

## 第2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22日（水）

○事務局 大変お待たせいたしました。第2回目になりますが、東京国際空港国際線地区旅客ターミナルビル等整備・運営事業及び貨物ターミナル整備・運営事業事業者選定委員会の施設整備計画検討部会をただいまから開会をさせていただきたいと思います。

進行の方でございますけれども、〇〇部会長、よろしくお願ひいたします。

○委員 それでは、早速でありますけれども、ご用意いただいている資料で事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 本日ご用意させていただきましたのは、施設計画評価ということで、旅客ターミナルビルの評価書、これは全部で14枚ございます。それから、貨物の評価書を用意させていただいております。本日は、先生方からいろいろと意見なり配点案をいただくということで考えておまして、旅客については、会議が終わり次第、今日の議論で出た結果を入れて、先生方に再度お送りをして最終確認をとる、こういう状況を考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

○事務局 スケジュール的には今週中にも固めてしまう、今日、明日で決めるということでお願ひします。

○委員 了解しました。

今日は段取りとして、旅客をやって貨物をやるという順番ですよね。

○事務局 貨物についてでございますが、第1回目の施設部会及び各事業者からのヒアリング及び事業者からの回答内容等を踏まえた各委員への個別調整の結果を、お手元にお配りしています評価案として取りまとめさせていただいております。

今回、この評価案についてご審議いただき、部会案を作成する予定でしたが、事業者側より、前回のヒアリングで回答が留保されていた部分の説明を、もう一度ヒアリング形式で行ってほしいとの要望があったため、再度ヒアリングを行うこととし、今日の午前中に1グループに対してヒアリングを行い、明日残りのグループからヒアリングを行うこととしております。よって、これらのヒアリングの結果をあらためて各委員にご報告し、ご判断をいただいて、最終的な評価書をまとめる必要が出てまいりました。したがって、貨物の評価につきましては、明日のヒアリングが終了次第、事務局で早急にまとめを行った上で、各委員へご報告するとともに、今までと同様に各委員と個別に調整をさせて頂き、そ

の結果を委員にご判断いただいて部会案を取りまとめさせていただきます。取りまとめられた部会案は、再度、確認のため各委員へ送付させて頂き、最終確認をいただいた上、部会案とさせて頂き、第5回の委員会へ提出させていただくことを考えております。

事務局の作業の遅れ等から、短期間での調整及び各委員の評価作業となりますことをお許し下さい。よろしく願いいたします。

○委員 わかりました。では、貨物についてはそういうことでよろしいでしょうか。

では、今日は旅客中心ということで進めさせていただきます。

○事務局 まず、全体事業方針でございますけれども、取り組みは妥当であるかということです。ここにつきましては、それぞれのコンソーシアムのカラーを出した提案であり、前回と変わっておりません。

その下の部分についての、4つの軸に対する評価ですが、まず甲は、要求水準は満たしているが、景観重視から利用者本位の施設配置としか思えないという委員の意見があり、あまりいい評価ではない、その下の4項目は、それぞれ要求水準を満たし、場所の話もきちっと理解していますので、全体としては4点となっています。

乙は、前回も議論でありましたが、3階のレベルを〇〇m上げている評価をどうするか。選んだ後の調整は非常に大変だろう。それから、同じ鉄道でございますけれども、上から2行目のラッチの位置の変更で、これについても鉄道駅との調整が非常に難しいだろうとの意見をいただいています。全体としては真ん中の3点となっています。

丙は幾つか問題が指摘されています。まず、要求水準を満たしているかどうかということの中では、C I Qの別棟の配置位置が、我々が求めたものと違う場所で提案をされてきている。

空港利用者の駐車場についても、大型の駐車エリアが地区から外れている。これを再度駐車場の中に入れますと、駐車場の階高を上げないと、大型が下を通れないかもわからないとの懸念が出されています。

3点目が、オープンスポットへのバスの乗降エリアが、一時使用で貸すエリアから外れているところにスタンバイエリアを設けているということで、これも実施に向けては調整が必要になると考えられます。

配点としては、要求水準は満たしているものの、提案としては少しお粗末ではないかと指摘されていますので、ここは2点か3点と整理し、甲、乙、丙、それぞれ9点、7点か8点となっています。

以上でございます。

○委員 3つのグループでそんなに差が出ないところと、3つのグループで非常に違いがあるところがあります。

○委員 論点のあるところ、ないところを分けちゃいますか、最初に。

○委員 それの方が良いと思います。省エネ計画なんて、大体みんな同じようなことを言

っているので。

○事務局 わかりました。

施設面におけるサービスレベルにつきましては、それぞれの評価のコメントと4・4・4。国際線の標準レベルのところも一緒に8・8・8。ボトルネック現象が起こらないというところは、甲のバゲージクレームが〇〇基しか設置しない、他のチームは〇〇基設置、将来もう一基拡張できる状況になっていますので、委員からの意見を踏まえ、配点は1点下げて、3・4・4となっています。

○委員 バゲハンのところの、2階天井の取回し部分はチェックをしましたか。

○事務局 各チームともルートについては確認済みです。

○委員 問題なし。

○事務局 はい。

○委員 小計でいうと。

○事務局 15・16・16ということになりました。これはほとんど差がないということです。

○委員 上の2つはオーケーですね。最後のボトルネック云々というのは△にしておきましょうか。

○事務局 コモンユースは、3グループとも同じで4点で整理、保安対策についても同じで4点で、小計では3グループとも8点で、委員の意見どおりの配点となっています。

○委員 この2つ、如何でしょうか。

○委員 同じだと思います。

○事務局 変動要因につきましては、議論がないと考えられているのは上の2行であります。「コンセプトとして柔軟性」というところと「事業期間にわたって変動要因をどう考え」、ここについては4点と8点で同じ配点となっていますが、委員により多少の意見の違いが見られる項目です。

○委員 あるいはここは満点じゃなくて、あとは今後の交渉の中で、もっと将来性がこういう点で必要だから、こういうふうにしてくれというのがあれば、それで5点になる、そういうことなんじゃないかな。

○事務局 5点満点の4点というのは、良い評価がされているということだと捉えています。ずば抜けているかという、そうではないという評価で4点。10点のところの8点も同じように、良い評価だと。

○委員 4、4、4という点数に異議があるわけでは全然ないんですけども、増設していったときに、景観的にあまり変化がないよという、景観のところで最初のコンセプトとしての柔軟性というのを評価してもいいんじゃないかなとは思っています。基本的に、増設したときにどういう形になっていくかということを見たときには、ちょっと。

○事務局 差がありますか。今、〇〇委員がお話になっているのは、将来拡張した後の景観はどうかということで、そこは景観の中に含めて判断されていると。

○委員 そうですね。

○事務局 こちらの部分は、どちらかというと平面的に、建物として拡張するとき、機能としてちゃんと拡張できるかという視点かと。

○委員 そうね。

○委員 次の8点も、対応するための検討が十分になされているかというところは、そこをいかに合理的にやっていくのかは、多少差があるようにも見えるんだけど。

○事務局 甲に若干加点要素があるというような感じでしょうか。

○委員 いや、私が申し上げているのは、どちらかという、検討がなされているというんだから、ちゃんとしているところを評価するんだけど、これ全部8点という、みんな同じように検討されているという。

○事務局 前回、1回目のときに、評価をする上での視点ということで審議していただいたと思うんですが、設計図書から判断している部分が。こうしたい、ああしたいと文書では書いてはありますが。設計図書を見たときに、これが本当に拡張しやすいのか、問題なく拡張できるかということを確認する必要があります。そういう意味で、文書の中では、規模だとか拡張について書かれていますが、実際、平面計画上、将来の拡張時に大きな手戻りなく整備ができるかどうかということを確認いたしました。

今、〇〇委員がおっしゃっているように、提案書そのものの内容でどこまで検討されているかということについて、評価に少し差をつけるべきだというご意見でしょうか。

○委員 そういう言い方をしますと、ほかのところにも及んでいくんですね。すべて、割にきちっと説明がしてあるのは甲の方なんですよね、わかりやすく。そこはあまり評価しないような形で、本物はどうかみたいなことで行くのか。でも、提案書は提案書じゃないかというところがあるんですね。

○委員 私が申し上げたのは変動要因だから、将来、大型化が、300人乗り以上でほんとにやるのかとか、小型化がどう進むのかとか、そういうのって非常に難しいんだけど、限られた情報の中で我々はこう分析して、将来を、変動を検討して、それを反映しましたといってくれていると、それはすごく評価が高そうな気がするんだけどね。そういう観点で見て、みんな8点です、みんないいですねというレベルかなあ、という気が若干したという程度ですから。

○委員 確かにここは、PFIという事業方式をとるときに、将来、施設面での変更可能性がきちんと制度的に可能かというのはすごく大きな論点としてあって、そこについてはきちんとした分析と提案をしてほしいというのを強く我々も期待していましたので、図面を見るとみんなできそうだというだけではなくて、ちょっと重い論点ではあるんだと思います。一般的に、〇〇委員がおっしゃったように、書き込みの深さという意味では甲があるんですけども、それは書き込みだけの問題で割り切れるところもあるんですが、この点はそういう意味で加点してあげてもいいのかな、差をつけてあげてもいいのかなとい

う気がします。

○委員 重要性の高い項目ですしね。

○委員 はい。

○事務局 それから、その他のところでございますが、変動要因をどう考えるかということで、甲と丙に少し問題があるとの意見をいただいております。甲は、バゲージクレームの〇〇基目はエリア中で確保できますが、〇〇基目をやろうとすると、かなり大きな改造を行う必要がある提案であることから3点となっております。乙は、きちっと整理をされていますので4点、丙は、例の設備諸室についての考え方についてきちっと返ってきましたが、少し狭隘化なのかな、と、30年という間には必ず全面的な更新を行う必要が出てきますので、そこを含めると、設備諸室についての考え方が少し疑問になるかなということから3点とし、3、4、3となっております。こども委員により意見に多少の違いがある項目です。

○委員 ただ、甲のところのエクステンションは結構大変だと思います。ファサードを動かすという、すごく大変な工事をやらなきゃいけないので。拡張の図面が入っていたと思うんですね。それはかなり大工事で、やれるのかというところはあると思いますがね。

○委員 次は8ページ目の収益。

○事務局 収益につきましては、それぞれの提案が一長一短あるので、基本的には同じレベルということになっています。なお、この項目については、委員間で意見の相違はありませんでした。全員3点です。

○委員 これは集客力にすぐれた施設という観点だから、そこだけを見ると同じで、みんな普通ですよ。

○事務局 はい。委員の意見を踏まえると、プロセッシングエリアの旅客移動に対してどう考えているのかが一番大きな視点となっています。すなわち非航空収入の部分というのは、4階がどうだとかという部分はありますが、特にチェックインカウンターからゲートまでの収益施設と旅客の移動という観点で見ますと、どの提案を見ても、これは非常にいいとなっております。もう一つは、事業計画の方でも評価が出てくるとは思いますが、制限区域の中はあまり売れないので収益としては考えませんというグループと、収益は大きいんですということで大々的に展開をされているグループがありますので、その規模が大きい小さいかという判断ではなくて、旅客動線がきちっと確保できているかどうかという視点になります。

○委員 旅客動線だと、ちょっとまた観点が変わっちゃうのかなあ。あと、運営計画というか、ほかでは、また似た項目で評価はしているわけですね。

○事務局 似たといいますか、事業計画では、収益の観点のところで見えていて、運営計画では、お客様が喜ぶようなものになっているかどうかという観点で見えています。

○委員 そうすると、ここは、それと観点が違うという意味でいうと、事務局は動線とお

っしやっただけでも、それは買い物客の動線という意味ですよ。

○事務局 チェックインカウンターからゲートまできちっと行けることです。だから、それをふさいでいないかどうか。

○委員 プラスアルファを見ているということなんですね。ここに書かれていることは違いますよね。

○事務局 下段の部分は非航空収入そのものの収益のあり方が適切かということなんですが、前段の、すなわち「航空旅客の機能に影響を与えることなく」というところがあって、ここに与える施設であれば、委員の意見にもあるとおりの評価を下げるべきと考えられます。

○委員 要するに、3点である理由というのは特になくてもいいんでしょうかね。悪いとも書いていないけど、いいとももちろん書いていないというか、今おっしやったような観点では特にあまり書いていないですな。「歩行距離が長くなっている提案」、この程度ですね。言われないとわからないですね、ここは。

○委員 動線のところが一番大事な話が入っていますので、そちらでも議論になると思うんですけども、コンセプションに対する基本的な考え方として、施設面からチェックするとき、建築的な評価として、航空旅客の利便が第一だ、例えばビルの中から外を眺めるときの眺望の良さなんかも含めて、というのと、コンセプションを使うのもやはりお客さんですから、航空旅客とは違う要素としてのお客さんですから、そういう人たちが買い物しやすくなっているかという視点も成り立ち得ると思うんですよ。そこが、やたら歩かせるとか、やたら買い物させるとか、そういう変更があるとまずいと思うんですけども、一概に、航空旅客としての視野の確保なり動線の円滑性というのが良ければ買い物はしなくてもいいかということ、そういうこともなくて、そこはやはり兼ね合いだと思うんです。

ここは、むしろそういう見方からすると割とネガティブチェックみたいなのところがあって、旅客にわざわざ遠回りさせて、真っすぐ歩けないようにコンセプションを置いているとか、そういうのは、提案があればどんどん切らないといけないと思うんですが、3つの案ともそういうひどい提案にはなっていないという意味では、まあ普通かなあということだけのことです。動線としてどうやって円滑性とか短縮とかいうのを評価するかというのは、動線計画のところで見たいなと思います。

○委員 取りまとめるときに、小計単位みたいなことをいうと、ここは集客力にすぐれた施設かどうかという、そこがポイントなものだから、集客力にすぐれていないよとか、特に平凡であり内容がないね、だから3点だよ、こういうことにならざるを得ないんだけど、旅客を妨げているから問題だというのは、とりたてて、どこかのグループに対してコメントとしてあるかもしれないけれども、全体的にそうだからということじゃないですよ。それはやはり動線の方で見るべき感じだからね。だから、ここは、何ていうんだろう。

○委員 両方一緒に見たらどうですか、後で。

- 委員 そうですね。ここの意図はよくわかりましたのでね。
- 事務局 アドバイザーの商業コンサルが見た感じだと、甲グループはちゃんとデッサンとかも、いわゆるお客さんの心をつかむ店舗の何があるとかというような分析はしています。
- 委員 極端にいうと、新千歳空港形式というのは集客力というか。
- 事務局 店舗を並べています。
- 委員 いいんだ、そういう評価もあるかもしれない。しかし、片方で動線で見たら、「ふざけるな、こんなもの」というようなこともある。
- 委員 バランスの問題ですよ。非常に本質的なことだから、両方一緒にまとめて見た方が。
- 委員 はい、わかりました。点数は同じだったので。
- 事務局 情報提供関係につきまして、委員間で意見に大きな違いはございませんでしたが、若干の違いから甲が1点下がっています。
- 委員 点数が違うところは後で。
- 事務局 わかりました。施設のゾーニング計画のところでございます。委員の意見を踏まえますと、ここは、機能的で快適であるかについて、甲は、構内道路からゲートまで○
- 台ぐらいの滞留長が確保されている非常にいい提案であり、乙、丙は、○○台ぐらい、そこだけ見ると甲がいいのかなと思われそうですが。○○台がいいのか、○○台が悪いのかというところの視点を、どの程度評価するかというところですが、委員のご意見は、結果的に同じ評価の各3点となっております。
- 委員 それ、すごく重要なことじゃないですか、動線計画として。○○台あれば、それだけ出入りに対して空間的、時間的、問題がでる。
- 委員 一般道路に対しても渋滞が影響する。
- 委員 ここでしか評価できないとすると、こんな評価をすることになりますね。だから、そこは私も随分気にはなるところなのでね。本線上に車がふえちゃう。だけど、「ほんとに○○台超えちゃうの」というのについては、こういうこともあるでしょう、年に何回かはね。あるかもしれないし、あるいは、価格との関係もありますからね。
- 事務局 ピークのピークは、空港計画上は年間60番目ぐらいで計画をしますので、それを超えたとき駐車場は満杯になります。

甲だけの話を、ほかの関連で少し言いますと、次のページにちょっと絡むんですけども、施設サービスについても、実は甲、乙、丙、同じ点数となっております。これも、実はいいところ悪いところ、委員の意見がありましたが、標準の3点となっております。

例えば駐車場のトータル台数の観点からすると、甲は○○台、乙は○○台、丙は○○台と規模も違うわけですが。同じ台数が来ると仮定すると、乙の提案が一番並ぶ率はあるわけで、ただ、最初からあの空港は○○台しかないという利用者側の意識があれば、そういう

状況の中で使われるかもわからない、というご意見もありますので。

○委員 それはないんじゃないの、意識は。それはないと思うよ。

○事務局 はい。

○委員 「利用者へのサービスレベルが高く、利便性の高い駐車場を目指すための、機能的な施設計画の考え方を明確に記述すること」という中で、入り口で詰まっちゃうというのは、やっぱりサービスの問題があるし、詰まらないでちゃんと処理できるという計画を立てているかどうかね。

○事務局 これは、その中段にありますゲートの数、すなわちどれぐらいの処理時間でいくか。すなわちピークの段階で、中さえあいていてくれば、機械的にはさばけますので、滞留が出てくる状況はないと思われます。

○委員 ほんとにいっぱいになれば、そここのところに置いて——例えば中国の空港なんかでも、駐車場がいっぱいだから、キーだけフロントに預けていくからやっておいてくれというのが時々あるんだ。いよいよとなると。

○事務局 確かに飛行機の場合は特殊で、特に今回は国際線ですので、乗り遅れましたということが許されないので、焦ってくるわけで、そういうことは確かにあるとは思いますが。

○事務局 ゾーニングで、外の構内道路とか環八とかに渋滞を及ぼさないようなところにちゃんと駐車場をつくってありますか、サービスレベルというのは、その中でどういうサービスで、どういうことを考えて施設としてソフトとマッチして、どれだけの施設をつくっていますかということを確認することになっています。

○委員 駐車場に関していえば、僕は、一番最初の全体計画の中で判断したいと思ってまして、特にボリュームの問題が一番大きいと思っているので。

○委員 若干あいまいなままだけど。

○委員 また戻れば。

○委員 もしかしたら、もう一回、話が出てきちゃうかもしれないです。

○事務局 わかりました。

次の、施設のサービスレベルについても、3グループとも3点となっています。委員の意見を踏まえますと、ちょうど中段部分に書かせていただいているんですが、例えば、甲は、〇〇台を確保していますということについては評価し、原单位的に見ると、1台当たりのスペースも〇〇㎡ということで、楕円形の割には、1台当たりの面積も大きくないといえる。ところが、カート置き場の位置が非常に悪い。ほとんど誰もそこに持っていかないだろうというようなところにカート置き場を用意しており、見た限りでは欠点もあります。

乙は、一応〇〇台で、1台当たり〇〇㎡ですが。これもカート置き場の位置がよくない。

丙は、〇〇台でトータルの台数が一番少ないし、カートはコア部までで、車室までの利用はできません。

ただ、そこまでしか使えないものですから、コアの部分に停車帯を〇〇台から〇〇台分

設けて、荷物を積み込みするシステムではありますが、1人で移動しているときは、そこに荷物を置いて、自分は車を取りに行くというわけにはいきません。そういう意味では可能であれば車室までカートが使えるというのが良いのかなということです。それぞれ一長一短あり標準となっていますが、委員において意見に多少のばらつきが見られる項目です。

○委員 個人的には、差はないということとは別に、かなり頑張っている提案なのでみんな3点なのかなとか、悪いところは悪い、いいところはいいと言いたいところなんだけれども。

○事務局 ○委員は、みんな4点とおっしゃっています。

○委員 だから、悪いところは悪いとちゃんとしたんだけど、結局、「いろいろ足し算、引き算すると3点ですね」しか出てこないとする、何だか元気なくなっちゃう。

○委員 私もこれ、4点つけています。

○委員 でも、乗り遅れるのは利用者が悪いんですよね。こういう場合はね。

○事務局 普通、海外では入れますから。車で行って、入れられないということは滅多にありません。アメリカではまずないと思います。

○委員 アメリカは、ほかの手段では行けないからね。

○委員 ヨーロッパはかなり日本と似てきていて、やはり鉄道利用とか公共は物すごく整備されてきているので。今、すごい勢いで整備されていますからね。全部高速鉄道が入るようになってきているから。

○委員 コペンハーゲンなんて、あんな小さいところで、スウェーデンに行く都市間鉄道を入れているでしょう。今、地下鉄を入れていますよ。鉄道でも市内へ行けるんだけど、さらに。そういう時に、今から車主体にやっっていこうというのはちょっとね。

○委員 アメリカは逆に駐車場の中に空港があるようなものですからね。

○委員 地方空港は別だけどね、羽田だからね。

○事務局 羽田の一番は鉄道になっています。

次が一番下の情報提供施設につきましても3点で、一般的な提案であり各グループ一緒となっています。横並びという意味で、委員の意見どおりです。

○委員 この辺難しく、時間軸で、設計している間にテクノロジーが変わる部分があるんですね。将来的に、かなりその辺を見通すのはなかなか難しいところがあるかもしれない。

○事務局 次のページでございますけれども、ユニバーサルデザインは、ターミナルビルと一緒にございますので、3グループとも4点で、各委員とも同じ評価でした。

施工監理のところは、上段の部分につきましては少し議論をしていただければと思っております。これは、書いているか、書いていないかという議論だけです。やっっていこうとしている内容については全く3グループとも変わりません。ただ、提案書の中に書いているか、書いていないかということだけで評価を変えて良いのかどうか、後ほどご議論して

いただければと思います。

下の、クリティカルとなり得る要素の工程につきましては、各グループきちんとした工程を書き添えておられますので、皆さん4点ずつとなっています。

維持管理業務でございますけれども、業務への取り組みの故障時のところで上から3つ目の配点のところは議論をしていただければ、と思っております。これも、各グループとも空港運営をきっちり理解していますので、単なる書いているか、書いていないかという議論だけでしょうが。

最後の、期間中要求水準が満たされるかどうかは、各グループ、言っていることは同じでございますので、すべて同レベルの評価をしているということで、3グループとも8点。維持管理の体制については、各グループとも輪番まで組んだ組織表が出来ていて問題がないことから同じ8点で、この項目についても各委員ほぼ同じ評価でした。

以上です。

○委員 故障時というのは、BHSだけですね、対象は。

○事務局 特にBHSについてで、運用中に故障とかトラブルが発生すると非常に大変なのが実態です。

甲は、最低限必要な資機材は空港の中に保管して、緊急時にはすぐ対応すると書いています。それから、重要設備の二重化でバックアップ体制をきちっととるんだということを書いています。

乙は、早期復旧を行うところは同じですが、予知保全ということで、常に点検をしていて、壊れる前に処理を行うんだ。それが自分たちのカラーです、という表現で書いています。

丙は、グループの経験から判断すると、この施設がどれぐらい重要な施設であるかは多分わかっており、もう当たり前だという理解だろうと思うんですが、そこについて表現をされていません。委員の意見を踏まえ、書いていないことにマイナス評価としています。

思っている、書いていなかったら評価できない。施設についても、基本は先ほど言いました図面の中で判断できるところは良いのですが、特に維持については図面では見えないので、書いている、書いていないというのが一つの評価としては分かれてくるのご意見です。よって、8、8、6となっています。

○委員 ここは、重要なので配点を高くしたところですね。

○事務局 はい。ここは、実は提案段階というか、BHSはどの空港でも供用開始の段階での問題と、運用中の問題が非常に大きい。トラブルが起こると本当にどうにもならないという施設ですので、これに対してはどの空港もかなり神経を使っています。〇〇も、供用開始時にトラブって、全部人力で処理したと聞いています。回復するのにかなりの時間もかかったと聞いています。

○委員 〇〇もすごかったね。最新鋭システムが動かなかった。そのときに、〇〇もそう

だけれども、どれだけ斬新な新しいシステムを導入するかというのは、裏返すと、リスクを持っているということ。だとすると、そのリスクをどう担保するためにこれだけの体制をバックアップしますという、これがリンクしてくっついてこないと変なんです。けれど、比較的従来型の提案をしていますというんだったら、それはもう実績があるからあまりそういうことを書かなくてもいいだろう。

だから、同じように書いてある、書いていないでも、提案しているシステムによっても違うかもしれないですね。そこら辺はどうですか。

○事務局 私の経験から言わせていただくと、外国と日本の違いは、バグの取扱い方が全く違うわけです。実施段階で、日本はバグに傷をつけない運び方をします。そういう意味から、すごく厳しい注文がエアラインから出てきます。ですから、そういうところも提案の中にもシステムの中にも入っているのではないのでしょうか。

○委員 故障時の迅速な対応という部分で。

○事務局 基本的には従来型です。

○委員 わかりました。どうでしょうか。

○事務局 運営計画でもいえますが、丙は書いていません。書いてくれれば良いのですが、ご判断をいただくにも困ってしまいます。

○委員 それは質疑を出しても返ってこないという感じですか。

○委員 ここは質疑を出しにくいところですね。

○事務局 それは当然です、と多分返ってくると思います。

○委員 そんなのわかってるよといってくるわけね。当たり前のことを聞くな、と。立場的にそういうところはあるかもしれないですね。

○委員 難しいですね。それが判定基準に影響を与えるとすると、なかなかね。

○事務局 ルールでございます。

○委員 確かに契約条項みたいなものですからね。

○委員 契約条項ですからね。

○委員 やると書いていてやらなければ文句言えるけれども、書いていなければ、それでオーケーしたろう、と。

○委員 それで抜けちゃうとかね。

○委員 ちゃんと配置するという点ではみんな同じだし、従来のシステムを導入するという点でも違いがないということだから、さらに書いてあるのは加点、まさに項目として考えるというのは妥当ですね。そうすると、最後、書いていないから加点はできないということかもしれないけれども、しかし、これだけで2点差なんて結構大きい感じがしますね。ほかで3点か4点かと一生懸命悩む割に、書いていないから2点差がついちゃうというのはちょっとね。7点ぐらいというのは何となくまだ、やむを得ないかなと思うけれども。

○事務局 頭の部分は、9点、8点、8点でよろしいでしょうか。

○委員 全体のところですね。基本的に私の判定の仕方というのは、設計図面をベースにしまして、設計図面を全部読み解くという作業から入り、その中で実際に施設としてコンセプトがクリアであるということが一番前提に置いて判断しました。多分、空港ビルをやるときに、全体計画、配置計画、機能性に対する扱い方というのが、はっきりしたコンセプトを持っているかどうかが一番重要ではないか。細かいところをやっていくと、細かいところは落ちがある。

特に、丙が出しているのは基本設計が甘いというご意見があったんですけども、基本設計の甘さというよりは、基本設計の内容に対して新たな提案が一番入れているのは丙だというふうに見ました。それはコンセプトに関してですが。

それぞれ3案に対して、私なりの見方を、評価事項を基準にしながらですけども、まとめてみたものです。その結果の点数を、丙を多くとって、甲、乙についての点数を2点差つけているという結果になっています。

さきほど説明したとおり、丙については理解不足とか、実際やるに当たってはいかがかというレベルの問題です。

○委員 そうですね、ぜひそれを考慮された方がいいだろうというふうに思いますのは、細かいところで当たっていった点数つけていっちゃうと、一番大きな部分を落としてしまうというのが、空港の複雑な建物に対して、コンセプトがクリアなものというのは、評価というのはきちっとした方がいいだろうと思っています。

多分、甲と丙との差がそこに出ているんだなと思って。丙は非常にユニークでダイナミックな提案をしているんだけど、実際にコンセプトを見ていくときに、ある種の混乱があるというふうに読み取っています。

同じようなことは景観計画についても、これは少し〇〇委員と意見がずれたようなところがあると思いますが、〇〇委員がおっしゃるように、ランドスケープの側から見て、大きく開いて、軸線を出してという、大きく評価はできますが、丙の方は何が違うかというところ、パーキングに対する考え方が、非常にパーキングを低く抑えている。高さはほとんど〇〇mで建物がおさまっています。甲の方は〇〇mぐらい、だから〇〇倍の高さを持ってしまっている。それは非常に大きなボリュームで、駐車場がデザイン上、最大の問題になるだろうと思っています。

○委員 最初の全体の項なんですけれども、私が丙について感じているのは、基本コンセプトみたいなのは確かに建築的な視点からもすごくすっきりしているという感じを得ていますが、チーム内できちんとコミュニケーションとれていないんじゃないか。コンセプトがうまくこの理念どおり実現するかどうかというところにちょっと不安感を持って、基本設計レベルではちょっと詰めが甘いところがあるんじゃないかと感じています。

私の点数が低くなっている理由も、もっぱらそこにあります。

○委員 そうですね。だから本格的に真剣にやってもらわなければいけないのは当たり前

の話なので、恐らくコミュニケーション上で情報伝達がうまくいっていないというのは、あちこちに見えるところだと思いますね。それをどう扱うかというのが難しい。

というのは、旅客は非常に建物が複雑でいろんな要素があるので、自分の経験からいってもコンセプトをきちんとしておかないと、拡張したり、変更なり、そういうのが出てきたときに。

○事務局 そういう意味で、〇〇委員は冒頭の全体の考え方のところで、そういうところをきっちり評価してあげたいということでしょうか。

○委員 はい、そうです。

○事務局 その意味では、今、〇〇委員おっしゃったように、建築的要素、それから全体の景観みたいなどころというのは、これはほんとに専門的な目で見られているのは事務局として非常にありがたいと思っています。そういう意味では、先ほどから言いますように、要求水準と、出てきた提案の内容を淡々と比較をするという作業に徹していますので、〇〇委員が書かれている内容というのは、読ませていただくとごもつともです。

○委員 甲は、模型とかは非常にきれいに見えるんですけども、実際にエアサイドのウイングのつくり方とかを見ると、かなりひどいデザインだと思います、〇〇でやっているような固定橋をつくってきて。あれをやったら、建物ボリュームが全部ぶっ切れちゃう。ほんとに一つの空港の大きさをきちっと整理したデザインがないし、バイオネットになっているところは、そのままそちらでつくったやつをピッと曲げてくる。あれはないですね。乙も丙も、それはきちっとずらしてデザインしてくる。デザインセンスを基本から疑っちゃうところがかかなり出ている。

空港の景観というのはエアサイドの景観がすごく大事なのです。あとはゲートラウンジのつくり方もおかしいし。吹き抜けにしたって、あんなに部分的にちょこっと吹き抜けがあるような到着ロビーで。到着コンコースが吹き抜けていますよね。その部分で、ゲートラウンジにガサッと〇〇委員も嫌いなこれやって、全部プランは削れちゃって。その分でゲートラウンジの面積が減っちゃっていますから。

だから、旅客に対して何考えているんだという気持ちと、エアサイド側のビューが、ちょっとやめてくれよという感じがかかなりデザイン的にはあります。率直に言って、デザインの的にそういうところのトータリティというか、全体をどうまとめるかというのは、それだったらまだ乙の方がましだというぐらいの話なんですね。

○事務局 〇〇委員は、いま述べられたご意見を素直に点数の形で出していただいたと理解してよろしいでしょうか。

○委員 はい、それで出しました。

○委員 私は全く反対なんです。ランドスケープの立場と、空港に入るときにどう見えるかという立場で、取り組みは妥当であるかという文章に対して、これだけの答えではなかるうか、と。今の答えに、この前お話ししたみたいに、空港という特殊な環境を十分に生

かして、空からの視点をデザインの主軸として日本の玄関口としてふさわしい一つのアプローチ——だって、取り組みですからね。取り組みが当然あるかどうか。そういう視点をここで持ってきているということに対する評価で、これは5の評価をしています。

そして、次の乙に関しましては、文章に足して、機能性とか経済性を先行させたかに見える非個人的な空間だから、これに関しては既存の空港とあまり変わらないじゃないか。そういう点で、取り組みの妥当性については、これは3であると私は評価しているんです。

3つ目のこの文章の「ハイテク、ハイタッチを」というのは、ちょっと私もこれでいいのかな、と。取り組みのところにハイテク、ハイタッチじゃないんじゃないかなと実は思っているんですけども、それは小さなことですが。

明快な空間構成が形態として表現されて、空からのアイデンティティを担保しているということで、本施設の取り組み方に関しては5、3、5にしてあります。

そして、その次の景観として見た場合に、さっき〇〇委員の方から、高過ぎて、すごくモノレールからの景観が、というのがありましたけれども、モノレールはこちらから行きますと、あれだけセットバックしているということによって、作り方いかんで緑がフワフワとなっている、ボーッとした空間になっています。そうすると、あれ自身が、向こうに押しやったということは、この中で絶対そういう考え方はないですよ。何かクリエイティビティをそこに私は感じたんです。

それに対して、ズームというのは、普通考えられるし、そのかわり、富士山があまり見えなくなったりする。一つには、乙に関してもモノレールに非常に接近している。低いとはいえ、非常に接近しているので、あそこに駐車場があるという位置の確認はできますけれども、もう一つは、駐車場を2つの棟に分けたことによって、景観的には分裂して、しかも風景をつくろうとしていて、ちっともつくられていないみたいなところが——それは後に出てくるんですけども——違うんじゃないかというのが乙。

3番目の景観的な関係性、ほかの建物との関係性という点において、モノレールにしても、公共交通との関係性、ニアミスであるとか、そういう部分が非常に気になる。それに関しては非常にランドスケープ的な関係性に重点を置いた評価をさせていただきたいというふうに思います。

もう一つは、ランドアート性。甲の持っている、土地というものを全体を見てランドアートというものをういた。だから、スケール感というのがちょっと乙と甲と違うんですね。ランドスケープ的に見ますと、例えば木の扱い方が、全部一本の並木にしてしまって、上から見たときに島に見える。そうするとダイナミックになる。小さな土地ですので、なおさらこれを小さく割っていくと、すごくちまちました感じなんです。それをよしとする日本庭園だったらいいんじゃないかみたいな話も中に書いてあるんですけども、だんだんスケールをダウンしていった。だけど、空港というのはそういうスケールダウンの仕方をするべきではないのではないかとということも含めて、ここに関しましては、5、4、

4としています。

したがって、〇〇委員と反対にはなっていないけど、10、7、9という評価の仕方をしてしています。

〇委員 一つだけ〇〇委員に確認していただきたいのは、建物の高さなんですけど、丙のやつって、ほんとに〇〇mぐらいしかないんです。だから、モノレールの高さが〇〇mぐらいありますから、そこは、実際に進入してくるときの感覚はかなり違うものになっている。それは模型でも、上から見ちゃうからわからないんですけど、入ってくる視点を全部追っていくと、その部分でのインパクト——彼らは、その辺は非常にうまいんですね。

〇事務局 駐車場の4階床面は〇〇mです。

〇委員 モノレールの軌道面が幾つでしたか。軌道面というか、座席面というか。

〇事務局 〇〇cm下がりが軌道の上ですから〇〇mで同じレベルです。

〇委員 それから、提案の売り物が明確であるかどうかということなんですけど、甲はまさしく空からの視点場を意識した円形の景観と、建築内部からの日本的景観の取り組みみたいなもので、その演出にすぐれていると判断いたしました。それを足していただくと、おっしゃっている、この上はいいです。

乙に関しましては、歓待空間としての特徴というのにちょっと欠けるんじゃないかというふうに景観的には判断します。空からの景観を意識しているんですけども、さっき申し上げましたように、スケールのとらえ方に問題があるのではないかと。これはランドスケープの問題なんです、まさしく。

丙に関しましては、形態としてのアイデンティティ、ゲート性のしつらえとして適しているけれども、景観計画としての周辺景観との関係性にはちょっと問題がある。というよりも、むしろ、もういいよという投げやりというか、木は木で道にあればいいというぐらいのレベルであって。ただ、そこで評価したいのは、マウンドを上げて——こちらマウンドを上げていますけれども、上げ方が、こちらは車を隠すためみたいな。もし、そういうことで指導できれば、そういうところでうまくやる可能性はあると思うんです。ダイナミックですから、そういう意味では何もしていないわけだから。それは、ランドスケープとして評価すると、私としてはちょっと評価しにくいなということで、10、8、9としてあります。

それから、その下ですけれども、基本コンセプトが伝わる景観であるかということでしたので、これは全く伝わる景観であるというのは甲でありまして、乙に関しましては景観としての一体性を欠くのではないかと。これは皆さんもご指摘あったと思います。丙に関しましては、アクセス軸、これは私も賛成で、これは5です。ですから5、4、5です。

周辺施設の関係性は、統一感に欠けるというのがここに入っていますけれども、これは3で、統一感に欠ける点に関しましては丙も同じだというふうに私は評価しています。

甲は選択性に富むということで、例えばデッキの快適性はどうか。ここで要求している

のは、評価軸としては、魅力の担保とか、屋上庭園としてのしつらえですので、甲は問題なく5をあげられると思うんです。空間的な特性というのをきちっと生かしていると、私の考え方です。

乙は、特色がないという意味で4です。

丙は、明快な景観で、明快な空間構成であるが、屋上の使い方とか、外部からの来訪者への空間演出には欠けているというふうに私は見ております。風景の見せ方に一つ工夫が欲しい。ただ、内部空間の日影の取り入れ方には非常にすぐれたものがあるというふうに評価しています。

○委員 もう少し行きますか。景観のところで、環境負荷まで入れちゃいましょうか。ここまでやった上で議論をするということをお願いします。

○委員 提案のコンセプトは、国際空港としてふさわしいか。それは5、4、5です。

構内道路や鉄道等のアクセス施設計画を念頭に一体性のあるランドスケープデザインか。5、3、4です。

その他。特に環境を重視したエアポート性は、甲は5ですけども、雨水池とか、あるいはマウンドとか、さっきのこまこま考え過ぎている部分というので3です。丙は、「むしろ芝生だけでもよい」というのは、そういう意味では4です。

次は、4、4、4で、これは全部書いてあったことなので——これはさっきなさいましたよね。

○事務局 はい。

○委員 そのときにちょっと一つだけコメントを入れたのは、新技術の導入というのをすごく強調しているのが甲だったですね。ものすごくいろんな意味で新技術、新技術と必ず言っているので、これは1つ上げてもいいと思っております。

○事務局 実はそこが——先ほどの議論とよく合うんですけども、中間部分については、NAS電池という新しい導入ということの評価としてやるかどうかというところが一つの視点になっています。

もう一つ、目標をどう達成するかということについて、たまたま削減目標の数字が提案の中にきちっと出ていたので、ここまで頑張るといっているところは、実現させるという意味で、委員の意見を踏まえ少し評価してもと思われ、片一方は〇〇、片一方は目標値がない、片一方は〇〇と書いていますから、それなりの差をやはりつけるのかなという意見に基づいています。

どこも、サステナビリティというのはSクラスを狙うと提案していますので、こういう目標はきちっとされているということなので、この数字だけを追うのはどうかという意見もいただいております。

○委員 一つは、〇〇って結構大変な数字なので、本当かいなというところが多少はあるので。

○委員 その辺が、本当ですか。〇〇とあれば、それはいいじゃない、と。さっきの〇〇台の話と同じで。

○事務局 契約上は書いてあることを実現していただきます。

一番下に書いていますように、甲グループは基本的に公表もすると言っています。ちゃんとネット上に乗せて、自分たちがどうやっているかを。

○委員 これは省エネルギーの審査に、2年たってから、でき上がってから持ってくれば全部わかるんですけど。それが出せなかったら大変だなという感じと、CASBEEにしても同じですね、これも。全部、でき上がってからの評価になるので、基本的に見なきゃいけないのが、ガラス面積がめちゃめちゃ多いとか、ボリュームがばかでかいとなった途端に、全体像がだめじゃないのというところが出てくるんです。だから、そっちの方が本当が一番大事だと思います。省エネに関していえば。

○事務局 容積は丙と甲は同じなのでしょうか。

○委員 容積は同じなんですよ。

○事務局 要らないボリュームが多い。

○委員 そうです。あと、ガラス面積についても同じことがいえるし、負荷は非常に大きいように、どう見ても見えます。

○事務局 大きいですね。間違いなく大きい。

○委員 絶対それは物すごく負荷が多いんだけど、ここまで減らすとっているので、大丈夫かいなというのが、もともとが多いから減るんじゃないかという感じもしないではないんです。だから一番大事なのは、本質的にどれだけのエネルギーを食うかということが、ターゲットとしては大事だと思います。そこで私は、甲乙つけるあれもないので一緒にしています。

○委員 トータルのエネルギー消費はどこが多いの、もともと。

○委員 危なくなったら、全部電気消しておきますとか。

○事務局 〇〇委員のおっしゃるとおりです。結局、ガラス面積が非常に大きいので、そこをどうにかしますといたら、量も落ちてくる。そもそも大きいんだ、と。

○委員 使う前提でやるという自身が、逆にいうとマイナス要因じゃない。

○委員 こういうところは、いいところはいいとっておいて、さっき言われたみたいに、こういっているじゃないかと戻した上で、ちゃんとやってもらうという。ここがいいから評価されているんだから、と。あとはきちりと達成してもらう。

○事務局 乙の提案についての評価は意見が合っているのですが。

○委員 というか、例えば最初だって、甲以外は合っているんですよ。だから、甲が非常に低いと見るか見ないかみたいなのところがあつてね。一番最初のところはポイントになっているんですね。

景観になってくると、確かにいろいろな見方があり得るところもあるので、ご意

見がどうしても合わないときには、数字をみんな出していただくしかないですけどもね。

○委員 コンセプトから見える形というのは決まりますから。甲と丙の差というのは、甲がすごく頑張ってやっちゃって、大胆にやったけど、実際、ほんとにきちっとまとまりがある建築かという、建築的にはかなりバラバラなので、その部分のデザイン上の評価をすると、差があるよということだと思っただけですね。

○委員 僕自身は、最初のところね、ここに書かれているようなポイントからいうと、確かに甲がほかと比べて劣らないと思うんだけど、ここに書かれていないことと言うと、すごく気になっているのは、もともと甲というのは日本人のビジネスマン、それからお金を持って向こうへ行って来る女性、若い女性かもしれないけど、この2つのターゲットだけなんです。外国人のことをほとんど気にしていない。到着階もそうだけだね。

みんなビジネスマンだから、入ったらビジネスラウンジに行っちゃうから、でっかいラウンジで、眺めのいいのをドーンと、例えば香港にあたりシンガポールにあるような、最近のああいう大規模なアライアンス系のラウンジのでっかいをつくる。全部そこに収容ですという、何となくそういう感じが見え見え過ぎちゃってね。

だから、これから将来、50年、30年というけど、もっと使うわけだね。そういう発想でつくっていったいいのだろうか。駐車場だってそうだけだね。ビジネスマンだから車で来ます。2～3日、平気で置いておきますということだけでね。だから、もっと高い金をとってほしいと思うんだけど、いずれにしろ、そういう発想でね。

一事が万事というわけではないだろうけど、でも、かなりそこに特化しちゃっていて、したがって公共性の高い、あるいは環境にやさしいバスみたいなのを僕は問題に出すんだけど、小さな問題では本当はないと思っていてね。前に話したかもしれないけれども、フランスの設備省の方なんて、ものすごくびっくりしていますよ。フランスにはいい空港があるけれども、こんなに立派なアクセスのある空港は世界にないだろう、と。それが羽田であり、成田のバスアクセスみたいな。こっちは仕方なく使っているところが半分あるんだけど。しかし、これだけ利用圏域が広い中で、鉄道だけではという中ででき上がっているというのは非常にいいことだと思うんだけどね。

そういうことを書いてもらえると本当はいいんだけどね。

○事務局 運営計画を見ますと、あまりそれは感じません。外国にも配慮したような、ウェルカムサポートみたいな感じの意識は、運営計画の方であります。ですから、それぞれにはちゃんと勉強している。

○委員 それが図面を見ると、やっぱりそうなんです。何を基本に筋を通してあるか。

コンセッションのあり方とか、旅客を本当に考えているかというところにすごい疑問点があつて。パブリック意識の問題で、本当に公共性というのはどこに考えるんだというときに、日本がフランスから非難されるとしたら、公共が全くない国家じゃないかという話が出てきちゃうかもしれない。

○委員 それは丙の方がいいですよ、そういう意味では。

○委員 甲について申し上げると、それで安いP S F Cを実現するような事業計画のモデルでつくっています。ですから、どの断面をどう評価するかということですが、施設の面ではそういう評価でよろしいかと思います。

○委員 ただ、P S F Cを下げるということ自体、大変な旅客サービスであることは確かですね。だから、施設として評価するとき、施設としては航空旅客動線を阻害しているような部分というのは、やはり低く評価していいと思います。

○委員 こちらは施設面で考える。

○事務局 そこは割り切ってください。

○委員 若い日本人の女性にとっては魅力があるのかもしれないですね。

○委員 もうちょっと実務的なことを言い出すと、〇〇で出国の抜けたところを視界が開けるようにとったのですが、一旦、施設ができ上がってターミナル経営が始まると、そういう一等地へ、後から見苦しい店を屋台形式ではめ込んじゃうんですね。だから、施設の理想というのと運営の実態が、経営がずれてきちゃって、こんなもうかるところで、何で何も置いていないんだなんていうことで、後からやる方がかえって。だから、ある程度割り切って、ここをはめますと言っている方が、むしろ安心感はあるんですね。

○委員 それ以上悪くならないということですね。

○事務局 ただ、さっきも出ましたが、若い女の子が、海外へ行くときは、もうエアサイドの飛行機なんかどうでもいいという人もいます。だから、目の前がきらびやかな、〇〇だ何だという方がいい、と。

○委員 英語で買い物をする煩雑さを考えたら、買っていった方がいいというようなことが結構あります。

○事務局 商売やる方は、どっちがいいんだというと、それは売上が上がる方がいい。○  
○委員はあっちこっちで経験されて。今の〇〇もそうなんです。〇〇の出発階はものすごくスッキリした空間だったですから。今行ったら、サインだらけで、スタンドバーだらけで、何なんだ、と。

○委員 私も理解していますよ。上海に行くときに、フランス製の高級バッグを買っていくという日本人女性が絶対出てきますよ。品ぞろえと価格次第でね。でも、それが本当に望ましい旅行の姿かというのと、それは全然別じゃないですか。商売するというのと、いい空港と空間をつくろうというのと、発想が違うから。事業としてはいいよね、ペイしますね、ということですね。施設としてどうかなということですね。

空間の利用の仕方として、えげつないことを随分展開するはずですよ。〇〇みたいな状態になったりね。

○委員 そこまではないでしょうけれども。

○委員 ボーディングするぞとか、大変な呼び込みがあったり。フィリピンの空港になっ

ちやうかもしれないですよ。

○委員 それは、はやりの民間経営みたいな風潮です。我々は、そこは一石投じたい部分もございます。

○委員 品格だけはね。

○事務局 はい、おっしゃるとおりでして、そこは守りたいと思っています。

○委員 大分、でも公共交通機関の中にあるものって、JRなんかが頑張ってるレベルを高いものに持っていつているじゃないですか。それが上がってきているのも事実なので。

丙の案で、上から少しおろすじゃないですか。あれは僕、割といい案だと思っていて、コンセッション、前が確実に見えていて、同時につくったので、あれは大分経験の中から出てきた提案だと思いますよね。

その辺ですよ。バランスをとってどうやってやるかというところだと思うので。

○事務局 乙の提案がそうでしょうか。

○委員 乙の案は、非常にシンプルに見えるんだけど、僕の見え方は、トラスのつくり方とか、うまくいけばきれいにいくはずかもしれない。この空港に合うかどうかというところですね。

○委員 デザインがすごく東南アジアっぽくなりませんか。

○委員 なります。

○委員 彼らは、日本を東南アジアと見ているな、というふうなデザインに私は思いました。

○事務局 ○○委員おっしゃるように、乙、丙は大体似たようなものですので、甲の評価をどうしましょうか。

○委員 はい。すみません。ちょっと休憩しましょう。

#### － 休 憩 －

○事務局 それでは、ゾーニングのところですが、トータルとしてほぼ一緒であります、委員が少し気になっておられるところだけ説明をします。

まず一番上の外的要因のところですけども、乙につきましては、片側がエスカレーター、片側がエレベーターということで、それぞれ間口約〇〇mある中の3階へのルートが片側ずつ違うということで、少し気にされています。

丙につきましては、前から言っていますトラベレーターという斜めのムービングサイドウォーク、これが1階から3階まで行くという状況ですので、実はエスカレーターがない状況です。それも上りしかない。2階、3階から1階へおりてくるのはエレベーターしかない。特に1階が団体待合室なので、少し気になるとの意見です。

2点目のところですけども、チェックインアイランドの間隔であります。甲は、アイ

ランドの端から端までが〇〇m、乙は〇〇m、丙は〇〇m。ただし、これはカウンターの中心軸であります。ですから、そういう意味では乙、丙は甲に比べてかなり狭い。インラインスクリーニングになって、チェックインカウンターの機能が少し楽になるのかなと思ったら、実はそうではなくて、見送り客と出迎え客と一緒に並んでしまう。こういう状況ですので、ここは空間としてとれている方がいいのかなというのがご意見です。

セキュリティの数につきましては、〇〇台、〇〇台、〇〇台と、こういう提案です。

それから、ムービングサイドウォークのところについては、それぞれの幅でございますが、これは制限区域内につける、出発系もしくは到着系にあるムービングサイドウォークは、甲が〇〇m、乙が〇〇m、丙が〇〇mで、かなり広いムービングサイドウォークを提案、また、到着コンコースには〇〇でした。

一番下ですけれども、甲は、大屋根とトップライトの部分についてのメンテナンス、そういうものの観点からいくと、評価としては非常に低くなっています。ただし、真ん中の設備の可変性というところでありましてけれども、羽田は海上空港ですので、水害等を考慮して、設備棟を別棟とし、重要設備は2階に据えつけ等、そういうことについては評価されています。

それに対して、丙は、ビルの1階部分にすべてメイン機能を置いている。これはだめかということ、そうではないようですが、先ほど言いましたように、将来の拡張、それから増設、そういったときにどう対応するかということについては少し気になるようです。

それぞれのチームで一長一短あるということで、委員の意見を総合し、14、14、13ということで、丙については幾つかの問題があるということで1点マイナスとなっています。

以上でございます。

○委員 〇〇mは狭いんじゃないですかね。

○事務局 到着ですので、必ずしも大型の手荷物を持っているわけではないのでは。

○委員 持っていますよ。というのは、ビジネスマンでしょう、2～3日でしょう、預けないですよ、今。アメリカなんかでもみんな。

○委員 みんな持って歩くから。

○委員 大体それで移動するでしょう、ビジネスマンはね。

○委員 だから、でっかいスーツケースというイメージではないと思います。

○委員 あんなの、今、ヨーロッパとかはないでしょう。

○委員 車椅子も大丈夫というのは普通ですかね、今。

○委員 羽田の第2は。

○事務局 多分1,400だと思います。

○委員 羽田の第2って、広いのをつけたんじゃないの。

○委員 いや、あれでもぶつかるね。

○委員 車椅子に乗っても横を通り抜けられるとっていただけ。

○委員 計算上でやるのと実際と違うから、結構、人がばらばらに立っているからね。計算上は、非常に整列している計算だから。

○委員 甲が多いんですよね、数が。

○事務局 甲は、出発系をダブルにしています。行き帰りにしています。ゲートチェンジがあったときとか、従業員にも優しい空港になってくる。従業員って旅客と反対の動きをするんですね。

○委員 出と入りというのは、出は結構ばらばらに来るけど、入りというのはドーンと来るからね、余計幅が本当は要るんだと思うんですね。

○委員 ここは私、〇〇委員と、この項目に関してという意味でいうとちょっと違うんですけどね。すなわち、大講堂だとか大空間というのを、構造でとらえたりというんだったらそうかもしれないんだけど、機能性、メンテナンスの容易性というところがそうなのかなあ。だから、広いことがすぐに悪いと評価される部分とされない部分と、どの視点で評価するかによって変わるんだけどね。

○委員 多分、スパンからいったら、ほかの方がスパン大きいんですよ、それに関しては。ただ、構造の仕組みの問題が一つと、特にトップライトが非常に大きいのは、負荷がものすごく大きくなるし、そういう部分ですね。だから、その部分が多分、問題点が出てくるというところですね。

○事務局 〇〇委員は、甲、乙が同じぐらいで丙が優れている、ということでしょうか。

○委員 そうですね。

○委員 さっきのお話を伺っていると、ここに書いているトラベレーターだとか、1階の設備棟だとか、大屋根だとか、そういう個別の施設の発想じゃなくて、全体の。

○委員 そうですね。その形で押さえると、個別に落とし込んでいったとき、随分違いが出てきますよということですね。決して大屋根が悪いわけでも全然ないので、全体にどうやってつなげていくかという配置の問題が一番大きいと思うんですね。

○事務局 旅客スペース、ゲートラウンジなどが少なくて、コンセッションが多いというゾーニング自体が、ちょっと減点ではないかということでしょうか。

○委員 そうですね。ゲートラウンジが小さいのはコンセッションだけではなくて、吹き抜けを手前につくるかというのとも絡んでいると思うんですけど。

○委員 やはり一番上でしょうかね。ゾーニング計画は機能的で適切であるかというところに、甲グループにコメントがついて、3点ぐらいでもいいかなあとかいう感じですね。

○委員 そうですね。

○委員 上から3つ目の歩行動線の話もそうなんですね。

○事務局 歩行動線も、その意味では、甲の方の採点も3点となっています。

○委員 甲に対してはね、私が申し上げているのは、2点でいいと思っています。

○事務局 保安検査機器について、実は、〇〇つに分かれているので、〇〇つに分かれて

いて〇〇台というのは何かおかしいと。だから〇〇台にするんだろうと思われま

〇委員 〇〇つに分けた向きは上手に入れていますよね。

〇事務局 ちなみに、国の基準で入れると〇〇台です。

〇委員 だから、ムービングサイドウォークの幅とか、個別の施設について評価するのとあわせて、全体のコンセプトとして丙について加点してあげるというのを組み合わせるんじゃないでしょうかね。

〇委員 保安検査機器のプラン上の配置も割と考えてあるというのが、両サイド見やすくできていて、それも入れてもいいのかなという点ですね。

〇事務局 ヒアリングで、偏りについてどう考えていますかということ聞いたときに、チェックインカウンターで偏りが起こらないように調整する、との回答がかえってきました。右側のカウンターばかりで行っていると、右側が込みます。だからカウンターを分散させます、と。そうすると、そこから出て行ったお客様も分散するでしょうという回答でした。「人間でやります、誘導します」という回答ではありませんでした。

〇委員 実際は多分そうなんだね。今、羽田でもどこでもそうだ。

〇事務局 実際、成田でも同じです。

〇委員 香港でもそう。向こうにお並びくださいと誘導するといえば。

〇委員 いずれにしても、拡張するときは真ん中のところを使うわけですね。

〇事務局 そうです。

では、〇〇委員の全体の話をごここに代入して、少し配点を上げるということによろしいでしょうか。

〇委員 もう一点だけ個人的に、大屋根とか大空間というのは、いろんなデメリットも想定はされるんだけど、それだけの空間をデザインして、実現しようとしているのは、これはまたプラスに評価されるべきところがあっておかしくないんだけど、そこが書かれているところが何だかあまりないんですよね。だから、いろいろ環境面だとか機能面というよりも、メンテナンスの面だとか、あるいは構造的な面だとか、いろんな問題があるとしたら、それはそれとして書かれるべきなんだろうけれどもね。でも、一方で、すぐにそれを不要だと切って捨てないで、それだけの豊かな空間をつくらうとしていること自体は、それとして評価してあげるべきじゃないかと思うんだけど。

〇委員 3つの案とも大屋根があるんですよね。3つの案とも自然光を取り入れているので、それは3つとも評価してあげられる部分なんですね。だから、クレーム的になっちゃって甲が気の毒なのは、工法的な方法みたいところにちょっと難がありそうだなという感じだけで、3つとも空港としての、トップライトをきちっと入れて、自然光を入れてというのが一応できているんですよね。唯一ここで問題が出てきたのは、彼ら在必死で解析図を見せちゃったもので、ちょっとこれは不思議なアプローチをしているなと私が言ったというところが出ています。3案とも評価できることは、自然光を入れた明るい空港をつ

り上げているという評価はぜひ入れてください。

○委員 どこに書けますかね。

○委員 「快適な空間創造への取り組み」とか、ここですかね。

○委員 インテリアですかね。それか、ほんとに最初のころのコンセプトに持っていくかですね。

○委員 コンセプトに入れましょうかね。

○委員 それはみんなよくやっているということで。

○委員 やっぱり言ってあげないとね。

○委員 その前提にあるのは、別に大屋根が悪いということではなくて、非常にいいスペースをつくっているというのは前提にあります。

○委員 それぞれ直してもらいたいなあということは、それぞれに対して言って、褒めるところは褒める。

○委員 さっきの省エネのところでも難しかった問題で、実際には熱負荷もちろんあるんだけど、トップライトをきちっと制御して入れることで、物すごく照明電力が減るんですよ。それは環境的にもいいし、中にいる人たちにもいいし、消費も減ってくるというので、それをどこに入れるかなんです。両方入っちゃうんです。ただ、うまくやらないと省エネが逆になるよ、と。

○事務局 では、最初に入れるということでよろしいでしょうか。

サービスレベルについて、先ほど言いましたように、ここは変わりません。

ここで委員が気にされているのは1カ所だけでありまして、ボトルネック現象というところで、バゲージクレームが甲だけ〇〇つ少ない。事務局で算定しても、やはり〇〇基という状況です。提案は、〇〇分で処理して、〇〇分を超えると全部バゲージをおろして、そこはエアラインが対応しますという考え方になっているわけですが、ただ、遅延等々がありますので、そうすべてが機械的に動けるわけではないという状況から、委員の意見を踏まえ、もう〇〇基あった方がいいのかなと、そこで3点となっています。

○委員 バゲージクレームが少なくなったと設定した理由が何かということが重要ですよ。

○事務局 彼らは、〇〇分でやる。ほかのグループは〇〇分なんです、1便当たりの処理能力が。

○委員 仮に甲としたら、〇〇基増設させることにするんですね。

○事務局 そうすると真ん中のスペースが死んでしまい、バゲージのないお客さんの動線をふさいでしまいます。今の条件の中で、横に〇〇個つくるのは非常に難しいと思われま。先ほどの拡張性のところで申しましたように。

○委員 ここがゾーニングの中での最大の問題になっているんですよ。

○委員 かなりの割合でバゲージ持っていない人もいるだろうから。

○事務局 設計段階で〇〇を〇〇にというお願いはできると思いますが、多分〇〇にする  
と、ベルトの長さが伸びますから、工事費は少し上がってくるかと思います。

○委員 あと、全体の動線の問題が出てきますよね。それから、到着コンコースが狭いと  
いうのが一つあるんですけどね。甲に関してですけれども、到着コンコースがちょっと狭  
いんじゃないか。

○事務局 狭いというのは幅でございませうか。

○委員 そうですね。

○事務局 そのことも入れると、2、4、4でしょうか。

○委員 よろしいですか。

○委員 はい。

○事務局 インラインスクリーニングでございませうけれども、これにつきましては、先ほ  
ど申しあげましたように、甲と乙の部分については、解説していくと、きちとしたスペ  
ックが提示されている。丙につきましては、後から聞きましたら、きちとした回答が返  
ってきました。

ただし、このEDSにかけて問題があるバゲージが出てきたときに、ゲートラウンジで  
開披検査を行うという状況になるんですが、甲は、固定橋が太く、固定橋の一番先端の部  
分にエレベーターがついていまして、そこで車椅子を飛行機に乗せるルートに使うという  
エリアがあって、そこから逆にバゲージをゲートラウンジに上げて、ゲートラウンジで本  
人との照合の上、開披をする。

乙は、荷物専用のダムウエーターを各ゲートに設けています。これで荷物を全部上に上  
げる状況です。

丙についてのみが、今回、スロープですべて3階部分から飛行機へ載せるというコンセ  
プトになっていますので、昇降機がないんです。それに対してダムウエーターもついてい  
ないので、これについて、手荷物をどうやって上に上げてくるかということについて、少  
し問題が残っている。階段を上がって、スロープを走って荷物を持ってくる状況でありま  
す。

その他は、先ほど言いましたように、これは記述だけの問題でありまして、A380 に対  
しての記述がなかったということで、上のインラインにつきましては、甲、乙については  
10点に対して、丙については8点に。それから、A380 という状況の中で、1点差をつけ  
て4、4、3となっています。

○事務局 質問はしませんでした。したら、やりますと答えるに決まっていますし、A380  
を彼らが意識していないとも思えません。

○事務局 ゲートラウンジについては、先ほど言いましたA380 のところにちゃんとうた  
っていますから、たまたまPBBのところであっていないということだと思います。

ですから、下のその他の特殊設備については4、4、4となっています。

各ゲートで、1階からゲートに荷物を上げるルートが一本必要です。

○委員 それは甲と一緒にだ。

○事務局 10、10、8、という感じでしょうか。

○委員 専門的に見て、小型機対応は問題なかったですよ。

○事務局 小型機は全部MDまで拾うようになっています。各提案すべてそうになっています。これは12分の1をすべてクリアしています。

そうすると、下の特殊設備のPBBのところは4、4、4、上のインラインのところだけ10、10、8ということでしょうか。

○事務局 社会情勢の変化のところで、若干ご議論が残っております。真ん中の段です。

○事務局 「事業期間にわたって」というところがございますが、基本的に同じということです。甲の分析をどう評価するかということです。

こういうところは個別で評価しているという前提で、ここを評価していただければと思います。施設面で評価していただければと思います。

○委員 その次の拡張に関して、それが結構、甲で起きそうな感じなので、起きるとすると結構大変な工事になるねということです。

○事務局 ですから、これは当面は真ん中に〇〇基つけるということで、〇〇基のスタートという状況であれば、今の提案の中でおさまる。次の提案ですね。〇〇基目のときに大規模な改修が出てくる。

○委員 そこで大きなファサードを動かすとなると、これは大変だよということです。

○事務局 そうです。乙と丙については、〇〇基までは大きな拡張なしに取り付けられる空間が確保できています。ですから、この評価としてはきちっと評価で分けておいて、例えば甲になると、本当に今のエリアの中で〇〇基目がつくのかどうかというのは検討させた方がいいかもしれません。どうしてもだめだというと、〇〇基目には大規模な改修をやり、ということになります。運用でカバーする手が何かあるのかもしれませんが。

先ほど〇〇委員がおっしゃっていたように、アジアで近距離でということになると、今の国内みたいに、預ける人が実は少なくなるんだ、だから1機当たりの処理時間というのもそう変わらない、どんどん増えてくる方向では実はない。一つのスタイルとして、〇〇分で処理をするというのを彼らは想定しているかも知れません。そこは全くわかりませんし、書類の中でもそこは読み取れなかったと思います。

○委員 運営計画の方だったけど、〇〇分以内で出すとか、彼らの頭の中にあるのは、受託手荷物のない人がほとんどでという想定ではないか。だから、アジアからの観光客がワッと乗ってくると。

○委員 多いですよ。アジアから来ちゃったら、いっぱい段ボール箱だとかなんかとかでね。

○事務局 運び屋はどうしようもないです。

○委員 1人何十個、段ボール箱持ってくるから。

○事務局 エアラインは断りません。税関で全部ばらし1つ1つ値段をつけていって、課税になるかならないかを審査します。それもマーケットのニーズですから。

地方で何が問題になるかという最終のバスです。審査が長くなり最終のバスに間に合わないような。

○事務局 では、このままでよろしいでしょうか。

○事務局 空間構成でございますけれども、甲と乙は、保安検査場と店舗フロアとの動線分離というのが非常に不完全だということ、それから一番上のアメニティのところも、快適空間は演出ではなくて一般的な計画だということ。一番上のアメニティの部分については、甲、乙、丙がそれぞれ3、4、5となっています。

ランニングコストとその他の部分につきましても、甲が7点、乙が6点、丙が8点で、トータルとしては10点、10点、13点となっています。

この評価に対して、〇〇委員は、甲にはもう少しやってもいいという評価だと思えますが、旅客のための本当に快適な空間を演出しているかという、なかなかそうではないのではないかという意見もあり、10点と非常に厳しくなっています。

○委員 これ、細かく見ていくと丙の空間スタディがよくできているといったのは、出国検査エリアが、横にちゃんと庭が見えるようにつくってあって、あれは珍しい提案なので、悪くない。バゲージクレームエリアは、きちっとトップライトが入って、光が入るようになっている、それも上手な提案で。乙の方は、せっかく階高上げてやった割には、そういう提案が、丙の提案に比べるとないので、せっかくあれだけ苦勞して上げたのに、どうなったのという感じがあります。それでちょっと点数は下げたということです。

甲の最大の問題は、ゲートラウンジが問題ありということだと思いますね。国際線だから、どうしてもゲートラウンジにいる時間帯は割と長いですからね。

○事務局 そうすると10、10、15でしょうか。実は、その他の部分のチェックインカウンターのエリアで、4階のコンセッションに上げる昇降機の部分が、一回、中央に戻ってこないといけないんです。一回バックをしてこないといけないというところで、展望フロアへの動線というのがもう一つかなという意見がありました。

それから、先ほど〇〇委員もおっしゃっていましたが、保安検査場から出発のコンコースに行く、もしくは到着についても、きちっとスペースは確保されているんですけども、すべてがきちっととれているかという、もう少し工夫した方がいいのではないかという意見がありましたので、マイナス2点。マイナス2点は、少し議論のあるところだと思われます。そういう意味では、8、6、4の2点ずつ差をつけることでいかがでしょうか。

ここだけでいきますと、〇〇委員の発言を別にすると、保安検査場と店舗というのは、チェックインカウンターからセキュリティに行くまでの間に、4階に上がるエスカレーターが出べそになっています。横移動が非常にしにくい状況に実は、甲も乙もなっているので

す。もう少し引っ込めてくれたらいいのにとの意見がございます。

○委員 個人的には、到着ロビーというか、階高が非常に高いというのはすごく評価したんだけど、でも、ある断面で見ると高いんだけど、全体的に見るとそんなに高いわけでもないということで、なかなか評価しづらいが。

○委員 それは甲ですか。

○委員 丙なのかな。甲も、キャニオンのようにして見ると高いんですがね。

○事務局 一瞬高いところがございます。

○委員 甲が一瞬高いですね。

○委員 だから両方とも、あまり差がないのかもしれないんですよ。そこ、どうなんでしょうかね。

○事務局 丙は、いい空間と思われるのに図面の中に表現されていない。手前で図面が切れています。

○委員 切れているんですね。でも、実際にはできていると思いますけどね。

○委員 もし、アジアから来る到着客に対して配慮した立派な空間をちゃんとつくったんだ、ということの評価できるなら書いてあげたい気はするんだけどね。

甲だって、書いてあげて、両方書いてあげてもいいんだけど。

○委員 甲の方はちょっと部分的なんですよ。丙の方が、開かれているところは割と大きいですからね。

○委員 その辺が三次元的にどう実際に見えるか。私はちょっとわからないんだけど。それが開かれているんだとすると、それは非常にいい空間だということでしょうね。

○委員 丙はまあまあできているし、乙もできていると思うんですけど、丙はちょっと部分的だなという感じがあるんですね。

○委員 そうですね。

○事務局 ほとんど、大きい流れは一緒です。

鉄道系、自動車系、旅客、従業員、物販、ごみ、その他という状況で、すべて縦動線、横動線については、それぞれの提案はきちっと確保されております。マイナス評価という観点でいきますと、まず鉄道系は、乙の〇〇mの件、それからラッチの部分で、甲、乙、丙が4、3、4となっていますが、各委員とも同様の意見でした。

それから自動車系は、各グループとも3となっています。なお、丙は、連絡バスのバスアイランドにおける昇降機の部分の設置場所が、実は絵を見ると反対じゃないかなと思われる箇所が1カ所ありますが、これはいろいろな考え方で整理されたのだろうという意見もございまして、実施段階で変更は可能ということも踏まえて、3、3、3となっています。

旅客については同じ評価。従業員、物販、ごみも、それぞれきちっと確保されていますので、同じ評価となっています。

その他の部分ではVIPでありますとかカートの回収について、丙のカート回収ルートについて到着検査場への戻しのルートが確保できていないとの指摘が委員からございます。

ランド・オブ・トウキョウが到着ロビーの一面に配置されていますが、ここに全部で〇〇台ぐらいのカートを仮置きしたいと。せっかくいい空間をつくったのですが、そういう回答だったこともあり、4、4、3となっています。

一番下の際際の乗り継ぎルートは委員の先生方も一致しておりましたので4、4、4となっています。

そうしますと合計が、甲が31点、乙が30点、丙が30点となります。

○委員　トラベレーターのみという、例のこの件は、問題じゃないですか。

○事務局　これは、先ほどのところで、トラベレーターのおりる部分について少し問題があるということで評価がされてしまいましたので、ここでは減点対象にならなかったということでございます。

○委員　「気がかり」と書きながら引かないということは。

○委員　トラベレーターはどこで引いていますか。

○委員　引いていないのでは。

○事務局　4、3、3のところ。

○委員　動線の方で引いてはどうでしょうか。

○事務局　はい。

○委員　あと、駐車場からの動線距離というのは、これは問題になることではないんですか。

○事務局　歩行距離が延びる分、ムービングサイドウォークをつけて、歩行距離を短くしてやろうというのが甲と乙です。乙の部分については、C棟からの連絡が遠くなるということで、ムービングサイドウォークをつけて、歩行距離を短くしてやろうと、こういう状況になっています。ですから、全体の長さという意味では、少し評価をすることは可能です。

○委員　だからMSWに頼るといって、永遠にMSWに頼り切ることかといってもね、MSWもそんなに速いスピードのものじゃないから、ある距離延びたら、MSWってそんなに役に立つものじゃないし。やっぱり歩行距離、動線距離というのは、空港にとっては基本的な問題ですよ。だからMSWをつけたからいいよといわれたら、どこまでいいんだという話が出てくると思うんですよ。

○事務局　これは多分、時間の問題と、IATAがいつている300m、これ以内でおさめる。規模がどんどん大きくなってくれば、当然、駐車場の一番端の距離も遠くなってくる状況になりますので。

○委員　それが一番気になったことで、甲に関しては駐車場が大きい。大きい駐車場の端から、たどり着くまで時間がかかる。縦動線に時間がかかる。横動線にさらに時間がかか

るというのは、かなり大きなポイントであると思うんですけど。

○事務局 横動線は、甲は考えているようでして、ちょっと絵を見ていただくとわかりますけれども、車の車路が、実は図面に向かって右側にありまして、この右側というのはほとんど駐車スペースがないんですね。ただ、駐車場全体として、ここに車路があった方がいいのかどうかということを考えると、非常に大きな空間の中で偏っていますから。

○委員 私が言いたかったのは、MSWをつけたから距離が長くていいんだということはないんじゃないの、というところが基本的なことだと思いますね。

○委員 そういう意味では自動車系の甲グループがちょっと減点ということでしょうか。

○委員 じゃないかと思います。私はそれで差をちょっとつけたんですけど。

○委員 甲と乙ですね。

○委員 そうです。実際に縦動線での待ち時間も必ず出てくるので。

○事務局 縦動線の話をする、違うところの議論をしないといけないことになりまして、それは駐車場の台数です。〇〇台確保した上で、上に積まなければならない。〇〇台だから低くていい。そうしたら、もっと駐車場をどんどん減らしたら、うちも低くできますと、こういうことになってくるものですから、台数についての評価はどう整理しますというところに行ってしまう。

○委員 前提条件がね。

○事務局 バスの話は、みんなイーブンでしょうか、〇〇委員ご懸念のバスの動線は。

○委員 だから、だめだと思います。

○事務局 3つとも一緒ですね。

○委員 だめと書いておいたらいいですよ、このレベルでは。待ちスペースが確保されていないため、2階のあそこを動線上ふさぐんじゃないかとか、下へおりたら寒いとかね。雨が降っていると上で待つとか。

○事務局 それは自動車系のところに、バスはということで。

○委員 そうそう、書いておいた方がいいですね。自動車系は駐車場だけじゃないということですね。

○事務局 そういう意味で、2、2、3でよろしいでしょうか。そのようにさせていただきます。

つぎの、際内乗り継ぎは、施設系で見ると変わりませんので、8、8で、全部4、4となっています。この項目も、各委員とも同様の評価でございました。

収益施設のところでございますが、甲は歩行距離が少し延びている。これはコンセッションを張ったために、そこに動く歩道をつけることができなかつたという中で、少しマイナスなのかなという意見をいただいています。それぞれの提案の中で見ていくと、乙についても、ちょうどメインである50番とか111番というところに、大規模な食堂を設けるといったようなことを書いていますので、実際にそこにそういう食堂を設け、厨房をつける

ということになると、これはオープンスペースではなかなか難しい。消防法等を検討していく中で、結果的に見えにくくなるのかなど。

丙も前面に、商業施設を持っていて、ゲートそのもののイメージと商業のイメージというのがごっちゃになったような絵に今なっております。すなわち、ゲートラウンジの機能なのか、商業の空間なのか、よくわからないという状況になっております。ということで、同じ配点となっております。

○委員 そこが、先ほど僕が言ったのは、ゲートラウンジに入ったところが割と悪くないんじゃないかということですね。

○事務局 入ったところは悪くないです。ゲートラウンジについて聞いただけでした。その結果、商業の空間といわれている中の一部が、実はゲートラウンジの機能だということです。

○委員 部分的にね。

○事務局 それで、実はお客が乗るのはここです。

○委員 見えないよということね。

○事務局 はい。それで、ここにもゲートがあるのですが、このラウンジはどこなのという問いも実は投げてみたのですが、トータルの議論だ、と。すなわちオープンなので、ここにも座れます、といったような回答が返ってきました。これについては、そこの詰めが少しできていないのではないかとの意見をいただいているところです。

○委員 チューリッヒは、多分こういうところに、ゲートラウンジとも何ともつかないようなリラクスペースみたいのがあって、そこにコンピュータがついていたり、いろいろできていて、あと、カフェの部分はカプセル型のブースで散らばせるとか、割と今までの中では一番きれいにでき上がっていました。多分、それをとっていると思います。

○事務局 これはコンフォートといって、いろんなところに丙は設けています。それが委員の先生方の非常に評価は高い。

○委員 割と居心地いいスペースをつくっていると思いますからね。

○事務局 ここは各委員とも同じような評価でしたので、各3点となっております。

○委員 僕は甲も同じようにつけたんですけど、甲で気になっていたのは、一番飛び出しているあそこの部分の、あれはちょっとね、難しいところだろうなというふうに思います。

○事務局 そうですね。

○委員 2階の到着の方の影響がすごいからね。

○委員 せっかく飛び出させて、あそこを全部倉庫にするのかという。

○委員 ちょっと確認ね。さっき、ゾーニングのところで、甲なんかコンセッションが随分多くて、旅客を圧迫しているところもあるから、ちょっと下げようという評価になりましたね。だから、あそこで下げるんだったら、こっちはプロセッシングエリアで機能に影響を与えるから下げるとやると、ダブルで下げちゃうでしょう。

○委員 それで、僕はそのまま上げたままにしておいたんですが。

○委員 だから、ここは、評価事項の中の文章をとっちゃって、まさに買い物客にとってどういうスペースで、どういう魅力的な買い物空間になっているかということでもいいでしょう。そうすると、結構、魅力的だという評価で構わないと思いますね。ただ、プラネタリウムだとかこういうのを入れているなんて、私も結構いいなと思いますけど、そういう評価はないですね。

○事務局 丙のホテルの〇〇室も評価されています。

○委員 悪くはないと思うんですけどね。あそこは位置的にも非常にいいんだけど、これ、多分、甲のグループは別の理由でそういうことをやらないんでしょうね。

○事務局 投資に見合う採算がとれないということのようです。

○委員 逆に、この位置にホテルがあるのは、非常に旅客にとって便利は便利ですけどね。

○委員 そうですね。

○事務局 では、ここは4、4、4で、トータル8点ということではよろしいでしょうか。

○委員 1点下げてね。

○事務局 その下のその他は4、3、4でよろしいでしょうか。

次のページのサイン計画については3、4、4となっています。これは、乙と丙のところに書いていますが、例えば丙のインフォメーションツリーをつくるとか、乙でいくと薄型の大型液晶で、これはF I S機能だけではなくていろんな情報を流す、そういう提案ですから、委員の意見を踏まえ、少し評価をしております。

○委員 可搬型の云々というのは、施設なの、運営なの。

○事務局 運営計画で見えています。

サインの部分については、事務局のミスで4、3、3とありますが、委員の方々の評価どおりの4、4、4が正しい配点ですので修正します。

○委員 出発系黄色とかグリーンとか、これは何か決まっているんですか。

○事務局 ありませんが、日本の国内線空港は、出発系が緑、到着系が黄色としている空港が多いのは事実です。

それからユニバーサルの上の取り組み方は、これは各グループ一緒で、各委員の方々が4、4、4でした。下のハードとソフトというところは、委員の評価が少し違っていましたので7、8、6となっています。

まず、乙の評価は、ケアラウンジを総合案内所の横に設けているんです。オープンなスペースではなくて、ちゃんと部屋に入れて対応してあげるという提案で、ここは委員の意見どおりの評価となっています。

あと、甲と丙の1点差というのは、ユビキタスを使った技術だとか、そういう情報を導入しますということで書いていたものですから、委員の意見を踏まえ、8まではいかないが、少しぐらい評価してもということです。

ただし、一番下に書いていますように、ユニバーサルをやろうという人が、ウイングのトイレはひどい計画であるとの意見をいただいております。これはまさしく、言葉で言いながら図面はそうになっていませんねということで、〇〇委員の言われるとおりマイナス評価もあると思っています。

狭いし、曲がりくねっていかないといけないし、非常にひどい絵をかいていますので、そこは少しプラスマイナスで6点にしてもいいのではないかとの意見もあります。

○委員 運営に近い要素だから、運営の方は、乙は一般的にかなりよく勉強して書き込んでいるんですね。だから、それはいいのかな、と。

○事務局 それから内部空間のコンセプトでございます。この項目も各委員の意見が分かれているところございまして、一番上のデザインコンセプトの部分については、3、4、5となっています。下の、国際線としてふさわしい内部空間であるかということについても、2、3、4としておりまして、トータルでは5、7、9となっています。

これは、今までいろいろ先生と調整をさせていただいたボリューム感の話だとかというところからいったときに、内部空間としてほんとにきちっと整理されているかどうかというところで見たとときに、そうではないのではないかという意見があり、少し厳し目の評価となっています。

○委員 私は1点だけ言うと、丙のクロスロードというのはあまり評価していないですよ。総体的に見ると狭いし、あれでクロスロードという名前をつけてアピールしている割には、それほど魅力的になっていない。だから、あれが魅力的だから5点という書き方はどうかなという感じがします。甲の方がかなり広い空間になっているんじゃないですか、結果的には。

○委員 そういう空間を甲自身あまりまだ持っていないですね。その手前のところはターミナル自体の中にあるから。丙の場合は連続性で、おっしゃるとおりで、私も一つ気に入らないのは、パースのかき方がめっちゃめっちゃ下手くそだったせいかしらないけど、あの天井のディテールはないなという感じなんですよね。天井ディテールをきれいにやると、非常にいいものになる可能性があるんですけども。構造のシステムも、屋根構造があまりきれいじゃないですね。ああいうグリッドにしていったら、きれいなグリッドシェルがつかれる。それをわざわざ真ん中に割って入れるというのは、あまり工法的にもよくなくて、空間的にもきれいじゃなくなるので、あれはちょっと直してもらわないと。ただ、こう重なり合っていつつつながっていくのは、あれは多分、いい空間になっていると思いますね。

○事務局 ゲートラウンジもそうですが、あそこの連絡通路というのは、実は帰りの客の方向を示しているようです。帰りに夕焼けを見ていけば、自分の目的に達する。段差のところから外が見えるんです。ウイングは、出発のお客は、空を見ていけば、自分のゲートへ行ける。到着のお客は、その空を見ていけば自分の乗り物に着くと、こういうコンセプトになっています。

○委員 かなりデザイン的に練って、きちっとやらないと、どこかの駅のコンコースみたいになっちゃう可能性もあるんです。それはちゃんとやれという感じですね。ただ、あのコンセプトの中で、組み立て方は割ときちっとできている。ただ、スケールの大きさについては、多少検討が要るだろう。

あと、駐車場に対して、それをずうっとつなげて行って中庭に落ち込んで、駐車場が単なる駐車場でない形に仕上げているあたりはうまいなというのと、甲にあるんですけど、将来、東京都の土地につながっていくときのルートも甲はちゃんと考えていて、実は丙の案も、あそこのアクセスをうまく利用すると、それができるだろうということですね。

○委員 ○○委員の意見を入れれば8にしてということですね。

○事務局 では、上を4にして、4、4の8。

○委員 8、7、5になるんですか。

○事務局 では、それで一回整理をしてみます。

社会情勢の変化というところでございますが、ここは委員からの意見を踏まえ、厳しい評価となっています。

配点は3、2、2です。甲は、○○台への拡張は○○層分上に積むわけですが、○○カ月、一番上のフロアーが使えないとの問題は抱えています。施行は今後の検討で短縮する工法も考えられることから、ここは標準の3点。

乙と丙につきましては、将来拡張の図面がなかったため、道路であり人間の歩行ルート等について判断できなかった。

また、乙は一番上に書いていますように、南側に○○ユニット増設する提案ですが、昇降機が○○基しかなかったり、そのまだ南側への拡張時の対応方針が検討されていない。

丙は、これも南側に1棟の提案の図面がなかった等から2点、2点となっています。

○委員 でも、甲の上に積んでいくって、これ、結構ヘビーじゃないですかね。そこで甲がいい点数というのは問題じゃない。

○事務局 そうです。それで3、2、2となっているのは、乙と丙については図面がないので、いいとか悪いとかいう評価ができなかったため2点。だから、甲がよくて3点ということではありません。

○委員 ○○カ月といたら、がっちりしたのをつくるのですよね。

○事務局 よくわかりませんが、乾式で、工場で鉄骨を組んで、持ってきて床をPC版等で考えると、そんなにかかるとは思えないのですが。

○委員 今と同じ躯体を組み上げていくようなことを考えていくと。

○事務局 ○○カ月と回答が返ってきています。

○委員 これはやはり基本的なコンセプトが大変なんじゃないかなという気は確かにしますけどね。

○委員 だけど、何で乙と丙がろくに増築の勉強していないか不思議なんです。あれだけ

しつこく言っているのに。

○委員 別棟で増築しますから、ますます駐車場へのアクセスは悪くなる方向ですね。

○委員 それはありますね。

○委員 甲の案は、ますますマッシュになる欠点があります。

○事務局 ちょうど後ろに模型がありますが、一番左にあるC棟の右側に一個つくるとい  
うことです。そうすると旅客ビルとどう接続するのかというと、今のC棟の中を通るしか  
ないと思うんです。そうすると、C棟にはエレベーターが〇〇基しかない。

○委員 増築する気がないんじゃないの。

○委員 この2つはなさそうですね。

○事務局 ただ、丙は、拡張は2段階でやる。次につくるのも、A、Bと2段階に分けて、  
それぞれの需要に合わせてつくっていきます、と書いています。平面図には、ポンチ絵で  
外枠のみ書いています。

丙の駐車場も、どうつくって旅客ビルにどう接続するのだろうと思うと、車路があって  
歩行ルートが難しいと思われます。ただ、言葉として、そういうことで将来の拡張は考え  
ていますという表現をしていましたので、最低限の配点となっているということです。

○委員 すぐいっぱいになっちゃうという感じじゃないんじゃないですかねえ。利用率は  
10%ぐらいとか。

○事務局 ただ、駐車場の料金が国内線より安いとなるとドーンと来てしまう。

○委員 そういう効果というのはよくわかりました。

○事務局 2、2、2でしょうか。

○委員 私は、特にそれ以上コメントはないです。

○事務局 次のサービスレベルを提供する考え方でございます。ここも委員の意見を踏ま  
え、厳しい評価で3、2、2となっています。

これも、設計図書を出すようにと書いているのに、甲は、入口、出口の議論が少しあり  
ましたけれども、入口と出口がかなり離れている。駐車場を挟んで正反対に離れています  
から、管理事務所からも離れた場所にゲートがあり、管理面を含めてあまりよくない提案  
だと。

ただ、滞留長をなるべくとりたかったために、配置した一つの理由からすると、そっち  
の面では評価できるという状況の中で、標準の3点。

乙と丙については、駐車場の設備図も含めて何もない。すなわち設計図書の中で判断が  
できない状況ということで、2点。例えば管理棟が〇〇㎡ということで入っているわけ  
ですけども、あれだけの規模の駐車場の設備はどこでやるかということ、全く表示がないよ  
うですし、丙につきましても、事務室だとか機械室というのが全く図面の中で詳細化され  
ていないようで、足りるのか足りないのかも判断ができなかった。よって、最低限の2点  
となっています。

○委員 出ていないんですね、設計図書が。ただし、中庭のとり方とかというのが、丙の場合には割とよくできていると思いますね。割と規模が大きいのをつくっているから、それは評価できるだろうと思います。

○事務局 それから、上の段でありますけれども、ライトコートであるとか、自然光だとか、いろんな表現を使っていますが、内部空間に対しては結構気を使っています、外部の光を入れて、通気をよくしてというのがそれぞれの提案ですので、それぞれ4点となっています。

○委員 自然光を上と横から入れるときというのは距離の問題とか高さの問題があって、〇〇層ぐらいのものと〇〇層ぐらいのものというのは、〇〇層になったら、もう光が届かないですからね。

○事務局 ところが、スリットが〇〇本入っています、甲の部分は。

○委員 ちょっと細いんだよね。細いから、ちょっと届くのかな。断面図で見ると、割と、ウーンと思うところがありますね。

○事務局 乙が1ブロック〇〇台ぐらいで、〇〇台、〇〇台で真ん中にドーンという状況。丙が〇〇台ですから、〇〇台、〇〇台ぐらい、1フロアー。スペースの真ん中にドーンと。甲は〇〇台で、スリットが〇〇本入っています。ですから、台数からいくとそうでもない。ちょっと階層は高いですが。

○委員 幅が狭いのでね。

○事務局 それもあると思います。が、そもそも設計図書を出すようにとっているのに、ということにはなってしまう。

○委員 そういうことなんですね。

○事務局 それから、動線の部分につきましては、丙の一番下に書いていますように、大型車の配置を全部変えないといけない状況ではありますが、各委員の方々の配点が4、4、4でしたので、4、4、4でよろしいかと。いかがでございましょうか。

○委員 いいですよ。

○事務局 施工監理の部分でございしますが、ここも各委員の方々の評価は一緒でしたので8、8、8ということでもよろしいかと。

維持管理は、先ほど8、8、7ということでも終わったと思います。

以上ですべて終わったと思います。そうすると、16、16、15。

○委員 そうすると、あと若干残っているところは、今日の議論を踏まえて事務局で再整理していただいて、もう一度ご提示いただく、こういうことでしたね。それを明日までですか。

○事務局 はい。明日には本日の議論を再整理の上、確認のため提示させていただきますので宜しくお願いいたします。

○委員 貨物についても、明日のヒアリング終了後、事務局で整理していただけるのでし

たね。

○事務局 そのとおりです。こちらも宜しくお願いいたします。

○委員 宜しいですか。事務局のほうで、旅客は本日の配点の変更と追記を、貨物は各委員の評価を早々にまとめて、本部会メンバーに最終確認をとった上で、委員会へ提出することとします。以上で本日の審議は終了しますので、事務局へお返しします。

○事務局 大変長時間に渡った審議、ありがとうございました。早々に本日の審議内容まとめさせていただいて、最終確認をさせていただきますので、宜しくお願いいたします。

○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2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)