

東京国際空港第2ゾーン整備・運営事業に係る  
国有地の貸付

民間事業者選定結果

平成28年6月30日  
国土交通省東京航空局

## 【 目 次 】

1. 事業概要.....	1
2. 経緯.....	1
3. 事業者選定方法.....	2
4. 参加資格審査.....	2
5. 総合評価.....	3
6. 内容評価（加点項目評価）に係る審査講評.....	7
7. 選定事業者の提案概要.....	18
8. 選定事業者の提案書に関する有識者委員会からの指摘について.....	21

## 1. 事業概要

### (1) 事業名

「東京国際空港第2ゾーン整備・運営事業に係る国有地の貸付」

### (2) 履行場所 東京都大田区羽田空港2丁目

### (3) 貸付方式

国土交通省東京航空局（以下、「国」という。）は、事業期間中、行政財産である対象敷地について、国有財産法（昭和23年法律第73号）第18条第2項に基づき、借地借家法（平成3年10月4日法律第90号）第22条に基づく借地権を設定し、事業者に貸し付ける。

### (4) 貸付期間

貸付期間は、平成30年4月1日から平成80年3月31日とする。

ただし、対象地の一部については、希望により平成30年1月1日以降、前倒しして貸し付けることを可能とする。

### (5) 貸付を受けた事業者が行う業務

事業者は、国が貸し付ける国有地において、宿泊施設及び複合業務施設を整備・運営する。また、提案により、国際線旅客ターミナルビルを補完する商業機能の導入を可能とするほか、付帯施設を整備することができる。

### (6) 事業の実施

落札者は、特別目的会社を設立し、国と国有財産定期借地権設定契約及び事業協定を締結し、事業を実施する。

## 2. 経緯

選定事業候補者の決定までの主な経緯は以下のとおりである。

入札公告	平成27年12月25日
競争参加資格要件確認申請書類の提出期限	平成28年2月5日
競争参加資格確認の結果通知	平成28年2月12日
入札書及び提案資料の提出期限	平成28年3月25日
開札及び落札者の決定	平成28年6月17日

### 3. 事業者選定方法

#### (1) 事業者選定方法の概要

事業者選定にあたっては入札参加者から提出のあった提案書類の各様式に記載された内容（以下「事業提案」という。）の審査及び入札価格によって落札者を決定する総合評価落札方式を採用した。

#### (2) 事業者選定の体制

国は、事業提案を評価するにあたり、専門的見地からの意見を参考とするために、「東京国際空港第2ゾーン整備・運営事業有識者委員会」（以下「有識者委員会」という。）を設置した。

有識者委員会は、各提案について作成した得点案を国に報告し、国はこれを受けて総合評価落札方式により落札者を決定した。

#### (3) 有識者委員会

##### ① 審査事項

有識者委員会は、本事業の評価に関するもののうち、事業者を選定するための審査基準、事業提案の審査等について審議を行った。

##### ② 構成

有識者委員会は、学識経験者、有識者及び国の職員から構成される。  
有識者委員会のメンバーは以下のとおりである。（平成28年6月現在）

委員長	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科 教授
委員	野城 智也	東京大学生産技術研究所 教授
委員	中井 検裕	東京工業大学環境・社会理工学院 教授
委員	丹生谷 美穂	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業シニアパートナー 弁護士
委員	国土交通省航空局航空ネットワーク部首都圏空港課長	
委員	国土交通省東京航空局空港部長	

### 4. 参加資格審査

#### (1) 競争参加資格の確認

競争参加資格の審査は、入札参加希望者が入札説明書に示す参加資格要件を満たしているかどうか審査を行う。

なお、競争参加資格要件の詳細については入札説明書を参照されたい。

(2) 競争参加資格の応募状況

平成28年2月5日までに3グループから競争参加資格要件確認申請書及び競争参加資格確認資料の提出があり、全グループについて競争参加資格があることが確認され、平成28年2月12日に通知した。

(3) 競争参加資格確認グループ（グループ名の50音順）

①「住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム」

代表企業：住友不動産（株）

構成員：住友不動産ヴィラフォンテーヌ（株）、（株）日建設計、西松建設（株）、前田建設工業（株）

②「日本空港ビル・京急・三菱地所・大成グループ」

代表企業：日本空港ビルデング（株）

構成員：京浜急行電鉄（株）、三菱地所（株）、大成建設（株）、（株）梓設計、（株）三菱地所設計、（株）京急イーエックスイン、（株）ロイヤルパークホテルズアンドリゾーツ、日本ホテル（株）、（株）三越伊勢丹ホールディングス、東日本旅客鉄道（株）、（株）ジェイティービー、ヤマト運輸（株）、セコム（株）、（株）電通、ヒューリック（株）、東京モノレール（株）、東京空港交通（株）、京浜急行バス（株）

③「GLOBAL WINGS 羽田チーム」

代表企業：ANAホールディングス（株）

構成員：東京急行電鉄（株）、空港施設（株）、鹿島建設（株）、トヨタ自動車（株）、岩谷産業（株）、（株）久米設計、東急建設（株）、（株）東急ホテルズ

## 5. 総合評価

(1) 総合評価の概要

入札価格及び提案内容の評価結果によって落札者を決定する総合評価方式によって事業者選定を行う。

総合評価にあたっては、入札価格、提案内容の評価結果に基づき、以下の計算式で総合評価値を算定して、順位付けを行い、最終的な落札者を決定する。

評価値（総合点）	=	価格評価点	+	内容評価点（必須項目評価点	+	加点項目評価点）
		（50点満点）		（5点）		（45点満点）

①価格評価

入札価格が予定価格を超えているかを確認する。入札価格が予定価格の制限に達している場合は、以下の計算式に基づき、価格評価点を付与する。

$\text{価格評価点} = 50 \text{点} \times \frac{\text{当該応募者の提示する提案貸付料（年額・計）}}{\text{提案された最も高い提案貸付料（年額・計）}}$
--

②内容評価

ア) 必須項目

「事業提案が選定基準に掲げる必須項目要件を全て満たしているか否か」を審査する。全てを満たしている者については、内容評価点5点を付与し、満たしていない者については欠格とする。

イ) 加点項目

「東京国際空港第2ゾーン整備・運営事業に係る国有地の貸付 事業者選定基準」に示す審査基準に基づき、有識者委員会において加点項目の審査を行う。

有識者委員会としての得点は、以下の方法により算出する。

- ・各委員が、3グループの提案について、評価項目毎に相対評価にて、5段階評価を行う
- ・全ての委員の評価点の平均値を算出する

(2) 事業提案審査の結果

①必須項目の審査結果

事業提案が選定基準に掲げる必須項目要件を全て満たしているかについて審査を行った結果、3グループ全て満たしていた。

②加点項目の審査結果

有識者委員会における加点項目の審査の結果は以下のとおり。

■加点項目審査結果

評価項目	配点	委員会の評価		
		住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム	日本空港ビル・京急・三菱地所・大成グループ	GLOBAL WINGS 羽田チーム
①提案内容（整備・運営計画）の適切性				
全体整備・運営計画	9点	3.375	9.000	4.125

景観に配慮した動線計画	6点	1.500	5.750	2.500
訪日外客対応	4点	1.667	3.833	2.333
空港内の他地区との連携	3点	1.000	2.875	1.500
バリアフリー等ユニバーサルデザイン	3点	1.250	2.250	2.250
防災・セキュリティ対策	3点	0.750	2.375	1.875
環境負荷の低減	2点	0.667	1.417	1.417
小計 (①)	30点	10.208	27.500	16.000
②提案内容（整備・運営計画）及び期間設定の実現性				
2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの宿泊施設の開業	6点	3.250	4.500	4.500
全体管理、整備（設計・施工・施工監理等）、運営に係る体制	4点	1.667	2.667	1.833
小計 (②)	10点	4.917	7.167	6.333
③提案内容の金額（整備・運営費等）の妥当性				
資金調達・事業収支計画	3点	1.250	2.125	1.500
事業継続方策（リスク管理策）	2点	0.667	1.500	0.833
小計 (③)	5点	1.917	3.625	2.333
合計 (①+②+③)	45点	17.042	38.292	24.667

※評価点は、小数点第4位を四捨五入して表記している

### ③内容評価点

上記①及び②より、内容評価点（必須項目評価点＋加点項目評価点）を以下のとおり決定した。

- ・住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム＝ 5 + 17.042 点 (22.042 点)
- ・日本空港ビル・京急・三菱地所・大成グループ＝ 5 + 38.292 点 (43.292 点)
- ・GLOBAL WINGS 羽田チーム = 5 + 24.667 点 (29.667 点)

### (3) 開札及び総合評価

平成28年6月17日に開札及び総合評価を実施した。

結果は下表のとおりであり、住友不動産・東京国際空港プロジェクトチームを落札者として決定した。なお、3グループともに、予定価格を超えた提案貸付料となっていた。

入札参加者名	提案貸付料 (年額・計)	価格 評価点 (X)	内容 評価点 (Y)	評価値 (総合点) (X+Y)	総合 順位
住友不動産・東京国際空港 プロジェクトチーム	2,700,000,000 円	50.000	22.042	72.042	1
日本空港ビル・京急・三菱地所・ 大成グループ	1,075,850,000 円	19.923	43.292	63.215	2
GLOBAL WINGS 羽田チーム	710,077,500 円	13.150	29.667	42.816	3

※評価点は、小数点第4位を四捨五入して表記している

※提案貸付料は、国に支払う土地の貸付料（年額）として、事業者から入札のあった金額



## 6. 内容評価（加点項目評価）に係る審査講評

### （1）総評

羽田空港第2ゾーンは、国際空港機能の拡充が図られる中、同空港国際線地区に隣接する希少な空間であることから、利用に当たっては、空港機能をサポートするとともに、周辺地域との調和を図りながら、空港の持つポテンシャルを最大限活用することが重要である。このため、本事業においては、首都圏の空の玄関口としてふさわしく、国際旅客等の来訪者にとって、質の高いサービスの提供を行うことが求められる。

3グループの提案は、いずれも、複数の宿泊施設を設けることにより多様な宿泊ニーズに対応するとともに、訪日外客への多言語対応等の配慮や、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの宿泊施設の開業に向けた工夫がみられるなど、積極的かつ個性的な提案がなされており、3グループともに優れた実力を有していることを見て取ることができた。

限られた期間の中で、提案をまとめた3グループの提案力を高く評価するとともに、その熱意に多大なる敬意を払うところである。

以下は、各グループの提案（内容評価の加点項目）に関する総評である。

#### ■住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム

全体の施設配置については、3つの宿泊施設（計1,704室）を主としたものであり、今後の航空旅客を含む首都圏中心部でのホテル不足へ対応するという点で意義のある提案として評価できる。一方、首都圏の空の玄関口として、国際旅客等のニーズに合った質の高いサービスを提供する観点から、全体コンセプトを満足する点では、多様な施設・機能は配置せず、必要最小限の提案となっている。

景観及び動線計画については、シンプルで分かりやすい計画である。ただし、施設外観は単調で、高品質な宿泊施設にふさわしい外観としての配慮が十分に見られない点、また、視覚的に圧迫感を受ける可能性がある点や、敷地内に車両動線と歩行者動線が交差する箇所があるが歩行者横断の安全性確保について具体的な記述がない点など、施設利用者に対する景観、動線への配慮が十分に読み取れなかった。なお、施設利用者に対し提供されるサービスについては、訪日外客に向けた多言語対応などの一定の配慮が見られる。

運営計画については、SPCが代表企業へ全施設をマスターリースし運営リスクを全て移転する提案となっており、実質的に1社体制で運営がなされるため、意思決定プロセスは早く、効率的と考えられる。ただし、実際に宿泊施設等の運営を行う代表企業の本事業の収支計画については、具体的な記述が少ない。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの施設開業については、2020年6月までに全施設を開業する計画となっており、資材・人材確保の検討も一定程度進んでいると見受けられる。一方、施設竣工から開業までの期間は実質1ヶ月間であり、運営開始時に適切なサービスを提供できるようにするための方策について具体的な記述が少ない。

#### ■日本空港ビル・京急・三菱地所・大成グループ

全体の施設配置については、統一感のある全体コンセプトで、3つの宿泊施設（計1,024室）、複合業務施設（1,000名収容可能なバンケットルーム等）、商業施設等がバランス良く配置されており、優れている。

景観及び動線計画については、全体的に緑が多く、施設の空間構成も明確であり、利用者に配慮した車両動線、歩行者動線である。また、施設利用者に提供されるサービスについては、訪日外客対応、バリアフリー等の観点から、様々な点で具体的かつ優れた提案がなされている。

全体の運営計画については、中核企業は明確であるが、コンソーシアム構成員の数が多く役割分担が細分化されているため、一体的な運営を必ずしも十分に行うことができない可能性がある。また、運営のモニタリングについては、訪日外客対応の知見を有する専門家や学識経験者、金融機関の専門家等で構成される「第2ゾーンアドバイザーボード」により経営のモニタリングを行い、事業改善を図る提案があり、フォローアップ体制も明確である。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの施設開業については、2020年6月までに全施設を開業する計画となっており、資材・人材確保に係る関心表明書の数は必ずしも多くはないが、遅延防止策としての様々な具体的検討がみられた。また、開業準備において、事業用地外での宿泊施設も利用した提案とするなど、十分に検討されている。

#### ■GLOBAL WINGS 羽田チーム

全体の施設配置については、4つの宿泊施設（計960室）、民間企業本社機能（延床約3万㎡）を有する複合業務施設（この他、250名収容可能なバンケットルーム等）など、多様性に富んだ提案となっている。ただし、一定規模のオフィススペースの提供については、事業安定性に寄与する点では優れているが、限られた当該用地を有効に活用して、国際旅客等の利便性確保を図るという視点では、施設配置に係る十分な配慮が見受けられなかった。

景観及び動線計画については、国際線旅客ターミナルから離れた箇所の宿泊施設への歩行者動線に段差箇所が存在しており、また基本的に屋根がない通路を通行する計画となっており、空間形成の一貫性や移動時の快適性という点からみると、配慮が十分に読み取れなかった。また、施設利用者に提供されるサービスは、4つの宿泊施設による多様なサービスの提供や、レンタカーステーション設置の提案など、多様性に富んでいる。

全体の運営計画については、SPCが各施設を事業実施責任企業にマスターリースする計画となっており、経営上のリスク分散はなされているが、各施設の運営責任が別々の企業に移転することから、事業全体のプロジェクトマネジメントについて柔軟性に欠ける可能性がある。また、各事業実施責任企業の収支計画については、具体的な記述が少ない。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの施設開業については、2020年4月までに宿泊施設を、2021年1月までに全施設を開業する計画となっており、資材・人材確保について、多数の確約書・関心表明書の提出があり、具体的な検討が進んでいると考えられる。また、開業準備までの期間も十分に確保するなど、適切である。

(2) 個別講評

■住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム

【提案内容（整備・運営計画）の適切性に関する事項】

全体整備・運営計画	<ul style="list-style-type: none"><li>全体コンセプトについては、大規模複合開発のノウハウを活かし、日本最大級のエアポートホテルと魅力的な複合業務施設を2020年6月までに全面開業するという提案であるが、その内容に関し、首都圏の空の玄関口として、国際旅客等の来訪者にとって質の高いサービスの提供を行う観点から、十分に検討がなされたかという点では、必要最小限の施設・機能の提案となっている。</li><li>施設配置については、宿泊施設を主としており、3つのホテルで部屋数計1,704室、更に約250室増築可能という計画であり、3グループ中、最も部屋数が多く、今後の航空旅客を含む首都圏中心部のホテル不足へ対応するという意味で意義のある提案である。</li><li>宿泊施設規模に対して、飲食及び物販の施設規模（1,704の客室数に対して、示された提案ではそれぞれ2,134m<sup>2</sup>、2,087m<sup>2</sup>）は必ずしも大規模なものではなく、ピーク時における宿泊客及びその他の利用者への対応において、混雑の発生が懸念されるなど、利用者への配慮が十分に読み取れなかった。</li></ul>
景観に配慮した動線計画	<ul style="list-style-type: none"><li>動線計画については、ホテル中心の施設配置から構成されており、シンプルで分かりやすい。なお、緑化等の提案はあるが、樹種の選定に関して、具体的な記述がない。</li><li>建築物の外観は統一されているが、提案の景観は示されたパースから判断する限り、施設外観は単調で、高品質な宿泊施設にふさわしい外観としての配慮が十分に見られず、また、全体的に圧迫感を受ける可能性がある。</li><li>国際線旅客ターミナルからバスステーションまでの歩行動線については、距離（示された提案では約380m）があるが、案内表示等の歩行者に対する配慮が十分に読み取れなかった。</li><li>敷地内において車両動線と歩行者動線が平面において交差する箇所があるが、交差箇所を横断する歩行者に対する安全性確保への配慮が十分に読み取れなかった。</li><li>敷地出入口周辺の車両通路については、提案書の図面から判断する限り通路幅が狭く、バス等の大型車両の通行がスムーズに行われないう可能性がある。</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 宿泊施設が複数立地するため、箇所によっては宿泊施設間で客室窓側が相対する配置計画となっており、相互の客室の利用者に対しプライバシーや視線について、配慮が十分に読み取れなかった。</li> </ul>
訪日外客対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 全施設における案内表示の多言語化や、通訳サービス等により言葉が通じなくても快適に施設利用が出来るサービスの提供など、訪日外客に対し一定の配慮がみられる。</li> <li>• 国際線旅客ターミナルと第2ゾーンとのアクセス通路については、デジタルサイネージを使い、日本の歴史、文化等を発信する「ディスカバー・ジャパン・プロムナード」とする提案であり、訪日外客に対する発信に関し工夫がみられる。</li> </ul>
空港内の他地区との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 水際線との連携については、羽田連絡道路の歩道橋から施設までの屋根付き通路の整備や、空港内の船着場における東京湾クルーズの計画、ランナー向け施設の整備（更衣室、シャワー等）など、一定の配慮がみられる。</li> <li>• 国際線旅客ターミナルや第1ゾーンとの連携については、シャトルバスの運行等の提案にとどまっており、全体的に、本敷地がホテル地区として、他地区とは独立した印象がある。</li> </ul>
バリアフリー等ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 客室については、車椅子の利用者が直接ベッドに寄りつけることができる、または、盲導犬が滞在可能なホテル客室を設けるなど、一定の配慮がみられる。</li> <li>• 有識者等からなるユニバーサルデザイン検討会の設置に係る方針は示されているが、本提案においては、例えば国際線旅客ターミナルと第2ゾーンとのアクセス通路において段差（示された提案では約3m）がある箇所があり、エレベーター等の設置提案はあるものの車椅子等の利用者が移動しやすい空間形成を行う点では、配慮が十分に読み取れなかった。</li> </ul>
防災・セキュリティ対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 防災については、衛星電話等の確保、防災訓練の実施等の提案があるものの、具体的な提案がなされていない。</li> <li>• 各施設の警備を業務安全管理センターで一元管理するなど、セキュリティに関し一定の配慮がみられる。</li> </ul>
環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 施設における太陽光発電や排水再利用等の提案があるが、具体的な内容の記述が少ない。</li> </ul>

【提案内容（整備・運営計画）及び期間設定の実現性に関する事項】

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの宿泊施設の開業	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020年6月までに全施設を開業する計画となっており、資材及び人員の確保について、117社から確約書を取得するなど、検討が一定程度進んでいることがうかがえる。</li> <li>施設竣工から開業までの期間は実質1ヶ月間であり、運営開始時に適切なサービスを提供できるようにするための方策について具体的な記述が少ない。</li> </ul>
全体管理、整備（設計・施工・施工監理等）、運営に係る体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>SPCが一代表企業へ全施設をマスターリースするスキームであり、事業の運営は実質的に代表企業1社体制であり、意思決定プロセスは早く、効率的である。</li> <li>監査法人・弁護士・経営コンサルタントなどの第三者が、事業のモニタリングを行う提案があるが、モニタリングの内容について具体的な内容の記述がなされていない。</li> </ul>

【提案内容の金額（整備・運営費等）の妥当性に関する事項】

資金調達・事業収支計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業収支計画については、SPCの収入は、SPCの費用（維持管理費等の営業支出と、代表企業からの借入金利息である営業外支出の合計額）に一定規模を乗じた金額がマスターリース先の一代表企業から支払われる形である。これにより、毎年度の利益が確保され、借入金も返済される計画であり、代表企業からSPCに対し当該金額の支払いを確約するマスターリース契約確約書の添付も備わっており、資金調達の確実性がうかがえる。</li> <li>SPCの資金調達については、全てマスターリース先の一代表企業から出資と借入により調達する計画であり、金融機関からの資金調達を行わない点に特徴があるが、実際に宿泊施設等の運営を行う代表企業の本事業の収支計画については、具体的な記述が少ない。</li> </ul>
事業継続方策（リスク管理策）	<ul style="list-style-type: none"> <li>想定されるリスク事象については、災害、事故等の記載はあるものの、本事業に特化したリスクについて、具体的な内容の記述がなされていない。</li> <li>リスク予防策、対応策の策定に第三者（リスクアドバイザー）が入る点については工夫がみられる。</li> </ul>

■日本空港ビル・京急・三菱地所・大成グループ

【提案内容（整備・運営計画）の適切性に関する事項】

<p>全体整備・運営計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体コンセプトについては、羽田空港のポテンシャルを最大化し、日本の良さを表現する施設整備・運営と、50年間の変化に対応できる事業実施体制・財務基盤を確保するという提案であり、細部にわたり検討がなされており、統一感がある。</li> <li>施設配置については、宿泊施設（3つのホテル、計1,024室）、複合業務施設（1,000名収容可能なバンケットルーム等）、商業施設等が明確かつバランス良く配置されている。</li> <li>コンソーシアム構成員の業務上の役割分担については、明確に記述がなされている。また、柔軟な改修やテナント入替えの容易さを念頭に置いた施設設計にしていることについては、50年という貸付期間を考慮した運営という意味で工夫がみられる。</li> <li>日本の良さを発信し再訪日を促すという考え方にに基づき、訪日外客等に対するサービスについて、先進的かつ多様な提案がなされており、提案にあたり、十分な検討がなされたことがうかがえる。</li> </ul>
<p>景観に配慮した動線計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画策定にあたり、国際線旅客ターミナルビルとの一体性が考慮されている。また、オープンスペースとして大規模な屋上庭園の提案があり、日本的な景観を重視していることがうかがえる。</li> <li>国際線旅客ターミナル側から第2ゾーンを見た時に、施設の高さが低く、かつにぎやかさが演出されている点については、景観上の工夫がみられる。</li> <li>全体的な空間構成が明確である。動線計画については、国際線旅客ターミナル、第1ゾーン等の周辺地域へ人の流れをつなぐオープンなものである。</li> <li>宿泊施設の外壁については、日本らしい手法‘かすみ（霞）’デザインが採用されており、景観上の工夫がみられる。</li> <li>あらゆる視点に緑を配した全体的に緑の多い景観であり、見た目への配慮が感じられる。また、緑の配置に際し、バードストライク対策の観点から鳥が来ない樹種の選定などの記述があり、空港側への配慮が見られる。</li> </ul>
<p>訪日外客対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2ゾーン内のウェルカムセンターにおいて行う、訪日外客が利用しやすい手ぶら観光サービスの提案については、計画に具体性・実現性が感じられ、利用者目線のものとなっている。</li> <li>多言語対応はもちろんのこと、整備する温泉施設に入浴作法等を伝達するコンシェルジュを配置するなど、訪日外客へのソフト面での配慮が優れている。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>歯科などヘルスケアモールの展開について記述があり、施設利用者への配慮が感じられる。</li> </ul>
空港内の他地区との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際線旅客ターミナルとの連携については、第2ゾーンに整備するバス乗り場を国際線旅客ターミナルのバス乗り場と一体運用することや、国際線の便を待つ旅客が第2ゾーンの仮眠エリアで休憩できる機能を設けることなど、一体的な利用をよく考慮している。</li> <li>水際線との連携については、VIP対応も可能な船着場の待合機能の確保、空港内の船着場での現在の定期航路に加えた新しい舟運ルートの開発、ランニング・レンタサイクルステーションの整備など、具体的な提案がなされている。</li> <li>旅客ビルや第1ゾーン間の燃料電池シャトルバスの運行、第1ゾーン企業との間による「連携協議会」の設置、羽田連絡道路の歩道橋との接続通路など、周辺地域との連携について、具体的かつ優れた提案である。</li> </ul>
バリアフリー等ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>敷地内全体で使用可能な次世代電動車いすの導入、施設内に設置されたサインにスマートフォンをかざすと画面上に現在位置等が表示されるサービス、プロジェクトサインの導入など提案が具体的であり、網羅的に考えられている。</li> <li>作業支援用の次世代型ロボット導入やIT技術の活用などにより、ユニバーサルデザインのショールームとして発信する工夫がなされている。</li> </ul>
防災・セキュリティ対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害への事前対策として、地震については施設の耐震対策から発災時の対応に至るまで具体的に検討がなされている。また、地震以外に水害、富士山噴火の降灰への対応についても検討されている。</li> <li>大規模イベント時への警備対応として、警備員の現場遠隔監視が可能なウェアラブルカメラ着用、警備用ドローンの導入など、最先端技術による提案がある。</li> </ul>
環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギーセンターの設置により効率的なエネルギー供給を可能にしており、環境負荷の低減に寄与する具体的な提案である。</li> <li>水素ステーション設置の提案があり、先進的な技術活用への姿勢がうかがえる。</li> </ul>

**【提案内容（整備・運営計画）及び期間設定の実現性に関する事項】**

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの宿泊施設の開業	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020年6月までに全施設を開業する計画であり、資材・人材の確保について、関心表明書は13社分と必ずしも多くはないが、700社以上の専門工事業者で構成される連合会がバックアップする計画となっている。</li> </ul>
-------------------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>フロントローディング型の設計や、工程上の節目となるクリティカルパスを明確にした上で、専任の工程モニタリング担当者による進捗管理を行うなど、遅延防止策について具体的に検討されている。</li> <li>開業までの十分な準備期間確保のため、事業用地外での宿泊施設を利用した従業員教育も行う計画であり、よく検討されている。</li> </ul>
全体管理、整備（設計・施工・施工監理等）、運営に係る体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>中核4社の出資比率は84.5%であり、迅速な意思決定が可能と思われる。</li> <li>コンソーシアム構成員の数が多く、役割分担が細分化されているため、一体的な運営を必ずしも十分に行うことができない可能性がある。</li> <li>事業モニタリングについては、SPCのセルフモニタリングに加えて、半期毎に、外部調査機関による抜き打ち調査を経て、訪日外客対応の知見を有する専門家や学識経験者、金融機関の専門家等の第三者で構成される「第2ゾーンアドバイザーボード」により評価が行われる計画であり、重層的となっている。</li> </ul>

【提案内容の金額（整備・運営費等）の妥当性に関する事項】

資金調達・事業収支計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>資金調達計画については、株主による資金調達や、銀行からの融資など、多様な検討が行われている。また、銀行からの融資確約書の提出もあり、資金調達の確実性がうかがえる。</li> <li>事業収支計画については、整備対象となる各施設の事業収支の算出根拠など、具体的な提案がなされている。</li> </ul>
事業継続方策（リスク管理策）	<ul style="list-style-type: none"> <li>国と金融機関が直接協定を締結する提案があり、債務不履行を未然に防止する体制の構築に寄与すると考えられる。</li> <li>費用高騰時のリスクに関し、建設期間中に10億円、年間2億円の予備費を設定するなど、配慮がなされている。</li> <li>建設期間中及び運営期間中において地震保険の付与を行う提案は、リスク管理面から適切である。</li> </ul>



■GLOBAL WINGS 羽田チーム

【提案内容（整備・運営計画）の適切性に関する事項】

<p>全体整備・運営計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 全体コンセプトについては、羽田の評価を押し上げるホテルブランドの選定、グローバルビジネス拠点の形成、「地方創生」に資する交通・商業機能の導入、自然と一体になった施設配置とするという提案であり、明確でよく検討されている。</li> <li>• 施設配置については、宿泊施設は4つのホテルで計960室、複合業務施設は250名収容可能なバンケットルームに加え、民間企業本社機能（延べ床面積約3万㎡）が設けられるなど、多様性に富んだ提案である。</li> <li>• 運営開始後、SPCは共用部分を除く各施設を事業実施責任企業にマスターリースする計画であり、各施設の運営責任が別々の企業に移転することから、事業全体のプロジェクトマネジメントについて柔軟性に欠ける可能性がある。</li> <li>• 民間企業本社機能を誘致することで、一定規模のオフィススペースの提供がなされ長期的なテナント収入が得られるという点で事業安定性からは優れているものの、限られた当該用地の有効活用という視点から、国際旅客等の利便性確保に係る施設配置への配慮が十分に見受けられなかった。</li> <li>• 民間企業本社機能の誘致により、多くの従業員が勤務に鉄道アクセスを利用すると、通勤ピーク時等における国際線旅客ターミナルの駅の混雑を引き起こし、遅延等により鉄道を利用して空港に来る航空旅客へ影響を与える可能性がある。</li> <li>• 商業施設については、乗り継ぎ等の待ち時間に利用しやすいトラベルカウンターを併設した大型書店・カフェや深夜早朝便に対応する飲食店等の提案があり、国際旅客の空港近くでの滞在ニーズに十分に対応可能である。</li> </ul>
<p>景観に配慮した動線計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 各施設のデザインについては、施設により縦格子となっているものや横格子となっているものがあり、一体的開発としての一貫性についての配慮が十分に見受けられない。</li> <li>• 歩行者動線については、国際線旅客ターミナルから離れた箇所に位置する宿泊施設への動線は段差箇所がありやや複雑であるとともに、基本的に屋根がない通路を通行する計画となっており、歩行者動線の快適性への配慮が十分に読み取れなかった。</li> <li>• 施設の緑化については、敷地や屋上・壁面の緑化計画であり、鳥が来ない樹種を選定するなど、空港側への配慮がみられる。</li> </ul>

訪日外客対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>4つのホテルがあり、訪日外客を含め幅広い層のシングル利用からファミリー利用までの受入を可能とする多様な客室の提供が可能な点については、訪日外客への配慮がみられる。</li> <li>日本を車で旅行したいという訪日外客のニーズに対応したレンタカーステーション（400台分）の整備や翻訳機能のあるアプリの導入などの計画もあり、多様性に富んだ提案となっている。</li> <li>国際線旅客ターミナルに隣接する本施設においてレンタカーステーションの整備により、周辺道路における交通量増加が懸念される点への配慮が十分に読み取れなかった。</li> </ul>
空港内の他地区との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホテルにおいて国際線出発便の手荷物預け入れ機能を導入するなど、既存の空港施設の補完機能という点で工夫がみられる。</li> <li>水際線との連携については、空港内の船着場におけるクルーズツアーの企画や、ランニングステーション、レンタルサイクルの提供など、一定の配慮がみられる。</li> <li>第1ゾーンとの連携については、燃料電池シャトルバスの運行や相互イベントの実施など、一定の配慮がみられる。</li> <li>国際線旅客ターミナルと第2ゾーンとのアクセス通路については、通路の壁面上部を開口にすることにより、自然風を取り込む計画となっているが、暑さ対策、寒さ対策への配慮が十分に読み取れなかった。</li> </ul>
バリアフリー等ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型エレベーターの導入や、施設のメイン動線上に高齢者に配慮し休憩施設を多数用意するなど、ユニバーサルデザインの推進に関し、具体的な提案である。</li> <li>専門家の協力を得て設計段階からユニバーサルデザインについて検討し、運営開始後も改善策について検討する体制を構築するなど、PDCAサイクルに配慮がみられる。</li> </ul>
防災・セキュリティ対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>発災時における停電リスクへの対応として、停電時でも単独で運転可能なガスCGSや非常用発電機等を導入する提案があり評価できる。</li> <li>セキュリティ対策については、映像解析付き監視カメラ配置、群衆行動解析システムによる警告、巡回警備を組み合わせた警備体制が構築されており、具体的に検討がなされていることがうかがえる。</li> </ul>
環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> <li>電力や熱、非常用発電機の運用も含めて一括でマネジメントするエネルギーセンターのスマートグリッド化や、水素ステーション設置について提案があるなど、省エネルギーの最先端技術が考慮されている。</li> </ul>

【提案内容（整備・運営計画）及び期間設定の実現性に関する事項】

<p>2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの宿泊施設の開業</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020年4月までに宿泊施設を開業、2021年1月までに全施設を開業する計画となっており、資材及び人員の確保について、199社から確約書、237社から関心表明書を取得するなど、具体的な検討が進んでいることがうかがえる。</li> <li>宿泊施設の竣工は2020年1月の計画となっており、同年4月までの開業まで3ヶ月間あり、宿泊施設における従業員教育などの開業準備について、十分な期間を設けていると考えられる。</li> </ul>
<p>全体管理、整備（設計・施工・施工監理等）、運営に係る体制</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SPCの運営については、執行役員は中核企業4社から1名ずつ選任する、監査役は中核企業4社を輪番制にするなど、中核企業4社による体制となっているが、SPCの意思決定のリーダーシップについて具体的な記述が少ない。</li> <li>施設整備、運営段階において、事業実施責任企業や関係者からなる会議体を設けるなど、工夫がみられる。</li> </ul>

【提案内容の金額（整備・運営費等）の妥当性に関する事項】

<p>資金調達・事業収支計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>資金調達の確実性については、融資予定の銀行からの融資確約書が取られているなど工夫が見られる。</li> <li>事業毎に各事業実施責任企業が資金調達し、事業収支を把握する計画であり、責任分担は明確であるが、各事業実施責任企業の収支計画については、具体的な記述が少ない。</li> </ul>
<p>事業継続方策（リスク管理策）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>共有スペースを除く各施設を事業実施責任企業にSPCがマスターリースする計画であり、経営上のリスクが各企業に分散されるため、リスク管理の面では工夫がみられる。ただし、複数の施設で発生するリスクの分担については、具体的な提案が見受けられなかった。</li> <li>保険会社から引受確約書を受領するなど、リスク発現時の対応について検討が具体的に進んでいることがうかがえる。</li> </ul>

## 7. 選定事業者の提案概要

### 施設概要

延床面積：79,879 m<sup>2</sup>

用途：宿泊施設、複合業務施設、飲食・物販等商業施設、バスターミナル 等

### 《宿泊施設》

総客室数：1,704 室

①ラグジュアリーホテル

客室数：154 室

延床面積：9,437 m<sup>2</sup>

階層：12 階

②ハイグレードホテル

客室数：644 室

延床面積：20,626 m<sup>2</sup>

階層：12 階

③スタンダードホテル

客室数：906 室

延床面積：23,652 m<sup>2</sup>

階層：12 階

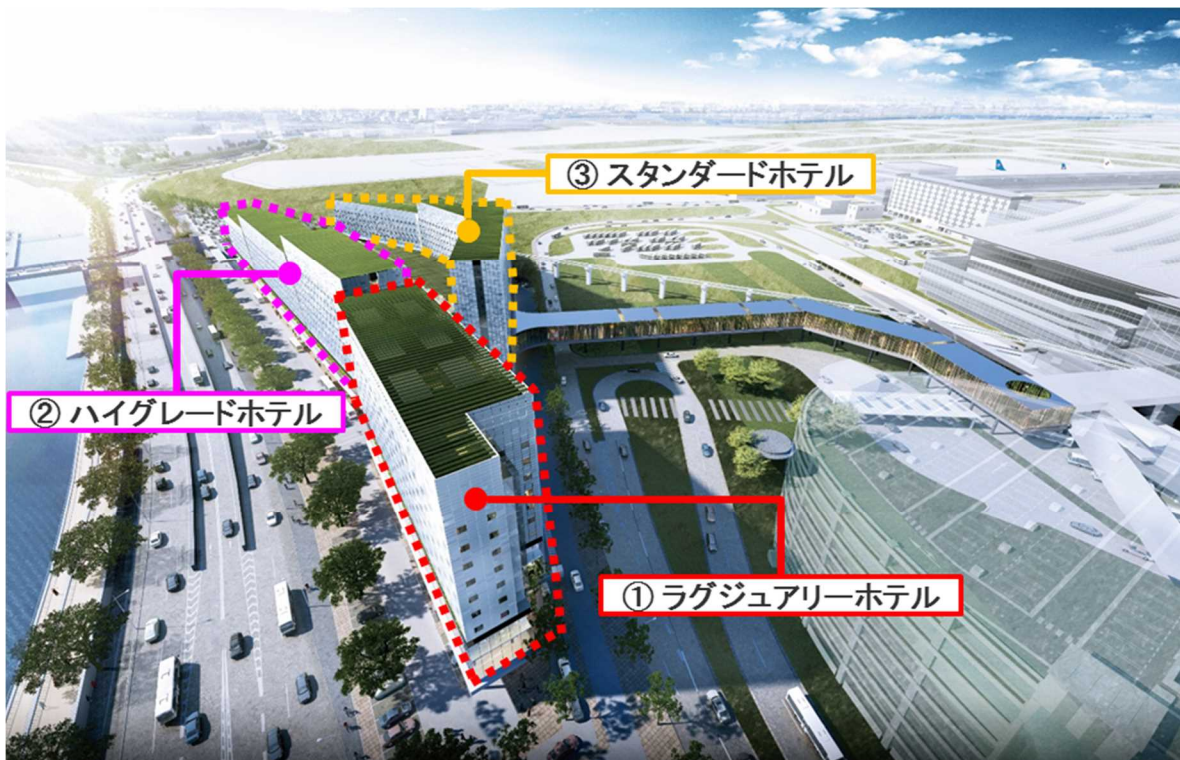
### 《複合業務施設》

600名収容のバンケットルーム 等

### 開業スケジュール

全施設 2020 年 6 月までに開業

外観（イメージ）



2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会前後の需要予測、東京国際空港（以下、羽田空港）の機能強化、羽田空港跡地まちづくり推進計画を踏まえ、**羽田空港や第1ゾーンと連携した魅力的な施設を50年間確実に運営します。**

施設整備の方針

**1 首都圏の空の玄関口にふさわしい、約1,700室の日本最大級のエアポートホテルを核とした魅力的な施設を整備します。**

- 主要施設
  - ：3グレードのホテル（ラグジュアリー、ハイグレード、スタンダード）を整備し、多様な宿泊ニーズに対応します。
  - ：「ディスカバー・ジャパン・プロムナード（国際線ターミナルからのアクセス通路）」では、デジタルサイネージ等により、日本の歴史・文化等を発信します。
  - ：クールジャパンを発信し体験できるイベントホール、イベントシアター、商業等により、ビジット・ジャパンに貢献します。
  - ：首都圏近郊の観光地へのバスターミナルを整備し、世界と日本を繋ぎます。
- デザインコンセプト：～世界に発信する日本のおもてなし空間～  
日本の文化・芸術を発信するおもてなし空間を意識したデザインとします。

**2 2020年6月までに全施設を開業します。**

- 設計段階からの施工性確認と敷地の特殊性に配慮した施工方法を採用し、短工期を実現します。
- 首都圏の建設ラッシュにあたる施工期間に、十分な労務を確実に確保し、万全の施工体制を構築します。

**3 環境とユニバーサルデザインに配慮した施設整備を行います。**

- 最先端の省エネ技術、自然エネルギー利用技術を適材適所に導入した施設を整備します。
- わかりやすい空間構成による誰もが利用しやすい施設を整備します。

施設運営の方針

**1 国内外からの多くの施設利用者に24時間、質の高いサービスを提供します。**

- 24時間、4か国語対応の「おもてなしセンター」は、全国各地のホテルや観光ツアーの予約、交通や観光等の様々な情報の提供、手荷物預りなど、訪日外国人のニーズ全てにワンストップで対応します。
- 全施設の運営・維持管理・安全を統括する「業務安全管理センター」により、施設利用者に質の高いサービスを提供します。

**2 国際線ターミナルや第1ゾーンとの連携を図り、地域全体として一体感のある施設の運営を行います。**

- 国際線・国内線ターミナルビルと第2ゾーン、第1ゾーンを繋ぐ「シャトルバス」を運行します。
- 「おもてなしセンター」や「施設内デジタルサイネージ」により、他地区の施設紹介やイベント等の情報提供を行います。
- 宿泊施設や複合業務施設は、他地区の施設と連携し、相互に機能補完を行います。

**3 50年間確実に継続できる施設の運営を行います。**

- 大規模複合開発の豊富な実績を有する不動産賃貸会社が、100%出資・融資する特別目的会社（以下、SPC）を組成します。
- マスターリース方式により、リスクの無い事業スキームを構築します。
- 不動産賃貸会社とその100%子会社が全施設を運営することで、質の高いサービスの継続を実現します。
- 適切なモニタリングとリスク管理を徹底し、50年間確実に事業を継続します。

## 計画概要

### (1) 配置図及び計画概要



### (2) 施設概要

施設名称	延床面積	特徴
ラグジュアリーホテル (154室)	9,437 m <sup>2</sup>	住友不動産ヴィラフォンテーヌによる運営 (ラグジュアリーホテルのブランドは、外資系ホテルブランドを予定)
ハイグレードホテル (644室)	20,626 m <sup>2</sup>	
スタンダードホテル (906室)	23,652 m <sup>2</sup>	
飲食施設	2,134 m <sup>2</sup>	住友不動産による運営 加えて専門性の高い協力会社による協力
物販施設	2,087 m <sup>2</sup>	
バスターミナル・ステーション	507 m <sup>2</sup>	
おもてなしセンター	184 m <sup>2</sup>	
サービス業務施設	562 m <sup>2</sup>	
温浴施設「泉の湯」	1,310 m <sup>2</sup>	
フィットネス	258 m <sup>2</sup>	
業務 (サービスオフィス)	168 m <sup>2</sup>	
業務安全管理センター	141 m <sup>2</sup>	
ディスカバー・ジャパン・プロムナード (アクセス通路)	2,515 m <sup>2</sup>	
パンケットルーム (兼会議室)	1,230 m <sup>2</sup>	
グランドホワイエ	1,100 m <sup>2</sup>	
イベントホール	1,163 m <sup>2</sup>	
イベントシアター	632 m <sup>2</sup>	

### (3) 事業スケジュール

年度	2016年度 (平成28年度)	2017年度 (平成29年度)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (平成31年度)	2020年度 (平成32年度)	2066年度 (平成78年度)	2067年度 (平成79年度)	
	2016年9月 事業協定書、国有財産 定期借地権設定契約締結		2018年1月貸付開始				2068年3月末貸付終了	
		借地期間 50年3ヶ月						
設計	設計				開業6月			
施工		新築工事 (2年4ヶ月)		準開業				

※選定事業者の提案概要については、住友不動産・東京国際空港プロジェクトチームから提出のあった提案資料を基に作成したものであり、今後具体化を図っていくものである。

## 8. 選定事業者の提案内容に対する有識者委員会における指摘について

選定事業者となった住友不動産・東京国際空港プロジェクトチームの提案内容については、有識者委員会において、更なる検討、工夫が必要な点として、委員から以下の指摘があった。羽田空港第2ゾーンは同空港国際線地区に隣接する希少な空間であり、利用にあたっては、空港機能をサポートするとともに、周辺地域との調和を図りながら、空港の持つポテンシャルを最大限活用することが重要である点を踏まえ、事業がより良いものになるよう期待するものである。

### 有識者委員会における指摘内容

本事業の実施にあたっては、整備・運営する施設を最大限活用し、魅力や賑わいを創出するとともに、航空旅客等の利用者に対し質の高いサービスの提供がなされることで、羽田空港全体の国際競争力が高まり、顧客満足度も向上し、本事業の着実な運営に寄与することに十分留意する必要がある。

この点を踏まえ、羽田空港の運営を担う一員として、国及び関係事業者と十分に連携するとともに、空港全体の発展に合わせ必要に応じ本事業の改善を行うなど、相互協調のもと新たな役割の一端を担うことを期待する。

#### ○施設計画について

- ・建築物の外観については、示されたパースから判断する限り、施設外観は単調で、高品質な宿泊施設にふさわしい外観としての配慮が十分に見られず、また、全体的に圧迫感を受ける可能性がある。このため、外観設計にあたっては、例えば、高い品質を印象付ける質感のある外観形状や素材を採用する、また圧迫感低減のために壁面緑化や色彩により分節化を図るなど、更なる検討、工夫が必要である。
- ・宿泊施設規模に対して、飲食及び物販の施設規模（1,704の客室数に対して、示された提案ではそれぞれ2,134m<sup>2</sup>、2,087m<sup>2</sup>）は必ずしも大規模なものでなく、ピーク時における宿泊客及びその他の利用者への対応において、混雑の発生が懸念されるなど、適切にサービスを提供できない可能性がある。このため、多様な利用者に対しても利便性と快適性の向上を図るため、飲食・物販のサービス提供方法については、サービス提供に係る待ち時間の短縮を図ることや、利用者に不足なく物品が提供できるようにするなど、更なる検討、工夫が必要である。
- ・国際線旅客ターミナルからバスステーションまでの歩行動線については、距離（示された提案では約380m）があるが、案内表示等の歩行者に対する配慮が十分に読み取れなかった。このため、当該動線については、利用者が道に迷わないように分かりやすい案内表示を行う観点から、更なる検討、工夫が必要である。
- ・敷地内において車両動線と歩行者動線が平面において交差する箇所があるが、交差箇所を横断する歩行者に対する安全性確保への配慮が十分に読み取れなかった。このため、当該交差

箇所の歩行者動線については、歩行者が車両と接触する等の危険が及ばないようにする観点から、更なる検討、工夫が必要である。

- ・敷地出入口周辺の車両通路については、提案書の図面から判断する限り通路幅が狭く、バス等の大型車両の運行がスムーズに行われられない可能性がある。このため、当該車両通路の設計にあたっては、バス等の大型車両が通路上をスムーズかつ安全に走行可能となるよう、更なる検討、工夫が必要である。
- ・宿泊施設が複数立地するため、箇所によっては宿泊施設間で客室窓側が相対する配置計画となっており、相互の客室の利用者に対しプライバシーや視線に係る配慮が十分に読み取れなかった。このため、宿泊施設の窓や内装設計にあたっては、宿泊施設の利用者のプライバシーが保たれ、対面の部屋からの視線を気にすることなく過ごすことが可能となるよう、更なる検討、工夫が必要である。
- ・有識者等からなるユニバーサルデザイン検討会の設置に係る方針は示されているが、本提案においては、例えば国際線旅客ターミナルと第2ゾーンのアクセス通路において段差（示された提案では約3m）があり、エレベーター等の設置との記載はあるものの車椅子等の利用者が移動しやすい空間形成を行う点では、配慮が十分に読み取れなかった。このため、当該検討会の開催にあたっては、アクセス通路における車椅子等の利用者が移動しやすい空間形成への配慮を十分に行うなど、ユニバーサルデザインについて、更なる検討、工夫が必要である。

#### ○2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの計画について

- ・施設開業までの準備期間が実質1ヶ月間と短く、運営開始時に適切なサービスを提供できるようにするための方策について具体的な記述が少ない。このため、従業員の訓練等の準備計画については、施設開業までに適切なサービスが提供できるように、更なる検討、工夫が必要である。