

タイ国内の空港の状況について 一般調査報告書

タイには民間定期便が運航されている空港が大小様々30箇所以上存在しています。最も大きな国際空港は、中部国際空港セントレアからもタイ国際航空等が運航しているスワンナプーム国際空港で、今から18年前の2006年に開港しました。タイは観光大国であるとともに東南アジアの物流ハブでもあることから、空の玄関口である空港の重要性は日々高まっています。本レポートではタイの空港の現状を概観するとともに、今後の計画についても述べたいと思います。

1 タイの空港の概要について

(1) タイの主な空港の歴史

タイで最も古い空港はバンコク中心部から北へ約25kmにあるドンムアン空港で、1914年に運用が開始されています。とはいえ、当初はタイ国軍の基地として発足したものであり、民間の旅客機取扱施設としては1952年からの運用となっています。その後、航空輸送の伸びに合わせて、1970年から1973年にかけてターミナルビル、エプロン、西側滑走路の改良拡張が実施されるとともに、1979年にはタイ空港公社が創立され、空港の管理運営が軍からタイ空港公社に移管されました。1980年には日本の円借款を使用し、空港の拡張改良計画が実施され、空港のキャパシティが大きく増加しています。

このドンムアン空港がタイの空の玄関口として長い間その役割を果たしてきましたが、世界経済のグローバル化の進展や観光客増加等に伴う航空需要の更なる増加や航空機の大型化などにより、徐々に空港が手狭になってきました。しかしながら、空港周辺は既に住宅地域等の開発が進み新たな拡張が難しかったため、新たなハブ空港の建設計画が持ち上がり、2006年に開港することとなりました。それが現在のタイの主力国際空港であり、バンコク東部サムットプラカーン県に位置するスワンナプーム国際空港です。なお、スワンナプームとは「黄金の土地」という意味で、プミポン前国王(ラーマ9世)が命名したものです。

現在ではタイで最も旅客数、発着便数及び貨物取扱量が多いのは、こちらのスワンナプーム国際空港となっており、特に国際線の旅客数はタイ国内の他の空港と比較しても圧倒的に多くなっています。一方、国内線の旅客数と発着便数はドンムアン空港の方が多くなっており、国内線はドンムアン空港、国際線はスワンナプーム国際空港というような役割分担ができてきている部分もあるように見受けられます。これらの数字については、後ほど詳述したいと思います。

(2) タイの主な空港の位置

次にタイ国内の空港の位置関係を確認したいと思います。

タイ国内でタイ空港公社が運営している主要 6 空港のほか、民間定期便が運航されている全ての空港について、白地図上にプロットしました(図 1)。

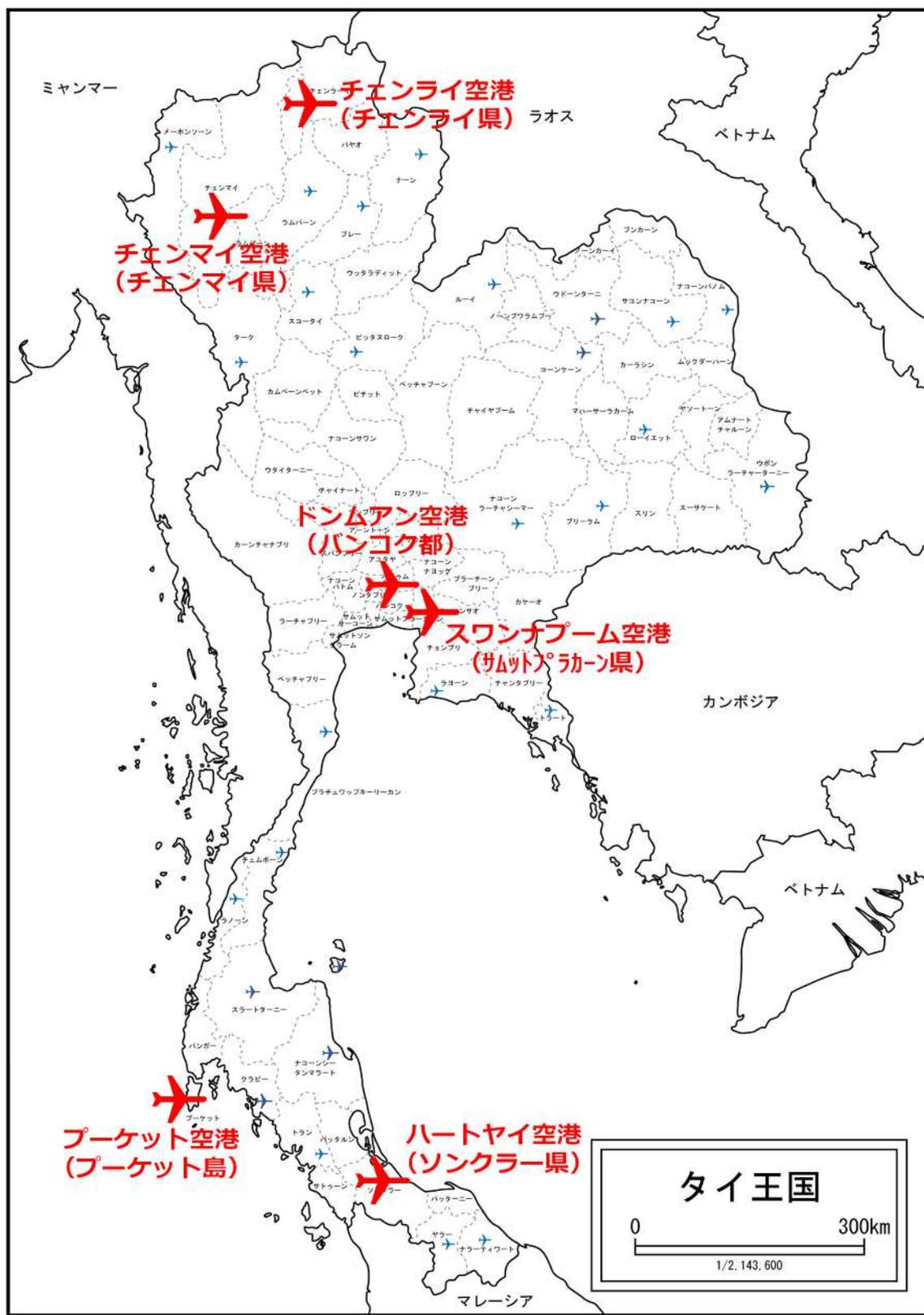


図 1 タイ国内の空港の位置関係(Google map 等を参考に弊社事務所スタッフ作成)

スワンナプーム国際空港を始めとする、タイ空港公社が運営する主要 6 空港は、タイ経済の中心であるバンコク周辺、タイ第二の都市であるチェンマイを擁する北部、プーケットなどのビーチリゾートがある南部の 3 箇所にある程度まとまって配置されています。その隙間を埋めるように小さな空港が点在していますが、タイの中央部など、空港がない県も存在しています。タイは日本の約 1.4 倍の国土面積を持っていますが空港の数は日本よりも少なくなっており、長距離移動には鉄道を利用することも珍しくありません。特にバンコクを中心に東西南北に路線が伸びるタイ国鉄は運賃も安く、タイ国民の生活の足となっています。

(3) タイの主な空港の統計データについて

ここで、タイの主要な空港であるスワンナプーム国際空港とドンムアン空港の統計データを確認しておきましょう。

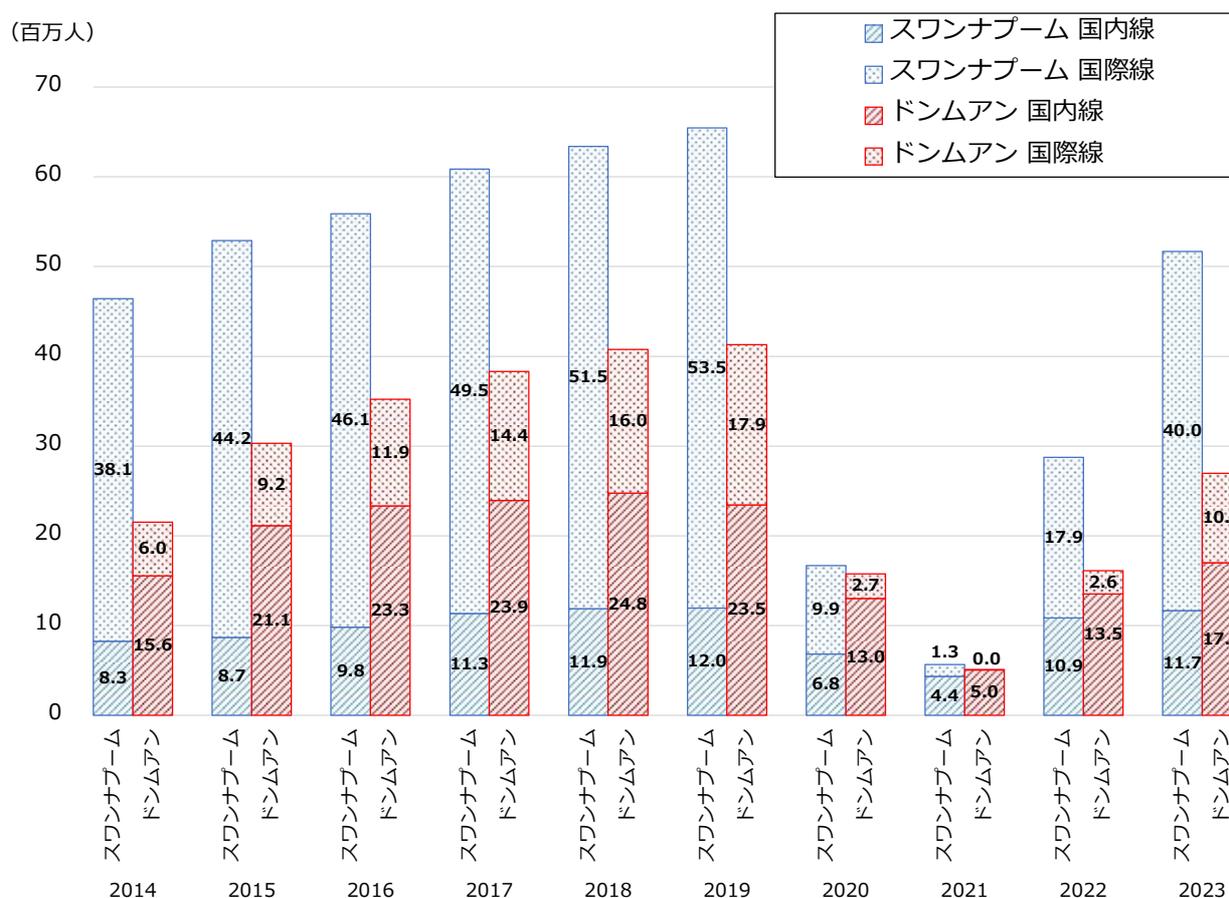


図 2 スワンナプーム国際空港とドンムアン空港の旅客数(出所:タイ空港公社公表データから作成)

まずは旅客数(=搭乗客数+降機客数+乗継客数)についてです(図 2)。図 2 は 2014 年から 2023 年までの 10 年間の両空港の旅客数の推移ですが、スワンナプーム国際空港が全ての年でドンムアン空港を上回っており、旅客数最多となった 2019 年においては約 6,542 万人もの旅客数となっています。世界全体で見ると 19 位で、その前後をシンガポールのチャンギ国際空港(約 6,828 万人)とアメリカのジョン・F・ケネディ国際空港(約 6,255 万人)という有名な空港に挟まれていることから、世界でも有数の国際空港ということが分かります。また、ドンムアン空港もスワンナプーム国際空港と比べると少なく見えますが、日本第 2 位の旅客数を誇る成田空港よりもやや少ない程度の約 4,130 万人であり、決して小さい空港ではないことが分かります。

この両空港とも 2019 年までは順調に旅客数を増やしてきましたが、2020 年、2021 年の 2 年間は新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大きく落ち込み、最新の 2023 年のデータでは 5,170 万人まで回復したものの、まだまだ道半ばという状況です。他方、最新の情報によると、2024 年 1 月から 4 月までのタイへの外国人旅行者数は約 1,213 万人と前年同期比約 140%となっていることから、観光客の増加に伴い、今後更に旅客数は回復すると予想されます。こうなると、スワンナプーム国際空港の年間旅客対応能力は対応できるのだろうか、という話になりますが、もちろん拡張計画が存在しています。これについては後程ご紹介いたします。

先の 2 空港にタイ航空公社が運営する 4 空港を加えた主要 6 空港について、直近の 2023 年の旅客数を抜き出したものが下表・下図です(国内線:表 1 及び図 3、国際線:表 2 及び図 4)。

国内線 単位：人

空港	2023年
スワンナプーム	11,688,920
ドンムアン	17,009,418
チェンマイ	6,345,682
ハートヤイ	2,873,648
プーケット	6,262,326
チェンライ	1,919,844
合計	46,099,838

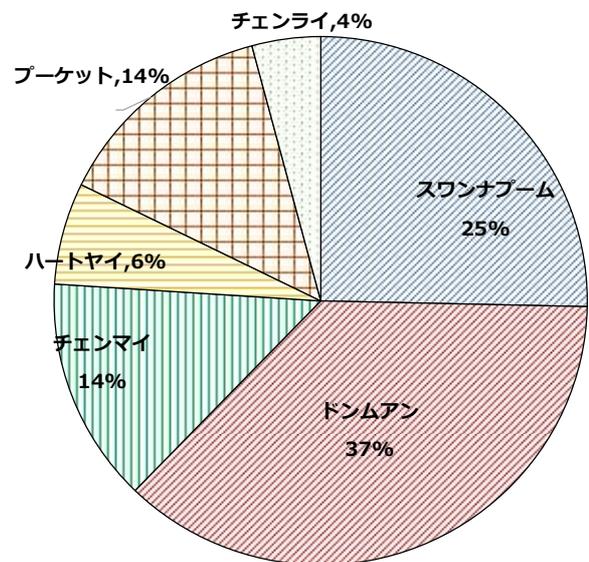


表 1 及び図 3 主要 6 空港の国内線旅客数(2023 年)(出所:タイ空港公社公表データから作成)

国際線 単位：人

空港	2023年
スワンナプーム	40,010,184
ドンムアン	9,971,010
チェンマイ	1,878,891
ハートヤイ	248,476
プーケット	7,716,858
チェンライ	384
合計	59,825,803

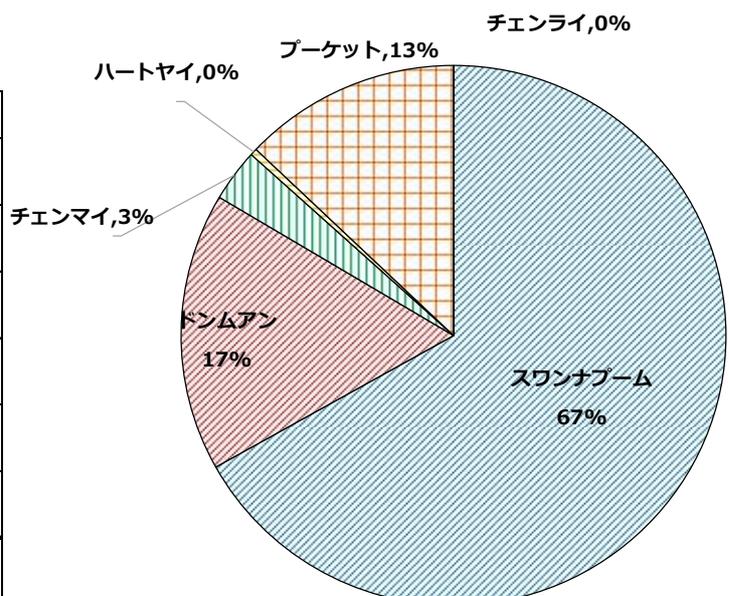


表 2 及び図 4 主要 6 空港の国際線旅客数(2023 年)(出所:タイ空港公社公表データから作成)

前述のとおり、国内線旅客数においてはスワンナプーム国際空港よりもドンムアン空港の方が多く、他にもチェンマイ空港やプーケット空港などもそれなりのシェアを持っています。国際線はスワンナプーム国際空港が圧倒的なシェアを持っている一方、プーケット空港は国内線とほとんどシェアが変わりません。旅客数そのものとしては国内線よりも多い状況です。特に欧米系の観光客に人気のビーチリゾートであるプーケットへは、一旦バンコクを経由することなく、直接来る旅客が多いということの証左になるのではないのでしょうか。一方でチェンマイは国内旅行先として、又はバンコクと合わせて旅行に来る外国人には人気があるものの、外国人旅行客がタイ以外の国から直接チェンマイへ行くことは少ないということを表していると考えられます。

次に航空機の発着回数ですが、こちらも基本的な動きは旅客者数の動きと同じようになっています(図5)。

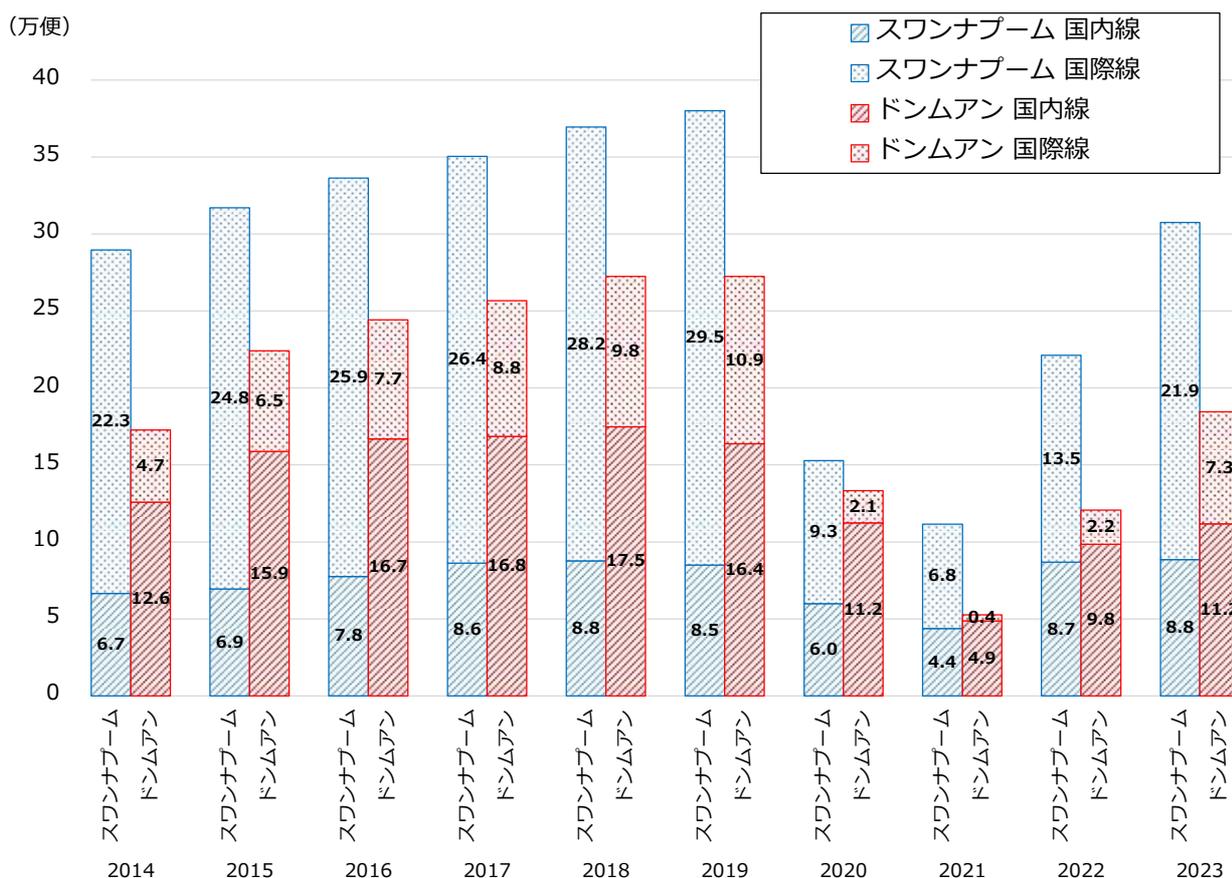


図5 スワンナプーム国際空港とドンムアン空港の発着回数 (出所：タイ空港公社公表データから作成)

ドンムアン空港のほうが発着する大型機の数が少ないと考えられるため、旅客数と比べると両社の差は小さくなっています(新型コロナウイルス感染症の影響下にあった2020年及び2021年は除く)。これは、1(1)でも述べたように、ドンムアン空港はスワンナプーム国際空港と比べて国内線の運行が多く、結果として大型機が少なくなっていることが影響しているためと考えられます。

最後に貨物取扱量です。こちらは時系列による動きが少ないため、直近の2023年のデータのみを示します(国内線:表3及び図6、国際線:表4及び図7)。まず全体量ですが、国内線の貨物取扱量は年間2.7万トンと少なく、タイの航空貨物量全体の約2%しかありません。航空便での輸送はコストが高く、一度に運べる量も少ないため、国内での貨物輸送は基本的に陸路が多くなる傾向があります。一方国際線は、運搬方法が船便か航空便しかないため、航空便が担う量はぐっと多くなります。また、図7を見ると一目瞭然ですが、

国際線の航空便はそのほとんどをスワンナプーム国際空港が占めています。旅客数ではドンムアン空港やプーケット空港合わせて 30%程度のシェアを持っていましたが、貨物については両空港を合わせても約 3%となっており、タイの航空貨物はそのほとんどがスワンナプーム国際空港に集約されていることが分かります。

国内線 単位：トン

空港	2023年
スワンナプーム	11,603
ドンムアン	2,272
チェンマイ	4,643
ハートヤイ	3,178
プーケット	4,704
チェンライ	877
合計	27,277

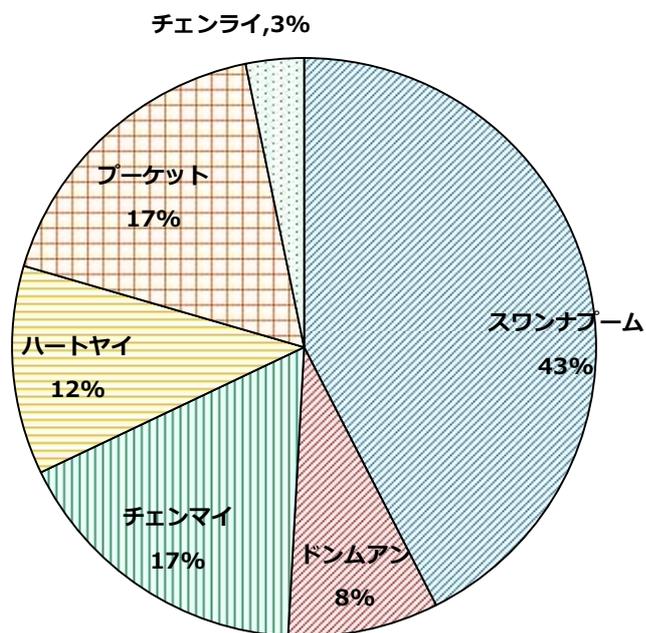


表 3 及び図 6 主要 6 空港の国内線貨物取扱量 (2023 年) (出所：タイ空港公社公表データから作成)

国際線 単位：トン

空港	2023年
スワンナプーム	1,178,678
ドンムアン	11,984
チェンマイ	616
ハートヤイ	1
プーケット	27,516
チェンライ	-
合計	1,218,795

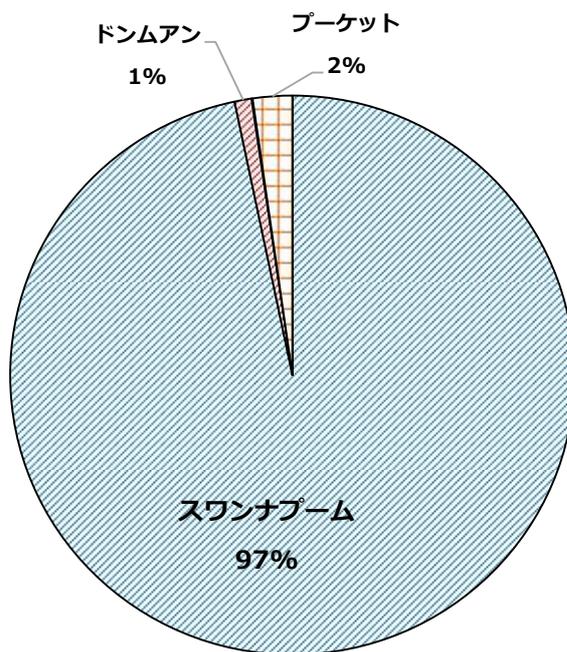


表 4 及び図 7 主要 6 空港の国際線貨物取扱量 (2023 年) (出所：タイ空港公社公表データから作成)

2 タイ国内の空港の今後について

前章では、タイ国内の空港について統計データをご紹介しました。本章では、タイの代表的な空港であるスワンナプーム国際空港を始め、今後の計画や直近の話題についてまとめたいと思います。

(1) スワンナプーム国際空港の拡張計画

スワンナプーム国際空港は、4,500万人/年の年間旅客対応能力、68便/時間のフライト処理能力、300万トン/年の貨物取扱能力を誇る国際空港で、単一の空港ターミナルビルとしては世界一の広さを誇る巨大空港です。しかしながら、近年その能力を上回る旅客数の利用が続いており(新型コロナウイルス感染症の影響が大きい2020年及び2021年を除く)、従来のターミナル及び滑走路では手狭になってきています。

こうした状況は建設当初から予見されており、現在スワンナプーム国際空港の拡張計画が進んでいます。拡張計画は全5フェーズあり、現時点ではフェーズ2の一部であるサテライトターミナル1の完成まで進んでいるところです。このサテライトの完成により、現在の旅客対応能力はこれまでより約1,500万人/年増加し、6,000万人/年となっています。

また、フェーズ2では現在あるターミナル1の東側の拡張も予定されており、これが完成すると更に旅客対応能力が約1,500万人/年増加し、7,500万人/年となる予定です。こちらは現地の情報によると2024年8月に施工業者が決定となる見込みです。フェーズ3では現在の敷地の西側に第3滑走路を建設する計画となっており、2024年7月に完成予定とのことです。ただし、この第3滑走路は元々2020年11月からの供用開始が予定されていたところ、2023年9月に延期、その予定が更に延期され2024年7月完成となっているため、更に延期となる可能性もあると感じています。なお、第3滑走路が完成すると、フライト処理能力が26便/時間増加し、94便/時間となる予定です。その他、ターミナル1の西側の拡張も検討されています。

その後のフェーズ4・5では、それぞれサテライトターミナル2の建設と、新たなターミナル2及び第4滑走路の建設が計画されており、これらが全て完成すると、年間旅客対応能力1.5億人/年、120便/時間のフライト処理能力を持つ巨大国際空港となります(図8)。

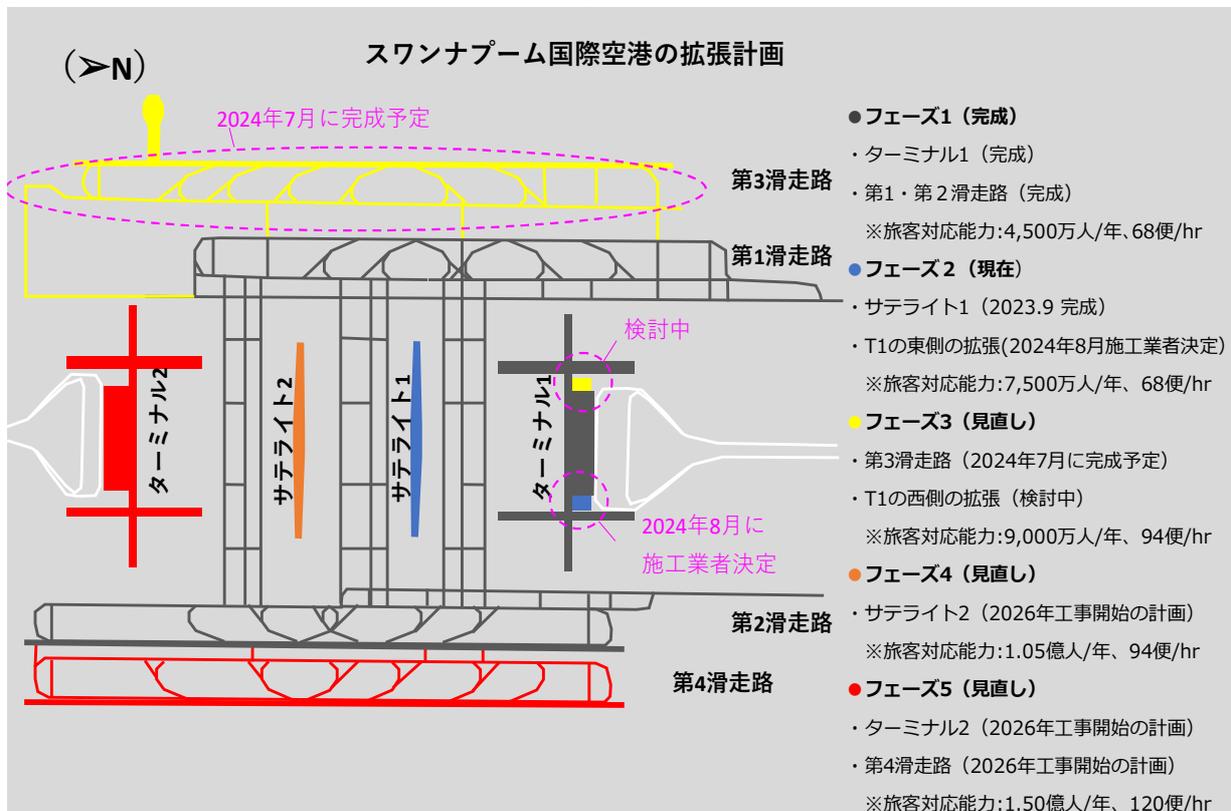


図8 スワンナプーム国際空港の拡張計画 (出所：タイ航空公社及び各種報道データを基に弊社事務所スタッフ作成)

(2) その他の空港の再開発・新設計画について

なお、スワンナプーム国際空港以外にも、既存空港の拡張計画や新空港の建設計画が持ち上がっています。

① ドンムアン空港

既存の第1・2ターミナルを国内線用の一つのターミナルにリニューアルし、国際線用として新たに第3ターミナルを建設する予定としています。2025年頭に設計開始ということなので、完成はまだまだ先の話となりますが、元々の倍程度まで利用スペースが拡張され、年間旅客対応能力は現在の3,000万人から5,000万人まで増加するという事です。ドンムアン空港の敷地そのものを更に拡張するのは不可能なため、現在ある敷地内で利用スペースを確保する計画となっています。

② その他の空港の新設

チェンマイ空港に次ぐチェンマイ県内第2の空港としてランナー空港を、プーケット空港に次ぐプーケット県第2の空港としてアンダマン空港を新設する計画が現在進んでいます（新空港の年間旅客対応能力は双方とも200万人程度）。

こうした空港の拡張・再開発・新設計画は、いずれも2024年2月にタイのセター首相が発表した「アビエーションハブ」構想の推進に貢献することが期待されています。前述のように、スワンナプーム国際空港は2023年9月にサテライトターミナル1が完成するまで、年間旅客対応能力を超過した状況が続いていたこともあり、世界の空港ランキングでもスワンナプーム国際空港は10年前の13位から68位まで下落してしまうなど、タイの空港のプレゼンスはじわじわと低下していた状態でした。このほか、入国手続きの簡素化や貨物輸送の自動化が求められているなど、観光大国であり東南アジアの物流ハブでもあるタイにとって空港施設及びオペレーションの改善は急務となっており、政府としてもようやくテコ入れを開始した形になります。このアビエーションハブ構想では、今後1年以内にスワンナプーム国際空港の世界ランキングを50位以内にし、5年以内に20位以内に戻すことを目標の一つに掲げているため、実現できるかどうかを注視したいと思います。

3 おわりに

5月11日(土)、アジアオリンピック評議会(OCA)の総会がタイ・バンコクで開催されました。

愛知県と名古屋市が2026年に開催される第20回アジア競技大会(2026/愛知・名古屋)の開催地となっていることから、このOCA総会出席のため、愛知・名古屋アジア・アジアパラ競技大会組織委員会(AINAGOC)の村手事務総長を始め職員の皆様が来タイされましたので、微力ながら現地でのサポートをさせていただきました。

当日は、総会において村手事務総長からアジア競技大会期間中にクルーズ船を宿泊施設として活用する計画の報告や現在の進捗状況などを報告したほか、会場外のスペースの広報ブースでAINAGOCの広報担当職員が、愛知・名古屋での開催PRを行いました。今回、私はこの広報ブースでのお手伝いや荷物の輸入手続きのサポートを行いました。

総会でのAINAGOCの発表に対しては異論が出ず拍手で迎えられ、広報ブースでも用意した資材は想定以上に配布できたことから、うまくいったのではないかと感じています。

個人的な感想として、普段タイを始めとする ASEAN やインドの方々と接する機会はあるのですが、それ以外の国の方々と接する機会はほとんどないため、今回の総会において中央アジアや中東の出席者の皆さんとお話できたのはとても貴重な経験となったと感じています。その中で、やはりこうした国際会議に出られる方々は英語がとても流暢で、自分の英語力のなさに焦りながらもそれが再認識できたのもよかったと考えています。こうした普段と違う仕事のお手伝いをできるのも、駐在員としての醍醐味だなと思います。今回の OCA 総会でのサポート業務は、東南アジア及びインドにおける愛知県のこうした国際的な取組にも、積極的に取り組んでいきたいと決意を新たにしました。

ちなみにこの愛知・名古屋 2026 大会は 2026 年 9 月 19 日から 10 月 4 日まで、主に愛知県内の 55 競技会場(仮決定)で開催される予定となっています。愛知県にお住まいの方も愛知県外にお住まいの方も(もちろん海外在住の方も)、是非この機会に愛知・名古屋にお越しください！

大会について詳しくお知りになりたい方は、以下の AINAGOC の公式ウェブサイトをご覧ください。

<https://www.aichi-nagoya2026.org/>



図 9 AINAGOC 広報ブースにて(出所:筆者撮影)



図 10 OCA 総会会場入口の様子(出所:筆者撮影)

【参考文献】

- 佐伯登志夫(1989)「バンコク(ドンムアン)国際空港」 [https://archiveservier-airportreview-s3.s3-ap-northeast-1.amazonaws.com/target/target3/1989%E5%B9%B469%E5%8F%B7/1989%E5%B9%B4_069%E5%8F%B7_%E3%80%8C%E3%83%90%E3%83%B3%E3%82%B3%E3%82%AF\(%E3%83%89%E3%83%B3%E3%83%A0%E3%82%A2%E3%83%B3\)%E5%9B%BD%E9%9A%9B%E7%A9%BA%E6%B8%AF%E3%80%8D.pdf](https://archiveservier-airportreview-s3.s3-ap-northeast-1.amazonaws.com/target/target3/1989%E5%B9%B469%E5%8F%B7/1989%E5%B9%B4_069%E5%8F%B7_%E3%80%8C%E3%83%90%E3%83%B3%E3%82%B3%E3%82%AF(%E3%83%89%E3%83%B3%E3%83%A0%E3%82%A2%E3%83%B3)%E5%9B%BD%E9%9A%9B%E7%A9%BA%E6%B8%AF%E3%80%8D.pdf)(参照 2024-06-04)
- 白地図専門店 タイ <https://www.freemap.jp/itemFreeDlPage.php?b=asia&s=thailand>(参照 2024-06-04)
- WISE デジタル https://www.wisebk.com/life/bk101/airport_in_thailand/suvarnabhumi_airport/(参照 2024-06-04)
- タイ政府観光庁「スワンナプーム国際空港」<https://www.thailandtravel.or.jp/suvarnabhumi-international-airport/>(参照 2024-06-04)
- JICA「第 2 バンコク国際空港建設事業」https://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2011_TXXV-4_4_f.pdf(参照 2024-06-04)
- タイ観光スポーツ省 https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411(参照 2024-06-04)
- タイ空港公社「Air Transport Statistic」<http://investor.airportthai.co.th/transport.html>(参照 2024-06-04)

経済産業省・国土交通省・農林水産省「我が国の物流を取り巻く現状と取組状況(2022.9.2)」https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/001_02_00.pdf(参照 2024-06-07)
ANA Cargo http://www.jafa.or.jp/_assets/attach/11030605-220526170814.pdf(参照 2024-06-07)
国土交通省航空局「令和4年度航空貨物動態調査報告書」<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001617800.pdf>(参照 2024-06-07)
thansettakij <https://www.thansettakij.com/business/tourism/574940>(参照 2024-06-07)
thansettakij <https://www.thansettakij.com/business/economy/595253>(参照 2024-06-07)
<https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/39/iid/265125>(参照 2024-06-07)
タイ航空公社 <https://ocms.airportthai.co.th/?route=article&id=17>(参照 2024-06-07)
タイ航空公社 <https://ocms.airportthai.co.th/?route=article&id=28>(参照 2024-06-07)
タイ航空公社 <https://www.aot-donmueangphase3.com/>(参照 2024-06-07)
PRD <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/39/iid/265125>(参照 2024-06-08)

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。
バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。
本情報の採否は読者の判断で行ってください。
また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。