



# 中華民國 台灣投資通信

発行：中華民國 經濟部 投資業務処 編集：野村総合研究所(台湾)

November 2015

vol. 243

■今月のトピックス

確実に歩みを進める桃園国際空港の機能拡張

■日本企業から見た台湾

～台湾賽諾世股份有限公司総経理、

原澤齊氏インタビュー～

台湾に光学用表面保護フィルムの

東アジア生産拠点を構える藤森工業

■台湾進出ガイド

台湾投資にあたっての

業種別留意事項

■台湾マクロ経済指標

■インフォメーション

【 今 月 の ト ピ ッ ク ス 】



## 確実に歩みを進める桃園国際空港の機能拡張

桃園国際空港の機能拡張がいよいよ現実のものとなりつつある。これまでマスタープランの策定や第3ターミナルの総合計画策定など計画段階の取り組みが進められていたが、去る10月30日に設計担当チームが設定され、いよいよ具体的な開発段階へと進むことになる。その一方で急速な取扱量の増加を受けた改善計画も多く打ち出されており、桃園国際空港は大きくその姿を変えようとしている。本稿では桃園国際空港にて計画されている機能拡張計画のレビューをしたい。

### 成長を続ける取扱量

台湾の空の玄関である桃園国際空港は急速にその取扱量を増やしている。空港の旅客数は、2010年の約2,700万人から2014年3,580万人へと5年の間に1.3倍となり、同様に発着回数も15.6万回から20.8万回へと成長をしている。

日本の空港と比較をすると成田国際空港の2014年(暦年)旅客数が約3,560万人(国内線利用者を含む)、発着回数が約23万回であり、旅客数規模では既に成田空港を上回る規模の空港となっている。一方、アジアの主要空港、例えば香港(5,300万人)、シンガポール(4,600万人)、上海浦東(4,100万人)と比べると未だに差があるものの、2015年には取扱量が4,000万人に到達することが予想されており、桃園空港が掲げる「東アジアのハブ空港」という目標に向かい、アジアの巨大空港と肩を並べる日が近い将来訪れるものと期待させられる。

### 空港機能強化と経営の高度化

台湾政府は台湾にとって海外とのネットワークを確保する上で重要なインフラである桃園空港の将来発展のマスタープランを2011年4月に承認している。この計画の中では将来的な需要の拡大に合わせて新たに旅客ターミナルを新設すること、空港の拡張に向けた土地収用を実施すること、土地収用完了後には第三滑走路を建設するほか、カーゴ、メンテナンス等のエリアの拡張を行なう事などが盛り込まれている。なかでも直近で実施すべき大型プロジェクトとして旅客ターミナル新設(ターミナル3)の取り組みが進められている。

また、マスタープランの策定と時を同じくして、桃園空港はその組織を台湾政府が100%出資する国営企業へと刷新した。当然のことながら国営企業として、一般企業とは異なる制約は受けるものの、独立した企業体として空港の計画・開発・運営を担っている。現在の経営者層はいずれも航空業界でのビジネス経験が豊富な人材であり、会社化以降、国際的視

野の導入、企業サービスの向上などの取り組みを進め、目に見える変化が生まれてきている。その成果の一例として挙げられるのが世界的な空港サービス評価である、Skytrax社からの評価やACI ( Airport Council International )からサービスや業務効率に対して高い評価を受けている事であろう。

### 旅客施設の開発計画

前述の通り、桃園国際空港では機能強化が進められている。ここでは具体的な開発計画を紹介したい。

まずは既存施設第二ターミナルの拡張計画である。この計画は現在の旅客数が第一、第二ターミナルの設計容量を超える事から進められており、2017年末の完成が予定されている。ターミナル面積を約2万㎡拡張することになり、結果として旅客取扱能力が年間500万人程度向上するものと計画されている。

次に旅客ターミナルの新設計画である、第三ターミナルの新設と第四ターミナルの開発ある。現在の計画では第四ターミナルが先行して2018年に開業するものと想定されている。第四ターミナルは、現在の第一ターミナル東側駐車場を再開発する事で建設される。「スマートターミナル」をコンセプトとして掲げており、桃園空港会社の発表ではセルフチェックイン、セルフバゲッジドロップ等の先進設備を積極的に活用した、小型で簡便なターミナルを開発するとされている。また、合わせて新たに小型機が駐機可能な5つのスポットを開発するとされている。開発が完了すると旅客取扱能力が年間500万人程度向上するとされている。

次に第三ターミナルであるが、第四ターミナルとは異なり年間旅客取扱量4,500万人として計画されている桃園国際空港の中で最も大きなターミナルとなる。2015年10月30日に設計コンペの結果が明らかとなり、台湾の建設コンサルタント台湾世曦工程顧問(CECI)を代表企業としたコンソーシアムが設計を担当することとなった。(コンソーシアムメンバーは他に、Rogers Stirk Harbour+Partners、Ove Arup and Partners、宗邁建築士事務所構成されている。)

今後、設計チームは約1年かけ第三ターミナルの設計を進め、2016年下期から施工に入る予定である。完成は2020年末を予定している。

### 着実な計画推進に向けて

本稿で紹介した旅客ターミナル施設以外にも、滑走路のリノベーション、タクシーウェイの移設、搭乗橋の更新など桃園国際空港では数多くのプロジェクトが同時並行で推進されていくこととなる。桃園国際空港にとって、これまでに経験したことのない規模のプロジェクトとなり、豊富な経験を有するパートナー企業が求められている。その意味において海外企業への参画機会が増加するものと想定される。

一方で、空港会社自身のマネジメント能力の向上も喫緊の課題であろう。会社化以降、急速に会社組織としての形が作られてきた。その中で本稿でも述べたように国際的な評価を受けるまでにサービスの向上が図られた。しかし、今後は多くの開発プロジェクトを確実にマネジメントすると同時に、通常の空港業務を安全、的確に遂行していくという大きなチャレンジに直面することとなる。開発計画のプロジェクトマネジメント、空港オペレーションのマネジメント、さらには健全な企業としての経営/事業面でのマネジメントなど、それぞれ異なる角度からのマネジメント能力の強化を進めていくことが桃園国際空港には求められている。

(小長井教宏:m-konagai@nri.co.jp)