

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  
事業者選定委員会ヒアリング議事録

日 時：平成 18 年 4 月 13 日（木）

※ 当日は提案資料に関するヒアリングを実施しましたが、提案者固有のノウハウが多く含まれているため、ヒアリングの質疑応答は省略してあります。

○事務局 どうもお疲れさまでございました。以上で 3 グループが終わったということで、前回、点数をつけていただいたわけですが、最後、最終的な確認の意味で、ご審議いただければと思います。

委員長、よろしくお願ひいたします。

○委員 それでは、審議ということで、7日に5回の事業者選定委員会を開催して、採点結果の妥当性等、いろいろご意見をいただいたわけですが、きょうのヒアリングを踏まえまして、その結果についてのご意見を賜ればと思います。

○委員 この前の会議で、乙の貸与方針について、私はかなり前向きの評価をしたのですが、実現可能性があるかどうかということで、今回のヒアリングを見てからということになったと思います。それで、皆さんがどう感じたか。なかなか判断は難しいと思いますが。

ペナルティが日本になじむかということですが、乙が言ったことは、日本の航空事業者も海外に行けばそれを受け入れていますということ、それから、必ずしも 100%明確な答えではなかったですが、他の空港でやっていることを持ってきて、あのようなことを書いていますということだったと思います。甲のヒアリングからは、そういうルールについてははっきりした答えが得られなかったということを考えると、乙が、こうした考え方を取り入れたことについて、もう少し高い評価をすべきではないかというのが今日のヒアリングの結果であります。

○事務局 ちなみに、前回の委員会では、チェックインカウンター等の貸付方針ということで、乙グループがB、甲グループがC。BHS、PBB等の貸与方針も、乙がBで甲がCということで、差は出ているわけですが、それをさらにということですか、Aということですか。

○委員 A評価はつけないということなので、差がつかないですね。しかし、B、Cの差ではない、B+なんていうのはないのですか。ほかの議論でも、かなりしっかり書いている場合には、いい点ももらっているというケースが見受けられます。そうすると、こうしたしっかりしたルールでやっていくということの重要性を十分認識していると同時に、インセンティブあるいはペナルティを幾つか提案しているということは、やはり評価して

あげるべきではないでしょうか。それも、全く突然出て来たわけではなくて、海外の空港などのベストプラクティスなどを見ながら提案したという答えだったわけですから。

○委員 乙は知らない人だからいえたと思うのです。甲グループは本当にどれだけ苦労するかというのをわかっているから、あの程度の言い方になっているということで、それほど優れていると言えないのではないのでしょうか。

○委員 施設の貸与のルールをかなりシビアに提案をしているということをもう少し評価したらいいのではないかと、それだけのことです。

○委員 今の点ですけれども、乙の提案はペナルティではないと言いましたね。

○委員 彼らは、ペナルティでなければいけないのかと質問されたので、インセンティブでもいいと言ったのではないかと思います。

○委員 いや、貸付料として取っていて、それが効果としてはそうなったという言い方になっている。

○委員 ペナルティでもインセンティブでもいいので、プライスによって行動が変わるということを彼らはかなり考えている。だから、こういうことでルール化していくということがおのずとPBBなどの優れた使い方につながると思います。

○委員 端的に申し上げて差をもっとつけるのであれば、Bを上げるというよりも、Cの方を落とすかどうかですね。

○委員 それでも構いません。相対的な差をつける。

○委員 ただ、実現可能性という意味では、乙のアイデアというのは実現可能性が期待できないのではないかと。本当に素人だからいっているんじゃないかなと思うところが結構ありますから。

○委員 実際に、私もいろいろな路線を見てみると、日本よりも、中国の場合、大体向こうから出てくるのがおくれて、ディレイした結果、ぐじゃぐじゃになるとか、そういうケースの方が多いです。今回の路線を考えると。中国便はおくれる率が高いから、税関を遅くしては困るとか、結構、そのようなことが多いですね。

だから、明らかにこちらの原因、羽田の原因でという話の場合もあるし、そうじゃなく、全体の原因、何かはつきりわからないけれども、すべてを引きずってやったら、もとの原因はなにかが難しい。国内線でもそうなのですけれども、最後のところに全部おしりが来ているみたいなケースもあるので、なかなか本当の実現性になってくると、いっている話と、じゃ、何で私が、という話になって、本当にその話ができるかどうかというところが結構大変です。

○委員 現実運用でペナルティの帰責者というのを決めるのは、本当は難しい議論になってしまうと思います。「おくれたから、とにかく幾らよこせ」とか、「そんな、どこかの管制官が下手くそだったからおくれたのです」なんて言われると、もうわからなくなってしまふ。

- 委員 航空会社がハンドリングやるのかわからないですけども、いろいろな人が関係します。
- 事務局 乙グループも、金銭的なペナルティではなくて、遅れてきた飛行機は沖どめにする。本来はボーディングなのだけど、というようなことを考えているようですが。
- 委員 あれも、かなりのことを実はしています。乗降しているときに、飛行機を外せというのは、すごいことです。
- 委員 実際はパッセンジャー側の原因も結構あります。免税店で買い物をしている人が一人でもいたら、遅れますから。だから、エアラインで借りている人にペナルティを課すというのは、いろんな状況を全部整理されないとイケない。そういう意味で、ペナルティではなくてということだと言っていたと思います。
- 委員 いかがですか。
- 委員 Aまで行く必要は無いかもしれないが差をつけた方がいい。
- 事務局 3点ついています。
- 委員 私は差をつけるべきだと思うけど、みなさんが、とんでもないというなら仕方がない。
- 事務局 モデルとしてはおもしろいので3点の差がついているということです。
- 委員 CUTEとCUSSのインセンティブも入れていますよね。通常、やっているのかどうか知らないですが。
- 委員 難しい。
- 委員 難しいですか。
- 委員 ええ。
- 委員 しかし、乙グループの空港会社ではやっているんじゃないですか。
- 事務局 CUSSへのインセンティブですか。
- 委員 ええ。だって、彼らが自分で考えたということではないでしょう。
- 委員 いや、ちょっとはつきりしませんでしたけれども、我々だけのアイデアであったり、ほかの空港からのとまざっていますと言ったのは、あれはアイデアじゃないかと思えますよ。3点、もうちょっとつけますか。
- 委員 だけど、Aにするのはちょっとどうかと思います。
- 事務局 Aはないですね。
- 委員 絶対Aだと言うわけではないが、差がつくのではないかと思います。
- 委員 3点よりも、ですか。
- 事務局 B、D、Dにしますか。
- 委員 乙グループですぐれているというのは、あの箇所ですから。
- 事務局 乙グループはほかも、全体的に運営は大変すぐれています。
- 委員 だから、そういうところでちょっと褒めてあげないと、という気も一つはある。

○事務局 今の〇〇委員のことを入れますと、ちょっと大きなところは、今、相対的に甲が1点リードしているのですけれども、ひっくり返るということですね。随分考えている、そこは一生懸命かいていると。〇〇委員が「実現可能性」といつもおっしゃっている部分ですが、そこはいかがですか。

○委員 実現可能性についても、今日のヒアリングを聞いてみると、100%の確信はもてないまでも、評価はできるのではないですか。

○事務局 ペナルティじゃないとおっしゃっていたので、まあ、なるほどと考えますが、エクシーディングタイムの分をしっかりと課金しますよという話と、おくれて来たら、スポットから外して沖へ出しますとか、ペナルティではないようですが。

○委員 それから、C U S S と C U T E のインセンティブなどは、プライスを使いながらいろいろなことをやっているという点で透明性が高い。競争的、透明的な環境を目指している。

○委員 スポットから外して沖へ出すということが実際にできるのでしょうか。

○事務局 羽田の場合は、スポット管理は国がやりますから、ターミナルビルではできません。中部、関空、成田はできます。みずからの空港ですから、みずからコントロールできる。ですから、彼らは自分たちでサービスレベルを持っているわけです。なので、言うことを聞かなかつたら沖どめさせるということは十分できるのですけれども、今回の場合は、羽田なので、国が決めないといけない。ですから、何点か質問というか、回答の中にもそういう言葉があるのですけれども、自分たちでやりたいというのですけれども、いや、この空港はできません。

○委員 そこは、多分、混乱があるというか、基礎的な認識として欠けていますね。彼らも、乙グループの空港会社はこうやっていますと言っただけです。

○事務局 スポット管理というのですけれども、飛行機とめたり外したりというのは、羽田の場合には国の事業になります。

○事務局 乙の2時間というのは、実は中部が2時間で決めたのです。この大前提は成田です。成田は、2時間以上のステイは全部、沖へ一回出させて、それで後を持ってくる。この出し入れをやる。これを一番に取り入れたのが日本では成田です。それを少しとったのが中部。で、乙グループの設計会社はよく知っていますから、多分、そこから持ってきたのでしょう。

○委員 主に成田が入っているから、多分、そういうスポットにしると航空局が言い出しますよ。国際線というのは時間が勝負ですから。

○事務局 どういうふうにしましょうか。

○委員 差はつけなくていいのではないですか。

○事務局 では、よろしいですか、このままで。

○委員 まあ、しょうがない。

○委員 その他の点はいかがですか。

基本的にきょうのヒアリングは確認の意味合いが強いですね。

○委員 途中でどれだけ改善できるかという心配はありますね。最初にいいものを、システムと施設をつくらないと。何となく胴体はでかいけれども、手足が弱いみたいな感じの施設になってしまうような心配がある。

○委員 結局、甲グループの代表企業がやっているみたいな印象が確かにあります。

○委員 甲グループの代表企業がやっていて、システムがなくて、人で動いているから、今の方がおいでにならなくなったら機能しつづけるか心配です。

○委員 そうなのですか。

○委員 これはよくあるパターンです。

○委員 施設の方でも、大ターミナルですばらしい空間はあるけれども、手足というか、機能として見たら、いろいろなところに弱点があって、トータルで評価が低くなっちゃうといけないなという心配があります。

○委員 提案自体はよく詰まっているので、提案を本当に実現していただけるような仕様書をつくっていただければいいわけですね。

○委員 要は、仕様書のバージョンアップができるのかどうかということですね。

○委員 この仕組みで、これまでいろいろな甲の構成員が内部的に持っていたノウハウなり、自己チェック機能なんていうのが外に出てきて、文書化されてということが甲はできますので、それはやっぱり役所の方もよく見ておくべきだと思います。

○委員 甲グループの代表企業の持っているノウハウで要求水準にマッチした仕様書をつくるということで体现されます、というのがきょうの答えだったのです。それが本当にそうであれば、それはそのところだけでいいのですけれども、それが本当にできるのかどうかということが私はよくわからない。甲グループの代表企業がもともと業務を全部外に出しているということであれば、それはできないです。そうすると、現場の方が強くなってしまいますので、中心に座ってコントロールしてきた社長がいなかったときに、その仕様書をアップデートしろといっても、頭がないですから動かない。

○委員 その意味では、もう一つの空港会社は全部自前でやっていますから、そこが入ってきて、バックアップするといっているのは、かなり押さえにはなると思いますね。

○委員 だから、そのバックアップする空港会社がそれだけ人を割けるかどうか。初めに仕組みをつくるときに、結構踏み込んでそのところを見ておかないとちょっとまずいだろうという感じはする。

だから、アドバイザーボードという言葉を出したり、これはシステム、仕組みですね、という言い方をしたりして、それを優しく言ったものだから、受けてくださったのでしょうか。仕組みをつくりますと。

○事務局 それは契約書の中にも書けばいいということですか。

○委員 そうです。モニタリングの一番のポイントというのは、SPCの運営能力のモニタリングです。そこは、彼らは全く頭にはないのです。事故があったときにSPCはどういうふうに動きます、そこを国は見ている、動いてなかったら、そこを切るわけですから。そこがちゃんとそういうふうにセルフモニタリングで、何か問題があったときだとか、サービスレベルを変える必要が生じたとき、どういうふうに変えるのかという仕組みがSPCに内蔵されていること、これがポイントです。今は、見ていると、物すごく属人的です。だから、当然のことながら、提案書にそれが出てこない。

○委員 確かにSPCの運営能力のモニタリングという観点はないですね。

○委員 ないです。それを計画的にシステムとして維持していくためにどうしたらいいのかということから考える必要があるので、きょうの話というのは、そのための布石だったわけです。

○事務局 評価委員会がシステムとしては機能しませんか。

○委員 そうです。サービスレベルについてキャッチアップする、そういう仕組みはつくりまします、それがきょうの話です。一応仕様書についても自分たちのノウハウでやりますといているので、事故が発生したときに、それをどういうふうに改善提案を出してというところがうまく入っていけば、そのとおりに動けば動くはずなのです、仕組みとしては。

○事務局 国がしっかり関与していかないといけないということ。

○委員 モニタリングできるようにする必要がある。

○委員 契約書の文言以上に、どういう仕組みでやるのかということが大切です。そんな運営体制でやったら、これは無理だと。あなたがいなくなったときに、この組織が動きましますか、という問いかけですね。今は全知全能な方が座っていらっしゃいますから、何があっても全部動くのでしょうけれども。

○委員 今の話は、解説的にいうと、やっぱり委託に出しているでしょう、営業みたいに出しているから、本来であれば、SPCがやればそこでいいという話なのだけれども、それを外に出ているから、今度、SPCのトップが委託先を見ればいい、そういう図式に切り替わっているところの問題です。だから、その業務自体を見られる人がいない。委託のやり方はそうかもわからないですね。

○委員 それが、ずっと今回、これを設計するときに、どちらを選ぶのかという議論をやっていたわけです。

○委員 でも、ぎりぎり〇〇という数字が、〇〇とか〇〇みたいな、そういう本当にペラペラのペーパーカンパニーではなかった。何となく微妙な線ですよ。

○委員 こうなった以上は、この条件の中でそういう仕組みをどうつくっていくか。

○委員 基本的に、最初の発想は、わからないけれども、甲グループの代表企業が全てやるというイメージなんですね。それを切り離して、その2つの間の緊張関係をいかに持たせるかじゃないですか。

- 事務局 エアラインが入っていることで緊張関係を生むのかもしれませんが。
- 委員 そう。それはないことはない。さっきのサービスレベルの問題は、エアラインから文句をいってくると思いますよ。
- 委員 それはそう、そのとおりで、聞いていて、よかったという感じがしました。確かにほかの空港で使っていますから、もうちょっとちゃんとしてください、となります。旅行代理店もそうかもしれませんが、そっちはサービスレベルは大丈夫かな。で、海外の空港の誰かを呼んできてアドバイザーを入れる。そうしたら、そこはそこでもいい。
- 事務局 本当に契約でしっかり書かないといけないということですね。
- 委員 だから、体制図、どういう体制でやるという議論が必要です。基本協定を結びますよね。そこから事業計画になる前に、どういう構造でSPCをつくっていくのか。そこを議論しましょう。そこを契約の中に入れるのか、どうするのかは、また別の話で、何か紙に落とす必要があるかもしれません。
- 委員 そういった意味では、足りなくなったら、ちゃんと補充するのですねと聞いていただいて、やりますと言っていましたから、それもきちんととっておきましょう。
- 委員 きょうの冒頭の中で出てきたものが根っここの部分にあって、きょうの質疑応答が提案書の一部を構成することになりますから、その根っこをベースにしてどうやるのか。で、2枚、紙があったら、きょうの議事録と、これからやっていくときのペーパーがあれば、先の過程は立ってくるでしょうと。
- 委員 もとに戻しますけれども、評価案について、今のお話を聞いている限りでは、評価をそれほど大きく変える必要はないというような結論になりそうですけれども、そういうところですかね。
- 委員 PSFCの議論も割と落ちついた反応だと思いますから、あまり問題にならないと思います。
- 委員 まだご議論ありますか。
- もし、よろしければ、この辺でヒアリングの方も終了したいと思いますけれども、事務局から何かありますか。
- 事務局 どうも長時間にわたりまして、ありがとうございました。
- 明日も引き続きよろしく願いいたします。
- 以上で、ヒアリングの方は終了させていただきます。

(了)

東京国際空港国際線地区貨物ターミナル整備・運営事業  
事業者選定委員会ヒアリング議事録

日 時：平成 18 年 4 月 14 日（金）

※ 当日は提案資料に関するヒアリングを実施しましたが、提案者固有のノウハウが多く含まれているため、ヒアリングの質疑応答は省略してあります。

○委員 それでは、審議を開始したいと思います。

本日のヒアリングを踏まえまして、先週 4 月 7 日、第 5 回の事業者選定委員会における採点結果の妥当性について各委員の方々からのご意見があればお願いいたします。

フリーでディスカッションをしたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

○委員 ヒアリングの前に、丙の提案資料を見たのですけれども、やはり配点がちょっとおかしいのではという気がしてなりません。例えば高度な機能の実現性について確認のためにいろいろ聞いたのですけれども、それなりに調査はしているような感じがしたわけです。

丙グループに対する評価が、すべてが中途半端であるとか、長期的な視点から見て改善しにくい提案であるということになってはいますが、中途半端というのはどうして判断したのか。それがかなり減点要因になっているような気がします。それから今日のヒアリングを聞いても、フラットの上屋は非常に効率的だと思いますが、長期的な拡張可能性確保のための複層化をについてどう評価するかなど全体的に判断すべきだと思うのですが、全体的な判断というのが欠けているのではないかという気がしてならない。

それからもう一つ、甲グループは考え方が随分変わってきていますね。ダイアログをやっていけばよくなるのだけれども、一体どこまでそういうダイアログをするのかなという気がしています。

○委員 部会の評価の中で、中途半端となっておりますのは、例えばロジ棟の 3 階と 4 階の部分を当面つくるわけですけれども、将来ともあの規模でいいかといったときに、あの規模以上のものはもうできない。本来、丙グループの質問回答の中でも、ロジ機能は非常に重要であるという解釈をするのであれば、将来、物流が伸びると同時にロジ機能も伸びていく。それで拡張ができるエリアがどこにあるかという、ない。そういう意味で言っていることと、施設の計画というものがリンクしていない。

そういう意味では、乙グループの部分というのは、非常に大きな〇〇万㎡を超えるようなロジ棟を持っているわけです。だから、本当に必要であれば、あそこまでつくるというのも 1 つの提案かもしれません。

そういう意味で、丙の部分というのは、すべての部分をあのエリアの中に入れていたがために、規模的には将来の話も含めて、すべてが中途半端で整理をされているということですよ。

端的に申し上げて、丙で施設的に一番嫌みが強いのはロジスティック棟です。きょうのヒアリングの中で、昇降路をつけたけれども、多層階にしたから、費消された面積は取り戻しているという説明がありました。私も細かい話なので、あえて反論しなかったのですが、昇降路で幅〇〇mで、奥行き〇〇mといったら、片方で死んでいる土地は〇〇ぐらいあるんです。だから、あわせ〇〇ぐらい費消されているのです。昇降路の部分に2層の棟を建てれば、実は4層にした上の2階よりもっと面積をとれるのです。だから、あの施設は非常に不自然なのです。4層にしないで2層で打ち抜いて、ロジスティック機能を持たせるパーツというのをとっておけば、より広くとれた。

もっとクリティカルなのは、甲と丙で供用開始時点の上屋面積はほぼ一緒ですけれども、逆にいうと、柱が立っていて使い勝手が悪くて、かつ2階でぐるぐると動線を回さなければいけないというデメリットをカバーするような規模のものを、ちょっと大き目に提案してきてくれればよかったという気がしているのですが、自分でロジ棟をあそこに建ててしまったものですから、スポット側からつながってなくて、スポット側に2層積んだだけではなくて、滑走路サイドの方に、貨物をちょっと伸ばしてくれる、ないしは先々伸ばす先の方だけでも先に整備して、すんなり降りられるスロープをつくっておいたら、見え方は全然違ったと思うのですけれども、それを細切れでつくって、中途半端だということになっている。細かく言うと、要はそういう積み上げで、自ら踏切った2層化の嫌みを消せていないのです。

だから、施設でかなり点数差がついて、これは仕方がないというのは、一回建ててしまうと建替えがきかないものを提案されたので、選定する側の立場で言うと、そのリスクはとてとれないというのが正直なところ。建てられて不都合が出たら直せる施設かという、そうではないので、あの出てきた絵姿のまま評価している。

○委員　しかし、キャパシティを考えれば、甲、乙のハンドリングキャパシティは小さい。丙はそれなりに大きな面積をとっている。中途半端ということについても、何もあそこで全部いろんなことをやるわけではない。要するに、輸出入の上屋が一番重要なのであって、必要ならばフォワーダーは外に出てしまっても構わないわけです。

したがって、キャパシティはある。それからもう一つ、初めの発想では、サード・パーティ・ロジスティックスのような機能をあそこに付加したい、少なくとも私はそう思っていたし、皆さんもそう思っていたような気がします。また、そういうメッセージも送られたと思うのです。そのような方向で考えてきたのだけれども、結局はシンプルがいいということがわかった、ということのような気がします。

○事務局　2層で組んで、その後ろにロジ棟を持ってきていけば筋が通るという評価にな

ったのかもしれませんが。

○委員 しかし、中にロジ棟を持ってくると、やっぱりフォワーダーと輸出入上屋の連携が円滑でなくなる。それは乙グループの提案ではないですか。

○委員 フォワーダーも後ろに持ってくればいいんです。フォワーダーもロジ棟に入ればいいわけです。○○委員がおっしゃったように、まさしくエアサイドにいない必要はないです。ロジ棟の2階のフォワーダー上屋は、将来は貨物上屋にするというのは、あれは本音だと思います。

○事務局 最終形は、フォワーダーも含めてロジ棟へ全部入れていく。そうするとエアサイドにいらなくていいということですね。

○委員 こっち側にセットバックしてくれれば、本当によかったのですけど。

○委員 C I Qがあそこに入っている。C I Qは大丈夫ですか。

○事務局 C I Qは別棟です。

○委員 それがあるから、あっちにいつてしまったということはないわけですか。

○事務局 関係ないと思います。

それでもう一つ、拡張性という意味で、先ほど○○委員から、複層化で処理ができるという話がありましたけれども、丙の説明を聞いていると、1階、2階で分けることが、要は輸出入の共同化と言っていますが、違うというのが部会の判断です。あくまでも輸入は2階、輸出は1階、すなわちA棟とB棟と2つに建物を分けて、輸出、輸入と分けるのと、これを上・下に置くのは基本的に変わらないということです。ここの迅速性が本当にあるのか。それであれば、効率性からいくと、エアサイドのG S E通行帯を通して、平屋の別の建物に入れる方が効率はよりいいのではないかとということです。エレベーターで2階に上げて、輸入をさばくよりは平屋の別棟の方がいいのではないかとの評価です。

それは、丙の提案の中で一番わかりやすいのは、輸出と輸入は○○、○○だといっています。輸出が○○で、輸入が○○。すなわち、さばく量も違うということをいっています。にもかかわらず、上屋としては輸出も輸入も同じ規模でつくっていきます。常に同じですということを彼らはいいます。

○委員 そうしたら使わせればいいじゃないですか。別に上でなければいけないということもないでしょう。

○事務局 そうすると、それだけ無駄なエリアができていくわけですね。

○委員 だから、そここのところは輸入が下だったら下でやればいいじゃないか。

○委員 それが1つの貨物が着いたときに、輸出と輸入を上・下に分けられますか。今度、現実の問題として出てくるわけですね。どっちにとりに行ったらいいかわからないんです。下だと思ったら、上に荷物が行っている。ある便の輸入を1階で全部さばきます、というふうにやればいいわけですがけれども。輸出スペースにちょっと空きがあるので、この飛行機から来た8割は上に上げるけれども、2割は下でやろうなんていったら、受け取りに来

たトラックはどっちに行けばいいかわからなくなる。

○委員 私が言っているのは、もう少し中期的な話です。

○事務局 現実的でしょうか。

○委員 中期的な話で〇〇、〇〇なら、あとの〇〇はどっちかにして使うということがあれば……。今日はこっちにする、明日はこっちですということ、それはないと思うのですが。

○事務局 さらに、彼らは上下一本貸しだといっています。上下、エアラインで変わらないといっています。

○事務局 それから先程〇〇委員の指摘した、さばきのボリュームについては部会でも検討しました。〇〇委員のとおりで、甲の提案というのは、単純計算をすると〇〇万tしかさばけないという状況があります。

途中の議論でありました、例の手倉機能、すなわち保管機能がどれぐらい必要になってくるのか。成田と羽田を考えると、保管するような機能のものを羽田で使うかという議論は確かにあると思うのですが、先ほど言っていた輸出と輸入ということになると、輸入はあるときにたまってくる。輸出もあるときにはやっぱりたまってくるということですので、そういう保管機能は当然必要になってくるのではないかと。そこは〇〇mという階高を今回セットすることにおいて、将来は保管機能としては確保しようというのが、甲の提案ではないかということなのです。

丙もそこは全く同じようなことを考えています。〇〇mという階高をとって、とりあえず2段積みします、それは有効に使っていきます、ということは丙もやっているわけですね。

甲は、そこは平面にしたために、とりあえず3段積みになります、そこは確保していきますということですので、基本的に理解はしているとの判断です。

○委員 ほかの委員の方でご意見はありますか。よろしいですか。

そういたしますと、丙グループの施設関係の点数について、今、〇〇委員から一つの問題提起がなされましたけれども、事務局からの幾つかのご説明と、委員からのご主張があり、そういう状態なのですが、ほかの意見がなければ、この点数は変更する必要は特にないと思いますけれども、いかがでございましょうか。よろしゅうございましょうか。

[「はい」の声あり]

○委員 ありがとうございます。

そのほかの点についていかがでございましょうか。

もし特になければ、本日のヒアリングを踏まえまして議論いただいたところでございませぬけれども、基本的に前回委員会で決定した採点を修正するだけの特段の必要性はないと判断いたしますので、よろしゅうございましょうか。

[「はい」の声あり]

○委員 それでは、本日の委員会ヒアリングをこれにて終了したいと思います。事務局から何かありましたら。

○事務局 今後のスケジュールについてご説明させていただきます。

<説明>

○委員 では、2日間にわたって非常にお疲れとは存じますが、皆様のご協力を得まして、何とかいい結果を出せる見通しとなりました。

次回が最終回となりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、これにてヒアリングを終了いたします。ありがとうございました。

(了)