

第5回

「東京国際空港国際線地区旅客ターミナルビル等整備・運営事業事業者選定委員会」

「東京国際空港国際線地区貨物ターミナル整備・運営事業事業者選定委員会」

合同委員会議事録

日 時：平成18年4月7日（金）

○事務局 ただいまから第5回東京国際空港国際線地区旅客ターミナルビル等整備・運営事業及び同地区貨物ターミナル整備・運営事業の合同事業者選定委員会を開催させていただきます。〇〇委員長、よろしくお願ひいたします。

○委員 先ほど開催いたしました運営計画検討部会を初め3つの部会におきまして、部会採点案が決定されました。今回のこの委員会は、これらの部会採点案をもとに、事業者選定委員会としての議論をしていただくということが目的であります。それによって、全体としての評価をするということになります。

○委員 時間が限られておりますので、早々に始めたいと思ひますけれども、旅客、貨物の順に進めたいと思ひます。運営、施設、事業の3部会における部会採点案を事務局から説明をしていただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○事務局 先ほど終わりました運営部会におきまして評点、それから、〇〇部会長のもとで施設部会、〇〇部会長のもとでの事業部会、それぞれ点数の採点をいただいております。旅客の運営につきましては、甲245、乙242、丙205。これにつきましては、甲、乙、ほぼ並びということでございます。

施設につきましては、甲、丙が似たような点で、乙が若干下ということで、272、264、274という点になってございます。

事業計画につきましては、甲がすぐれている。甲、乙、丙の順番に、114、106、102という点でございます。

このとき、定量評価を除いた点は、甲が631、乙が612、丙が581ということで、甲が乙、丙よりもすぐれているという評価をいただいております。

さらに、今回、表の中にそれぞれのP S F C及び駐車料金について定量的に評価させていただいたものがあります。甲は143点、乙66点、丙31点ということで、合計しますと、甲が774点、乙が678点、丙が612点ということでございます。

資料1-2は運営でございます。これは先ほど部会でご審議いただきましたので割愛させていただきます。資料1-3が施設の部分でございます。

甲につきましては、大変ダイナミックなデザインとなっておりますけれども、デザイン的には若干オーバーデザイン、オーバーボリュームの懸念があるということを〇〇委員が

ご指摘いただいて、部会としてもそのような評価になってございます。乙のデザインでございすが、全体的に平板で凡庸ということで、外見はいいですが、空間の中で平面天井というのは少々平凡過ぎるのではないかというご指摘を頂いています。

それから、丙はコンセプトもクリアだし、全体として形態的、空間的にもまとまりがあるデザインになっているということでございます。

甲は、大変よくデザインされていますけれども、大屋根の強度についても少々心配があったのですが、これは技術的に問題ないということが明らかになりました。それから、景観計画は大変いいということになってございます。

乙は、先ほど申し上げたように、平板で凡庸ということ。それから、M3階を掲げましたが、無理してつくった割には、施設的に効果があまり確認できないということで、それほど評価できないのではないか。景観計画は、非個性的で劣るということになってございます。

丙は、大変コンセプトはクリアでしたが、基本設計レベルの詰めがやはり不足していて、PFIの審査という意味では、点数をぐっと上げるわけにはいかないということが問題でございました。景観計画は普通。

以上で、272点、264点、274点になってございます。

続いて、事業計画でございす。

甲につきましては、コンセッション収入を全体の柱として、料金水準を下げるということで、今回、我々国側のねらいでありますP S F C、エアラインの賃料及び飲食のテナント料ができるだけ安い方がいいという視点については、大変収入は抑え込んであるところが乙、丙に比べて優れています。委託先の変更や利益相反対策というのが大変問題だというご指摘がありましたが、よく勉強しておられて、委託先の変更、代表企業自体の変更もあり得べしということをしっかり宣言しているということでございます。ただ、〇〇名の会社ということで、S P Cのマネジメント能力につきましてはしっかり確認する必要があるのではないかとご指摘がありますので、ヒアリングによってここは確認する必要があるということでございます。

乙グループでございす。乙グループは金利負担が大変高くなってございます。それから、ビルの建設費も高いということで、報酬率は低く抑えられていますが、全体に料金水準が高めの事業計画になっているということで、甲と比べて、ここが若干減点の対象になってございます。それから、実際の実施のところの事業ですけれども、人材確保対策が十分ではない。それから、役員の構成ですが、ここは空港運営会社がサポートしますが、この会社のサポート内容がしっかり確認できないということでございます。ということで、106点という採点になってございます。

丙グループでございす。利潤率が大変高くなってございます。〇〇%、〇〇%の利潤をすべての料金に上乗せした事業計画になっているということでございます。人材確保対

策の確認も不十分ということで、102点という採点になっているということでございます。

あと、P S F C、定量評価の部分でございます。

○事務局 資料1-5でございます。年間700万人、600万人、それぞれ出してくださいということで、甲、乙、丙、それぞれP S F Cを提案しています。お客さんが乗るときに飛行機のチケットに自動的にのってくる料金でございます。国の承認の対象になってございます。

甲グループは2,000円ということで、成田の2,040円、関空の2,650円に比べますと、それよりも安い価格設定になっている。600万になりますと、右側でございますが、成田と関空の間の2,350円になっています。利潤率〇〇%ぐらいを見込んでいたという提案になってございます。

乙グループは、同様に2,594円、600万人の場合は2,930円ということ。

丙グループは、700万人で2,762円、600万人の場合、3,224円ということでございます。

次のページをめくっていただきますと、グラフがございます。シミュレーションの結果を踏まえ、委員会として期待しておりましたのは、成田と中部の間には収まるでしょうということで、中部空港の2,500円で100点。中部より頑張ったら点を上げましょうということで、2,500円のところは100点、それより悪いのはとんでもないということで、関空レベルの2,650円で80点というグラフで評価することとなっております。関空より高いのはかなり下げましょうということで、ここは、正直、想定しておりませんでした。このようなグラフで600万人と700万人のそれぞれについて点数をつけて平均を取るということでご了解いただいていたわけでございます。2,793円を超えると0点ということです。

このようにしてつけてまいりますと、1ページ目に戻っていただきまして、計算式がございまして、それぞれ点数を入れてございます。甲グループは両方とも計算の対象になるのでございますが、乙と丙に至りましては、両方とも600万人の場合、2,930円、3,224円ということで、我々が承認できる範囲を超えたP S F Cの提示が出てきたということで、スコアとしては0点になってございます。両方の点数を平均いたしまして、甲グループが113点、乙グループ45点、丙グループ16点になりました。

そして、上の段に、「〈参考〉丙の別案」というのがございます。これは、丙の事業計画の中に一部、様式とは別に書いてある部分がございます。区分経理が赤字でもいいなら2,300円にはできますという提案がございます。本件の場合、様式14に書くよう様式を指定して、そこで評価すると書いてありますが、その様式には、上の段の2,762円と3,224円が書いてあって、そのような意味では、評価できる部分ではないということですが、一応丙が、このようなことを提案していることを披露させていただきます。先ほど申しあげましたとおり、様式も違いますし、700万人の場合の料金しか提示されていないということで、評価対象にしようがないということでございます。ちなみに、一番下の段で、参考として丙の別案を評価した場合、55点。今、16点でございますけれども、55点になると

というのが丙の別案でございます。

2枚めくっていただきまして、3ページ目、駐車料金でございます。これも甲グループは大変安い値段設定をしておられます。700万人の場合で見させていただきますと、1時間300円、1日1,500円、3泊4日が5,500円。同じような順番で、乙、丙、それぞれ見てまいりますと、そこに見ていただいたとおりでございますが、丙グループは3泊4日では甲の倍ほどの料金設定になっているということでございます。2回ほど前の委員会でご議論いただいたとおり、1時間料金を5点、1日料金を10点、3泊4日料金を15点ということで評価させていただいて、一番安い料金を満点として、そこからの比例配分で点数をつけるということになってございますけれども、そうした結果、甲グループが30点、乙グループ21点、丙グループ15点、このような採点になっているということでございます。

以上、簡単でございますが、旅客の全体の結果でございます。

○委員 ありがとうございます。

ただいまの採点案のご報告について、ご意見あるいはご指摘等ございましたら、ご発言願いますが、いかがでございますか。

○委員 施設の採点のコメントのところ、大屋根の強度、特に耐震性、技術的にも確認済みと書いてありますが、これは確実に確認済みかどうかはわからないと思います。詳細な資料は出てきていて、屋根全体の剛性を高める方法論というのは確実に書かれています。一番心配なのは、トップライト部分なので、トップライト部分についてはその説明はついていませんでした。今後、これはきちんとしたスタディをしていただいて、確実な技術的な安全性を拡張していただきたい、そのような意味だと思います。いただいた資料では一番難しい部分については入っていなかったもので、そのようにご理解いただきたいと思えます。

○委員 今の点は、ご確認いただくということにしたいと思いますが、よろしいですね。

○委員 そのほか、いかがでございますでしょうか。

もし、よろしいようでしたら、旅客ターミナルビル事業の委員会としての採点案を確定したいと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございます。それでは、この形で確定させていただきます。

引き続きまして、貨物ターミナル事業について。これも事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局 先ほど、ご議論いただいた運営部会の点は割愛させていただきます。

施設でございます。

甲グループ、166点。シンプルな上屋、輸出入共同であり、むだが生じにくい。上屋内のハイパレットを提案するというので、柔軟性もそれなりにある。構内道路については変更を要するが、変更が容易に可能なので、対応できる。流通加工のスペースは小さいので、ここは若干減点対象。拡張可能性は小さいということで、有効面積〇〇㎡の上屋が拡

張可能ということでございます。

乙グループ。上屋はシンプルですが、小ぶり。輸出入が別になっている。小ぶりというのは、〇〇mの奥行きではなくて、〇〇mになっているという意味で、甲に比べると若干小ぶりになっている。需要調査の裏づけのない巨大なロジ棟があるということで、建設費もかなり高くなっております。拡張可能性は甲と同様小さくて、有効な床面積は〇〇㎡追加可能ということで、132点ということでございます。

丙グループ。拡張可能用地を確保するための二層・有柱の上屋は、効率性・安定性の確保が困難となるおそれがあり、運用上の対応を含む確認が必要。建築してしまうと、修正は困難ということで、相当フレキシビリティが低い建物になっている。ロジ棟及び昇降ループが希少なエアサイドの前面用地を費消している。ただ、二層になっていることで拡張可能性は大きくて、〇〇万㎡の拡張が可能ということで、施設部会の方では、これを評価いたしまして、甲 166、乙 132、丙 133 という配点をいただいております。

続きまして、事業部会でございます。

甲グループでございます。需要調査はなされている。事業遂行の確実性は認められる。利潤率が高く、賃貸事業を行う場合の賃貸料を含め、丙よりも料金水準が高いが、ヒアリングでは本件事業の公共性に応じた引下げの意向を表明しているということで、114点でございます。

乙でございます。需要調査はほとんどされていないということでございます。上屋の賃貸料は高水準で、実現可能性も懸念されるレベルになっております。ロジスティック棟の賃貸料は上屋に比べ低く抑えてありますけれども、需要の見込みを確認できなかったことをヒアリングで彼らは明言しておりましたので、評価できないということで、97点でございます。

丙グループ。需要調査は大変よくできている。事業遂行の確実性は信頼できる。資金調達コストの低さ等が反映した低水準の料金設定になっているということで、116点です。

したがって、甲グループ 459 点、乙グループ 375 点、丙グループ 430 点が各部会からいただいたものを集計した合計の点数でございます。

一方で、甲グループにつきましては、先ほど、運営部会で議論がございました、施設賃貸をしっかりとやりますというところで、〇〇委員からご指摘のある部分については、貸すときの公平性がきちんと担保されるのかというのは確認する必要があるということでございます。それから、料金水準を引き下げるという仕組みについても、きちんと委員ヒアリングで確認する必要があるということでございます。これは、いずれも実行を担保するために、委員会でこの点をきっちり確認しておく必要があるということです。

以上でございます。

○委員 ありがとうございます。

それでは、貨物ターミナル整備運営事業につきまして、今、ご報告のありました採点案

について、ご意見を伺いたいと思いますが、いかがでございましょうか。

○委員 今の報告ですが、考えようによっては、甲については出してきたモデルを修正することを認めるということですね。もう一回聞いてみると、いや、こうやりますということを書いてくると思います。しかし、それはフェアなのかという気がまずまず。

○事務局 甲の当初の提案において、賃貸すると明記しており、ヒアリングで確認したということです。モデルを変更したわけではありません。

○委員 それから、乙について、施設のキャパシティが十分かどうか。上屋だけ見ると非常に狭いような気がします。そうすると、50万tには対応できるのかもしれませんが、もっと貨物が増えたときに、出し入れができなくなってしまうという面では、相当問題があるのではないかと私は思いますが、その点について一体どう考えているか。

それから、丙の問題点が挙げられていますが、私が考えているモデル、つまり、羽田の貨物ターミナルではある程度高付加価値なものをやっつけようとなると、やはりロジ棟は必要ではないだろうか。そうすると、限られた用地の中で二層にせざるを得ない。さらに今後の拡張可能性、ここが〇〇万㎡になっているわけですが、そのようなことを考えていくと、平屋の方が効率的であることは間違いないと思いますが、今後の拡張用地を残そうとすれば、こういう構造になるのではないか。したがって、メリット、デメリットを考えて、これが適切かどうかという判断があっているのではないかと思います。「困難となるおそれ」、確かに効率性、安定性において他に劣ることがあるというのはわかりますが、困難となるほどに、そんなに問題ですか。

○事務局 点数をしっかりと見ながら議論したいと思います。〇〇委員はご意見があるようでございますので、資料2-3が施設部会での結果の資料でございます。それとさらに細かい資料で説明させていただきます。

○事務局 私の方からご説明させていただきます。

今回、甲、乙、丙と3つのそれぞれの施設について、部会の中でいろいろ議論していくために、比較表という状況でつくらせていただきました。3枚ペーパーになっておりますけれども、1つは上屋の配置で、施設全体の配置がどうなっているかが1点。2点目が上屋の断面で、先ほど、〇〇委員からもありましたけれども、高さの問題。それから、2ページ目が間口と奥行きの問題。これも処理能力に問題がある。4つ目が内部空間。これは自由度があるかどうかということでございます。最後のページがトラックヤード関係で、迅速に物を処理するのにどうかという議論。それから、最後が道路。この6つの点についての評価となっております。

まず、1点目の配置でございますけれども、見ていただいたらわかりますように、甲と乙につきましては、同じように、南側に将来拡張するというので、当面は大きな空間をつくり、それぞれの事業者に必要な貸すという状況であります。

丙につきましては、一番西側にフレーター棟、それからエクスプレス棟、南側にロジ棟

で、それぞれを分散して配置をし、それぞれが拡張ができるということで、拡張性については、それぞれの施設ごとに拡張できるというメリットはある。ただし、2階建てということでございますので、例えば輸出と輸入の処理能力の差が出たときに、どう拡張するかということについては、2階建てですので、片一方だけ拡張できる、こういう状況は不可能だということ。それから、先ほど、少し議論がありましたけれども、輸入が2階ということでございますので、物の出し入れをすべてエレベーターに頼らざるを得ない状況でございますので、使い勝手という意味では柔軟性に欠けるという状況でございます。

それからもう一点、丙について議論をしていますのは、先ほど、非常に狭隘な用地、すなわち、18ha 弱の用地の中でいかに物をさばっていくかという議論の中で、丙につきましては、2階建てということで、拡張用地を確保しているといいつつ、ロジ棟の両サイドに図面では○がついていまして、これは車路の部分です。両サイド足しますと、約〇〇mの車路があります。そのようなロジ機能を逆につくるというメリットはあるものの、エアサイド側という非常に貴重なエリアを、〇〇mもの車路で占領しているという欠点もある。こういう状況でございます。

それからもう一点は、拡張性の柔軟性という状況の中では、例えばエクスプレス棟とフレター棟、ここが狭隘化になったときに、次にどこに展開していくかということ、ロジ棟の南側に展開せざるを得ないということで、ここの分散された3つの建物、これを将来的にどう使っていくかということについても少し工夫が要するという状況でございます。

それから、2つ目の断面でございますけれども、甲につきましては、〇〇という有効階高を持っていて、10 フィートコンテナを〇〇段積みできる高さを持っているということでもあります。丙につきましては、〇〇ということで、10 フィートコンテナが一応〇〇段という状況になっている。乙につきましては、トータルの施設の評価というのは非常に低いわけですが、これはここの断面のところにも少し書いてありますように、ヒアリングでいろいろ聞いてみましたが、これといった回答が常に返ってこない。この次も出てきますけれども、〇〇mの根拠は何ですかということ、はっきりした回答が返ってこないという状況の中で、先ほどの運営部会の中でも少し議論がありましたけれども、不透明さが常に残っている中でのトータルの配点が低くなっているという状況でございます。

それから、間口と奥行きで、まず奥行きにつきましては、〇〇m、〇〇m、〇〇mで、甲と丙につきましては同じ奥行きを持っているということでございます。間口につきましては、甲が〇〇、乙も〇〇で、エアサイド側最大限の間口をもった形の中での処理ということを考えている。丙につきましては、2階建てですので、1階のエアサイドに面した間口は〇〇mしかないという状況であります。ただ、この〇〇mがまたすべて使えればいいわけですが、その下の絵にかいてありますように、その〇〇mの間口のうちの3分の2がエレベーター等々でふさがっているという状況でございます。特に輸入の部分で、2階部分に上げるのに、ここのポツの上から5つ目のところに書いてありますけれども、これ

だけの作業工程をやらないと輸入の物を2階に上げられない。一方では、今度、2階に上げたドーリーをまた下におろすという作業も、ここでは書いておりませんが、逆のものも出てくる。それから、先ほどから燻蒸の話が出ていますけれども、輸入で上がったものが、再度、燻蒸をかけないといけない、もしくは、C I Qの検査を受けないといけないというときには、また全部、荷物を下におろさないといけない。燻蒸庫に持っていくという作業も必要になるということで、部会の中の評価は低かったということでございます。

それから、下の内部空間につきましては、見ていただいたとおりで、柱があるのと、ないのと、どちらがいいでしょうか、こういう議論でございますので、効率性に加えて、特にここでは自由度ということで書かせていただいています。これは、将来にわたって、コンテナの大型化等々、いろんな状況が起こったときに、柱がないという自由度、柔軟性が高いというのはいいのだろうという状況でございます。

最後のページでございますけれども、トラックヤードの間口です。トラックヤードとしては、甲は〇〇台というかなり大量のヤード数を確保している。一方、待機場につきましても、〇〇台で、可能な限り、とれるだけとった、このような提案でございます。丙につきましては、土地を有効に使っていく、もしくは将来の拡張用地を最大限確保していきたいという状況の中から、ヤード数としては〇〇台、待機場としては〇〇台という状況でございます。特に2階のヤードでございますけれども、これはダブルデッキの道路をつくったという関係で、トレーラー類の大型のトラックについては、縦に置けない。常に間口いっぱい横置きをする。この横置きそのものは決して悪い配置ではないわけですが、ヤード数としては、かなり数字としては減ってくるということでございますので、ヤード数〇〇台の中の1階が〇〇、2階が〇〇というのは、そのような意味でございます。外で待機するトラック渋滞による空港機能の麻痺を考えると、待機できるトラックは多い方が望ましいです。

それから、もう一つの大きな問題が道路でございます。甲につきましては、実は、〇〇つのブロックに分かれた道路を考えているということで、いろいろヒアリングのときにも聞いてみましたが、なかなか一致する状況にはないということで、この〇〇つに分かれたブロックについては、かなり低い評価となっております。今回の構内道路という意味では、乙の道路がベストだろうという状況でございます。丙につきましては、複層ということでございますので、それぞれのエリアにどう持っていくかということで、いろいろ検討はされていますが、最大のネックはロジ棟の車路、特に下り、ここがロジ棟の機能、それからロジ棟の最上階に通勤用の、従業員用の駐車場を設けている。この車路が1車線しかないのも、特に通勤のときのピーク、もしくは輸入のときのピーク、それからロジの機能としてのピーク、そのようなものが重なったときに、この車路が1車線でもつのか。万が一、事故が起きたときにどうするかというようなことについて、評価としてはかなり低い評価になったという状況でございます。

このようなことで、それぞれの施設について、最初つくるときは、比較ということではなくて、この組合せの中でどれが一番施設としてはいいだろうかということをつくったペーパーでございます。以上でございます。

○委員 ありがとうございます。

○事務局 以上の提案を踏まえまして、部会の方で持ち回りで審査していただいて、それぞれの項目ごとに、今の点についてそれぞれ評価の中で点数を採点していただきまして、今回のような点数になったというご報告をいただいております。

○委員 2階建て、エレベーターということがかなり問題だという議論ですけれども、クアラルンプールも2階建てだと思いますが、そこにはそのような問題はないのですか。

○事務局 もともと複層にするか、平屋にするかというより、複層が非常に悪いという評価はされていません。それなりの処理能力を持つ昇降機がついて、処理ができるか、できないかという、まさしく丙グループというのは、先ほどから〇〇委員がおっしゃっていますように、プロの集団ですので、これが致命傷になるかという状況については、彼らも十分検討しているのだろうということです。

今回、3つの提案が出てきましたので、羽田の貨物という意味で、30年間使っていく上でどれが一番効率的に運用できるかということでの評価でいくと、丙よりも甲の配置の方がいいのではないかと、使い勝手の方がいいのではないかとということで、部会でのご判断をいただいたので、丙が全く悪いというわけではありません。特に丙が問題となったのは、車路の1車線の部分です。まさしく、そこで何か事が起きたときに、すべて、輸入がとまってしまいます。ヒアリングのときは、上りの車路をすぐ下りに変えます、緊急対策はします、こういう回答が実はありましたので、考慮はしているようですけれども、特にロジ棟の機能に、やはり輸入の車両がすべてそこにぶら下がっている。ですから、そのような意味では、乙の、エアサイドにはないですけれども、ロジ機能が別棟にあって、輸出入の貨物とは直接関係ないエリアに車路があるという提案はそのような問題はないということでした。

○委員 わかりました。ただ、先ほどの表現だと、これが2階建てであるために非常に難しいような感じがしたわけです。もう一つ私が言いたいのは、この空港をどうするかということです。ロジ棟をつくるとするならば、一体どこにつくったらいいのか。乙のように、後ろに持っていく手もあるかもしれない。車路が前面に出るのはおかしいということはあるかもしれないけれども、その結果、6階になっているわけなので、これは、多機能を持たせようとするための一種の犠牲と考えざるを得ないのではないかと。そうすると、デメリットとメリットを2つあわせて考えていくということが必要なのではないかとと思うわけです。

それからもう一つは、これは運営の方になるのですが、甲の場合には、南側をロジ棟として使うわけでしょうけれども、貨物が次々と増えてきた場合に、結局、貨物ハンド

リングに使うことになり、おそらく、使わざるを得なくなると思います。そうすると、この空港は、長期的には貨物ハンドリングを迅速に行う空港という位置づけになってくると思うのですが、そのような空港として羽田を考えているのか、あるいは多機能を持った空港として考えるかという観点から、構造について考えていくという視点が必要なのではないかと私は思います。

○委員 そこは、私はそうではないと思います。成田と羽田の圧倒的違いというのは、周辺の物流施設の立地条件が明らかに違っていて、羽田の場合、周辺に物流倉庫がありますから、場合によってはそこでさばくというのは、〇〇委員がおっしゃるような話で、できるわけです。成田は、すべてそこでしないといけない。ここによって、羽田の持っている、運営部会で申しあげました生鮮上屋などを含めて、既存の周辺の社会資本、物流としてのストックが全然違いますから。そこで、すべてのものごとをやる必要はない。成田はストックがない中でつくったわけです。ところが、羽田の場合は、既にいろいろな物流施設が周辺、川崎あるいは大井も含めてあるわけです。そこがやはり、背後に持っている土地利用の違いというのは、すべてのものを空港でさばこうと思うかどうかの違いだと思います。長い目で見て、本当に能力を上げようと思えば、スムーズにトータルでさばけます。その概念が随分違うわけです。

もう一つ施設の方でいいますと、一番おかしいと思ったのは、従業員駐車場をロジ棟の上に持っていったことが信じられない。わざわざエネルギーを使って上まで上げて、混雑させて、これはレイアウトとして最悪のレイアウトです。これだけ空地があるなら、なぜ、手前で従業員を分けなかったか。基本的に、コンセプトの統一性が全くない。誰かが完全にプロジェクトマネージングしたのではなくて、それぞれの人のご意見を伺って、別々な概念のものを寄せ集めにしたのではないかというのが施設から見た総合的な印象です。

言っていることとつくっているものが全くうまくみ合っていない。そこは必ずトラブルが起きる、あるいはうまくいかない。やはりプロジェクトですから、マネージングする人がきちんと見ていろいろな調整をしなかったのではないか、というのが正直な印象です。なぜ、従業員の駐車場をほかの貨物のところまで持っていく必要があるのか。ないわけです。どこでも、これだけ土地があれば、手前で処理しておいて、きちんと貨物は貨物。わざわざ一番高いところまでエネルギーも一番使って上げて、ということを見ると、施設として非常に……。さらに、景観も壊すようなループをつくり。ですから、丙の提案というのは、施設から見ると、正直、少々信じられない。

○委員 それは、キャパシティの有無によるのだろうけれども、その点については私にはわかりません。

それから、今、気がついたのですけれども、甲の道路については、信号をつけないとだめなのではないかと思えます。このため、渋滞を起こすのではないかと思うのですが、その辺はどう評価するのですか。

○事務局 一応信号を1カ所つくとっています。

○委員 大丈夫なのですか。信号1カ所で、荒っぽい運転手の方がおられたら……。

○事務局 上屋1に行く、最大のメーンの交差点というのが、実はここにあります。ここに対して信号処理をする。ここです。残りにつきましては、基本的にピークの段階がそれほど集中するという状況ではないですから、輸出、輸入のピークがここに来るときに、この2つの道路のトラックの動線がここで入ってくるのとやはり重なってしまうということで、一応ここで信号処理するという状況です。

この3つのサークルについては、それぞれのピークの車両の交通量はそう大したことがないという状況ですので、このそれぞれの交差点については問題はないとの評価です。

それからもう一つ、コメントの中にも入っておりますが、甲、乙、丙、3ついくと、決して甲の道路形状はいいとの判断ではありません。評価もかなり落とされています。ただ、一つ、これがいいのは、全体でとっている道路面積がすごく大きい。先ほど言いましたが、トラックヤードを〇〇台というのは、すべて、このロータリーの中に配置をそれぞれしているわけですが、基本的には、この構造的に、すべて、舗装をかけて、マーキングだけで5つのゾーンに分けています。ただし、安全のために、例えば1と2のこの間はずりあえず簡易のフェンスをして、車が行けないようにはする。ただ、ここで例えば事故が起こったときは、このフェンスをすぐ取って、車が全部こちらの方へ回れる、こういう態勢をとっているということです。

実は、成田は、貨物地区の中の道路は今でも変更しているそうです。いろいろなケースが出てきて、やはり問題が起こるという状況を聞いていますので、そのような意味では、これだけの道路用地をきちんと確保しておいていただければ、先ほど、〇〇委員がご心配のような、今後、運営の中で問題が出てきたときに、マーキングの書換えでこの道路系は変えることが可能だということはあると思います。

ただ、評価の中で、それはそうできるからいいかという、そうではなくて、やはりこの道路形状は少し問題はある。ヒアリングのときに、彼らは絵を10枚ぐらい持ってきました。いろいろな道路の形状を検討したそうです。その結果で、今回の提案は実はこれに決めました、という説明を受けました。いろいろ説明を受けましたが、やはり疑問については解消できなかったということで、甲の道路については低い評価となっているという状況です。

そこで、一番大きな違いは何かというと、この道路の大きさと、先ほどから議論が出ています施設を貸す面積がリンクするのかがというのが一番疑問なわけです。この中途半端なところで施設を貸してしまうと、この道路は何だという状況になってしまいますので、その道路の大きさと施設そのものの貸す面積もしくは使用する面積、これはやはり日進月歩で動いてくるだろう。これに対して道路という確定させたものをカーブサイド側につくることについては、やはりよろしくないという状況で、評価としては下がったということで

ございます。

○委員 ○○委員が先ほどおっしゃった、どういう機能を持たせるべきかなど、そのような点は非常に重要だとは思いますが。私も最初、ここで何をやるかによって、周辺も含めて、いろいろな問題が起こるのではないかという気もしました。それはどうしてかということ、成田が仕分基準がなくなった途端に、40万㎡ぐらい、周辺にフォワーダーが出ました。あのような状況がどこか頭にあるので、どのような戦略でここを使っていくのかというのは非常に重要だと思っています。しかし、いろいろお話を聞くと、先ほどのように、周辺にいろいろなインフラがある中でうまく周辺とリンクをしながら50万tぐらいはやっていけるのだろうというのは、確かにそうだし、それから、流通として非常に卓越して、ここを使っていかないと、非常にスペース的に限られているので、複合機能をいろいろ入れるのは難しいのだろうと思います。

アメリカで、サウスカロライナでやっているグローバルトランスパークというのは、30年、50年かけて、地域全体が空港の周辺で流通加工をすべてしていく、生産までしていくような壮大な計画を持っていますけれども、そのようなものところとは全くスケール感が違っているので、そう考えていくと、将来に向けて柔軟性があって、しかし、流通というか、輸送を中心にして展開が、いろいろな変化に対応できる形が一番だろうというふうに、施設の方ではいろいろな議論をする中で結論づけられたという気がします。

ですから、比べていくと、なぜこれほど差がついているのだと思いますが、一個一個、問題だといっているところを積み上げていくと、何となくその差になってくる。それから、柔軟性が大きいかどうかということ、やはり丙の方はそれぞれにおもしろい提案をしていますが、本当に柔軟かということ、そうではないし、拡張に対しても課題を持っているということで、現状のいろいろな問題点とは別に、将来に対する問題をやはり持っていると思います。

そのようなことで、点数的にいうと、私もこのような差になるのかと若干思いますけれども、一個一個やっていくと、負けっぱなしになってしまうような感じがあります。

○委員 ○○委員の発言を少々補足する形になると思いますけれども、今、ご議論がある点については、ロジスティック機能、あるいは流通加工機能というものがやられていないよりも、やっている方を評価してあげたいという気持ちが出発点にはあって、一次審査のときは、特に甲が物流の実績もあれば、○○のノウハウもあるので、少し書いてきたので、いいのが出てくるかと思ったら、案に相違して小ぢんまりとしたものしか出してこなかったのですが、一方、丙はそこはきちんとロジ棟をつくってやる。乙は少々裏打ちがなかったですけれども、丙は、こちらあまりこの部分は需要調査をやっていないようだけれども、それなりにやってきたというのは、運営のところでは評価はしています。

○○委員が再々言うように、大変、施設として無理した上で、無理やりロジ機能を、しかも、エアサイドにつくっているというのが、丙にとっては難点というか、どうしたのか

ということになっていまして、施設では加点評価をするときにはかなり相対的に下げざるを得ないというのは、しょうがないと思います。もう少々セットバックして、エアサイドを使わないで、しかも、ロジ機能だけに着目すると、あのループもトレーラーを引き回す必要はないので、もっと小さくなります。そのようなものでやってこられていると、施設面でもそれなりの評価がきちんとしてあげられたのだと思いますが、そこがプロ集団の割には齟齬が生じていて、おそらく、彼がおっしゃったように、たくさんいい知恵を出したのを詰め込んだら、でき上がりが全体としては非常に不整合なものになってしまったのだと思います。

○委員 甲は当初最適物流という考え方を打ち出したので、すごいことを提案するだろうと私は考えていたし、おそらく、事務局もそれをかなり期待していたと私は記憶していますが、そうしたら、甲は全然違うモデルだった。どちらかというと、丙がそれをやってきた。

そうなると、丙はあのような施設にならざるを得ない。貨物のスムーズな流れをある程度犠牲にして、このようなものになったというときに、それをどう評価するのか。私は、そのようなことをやったということはかなり評価しようと考えているから、プラスになるわけけれども、ほかの委員は、ネガティブな評価になっているような気がします。

○事務局 今、〇〇委員がお話しになっている話というのは、施設部会でもそのような評価を落としたということではないのですが、空港の貨物は何が一番大事かということ、まずは輸出入ができないといけない、そこのさばきができないと物事が進まない。ですから、ロジ機能はあくまでもプラスアルファ。これはないよりあった方がいい、成り立つのであれば。しかし、その前に、やはりいかに迅速に物が通関できるか。ここが安定的にできるかということが一番重要です。

○委員 それが一番公共サービスのところですから。

○事務局 そのように考えていくと、一番シンプルなものに基本的には戻った。しかし、道路はシンプルではなかった、こういう状況です。簡単にいうと、そこだということです。

○事務局 それは、ロジ機能ができないかということ、柔軟な施設、ただのどんがらです。そこにメザニンをつくってやればできるとのことです。特に供用開始時はスペースに余裕がありますので、おそらくロジ機能のための設備を入れてくると思います。

○委員 メザニンといっても、荷物を載せるだけで、そこで荷さばきができるわけではないでしょう。

○委員 〇〇委員がおっしゃっている話は、丙がエアサイドにロジ機能を〇〇㎡ぐらい積んでいるわけです。それですと、なぜこの生鮮上屋の二次仕分場の上に積まなかったのだろう。このループをすべて取って、ここもすべてエアサイドの貨物上屋として使っていきますという提案だと、おそらく、少し評価は違ったかもしれませんね。例えばこの上に、従業員用の駐車場も最上階に積みます、ロジ機能も積みます。それは乙の提案に少し近づ

いてくるのですが、なぜ、この上に積まなかったのかが説明がつかないのです。もっと端的にいうと、2階にしたからといって、致命的に欠陥があるというわけでは全くなくて、総2階でエアサイドに張り出してロジ機能をセットバックしていると、量的なさばきも、それから質的な意味合いも違った提案になっていたと思います。それを、乙の提案ではL字型にしてありますけれども、エアサイドの上屋相当分だけをエプロンサイドに2階にして積んで、ロジ棟を前面に押し出して、車路部分を上屋として使えなくしてしまっています。その意味で、非常に自縄自縛というか、繰返しになりますが、L字で総2階建ての提案だと、全く意味合いが違ったと思います。よくここまで踏み切ったという評価におそらくなっただと思います。それならば、柱が立っていたって、2倍以上の面積がとれていますから、大変処理能力は上がっていますので。

○事務局 競争も進みますし、借りられるエアラインの数も増えます。

○委員 しかし、ロジ棟1階というのは輸出入上屋です。それからもう一つ、生鮮上屋を上を持っていくといっても、生鮮上屋は輸出入上屋ではないわけで、輸入上屋を通過してきた第二次的なものです。

○委員 あまり長く言うのも何ですけれども、あのループは直径〇〇mあります、そして、奥行きが、上屋自身は〇〇m。〇〇×〇〇が実効面積としては片方で食っているわけです。〇〇です。〇〇と〇〇で、〇〇費消しています。〇〇㎡、1フロア、〇〇㎡、これを4階建てで積み上げている。素人的にいうと、6畳一間、あるいは7畳一間の4階建ての建物に、7畳分ぐらいの階段がついています。なぜこのようなものを建てたのか、よくわからない。

○事務局 委員には図面を見ていただいていますけれども、この1階のロジ棟の間口というのは、上屋面積としては〇〇mあります。横に事務室がついていますから、全体の間口というのはもう少し広いですが、上屋の機能としては〇〇m。実は、この車路の部分を両方足すと、やはり〇〇mあります。ですから、いかにも機能的に確保したものについている異物が大き過ぎます。貴重なエアサイド、いろいろな工夫の中でここにエアサイド目いっぱいとってきた。GSE通行帯も確保しました、という状況まで形をセットしてスタート切ったわけですが、そのような状況で、彼らも将来用地も確保したいし、可能な限り処理能力を増やしたいのでということで複層を提案する。ここまでは合理的ですが、なぜここに従業員用の駐車場であり、車路がここについてないといけないのか。この〇〇mは非常に大きいというのが施設部会の評価です。

○委員 考え方は違うが、おっしゃることは理解しました。

○委員 そのほかにいかがでございますか。

そういたしますと、いろいろご議論を出していただいて、今、まさにそれに対するご回答をいただき、やってきたわけでございまして、いろいろなご意見はありますけれども、私が聞いている限りでは、ここで提案されている採点案について変更を加えるまでに至っ

ていないと考えます。

そこで、ご提案申し上げますけれども、今回のターミナルの事業についてのこの採点案をここで採決したいと思いますが、この形でよろしゅうございますか。

ありがとうございました。それでは、各部会の採点を整理したとおりの採点とさせていただきます。

さて、議事については以上ですが、ちょうどいい時間でございます、皆様のご協力を感謝する次第であります。

○委員 この次に貨物と旅客についてヒアリングをするわけでありまして、本日、基本的に点数案についてはご決定いただきましたけれども、先ほども少々ありましたが、確認事項もあるということで、このヒアリングを通じてそれを行いたいと思います。その点をご指摘させていただいて、議事についてはこれにて終了となりますが、事務局より、今後のスケジュールについてお願いいたします。

○事務局 <説明>

○委員 よろしゅうございますか。

また詳しくは事務局からご連絡いただきますけれども、1時間で効率的にヒアリングを行いたいということです。

では、よろしければ、以上をもちまして、第5回の事業者選定委員会を終了させていただきます。長時間にわたり、どうもありがとうございました。

(了)