

第1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」

施設整備計画検討部会合同部会議事録

日 時：平成18年3月10日（金）

○事務局 それでは、ただいまから第1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・運営事業の合同施設整備計画検討部会を開催させていただきます。

それでは早速でございますが、〇〇部会長の方で議事の進行をよろしくお願いいたしたいと思います。

○委員 先生方、この年度末の大変お忙しい中をどうもありがとうございます。

本日は各グループの事業提案のうち施設整備計画に関する採点案を作成するための審議を、旅客ターミナル、貨物ターミナルに従って進めていきたいと思います。

早速ですが、事務局より資料の説明をお願いいたします。

○事務局 〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

お手元にお配りさせていただきました資料の確認をしたいと思います。旅客ターミナルの各グループから提案された施設整備計画をまとめた概要書、基礎数値をまとめた一覧表、各委員から先日お預かりした施設計画の評価を事務局でまとめた資料の3点でございます。なお、貨物ターミナルに関しても同様でございます。

審議に先立ち、昨日、1回目の質問に対する回答がコンソーシアムから返ってまいりましたが、回答内容等から判断するともう少し質問した方がいいのでは、という項目も見受けられますので、その内容についても、本日議論していただき、再度質問として投げ、再確認を行うことを考えています。

○委員 それでは、各委員の意見を事務局の方でまとめていただいていますので、項目毎に説明して頂き、審議していきたいと思います。なお、各委員の意見が一致している事項と、違っている事項があると思いますので、特に違っている事項を重点に審議していきたいと思いますが、如何でしょうか。それでは、事務局から説明をお願い致します。

○事務局 評価内容の説明に先立ち、各委員からいただいた意見の内容で、あらためて共通の認識としておいた方が良くと思われることがありましたので、確認の意味で整理をお願いします。

第1点目は、施設の評価に当たっては、提案書の記載内容に沿って評価することになりますが、文章と設計図書による提案が今回提出されていますので、文章提案で書かれてい

ることが設計図書に表現されていることが重要であり、図面を重視ということによろしいでしょうか。よって、文章と設計図書の内容に違いがある場合は設計図書を中心に判断していただくこととなります。

2点目ですが、提案の数値については評価の中で大きな判定になると思いますが、常識といえども常識ですが、根拠や原単位等が不明確な値については、再確認を行った上で判断していただくことよろしいでしょうか。

3点目ですが、評価内容についての記述が無い場合は、無しと表現する。ただし、設計図書で判断ができるものについては、設計図書で判断していただくことよろしいでしょうか。

4点目ですが、質問への回答内容であるとか、事務局ヒアリングで新たな内容や提案、すなわち後出しジャンケンのような回答については、報告はさせていただきますが、評価の対象とはしないとの考え方でよろしいでしょうか。

5点目ですが、特に〇〇委員からのご意見で、施設部会は建築物を評価する部会でありますので、項目毎に評価を行っていただくこととなりますが、重要度の違いと言いますか、何が重要で何がそうでないか等、全体的な評価は1つ持たないと、トータル的に見た時に誤った判断になってしまう恐れがあると。よって、施設全体としての評価を常に意識しながら個々の評価を行っていただくことよろしいでしょうか。

最後に、問題となる点、改良した方が良くと思われる点は、評価書に可能な限り残しておくことよろしいでしょうか。これは、どの提案を選んだとしても、旅客の利便のために少し見直した方がいいという箇所があると思われれます。選定された事業者に委員からの意見として提出することも視野に入れて整理をしていただくことで如何でしょうか。

以上を、施設評価を行っていただく上での共通認識として再確認していただきたいと考えておりますが、少し議論をしていただければと思います。

〇委員 どうもありがとうございました。如何でしょうか。

1点だけ、図面が優先するという説明はそのとおりだと思います。

それと、書いていない場合には、書いてある場合よりも劣る。ところが、書いていないことと、図面上は表現されていることとは、図面が優先するはずだから、書いていないとしても図面で読み取れる場合には、それを評価していく。整合関係はいいですね。

では、もう一方で図面にも表現されていない場合に、多分やるだろうとか、やることは当然だろうという場合にも、やはり悪い提案よりも劣るかどうかというところ、そこは微妙であるので、ケース・バイ・ケースと言うことで整理することとします。何故なら、具体的な例がないと意味がないと思うからです。

〇委員 内容の評価が悪くてもというのは言葉の問題かもしれない。

〇委員 記述内容の評価が悪くても、になってしまいますからね。

ちゃんとアピールしていないのは、これは多分書いてあることより評価は低そうだなと、

それが書いていないからといって、悪い提案よりも劣るというところは、やはりケース・バイ・ケースな気がしますね。

○事務局 公平に見ていくと言うことですね。

○委員 もちろん、言うまでもないことだと思います。

○事務局 それでは、評価軸に沿って、特に各委員の評価が違う項目を重点に説明をさせていただいて、各委員からの再意見を頂き、その意見を再度事務局で整理の上、各委員へ送付し各委員に修正して頂き、第2回の部会までに事務局で整理していくことでよろしいでしょうか。

○委員 よろしいでしょうか。

○事務局 まず、施設への取組み、今回の施設にどう取り組むかということですが、甲は、景観・デザインを優先し、その後に収益施設を、最後に旅客の利便性となっている提案。乙は、利用者の利便性を中心に置いて、その後に景観であり、収益施設についての提案。丙も、旅客の利便性を最優先に置いて、その後は収益施設、景観の提案で、3グループの提案はこういう構成ではないかと、各委員ほぼ一致しておりました。

それから、アクセス施設と整合がとれ、創意工夫がされているかということでは、乙グループが、3階の階高が〇〇m高い提案であります。それから丙のグループでございますが、C I Q施設や空港利用者用駐車場等について理解度が低いのではないかと。この件につきましては、要求水準を満たしていないのではないかと懸念もありましたので、質問を投げ、C I Q施設の場所の問題、駐車場の大型車については、変更は可能という回答を得ていますので、要求水準は満たしていると判断されますが、そういうことを1つ見ても少し理解度が低いとの評価を受けています。

それから利用者にとって視覚的に明確な空間として結ばれているかということについては、動線上大きな問題はないということです。

それから敷地内のサービス道路、駐車場等々、機能上の位置は適切であるかということにつきましては、エアサイド側への車動線は、カーブサイドから制限区域に入る動線を、甲と乙は、それぞれ設備棟の所から出入り出来る専用のルートを確保。一方、丙は専用の出入口はつくらないで、国が整備する連絡通路を利用する提案。

全体の施設の取組みについては、以上です。

○委員 では、ここで1度切ってご意見をお伺いしたいと思います。如何でしょうか。

○委員 最初の本施設への取組み方は妥当であるかのところですが、先ほど事務局から説明していただいたように、配点は別にして、デザインとか、景観とかいっているものの定義が不明確ではないか。これはランドスケープ的なことにも見られるし、デザインといった時には全体にかかわることなので、中の空間性から外の外形がどういう形でできているかという建築全体、建築的な立場から、この部分で甲乙丙のどれが一番かというのをほとんど決めてしまえるような部分になってしまいます。それで、判断の仕方として、この

形で決めていいのか。

それから、本施設への取組み方が妥当であるかというのが、多分この順番というか、第1の甲だったならば、ランドスケープをベースにしたデザインと建物をダイナミックに表現することを主として取組み方の最初に置いている形で、乙の場合には、機能性を重視した形で全体をまとめる形が重視されている。丙の場合は、旅客の利便性に対して特に注意しながら敷地の扱い等を工夫している。全体の話なので、そう見ていただいていた方がいいかなと言うことです。

○事務局 わかりました。

○委員 多分、最後にここに戻ると思いますね。だから、〇〇委員の話の建物の中の話も含めて、ランドスケープだけではなくて、建物の中の人の動線だとか、商業の配置だとか、スペースのとり方などを踏まえて評価することもあるのではないかなという感じがします。

○委員 私もそう思っていて、ご説明いただく順番として、この全体というのは最後に回した方がいいですね。個別要素の方からがいいですね。

○委員 取組みという場合には、多分大きな視点から行かなくてはいけないと思います。考え方としてどう取り組んでいったかということと、コンセプトをきちんと評価すべきと思います。空港という特殊な環境を十分に生かしているのは甲で、空からの視点をデザインの主軸として、日本の空の玄関としてふさわしいかどうかを基軸としているように受け取りました。そういう視点の広さは評価出来ます。乙は〇〇委員のおっしゃることに賛成です。丙の場合には空間形成自体が空から見たときに綺麗で、形体としての意識が強く、アイデンティティとしてのかたちが担保されていることを評価したいと思います。

○委員 最後に議論すると、視覚的に明確な空間構成とか、外構計画についても差が出てくる可能性だってあります。

○委員 それともう1点ですが、先程の〇〇委員からの、景観とデザインのところが明快だというのも1つですが、表現の明快さ、それは評価出来ると思います。

○委員 いろんな要求の折合いだと思いますが、私は「ここにこだわりを持って提案しています」という提案は評価してあげたいと思います。例えば甲はデザイン優先で、あとはかなり劣位に見ているとかいうことではなくて、バランスの問題として、こういうことを私は特に考えましたという点を評価してあげてはと思います。だから、矢印は乱暴だという気はします。

○事務局 その表現は少し修正いたします。

それでは、委員の方からお話がありましたので、2ページから入って最後に1ページに戻ることで進めさせていただきます。

環境負荷低減への取組みについては、基本的には甲乙丙、同じでエコエアポート環境要素に従って実施をする提案で、グループ毎に大きな特徴はありません。

ただし、「目標を自ら設定し」というところにつきましては、甲と丙は、きちっとしたL

CCO₂の削減目標値が出ておりますが、乙は出ていません。Sクラスを目指すというところまでは記載されていますので、大きな差はありませんでした。

その他の部分では、甲グループがNAS電池の導入を提案していることです。この提案につきましては、不特定多数が使うエリアでの実績が現在、日本で19ヵ所実施済みですので、今回のターミナルビルへの導入については大きな問題はないという回答が返ってきております。

以上です。

○委員 如何でしょうか。

○事務局 NAS電池は、安全性は問題があるかもしれないが、環境にやさしいということです。

○委員 この周辺ではどういうところで使っているのかを聞いていますか。

○事務局 具体的な場所は不明ですが、商業施設、病院、学校で、19ヵ所で使われているという回答でした。

○委員 他のPFI図書館でこれを入れている例がある話は聞いたことがあります。

○委員 一般論としての質問になってしまいますが、相対評価をきっちりやろうということだから、ほかが書いてないとすると、評価は結構高い、こう理解をした方がいいんでしょうかね。一般論として、NAS電池をどれだけ加点するか。

○委員 それと上の数値目標で、LCCO₂の削減値が書いてあったり、書いてなかったりするが、これはあくまで目標値だ。だから、実現の可能性として見たときは如何か。

○事務局 提案の中では、きちっと書かれております。ただ、甲の〇〇%の削減というのは結構大きい値ですが、そもそもの空間が大きいから、これぐらいのことをやらないといけないと思っているのではないかと、ビル全体の容積は甲と丙はほとんど同じで〇〇m³ということが、昨日わかりました。

○委員 これとこれとをやるから減るよ、といっている最初のベーシックなものが何であるかということです。ボリュームとか、空間の大きさとか、ガラス面積とかがあって、何にもやらなきゃこれだけ増えてしまうよ、というのを減らしますよという判断だから、それをパーセンテージでいうのはなかなか。

これは省エネルギー協会で、やるときは実際にできた建物に対して1年間なり2年間使った結果をリサーチした上で、本当にどれだけ減ったのかというので判断することはできませんが、目標値は割とわからない。

これだけやるぞ、という覚悟を認めてあげるかどうかみたいな話でしょうね。

○委員 逆に、仮に選んだところに義務として課すことではないか。

○委員 それは大変なことだと思うので、いいかもしれないですね。

○委員 指示されている内容は、具体の導入方針と同時に施設面での取り組みですね。導入方針について、導入計画は適切かという判断もあるが、施設面での取り組みの具体例という

か、具体的な内容については2番目でやはり見ていることになりますよね。

○事務局 そうです。

○委員 3番目は、あまりイメージ的には示されていないが、ここに書かれていることをやろうと思ったら、目標も設定するだろうし、こちらがセットしている項目ですね。

だけど、施設面での取組みは十分書かれていますよね。

○事務局 書かれています。算定する手法は皆さん一緒に、30年間でどう削減していくかという議論であり、提案者の目標としている値です。

よって、例えば丙を選んだら、「〇〇%を削減する目標だったね」ということを守っていただくことは国側の指導の範囲だと言う理解でよろしいでしょうか。

○委員 そうかもしれないですね。

○事務局 次の施設のゾーニング計画の考え方で、外的要因はいろんな要因があるわけですが、まずエアサイド側については、各提案者の考え方はほぼ同じでございましたが、カーブサイド側で少し違っているところを報告させていただきますと、甲は特にご指摘はございませんでした。カーブサイド側からビルに入り、両サイドにエスカレーターで3階までのアクセスルートをきちっと確保されている提案です。

乙は、ビルの片側に3階まで上がるエスカレーターを設け、残り半分がエレベーターを整備しアクセスさせる提案ですが、ビル間口が〇〇m程度、バスの降車場、タクシーの降車場が設定されている状況で、片側がエスカレーター、片側がエレベーターは利用者利便の観点から、少し使いにくいのではないかと意見を委員よりいただいております。

丙は、トラベレーター、斜めのムービングサイドウォークを1階から3階まで設置する提案です。これは緩やかなスロープで設置します。また、2階と3階の部分は、エスカレーターを上下を1基ずつ設置しておりますので、鉄道アクセス、駐車場利用者に意識してはいるのですが、1階と2階の間は上りのトラベレーターしかない。1階が団体待合室になっていますので、例えば2階の連絡通路や鉄道から1階に下りるときはエレベーターしかない提案であり、少し問題があるのではないかと指摘をいただいております。

次に、出発ゲートラウンジの椅子の提供座席数であります。3グループともIATAの標準をベースに算定をしていますので、数字的に見る限りは大きな問題はないと考えられます。

ただ、図面を見る限り、本当に確保されているかどうか微妙で、再度質問を投げ間違いないかどうかを確認することを考えています。

それから、甲と乙は、出発用の保安検査場が中央1ヶ所に集中して配置している提案であり、出発ロビーの旅客にとって非常にいい空間でありたいところに、いっぱいお客が並んでいるところが見えることに少し問題があるのではないかと指摘をいただいているところ。

丙は、それを避けるために2ヶ所に分散した保安検査場を配置しています。形状はいい

が、偏りが出た場合の対応策が気になるかと思いますが、誘導員で旅客誘導をきちっとするという回答が返ってきています。

それからC I Q施設について、乙は、要求水準に書かれていた寸法と少し違った提案を出してきています。要求より大きい数字であり、質疑を投げた回答では実施段階で規定の寸法に変えることは可能ということです。ただし、要求では寸法をきちっと示していますので、評価としてはマイナスではないかとの意見をいただいております。

それから、オープンスポット利用への対策についても、3グループともきちっとした考え方に基づいて整理をされています。

ただ、丙はバスのスタンバイエリアが、敷地からはみ出たところに計画されており、実施段階で変更が必要な提案だと思われます。

それから歩行動線につきましては、甲がゲートラウンジに行く途中のムービングサイドウォークを行き帰りダブルで設置していることは、高く評価すべきとの意見をいただいております。

ただし、出国審査後にかんりのコンセッションを配置しており、コンセッション前は歩かせることになるので、旅客の利便性を無視して商業中心の配置となっているところは、少しマイナス評価ではないかとのご意見がありました。

それから甲のエアサイド側に三角形の凸部が特徴ですが、出発旅客にとっては一番いい空間であるべきところに大きなコンセッションがドーンと配置されている。ここが旅客にとっての快適な、見晴らしのいい空間であれば非常にいいのかなという気がする。また、2階の到着部分も、コンセッション倉庫に使われているので、この部分も商業空間として使われている提案であることから、実施段階でコンセッションの再配置など航空旅客の視点にたった検討を行うべきではとの意見を委員よりいただいております。

機能性とメンテナンスの容易性という視点からは、甲の大屋根、特にトプライトの〇〇～〇〇mもあるガラスをはめ込むといったようなことから、安全性や清掃等について提案者からきちっと聞かないとわからない点です。

それから一番下の設備機器関係でございますけれども、甲と乙につきましては、設備棟を別棟で設けており、主要機器室は津波であるとか、災害時のメインの機器室について重視し、2階部分に配置をする提案となっております。

丙は、コストの関係も踏まえて別棟はつくらず、ターミナルビル本館の1階部分にすべて機器の集約をしている提案です。

その他の部分では、トプライトがそれぞれのチームで提案されており、自然光をターミナルビルの中に十分入れたいという提案です。ただし、ターミナルビルの中はすべて直射日光が入ればいいという状況ではないことから、直射日光対策として甲は、電動のロールスクリーンをトプライト部につける提案で、光センサーによる自動調整で直射日光を遮るということです。

乙は、南側の日照をアルミパネルで、直射日光がビルに直接入ってこない計算された提案です。

丙は、トップライトの部分に太陽光発電を埋め込む提案であり、〇〇%の有効開口を確保するというので、直射日光対策はできています。

以上でございます。

○委員 どうもありがとうございました。如何でしょうか。

○委員 甲と丙でトランジットルートのエレベーターのみは問題ではないかと考えているが。

○委員 甲と丙はエスカレーターをつけさせようと思えば、入るスペースはあるのか。

○事務局 隣は事務室スペースであり、改造すれば可能です。ペリメーターを意識すると、この空港で乗り継ぎが発生することをあまり考慮していないようで、エスカレーターまでつける必要はないのではないかとというのが提案の趣旨だと思われます。

ですから、これも必要があれば、将来の対応ということで、甲と丙については確認する必要があります。

○委員 国内への乗り継ぎは、どういう交通機関でどのぐらいのボリュームを処理する計画になっていましたかね。甲乙丙それぞれがどのような提案であったか説明していただけませんか。

○事務局 施設整備計画をまとめた概要書・基礎数値をまとめた一覧表にまとめていますが、国内線との乗り継ぎをどうするかを求めています。

甲の場合は、循環バス及び鉄道アクセスの無料化です。

それから丙につきましては、無料の循環バス。ただし、鉄道事業者とは今後協議をして格安チケットの提供などです。

○委員 丙はどちらかという、バスをかなり使わせることを前提にしているわけで、それがトラベーター1本で2階から1階におりられないというのは、本当に整合していると言えないのではないか。

○事務局 整合していないと判断されますが、これも実施設計のときに、やっぱり必要です、といったら、空間的には設置が可能との回答です。

○委員 乗継ぎのソフトとの兼合いで言うと、無料循環バスと格安チケットの鉄軌道となったら、やはり無料の方に乗ってしまう可能性が高くて、私のセンスから言うと、バスが無料だと鉄軌道も無料にせざるを得ないと思いますね。

○委員 国際空港の中で、空港の中の移動でお金を取るのはまずないでしょう。聞いたことがないね。

○委員 おっしゃるとおり空港内移動ですから、そういう意味ではここは格安チケットと書いてあっても、丙グループが実施するとなったら、無料にしてもらおう。だから、丙はバスメインで考えているかもしれません。しかし、乗り継ぐ人は循環バスを全部使いなさい

というのは、かなり無理がある提案だとも思います。

○委員 その辺の考え方と突き合わせていくのでしょうか。でも、そこはSPCだけでできる問題ではないから、やはり国としてもそれなりの考えを持って、提案内容について、差をつけないといけないですね。

他に如何でしょうか。

○委員 トップライトとの関係性で、下にぴらぴら出ている羽のようなものに対して、デザインとしてどうかと思うので、これは何かご説明願いたい。

○委員 これは恐らくカーブサイドの立面、縦のパネルから入ってくる日照を制限するためメタルがサンドイッチしてあって、それによって反射効率を高めて入ってくる日照の負荷を減らす。

○委員 負荷を減らすということですね。

○委員 そういうことです。そのかわり中から見たときには全部が真っ暗になるわけではなくて、ガラスの中にそういう要素を組み合わせることで、明るさとか、見た感じの透明感はそのなりに減らさないけれども、入ってくる光を減らしていこう。

ドットでやってもいいし、いろんな形のもので表現はできます。

○委員 これはデザイン的にはすごく大きな要素になると思うのでね。

○委員 そうです。もう少しちゃんとやってほしいですね。

○委員 本当に、これでいいとすることはできませんね。

○委員 それは次の課題だと思いますけどね。ただ、トップライトについてもやると書いてあるだけで、どういうふうにするのかは不明ですね。

○委員 どうやって両方をつくっていくのかなというのが、よく見えないのですが。

○委員 トップライトの清掃が気になると書かれていますが、実はここは先ほどの構造的な問題で、あのほかでかいトップライトをどうやって支えるのだというところが構造の中には見えないのと、もう一つ、今のメタリックなものを入れて反射効率を上げるような方法以外に、外側にルーバーをかけるという方法ですが、これは管制塔からの視認で、この位置のトップライトは管制障害になる可能性があるのではないかと思います。普通のトップライトだと、フラットにもってきた場合にはフラットの上にガラリをつけたり、閑空のときにもパンチングメタルをかけたのですけれども、恐らくそのまま今の形の大型のトップライトがずらりと並ぶと、管制塔からの視認が出てくる可能性があります。視認は問題ないですか。

○事務局 大丈夫だと思います。ただし、反射による障害がどうかということはありません。

○委員 妙な反射が出る可能性ももちろんあります。

○事務局 反射については、それぞれ3グループとも提案の中では気にされています。仕上げについては十分注意している記述がありますが、どこまで検討されているかはよくわ

かりません。ガラスについても検討されているとのことですよ。

○委員 それと、西側は何もないから、夏場の西日はどんな感じか。関空も後で手を加えたと聞いているが。

○委員 ルーバーというかカーテンをつけましたが、それでも日に焼けちゃうとか言われましたけど。

○委員 クレームが来てね。その辺のところはかなり個別に見ないとわからないと思いますが。

○委員 それぞれ3案ともガラス面積がかなり多い。特に甲はかなりの量がありますから、実施に向けては、その対策が出てくるでしょうね。

○委員 共通の課題ですものね。

○委員 どのように対応するか、聞いてみる必要があるかもね。

○委員 致命的でないかは最低限航空局の中でもチェックしておくことが必要ですね。

○委員 現在の傾向で空港のターミナル内は、非常に自然光を入れた明るい空港をつくりたいという傾向に世界中が向かっている。ただ、それとエネルギー負荷が非常に増えてくるのをどうするかというのが最大の課題で、どこでもやらなきゃいけないことになっています。

○委員 ヨーロッパみたいに緯度の高いところと、日本との違いというのは負荷量が全然違いますからね。

○委員 すごいですね。

○委員 風の問題なんかで、確かに甲の大屋根は、冬場に西風がかなり吹いたときに、あそこで渦ができそうな感じもするが。

○委員 シミュレーションはやっていますが、一応滑走路に対して影響は出ないという形のシミュレーションでしたね。

○委員 距離がありますからね、わかりました。

○委員 ただ、風の問題は、建物自体に与える影響の方は実施設計の中できちっとやってもらうしかないでしょうね。

○委員 あとムービングサイドウオークについては、例の有効幅〇〇m、〇〇mとありましたでしょう。あれはここで評価するのですか。

○事務局 もう一度、本当に適切な幅かどうかというのは確認します。

○委員 国際だから〇〇mなんて狭いですよね。

○委員 狭いですね。

○事務局 ところが制限区域の中の〇〇mは他と比較すると広いです。

○委員 それはどっちですか。有効幅ですか。

○事務局 有効幅です。たまたま丙の場合を見ますと、制限区域外が狭くて内が広いです。ゲートラウンジへ行くムービングサイドは〇〇mあります。

大きな荷物は無くなりますので、そこまで必要なのか。制限区域外は大型のカートを持ちますので、例えばある人がとまったときに横を車椅子やカートがすり抜けられないと困りますから、広めの方が良いという意見もあります。

○委員 今のヨーロッパの新しい空港は〇〇mぐらいありますか。

○委員 何か極端に広いのを見たことはありますけどね。

○委員 今の羽田も結構幅広ですが、発想は車椅子の方がとまっても横を抜かれるということです。

○委員 プロセッシングに関してのことで、セキュリティチェックに関してのチェック数がみんな違ってはいますが、セキュリティは非常に大事なもので、将来拡張はどう見ていったらいいのかということですが。

○事務局 ここで評価するか、変動要因への対応のところでは評価するかだと思われ。

○委員 セキュリティチェックは重要なポイントだと思うので。

○事務局 わかりました。

○委員 1つC I Qの配置に関して、基本的にどういうことまで要求するのか。

○事務局 ここでは評価いたしません。これは要求水準の中にもございますが、S P Cと国間で委託契約を結んで、実施していくこととしております。

○委員 今後の問題ということではいいですか。

○事務局 はい。

丙の理解度が低いと書きましたのは、監所の部分で、エアサイドに入るルートで国際線用エプロンは全体が保税区域になりますので、保税区域に入るときは税関チェックが必要です。そのために税関の監所は、要求水準で1階部分に設けなさいという条件にしているわけですが、それが2階に配置されていることなど、少し理解が低いのではないかとのご意見があったためです。

○委員 丙は、そもそもC I Q棟の建物の位置も間違えて持ってきています。だから、その辺はちょっと不注意だと思いますね。

○事務局 施設面におけるサービスのあり方については、各グループとも基本的にI A T AのADRMを中心に行いますと書いておりますので、大きな問題はないということです。

ただし、到着のバゲージクレーム数が甲は、1基当たりの占有時間を〇〇分で処理する提案なので、〇〇基の設置でいいという設定をしています。

乙と丙につきましては、〇〇分をベースに、〇〇基要るという提案です。

それぞれ3グループとも提案の中では、将来1基分の増設エリアは確保する計画となっております。

あとディレイ等についての旅客の異常集中についての対応は、どこのグループも記述がありませんでした。

以上でございます。

○委員 甲は〇〇にやろうと思ったら、〇〇プラス1だから、今の構造では無理ですか。

○事務局 大々的な中身の変更をしない限りは、難しい状況のようです。

〇〇分したらターンテーブル上の荷物を全部降ろし次の到着荷物を入れる。残りの荷物はエアラインのスタッフで処理し〇〇分で回す提案をしてきているのではないかと考えられます。

また、甲の場合、○基目の設置場所がセンターです。当面は、ペリメーターということで、アジアで2泊3日程度だと荷物を預けなくて機内持込みをしてしまう。そういうお客が増えています。そういうお客のために、イミグレーションを出たら、ストレートに税関に行けるように真ん中を空けているわけで、○基目が必要になれば、そこにターンテーブルを整備する計画となっています。

○委員 路線特性からいうと、そんなに無理はないのかもしれないです。

○事務局 ピークは6便、6便と言っていますので、基本的には処理はできると思われま

す。

○事務局 欧米なんかでは重ねて出していると聞いています。日本はそういうところが細かいです。例えばバスにしても1路線1スポット、間違っ

て乗る人がいる、そういう気遣いが日本の場合には非常に多いところがありますので、国内線でもピークの時に2

便出すことがありますけれども、基本は1便、1便対応するのが日本のやり方です。

○委員 バゲージクレームについてはどうですか。

○事務局 提案書の中では、A380 は意識されておりますが、細かな議論をすると、国内線仕様か、国際線仕様かという議論があります。国際線仕様だと500人程度ですから、問題はありませんが、国内線仕様で800人がドーンと来るとなると、対応策が必要になります。

○委員 そうなると、30分ではとても対応しきれないでしょう。

○委員 オーバーサイズ用などは各グループとも提案されていますね。PTB本館の両サイドに出発も到着も受け取るルートも考えられておりますね。

○事務局 はい。

次は、BHSとインライン方式です。これは特殊設備ですが、大きな問題はない提案となっています。〇〇委員から質問がありまして、コンベアルートが本当に確保できているかどうか、今の提案書の中では確認しにくいので、資料を出していただくことを再度お願いする予定です。それから丙については、インラインスクリーニングの処理能力も確認することとしています。

PBBについては、3グループともA380対応について整理をされており、問題がないと思われま

り、〇〇本目のPBBを整備するということで回答が来ています。当初の提案では記載はありませんでした。後出しと言えば後出しです。

○事務局 全体から言うと、やっぱり書いているもので評価せざるを得ない部分というのがあるので、無理やり読むとか、後で聞いてとか、理解力がちょっと足りない部分というのは、どうしても減点せざるを得ないということは意識して点をつけていただかないといけない、全体の大方針というか、基本ですので、よろしく願いいたします。

○委員 現実問題になるが、A380 が来ると対応できるんですよね。

○事務局 少しずつ対応の手法は違いますが対応可能です。

○委員 そこら辺も難しいですよ。後出しはいけないと思うので、それは確かにそのとおりだと思いますが。

○事務局 2階専用の〇〇本目を整備することです。つくり方は、もう〇本固定橋をつかって専用で上げる方法だとか、現在の固定橋を少し改良して〇〇本目をそこからつなぐとか、いろいろな方法はあります。

次のコモンユースは、3グループとも基本的に記述はほぼ同じで、CUTEを導入する提案です。

その他については、甲は急ぎのための専用レーンをつくります。

乙につきましては、専用レーンの保安検査場と、クライオリティ・チェックインカウンターを整備するという提案であります。本当に専用レーンをつくる必要があるのかについての疑問には、エアライン側がこういうニーズを欲しがっている、すなわちファーストクラスへ乗る人をできるだけ優先したい、そういうことがエアラインの中で要望されてきている例があるので、こういう提案をしたという回答が返ってきております。

航空保安対策も、基本的に同じような提案をしてきています。これは守秘義務で、航空局の方からどういう保安対策をやりなさいということを示しておりますので、それを忠実に守っている提案です。また、セキュリティを意識しながら動線計画をきちっと整理されている提案となっています。

それから、防災・災害につきましても、基準法をベースに置いた、全館避難安全検証法だとか、耐火性能検証法を入れて適切にやっていきますという提案で、委員より特に意見はございませんでした。

変動要因への対応及び拡張性についても、同様でございます。

それでは、快適な空間創造への取組みでございますが。

○委員 丙の「2階から機械室等の設備室が全くなく」と整理されていますが、大丈夫ですか。

○事務局 これは今度の質問にも入れており、再度確認を行うことにしております。

丙の提案では、全体的に設備室がかなり狭隘ではないか、30年間には大規模な機器の更新が必ず出てくる。一般的には15年に1回の大規模更新が来る。

それから2階と3階部分については、ほとんど機械室がないので、天井裏や1階と1階の下にあるピットですべて処理をしていく提案であり、これだけの大規模な施設で効率的にいいのかとの指摘がありますので、提案のシステムが成り立つかどうかということについて確認の上、判断した方がいいと思います、再度質問を投げけることを考えています。

○委員 わかりました。

○事務局 快適な空間への取組みについても、それぞれがきちっとした提案となっています。

ただ、ゲートラウンジ等々での「くつろぎ」といいますか、乙と丙は、従来の施設に比べると少しグレードを上げて、乙はエアサイド側にリラクゼーションを持つ空間とか、丙のように、コンフォートアイランドとかなりグレードの高いサービスの提供をしたいという提案です。

ただし、ゲートラウンジの規模と椅子の提供の話になると疑問です。従来のIATAの占有面積で算定の上、提案に至っていると、多分提供座席数が足らなくなるはずだと思いますので、確認をとっています。

それから、ランニングコストを意識しながらも空間環境へということではありますが、甲は、先程から議論になっています大屋根に対してのランニングコストがきちっと配慮されているのかが明確ではないとの指摘がございます。

乙グループは、出国審査後の空間が快適で、M3を設けたことから、出国審査をした後に2階から4階が結構広々としていい空間ができております。

丙は、3階が出発階ですが、本館から〇〇m程度下げた状態で出発ゲートラウンジを設けていますので、イミグレーションを出たときから自分の進む道が少し開けた状況です。

甲につきましては、可能な限りフラットで、3階のレベルでそのままゲートラウンジへ向かうという提案です。

○委員 甲は到着のお客さんが吹抜けを歩く構造になっているのか。

○事務局 ありません。日本の空港は、出発については非常にいい空間を可能な限り提供しているが、到着旅客へのサービスが悪いように思われます。穴蔵を通して帰ってくるイメージであり、他空港でも問題になっているところが見受けられますが、結局カーブサイド側とエアサイド側の制約があり、結果的にいい空間が取りづらいのも事実です。

○委員 部分的に狭くて、部分的に広いという感じでね。

○事務局 波をうったようなラウンジにしまして、到着階のお客に開放感を与えようという提案です。

○委員 それはここに書いてあげたらいいのではないか。

○委員 そこもあるけれども、到着でイミグレーションを越えて、バッグも受け取った後に広い空間になりますね。天井高は高かったんじゃないか。たしか〇〇mぐらいあるような、ああいう見せ方をするというのは、〇〇委員がおっしゃるような点から言ってもいい

と思います。

多くのアジアの方が来て、最初に到着する空港でその印象が決まるのは、まさに出たところですからね。

○委員 今のような話でいくと、全体的な空間をわかりやすくするために、天井高さの整理を行うこと。

あと1つ到着に関して言うと、到着コンコースは、どこを通るかが一番問題で、エアサイド側で航空機がいる側でガラス張りのところを通っていると、それほど天井高さがなくても前が開けていますから、あまり影響はないと思いますが、問題は、その先のバゲージクレームまで行く間とバゲージクレームエリアの天井が低いことが多いので、注意が必要であると思います。あとは皆さん図面を見ていただければわかると思うので。

○委員 到着ロビーの高さは、甲は〇〇mですね。それで丙の方は〇〇mある。

○委員 甲は〇〇mの場所もあって、〇〇mの場所もありますね。

○委員 どうだったのかな。そうすると、場所もあるという程度でしょうかね。

○委員 丙はバゲージクレームのところもトップライトをとっている、トップライトがついていれば、そこは自然光が入ってくるので、影響は非常に大きいだろうということですね。

○委員 そうですね。都合のいい断面で書いてあるものだから、だまされてしまいますね。出発客だけではなく、到着客の方の環境、快適性にも配慮した評価にしましょう。

○委員 先ほど申し上げたように、エアサイドを歩いていれば結構ビューがあるので、壁の中を通っているかどうか、その距離が短いか長いかというような環境的な問題が割と大事だと思いますね。

○委員 あと細かいことを言うと、狭いところを通っていても、ある瞬間にドーンと広がると、それはそれでそういう演出もあるかもしれないので、トータルで見ていかないとだめですね。

○事務局 動線計画ですが、要求水準をつくるときに国際線の動線は非常に複雑であります。今回はそれぞれのチームはきちっとしたルート設定がされております。

鉄道系と自動車系については、一長一短ありますが、鉄道系については、丙が1階のアイランドに下りるのに駅舎の中にエスカレーターをつけている提案で、駅舎2階の連絡通路から、駅舎側で1階に降ろすという提案です。駅舎の中は京浜急行との協議が当然必要ですので、可能か否かは今判断出来ませんが、良い提案であると評価する意見をいただいています。

自動車系は、丙の連絡通路からバス乗車アイランドへのエスカレーター位置が反対ではないかと思われます。

旅客、従業員、ごみ、その他の動線については、3グループとも大きな問題はないとの意見をいただいています。

その他のところでVIPだとか、芸能人についても確保されているということではありますが、これは要求水準の出し方が少し悪かったのか、VIPについては、それぞれのコンソーシアムがどういうVIPかというとらえ方が少しずつ違ってきますので、ルート設定もそれぞれ少しずつ違いますが、結果的には3グループとも大きな問題はないとの意見をいただいています。

カートも3グループとも同じような形で整理をされておりますが、特に乙については、カートの一時保管場所まで確保するという提案をされています。

出発と到着の動線については、各グループともきちっと分離された提案です。

垂直動線は、容量等々が提案書の中で不透明な所が見受けられますので、適正な規模かどうかは、確認することを考えています。

○委員 甲の「駐車場の配置場所は遠いため」というのは正面に据えたのではなくて、振ったものだからそうなっていて、相対比較して歩行距離をウエーティングすると、あまり変わっていないという気がしますが。

○事務局 一番近いのは丙です。乙は、前面にあるA棟、B棟については直線に置いていますので、丙の次に近い。ただしC棟は、非常に歩行距離が長いのでムービングサイドウォークをつけてカバーしています。

甲についても、斜めに配置したことで少し長くなっているためムービングサイドウォークをつけてカバーしている提案です。

○委員 ただ、そのときにどういう歩かせ方をするか。周囲の景観を取り入れて快適に歩かせる工夫ができていますので気分が違いますね。

○委員 確かに距離だけじゃないですね。

○委員 同じ距離を歩くのに、真つすぐ上がるのと、甲みたいに途中で変わったり、心理的にはどうなんだろう。

○事務局 ユニバーサルデザインの考え方からいうと、真つすぐではないかと思いますが。

○委員 距離感とか。

○委員 長いときは曲げた方がいいでしょうね。

○委員 何らかの変化を与える方法というのは、視覚的な問題もあるから、自然光を入れている操作とか、間にどういうサインがついてくるとか、いろんなものがありますが、多分、物理的な長さがどのぐらいかというのが、最初に判断する基準で、それに対してどういうメカニズムを入れていくかは次のところだと思いますね。

○事務局 今回の場合そういう意味で言いますと、ターミナルビルや駐車場の位置を、2階でつなぎなさいと要求水準の中で求めましたので、それぞれのグループはそんなに大きな違いがあるわけではありません。

そこに対して、今の〇〇委員の言葉を借りると、サービスレベルという観点で少し長そうだといえば動く歩道をつけて補完する。そういうことだと思います。よって、それぞれ

の歩行距離に大きな違いは出ていません。

○委員 最終的には、全体配置計画に対してどういうコンセプトでやっているかで、3案ともかなり違ってくる。全体をまとめるのか、駐車場は自立化させるならどこへ配置するとか、そういう全体計画。これはランドスケープも含めて全体の計画の中で機能性みたいというか、距離間を縮めてコンパクトにすることは、わかりやすくなることも事実なので、なるべく駐車場を離して別ものにするというデザイン上の手法ももちろんあるということです。グローバルに全体計画という視点から見ないといけないと思います。

○委員 駐車場利用者をどう位置づけるか。それは別の考え方があればいいが、必ずしも明確にはないですね。便利な空港で、アジアへの近距離が多いから車でずっと駐めて、2～3日行って帰ってと、便利に使わせてあげたいが限りのある敷地の中で、単に数字はボリュームとして見ているが、例えばどのぐらいそういう使い方をしてもらいたいということころまではないでしょうね。

○委員 割と幅を持たせて要求水準はつくってありましたが、甲と乙はそれを踏まえて多目につくり、丙は割とコンパクトにつくったということにもあらわれているように、こちらでも明確にこういう台数で、このボリュームとっていないのは確かです。

だから、あとは料金設定の問題とも絡みますが、甲はすごく下げて、駐車場利用者に非常にアグレッシブに臨んでいますが、特に丙はすごく高い駐車場料金になっていますから、あまりとめたくないのかもしれないです。

○委員 もしかすると、この駐車場を使う人は、山梨だとか、静岡だとか、北関東から家族連れで車で来てとめて、観光旅行に行って帰ってくる人がかなり多い。こんなイメージなのかもしれませんね。イメージとしてビジネスで車で急いで来て、2～3日のビジネス旅行をして帰ってきて車に乗って帰っていく。こうじゃないかもしれないですよ。

○事務局 随分格差の激しい提案になっていますので、相当集まるのではないのでしょうか。

○委員 モノレールに乗ったり、京浜急行なんかに乗ったりして行くよりは、4人ぐらいだと案外車でね。

○委員 国内線だってそういう利用が結構多いわけでしょう。

○委員 首都高で乗り込んでしまう。そこそこ払っても、トータルでちょっと高いけれども、便利さを考えると、そちらの方がいいという判断を案外するというか、自分で使ってみてそんな感じがしますね。

○事務局 甲は3泊4日で5,500円の提案です。

○委員 民間より安いな。

○委員 安いです。こっちは9,500円なもの。

○委員 やっぱり家族4人で荷物を持っていて、上海に行って3泊4日で帰ってこようなんていうときは。

○委員 だから、そういうキャパシティも甲は用意しているのかなという気はしています。

○委員 車で行きますよね。

○委員 だから、ターゲットはビジネスじゃなくて、そっちなのかもしれないですよ。

○委員 あと予測が難しいところで、バスの利用で、今、関空もバス利用が思っていたより増えています。確かに便利で安いですよ。

○事務局 15年度の羽田の利用状況は、私鉄とモノレールで約65%、空港バス、直行バスと路線バスで約20%、自家用車が7%程度です。

○委員 国内でそうですから、国際線の旅客だとまた様変わりするとは思いますが。

○委員 ○○委員がおっしゃるように、バスはまだ伸びると思いますよ。外国人なんかは、荷物を持っていて電車を乗りかえて目的地まで行くことを考えると、やっぱりリムジンバスで行きたいわけです。特に帰りはそういう需要もあるし、行きは時間があるから当然電車でしょうけれども、帰りは結構バスが多いので、そういう意味で言うと、ここのバランスを考えたときには、駐車場も確かにビジネス客ですぐれた動線にしなきゃいけないけれども、公共交通系で想定されていない、バスもそうですね。そこをどう便利にするかは、ちゃんと考えてやらせておかないと、後で何を考えていたんだとなりかねないですからね。

○事務局 そこは3グループとも同じような提案で、バスの降車は全部ビル前で、乗車は3本目のアイランドですべてさばきますので、2階の連絡通路からは降りるだけのルートは確保しています。また、エスカレーターとエレベーターと階段をセットで整備することとなっています。

○委員 だから、羽田も非常に悪いのはカーブサイドに全部待たせるでしょう。バスは誰も面倒を見てくれないから、ああなってしまうんですよ。到着は問題ないが、乗る方は待たないといけない。その待つ利用者はどこで待つのかとなると、勝手に外で待っていてとなると、後でかなり問題になるのではないかな。

○事務局 実は、各アイランドに建物ができる提案を想定していたのですが、3チームとも庇だけの計画でした。ですから、冬は結構寒い中で待つことになります。

○委員 だから、外国人を含めてみんな、多摩川からの寒い風に吹かれて外で待っている。日本ってひどいところだと思いがらね。

○事務局 世界的にどうしようもないのではないのでしょうか。バスは中で待たせるわけにいきません。

アイランドをボックス化する提案などが期待されていました。待合室みたいな。

○委員 最初から私は言っているけれども、バスは気にしているところです。

○委員 結構バス利用は増えるだろうということは予測しておいていい話だから、そういうことでサービスがよくなければならないと思う。

○事務局 残念ですが3チームの提案には待合室的な施設は無いので、実施に向けて何らかの工夫をSPCと協議を行うこととしますが如何でしょうか。

○委員 ここは結構重要なところであるので、忘れないようにお願いしますね。

○事務局 わかりました。

○委員 乙の提案で3階の床レベルを〇〇m上げて、京急とモノレールの取りつきが、要求水準に出した図面と変わってきています。モノレールの桁高も変われば、駅舎内のエスカレーターの長さなり、傾きも変われば、ラッチの位置まで変わっています。よって、両者がこのコンセプトをのむかどうかは、やってみないとわからないところがありますが、ここにハードな調整が必要と書いてあるのは、実はそういうことです。

○委員 場合によっては、追加分の料金は全部SPCが持ちますよと。

○委員 そうなりかねないですね。

○委員 それは大変ですね。一番のポイントは〇〇m上げて、中3階をつくることでどれだけ効果があるかというところで、これをやったら空港ビルの機能がもうめっちゃめっちゃ上がって、まさにすばらしいものになるというのだったら評価の対象になる。特にしっかり見なきゃいけないのは、M3が入ることが本当にいいのだろうか。例えば上げるんだったら、〇〇mで足りないかもしれないということなんですね。もう少しあげない限りは結局使えないスペースが出てくるんじゃないのとか、そういう部分を入れると、安易に上げているだけになってしまった可能性もあるということで、それは厳しく。

○委員 ポイントは、さっきご説明したようにバゲージクレームのところの天井高を確保できるのと、出国審査を受けて、パッと出たときに眺望が開ける。それぐらいで、おっしゃるとおり、これからハードの調整をすることを思うと、よっぽどビルサイドとしてメリットがないと、なかなかだと思えます。

○委員 そうなんですね。だから、そこは多分私たちの方で、内容的にそれがどれだけ役に立っているかというところをかなり見ないと、お金がかかって調整が大変だということは、矛盾を来たすんだらうね。

○委員 動線のところでちょっと質問ですが、総合案内カウンターのところに行くときに、甲はそのままスーッとドアがなくて入っていますよね。乙と丙はちゃんと風除室があつて。

○事務局 甲は連絡通路とターミナルビルを1棟の建物で処理しています。一方、乙と丙はターミナルビルと連絡通路は別々の建物で処理しています。例えば、消防法関係で言いますと、甲の提案は連絡通路もターミナルビルと同様な設備が必要になる。乙と丙は別棟扱いをしていますから、連絡通路は連絡通路、ビルはビルという処理が可能な提案です。

○委員 わかりました。

○事務局 次に移りますが、際内乗継ぎに関する提案は、それぞれ事業者間の調整は出てくるので、甲乙丙それぞれ悪い提案ではないとの意見をいただいています。ただ、現段階でどこまでのことが言えるのかというと、調整を今後やっていきながら実現していきたいという提案です。

ただし、丙の提案で1点、国内線への乗り継ぎカウンターにCUTEを入れるという内容がありますが、非常に難しいのではとの意見をいただいています。

次の収益施設の取組みでは、プロセッシングエリア、旅客の機能に影響を与えないで、どう収益施設を配置できるか、航空旅客に影響があるのかないのかということで見ると、影響はほとんどない提案です。

○委員 甲のイミグレーションを出たところの正面のコンセッションは、どれも程度問題とはいえ、出たところをふさいでいるのは確かなのですが、ウィングの方にはずれていけば眺望は開けますから、そこはある程度の割り切りかなとも思いますが。

これは事業計画との絡みも出てきますが、甲は旅客なり、駐車場の負担をうんと下げて、事業の柱としてコンセッションを立てているというビジネスモデルになっているものから、どうしても一等地は全部コンセッションにしたい。

乙と丙は、その辺は割と淡泊なものですから、そのかわりP S F Cとかは高いということになっていますので、総合評価にはなりますが、建物の評価として、3グループとも程度問題はあるものの真正面がばっとふさがるのはどうかということであれば、そこは決まった後で協議を行って変えてもらうような事もあり得るのかなとは思いますが。

○事務局 そういう意味では、3グループともイミグレーションを出たところは、コンセッションを配置しており、ある種商業的な空間でも一等地です。ただし、旅客の動線からすると、きちっと動線の方向は出してやりたい。そういうところのねらいかなと思いますので、これはどのチームになっても最後までしっかりと見ていくことは必要と思います。

○事務局 今、コンセッションは運営計画の方で分析しています。運営の分析はそれなりにバランスがとれているのではないかということですが、もう一回確認いたします。

○委員 ただ、施設使用料は安くするかわりに、これでどんどん買わせてもうけようというお金の取り方を変えているということですね。うまい方法かもしれません。

○事務局 コンセッションの飲食の場合は、本当に制限区域の中でどれぐらい利用されるか、成り立つかという議論が大きな議論になると思われます。設備的には結構飲食を入れようとする、ガスです、電気です、水ですと、こういう種類が全部要るわけで、本当に制限区域の中でどれぐらいのボリュームが要りますかと、ここが非常に大きな問題です。

○委員 早く行って、制限区域内に入ってゆっくりしたい、そのメリットというのを我々日本国民は知らない。中に入って、それこそ映画を見るとまでは言わないですけども。

○委員 ヨーロッパも、アメリカも、アジアも、外国はみんな中に入って飲食する。

○委員 中でゆっくりご飯を食べて出ていくというのが、ずっといい。そういうことを覚え出すと、みんな中に入って食べるんですよ。

○委員 入ってしまえば安心できますからね。

○委員 意外と高いお酒を飲ませている店が増えてきましたよね。

○委員 そうです。

○委員 だから、ビジネス空港だというコンセプトならよくわかるんですね。ところが、アジアの人間が半分来るんだとか、何割と見るかなんだけれども、帰っていく客をどのぐ

らい考えるかなんだけれども、その考え次第では結構飲食なんかも必要だし、その飲食があまりにも独占市場というか、独占企業で高かったりしたら、それは一方的に評判を落とすんですよ。

○事務局 商業は運営計画の方での成り立ちを見ていただくということですので、施設としては、旅客動線を含めてきちっと配置されているかどうかという視点で見たいということです。

次に、情報提供のあり方及びサインでございますが、端的に言うと、ほとんど3グループとも変わりません。サインの出し方が違うとか、微妙に表示の仕方が違うとかいう程度です。まだ提案内容から解読できなかったのが、フライトインフォメーションの設置台数ですが、これについての3グループの回答を見ますと、非常に差が出ていました。ちなみに甲は、全体で〇〇インチ以上のディスプレイを〇〇台を設置、乙については、これは非常に少なく〇〇台。その他としては有償で希望者には提供する方法で、これは多分店舗のことだろうと思われます。ディスプレイの大きさは〇〇から〇〇型です。丙は〇〇台で、〇〇と〇〇インチのディスプレイとの回答でした。

ただし、詳細なころまでの解読はできていませんので、14日の質疑でもう一回確認をすることを考えています。よって、本日は数字の報告だけにさせていただきます。

それからサインにつきましては、全員がピクトグラムを使う提案でございます。その他としましては、甲は、目的別の色を4色で分けるという提案。乙は、出発系と到着系が構造的に分離されているので、出到着の色を分けるのではなくて、母国と他国の色の提案。

丙は、どちらかという乙に近いと思いますが、ベースカラーに、出発は「光」、到着は「大地」で日本色といいますか、そういうもので出発と到着をカラーで分けた提案です。

それからユニバーサルデザインも同じような提案で、設計段階から工事の完了まで、参加型のUD研究会もしくは検討会を設置して実施していきますという提案でございますので、これも問題ないとの意見をいただいております。

ただハード面で整備する範囲とソフト面での対応ということで見ますと、乙が総合案内所の横に「ケアラウンジ」という部屋を設けています。これは非常に良い提案で評価すべきとの意見をいただいております。

特に気になったとの意見がありましたのは、甲がウィングに計画している便所はひどいということです。ユニバーサルデザインでやる、やると言いながら、このトイレはないでしょう、と。

それからF I Sボードですが、パタパタっという昔のものではなくて、液晶でもいいんですけれども、どこか1カ所に大きいもの、ということではないようです。

○委員 あるんじゃないですか。レファレンスには結構写真が入っていましたが。

○事務局 ありません。F I Sとメインボードと分けているのかもわかりません。

○委員 メインボードは多分あると思いますよ。

- 委員 聞き直して確認した方が確かにいいですね。
- 委員 音で懐かしむ人もいるけどね。
- 委員 情報量が入らないのでね。
- 事務局 傾向としては、3グループとも同様ですが、丙のインフォメーションツリー、F I Sだけではなくて、いろんな機能を1つ入れた情報盤に移りつつあります。今まではF I SはF I S、何とかは何とかと別々に設置していたものが、1つの中に総合情報を入れる。そういう提案が非常に増えてきている傾向にあります。
- 委員 ちょっと5分ぐらい休憩しましょう。

— 休 憩 —

○事務局 それでは、内部空間デザインコンセプトが明確であるかでございますが、特徴としてはどのグループも大規模な採光を取り入れた提案です。

その他としては、乙のビルの両サイドに自動チェックイン機を置き、ここに緑を入れたチェックインストリートという、今までにない新たな取り組みの提案です。

それから丙は、到着と出発に特徴を持ってしまして、出発系については、コンコースは空が見える方向に歩いていけば目的のゲートに行けます。また、到着については、先ほどの連絡通路がビルに行くほどだんだん高くなっていて、逆に到着客を意識していて、到着客は夕日を見ていけば、自分の目的の場所に行ける。

それから、甲はコンコースにサウンドスケープと言う音を入れた提案でございます。

過去に〇〇委員も非常に苦勞されたと聞いていますが、ターミナルビル内の大規模な植栽の提案です。内部空間に生の木を入れるというのは非常に難しい実感は確かにあります。

それぞれのチームが内部空間にかなりの植栽を実施する提案ですが、30年間維持していくことを考えると、非常に手間はかかりますが頑張っしてほしいなどの思いです。

○委員 確かに、そんなに易しいものではないですね。

○委員 クアラルンプールですごく立派な植生があって、感心して聞いたら、そこは空港の方の人ではなくて、国立の植物園が肝いりで、植生の分布も含めて、植え方も含めて全部プロがやっているんだそうです。

○委員 それは大したものですね。

○事務局 1つの方法としては、ポットにしてそれ自体を定期的に入れ替える。季節に応じて出し入れをする等は考えられます。

○委員 パリの公園なんかは、昔から、王朝時代からやっていますから、巨大な4～5mの箱に入ったもので、季節ごとに出し入れをして、温室に入れて、冬はそれを出してきてというのをいまだにやっていますね。何世紀も続いたテクニックなので。

ただ、動かすのは階数が関空みたいに1階ならいいけれども、2階とか4階でしょう。

4階の方にも木が大分ありますから大変ですよ。

○事務局 ここから駐車場の報告に入ります。駐車場につきましては、コンセプトそのものは違いますが、利用者に対する考え方に大きな違いはございません。

ゾーニングの基本的な考え方について、特徴は、駐車場の景観と配置について利用者の利便性を中心に考えた提案です。

まず、1点目は、一般車の乗車レーンはカーブサイド側に設けておりませんので、駐車場の中で処理をすることについては、甲と乙は1階部分に乗車レーンを確保。丙は、各階のフロアに〇〇台から〇〇台の車寄せのスペースを設けて対応する提案となっています。

2点目は、施設におけるサービスでございますが、全体的にこれといった特徴はございませんが、乙は、将来、洗車とか、点検サービスとか、ペットの一時預かり等を検討。

丙につきましても、同じようなメンテナンスだとか、駐車場の代行サービス等を検討しております。

3点目は、出入口の処理能力については、原単位とか考え方について大きな差はない提案でございます。

それから3グループともE T Cの導入を提案していますが、ヒアリングで聞いてみましたが、その中でも甲が一番検討が進んでいるようで、今、〇〇高速道路株式会社と検討会を行っているそうです。乙につきましては、財団法人〇〇及びメーカーの協力が得られればという表現でとまっています。それから、丙につきましてはどこ調整を行っているという状況ではなくて、何か検討したい。こういう状況ですので、供用開始に間に合うかどうかは微妙です。

○委員 駐車料金の精算をする部分ですね。

○事務局 そうでございます。入口にE T Cゲートを設ける。E T Cゲートは、問題があって、年間に渡っていつも利用可能な空きのある施設であれば良いのですが、満車で並んでいる時に、E T Cの専用ラインを設けても、その人だけが駐車場に入れるわけではなくて、E T C専用の駐車場みたいな事や予約専用エリアを設けてしまう等を考えると、運用は難しいのではないかと意見をいただいています。

○委員 実際それをどう動かすかだね。お金をかけてやってくれるというのなら。要するに、入口でも変えないと多分だめだね。

○委員 ナンバーはみんな読み込めますから、それで管理できますし、そうやっている駐車場も確かにあるもの実際。ただし、その前に入庫待ちの車がそんなに並んだら、それを排除するような運営が必要ですね。

○事務局 そこは表示とか、ソフトで対応しますとは書かれています。ですから、実際の運営というか管理の方で、本当に可能なのかという疑問はいただいています。

○委員 予約システムみたいなものがあった方が、そこに知らずに来て待つ車が減るわけでしょう。

○事務局 そうです。

○事務局 変動要因につきましては、定量的な整理をしてみました。甲につきましては、当面、〇〇台程度を整備し、将来的には上に〇〇層積むことで〇〇台程度の増設であり、全体的なキャパシティとしては〇〇台程度の提案です。

乙につきましては、当面〇〇台程度を整備し、将来新たに南側にD棟を1棟〇〇台程度の増設で、トータルとして〇〇台程度の提案となっています。

丙につきましては、将来の拡張が図面上で何台ということが書かれていませんので、提出された図面から計算をしてみますと、将来〇〇台程度は増設が可能となっていて、当面〇〇台程度でございますので、限界としては〇〇台程度です。これは事務局の方で勝手に算出したので正確な数字ではありません。1つの視点として定量的にはじいてみました。

○委員 今、羽田の状況で、駐車場はどの程度使われていますか。

○事務局 結構使われています。それはもちろん繁忙期と、普通の時とで違うということです。それでP1、P2、P3と大きな駐車場があって、それぞれが2,400~2,500台見当で、7,200~7,300台プラス平面がありますから、今、8,000台ぐらいです。それで普段は行けば入れますが、ゴールデンウィークだとか、年末年始だとか、そういう繁忙期にはあふれることがあります。特に第2ビル側は容量が少ないです。第1ビル側は容量が5,000台ぐらいあります。

○委員 わかりました。

○事務局 それでは次の、サービスを提供するための考え方ですが、駐車場の中に自然光と緑地を入れることによってランニングコストを下げたい。照明関係や排気等について向上させたいという提案ではありますが、3グループとも同じような提案です。

それから、出入口の場所についてですが、

甲につきましては、周回道路から入ってきまして、ここで約〇〇度回転をし、ここに入口がある。よって、滞留長はかなり長い空間となっています。それから駐車場の中に入って、出口は反対側から出ていくので、駐車場の周りを〇〇周廻る提案です。管理事務所がここにありますので、何かトラブルったとき等々については非常に遠い場所です。ただ、ゲートにそういう人間を置いておけば問題はないとの意見はいただいています。

それから乙につきましては、出入り口を〇〇カ所に集約している提案ですが、大型車が全部立駐の中を通過して出ていくというルートになっています。それから丙につきましては、実は大型車出入口の処理が要求水準と違っていましたので、彼らに問いましたけれども、変更できるということでした。それから駐車場の縦動線につきましては、それぞれエレベーターが甲が〇〇台、乙が〇〇台、丙が〇〇台配置し、コア部をつくって整理をしています。

情報提供については、基本的に同じような提案となっていますが、自分の駐車位置をき

ちっとわかるようにしてやりたいという思いがそれぞれの提案にあらわれておまして、甲は、フロア毎にカラーを変える。補完表示として各フロアに鳥の絵を入れる。なお、国内線の駐車場は動物の絵になっております

乙は、サインをゾーン毎に区別するとか、壁面のグラフィックと色彩でそれぞれの居場所をわかりやすくする提案であります。

丙は、それぞれのブロックに番号をつけるとか、フロア毎に色を分けるとか、ブロック毎に駐車的位置印字器をつけることで、自分が何番に駐めたかがわかる。3グループとも利用者のためにわかりやすさとして、いろいろな工夫をした提案でございます。

最後に、ユニバーサルデザインにつきましては、3グループともビルと同様でしたが、障害者用の車について、甲は、駐車場の最上階に障害者用の駐車場をつくる計画なので、最上階にわざわざつくる必要はなくて、もっといい場所につくってはという問いに対しては、参加型のUD研究会等における今後の協議の中で要望があれば変更することは可能と答えてきています。もう1点は、3階にプラス〇〇台の障害者用の升をかたまりで設けていますが、この場所がコアから少し離れているので、何故提案の場所に計画したのかを問うと、車両交通、車両との交差が一番少ないところを選びました。すなわち距離ではなくて、安全性を選んで、その場所をセットしたということで、考え方としては明快な回答が返ってきております。

それから乙グループについては、〇〇階〇〇層の〇〇階と〇〇階に集中して障害者用の升を設けています。

丙につきましても、各フロアに配置する計画なので甲と同じような質問を投げたところ、UD検討会の中で変更は可能ですという回答が来ております。

○委員 ちょっと前のページに戻っていいですか。甲の駐車場の升のところ、増築を屋上にする提案になっているが、その時に使用不能はどのぐらいの期間になるのかな。

○事務局 すみません。確認出来ていませんが、増築用の柱は当初から整備しておく、工法は乾式で、工場で鉄骨を組んで持ってきて組み立てる、床は多分PC版等になるので、そんなに長期的な時間はかからないとは思われます。ただ、その間、最上階は使えないことは事実です。工程の期間によっては、どちらかという閑散期にそういう整備を行う事を考え、繁忙期までに完了させるのが一番いいと思われます。

長期的に考えると、甲の提案が動線が一番短くなります。乙と丙が計画しているのは、どんどん南側にビルから離れていくことになります。ただ、ビルの前にどんと積み上げるのは、良いのかどうかという議論は委員の意見からもありますが、どちらにしても先ほど言いましたように、景観、利用者の利便等いろんなことを考えていくと、判断が難しいのも事実だと思います。

工程がどの程度かかるかは確認します。

次の施工監理については、ターミナルを立ち上げる前に電源の供給、水道を通水して慣

熟ができるか、巨大なビルを立ち上げるための慣熟期間はどの程度必要かが非常に重要だとの意見がございましたので、3グループに対して、本整備におけるクリティカルについて聞きました。

甲は、設備棟の工程が不明なので、どう考えているかの質問には、ターミナルビルの一部なので、ターミナルビルの進捗に合わせた施工を行っていくとのことでした。

回答としては正しいと思われませんが、設備棟は重要施設なので、本来は別の工程表が出てくるのではないかと考えていましたが、回答はそういう内容でした。

乙は、供用開始前にトライアルを〇〇回行う等、何が一番大変かはよく知っていますが、工程を見ると受電日が入っていない等少し漏れているところがありました。

丙は、先ほど言いましたような、ターミナルビルに対する供用のクリティカルについては全く記載をされずに返ってまいりました。なお、提案の中には受電日が供用の〇〇ヵ月前となっていますが、ビルを立ち上げるのには少なくとも半年ぐらい前に受電をしないと、との指摘もございます。

維持工事につきましては、3グループとも基本的に同じような提案でございまして、特に書き方だけのことで言うと、特殊設備に対する対応、故障時の対応というところで、表現だけで捉えると少し違いがあります。

甲は、常に空港へ要員を常駐させる。最低限必要な資機材については空港の中に常に在庫を置く提案。

乙と丙につきましては、専門の技術員を常駐させて故障時の復旧作業を行う提案。ただ、乙につきましては、最新テクノロジーによる予知保全の実施ということで、壊れる前に直すんだ、これが最近の施設ですという言い方をされています。

それから維持工事の体制は、それぞれのチームがシフトを組んだ提案を出してきており、内容は、3グループとも問題のない提案であるとの意見をいただいております、何か評価が分かれているという状況ではありませんでした。以上でございます。

○委員 あと1枚目の残りもやっちゃいましょう。

○事務局 はい。景観の部分でございますが、それぞれの売り物は、甲が「空」であり、乙が「和」であり、丙が「クロスポリス・トーキョー」を前面に打ち出した提案です。

首都圏の空港の玄関として魅力的であるかということでは、事務局で勝手な言葉をつけさせていただいたおり、恐縮です。甲はビッグバズアイみたいなものを何かアピールしているのかということをおもっています。

乙は、日本の文化の底ということを意識して建築群をアピールした提案。

丙は、波動で、これを中心にした建築をアピールしたい。こんな提案だと思われまして。

基本コンセプトが伝わる景観であるかにつきましては、それぞれ明快な提案となっています。

それから周辺施設との連携、調和でございますが、委員の意見を踏まえ、事務局でまと

めさせていただきました。

それから、展望デッキ等の快適性については、3グループともそれぞれの考え方で計画されています。

建築全般及びランドスケープの部分については、昨日の段階で委員からコメントをいただいております、それを記入しようかと思いましたが、直接お話をさせていただいた方がよいと思いますので、後ほど、両委員に締めていただければと思います。よろしくお願います。

○委員 ありがとうございます。それではお願いします。

○委員 この評価基準表に沿ってランドスケープアーキテクトとしての観点で評価します。全体的な景観とランドスケープデザインの話と両方ありますが、「景観計画」という項目に関しましては、甲が「空」ということで、当空港のコンセプトを把握した上で明快なビジョンがきちっとあると思います。また、大地のアートを表現した、ここしかない場所性を担保した大胆な景観設計になっていると思います。乙の「和」に関しては、コンセプトは妥当であるが、表現とコンセプトが合っていないのではないかと思います。表現が明快ではない、特色がない、場所性が担保されていないと思います。丙の「クロスポリス・トーキョー」というコンセプトは、場所性をとらえた明快なコンセプトであると思います。

「調和に配慮した景観」であるかについては、甲は、周辺施設との関係は明快でよく考えられていると思われます。乙は、配慮されている景観とはいえ、統一感に欠けるのではないかという見解です。丙に関しては、特にモノレールとの景観との関係性が、景観的には大きな問題ではないかと感じています。

その他のところで、甲は「問題なく選択性に富む」と空間、演出ともに思います。また、この場所に空港の空間構成を、当該敷地の持つ空間的特性ととらえ、富士山や月の軸を大切にし、ここにしかない場所性を創成していると思います。乙は、機能的な提案ではありますが、特色がないのではないかと感じています。場所性の担保に欠けているのではないかと感じています。丙は、軸をしっかり持ってわかりやすいが、景観の生かした方に少し考慮が足りないのではないかと感じています。明快な形態によって、明快な空間構成をしているということで、非常に統一感にすぐれた明快なコンセプトであるし、明快な空間構成であると思いますが、建物内部からの風景の見せ方に一工夫あったらよろしいのではないかと感じました。

「ランド・スケープのコンセプト」については、甲の「新八景」は、コンセプトと空間が一致しているという点では評価できると思います。また、立体駐車場の形状及びボリューム感に関してもマッチしていると思いますし、駐車場を楕円にしたことで、将来的な景観、将来、上への増設がいいのか悪いかの議論はあるとしても、周辺の景観が悪くならないということで、全体の景観構成も時間軸に対応して担保されています。これが平面的に広がっていく案ですとランドスケープが圧迫されてしまうことになります。また、特に新しい環境を重視したエアポートとしては、景観的には画期的なインパクトを担保していると思

した。乙グループに関しては、コンセプトと空間とが生かされていない。「和のもてなし」のコンセプトは当空港に相応しいと思いますが、それが空間として表現されているかという点、今まで読み込んだ限りでは思えない。また、駐車場を〇〇棟に分けた結果、景観的なダイナミズムに少し欠けてきているのではないかと思います。特に雨水池という提案は、ちょっと考え過ぎで形態的には類似したものも存在し、中部空港と似たような形で、矢張り問題だと思います。丙に関しましては、景観としてのゲートウェイは感じられませんが、形としてはゲートウェイを感じます。モノレールからのアプローチは、国際空港としての資質が問われてくるのではないかと思います。また、ランドスケープを殆どコンセプトの表現の場としては考えられていないように思われます。場所性が考慮されていないように見受けられます。

最後に、景観として全体の考え方から纏めると、甲グループに関しましては、空港という特殊な環境を十分に生かして、それからの視点をデザインの主軸として、日本の空の玄関としてのしつらえとしては、きちっとできていると思いますし、敷地全体のまとまりに創意工夫がこらされています。「空」というコンセプトが空間デザインとしてのみならず、運営、演出にも徹しているところが空間の利用客にとっても期待感を喚起する提案と考えます。この時代にしか考えられない空からの視点を存分に意識し、ランドアート性を担保した創造的な提案と考えます。また、視覚的には空間を上手に利用した明快な空間構成であるとともに、周辺施設の関係も明快であります。乙に関しては、機能的、経済性を先行させたかに見える非個性的な空間構成だと思います。造成の切り盛りによる土量の調整等ランドスケープとしての工夫がそこそこになされていることはアイデアとして評価できる点だと思いますが、全体としてはダイナミズムに欠けていると思います。丙に関しましては、明快な空港としての空間構成が形態としてアイデンティティを担保していることから、建築としての統一性にすぐれた明快な提案だと思います。ただし、特に問題なのは景観的な周囲との関係性の中でモノレールとの関係は駐車場のランプが景観的なマイナスのインパクトを与えている事は大きな問題です。従ってランドスケープの観点では評価しがたい。新しい羽田の玄関という大きな命題のなかで今回の提案の中に景観を重視した案が提出されたことは喜ばしいことと思います。

○委員 全体的な見方をしますと、私自身がレポートを読み、全体的な建築の判断という形で報告させていただきたいと思います。建築空間、あるいは建築の造形自体を見ると、そのバランスでやっているということで、全体で判断しないといけないという立場に立ちました。

空港のターミナルで一番何が大事か、どこが一番のポイントかなど、さまざまなご意見があると思いますが、私自身の見方は、やはり空港機能を重視した形で、空港の特質ある建築は成立するだろうという立場から判断をしています。

それに基づいて空間性、あるいは動線計画、全体の配置計画、ゾーニングが建築の基準

ですから、そこから判断しますと、甲については、非常にダイナミックな形で提案がなされています。ただし、一番気になることは、大屋根の大きさや、すべてのボリュームが少しオーバーデザインになっているのではないかと言うことです。

面積とボリュームに関しては甲も丙もボリュームはあまり変わりませんが、丙は平面的に広がっていますのでボリュームが甲と変わらないのですが、甲に関しては空港における限界線ぎりぎりの〇〇m強までの建物高さであることから、かなりのボリュームとなっています。それは実際にスポット数からみても全体のボリュームが非常に大きいという気持ちがあります。例えば申しますと関空より大きく、デザインのためだけにこんなサービスをしてもいいのかと言うのが率直な意見であり、それは構造計画からすべての施設計画に対して大きな影響を与える部分であると思っています。例えばP B Bにしてもガラス張りでボリュームの大きいものが入っています。

そう言う観点で建築的に1つのまとまりになっているのかを判断すると、それぞれの大きいボリュームの中でリンクされていないため、構成的にも全体がつながった形でうまく表現できているかどうかというについても多少疑問が残ります。

すなわち、エアサイド側とメインターミナルのリンクとか、周辺施設と比べて空間性及び建築の中の形態的なまとまりというところに、多少問題があるのではないかと思います。

実際この空間ができれば、非常にダイナミックな大きな空間になるでしょうが、これに対する経済的な保証や技術的な保証という視点から見ても、本当に大丈夫かと言う見方が率直な意見です。

駐車場につきましても非常に大きなボリュームになっている。一瞬見れば楕円形は大変いい形ではありますが、ボリュームは非常に大きくなり効率性が非常に悪く、この狭い敷地の中で計画してもいいのかという疑問は残ります。

また、これも同じですが、全体のボリュームがうまくリンクしてくれればいいのですが、第2、第1国内線旅客ターミナルビルの続きに計画される関係からみても、羽田空港全体が空間的にも狭隘化で苦しんでいる中で、この計画は違う見方からも疑問が残ります。

ただし、3チームの提案の中では一番よくスタディはされています。

また、甲の提案は、先ほど申し上げましたが、全体計画、ゾーニング、動線計画、配置計画に対しての基本的なコンセプトが少し不明快だというところがあります。丙と比べてみますと、丙の場合には、実際には建蔽率に関してはしっかりとした形で、非常にコンパクトに抑え込んでいますし、空港に関しての一番本質的なゾーニング、配置計画、動線計画をベースにして進めています。クロスロードを入れて、都市交通とのかかわり、あるいは駐車場のかかわり等、全体が1つの計画の中でまとめ上げているので、形体的にも、空間的にもよく纏まった提案だと思います。

もちろん足りないところも幾つかあるし、ディテールに関してはさらに詰めていかないと、建築的な空間表現として成り立つかどうかというところは、さらに今後の問題ですが、

3チームの提案の中で見ると、空港ターミナルとしては非常によく纏まった表現と空間構成、動線計画であると思います。

空港ターミナルは非常に複雑な建物なので、最初に入ったときのコンセプトがクリアでないと、あと色々なことが起きたときに道を見失う可能性があるということです。

今回はPFI事業なので、建築的なことからだけで判断できないことはわかっていますが、私の立場としては、建築計画としては丙が一番よく見抜いた、空港をよくわかった方法で建築を押さえているなというふうに考えました。

ランド・スケープについては、甲の提案は、敷地が非常に小さいところで、実際にはあまり植栽をたくさん植える場所ではないということで、ある程度抑えた形のランドスケープであるので、この大きさにふさわしい形で、建築を主体にしながら抑えた形で景観をまとめ上げているというふうに見ました。乙に関しては、M3の問題というのが非常に大きな問題を持っていて、これさえなければ乙はそれなりに非常にエコノミカルなことを考えて、よく練られた案で無理をせずに表現しているし、実際に建築自体もしっかりとしたスタディをしていけば、まとまりのある形、しかも、平らな屋根でつまらないかと言うと、そんなこともなくて、全体の組み立て方を、庇と組み合わせをしていけば、それなりに建築的な纏まりはできるのではないかと思います。平面計画、断面計画、動線とも、そういう意味ではよく纏まっていますが、大きなポイントとしてM3の問題と、閑空ほど長くはないですが、ウイング長が〇〇m程度でありますので、その空間で天井面が平らであるということは非常に変化がない。空間と言う観点からも丙の場合には、スポットごとに屋根、天井を変えていくという形で、内部空間に対してのボリュームの処理をしています。これは甲も同様ですが、乙に関しては特にその部分は逃げてしまったことから、デジャヴューと言いますが、既にどこにでもあるような空港のイメージになってしまう危険性があります。当然トップライトやその他で工夫して建築的には処理していくと思うんですけども、提案段階では3案の中でそうした平凡さがあると思います。

なお、建築的に構造計画とか、その他を見ていきますと、それぞれに対していいところ、悪いところが3チームともありますが、特に甲について、恐らくきちっとスタディは行っていると思いますが、確認と言う意味からも、甲に対して構造計画についての確認をしておいた方が良くと思います。また、仮に本PFIの事業者を選定された場合でも、実施設計の初期段階で、きちっと見通しておく必要があると思います。地震のことを前提にして話をしますと、デザイン的なボリュームが非常に大きいことと、スパンが〇〇mをベースにしているということです。私達建築屋にとっては、甲の提案の〇〇mと乙や丙が提案している〇〇mの差は非常に大きく、梁の大きさから柱に至るまで全部変わってきます。〇〇mにした時に見通し性が良いのは当たり前ですが、それがなかなかできないで苦労しているのが実態です。

以上、私の多少の苦言になりますが「本当に大丈夫ですね」と言う確認を事務局におい

て行って下さい。

○委員 どうもありがとうございました。

どうでしょうかね。私も先生お二人のお話をお伺いして、景観面とか、デザイン面は、私の素人として思っていた印象にかなり一致しています。

私も印象的に言うと、機能面をかなり重視していることは3案ともに共通で、課題という部分も結構あったりして、どこに決まったとしても、今後、国土交通省側と必要に応じてかなり修正をしたり、調整をしたり、関係機関とうまくやっていく。非常にタフなワークがまだまだいっぱい残っているなという印象を持っています。

バサツと言うと、丙が結構頑張っているねという印象がありまして、だから、乙については、確かにちょっとぴんとこないなという感じがあるんです。それは機能面ではなくてデザイン面という意味でね。羽田に新しく国際ターミナルをつくるのだから、こうあってほしいなというようなところから言うと、ちょっとどうかな。しかし、その割に丙はそれなりに頑張っているねという感じがあって、甲も非常に頑張っているわけけれども、うーんという感じですね。

ただ、欲を言えばいろいろ出てきますが、例えば、クロスロードプラザみたいところを1つのキャッチコピーにしてつくっていかうとしている割に、ちょっとスペース的はどうかな。もう少し余裕が欲しいなとか、動線上混乱をしないかとか、実際にでき上がったスペースの関連がもう一步欲しい。それも調整のエリアだとしたら、もうちょっと頑張っ増やしてくれということなのかもしれない。幅をもう少し持ってくれとか、そこら辺はあまり大きなボトルネックじゃないのかもしれないかもしれませんが、個別に挙げていくと、そういったいろいろな機能面の課題はあると思っています。

さて、きょうの議論はこれを全部説明していただいて、総括という以前に、1点だけ、駐車場の動線の方はちょっと議論にならなかったが、必要な滞留スペースを十分確保されているのか、3案は随分違うでしょう。甲はそのスペースを確保するためわざわざ駐車場をぐるっと回して、随分気を使っている提案ですよ。でも、残りの2グループは数十台並んだら、もう本線に出てきてしまうような提案ではないか。課題として整理しておく必要があると思いますが。

○事務局 ご説明の中で抜けていましたが、数字的に説明すると、甲が約〇〇台の滞留長、乙と丙が約〇〇台程度です。

ただし、丙については、資料の中で数字が無かったのですが、図面で想定した数字を書いております。

○委員 わかりました。

旅客ターミナルに関して、他にご意見等はございませんか。

無いようですので、以上で旅客ターミナルの審議を終了しますが、引き続き貨物ターミナルの審議に入りたいと思いますが、ここで10分程休憩を取りたいと思います。

— 休憩 —

○委員 それでは、貨物につきましても各委員の意見を事務局の方でまとめていただいていますので、項目毎に説明して頂き、審議していきたいと思います。なお、進め方は旅客と同様に、各委員の意見が一致している事項と、違っている事項があると思いますが、特に貨物は旅客と違って施設提案についての共通認識を持つことが重点であると思いますので、本日は提案内容の確認と各委員の意見を中心に進めたと思います。それでは、事務局から説明をお願いします。

○事務局 長時間になりますが、引き続き宜しくお願いいたします。

評価内容の説明に先立ち、共通の認識は旅客と同様に文章と設計図書の内容に違いがある場合は設計図書を中心に判断していく。

2点目が根拠や原単位等が不明確な値については、再確認を行った上で判断していく。

3点目が設計図書で判断ができるものは、設計図書で判断する。

4点目が、後出しジャンケンの回答については、評価は行わない。

5点目が、施設全体としての評価を常に意識しながら個々の評価を行っていく。

等によろしいですね。

○委員 旅客と同様で、やはりケース・バイ・ケースですね。

○事務局 評価書をお手元にお配りをしてしておりますが、本日は、提案内容をまとめたものと委員の気になっておられる点等を、そのまま入れているという状況の資料です。

よって、資料について事務局の方から重点的な内容を説明させて頂き、各委員から意見をいただき、その内容を事務局で整理の上、各委員へ送付いたします。これを各委員は修正のうえ評価書の案を作成していただき、その評価書を事務局でまとめて、次回の部会で部会としての案を確定させることで進めたいと考えていますので宜しくお願いいたします。

まず、個別評価の説明に入る前に、施設面だけで見ますと、貨物の大きな論点は3点となっています。

1つは、甲と乙の提案が平屋建てなのに対して、丙の複層化、すなわち全面ダブル、2階建ての提案です。上屋に対しての評価が大きな分かれだとの意見をいただいております。よって、平屋なのか、複層なのかが1つの論点です。

それからもう一つは、ロジスティック機能の考え方で、本当にこの空港で要るのか要らないのか、成り立つのか成り立たないのかという評価です。評価の中でメイン機能として評価するのか、付加機能としての評価なのかですが、委員からは付加機能ではないかとの意見をいただいております。輸出入に必要な機能がきちっと確保できていることが当然メインである、と。あとはこの敷地内で付加機能として何が確保でき、その機能が利用者ニーズや事業として成立する施設であれば評価するのではないかということです。

ただし、成り立たない施設の場合は負担が増えますので、要るのかどうか、借りてくれるのかどうかを、提案書やヒアリングで見極めるのが重要であるとともに、評価としても重要な論点との指摘をいただいています。

○事務局 これはどちらかというと、事業計画の評価となるのではとの考えもあります。

○委員 端的に言うと、乙が上屋の内側の敷地にロジスティック棟を建てて、丙が滑走路寄りの表に建てているというのは、今の事業計画上で成り立ち得るかどうかという問題の裏腹で、非常にクリティカルになり得ることです。つまり、丙のやり方でロジスティック棟をどんと建てたら、もう後取り返しがつきませんので、そこに平屋の輸出入上屋は建てられませんから、その意味では施設のきいてくる。

○委員 だから、将来の自由度がゼロになってしまうということですね。

○委員 そういう意味では施設面でも判断すべきだと思います。

○事務局 配置とかゾーニングでしょうか。場合によっては定量的な整理が必要になってくるかもしれません。エアサイド側の輸出入に一番必要なエリアは最大限確保したいということと、2階に積むことにおいて非常に取扱量が確保できるというのが丙の提案です。

ところが、例えばロジスティック棟の両サイドの車路を全部足しますと〇〇m程度の空間をとっています。すなわち、この空間は輸出入としては全く使えない。それから複層にしているために、昇降路だとか昇降機という空間が当然必要になりますので、そういう空間がどの程度必要になるか。ここの左側に将来拡張したときに、トータルのボリュームとしてどれぐらいの確保ができるか。実際の有効スペースとしてどれぐらい確保できるか。

それから、平面にしています甲とか乙ですね。これをそのままの空間で拡張していったときにどれぐらいの面積が確保できるのか。

○事務局 もっと端的にわかりやすく言うと、乙の場合、ロジスティック棟が事業計画にあまり詰まっていないとの意見があります。丙の場合は、もう建てたら最後で、将来の自由度を制約しますから、これならここは一等地というか、前面を使わせてもいいんだという合理性の検証が必要です。

○事務局 3つ目については、道路計画です。これは三者三様で、甲の平面で〇〇ブロックに分けた道路、乙の平面でワンウェイの道路、丙の全部ダブルです。この評価をどうするかということです。

施設としては、各委員からの意見を集約すると、この3つの大きな視点で基本的に考えるということだと思っていますが、よろしいでしょうか。

○事務局 旅客も同じですが、全体から言うと、やっぱり書いているもので評価せざるを得ません。ヒアリングの時に聞いて理解力が足りないと思われる部分は、減点せざるを得ないのではないのでしょうか。そこを意識して点をつけることが、全体の大方針というか、基本なのかと考えていますが、よろしいでしょうか。

○委員 そちら辺も難しいですね。後出しはいけないと思うので、それは確かにそのと

おりだと思えますが。

○委員 いろいろな方法はありますがね。

○委員 旅客の場合は、我々も旅客になれるし、旅客にとって利便性の高い、あるいは外国から来たときに非常にいいものにしようじゃないかという発想もわかるし、その評価をするのもしやすいわけだけれども、貨物の利用者は荷主直接じゃないんだけど、フォワーダーであったりエアラインであったり、その視点で最終的には評価される側面もあるわけだから、その評価の大きな視点を、さっきの3点で施設面はいいのかどうか、難しいが中心的な視点であることに間違いはないと思えますがね。よろしいでしょうか。

それでは、説明をお願いします。

○事務局 まず、施設への取組みでございますが、甲は、首都圏物流の効率化を実現する24時間稼働の国際航空貨物ターミナル。乙は、東京国際空港の特徴を生かした物流のスピード化と24時間稼働の国際航空貨物ターミナル。丙は、M A C T、多機能型先進ターミナルがキーとなる3グループの提案であり、物流全体の最適化、スピード化、コストパフォーマンスが高い等を取り組み提案のベースにしており、取り組み姿勢としては妥当ではないかとの意見をいただいております。

それから、空港内の施設として整合がとれた適切な計画であるかについてです。

甲は、エアサイドに面して上屋1と上屋2を配置し、上屋と密接な関係のある生鮮上屋やC I Q貨物合同庁舎を背後に配置された提案ですが、集中率の関係等から見ると輸出と輸入エリアは反対の方がよりベストであるとともに燻蒸施設との位置関係が良好となるのではないかとの意見をいただいております。

乙は、エアサイドに面して北側に輸出上屋、東側に輸入上屋を別々に配置し、倉庫、事務室、従業員駐車場といったその他の施設については、ロジスティック棟に集約し地区の中心部へ配置、地区内の車両を最小とするため管理棟と従業員用駐車場を管理地区の外に配置した提案ですが、ロジスティック棟内に一般用駐車場が〇〇台程度確保されていることが気になるとの意見をいただいております。

丙は、エアサイドに面して、フレーター棟、エクスプレス棟、それから倉庫や従業員駐車場が同居するロジスティックス棟の3棟の上屋をすべて複層化した配置であり、1階が輸出、2階が輸入となっております。その他の施設については、その背後に生鮮二次仕分けエリアやC I Q貨物合同庁舎を配置した提案ですが、効率性とダブルデッキの道路が気になるとの意見をいただいております。

施設の取組みについては、以上です。

○委員 では、ご意見をお伺いしたいと思います。如何でしょうか。

○委員 C I Qの配置に関して、基本的にどういうことまで要求するのですか。

○事務局 要求水準書で求めています。用地が確保されていることが条件です。なお、配置についての各チームの提案は、甲は、全ての上屋や施設から均等な距離へ配置。乙は、

上屋等施設の展開の柔軟性を考慮したC I Q貨物合同庁舎の配置。丙は、貨物ターミナル地区の中心に配置しており、3グループとも用地及び配置についても妥当ではないかとの意見をいただいています。

○委員 運用面や輸出入の審査等については、評価対象としなく良いですね。

○事務局 はい。

それでは、次の施設のゾーニング計画の「機能的で優れた提案であるか」でございますが、甲は、シンプルで一般的な配置、迅速で効率的な貨物取扱及び車両動線の円滑な処理が可能なゾーニング、エプロン側に上屋を最大限接面した配置であり、事務室や上屋等のゾーニングは適切であるとの意見をいただいております。乙は、物流に整合した分かり易く明快な配置、輸出上屋がエプロンに前面接する配置、事務室や上屋等のゾーニングも適切、輸入上屋と燻蒸施設との位置関係は良好で効率的ですが、生鮮上屋が無いことを気にされる委員もでございます。丙は、日本初の複層貨物上屋をダブルデッキの道路で結んだ三次元ゾーニングによる革新的ターミナル、ランプに隣接したエリアを最大限利用して上屋を配置した提案となっておりますが、二階構成の上屋は階高が低いのではないかと、二階へのアクセスがランドサイドのみで処理時間等に問題はおこらないかと等、床面積の割に能力は上がらないのではないかと等の疑問が委員より出されています。

また、貨物上屋の奥行、間口の値については、貨物ハンドリング、トラックヤード等と整合の取れた計画となっているかについては、甲は、貨物上屋の2棟は奥行〇〇m無柱構造とするなどハンドリングやトラックヤード等と整合の取れた提案で、その前後に〇〇mと上屋1は〇〇m、上屋2は〇〇mの底を持った計画であるとともに、上屋正面にトラックヤードやトラック待機場を設置した提案です。また、生鮮上屋にも〇〇面のトラックヤードが確保しています。乙は、貨物上屋の2棟は奥行〇〇m無柱構造とするなどハンドリングやトラックヤード等と整合の取れた提案であり、その前後に〇〇mと〇〇mの底を持った計画であるとともに、上屋正面にトラックヤードやトラック待機場を設置した提案となっております。また、ロジスティック棟は運転者がドーリーに乗車したまま輸送可能な大型エレベーターを設置した提案です。丙は、フレーター棟・エクスプレス棟は奥行 〇〇mで、〇〇×〇〇mグリッドの空間、ロジスティックス棟は奥行〇〇mで〇〇×〇〇mグリッドの空間とし、〇〇mと〇〇mの底を持った計画であるとともに、上屋正面にトラックヤードやトラック待機場、フォークリフト等通行帯を設置した提案です。昇降機については、フレーター棟のエアサイド側に〇〇 f t コンテナ用、カーブサイド側は不明、エクスプレス棟エアサイド側は無し、カーブサイド側は不明、ロジスティックス棟のエアサイド側も無し、カーブサイド側に〇〇 t コンテナが搭載できる大型エレベーターを設置することとなっております。なお、二層構成としているために間口が狭く、トラックカーブサイド長が短い点や上屋貨物の横持ちは縦動線になることもあること、主要上屋は〇〇×〇〇mグリッドの空間で構成、その範囲では荷捌きは出来るものの使用範囲は限定的であり柔軟性が

劣るのではないか等の疑問が出されている提案です。

以上でございます。

○委員 どうもありがとうございました。如何でしょうか。

先程、事務局からの説明でもあったように、この項目は重要な1つであると思いますが、特に上屋の平屋と複層の整理と、ロジ機能の評価ではないかと思いますが。

○事務局 まず上屋でございますが、50万トン进行处理するための規模につきましては後ほどの項目でも説明させていただきますが、甲と丙が約〇〇㎡で乙が〇〇㎡弱で、大きな差はございません。ただし、甲と乙は、エアサイド側を最大限利用した上屋を整備する提案に対して、丙は将来の拡張用地を最大限確保するための複層となっておりますが、ロジ棟にかなり大きな車路があり、この車路がエアサイド側を占有していることが問題ではないかとの意見をいただいています。

もう1点の、ロジ棟の機能をどう評価するのかということです。この地区の中に無いといけな施設とするか、付加機能として必要性や利用者ニーズ、賃貸料金を含めて借りてくれる事業者があるのであればメイン機能としての評価を行うべきか、です。

○委員 無理やりロジ機能をエアサイドに配置したことが丙の提案は難点ではないか、エアサイドを使用しないで、ロジ機能だけに着目すると、あのループも問題の一つだと思います。おそらく、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てしまったのではないかと考えられます。

○委員 言っていることと、提案が違うということですかね。

○委員 道路計画についても、甲の計画は何をどのように整理したら、このような提案になるのだろう、不思議ですね。それと、丙のダブルデッキも酷い提案ではと思っています。まず、ダブルデッキへ行くまでの動線が酷いね。何回曲がれば2階に到達するのか。後は降り口の〇〇車線部も酷い、何故ループではなく拡張用地があるのだから2車線で素直に降り口を計画しなかったのか。不思議としか言い様がない提案だね。

○事務局 事故等で降り口が通行できなくなった場合は、昇り専用のループを降り口に変更して対応すると聞いています。

○委員 特に、ロジ棟は大型車や自家用車等が混在した建物であり、そんな運用を考えているのであれば、従業員駐車場は別の場所に整備するとか、少しでも負荷が少なくなることを考えるのではないだろうか。やはり不思議ですね。

○委員 上屋にしても2階建てが致命的では全くなくて、ロジ機能をセットバックして提案していたら、量的なさばきも質的な意味合いも違った提案になっていたのではないのかと。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、全く意味合いが違う評価というか、よくここまで踏み切ったねと。

○事務局 ここは重要な項目でもありますから、ヒアリングも含めてしっかりと聞くところは聞いて確認した上で、判断していただきたいと思います。

○委員 その通りですね。一つ、羽田の場合は、空港内と周辺はどのようになっていくのでしょうか。成田の周辺みたいにひどいことにはならないと思いますけれどもね。ああいうふうにみんな前に出ていったら大変なことになってしまいますものね。

○委員 成田と比べると、ここの周辺はフォワーダー上屋とか、川崎は結構ありますからゼロじゃない。既に既存のストックがあるから、そこは成田と大分違うんだと思うんですね。

○委員 要するに、海のコンテナのための物流の集積というのが、大井にしる、川崎にしるものすごくあるわけです。そうすると、その辺からのスペースをちょっと融通すれば、要するに前線基地としての機能だけここにあれば、あとは幾らでも後ろでできるという可能性があるんですね。

○委員 ありますものね。そういう考え方だということがはっきりしていれば、まあいいのかな。

○事務局 その見極めをお願いします。

○委員 そこは成田と大分違うと思いますね。

○委員 違いますね。そのとおりですね。

○事務局 次の施設面におけるサービスについては、甲は、時間の短縮、横持ちのサービス、小口の協同輸送、高品質の貨物ハンドリングを実現するフレキシビリティの高い施設配置、スカイウェイ、クリーニング、食堂、コンビニエンスストア、ガソリンスタンドを提案しています。また、生鮮上屋に冷蔵冷凍庫を配するなどの配慮が見られ、厨房除外施設、燻蒸機械室等必要な附帯施設へも配慮されています。有効性は確認する必要がありますが、輸入貨物を連絡する搬送コンベアを設置するなどとしています。

乙は、時間の短縮、従業員駐車場等を区域外に配置し貨物地区混雑の要因を排除しています。また、地区内〇〇ヶ所に運転手控え室を設置するとともに、歩行者用にスカイウェイを提案しています。さらに、施設利用者が求めるサービスレベルを確保して競争に勝つ貨物ターミナルを目指すとして、付加機能として、加工機能や倉庫機能をもつロジスティック棟を整備するとしています。

丙は、時間の短縮、貨物処理の迅速性、安全性、使い易さを重視したユーザーフレンドリーな施設、付加機能として、やはり加工機能と倉庫機能を有するロジスティックス棟を整備するとしております。ただし、多層施設とするのであれば貨物上屋の上部をロジ棟とする方が合理的ではないか、ロジスティックス棟におけるトラックと従業員車輛の輻輳、輸出から輸入への動線が場内を周回していること、従業員サービスへの配慮等、課題も委員より提出されています。

場内における車両の管理等、迅速で効率的なシステム等の検討がなされているかについては、甲は、PHSによるトラック誘導システムの導入、トラック待機場満空表示装置の設置を提案していますが、PHSを利用するトラック呼び出しシステムの導入及びその運

用がゲートで行われるのであれば、受付時のトラック動線が長くなること等から、待機場は上屋前面より一箇所に集約する方が合理的で無駄な動線が生じないのではないかとの意見をいただいています。

乙は、貨物管理システムと埋め込みセンサーを用いた構内車両管理システムを連動させ、構内の車両の一元管理を行う提案で、特に問題がないとのことでした。

丙は、トラック待機場の混雑状況が認識できる構内状況案内板とトラック運転手の携帯電話への通知によるトラック呼び出しシステムを提案しており、これも問題がないとの意見をいただいています。

次の、管理区域ゲートの設置場所及びゲート数は、周辺施設に影響のない適切な計画であるかについては、甲乙丙ともに、ゲートの位置は環状八号線から〇〇m程度のところに設置する計画です。また、ゲート数についても、それぞれのグループが処理時間の考え方や処理方法について整理されておりますので、数値は異なっていますが問題ないとのことでした。

次は、規模等において国際標準レベルが確保された適切な計画であるかについても、各グループとも上屋機能については基本的にIATAのADRMを中心に行いますと書いております。数値は整備計画の施設概要表にまとめている通りです。

以上でございます。

○委員 如何でしょうか。

○委員 甲のガソリンスタンドは誰が利用するのか。地区内に設置するようになっているので、経営的にも成り立つのか。

○事務局 事務局ヒアリングで確認しましたら、メインはGSE車輛用との回答がありました。

○委員 事務局から冒頭説明がありました、ロジ機能の評価をどうするのか。

○委員 この空港をどうしたいのかによりますと思います。また、18ha程度の用地で何が出来るのかも念頭におくと、はっきり言えることは、如何に貨物が捌けるか、取り扱えるかが第一で、特にエアサイドに面しているエリアは最大限輸出入エリアに必要な施設で使う、これは各委員の方々も同感だと思います。フォワーダー施設は、地区内にあっても良いですが、中部や成田みたいに無くても的どころもある。では、ロジ機能はといわれると、まず空港内に整備する利用者ニーズがあるのだろうか、賃貸料金はいくらぐらいだと借りてくれるのだろうか、はっきりしないと、やはり難しいと思いますがね。

○事務局 事務局ヒアリングと提案書を読む限りでは、そこまでの調査を行ったかどうかわかりません。丙はかなりのアンケートを実施したと聞いていますが、賃貸料金まで提示したのかの問いには、料金までは行っていないとのことでした。乙については、用地内に可能な限りの規模で整備するんだと、借りてくれるだろうとのことでした。

よって、事業主体が決定した後に、必要事項をすべて書いたアンケートを実施した上で、

整備する必要のある施設であるか否か、必要であれば整備規模がどの程度かが決まるのではないかと考えています。

○委員 やはり付加機能として評価するのが良いと思いますね。

○委員 もう少し、考えて評価することにしましょうかね。次の航空保安対策をお願いします。

○事務局 航空保安対策については、甲乙丙とも、制限区域と管理区域の明確なセキュリティと確実な保安対策を実施する提案であり問題なし。特徴としては、〇〇です。

それから、防災・災害につきましても、甲は、帰宅困難者の生活確保と緊急輸送活動等を支援できる機能、十分な強度を持った施設、テロ等への対策等。乙は、緊急車両の動線や消防水利等の確保、非常用発電機により重要負荷を通常時の〇〇から 100%の範囲を 24 時間稼働が可能な計画等。丙は、非常用警報システムの導入という提案です。

一点だけ委員より気になっている点としていただいていることは、乙の防災センターが管理区域外に配置されていることです。

以上です。

○委員 如何でしょうか。

○委員 この項目については、一般的な提案で特に特徴がある提案でもなく、無難にまとめられたのかなと思います。

○委員 たしか防災センターは管理棟に配置されていたと思うが、気になるのは区域外へ配置していることなのか、距離的な問題であるのかを整理すると、何故、区域外なのとも思うし、やはり距離が長くなるのだろうか、貨物地区全体で考えても中心にあったほうが総合的に考えても良いですよ。

○委員 たしかに気になりますよね。他にないようでしたら次に移ります。

○事務局 航空保安対策と同様に、変動要因への対応について、委員より少し気になるところとしていただいている点を申しあげますと、甲は、輸入エリアで加工等を行うエリアを確保といっていますがエリア的には不十分ではないか。乙は、そもそもの施設規模を決定する際の検討が不十分だったのではないか。丙は、上屋が複層で分散配置されているため、輸出入の取扱量のばらつきや棟毎の取扱量の想定が違った場合の対応策等の検討がどの程度されたのか等です。

以上でございます。

○委員 如何でしょうか。

ちょっとクリアにしておいていただきたいのは、受入れなんかそうだけれども、50~60 万トンぐらいだったら空港の中で処理しよう、あるいはできるんじゃないか、こういう発想もあるわけでしょう。だから、ここは成田のように 200 万トンじゃないので、50 万トンというレベルで、それでもなおかつフォワードミみたいな民間の施設がこの周辺にどんどんというか、ある程度立地をさせることがいいことなのか。あるいは空港としてある程度

賄っていくような考え方が本来あるのかどうか。そこは一応自由だとは言いながら、本当は何かあった方がいいかなという気もするんです。自由だと宣言するのはそれでもいいんだけど、あとはフォワーダーは外に行ってくださいというビジネスモデルが仮に提案されても、それでもいいですよ、かもしれない。だから、そこら辺をどう考えたらいいいのかというのは多少あると思うのですが。

○委員 国際空港の貨物上屋なり施設計画というのは、使いながらどんどん直していかないと、物流自体も動くものですから、そういう意味ではかつてここでこうやったからうまくいったので、この羽田でもうまくいくかということ、そんなんじゃないと思うのです。旅客のモデルはある程度確立したものが持っていますけれども、貨物は荷主次第、物流のバックグラウンド次第というところがあるものですから、できるだけ自由度を持って、かつアローワンスを持っておくことが重要ではないかと考えておりますが。

○委員 丙の、将来〇〇万トンを取り扱うために50万トンの処理に支障をきたすような提案は如何かと思うのですが。

○委員 先程の事務局からの説明で、気になる点についての最終確認はどのように進めることを考えているのか。

○事務局 事務局ヒアリングで確認することを考えています。よって、各委員からの質問があれば、おっしゃって下されば確認します。ただし、重要な質問は委員会ヒアリングの場で確認していただくことも必要ではないかと考えています。

○委員 わかりました。

○事務局 次に、動線計画ですが、まず車両動線については、甲は、〇〇つのゾーンに分けられた動線でスピードを重視した最先端国際物流拠点の実現と交錯の少ない安全な動線計画だと提案しています。ただし、混載トラックは複数上屋へ立ち寄る等、この動線は煩雑であること等、地区全体の道路のあり方から違和感が残る提案だとの意見もいただいております。

乙は、基本動線は最もシンプルに一方通行となっており、安全で効率的な動線計画であり、道路・待機場・上屋・道路・場外の主要車両動線が単純、明快であり、問題ない提案との意見をいただいております。

丙は、基本は地区全体を一方通行とし、ダブルデッキ部の動線は人、貨物、車両、それぞれに動線を明確に分割、整理した計画とし、安全で円滑な動線を確保した提案だと。ただし、ダブルデッキ部までの道路、ダブルデッキからのオフランプなど道路計画に違和感が残る提案だとの指摘をいただいております。特に、オフランプで事故等が発生した場合の対応策がなく、また従業員の出退勤時と輸入トラックのピークが重なった場合のランプ処理能力等がどこまで検討されたのかとの懸念が示されています。

その他の動線としては、甲は、2階レベルにスカイウェイを整備するなど歩行者の安全性について配慮されています。ただし、上屋前に歩道はありません。

乙も、2階レベルにスカイウエイを整備するなど歩行者の安全性について配慮されています。

丙は、各施設及び道路を全て複層化したのにも関わらず歩行者は全てグランドレベルでの移動を計画しています。ただし、人とフォークリフト等との通行帯は動線分離されている計画です。

以上です。

○委員 如何でしょうか。

○委員 先程も申し上げたことだけれども、甲の道路計画と丙のダブルデッキ計画は理解できない。

○事務局 事務局ヒアリング時に確認してみます。

○委員 道路の問題ですと、どれぐらいの交通量であれば詰まらないでいけると思っているんですか、みたいな定量的な検証をできるだけやってみたらどうでしょうか。

○事務局 おそらく、この地区内の交通量から算出すると1車線で計算上は対応可能と思います。ただし、事故や車輛故障等で1車線が使用できなくなった場合を考えて、最低でも2車線を確保するのが、一般的な空港計画の考えです。

○委員 あとは、何かトラブルがあったときの逃げだとか。

○委員 甲の道路計画については、私も気にはなっているのですが、道路用地といいますかトラック待機場を含めると、結果的に結構な用地が確保できているので、本提案で実施していくことになっても、他の施設に影響なく道路計画の変更は可能と思えるのですが。

○事務局 提案に対する評価は評価として、提案から評価を行っていただくことと思いますが、仮に事業者選ばれた場合は、関係者間の調整で変更が起こっても、確かに提案の道路用地内で処理は可能と思います。たまたまですが。

○委員 丙のダブルデッキはどうですか。

○委員 これも、先程申し上げましたが、本提案については色々ありますが、特に何故、降り口を〇〇車線でループにしたのか、将来拡張後の道路に当初からすれば問題ないのに。借地エリアを少なくしたかったのですかね。それにしても、メイン道路ですからね。やはり私には理解が出来ません。

○委員 事務局ヒアリングで確認してみて下さい。他にないようでしたら次に。

○事務局 情報の提供については、甲は、受け取り手に応じた作業の効率化とリードタイムの短縮に寄与する情報提供施設を整備。乙は、付加価値の高い情報を提供するユビキタス社会を実現。丙は、最新のIT技術による情報システムを連携させ、構内混雑と荷受け集中を解消。その他としては、各チーム共通で道路交通情報の提供を行う提案であり、特に問題となることはないと考えております。

以上でございます。

○委員 如何でしょうか。

○委員 旅客と違って、この程度なんだろうと思いますが、どの提案も実現させることが重要だし、また、ITがどんどん進んでいる状況のなかで、今後も最先端ITをどのように導入していくかも重要ではないかと考えています。ただし、利用者ニーズや費用対効果がある場合だけだね。

○事務局 審査の段階では、提案内容と実現の可能性があるかを判断していただくのかと思っております。

○委員 今日までの状況では、貨物の情報提供はこの程度だと思いますが、如何でしょうか。それでは、次をお願いします。

○事務局 環境負荷低減への取組みについては、グループ毎に大きな特徴はありませんでしたが、LCCO₂の削減目標値としては、甲は〇〇%削減、丙は〇〇%削減、乙は削減目標値は出ていませんでした。ただし、3グループともCASBEEのSクラスを目指すというところまでは記載されていますので、大きな差はないと考えています。

その他として、甲はリサイクル・リユース・リデュースの3R精神の徹底、SPC車両に低公害車を導入、アイドリング防止を徹底する等です。乙はオール電化方式、長寿命化、アイドリングストップの徹底、丙は3R精神の徹底、BEMSの導入によるデマンド監視・長寿命化等となっています。

以上です。

○委員 如何でしょうか。「削減する目標だったね」ということを守らせることは国側の指導の範囲だということ。

○事務局 わかりました。

景観の部分でございますが、それぞれの売り物は、甲は人、車、モノレール、空、見る場所により表情が変わる貨物ターミナルの新しい姿。乙は周辺景観との整合と「つながり」を意識した基本デザインコンセプト。丙は遠景、中景、近景をつなぐシークエンス景観の創出です。その他として、甲は、屋上及び壁面緑化によるアメニティ豊かな環境。乙は、屋上緑化と駐車場棟の屋上を休憩場として使用する整備。丙は、壁面スリットにブルーライティングを行い、海や多摩川と同調です。

基本コンセプトが伝わる景観であるかにつきましては、それぞれ明快な提案となっています。

ランドスケープデザインコンセプトについては、甲は、将来の広域緑地整備を見据えた全体景観計画、夜間照明計画、光の景観。乙は、「つながり」と景観の新しい展開。丙は、人と人、人と空をつなぐランドスケープをデザイン、光のファサードデザインとなっています。

○委員 如何でしょうか。

○委員 貨物施設は、整備コストや維持メンテコストが重要だと認識しておりますので、あまり景観を意識しすぎて経費が高む提案は如何かと思っております。ただ、貨物地区と

はいえ、従業員をはじめ多くの人が入り出す場所でもあることから、いい加減でいいのかといわれると、そうではないと答えますが。

○委員 ランドスケープや景観について一つ確認しておきたいことがあります。旅客とエプロンと貨物PFIの総合調整は、どのように進める予定でしたかね。

○事務局 3つのPFI事業者間で調整のうえ、各提案内容の範囲内で、植栽計画の見直しや色彩計画の調整を行っていくことを考えております。ただし、やはり旅客PFIが中心となった調整にはなると思います。

○委員 そうであれば、貨物の審査に当たっては、貨物地区としての提案を中心にみていけばよいのでしょうか。

○事務局 3つのPFIで調整の上としていますので、実施段階で結果的に提案内容の一部を変更せざるを得ない状況は起こる可能性はあると思いますが、周辺施設との調和に配慮と書いていますので、周辺をどの程度意識した提案であるかは、審査対象としていただきたいと思います。

○委員 わかりました。

○委員 他にありますか。では、次を。

○事務局 施工監理については、甲は、SPCと一体化し、確実な工程管理と周辺事業との調整が可能な監理体制を確立するとしています。ただし、主要工種の工程毎の施工監理体制が示されている程度です。乙は、一貫した体制を組み、効率的で安全確実な工事を実現するとしています。甲と同様に施工監理体制組織の概念が示されている程度となっています。丙についても、クリティカルパスを厳守し、高品質で経済工程に沿った施工監理を完遂する強固な体制を確立としています。施工監理体制組織の概念が示されている程度となっています。

その他として、甲は、CMチームの設置、施工発注については、VE提案や環境配慮提案など総合評価方式の手法を採用するとしています。乙は、「SPC施工監理チーム」を初期段階で構成し、プロジェクトマネジメント体制を確立するとともに、施工VE等によるコストの削減と品質維持のwin-win方式を達成するような契約や調達方式を検討するという提案。丙は、施工発注について、VE提案など総合評価方式を適用することを提案しています。

○委員 如何でしょうか。

○委員 旅客ともよく似ており、先程の議論とあまり変わらないと思いますが。

○委員 そうですね。では、次は最後の項目の維持ですね、よろしく申し上げます。

○事務局 維持工事につきましては、甲は、24時間365日の常駐体制とした維持管理業務を実施する提案。乙は、ファシリティマネジメントの手法を駆使して安定した施設維持を実現する提案。丙は、24時間ターミナル機能を維持し、ライフサイクルコストの削減と安全性を確保する地に足のついた維持管理業務を行う提案となっております。

一方、故障時の対応については、甲は、非常時対応マニュアルを策定し、警備無線により、常時通報連絡体制を構築するとしています。故障時についての特記はありませんが、主要設備の点検頻度等の提案がされています。乙も、故障時について特記はありませんが、甲と同様に主要業務の点検頻度や体制の提案がされています。丙は、非常時のマニュアルに基づく訓練や対応体制の確立・緊急時の対応体制が示され、点検内容の事例も示されています。

また、事業期間中、要求水準が維持されるための体制として適切であるかについては、甲は、SPCの管理本部内、維持管理部、維持管理セクションで行う。乙は、SPCオペレーションを設置。丙は、維持管理担当部署を配置する提案となっています。

3グループとも言葉は違うものの同じような提案だと思いますが、故障時の対応というところで少し違いがあります。

それから維持工事の体制についても、特に違いがあるような状況ではございません。

以上でございます。

○委員 如何でしょうか。

○委員 旅客ターミナルビルのBHSやPBB設備と違って、そこまで緊急的に処置をしないといけない設備はないと思いますが、24時間安定的に運用が出来る体制は必要ですがね。

○事務局 乙の故障時の対応が書かれていないところをどう見るかでしょうか。

○委員 他にはなさそうですね。

○委員 今までの議論をベースに何か意見はありますかでしょうか。

それでは私から事務局へ1点だけお願いがあります。貨物の評価について、委員会メンバーにも説明ができる、3グループの提案内容の特徴をわかりやすく、漫画的でもかまいませんので作成していただけてみませんか。特に、上屋の配置・空間・規模等と道路計画ぐらいでしょうか。

○事務局 了解しました。作成してみます。

○委員 それでよろしいでしょうか。

長時間にわたりありがとうございました。

○事務局 本日の審議を踏まえて、各委員におかれましては、短時間での作業となりますが、評価書の作成を宜しく願いいたします。

今後の予定ですけれども、17日の頃には施設について、各委員ある程度の方向性を出していただき、22日の部会では、部会案を作成していただいて、確認をするという作業段取りになっています。そういう意味では17日までに、ここですり合わせみたいなのをしっかりとらせていただいて、今のご説明の結果、こうなりましたという感じのすり合わせをさせていただこうかと思えます。それは施設だけに限らず全体的な話になりますけれども。

14、15日のヒアリングで、ここを聞いて欲しいというのが出てまいりましたら、個別に

ランダムに事務局にご指示いただければ、そこは投げるようにします。

○委員 わかりました。

大変長い時間に及ぶ会議になりました。どうも済みません。ご苦労さまです。ありがとうございました。

○委員 ○○委員がおっしゃったように、旅客の方はちょっとの取っかかりとかでわかるじゃないですか。勉強していても時間がかかるけれども、やっぱりおもしろいと思いますけれども、貨物は今から勉強するわけにいかないから、これは判断というのはなかなか難しいですね。

○事務局 今回、モデルもまた違います。貨物は、先ほど言いましたようにヒアリングをやって、その結果を先ほどお渡ししたペーパーの内容を修正し、事務局の方からそれぞれの各委員にお伺いをして、説明し進めさせていただこうと思っております。

○委員 了解しました。

○事務局 ○○部会長をはじめ、各委員の方々には長時間にわたり熱心な議論をして頂きありがとうございました。これをもちまして、第1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・運営事業の合同施設整備計画検討部会を終了させていただきます。ありがとうございました。

(了)