

「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」

運営計画検討部会合同部会議事録

日 時：平成 18 年 4 月 7 日（金）

○事務局 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の運営計画検討部会、それと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運営計画検討部会の合同部会を開催させていただきたいと存じます。

それでは、早速でございますけれども、議事の進行につきまして、〇〇委員からお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○委員 それでは、私、部会長ということになってございますので、議事を進行させていただきます。

本日は、第 5 回の事業者選定委員会に先立ちまして、まず運営計画検討部会を行うこととしたいと思います。

早速ですが、議事に入りたいと思います。旅客、貨物の順で進めてまいります。

まず、旅客ターミナルビルの事業について、事務局から各委員の意見をとりまとめたものをご説明いただいて審議したいと思いますので、よろしく願いいたします。

○事務局 各委員からのご意見をまとめさせていただいたのがお手元の資料 1、資料 2。

1－2 が旅客、2－2 が貨物でございます。まずは旅客からということでございます。

それでは、資料 1－2 に従いましてご説明させていただきます。

運営につきまして、甲グループ、乙グループ、丙グループ、まず全体事業方針でございます。これにつきましては、甲乙いずれも、運営の理念、業務実施体制的的確性、組織構成、人材教育等について、差がなく、よくできているということでございます。

一方、16、16、10 ということで、丙グループは 6 点低くなってございますけれども、これは基本的には、最初のポツの後段に書いてございますが、P S F C やエアラインに対する賃料において過剰な利潤を確保する等、公共施設の運営管理者としての姿勢にやや疑問があるという点。それから最後の欄でございますが、個々の人材配置や教育方針についての記載がないということ、それから真ん中のポツの 2 段目の後ろの方でございますが、受託企業の変更に関する記載がないということで、サービスが悪かったら変えられるようにしてもらいたいということ、それから、ちゃんとした人材が育成されているかということ、この辺は大変重要でございますので、最初の公共性の概念が欠けるという点から含めまして、6 点減点となって 10 点、このようになってございます。

以上が、全体事業方針 20 点の採点でございます。

続きまして、モニタリングでございます。これも、大変重要な点でございます、国の業務がちゃんと行われているかどうかというものが、自らのセルフモニタリング及び第三者によってちゃんとチェックされているかという点でございます。

この点につきましても、甲グループ、乙グループ、いずれも遜色ないということでした。丙グループにつきましては、そこの上の段でございます、把握する体制の有無がしっかり読み取れないということ、それから、特筆すべき点も見つからないし、体系も不明確ということで、ここは4点減点となっています。ご承知かと思えますけれども、左のコラム、モニタリングのところ、顧客満足度の維持・向上で15点配点となっております、これは5段階評価でございます。ですから、1ランク落ちますと3点減点ということになりますので、細かく言いますと、顧客満足度のところで3点、モニタリングのところで1点減点の計4点減点——減点と申していますが、加点割合の意味でございますけれども、甲、乙に比べて4点下がっているということでございます。

続きまして、旅客誘導、30点のうちの採点でございます。

これにつきましては、乙グループが最もすぐれております。すぐれている点については、そこに書いてあるとおりでございます。

甲との違いでございますが、甲は制限エリア内への旅客誘導の配置がございません。入ってしまえば、後はお任せということで、サービス内容としては劣るのかなということで、3点減点となっております。

丙グループも同様で、制限エリア内にスタッフはいると書いてあるんですけども、実際にどのように配置するかがはっきりしておりません。それから、夜中とかのコールセンターと書いてあるんですけども、これもどういうふうに対応するのかというのが明確にわからなかったということで、24時間空港の旅客誘導としては若干問題があるということで、3点引かれています。さらに、次、教育の部分ですが、どういう教育をするかとか、語学研修についてはきっちり書いているんですけども、教育の点の意識が低いということで2点減点。最後のVIPのマスクミ対策の意識がないということで、1点減点ということで、乙に比べて計6点低い点となっております。

以上が旅客誘導でございます。

カートでございます。これにつきましては甲グループが最もすぐれているということでございます。あくまでも相対的でございますけれども、乙グループ、丙グループに至っては、制限エリア内の小型カート、今、世界の多くの空港では用意してございますけれども、制限エリア内の小型カートの用意がありません。あと、大量の荷物を持っている人に対してのサービスという意味で、ポーターサービスというものが、乙グループはコンシェルジュが助けますということで書いているんですけども、ちょっと具体性に欠けるので、1点減点。丙グループにつきましては、その辺のポーターサービスとかそういうきめ細かい荷物の運びについての記述がなかったので、2点減点ということで、合計3点引かれてい

るということでございます。

続きまして、介助サービスでございます。これにつきましては甲、乙、丙の順番で相対的評価となっております。甲が大変きめ細かいことがいっぱい書いてありました。乙については、ケアラウンジという記載がございまして、これも大変良いですけれども、具体性の面で甲に比べると落ちるということ。それから、丙に至っては、あまり介助サービスについての記述がないということで、B、C、Dという配点で、8、6、4ということになってございます。

続きまして、館内放送でございます。これにつきましては、甲、乙、ほとんど差がございません。そういう意味で、16、16ということになってございます。業務放送、甲、乙につきましては、いわゆる業務の、会社の中のSPC内の放送については、PDAを利用し、一般の人には聞こえない静かな空港ということで、大変サービスレベルを考えた提案になっています。一方、丙につきましては、事業者間の放送を館内に流すということで、ここで2点減点となっております。

あと、交通機関の情報でございますが、CIQの段階ですぐアクセス情報がわかるというのが甲、乙でございますけれども、丙については、その辺の意識がないということでございます。

あと、観光案内についての自治体との連携とかその辺が、甲、乙は神奈川口の関係であったり、東京都の関係、しっかり記述がございましてけれども、丙についてはないということで、5点、計11点ということになってございます。

続きまして、内乗継ぎでございます。これにつきましては、甲グループが一番すぐれているということでございます。乙グループの点は、メインはバスとっているのですが、ヒアリングで確認しますと、バスについては具体的に検討していないという回答が彼らの方から返っておりまして、需要が出てきてから考えますということで、バスの頻度、それからバスの費用、どういう構造でやるかということについて提案がありません。それから、費用構造、PSFCに全部繰り入れるということで、従業員や国内ビル間のお客さんが使うにもかかわらず、全部、PSFCに負担させているということで、この辺もちょっと問題だということで、5点の差がついてございます。

続きまして、丙グループでございます。丙グループは、ランプバスを使った別動線についての検討がなされていないということで、甲、乙とは相当違う配点になっているということ。

それから、費用負担のところで、大手エアライン2社のみを対象として、4等分に分割するというので、これはちょっと認識がおかしいということで、若干ですけれども、1点減点になっています。16、11、9という配点になってございます。

次が利便向上でございます。そこに書いてありますとおり、甲、乙、丙、どれだけバラエティあるサービス提供をしているかということでございますが、これは先生方に読んで

いただいたとおりでございます。甲が、いろいろなサービスを提供しますというような約束と、それから、実施に向けたコスト構造とかもしっかり書かれてございます。乙は、その次ぐらい。丙については、基本的にコンフォートアイランドだけで、それもラウンジとの差が不明確で、かつ、その提案しかなくて、甲、乙と比べるとちょっと劣る提案になっているということで、15点をそのままB、C、Dで、3点ずつの差になってございます。

続きまして、エアラインに対する施設貸与。

これにつきましては、乙グループが大変すぐれてございます。競争を導入するというところ、それから、新規参入者にとって参入しやすい空港であり続けるということが大変意識しております。1年更新でしたり、共有部削減と、ここに書いてございませぬけれども、いろんな原則を設けて新規参入者が入りやすいということを整理してございます。

甲グループはエアラインが入っているグループでございまして、そのことを大変意識していますが、残念ながら既存のエアラインの貸与部分を削減して新規事業者の参入を進めるというところまで踏み込んで書かれておりません。そういう意味で、若干不安が残りますので、4点の差がついてございます。

丙グループは、その辺の問題意識がないようです。コモニュースという言葉で全部片づけておまして、実際、それでは通用していない中部空港の例などもございまして、その辺の認識がやや低いということで、これもB、C、Dの順番で差がついております。

次は、施設賃貸料の徴収ということでございます。これにつきましても、乙グループがコストリカバリーということで、大変スリムで、原価のみを回収するというところ。それから、手続などもしっかり書かれております。それに続きまして甲。で、丙グループがICAのガイドラインに準拠するというところだけが書いてあって、特に工夫をしているような部分が見当たりませんので、8、6、4と、単純にB、C、Dということになっております。

続きまして、チェックインカウンター、バックヤードオフィス、その他バゲハン、PB Bの貸し方ということの20点でございます。

ここも全体的にいえることではございますが、乙グループは大変競争的な概念が入ってございます。一定程度以上の長さの行列をつくるとペナルティがあったり、いろんな工夫をして、なるべく施設が有効活用できるようにという工夫がなされているので、大変すぐれているということでございます。

甲グループでございます。甲グループは全体的に乙より若干劣るのでございますが、バックヤードオフィスに限っていいまして、既存の事業者を削減してやるということを書いてございます。ただ、チェックインカウンターのところはそれが書いていません。バックヤードオフィスで書いてあるのであれば、チェックインカウンターでも書いてあると、大変評価が高かったのだらうと思われまますが、既存のエアラインのサービスレベルを落としまで新規を入れるというようなことまでは踏み込んで書いてないということで、乙より

若干劣るということでございます。

丙は、今ご説明したような新規参入を促すとか、そういうふうな概念が入っていないようです。ただ、バゲハンとPBBを自分でやることで、新規参入者の初期投資コストを抑えて、新規参入を容易にするというようなところ、ここが、彼らが工夫している点でございます。

総合しまして、13、15、9という順番の点数になってございます。

続きまして、構内営業でございます。ここにつきましては、アドバイザーの商業コンサルの方が事実関係をチェックしております。何度か既にご説明させていただきましたが、甲が一番バランスのとれたすぐれた提案になっているということ。それから、価格水準もストリートプライスということで、飲食物販についてはしっかり抑えてあります。免税については、ちょっと高めということで、メリハリのついた内容になっているということでございます。乙、丙でございますけれども、甲と比べて若干弱いということで、それぞれ4点引かれているということでございます。

時間もございませんので、これまで何度か各委員にご説明させていただいたので、ここはこの程度の説明で割愛させていただきます。あと、詳しく〇〇委員から甲の部分についての問題点の提起がございますので、その辺については、アドバイザーの商業コンサルがきょう来ていますので、質問等の形で答えさせていただきたいと思っております。

続きまして、構内営業としての利便施設の導入についてでございます。基本的には宿泊とか広告管理、基幹的な利便施設、宅急便とかでございます。これについては、丙はホテルの導入が提案されていますが、ビジネスセンターというのは普通、特記すべき事項はないということで、でこぼこは若干ございます。で、甲に至っては、リラクゼーションもあるし、リフレッシュルームで仮眠室が5部屋用意してあるというようなところも考えている。乙グループは、仮眠という概念は、これもヒアリングでも確認しましたが、彼らとしては考える必要はないということです。24時間空港ということもあって、ある程度の仮眠スペースは要るのではとのご意見を踏まえ、そこで若干減点となっています。微妙ですけども、11、9、11という点数の配点になっているということでございます。

続きましては、直営業務の考え方でございます。甲グループは、収益の高い、利益率の見込めるところを直営にして、それ以外を一般のテナント。それから、サービスは、先ほど申した利便施設のサービスなどを提供するということになっています。それに対して丙、乙は、基本的には非収益分野だけをやるというふうに書いております。ただ、その中身がはっきりしておりません。乙グループに至っては、ヒアリングで確認したんですけれども、コストも収入も全く計上しておりませんで、何をやるのかというのがしっかり確認できなかったということで、直営業務については最低の4点ということでございます。丙グループは、若干やるものの、メニューは確認できましたが、メリハリという意味とか、直営でやる部分の考え方がはっきりしていないということで、6点ということで、甲より劣ると

いう評価になっております。

3 ページ目、最後でございますが、警備方針、30 点でございます。これにつきましては、丙グループが大変良い提案をしまして、細かく書いています。最初の警備水準のところでは丙が一番すぐれていて、甲、乙が並びということでございます。短いスペースですので、こういう書き方しかできませんけれども、提案書を読んでいただきますと、丙グループについては、今後、どういうふうな基準で旅客のビルを守っていくべきか、というようなことについての考え方がしっかり書かれているということでございます。それから、警備のバランスであったり、機械の更新の考え方、それから、30 年後、終わってからの引渡しということまで視野に入れてきっちり警備していきますということでございます。そういう意味で、丙が B という評価でございます。で、甲、乙は C、C という評価で、6 点の差になっております。

続きまして、実際の警備体制でございます。これにつきましては、乙グループが最もしっかり細かく書かれているということでございます。これもちょっと細かくなりますので、お読みいただく感じになりますが、ざっと申し上げますと、甲グループは、一番上のところでございますが、モニタリングによる警備員や企業の交代を想定した記載が見当たりませんでした。事務局ヒアリングでは交代しますということは確認できたのですが、そういう意味では、ここの減点が 6 点になっております。あとは、本当に微妙な差でございますけれども、ピーク時の対応とかそういうものにつきましては、甲の部分は記述があまりなくて、総論的な記述になっているということでございます。そのピーク時の考え方については、丙グループが大変よく書かれておまして、具体的な人員なども書かれているということで、これもでこぼこございますけれども、乙、丙、甲の順番で、22 点、20 点、16 点という採点になってございます。

続きまして、駐車場でございます。これにつきましては、甲、乙、丙、ほとんど変わりございません。若干、甲が付加サービスの部分がよく検討されているということ、それから、丙グループは事前精算機について、明確な台数とか動線をきっちり考えた配置になっているということで、乙よりもすぐれているということで、1 点ずつ差がございます。

それから、駐車場の案内・誘導でございます。これもほとんど差がございません。甲グループは、自分の車をどこに置いたかということが、カードを入れたらすぐわかるシステムが導入されています。また、丙グループは身障者への配慮が大変すぐれた提案になっているということで、甲と丙が乙より相対的に優れているということで、4、3、4 ということになってございます。

続きまして、駐車場の保安対策でございます。これにつきましては、丙グループがいろいろ、画像解析システムやら車両番号認識の高度なセキュリティシステムなどを組み合わせたシステムを提案してございます。乙は、固定ながら、カメラの台数が大変多くて、しっかりウオッチしますということ。甲グループについては、台数も不明でありますし、具

体的な考え方があまり整理されていないということで、2点になっております。

続きまして、テロの非常時対策でございます。これにつきましても、全体の警備と同じ流れでございますが、丙グループが大変よく勉強しているということでございます。丙グループの最初のポツでございますが、特に従業員一人一人の緊急事態に対する責任感の強化とか、心理学的スクリーニングに対する最新理論に基づいた心理学的トレーニングの検討とか、パニック時に対する対応、それから、従業員一人一人が対応しなければいけないということで、マニュアルとかシステムをつくっても機能しないということを大変意識した記述になっていて、評価されています。それから、それぞれの非常事態に対する特性に応じた対応策がとられているということで、甲、乙に比べてすぐれている点がございました。ということで、10、14、15になっております。

運営計画全体として、甲グループ245点、乙グループ242点、丙グループ205点というようなことでございます。これは、冒頭、申し上げたように、いずれも、先生方に個別にご相談に上がってご了解いただいているものということで、部会の先生方のご了解いただいた点数ということでご説明させていただきました。以上でございます。

○委員 どうもありがとうございました。

ただいま説明がありました採点案についてご審議願いたいと思います。ご意見あるいはご質問等がありましたら、ご発言願えますか。いかがでございましょうか。

○委員 さっきのことで、ご説明があるのでしょうか。その後で……。

○事務局 商業コンサルの目から見た、コンセッション部分の甲、乙、丙の評価をちょっとお願いします。○○委員の問題点は、商業エリアで独占により、少しもうけ過ぎじゃないか。コンセッションとかデューティーフリーもなるべく安い方が良いのではないかとということで、独占になり、高い価格設定になっているのではないかと、というご指摘ですけれども。

○事務局 免税のところについての売上げというのは、丙グループが一番強化しようという考えで、次が甲グループで、最後が乙グループです。ちょっと話がずれてしまうかもしれませんが、丙グループはとにかく制限エリア内になるべく早く入ってもらって、そこで飲食もブランドショッピングもすべて楽しんでもらいたいという、非常に割り切った、ある意味ですっきりしたプランです。そのところでのブランド品とかの購買力や客単価、購買率、それから客数等の掛け算を行っています。それから、甲グループの部分はほぼ一致しておりまして、ほかの空港のトラックレコード等からも判断しますと、ここでの免税売上げというのはこのぐらいで妥当かなというところがあります。

免税を強化するというのは、しかも、直営でそれをやるということに関しましては、やはり市中での価格の競争がない。例えば街中に行くと、全部、プロパーで買わなければいけないというものに対して、圧倒的な価格競争力が唯一生み出せて、しかも独占的に売れるということで、市中との競争がない。ランドサイドの方は全部、市中との競争がある。

そういう意味では、ここに収益のポイントを置くということに関しては、それがやり過ぎじゃないかとかいう議論は、ちょっとまた別ですけども、安定した収益を生み出すということに関しては、一つのツボであろうというふうにとらまえました。

この部分、ちなみに乙と丙はテナントでやろうとしています。ですが、そういった意味では、甲は売上げがある程度確実に見えて収益力があるところを直営でやって、そこで収益を生み出して、その分、なかなか直営でないとサービスしきれないような直営事業の方にもバランスよく力が使われているという印象があります。実際、テナントを誘致しようとしたときに、参入障壁が多くて、日本でエアサイドにおいて例えばブランドの時計を一揃えで売れるようなテナントさんは、現実的にはほとんどおられなくて——というか、今までそういうキャリアがないんですね。

唯一、〇〇という、全世界、特に日本人相手に非常に商売のうまいところですけども、ハワイのホノルルや、沖縄でやっていたり、あの会社をテナントにするとしたら、唯一、今までの実績が、直営でやるよりも高いノウハウで売れる可能性があります。そういう意味では、直営ですか、テナントですかといったときに、直営よりはるかにすぐれたテナントが候補としているところであれば、テナントにする選択肢はあるかもしれませんが、今回のケースについては、誰が売ろうと〇〇が大事というところがあって、そういう意味では、直営でやって、プロフィットを出して、そのプロフィットを使って利益の出にくいほかのところでもバランスよく売るということで考えた方がよろしいかなということにとらまえました。

ご質問の趣旨と回答が違っていたら、すみません。

○委員 ということ、いかがでしょうか。

○委員 ここでは、収益を上げるかどうかという議論をしているのではなくて、公平な競争的な状況の中で施設貸与が決められているかどうかということを見ようとしているわけですね。で、今の話だと、競争をやっても、あまり競争にならないから、害は少ないということですね。

○事務局 そういうことです。あまりテナントの候補者はいないということですね。

○委員 競争をやっても、それほど競争相手がいないとなれば、競争のやりようがないので、こういう形でもあまり害は少ないなという理解でいいんですね。

○事務局 あと、本当にブランドショップだけであれば、そことダイレクトに契約することができると思うんです。例えば〇〇だとか、〇〇だとか、そういうところと直接契約できれば、そこをテナントさんにするという考えがあると思うんですね。ところが、お店として売り切れるブランドというのは、もうほとんど〇〇、〇〇、〇〇、〇〇なんとかという5個ぐらいしかなくて、それ以外のブランドは年商規模が小さくて、例えば時計だったら時計として品ぞろえしないといけなくなるわけですね。そうすると、直接、〇〇と取引できるわけではなくて、それをコントロールできるディテラーを呼んでこななければいけ



ないという形になりますと、そういった関税の手続きができて、海外の時計を一通りそろえられてというようなことでいうと、今までそういう場が与えられてなかったということなんですけれども、テナントさんが現実的にはほとんどいないという形だということですね。

それから、これはちょっと老婆心的ですけども、やっぱりブランドのサイクルとかディテラーのサイクルの方がやっぱり速いです。で、いかに定期借家をやっても、やっぱり3年から5年という縛りになりますので、そのときはやりにタイムリーに対応できるとかということと考えていくと、やはり直営の方が若干すぐれているかなということと、お店が、あけてみたら、ちょっと違うぞ、これはこういうブランドの方がやっぱり売れるかもしれないといったときの入替えなんかを考えても、エアサイドについては直営の方がよろしいかと思います。ただ、ランドサイドの方は、おいしいレストランとかが山ほど市中にあるわけなので、それは健全な競争関係の中で、ここに一番マーケティングで合うところを選ばればいいのかという考えです。

○委員 こういう時間のところで議論してもしょうがないので、コメントだけ。

今のお話もわかるんですけども、多少気になったのは、この甲の提案がどちらかというとビジネスを基軸とした、非常に費用負担力のある旅客が使って、大きなラウンジもあるし、いろんな意味でそういう空港をつくらうとしているということと、それから、デューティーフリーのような、そういった商品を買う層というのでしょうか、それがどういう層かと考えると、ちょっとギャップがありましてね。

多分、日本の女性がアジアに行くときに、そこで〇〇を買っていかう、こういうことを想定されているのだなと思いますが、多分、日本のビジネスマンは買っていかないんじゃないかなと思ひましてね。日本のビジネスマンとか、あるいは若い女性だとか——若くなくてもいいですけども、女性だとかということを中心に考えながら展開してきているときに、外国人の、アジアから来る人の方の利便性というのが、そういった中でどうなっていくのかなというような心配がありましてね。

もちろん、高い価格設定したって、買う人は自由なんだから、売ればいいのか、そういうことであろうとは思いますが、何となく全体における、その部分の位置づけというのが、どういうターゲットに対してどれだけの利便性なり高付加価値というか、それを提供することになっていくのだろうか。そこに私はちょっと疑問があったものだから、お聞きしたわけです。これによって収益がある、ないということを直接心配しているということでは必ずしもないんですね。できるといわれたら、そういうことかなと思いますが、かなり大きなスペースを直営に割いているということから、そんな心配をしたわけです。コメントということです。

○委員 ありがとうございます。

○事務局 趣旨が理解できましたけれども、そういう意味だと、甲だけではないんですけども、皆さん、やはりそこに力を置かれておまして、甲の案に対しては、その中で、

例えば日本のキャラクターショップだとかそういうものも、日本では何が人気で、東南アジアから来た人は何を買うんだということはマーケティングされて、そういうものもこの免税ゾーンの中で扱いますというふうに提案されています。そのマーケティングの裏づけは、甲のチームが飛び抜けています。データがとりやすいというものもあるかもしれませんが、甲だけにマーケティングの裏づけが入っていました。

それと、実は、このブランドをあさるような消費行動は日本人として恥ずかしいかなというところはありますが、これが、今、韓国、中国とか、あちらの方でも火がついておりまして、イメージとしては、日本人がここで買って海外に持ち出すということももちろんありますが、かなりの部分、例えば〇〇の化粧品をここで積極的に売りますといった、甲の中にはそんなイメージがあって、海外から来られた、さすがにビジネスマンはあまり買わないかなと思うんですけれども、ツーリストで、韓国や中国や、だんだん経済力がついてきているような方は、かなり時間を消費して楽しんでいただけるような雰囲気はありそうだなというふうにはとらまえております。

○委員 幾つか質問があります。まず一番目は、丙の理念とか特性のことです。丙の理念というのは、いいキャッチフレーズをいっぱい出してきて、大変わかりやすい。そういう面でかなりいい点を上げるのかなと思ったんですけれども、ただ、もうけ過ぎだということで減点を食らうらしい。しかし、かなりはっきりしているということはもう少し評価していいんじゃないかなと私は思うわけです。

それから、乙の旅客誘導の30点ですが、位置情報発信搭乗券の発行とありますよね。事務局ヒアリングの時に、乙はこれができるかどうか分からないというようなことを言っていたと聞いていますが、先進的な取組みといっても、これでは取組みにならないんじゃないか。そうすると、本当に24点なのかという気がします。

あと、乙グループの施設賃貸についての競争性のある公平性を十分に確保するという点については、これを読んでみて、乙はすごいなと思ったわけです。そういう観点からすると、例えば航空運送事業者に対する個別施設の貸与の20点ですけれども、そこで甲と乙はもっと差が開くんじゃないかと思っていたんです。甲はあまり考えてないような気がしたんですけれども、丙とそんなに差がつくのかなという気がしています。

それからもう一つ、トップのところですが。施設貸与の全体方針については、12、16というより、もう少し差がつくと私は思ったんですけれども、その辺のこと。

それから、最後のページ、3/3の2段目の警備体制・警備配置。これは30点ですけれども、説明がよくわからなかった。甲にはモニタリングによる警備員や企業の交代を想定した記載が見られない。見られないというけれども、何かあったときには変えるということですよ。だけれども、それは記載しなくても、当然と思って書いてなかったのではないかなと思うんですけれども、そのあたりを重視して、減点かあるいは点を上げないということはいかがかと思います。

それが、今聞いていて気になった点です。

○委員 何点かコメントを出されましたが、これについていかがでしょうか。

そうしたら、一つ一つやりますか。最初のご指摘は、全体方針について、丙グループにもう少し点があってもいいんじゃないか、こういうご指摘ですが、これについていかがですか。

事務局から説明できますか。

○事務局 事務局は、先ほど、ご説明させていただいたとおりでございます。

○委員 ○○委員、これはコメントではなくて、点を上げろという意味ですか。

○委員 点を上げていいのではないか。

○委員 ちょっと時間的な問題がないこともないんですけども、進め方としては、この部会でやって、次の委員会で決定するというところで——わかりました、○○委員の今のご意見は一つ一つやります。今、○○委員からご指摘がありましたが、ほかの委員の方で、それに同調するというか、ご意見をいただいております。逆に、ほかの委員の方は今の点数で納得しているというようなことであれば、○○委員のご意見はあるけれども、しかし、ほかの委員の方が賛成ということになるわけですが、いかがでしょうか。

ということであれば、○○委員のご指摘はあるけれども、皆さんはこれでよいんじゃないかというご意見だというふうに考えますけれども、いかがでしょうか。

確認しますけれども、この案としては、全体方針について、丙グループ、この採点について、今、10点では少ない、あるいは上げてもいいというご提案もありましたけれども、ほかの委員の方は10点でよいという意見ということで、これについては変更なしというふうに整理いたします。

それから、旅客誘導30点について、乙グループ、24点という採点について、位置情報発信搭乗券等の問題はそれほど評価すべきではないということですか。

○事務局 実現性の面から高い評価はできないということです。

○委員 評価していないなら、書くべきじゃないと思う。だって、先進的な取り組みをしているから24点になっていると思いますよね。

○事務局 先ほど、ご説明したとおり、甲グループ、丙グループにつきましては、制限エリア内での案内というものがそれほど考えられておりません。丙はあるんですけども、具体性に欠ける。それから、24時間対応のコールセンターの運用について、適切にできるという回答がしっかり得られてないのと、体制がないということから、3点引かれております。

それと、丙につきましては、語学研修以外の研修がないということで、マイナス2点。それから、VIPについてのマスコミ対策が意識されていないということでマイナス1点、計6点、乙と違うというご説明で、別に乙がすぐれているということではなくて、丙がその点について乙より劣るということで、6点、減点となっております。

同じ説明でございますけれども、繰り返させていただきました。

○委員 そういう説明だったら、やっぱりこれは削るべきですよ。そうじゃないと誤解を招く。

○委員 記載方法として不適切だということですよ。この記述をすること自体が不適切だということですね。

○委員 いや、先進的な取組が見られるというが、それはヒアリングをしても、やるか、やらないか、どうもわからなかった。この間の説明はそういうことだった。

○事務局 削ります。

○委員 そうじゃないと、何かそこのところで差がついたような感じを与える。もっとしっかり確認しておくべきだったのかもしれないが、そのように思います。

○委員 確認をとりますけれども、この旅客誘導の30点については、乙グループのコメントの中の最初のところですね、それについて誤解のないように変更するという。ただし、採点は24点のままにする。こういうことですね。

それから、次のご指摘は……。

○委員 次のページ、2/3の上から4番目ですけれども。

○委員 航空事業者に対する個別施設の貸与方針。これは、3つのグループについての採点自体の相対的な問題ですか。

○委員 ええ。乙は相当すぐれていると私は思っているのに、甲とわずか2点の差ということはないのではないかと。事務局も言っていたように、乙は、他の部分ではそんなに優れていると思わないけれども、ここの部分はものすごくしっかり書いていると思うので、それが2点しか差がないということにかなり違和感がある。

○委員 先ほども、点数の差について、ここのところでごだからというご説明があったと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局 もう一度言わせていただきます。まず、チェックインカウンターでございます。確かに乙グループは大変すぐれてございます。ピーク時のロードファクターを加味して配分するとか、減らしていくとか、本当に大変工夫があつて、今までの空港運営ではないようなアイデアも入ってございますので、〇〇委員がおっしゃるように、大変優れたチェックインカウンターの貸し方になっているということでございます。

一方、甲グループでございますが、これも考え方という意味では、今考えられる中では妥当だということでございます。新しいアイデアは入っておりませんが、しっかりCUTEを使ってやっていくということでございます。丙は何も書かれていないということで、10点をB、C、Dに配分となっております。そういう意味で、ここは10点の配点になってございますので、ここで2点ずつの差がついているということです。

バックヤードオフィス、これも重要な点なので、これを個別で5点のチェックになっているんですけども、ここについては、甲グループは割愛するということをしっかり書い

ていまして、既存の業者から面積を減らすということを書いております。ここは、乙グループはすごく遠慮してまして、可能であれば、新しい場所を提供するとか、話し合うとかということで、あまり踏み込んだことを書けていない。そういう意味では、甲グループというのは、航空会社が入っていますので、航空会社がバックヤードならちょっと削っていいということを行っているので書き込んでいるのかなということで、これは提案していることで優れていると判断しました。丙グループはそういうのはないということで、甲、乙、丙の順番で、B、C、Dとつけているということでございます。

続きまして、次のバゲハン、PBBでございますけれども、これはチェックインカウンターと同じで、乙グループについては、〇〇委員のご指摘のとおり、大変競争的な共有財の配分の考え方を示されております。競争的ですし、合理的な配分をしたいということを書いておりますので、これは、乙、甲、丙の順になっています。ここにつきましては、丙は、自分でPBBとバゲハンを擁するということで、そういう意味では、新規参入のことを意識しておりますので、DではなくCとして、C、B、Cというふうについております。このように施設毎にでこぼこがありまして、結局、2点の差になったということでございます。

○委員 具体的に点数が先生のおっしゃるような形で変化すると、どこをどうすればいいでしょうか。

○委員 もう少し乙に点をあげたらいいんじゃないか。

○委員 ですから、今B、Cとか相対点をつけて、それで点数が出てきていると思いますが、どこをどうしましょうか。

○委員 点数を決めなきゃいけないんですか、ここで。

○委員 そうですね。

○事務局 どういう根拠でどうなっているのかははっきりさせておく必要があります。委員の議論のプロセスから、どういうふうにやってどういうふうに点をつけたというのを公表いたしますので、こっちの方がいいんじゃないか、だから点を上げたら、というのはちょっと恣意的になるので難しいです。

○委員 私のアイデアに、事務局はあまり賛成しないということですか。

○事務局 賛成です。

○委員 賛成だったら、ここはこうしたらいいんじゃないかというアイデアを出してみてください。やっぱりAというのを認めないというのはおかしいのではないかな。

○事務局 いや、認めないわけではありませんが。

○委員 だけど、かなりしっかり書いていますよね。

○事務局 これは本当に実現できるかというご意見もあるんですね。乙のアイデアは大変おもしろいですが、これは世界のほかの空港でやってないんです。ですから、理論的には大変おもしろいですが、本当にできるかという、ちょっと疑問ではないかということで、

AではなくBになっています。

○委員 私も、実現性の面、つまり本当にできるかなという気がしないわけでもないので、本当にできるのか、ヒアリングのときに聞いてみてもいいわけですね。

○事務局 そうですね。

○委員 それで、納得いく説明ができればAぐらいやって、それでだめだったらBのまま。

○事務局 今回、もう落とすか落とさないかの確認ということになってくると思います。そういったしますと、そういう細かい点で、もし順位が変わるようであれば、ぜひ聞いていただいた方がよろしいかと思いますが、そうでない場合は、ここで点数をしっかりと決めた方がよろしいかと思います。

○委員 今おっしゃったのは、チェックインカウンター、CUTEシステム貸与のところ、今、C、B、Dになっていますけれども、あり得べきこととすれば、C、A、Dになるかどうかということかと思いますが。ただ、率直に言って、乙グループをAにするというのもちょっと飛躍かなと思わないこともないですね。ですから、おっしゃったように、何かもしも新しいエビデンスとかそういう諸元ができたときに考え直す、というようなことでとどめておいたらいいんじゃないかと思うんですけども。

○委員 一点、資料1-2で、ペナルティ課金と書いてありますが、客商売で日本でペナルティをとるなんていうのは本当にできるのか、そういうようなことがちょっとわかってくると、ここは実現可能性の問題なんかも見ていくということはあるよね。

○委員 その辺の成果的情報を考慮するということにとどめて、ただ、今、ここではC、B、Dにして、点数の変化なしということではよろしいですか。

○委員 結構です。

○委員 次のご指摘は、3/3ですか。

○委員 3/3の2段目の甲です。交代を想定した記載が見当たらないということ。

○委員 構成員にしっかりした警備会社が入っているということで、サービスレベルが低下したら替えるかどうか重要ですね。

○委員 モニタリングによる交代を想定した記載が見られないという評価ですが、事務局が示した記載方針からそのようなことを記載する必要性が読み取れるのでしょうか。読み取れないとすれば、書かないかもしれないということはあるのではないかと。

○事務局 記載事項ですか。

○委員 つまり、全体事業方針でこうやりなさいとか、記載指示でこうしなさいとなっていないければ、書いてこないかもしれない。

○事務局 ほかは書いてきています。そのセンシティブティをまさに問うているところではないでしょうか。

○委員 こっちのセンスはそうかもしれないけれども……。

○事務局 そうすると、答えを書くのと一緒ですね。交代をやりますかと尋ねたら、みんな

な、交代しますと回答してくるわけで、それは尋ねられない部分もあるので、まさにそこを評価したということです。

○委員 そこは微妙だけれどもね。まあ、いいです、わかりました。

○委員 先ほどのご指摘の点は以上でございまして、そうしますと、結論的には、採点について、現状で変えるところはない。ただし、1点だけ、ヒアリングにおいて確実性等の確認をした上で、場合によっては考え直すことがあるかもしれないということで、終わらせていただきます。

すみません、時間の問題があるので、貨物の方に進みたいと思います。

よろしくをお願いします。

○事務局 貨物の方も同様でございます。資料2-2をごらんいただければと思います。これにつきましては、いろいろ委員からご意見がございまして、それを慎重に整理させていただきまして、委員のご意見を反映させて、最終的にはそれを部会長とご相談させていただきまして点数をつけたものでございます。

まず、全体事業方針でございます。甲、乙、丙でございますが、甲が一番高くなっております。最初の全体の理念につきましては、いずれも、今回、羽田の貨物ターミナルをしっかりとやるということ、若干差はございますけれども、それなりの満足いくものをいただいたということで、B、B、Bという評価で変わりございません。

点数の差がつかまりましたところでございますけれども、業務実施体制的的確性というところで、丙グループは成田空港で実績のある人が受託企業になっている。甲は関空の人が受託企業になっている。乙は受託企業とかその辺もはっきりしないということで、丙、甲、乙の順番になってございます。

続きまして、組織構成及び人材というところで、丙グループにつきましては、〇〇名で、役員監査役を除くと〇〇名ということで、さすがにSPCの実態が弱くて、代表企業と区別がつかないような感じになっております。すべて受託企業任せということで、基本的には、国がこのSPCと話ができるような実態は持ってないのではないかとということで、ここが引かれてございます。そこが引かれてございますが、15、13、14ということで、ほぼ横並びという感じの点数の差になってございます。

続きまして、モニタリングでございます。これは乙グループが大変よく書けているということで、甲、丙ともに具体性に欠けるということで、それぞれ1点ずつ減点になっていて、8点、6点、6点ということでございます。

続きまして、一番大きなところ、貨物取扱業務の考え方でございます。

まず、業務区分に関する考え方。甲グループは、一括、基本的には自分で全部やりますということで、インテグレーターについては施設貸与、一般エアラインについては原則自分で一括取扱い、場合によっては施設貸与を行うということで、業務区分を書いてございます。乙グループは、全部、施設貸し。SPCとは全く別会社の貨物取扱会社が一部、運

営をやるけれども、それはロジ棟への横持ちを中心にやります。ただ、これは、全くの別会社なので評価できないという部分でございます。別会社の実現可能性と実態が問題となります。丙グループについては、インテグレーターについては施設貸し、エアラインにも施設貸し。しかし、競争を行うために貨物取扱業を一部ロジ棟の1階を使って行うということ。そういうことになっておりまして、競争をやるといって、自分はロジ棟の1階でやることを想定していきまして、競争をやるといって、供給量を制限しており、競争するといっていることと、実際やろうとしていることが合っていないようであるということで評価しづらかったため、この辺については、C、C、Cということで、最初のポツのクライテリアにつきましては横並びという評価でございます。

続きまして、40点の貨物取扱業務及び施設貸与業務についてでございます。これにつきましては、〇〇委員からの強いご意見もありまして、丙グループが競争ということをしつかり提案しているということの評価いたしまして、丙グループを最も高くしまして、次に、甲グループ、それから乙グループという順番で、B、C、Dとなっております。

甲グループもいい点がいっぱいあるんですけれども、原則、1社でやるということをしている点と、丙グループの競争でやるという点で差がついております。ただ、丙グループの提案は、基本的に自ら行う部分、供給量を制限した上での競争となっております、かつ、競争する大手エアライン2社が構成員となっております。フレーター棟はこの2社に貸与することを考えているとのこと。そういう意味では、仲間の構成員企業間で競争することになりますので、基本的には、フレーター棟に入りたいエアラインは、大手エアライン2社にハンドリングを依頼するという提案になっているので、競争面をそれほど高く評価しにくいという意見もありますが、〇〇委員のご意見もあり、ここは丙をB、甲をC、乙をDということになっております。

続きまして、リードタイムの部分につきましては、甲の評価が一番高いということで、ポイントは、路線混載の集約輸送を実施するという点で、今、関西空港で実現に向けて動き出しているシステムをそのままここで使うということ。それから、海上貨物取扱いとこの連結とか、モード間接続に対する積極的な取組が見られるということで、甲が高くなっています。丙につきましても、リードタイムにつきまして〇〇分という提案がございます。ただ、この〇〇分というのは成田での取扱量の約〇〇割の現状とのことなので、あまり高い評価にはなっておりません。香港とかほかの世界の空港ではさらに短いリードタイムがスタンダードになりつつあるところ、〇〇分とあっており、それほど高く評価されていません。このリードタイムについては、甲は何も書いてないので、〇〇分以上かかるのかもしれないと思いますが、そういう意味では、そこはニュートラルな評価になっているということでございます。一方、乙グループは共同配送とかいろいろ書いていますけれども、入札による共同配送とか、その実現性についてのシステムを乙に確認いたしましたけれども、実現性を確認できなかったのが減点ということになってございます。



続きまして、貨物需要変動に対する対応でございます。これにつきましては、甲、丙、両方ともしっかり考えているということ。といいますか、甲につきましては、平屋でやって、柔軟性が大変高い。階高を大変高く見ておりまして、〇〇層のラックの設置が可能なような設計になっていて、それで対応していくということを書いております。丙グループは、拡張用地が大変多く残されているというところから高く評価できるということです。けれども、フレーターとエクスプレスを完全に分けてつくっているものですから、フレーターだけが増えた場合には、エクスプレスに余裕があっても、フレーター棟を増やさないといけないというようなことで、そういう場合にどうするのかということの対応策が考えられていないという点が若干の難点でございます。そういう意味も込めまして、甲、丙並びで、同点になっております。乙グループは、そういう意味では、需要の変動に対する柔軟性というものがないということ、それから巨大なロジスティック棟を埋めるだけの需要を確認できていないということで需要が減ってきてロジスティック棟が埋まらない場合にどうするのかというようなことについての記述がないということにより、低い点となったということで、トータルいたしますと、60、46、64 ということで、全体としては丙グループが最も優れているという採点結果になっています。

続きまして、貨物取扱料金でございます。これも甲グループ、しっかり書いています。他空港との競争と書いていますが、事業計画の方で評価する実際の額と乖離があります。また、「成田空港」という言葉がなくて、「他空港」ということで、成田空港への意識が丙より低いということで、丙、甲。それから、乙については、成田空港の意識もないし、金額についての具体性がないということで、C、D、Bという順番で30点を配点となっております。

続きまして、構内道路の管理業務。これはほとんど変わりございません。同点でございます。

トラックヤード等の管理業務。これについては、丙グループ、長尺や危険物に対する誘導についての記述がございませんでしたので、2点低い評価になってございます。

警備方針につきまして、これも甲、丙、差はございません。乙グループについては、考え方について、その外周部からの突破を貨物ターミナルの脅威と考えるとこの程度の記述であり、今後の警備、貨物エリアでのテロの考え方がしっかり書かれておりませんでしたので、低い評価になってございます。あと、オペレーションセンターが管理区域の外に出ています。リスクの高い場所にオペセンが設置されているということで減点となっております。丙グループは、PDCAということで、訓練と改善、これは後でも説明が出てまいりますけれども、そればかりが書いてありまして、その中の具体性がなかったのですが、あまりその辺で差をつけるべきではないという〇〇委員からのご意見もあり、甲、丙については同点となっております。

続きまして、警備体制。警備体制は甲が大変細かく書かれているということでござい

す。丙との比較で申し上げますと、丙は警備員のレベル等についての記述がないということで、これは減点となっています。それから、突発的な脅威レベルの変化、それから繁忙期への対応という意味でも、甲はしっかり書かれているということで、丙との差が5点ついているところでございます。乙も同様で、ピーク時とか緊急時へのシフトの対応があまりしっかり書かれていないということで、甲に比較しまして、6点低い評価になってございます。

それから、テロ時と緊急時の対応でございます。この辺につきましても、三者、ほとんど差はございません。書いてあるとおりでございますが、危機管理能力について、乙グループは一般的な記載で、特記事項なしということで、今回、空港のテロということに対する特筆事項がございました。それから、火災への対応という部分について、あまりしっかり書かれていないということでございます。丙グループも似たような程度で、若干一般的な記載にとどまっていたり、訓練の改善とか、OJTとか、当たり前のことしか書いてないとか、救護室の記載がないとか、甲と比べて若干劣る部分もございますけれども、あまり細かい点でございますので、ここは差を設けるべきではないとの〇〇委員のご意見がありましたので、両者16点ということになっております。

以上を集計いたしますと、甲グループが179、乙146、丙181というような採点になったということでございます。以上でございます。

○委員 ありがとうございます。

では、この点についてご審議願いますが、ご意見、ご質問等、いかがでございましょうか。

○委員 ちょっとよろしいですか。179、181ではないのではないかとというのが私の印象です。貨物の場合には、〇〇委員がモデルが違うということを書いていましたが、全体としてどういう考え方になっているのかをしっかりと見ていかないと正確な判断はできないと思うわけです。この委員会が期待したのは、羽田国際貨物ターミナルというのはどんな機能を持ったターミナルなのかということについて入札者がそれなりの考え方を出してくるのか。それをサポートする施設なりシステムができているかどうかということだったと思います。

その点に関しては、丙と乙においては、成田空港との違いということを相当前面に出してきて、そこを生かすような空港にするという考え方が非常に強く出ている。甲については必ずしもそれが強くは出てきてない。丙については、例えば生鮮仕分場あるいはFCCをつくるとか、それから、エクスプレスについて〇〇㎡の上屋を設置しているというように。それからもう一つは、単に荷物を出し入れするだけではなくて、やはり付加価値の高い物流機能のある程度この空港に持たせようということで、ロジ棟をつくり上げて、5階の中でそういう機能をやらせるということをやっています。したがって、機能をどう明確に考え、それをサポートする施設をつくってくるかという面では、丙はかなりすぐれてい

と思っていたわけですが、全体方針の中ではむしろ低い評価になっている。これは非常に大きな問題ではないかと思うわけです。

それから2番目の点、これは、私がそう言いましたからということで、かなり考慮したと思うんですが、競争性、公平性の確保ということが非常に重要であって、その点についても、乙と丙というのは相当競争性を考えて、自分でやるときも、あるいはほかの人に貸すときも同じ賃貸料にします。それから、丙については、第三者委員会をつくって、そのガバナンスをきかせるようにいたします、こういつているわけですね。

ちょっと戻りますけれども、甲の場合に、あなたのメリットは何なのかというと、結局、がらんだりの広い上屋をつくり、そこで貨物を一括で取扱います、それが非常に効率적이다と言っています。それでは、本当にそれを全部自分でできるかということ、多分、日系大手エアライン2社は、それは自分でやらせていただきますと言ってくるでしょう。そうなる、非常に広いものを自分のところで全部使い、それが効率性をもたらすというモデルの実現性は、かなり難しくなる。一番売りとしているところが、どうも本当の売りにならないんじゃないかということで、かなり減点を食らうんじゃないかなという気が私はしていたわけです。

それから、みずから貨物取扱事業を行うことについても、甲の場合には全部やる、それによる効率性の向上ということをいつているわけですがけれども、乙と丙については、自分達が出ることによって市場の競争性を高めますということを示しているわけですが、ただ、乙の場合には、残念ながら、うたっている割には現実の提案がちょっと弱いの、その辺、割り引いて考えなければいけないと思うんですが、その辺、丙はしっかり自分でやろう、〇〇%から〇〇%になるだろうということをいつているわけです。

それからもう一つ、先ほども事務局が指摘しましたけれども、やっぱり成田国際ターミナルとの競争についての意識が甲については弱い。そう考えていくと、このあたりの採点をもっと差がつくべきものではないか。

それからもう一つの問題は、そういう彼らの提案が彼らが行った調査によって裏づけられているかということです。甲の場合には、基本的には全部自分でやると言っていて、求めがあったら貸しますと言っています。ところが、一体どのぐらいの施設賃借ニーズがあるかということをしっかり見てはいないので、ここで一番問題にしていた実現性ということにおいても、かなり大きな問題があるんじゃないかなと思います。したがって、全体事業方針の問題、それから貨物取扱業務、航空事業者に対する施設貸与業務に全体方針 90点のこの差をもっとついてしかるべきではないか。

○委員 私は、その点は施設からいうと全く逆なんです。丙はわかってないんじゃないかと思います。なぜかということ、施設の方で見たのですが、施設面からそれを確認すると全く違う評価なんです。なぜかということ、甲の提案で、ここにある貨物取扱い、生鮮、燻蒸庫なんかを書いています、丙は燻蒸施設が〇〇しかないんです。というのは、彼ら

はどんな貨物が十分来るかわかってないんじゃないか。要するに、いろいろ書いてあるんだけれども、実は、全体がわかった人がプロジェクトマネージングしてないんじゃないかということが、施設からなるんですね。

で、甲の場合、燻蒸庫が〇〇ポジション。成田が、今、〇〇ポジションあります。例えば東京港と横浜港の違いはなにかというと、東京の貨物で一番高いのは生鮮なんですよね。横浜と神戸もそうなんですけれども。多分、成田と羽田の違いというのは、生鮮の比率がかなり変わってくる。

それに対して甲グループはきちっと対応しているんですけども、丙グループは私から見ると全く対応していない。燻蒸施設が〇〇しかないなんて考えられない。だから、〇〇委員が言われたことに対して、一般にそう書いてあるかもしれませんが、施設からいうと、全く対応できてないのです。

○委員 だから、燻蒸が問題になっているんですね。

○委員 いえ、燻蒸だけじゃない。

○委員 生鮮施設はしっかりやっているとありますが。

○委員 いや、生鮮は取り扱えないんです、燻蒸が〇〇しかなかったら。

○委員 生鮮施設が機能するためには、燻蒸が幾つかなければならぬ。それが無いということですか。

○委員 それが提案されてないということは……。

○委員 そのところは、丙なりに言い分があるかもしれないから……。

○委員 いえ……。

○委員 それならば、それをきちんと書かなければ……。

○委員 いやいや、そういうことに対して、もう施設の方で整理していますから。

○委員 それは後で議論できるんですね、施設の方で。

○委員 施設の方の対応で。運営からいいますと、そういうところに対してきちっと対応できてないんじゃないか。言葉ではわかっていると書いてあるかもしれないけれども、施設から見るとわかってないことがグループとして整理できてないんじゃないかという感じがしますけれども。

○事務局 運営の考え方が施設に反映されていないため、裏付けが取れないということですか。

○委員 だから、言葉では書いているかもしれないけれども、案外、施設から見ると、わかってない人が何か書いているという印象です。

○委員 そのところは、私はよくわからないけれども、それがクリティカルならば、それはしっかりここに書くべきですよ。

○委員 だから、どちらで評価するかの話で、どちらか片一方を評価すればいいと思うんですけども。

○委員 それは一つの問題ですね。他はどうですか。

○委員 問題を整理させていただきますけれども、この資料2-2に出てきている、この点数についての議論をしている。それで、今、〇〇委員のご指摘のとおり、全体事業方針、20点配点されている、ここと、それから、貨物取扱業務、航空運送事業者に対する施設貸与業務全体方針、これについて議論していただきたい、そういうご指摘ですよ。

それで、まず最初の点ですけれども、先ほどのお話だと、3つの提案はそれぞれ別々のコンセプトで提案されてきている。最初にそういうご指摘された……。

○委員 そういうことが議論になりましたから、これは全体としてどう考えているかということが非常に重要じゃないですか。全体がきちんと考えられた提案になっているかどうかということを見るべきだと申し上げているのです。まず第1には、この空港の機能として何を考えているのか。今、〇〇委員がおっしゃったように、成田と相当違って、生鮮だとか、あるいはスモールパッケージなんかはどんどん来ると思いますよ。だから、そういう位置づけをする。あるいは、さらにある程度高度な機能の確保というか、そういうものをここに持たせるかどうか。それが議論になると思います。丙はそれは持たせようと考えているし、甲はそれは持たせなくていいと考えているように思えますよね。

甲はずうっとやっていくと、結局、あの広い上屋の中で荷物をなるべく早くおろして外に出していく、あるいはどんどん入れていくということをねらいにした提案だと思います。乙の場合には、何かを考えているのだろうけれども、建物をいっぱい作ろうとしています。しかし、一体何をやるのかというのが出ていないので、そういう面では敷地をむだに使ってしまっているというのが私の乙の印象ですね。

○委員 それで、今回、こういう個別の項目ごとに確認をしつつ、今、点数をこうやってつけているわけなんですね。それで、時々、PFIの選定委員会なんかでも、全体の印象というのを別に項目を設けておいて、それで、点数をつけるなんていうやり方をしないこともないんですけれども、ただ、それが非常に危険なのは、個別の項目で見ていることを、また上塗りして点数をつけるような感じになるんですよ。

それで、私の解釈でいうと、〇〇委員のおっしゃったことは、それぞれがそれぞれに自分のコンセプトを出してきていて、それをまずは比較して、それでもって、我々の案に合っているかどうか、あるいはイメージに合っているかどうか、かなりそういったところを見なければいけないというお話なんです。ただ、それをやると、今、個別につけてきたことの、ある意味では二重の評価になる可能性がある。ですから、それについて、後で説明責任を問われたときに、非常に問題があるんじゃないかというふうに思いますけれども。

それぞれについて提案があって、それで、それぞれの項目について細かく見ていって、その整合性を見なければいけないというのがあります。そういったところでカバーできるんじゃないかと思うんですけれども、もし、そうだとすると、先ほどと同じで、全体事業方針の20点配点しているところで、今、15、13、14となっていますけれども、具体的に

どこでという議論をしないと、後で説明責任を問われたときには困るんじゃないかと思えます。

○事務局 ご議論の全体事業方針、コンセプトについて先生方にご議論いただいて、10点を配点するということになりました。このときは、コンセプトは皆さんそれぞれ違うけれども、それなりに考えたものが出てくるでしょうということで、10点の配点になってございます。甲につきましても、ここの首都圏の空港とか、アジアでの位置づけとか、そういうこともしっかり考えて、彼らとしては提案をしております。で、生鮮のことについて大変強化したような施設設計になっているし、そういう意味では十分耐え得るコンセプトだということで、甲、丙、差がない評価になっております。

○委員 みんな同点となっておりますが、私は、この運営の特性・理念、空港のコンセプトについて、丙を非常に評価すべきではないかと思えます。

また、甲グループのそのアイデアというのは、多分、成り立たないんですよ。

○事務局 ○○委員、どうして成り立たないとわかるのですか。

○委員 ほかに人に聞いてみたら、やっぱり……。

○事務局 どなたに聞かれたのですか。

○委員 誰にというのは差し控えるけれども、エアラインは自分がメジャーの空港では、当然、貨物取扱を自分でやりたがりますよ、ということを書いていましたよ。

○委員 それは、既存の二国間航空交渉の枠組みがこれから30年間続くという前提の、我々からいうと、かなりコンベンショナルな考え方であって、別に羽田がそのまま行くとは限りません。そこの枠組みまで変われば、当然、東アジアの国際ハブ空港にもなり得る。それを期待して、このプロジェクトを国家的に位置づけて一生懸命やろうとしている。旧来からの発想で判断すべきではないと考えます。

○委員 従来からの発想といっても、それは……。

○委員 従来じゃない、旧来ですよ。

○委員 旧来か。常識的に見て、そうなんじゃないかなと思ったのですが。専門家がそう言うなら。私はこの面での専門家でもないで……。

○委員 そんなに点数差がつくほどの立派なことが丙に書いてあるわけではないです。

○事務局 丙の競争については、先ほど申し上げましたけれども、競争する相手が自分の株主である大手エアライン2社になります。株主との間で競争することになっていて、その三者でそのエリアをほぼ独占することとなるという点に注意する必要があります。

○委員 入れさせないなんて言うてはいない。

○事務局 書いていませんけれども、事務局ヒアリングで確認したら、株主3者による競争を想定しているとのことでした。

○委員 そんなばかなことを言うのでしょうか。

○事務局 どういうふうに想定されていますかと尋ねますと、フレーター棟については大

手エアライン2社、それからロジ棟1階についてはS P Cがやるのですが構成員である貨物取扱会社が運営する。で、その貨物取扱会社がもう一社の本邦貨物専用エアラインをさばくことを想定していますとの回答でした。

○委員 だから、相互の競争は巧みにいろいろ知恵を盛り込まれているんですけども、シェアそのものは建物に応じてもうフィックスになっちゃっているんです。

○委員 今、事務局が言われたことは、施設のレイアウトによく出ちゃっているんですよ。それから、○○委員がイメージされていることと、実際のビジネスモデルをつくった、形としてできている施設が全然違うんですよ。ですから、施設からいくというと、多分、こういうきれいなことを書いたこと、丙がいつていることが実は違うものとしてできちゃっている。それぞれのものがばらばらになっちゃっているという感じですね。だから、施設については非常に厳しい評価になっていますけれども。

○委員 委員の一人として、どうして丙が他より優れているのか理解できないんですね。そんなにほかでいつていることと、しょせんは——しょせんはといったらあれですけども、適切な運営の特性・理念及び空港のコンセプトが示されているかということかというと、あくまでもこれはコンセプトのレベルだから、どう実現していくかというのは、長い時間の中で、いろんな変化の中で、それをまたやっっていかなければいけないことですけども、このレベルで書かれている極めて抽象的な内容でいうと、差をつける程のものではないと思いますね。もちろん、成田との競争関係というのは、それなりに出てくるでしょうけれども、構成員の中にいるからということでもかもしれないけれども、とりたててそこが秀でているかという、そういう見方はできないだろうし。

○委員 そういたしますと、○○委員のご指摘はあるのですが、要するに、背景にある全体のフィージビリティがある。もう一つは、今、○○委員から、このコンセプトのところでそれほど大きくウエートがかかるだろうかというご指摘もあった。もしも、そうだとすれば、これ、全体的に、B、B、Bという、この判定でよろしいんじゃないかと思いますが、いかがでございますか。

○委員 そうですね。そんなに迫力がある内容ではないんじゃないかと思いますがね。皆さん、そういうことは考えているはずだけれども。ある程度不確実性がある中で、そういう効率的に将来を見ながら戦略的に進めるかということは、皆さん、考えているはずですよ、業務形態は違うけれども。

○委員 最後に言いますけれども、だからこそ機能をどう明確にとらえているかということ。機能と統合的な施設をつくっていかうということ。それが重要なのではないか。しかし、さっき、○○委員が言ったように、燻蒸ということが本当に問題ならば、そのマイナス点を当然考えるべきだと私はと思いますが。機能の明確化と、それと施設の整合性ということを考えれば、やはりそれなりにもう少しいい点が与えられてしかるべきだというのが私の考え方です。

○委員 いや、私はいかないと思いますね。書いていることと対応していないのは、やっぱりそれはどこかおかしいわけでね。

○委員 燻蒸のところも……。

○委員 燻蒸だけじゃないです。○○委員がおっしゃったエクスプレス棟だって、あれはフレーター用の施設だから、夜を中心に使われます。それをあんなスポット前の一等地にどんと建てている。何なんだ、というのがあります。いろいろ個別に議論し出すと、そういうのはあるんですけども。

○事務局 本当に競争促進的な仕組みを実現しようという施設なり運営方針になっているかということ、それほど書かれているわけではないというのが、各委員に説明して整理していった過程での議論です。

○委員 しかし、羽田の売りはやっぱりエクスプレスでしょう。だから、いいところに持っていつているんじゃないか。これは私の想像だけですけども。

○委員 いや、あそこのところは昼間のベリーでは使わないんですよ。

○委員 いずれにしても、今、委員のご意見を伺う限り、B、B、Bを変更する必要はないという意見が多数でありまして、そういう面では、ここの部会の案として、これを採択させていただこうと思います。

あともう一つのご指摘は、貨物取扱業務等、この90点の配点のところですが、これは、例えば先ほどの需要対応のところがありました。記述の内容から見て丙グループについてCではなくBがつくのはなぜか。

○委員 施設のところで申し上げようと思っていたのだけども、要するに問題なのは、施設貸与の公平性、競争性のところの配点がやはり……。甲は、自分達は施設を貸さないわけじゃありませんよ、でも、貸すときは、自分達よりもいいサービスを提供する、あるいは自分達のやっていることを邪魔しないものならば貸しますと言っていますが、それはいいんじゃないか。やっぱり公平性、競争性に欠けるんじゃないか。全部自分でやろうという、全施設を自分達で使おうという考え方のために、そういった公平性、競争性の仕組みがやはりできてないということが甲の問題点ではないだろうか。そこは、当然、もう少し差がつくはずである。例えば施設貸与業務の考え方のところがB、C、Dになっていますけれども、乙は競争性という面ではいいのだけども、ほぼ同じようなものじゃないか。

○事務局 取扱業務の内容と施設貸与の方法と2つあわせて、すなわち、貨物の取扱い全体のレベルの評価です。どういう施設貸与をしてくれるか、ちゃんと貨物取扱いができるかということも含めて、40点の配点になっている部分でございます。

○委員 今のご指摘は、C、D、Bではなくてということですか。

○委員 D、D、B。

○委員 ここの点数を変更する理由は、どこがどうだからということになるわけですか。

○委員 1つは、フォワード一等の間の公平な取扱いを配慮した施設貸与方針となってい



るかどうか。これは、甲に較べれば乙と丙は私は優れていると思います。そこは非常に大きいと思いますよ。

○委員 丙グループが優れているという理由はなんですか。

○委員 要するに、公募をしっかりと行って、第三者委員会の意見も踏まえる。あるいは丙は、不服申立て制度もつくっているわけですね。だから、公平性についてかなり考えています。甲は自分で貨物取扱いをやろうということになっているので、全く考えてないわけではないんですけども、やはりかなり差がある。

○事務局 この点については〇〇委員からいろいろご意見をいただいておりますので、丙をB、甲をCということになっております。他の貨物取扱いの部分とかペリシャブルの扱いとか、先程〇〇委員がおっしゃったとおり、生鮮に対する考え方に甲が優れている点などを踏まえると、甲と丙は同点ではというご意見もあったのですが、〇〇委員はそこはやはり差があるんだということで、強く主張されましたので、丙をB、甲をCということになりました。

○委員 フォワーダーとかそういうニーズに対応した多様なサービスを提供できるような仕組みになっているか。これは、やはり甲と丙とはかなり違いがあるんじゃないか。

○委員 私は、逆に、甲をむしろ高く評価すべき感じがしますけどね。これだけのサービス、いろんな施設を小まめに設置してやっていますから。

○委員 だって、それは燻蒸棟と生鮮施設だけじゃないですか。

○委員 そういう話がものすごく大事なんです。極端なことをいうと、生鮮物が入ったときに、止まってしまうんです。丙なんか〇〇しかないわけです。燻蒸で滞ったら、その間、順番を待つことになって配送できないわけです。もちろん、増設するかもしれないけれども、それが提案としてないということは劣っていると言わざるをえません。

○委員 燻蒸がそれほど重要なら、燻蒸のことをもっとしっかり前面に押し出すべきだと思います。そのほかだったら、私は丙の方がすぐれていると思う。

○委員 ですから、今の議論は、施設は施設の方でまた後で議論していただくことであって、ここに提案されている提案内容がフィージブルであるかどうか、あるいは一貫性を持っているかどうか、そういう議論だと思いますけれども。

○委員 施設の方で見えていますからね。

○委員 施設の話は、施設で議論するのでしょうか。しかし、例えばサードパーティロジスティックのような提案については、キャパシティの制限はあるかもしれないけれども、その中でそういう機能を果たすような空港にしようという提案ですが、私はそれを評価しているんですけども、そんなものは要らないというなら、ここは違ってくると思いますけれども。

○事務局 いえ、それはきっちり評価することになっております。

○委員 そうだとすれば、やはりここは差がついて当然だと思います。

○事務局 それで差がついて甲がC、丙がBということになっております。

○委員 しかし、ここはどのぐらい差があるのでしょうか。

○事務局 運営計画を見るときに、施設の裏づけがあるかというのを確認するようにということが委員会からのご指示でした。委員会では、最初から通して、提案しているだけではだめだ、提案していることをちゃんと裏づける施設になっているか確認した上で評価する、ということでした。サードパーティと確かに書いてございます。そういう意味では、甲も書いています。書いているけれども、十分な施設がないのではないかと、〇〇㎡しかないじゃないかというご議論。同じように、丙は〇〇㎡あるんですけども、それをどういうふうの評価していくかということです。〇〇だと中途半端だとおっしゃる委員もいらっしゃいますし、その辺の評価という意味では、それほど高くできないのではないかとというのが多数意見です。乙グループのロジ棟というのは〇〇万㎡あって、本格的なロジ機能をしっかりやるという意味では、この乙の提案は大変魅力的な提案ですけども、そこまでは丙は行かない。若干中途半端な印象があって、そういう意味で、運営のところでは本当に実現できるのか、どこまでサードパーティをやるのかというのが、大きな差が出るほど確認ができませんでした。

○委員 でも、自分でやるわけじゃないですよ、貸し倉庫だから。

○事務局 丙はそういう提案ですが、甲は自分でやるという提案です。

○委員 しかし、甲は前面でそういうようなことをやるのかね。

○事務局 甲も丙も前面の上屋で流通加工をやるという提案になっております。

○委員 だけど、丙は4階とか5階の上の方だから。

○委員 いずれにしても、今のお話を伺う限りでは、甲、乙、丙で、その他、荷主企業云々のところで、特段、丙を高く評価するという理由は見当たらないように思いますけれども。それも含めて、甲をC、乙をD、丙をBというようなこと、委員の意見を総合してみると、そういうふうに伺いますけれども。そうだとすると、ある程度妥当かなというふうに思いますけれども。

○事務局 これ、40点でございますので、1個違いますと8点の差がございます。

○委員 逆に、それだけ差をつけているということですよ。

○事務局 そうです。もう1ランク落としますと、16点の差ということになります。

○委員 〇〇委員のおっしゃることもわかりますが、ほかの委員は違う意見をお持ちのようですので、基本的にそのようにさせていただこうと思います。

そういたしますと、資料2-2にありますように、全体の評価については変更なしということで部会の結論にさせていただこうと思いますが、よろしゅうございましょうか。

それでは、時間もかなり過ぎておまして、部会についてはこの形の採点で確定したいというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、運営計画検討部会を閉会とさせていただきます。どうもありがとう

ございました。

(了)