

平成十七年六月一日提出  
質問第七二号

東京国際空港（羽田）国際線地区旅客ターミナルビル等整備・運営事業実施に関する質問主意書

提出者 内山 晃

東京国際空港（羽田）国際線地区旅客ターミナルビル等整備・運営事業実施に関する質問主意書

総事業費九千億円といわれる東京国際空港（羽田）の再拡張事業で、滑走路整備と国際線ターミナル、エプロン等整備が実施されることとなっているが、既に平成十七年三月二十三日に入札が終了した滑走路整備については、唯一参加したのが建設業界の共同企業体だったため、国土交通省が定めた入札参加条件が建設業界に有利に働いたと新聞、雑誌等で指摘されたことに関連し、今後入札が予定されている国際線ターミナル、エプロン等整備について、次の事項を質問する。

一 東京国際空港（羽田）の再拡張工事の滑走路整備では、埋め立て・栈橋組み合わせ（ハイブリッジ）工法を掲げた建設業界と、メガフロート（超大型浮体構造物）工法を掲げた造船業界が入札参加を検討していたが、入札参加条件とされる「土木事業の経験がある建設業者とのJV（共同企業体）結成」が困難となった造船業界が入札参加を断念した背景には、浮体に対する工作基準いわゆる建設業法準用がネックとなったとされ、実際には国土交通省の天下りOBが多数勤める社団法人日本埋立浚渫協会等がこの埋め立て・栈橋組み合わせ（ハイブリッジ）工法を提案しているなど、特に国土交通省港湾局と建設業界の癒着

が影響しているのではないか。

二 民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備や航空旅客等に対するサービス水準向上等を図るためゼネコンを排除し、PFI手法を導入したことは評価できるが、今後、予定されている滑走路整備と国際線ターミナル、エプロン等整備での入札では、本気で民間企業各社の新規参入を期待しているのか。業界内では入札前から表向き、数社が入札するものの、旅客ターミナルビル等整備・運営事業は内々に特定の企業が落札し、批判を避けるために規模の小さい貨物ターミナル整備・運営事業は別の企業に入札が下りるといわれているが、まさかすでに入札業者が決まっているということはないか。

三 入札企業の審査を担当する「有識者等委員会」のメンバーは、どういう基準で人選するのか。又、過去、国内空港の設計や運営を行った経験のある企業は、入札できないルールにしたらどうか。

四 旅客ターミナルの利用者となる航空会社は、どういう立場なのか。オブザーバーとして中立なのか。特定入札グループへの参加を許すことはないか。

右質問する。