30日～11月3日



財団法人 関西空港調査会

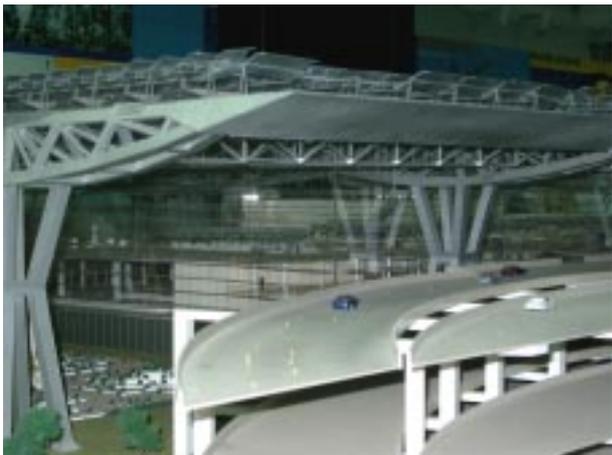
バンコク第二国際空港（スワンナプーム空港）建設現地



NBIA・PMC 事務所のホールでビデオによる説明



事務所内の空港模型で説明を受ける



空港ターミナル模型の前で説明を受ける



建設中のエプロンから旅客ターミナルビルをのぞむ



建設中の旅客ターミナル内



建設中の旅客ターミナルビル



現場視察の後、会議室で質疑応答する
視察団とPMCの職員



スワンナプーム空港 NBIA・PMC 事務所前で

バンコク国際空港（ドンムアン空港）周辺



空港から約5kmの空き地で
ドンムアン空港から離陸した
航空機を見る

ドンムアン空港周辺

サイアム・パラゴン・ショッピングセンター建設現場

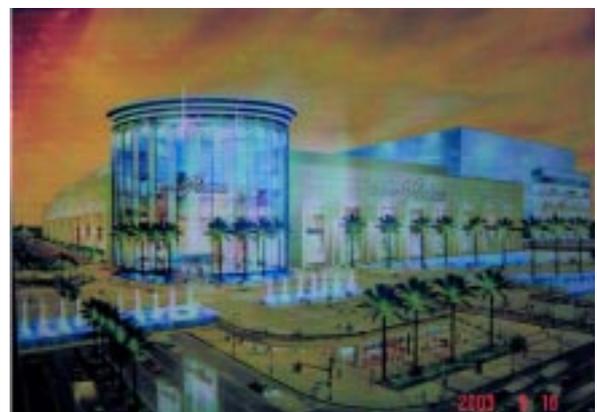
隣のサイアムパークビルから建設現場をのぞむ



BTS「サイアム駅」をのぞむ



説明を聞く視察団



完成予想図（上2枚）

目 次

1. 視察の概要

1-1 概 要	5
1-2 参加者名簿	6
1-3 訪問先リスト	6

2. 総 論

・「バンコク第二国際空港建設現場現地等視察」を終えて	島田 知明	9
・バンコク3泊5日の駆け抜け	塩川 都造	10

3. 各 論（団員レポート）

・バンコク第二国際空港建設現場等を視察して	猪亦 誠	15
・バンコク国際空港について	麦林 敏雄	16
・バンコク第二国際空港を視察して	水町 富雄	18
・ドンムアン国際空港 感想	清水 文夫	20
・バンコクの新しい足「地下鉄」	井畑 滋	21
・バンコク市内雑感	小嶋 澄	24
・サイアム・パラゴン開発について	平峯 泰治	26
・タイ・スワンナプーム国際空港建設現場を視察して	奥村 隆一	28
・バンコクの交通事情	佐藤 栄	30
・「関空10点満点」と小さな冒険	北田 博昭	32

4. 事務局レポート

4-1 視察地域の概要	36
4-2 タイの空港・航空	36
4-3 視察の概要	37

1. 視察の概要

1. 1 概 要

タイで2005年秋の開港をめざしてバンコク第二国際空港（スワンナプーム空港）の建設が進められている。関西空港調査会関西空港部会では、関西国際空港(株)島田知明常務取締役を団長として、大阪ガス(株)塩川都造理事を副団長とする「バンコク第二国際空港建設現地等視察団」（事務局を含め14名）を結成し、スワンナプーム空港建設現場を訪問するとともに、現在国際空港として使用されているバンコク国際空港（ドンムアン空港）周辺、スワンナプーム空港建設に続く、大型プロジェクトとされているサイアム地区再開発の建設現場も訪問した。

期 間：平成16年10月30日（土）～11月3日（水）

視 察 先：①バンコク第二国際空港（スワンナプーム空港）建設現場

②バンコク国際空港（ドンムアン空港）周辺

③サイアム・パラゴン・ショッピングセンター建設現場

平 柳 奥 □ 北 水 布 佐 島 小 塩 猪 井 麦 □ 清 □
峯 生 村 □ 田 町 野 藤 田 嶋 川 亦 畑 林 □ 水 □



視察団一行（スワンナプーム空港建設現場にて）

1. 2 参加者名簿（順不同、敬称略）

	氏 名	所 属 ・ 役 職
団 長	島 田 知 明	関西国際空港(株) 常務取締役
副団長	塩 川 都 造	大阪ガス(株) 総務部理事
団 員	猪 亦 誠	(株)大林組 営業部長
	麦 林 敏 雄	(株)クボタ 業務部マーケティング担当部長
	水 町 富 雄	五洋建設(株) 業務部長
	清 水 文 夫	清水建設(株) 営業部長
	布 野 孝 一	(株)ジャパンメンテナンス 取締役大阪支社長
	井 畑 滋	住友金属工業(株) 大阪プロジェクト開発部長
	小 嶋 澄	大成建設(株) 奈良営業所所長
	平 峯 泰 治	(株)竹中工務店 営業課長
	奥 村 隆 一	飛島建設(株) 技術部長
	佐 藤 栄	松下電器産業(株) 都市開発システム本部 プロジェクト推進グループチームリーダー
事務局	北 田 博 昭	(財)関西空港調査会 常務理事兼事務局長
	柳 生 廣 司	(財)関西空港調査会 調査グループ次長

1. 3 訪問先リスト

訪問先	面 談 者	所 属 ・ 役 職
○スワンナブーム空港		
New Bangkok International Airport Co.Ltd (NBIA)	Thaniyada Satayanusate	Vice President
Project Management Consultant (PMC)	笹 原 勝 也	Project Manager
	小 川 壽 一	Project Manager Airport Department
	新 家 義 彌	Engineering Manager
	有 泉 正 博	Interface Coordinator-Construction
ITO Joint Venture	相 模 友 行	Construction Superintendent
(株)大林組	国 吉 昌 秀	バンコク第2JV工事事務所
○サイアム地区再開発（サイアムパラゴンショッピングセンター）		
タイ大林	鈴 木 克 博	Director Executive Vice President
	Thinagorn Rodphaya	General Manager Construction Department
	細 江 修 二	Project Manager
	Panya Asvapromtada	Project Manager Siam Paragon Project



ドンムアン空港、スワンナブーム空港（SBIA）位置図

2. 總 論

「バンコク第二国際空港建設現地等視察」を終えて

調査団長
関西国際空港株式会社 常務取締役

島田 知明

20年ぶりのタイ・バンコクでした。とはいっても当時バングラディッシュへのトランジットで6回、ホテルに泊まっただけでした。夜だけでしたのでタイの印象はほとんどありませんでした。今回、関西空港調査会「バンコク第二国際空港建設現場等視察」に参加する機会をいただきました。

現在のバンコク国際空港（ドンムアン空港）ですが、20年前は第2ターミナルの建設が開始された頃(?)だったと思いますが、同ターミナルビルも供用しており空港のイメージは全く変わっていました。空港規模、便数、旅客数等も関西国際空港を上回る状況であり、単に経済力の比較を超えた空港機能のあり方をあらためて考えさせられました。

今回の調査団の目的であるバンコク第二国際空港（スワンナプーム空港）ですが、すべての面においてドンムアン国際空港を超える規模となっており、2005年秋の供用開始（工場の状況からは予定通りに供用には疑問を感じますが）を目指して建設工事が最盛期の状況です。詳細は省略しますが、資金面でみると管制関係を除く投資額が1,250億バーツ（約3,400億円、用地に関する費用殆ど計上していない）の大規模なプロジェクトですが、その内日本国際協力銀行（JBIC）からの資金協力（円借款）が730億バーツ（58.4%、約1,900億円）となっています。国際ハブ空港として2本の滑走路を当然として建設しているスワンナプーム空港と、いま2本目の滑走路の建設着工（事業費600億円）の是非が話題になっている関西国際空港と対比してみると、国際ハブ空港に対する取り組みに大きな差を感じました。関西国際空港の今後の取り組みに生かしていきたいと思います。

最後に、関西空港調査会、新バンコク国際空港会社（NBIA）等関係の方々には、今回の調査団の編成、調整、現地視察等で大変お世話になり本当にありがとうございました。



バンコク 3泊5日の駆け抜け

調査副団長

大阪ガス株式会社 総務部理事

塩川 都造

肌寒く感じる冷秋の日本から5時間余りのフライトで降り立ったのが、40℃を越すまぶしい太陽が照りつけるバンコクである。今回は、関空10周年企画の参加も兼ねた視察であった。3泊5日の視察の一端を述べる。

○バンコク市街〈笑顔・元気・明るい〉

まず私が接した人々、市内で通り過ぎる人々、露天の人々、みんな元気で活気に溢れ、前向きに生活している印象を受け、私も大いに元気・エネルギーをもらった。会話をした人は少なかったが、みんな今よりもより良い生活を目指して働いているのだという。“愚痴”“不満”はほとんど言わなかったし、聞かなかった。

小売店での商品を売る人・買い求める人の様子を観察してみると、はじめに呼び込みあり、おだて会話あり、価格・品質等の駆け引きであり、最後に売買成立。お互い厳しいやりとりをしつつも最後は笑顔でバイバイ。満足して別れる。

ふと日本の、いや大阪の商店街と比較した。バブルがはじける前までの大阪の商店街は、今回の風景と同じだった。今は通行人に声をかける商店も、店に入って来た客に対しても無言……。客が声をかけるとそこで返事が来る。店と客との会話の無い店……。それが連なっている商店街では寂れるのは必然である。

商店街を生き返らせ活気を取り戻すには、たとえば会話が無駄になっても声を発して客と会話することからスタートせねばならないと痛感した。



トゥクトゥクに乗って

○第二バンコク国際空港〈スワンナプーム空港〉

2050年を見据えたアジアのハブ空港計画。自信と活気に満ちて建設中である。「タイ・タイム」というのがあり、当初計画より大幅に遅れる可能性大である。しかし国王の命令発信により、その期日に合わせ完成するというのもこの国であるとのことだった。「光と緑」がコンセプトの空港ターミナルビルの説明を受け、私に見学の感想を聞かれたので、「光」について述べた。〈緑はまだこれからだという印象〉一つ目は、当初、屋根が透明で直接太陽光を受けるようになっていたのを、屋内の温度上

昇を防ぐために二重フィルムを入れているとのこと。これは光の効用・明るさが消されているのではないか？二つ目は、湾曲円柱を多々使用されているが（ドイツから輸入）、開港後のターミナルビルメンテナンスの費用・時間を考えると心配、と答えた。

開港後のターミナルビルメンテナンス業務を考えると、なぜもっとシンプルな屋根にしなかったのか疑問に思えた。（バブル時に建設した空港は今、苦慮しているのに……）



手前は建設中のエプロン、奥は建設中の旅客ターミナル



旅客ターミナルの屋根はシート（東京ドームと同様）でできている

○サイアム再開発地区

詳細は各論報告書に記載されることになるので、触りだけ述べることにする。

（株）大林組が現地ゼネコン会社と合併会社を立ち上げて再開発中。規模は延べ床面積約415,000㎡。地下に水族館を設け、公共施設空間を有するショッピングセンターモール街である。国王の土地を、コンサルタントが土地利用・目的を立案⇒国王承認⇒30年定期借地契約⇒ゼネコン発注⇒施工という流れになると説明を受けた。

ロンドンのシステム〈エリザベス女王の所有地〉と似ているので、そのあたりを問うと、タイはイギリス文化を取り入れ、その影響を受けているとのことであった。

○仏教寺院巡礼〈上座部仏教上半身坐像〉

視察後の自由時間を利用して寺院巡り（全国3万寺院・僧侶30万人）を行う。仏像は主として如来像。全て黄金像であり、参拝者が祈りの後金箔を像に張り付けている。どの寺院でも賽銭箱は複数あるが、チャイナタウン内にある黄金仏寺院には4つの賽銭箱があり、一つ目は献燈用、二つ目は特定祈願用、三つ目は特定祈願成就用、四つ目は一般祈願用となっていた。分けている理由を聞くと、一つ目の賽銭箱は仏に対しての献燈、二つ、三つ目は、寺院僧侶の修行・生活用、四つ目は寺院のメンテナンス用にそれぞれ使われると説明を受けた。私は、浄財を初めから分離して、お賽銭の公開をしていることに納得した。この国の寺院は、多少の差はあるがこのようなシステムになっているとのことであった。



○雨季・乾季・バリアフリー

当初は、海拔0mに近いということもあり、雨季対策として道路と歩道に15～20cmの差があり、排水のための暗渠が道路面ではなく側面に位置する。(暗渠すらない道路もある)。段差があると同時に歩道・道路は大半が未整備であるため、歩きにくく(車椅子は通行困難)、バリアフリーまでまだ手が廻らない印象を受けた。



4. 事務局レポート

4-1 視察地域の概要

4-1-1 タイ

タイは、国王を元首とする立憲君主制国家で、東南アジア、インドシナ半島の中央部、北緯5°～20°の熱帯地方に位置し、東北部及び東部はラオス、カンボジアに、西北部及び西部はミャンマー、南部マレー半島部はマレーシアとそれぞれ国境を接する。

国土は51.4k m²で日本の約1.4倍、60～70%が平地でチャオプラヤ川（メナム川）が南北に流れ、急峻な山岳地や急流はない。また、台風の通過、地震もなく、自然災害は少ない。気候は、年間を通じ気温は高く、季節は雨期、乾期、暑期がある。9～10月の雨期には集中豪雨が降ることがある。

人口は、約6,426万人（2003年）で、主な産業は、米（世界有数の米作地帯）、果物、ゴム、野菜、エビなどの農林水産業、衣料、飲料、食料、石油製品などの製造業である。

タイとの指標を日本と比較したものを表に示す。一人当たりのGDPは2,236ドル（2003年）でタイはASEANの中でマレーシアの次に位置する。また、2003年の実質GDP成長率は6.7%で近隣諸国の中では中国の9.1%に次いで高い伸びを示している。しかし、都市部と農村部の所得格差が広がっている。

タイ全図



タイ国と日本の比較（2003年）

指 標	タ イ 国	日 本	備 考
人 口	6,426万人	12,769万人	日本の約半分
総 面 積	51.3km ²	37.8km ²	日本の約1.4倍
人 口 密 度	121人/km ²	337人/km ²	日本の約3分の1
平地面積の割合	約60～70%	約29%	
首 都 人 口	572万人	1,238万人	
首 都 面 積	1,569km ²	2,187km ²	
首 都 人 口 密 度	3,646人/km ²	5,660人/km ²	
国 内 総 生 産	1,431億ドル	48,654億ドル	日本の約3%
一 人 当 たり GDP	2,236ドル	38,103ドル	日本の約6%
失 業 率	2.2%	5.3%	2003年末

4-1-2 バンコク

タイの首都バンコクは、チャオプラヤ川河口のデルタ平原に位置し、タイ随一の大都会。面積は約1,569 km²、で登録されている人口は約600万人であるが、実際には800～900万人が居住んでいるといわれている（国の人口の約9～14%）。また、外国人も多く、その中でも日本人が多い。

バンコクは、タイの産業、商業、教育等の中心地であり、バンコク経済は中小産業やサービス業に依存している。バンコクと周辺5つの都市で形成するバンコク首都圏（面積7,761 km²）で国民総生産の約3分の1を生み出している。しかし、20世紀後半からの急激な経済発展に伴い、人口の流入を促進し市街地が急激に広がり、インフラ整備が追いつかず慢性的な交通渋滞は、バンコクの大きな問題の一つとなっている。

4-2 タイの航空・空港

タイには、バンコク国際空港（ドンムアン空港）をはじめ、28（国際空港7、国内空港21）の民間空港があり、そのうちドンムアン、チェンマイ、チェンライ、プーケット及びハジャイの5空港はAOT（Airport of Thailand Co.：タイ空港会社）が所管^(注)し、その他23空港はDCA（Department of Civil Aviation：航空商業省）が所管している。

近年、タイは、タイを含むアジア地域に多様な文化と数々の観光資源があること、また東南アジアの中心に位置すること、さらに安定した政情と強い経済力を追い風に、特にこの20年で世界有数の観光とビジネスの中心地に成長したことから、これを受ける形でタイの民間航空輸送も急速な発展を遂げ、その玄関に当たるドンムアン空港の利用旅客数も飛躍的に伸びた。ドンムアン空港はそれに対応するため、滑走路やターミナルの拡張が進められてきたが、用地上の制約から既に限界に達した。一方、東アジア地域においても、この10年の間に関西国際空港、クアラルンプール新国際空港、香港国際空港、仁川国際空港等ドンムアン空港の強力なライバル空港が開港し、世界やアジアのハブ空港として競争の激化が予想されている。タイ政府は、これらの空港に対抗し、東南アジアのハブ空港を目指してバンコクの航空需要に応えるため、バンコク第二国際空港（スワンナプーム空港）を建設し開港することを国家の最優先政策とし、戦略的、重要性を帯びた国家的プロジェクトに位置づけ、現在建設を進めている。

(注) AOTが所管する5空港は、以前AAT（Airport Authority of Thailand）が所管していたが、2002年に民営化されAOTの所管となった。

4-3 視察の概要

4-3-1 バンコク第二国際空港（スワンナプーム空港）建設現場

スワンナプーム空港の建設については、NBIA・PMC棟にあるホールにおいて、NBIAのタニヤダ副社長からの歓迎の挨拶に対し、島田団長が謝辞と関西国際空港の経緯の説明を行った。

視察はまず全体計画のビデオ（英語）を視聴し、笠原所長をはじめとするPMC職員の方々から、空港建設の経緯、建設について事業の進め方などの説明を受けた後、玄関ホールにある新空港の模型と旅客ターミナル模型などを使って空港、施設説明を受け、さらに滑走路、第一旅客ターミナルビル建設現場等で視察説明を受けた。その後会議室に戻り、質疑応答を行った。



空港の模型の前で説明を聞く視察団



旅客ターミナルビル建設現場

スワンナプーム空港は、ドンムアン空港に代わる空港として、アジア太平洋地域のハブ空港を目指し、バンコク中心部から東に32kmの位置に現在建設されている。面積は3,100haで、第一期工事は2000年12月に着工し、滑走路2本（長さ4,000m及び3,700m）で年間旅客数4,500万人、航空貨物300万トン进行处理できる施設を整備し、ハブ空港の効率運営に当面必要とされる体制を整えることになっている。旅客ターミナルビルは世界最大規模で延べ56万3000㎡、管制塔は世界一の高さとなる132mで、2005年9月29日開港を目指している。

また、全体計画としては平行滑走路4本で、年間旅客数1億人、航空貨物処理量640万トン処理能力を有することになっている。

アクセスはバンコクーチョンブリ高速道路、バンナトラート高速道路の2本が計画され、2007年にはバンコクとの間に鉄道が開通することになっている。

○経緯

バンコク第二国際空港の必要性は、40年以上前から認識され、タイ政府はバンコクの当方約32kmに位置するサムットプラカン県バンプリ郡の通称ロングハオを最適地として選定し、1963年から1973年にかけて約3,200haの用地買収を行った。併せてマスタープランの検討も行わ



れたが、結論は出ず、その後政変のたびに各種の議論がなされたが、事業の実施は棚上げされてきた。

バンコク第二国際空港について本格的な議論がなされるようになったのは、ドンムアン空港の改良事業が開始され、急激に航空需要が伸びてきた1980年代に入ってからで、第六次国家経済社会開発計画（1986～1991年）の中で、第二国際空港事業として採択された。

1991年5月、既に用地が確保されていること、東部沿岸開発地域への入口にもなり得ることの条件が考慮され、ノングハオを第二国際空港とすることが閣議決定された。（この新空港にタイ国王自身が「スワンナプーム空港」と命名された。「スワンナプーム」とはタイ語で「黄金の土地」という意味である。）

1993年、この決定に基づき1984年に作成されたマスタープランの見直し作業が、ドンムアン空港を管理していたタイ空港公団（AAT）によって実施された。

1996年4月、ノングハオ空港の建設・運営に民間活力導入の必要性が強く指定され、AATとは別の民間会社が建設・運営を行うことが閣議決定され、1996年2月27日に新空港の管理と建設業務を行う新バンコク国際空港会社（New Bangkok International Airport Co.：NBIA）が設立された。このNBIAは航空商業省傘下に置かれた国営会社で、AOTが株式100%を保有する。なお、新空港の運営はこのAOTが行うことになっており、空港建設が完了した時点でNBIAを吸収することになっている。

2002年1月、着工（旅客ターミナルビル着工）され、現在建設が進められている。

○空港施設

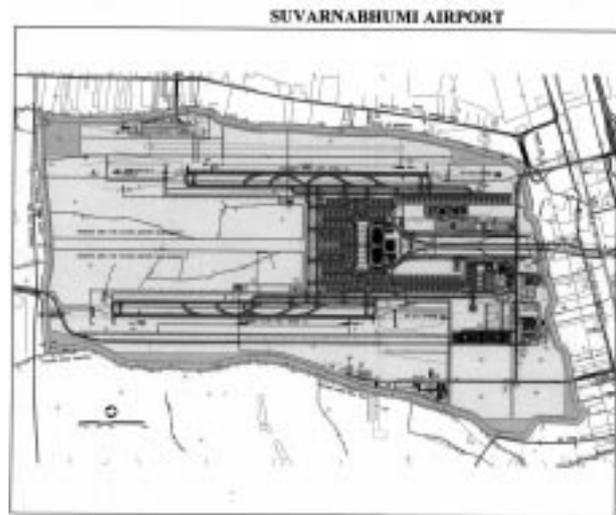
スワンナプーム空港 空港諸元

空 港 名	Second Bangkok International port (SBIA) Suvarnabhumi Airport		
空港建設主体	New Bangkok International Airport Co.：NBIA		
管理運営者	Airport of Thailand Co.：AOT		
空港の位置	バンコク東方 32km		
空港開始年	2005年9月29日予定		
年間取扱量	発着回数	76便（1時間あたり）〔当初〕	
	旅客数	供用開始初年度	4,500万人
		全面完成後	1億人
貨物量	供用開始初年度	300万トン	
	全面完成後	640万トン	
空港面積	約3,100ha		
滑走路	当初 4,000m×60m 1本、3,700m×60m 1本 計2本 全体 4,000m×60m 2本、3,700m×60m 2本 計4本		
誘導路	4本の平行誘導路、高速脱出誘導路		
駐機場	120のうち51（ボーディングブリッジ用）69（沖止め）		
管制塔	高さ132m（世界最高）		
旅客ターミナルビル	563,000㎡（世界最大）		
貨物取扱施設	568,000㎡		
駐車施設	短期 5,200台（5階建て立体駐車場2棟）旅客ターミナルビルに隣接。 他にレンタカー貸出・返却場、駐車場があり計15,600台以上収容が可能。 長期 4,300台、バス78台（6カ所の駐車場）		
アクセス	5つの主要アクセスルート バス、タクシー、鉄道		

○事業推進

新空港全体の基本計画は、ゼネラル・エンジニアリング・コンサルタント他3者が担当し、旅客ターミナルビルの詳細設計はMJTA（米マーフィ&ヤーン、TAMSコンサルタントとタイのACTコンサルタント3社のコンソーシアム）が担当している。

スワンナプーム空港建設プロジェクトは、PMC（Program & Project Management Consultant）制度を採用している。PMCとは空港全体の建設工事を進めるに当たって発生する様々な問題点を指摘し、解決策を提案しつつ空港建設の実施機関であるNBIAをサポートし建設工事全体のプログラムマネージメントを行うことで、国際入札が行われ、日本のPCI（パシフィックコンサルタンツインターナショナル）とタイの3社のコンソーシアムが受注し、1999年9月からこのPMCグループが全体のマネージメントを行いながら工事が進められている。（工期は2005年5月まで）



○環境・周辺対策

本プロジェクトを実施するに当たって、環境アセスメント法に基づくアセスメントを実施し、所要の手続きを行った。

タイ政府は、近隣への騒音被害と空港用地の不法開発を防ぐため、空港周辺一帯を「グリーンベルト」地帯に指定している。また、空港と周辺地域が調和のとれた発展を遂げるためには、一貫した空港周辺開発が必要であることから、空港の北側について2006年に新空港周辺に空港都市（*Aerotropolis*）を形成し、30年間で1,350億バーツ（約3,780億円）を投じて開発を進めることが計画されている。

それでも、空港周辺には住宅が建ち始めており、大学も近くに設置されている。開港後航空機騒音の実態を把握したうえで、場合によっては防音工事の助成も必要になるかもしれないと考えている。

なお、工事中の環境対策としては、粉じん対策として散水を実施している。また排水については直接外に出さないようにし、処理したのち堀（調整池）を介して外部に出すようにしている。また一部は散水に利用している。

スワンナプーム空港建設現場の視察中は、NBIA及びPMCの笠原所長はじめスタッフの方々にはお忙しい中、丁寧に対応していただいた。また、空港建設には日本のJVも参加しており、本調査団員の方で知人に会われ会話の弾んでいる方もおられた。工事は雨期の雨、乾期の埃が大変だとか。2005年9月の開港に向けて工事が行われているが、かなり厳しい工期であると感じられた。

【参考】

空 港 比 較 表

空 港 名	バンコク国際空港 (ドンムアン空港)	バンコク第二国際空港 (スワンナプーム空港)	関西国際空港
面 積 (ha)	1,500 (うち民用は621)	【3,100】	510 【二期 1,055】
滑 走 路 (m)	3,700×60 3,500×45	開港時 【4,000×60】 1本 【3,700×60】 1本 全体 【4,000×60】 2本 【3,700×60】 2本	3,500×60 【二期 4,000×60】 全体計画 3本
離 着 陸 回 数 (千回)	201.8	【251】	100.6(能力160) 【二期能力 230】
年 間 利 用 旅 客 数 (千人)	30,170	【開港時45,000】 【全体1億人】	14,080 【二期 26,140】
年 間 貨 物 取 扱 量 (千トン)	950	【開港時3,000】 【全体6,400】	765.6 【二期 1,631.0】
旅 客 ターミナルビル 延床面積 (㎡)	250,000	【563,000】	301,636 【二期 363,302】

注：実績は2003年、【 】は計画

BIA：Bangkok International Airport＝ドンムアン空港

SBIA：Second Bangkok International Airport＝スワンナプーム空港

AOT：Airport of Thailand Co.：タイ空港会社

AAT：Airport Authority of Thailand：タイ空港公団

DCA：Department of Civil Aviation：航空商業省

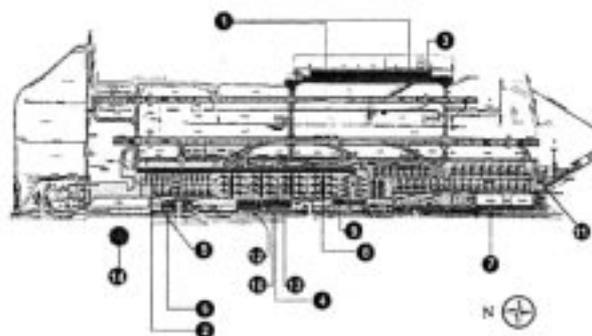
NBIA：New Bangkok International Airport Co.：新バンコク国際空港会社

PMC：Program & Project Management Consultant

4-3-2 バンコク国際空港（ドンムアン空港）

タイには28の民用空港があるが、そのうちバンコク国際空港（ドンムアン空港）はタイ最大の空港で、アジア有数のハブ空港の一つである。バンコク中心部から北に24kmに位置し、高速道路により約30分で結ばれている。

この空港は1914年に軍用基地としてスタートし、現在も空軍との供用空港となっている。面積は約1,500ha（軍用も含む。民用は621ha）、滑走路は長さ3,700m及び3,500mの2本を有している。



ドンムアン空港図

利用旅客数の推移を見ると1983年568万人（世界51位）、1998年2,562万人（同28位）、2003年3,017万人（同18位）と年々、大幅に増加している。

現在、空港の処理能力は2,500万人であり、それをも超える3,000万人が利用するに至っている。同空港は航空需要の増加に対処するため、絶えず空港整備（拡張増設）が行われてきたが、これ以上の拡張増設は用地確保の困難等から対応が難しく、今後の航空需要に応えることは極めて困難な状態となっている。

バンコク国際空港（ドンムアン空港） 空港諸元

空 港 名	Bangkok International Airport (BKK)	
管 理 者	Airport of Thailand Co. (AOT)	
空 港 の 位 置	バンコク北方 24km	
供 用 開 始 年	1914年	
発 着 回 数	発着回数	202千回
	旅 客 数	3,010万人
	貨 物 量	950千トン
空 港 面 積	1,500ha（うち民用621ha）	
滑 走 路	(03L-21R) 3,700m×60m (03R-21L) 3,500m×45m	
誘 導 路	平行誘導路	
エ プ ロ ン	95スポット	
ターミナルコンセプト	サテライト方式、2層式	
旅客ターミナルビル	322,000㎡	
貨物取扱施設	120,000㎡	
駐 車 施 設	3,500台 他に貨物地区650台	
ア ク セ ス	バス、タクシー、鉄道	

また、この空港の南にはバンコク市内があり、市内には王宮があるため上空の飛行が禁止されており、この方向に向かって離陸する航空機は離陸直後に行先により左右どちらかに旋回しなければならないというこの空港独特の制約がある。(飛行制限についてはAIPに記載されている)

大気保全対策として、APU(航空機補助電源装置)の利用制限AIPに記載されてる。

(このことにより、年間2,500万リットルの航空機燃料の削減が見込まれている)

この空港には滑走路の間にゴルフ場があり、航空機がタクシングで滑走路を横切るときゴルフ場への通路に信号機があり遮断機で閉鎖される。タクシング中の航空機からグリーンのパットが見える。

4-3-3 サイラム・パラゴン・ショッピングセンター

「サイラム地区再開発」は、タイ国においてバンコク第二国際空港(スワンナプーム空港)建設に続く大型プロジェクトといわれている。

バンコク一番の繁華街、サイラム地区のラマー一世通りは、マーブンクロン・センター(MBK)、サイラム・ディスカバリー・センター(SDC)、サイラム・センター(SC)やワールド・トレード・センター・バンコク(WTCB)が林立している。



その中で現在、サイラムセンターとWTCBの間にあり、スカイトレイン(BTS:バンコク高架電車)「サイラム駅」前にあった「サイラム・インターナショナル・コンチネンタルホテル」を取り壊し、跡地に巨大なショッピングモールと5つ星のホテルの建設が進められている。

ホテルの取り壊しは2000年7月から始められ、2003年8月に杭打ちが始まり、2005年11月に竣工した後、まずデパートがオープンする予定である。このプロジェクト名は「サイラム・パラゴン」と名付けられている。

この事業を進めているのは、百貨店大手の「ザ・モール・グループ」と「バンコク・インターコンチネンタル・ホテルズ(BIHS)」^(注)が設立した「サイラム・パラゴン・デパートメント(SPD)」である。

サイラム再開発計画完成予想図



このプロジェクトが完成すると、MBKから WTCB までの地域がほぼ一体化し名実ともにバンコク最大のショッピングエリアになる。

サイアム・パラゴン計画は、ラマー世通りに面した側は、ショッピングモール、センセーブ運河に面した側はホテル、その間の空間は庭園になる計画となっている。ショッピングモールは、高級専門店が入居するショッピングセンター、スーパーマーケット、ボーリング場、映画館、劇場、文化センター、水族館等からなり、年間売り上げ 220 億バーツ（約 616 億円）を目指している。



われわれ視察団は、このうちサイアム・ショッピング・センターの建設現場を視察した。このショッピングセンターは、大林組の現地法人・タイ大林が施工しており、工事現場が一望できる隣接の駐車場(サイアム・パーキングビルディング)の最上階から現場を一望しながら説明を受けた。工事現場では数千人の作業員が同時に働いているが、そのうち 25～30%は女性で、女性の作業員はよく働くとのこと。そこから遠

方を見ると建築中の高層ビルがあちこちに見られ、タイには地震や台風がないということからこんな建築構造で大丈夫かなというものも見られたが、活気づいているバンコクが感じられた。

(注) BIHS は、王室・政府の不動産会社で、サイアム・インターコンチネンタル・ホテル、SD、SDC などラマー世通り北側の不動産のほとんどを経営している。主な株主は財務省、王室財産管理局、サイアム商業銀行 (SCB)、タイ農業銀行 (TFB)。
ザ・モール・グループは郊外型ショッピングセンター「ザ・モール」と都心の高級百貨店「エンオリアム」など 10 店を経営している。

4-3-4 その他

○スカイトレインとバンコク・メトロ

バンコクは、自動車の渋滞が慢性化しており、その解決策として鉄道の整備が行われ、都市交通鉄道として、現在1999年末に開通した高架鉄道の「スカイトレイン (BTS: Bangkok mass Transit System)」と、2004年7月に開通した「バンコク・メトロ (MRT: 地下鉄)」が運行している。

「スカイトレイン (BTS)」は「国立競技場」からチャオプラヤ川の「タクシン橋」までのシーロム線 6.5 km (7 駅) と、スクムビット通りの「オンヌット」から「モーチャット」までの 17 km (17 駅) のスクムビット線の全長 23.5 km の路線を有している。

運行時間は朝 6 時～24 時で、通常 5～6 分間隔、朝夕ラッシュ時は 3～4 分間隔で運行されている。





MRT 車内

料金は距離制で10～40バーツとなっており、2003年度の1日平均乗降客は32万人である。

MRTは、バンコク北部の国鉄駅「バンスー」からコの字のルートで国鉄の起点駅「ファランボン」までの全長約20km（18駅）の路線を有している。運行時間は通常4～6分間隔、朝夕ラッシュ時は2～4分間隔で運行されている。料金は14～36バーツ（2004年末までは12～31バーツの割引運賃）である。駅の

周辺に“M”マークの案内標識版があるのでそれを目当てに行くと駅に行けるようになっている。

バンコク市内の公共交通の中心はバスであったが、BTS、MRTともバスに比べ運賃が割高（バスは3.5～18バーツ）になるため利用者は少なかったそうであるが、渋滞に関係なく移動ができ、快適であることから利用客は徐々に増えている。

視察団の中でも、これら新交通機関に搭乗された方が数人おり、レポートをいただいた。

おわりに

ご多忙の中、団長、副団長をお引き受けいただいた島田知明氏、塩川都造氏をはじめ、暑い中、精力的に視察を行っていただいた団員各位、NBIA、PMC、タイ大林等現地でお世話になった方々にもお礼を申し上げます。また、団員のみなさまのご協力により本報告書をまとめることができ、ここに感謝の意を表する次第である。