

国は、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（平成 25 年法律第 67 号。以下「民活空港運営法」という。）第 5 条第 4 項により読み替えて適用する民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成 11 年法律第 117 号。以下「PFI 法」という。）第 8 条第 1 項の規定により、福岡空港特定運営事業等（以下「本事業」という。）の優先交渉権者を選定したので、PFI 法第 11 条第 1 項の規定により客観的評価の結果をここに公表します。

平成 30 年 7 月 18 日

国土交通大臣 石井 啓一

福岡空港特定運営事業等

優先交渉権者選定結果

平成30年7月18日

国土交通省航空局

1. 事業概要

(1) 事業名称

福岡空港特定運営事業等

(2) 事業の対象となる公共施設等の名称及び種類

① 名称

福岡空港

② 種類

空港

(3) 公共施設等の管理者等

国土交通大臣 石井 啓一

(4) 事業内容

募集要項等に定める手続で選定された優先交渉権者の設立したSPCは、国管理空港運営権者（民活空港運営法第4条第2項。以下「運営権者」という。）として公共施設等運営権（PFI法第2条第7項。以下「運営権」という。）の設定を受け、福岡空港特定運営事業等公共施設等運営権実施契約（以下「実施契約」という。）を締結し、以下の業務を実施する。

①施設概要

A) 対象施設

イ) 空港基本施設（滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン等）

ロ) 空港航空保安施設（航空灯火施設）

ハ) 道路

ニ) 駐車場施設

ホ) 空港用地

ヘ) 上記各施設に附帯する施設（土木施設、建築物（消防車車庫を含む。）、機械施設、電気施設（電源局舎を含む。）等） 等

B) 本事業の実施にあたっては、次に掲げる施設を対象とするビル施設等事業を一体的に実施するものとする。

イ) 旅客ビル施設（航空旅客取扱施設、事務所及び店舗並びにこれらの施設に類する施設及び休憩施設、送迎施設、見学施設等（CIQ施設の

うち CIQ 施設に係る官庁が区分所有する部分を除く。))

ロ) 貨物ビル施設 (航空貨物取扱施設等)

ハ) A)-イ)からへ)及びB)-イ)からロ)まで以外に運営権者又は運営権者
子会社等が所有する施設

なお、二重化事業及び滑走路増設事業の対象となる空港基本施設等は、工事ごとに完工したものから対象施設に含まれる。滑走路増設事業において増設される滑走路及びその他の空港基本施設等の供用開始の予定期日は平成 37 年 3 月 31 日としている。

また、1. - (4) - ① - A) - イ) の空港基本施設のうち回転翼機能については、現在計画中の回転翼機能移設事業により現空港用地外に移転される予定であり、当該移設が実施された場合、当該施設は運営権設定対象施設に含まれ、移転後の回転翼機能施設の維持管理・運営等も空港運営事業の一部として運営権者に委託される。

②実施事業・業務

特定事業である空港運営事業の範囲は以下の A) から D) に掲げるものとする。なお、本事業の実施にあたっては、E) に掲げるビル施設等事業を一体的に実施するものとする。

- A) 空港運営等事業 (民活空港運営法第 2 条第 5 項第 1 号)
- B) 空港航空保安施設運営等事業 (民活空港運営法第 2 条第 5 項第 2 号)
- C) 環境対策事業 (民活空港運営法第 2 条第 5 項第 3 号及び第 4 号)
- D) その他附帯する事業 (民活空港運営法第 2 条第 5 項第 5 号)
- E) ビル施設等事業

(5) 事業方式

SPC は、国から運営権設定対象施設について運営権の設定を受けて、運営権者となる。運営権者は、国との間で実施契約を締結し、空港運営事業開始日までに業務の引継ぎを完了させ、空港運営事業の実施に必要な動産を譲り受けるなど実施契約に定める条件を充足し、空港運営事業を開始する。また、実施契約を締結した運営権者は、ビル施設等事業として、ビル施設事業者株式をその株主から取得するなど実施契約に定める条件を充足し、ビル施設等事業を開始しなければならない。

運営期間終了時において運営権は消滅し、国又は国の指定する第三者は、運営権者及び運営権者子会社等が所有する資産のうち必要と認めたものを時価にて買い取ることができる。

以上の事業方式により実施する。

(6) 事業期間

A) 本事業の事業期間

空港運営事業の事業期間は、空港運営事業開始日から、運営権設定日の30年後の応当日の前日（1. - (6) -B）の規定により空港運営事業期間が延長された場合は当該延長後の終了日。以下「空港運営事業終了日」という。）までをいう。なお、ビル施設等事業の事業期間は、空港運営事業開始日に先立って開始され、空港運営事業終了日に終了する。以上より、本事業の事業期間は、ビル施設等事業の事業開始日から、空港運営事業終了日までとなる。

B) 空港運営事業の期間延長

実施契約に定める事由が生じた場合、運営権者は、空港運営事業の期間延長を申し出ることができる。このとき、国が各事由において運営権者に生じた損害又は増加費用等を回収する必要があると認めた場合には、国と運営権者が協議により1. - (6) -C）の規定の範囲内で両者が合意した期間だけ、空港運営事業期間を延長することができる（以下かかる期間延長を「合意延長」という。）。合意延長の実施は1回に限るものではない。

合意延長を除き、空港運営事業期間の延長は認められない。

C) 運営権の存続期間

当初運営権存続期間は、運営権設定日から30年後の応当日の前日までとする。

なお、運営権の存続期間は、1. - (6) -B）に定める空港運営事業期間の延長があった場合を含め、運営権設定日の35年後の応当日の前日を超えることはできない。

運営権の存続期間は空港運営事業終了日をもって終了し、運営権は同日をもって消滅する。

(7) 利用料金の収受

運営権者は、①民活空港運営法第2条第5項第1号に規定する空港法第13条第1項に定義される着陸料等（以下「着陸料等」という。）及び民活空港運営法第2条第5項第2号に規定する空港航空保安施設の使用料金については、各法律の規定に従い、必要な認可、届出等を行い、②駐車場施設の利用料金及び航空運送事業者等からの対象施設の利用に関する料金については、関連法令に基づく手続に従い、③その他空港運営事業に係る料金については、法令等上、料

金を収受し、その収入とすることが禁止されていないことを確認した上で、それぞれ自由に利用料金を設定、収受し、その収入とすることができる。

また、運営権者は、①空港法第16条第1項に規定する旅客取扱施設利用料については、同法の規定に従い、必要な認可、届出等を行い、②その他ビル施設テナント等からの施設利用に関する料金等ビル施設等事業に関する料金については、関連法令に従い、自ら又はビル施設事業者をして、利用料金を設定、収受し、その収入とすることができる。

(8) 費用の負担

運営権者は、実施契約に特段の定めがある場合を除き、空港運営事業の実施に要するすべての費用を負担するものとする。ビル施設等事業の実施にあっても同様とする。

なお、空港用地等のうち民間地権者等の所有地については、国が所有者と賃貸借契約を締結し（ただし、当該土地を国が新たに取得する場合はこの限りでない。）、賃借料を負担する。

(9) 施設の立地及び規模に関する事項

航空法第55条の2第3項において準用する同法第46条に基づき告示された空港用地の所在地等は、以下のとおりである。

- ・所在地：福岡県福岡市博多区
- ・本事業の対象となる敷地面積：約3,456,116 m²

2. 経緯

優先交渉権者選定までの主な経緯は以下のとおりである。

実施方針の公表	平成29年3月24日
特定事業の選定及び公表	平成29年5月16日
募集要項等の公表	平成29年5月16日
第一次審査書類の提出期限	平成29年8月10日
第一次審査結果の通知	平成29年9月15日
競争的対話等の説明会	平成29年9月26日
競争的対話等の終了宣言	平成30年2月23日
第二次審査書類の提出期限	平成30年3月16日
優先交渉権者の選定及び公表	平成30年5月16日

3. 優先交渉権者選定方法

(1) 選定方法の概要

本事業では、応募者との対話により要求水準書等の詳細を調整する可能性があることから、公募型プロポーザル方式を採用し、提案を総合的に評価した。

優先交渉権者の選定は、参加資格要件の充足及び本事業の事業方針等を審査し、第二次審査参加者を選定する「第一次審査」と、第二次審査参加者との競争的対話を踏まえ、具体的な事業施策、事業計画等を審査し、優先交渉権者を選定する「第二次審査」の二段階に分けて実施した。

(2) 優先交渉権者の選定の体制

国は、優先交渉権者を選定するにあたり、福岡空港優先交渉権者選定に係る審査委員会（以下「審査委員会」という。）を設置し、審査委員会における評価を受けて、第二次審査参加者並びに優先交渉権者及び次点交渉権者を選定した。

審査委員会のメンバー及び開催経緯は次のとおりである。

<審査委員会のメンバー>

委員長	山内 弘隆	一橋大学大学院経営管理研究科教授
委員	江口 直明	ベーカー&マッケンジー法律事務所（外国法共同事業）弁護士
委員	大橋 弘	東京大学大学院経済学研究科教授
委員	加賀谷 哲之	一橋大学大学院経営管理研究科准教授
委員	矢ヶ崎 紀子	東洋大学国際観光学部教授
委員	江口 勝	福岡県副知事
委員	中園 政直	福岡市副市長
委員	大野 達	国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課長

<審査委員会の開催経緯>

第1回	委員会	平成29年4月25日
第2回	委員会	平成29年8月21日
第3回	委員会	平成29年8月30日
第4回	委員会	平成30年4月6日
第5回	委員会	平成30年4月13日
第6回	委員会	平成30年4月26日

(3) 第一次審査

第一次審査は、第一次審査参加者の中から第二次審査参加者を選定するものである。

第一次審査は次のとおり実施した。

<第一次審査参加コンソーシアム>

大和ハウス・伊藤忠・マッコーリーコンソーシアム（以下「コンソーシアム A」という。）

代表企業 大和ハウス工業株式会社
コンソーシアム構成員 伊藤忠商事株式会社
Macquarie Corporate Holdings Pty Limited

福岡エアポート HD グループ（以下「コンソーシアム B」という。）

代表企業 福岡エアポートホールディングス株式会社
コンソーシアム構成員 西日本鉄道株式会社
三菱商事株式会社
九州電力株式会社
Changi Airports International Pte. Ltd.
大成建設株式会社

エアポート ネットワーク アライアンス（以下「コンソーシアム C」という。）

代表企業 オリックス株式会社
コンソーシアム構成員 三菱地所株式会社
東京急行電鉄株式会社
東急不動産株式会社

Pride of 九州（以下「コンソーシアム D」という。）

代表企業 東京建物株式会社
コンソーシアム構成員 Manchester Airports Holdings Limited

住友商事・アビアライアンス・三井不動産グループ（以下「コンソーシアム E」という。）

代表企業 住友商事株式会社
コンソーシアム構成員 AviAlliance GmbH
三井不動産株式会社

① 資格審査

国は、第一次審査書類に含まれる資格審査書類について、募集要項に示す参加資格要件を充足しているかどうか審査を行った結果、全コンソーシアムにおいて参加資格要件を満たしていることを確認した。

② 提案審査

第一次審査参加者が提案する本事業に関する基本的な事業方針が適切なものとなっているかどうかについて審査を行った。

審査委員会は、第一次審査書類に含まれる提案審査書類について協議及び平成 29 年 5 月 16 日付の福岡空港特定運営事業等優先交渉権者選定基準（以下「選定基準」という。）に従い採点を行い、得点案を作成し、国に報告した。なお、審査委員会における審査では、提案審査書類を審査するとともに、審査委員会に対するプレゼンテーション（質疑応答を含む。）による提案内容の確認を行った。

③ 提案審査における審査基準

A) 提案項目

提案審査書類における提案項目、審査のポイント及び対応する様式は、選定基準に記載のとおりである。各提案項目は、対応する様式について、関連する様式との整合性を踏まえて審査した。

B) 得点案の計算方法

提案項目の配点は、選定基準に記載のとおりである。

審査委員が審査を行うにあたっては、提案項目ごとに審査のポイントに挙げた事項を考慮し、その提案が優れていると認められるものについては、その程度に応じて得点を与えた。

審査委員会は、審査委員が採点した各提案項目の得点のうち最高点及び最低点を除いたものの平均点を当該項目の点数として算出し、審査委員会は算出された点数を合計することにより得点案を作成した。

④ 審査委員会の採点結果

審査委員会は、次のとおり第一次審査参加者の得点を決定した。

項目	コンソーシアム				
	A	B	C	D	E
1. 全体事業方針					
全体事業方針	4.1	4.1	3.5	3.0	2.5
2. 将来方針					
空港活性化方針	3.6	4.1	3.3	2.8	2.5
設備投資方針	3.6	3.6	2.6	3.3	3.0
安全・保安に関する方針	3.8	4.0	4.0	3.1	2.3
地域との共生に関する方針	3.6	4.5	3.5	2.8	2.5
3. 収支計画、事業継続方針及び実施体制					
収支計画及び事業継続方針	4.0	3.6	3.5	2.6	2.8
実施体制	3.6	3.3	3.8	3.3	2.5
4. 運営権対価					
運営権対価	10.0	8.1	9.8	15.0	9.4
合計	36.3	35.3	34.0	35.9	27.5

⑤ 第二次審査参加者の選定

国は、審査委員会から報告を受けた得点案をもとに、コンソーシアム A、コンソーシアム B、コンソーシアム D を第二次審査参加者として選定した。

(4) 第二次審査

第二次審査は、第二次審査参加者の中から、優先交渉権者及び次点交渉権者を選定するものである。第二次審査には、第一次審査で選定されたコンソーシアムの全てが参加し、全てのコンソーシアムから提案を受領した。

第二次審査は、次のとおり実施した。

<第二次審査参加コンソーシアム>

コンソーシアム A (大和ハウス・マッコーリーコンソーシアム)

代表企業 大和ハウス工業株式会社

コンソーシアム構成員 Macquarie Corporate Holdings Pty Limited

コンソーシアム B (福岡エアポート HD グループ)

代表企業 福岡エアポートホールディングス株式会社
コンソーシアム構成員 西日本鉄道株式会社
三菱商事株式会社
九州電力株式会社
Changi Airports International Pte. Ltd.

コンソーシアム D (Pride of 九州)

代表企業 東京建物株式会社
コンソーシアム構成員 Manchester Airports Holdings Limited

① 提案審査

国との競争的対話を経た上で第二次審査参加者が提案する本事業に関する具体的な目標及び計画並びに個別の施策が適切なものとなっているか、また、それらが実現可能性の高いものかどうかについて審査を行った。

審査委員会では、第二次審査書類に含まれる提案審査書類について協議及び選定基準に基づく採点を行って、得点案を作成し、国に報告した。なお、審査委員会における審査では、現地調査や関係者へのヒアリングを踏まえて作成された提案審査書類を審査するとともに、審査委員会に対するプレゼンテーション（質疑応答を含む。）による提案内容の確認を行った。

② 提案審査における審査基準

A) 提案項目

提案審査書類における提案項目、審査のポイント及び対応する様式は、選定基準に記載のとおりである。各提案項目は、対応する様式について、関連する様式との整合性を踏まえて審査した。

B) 得点案の計算方法

提案項目の配点は、選定基準に記載のとおりである。

審査委員が審査を行うにあたっては、提案項目ごとに審査のポイントに挙げた事項を考慮し、その提案が優れていると認められるものについては、その程度に応じて得点を与えた。

審査委員会は、審査委員が採点した各提案項目の得点のうち最高点及び最低点を除いたものの平均点を当該項目の点数として算出した。2以上の提案項目ごとに配点が付与されるものについては、その対象となる提案項目を総合的に考慮して、選定基準に記載の配点を上限に採点した。審査委員会は算出された点数を合計することにより得点案を作成した。

③ 審査委員会の採点結果

審査委員会は、次のとおり第二次審査参加者の得点を決定した。

項目	コンソーシアム		
	A	B	D
A) 全体事業方針			
将来イメージ・基本コンセプト	5.1	5.6	5.3
B) 空港活性化に関する計画			
目標とする航空ネットワークの将来像、着陸料等の料金提案、エアライン誘致提案及びその他航空ネットワークの将来像の実現に寄与する提案	17.3	18.8	18.8
目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案、空港用地外の事業者との連携提案	10.0	16.3	11.5
目標とする航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案	2.6	5.0	3.5
福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力方針	3.8	5.0	4.1
C) 設備投資に関する計画			
空港の機能維持を目的とする設備投資の総額及びそれに関する提案	7.1	7.0	6.3
空港活性化を目的とする設備投資の総額及びそれに関する提案	6.0	11.5	6.3
D) 安全・保安に関する計画			
安全・保安に関する提案	9.3	9.5	10.0
E) 地域との共生に関する計画			
地域との共生に関する提案	7.0	7.6	7.5
F) 事業計画、事業継続及び事業実施体制			
事業計画及び事業継続に関する提案	12.0	12.8	10.1
事業実施体制	9.6	10.6	10.3
G) 運営権対価			
運営権対価	59.2	60.0	58.1
合計	149.0	169.7	151.8

④ 優先交渉権者等の選定

国は、審査委員会から報告を受けた得点案をもとに、第二次審査参加者の得点及び順位を決定し、財務大臣その他関係行政機関の長と協議した上で、第一位の第二次審査参加者を優先交渉権者として選定した。また、第二位の第二次審査参加者を次点交渉権者として選定した。

優先交渉権者	コンソーシアム B：福岡エアポート HD グループ
次点交渉権者	コンソーシアム D：Pride of 九州

4. VFM の評価

(1) 定量的評価

VFM (Value For Money) の定量的評価に当たっては「公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン」に準じて評価を行った。

本事業においては、国が福岡空港を運営することにより獲得している利益の水準を勘案し、運営権対価分割金の最低提案価格を1年度あたり47億円としている。つまり、福岡空港特定運営事業の運営権対価のうち、運営権対価分割金が47億円/年を上回るときは、福岡空港特定運営事業にVFMが認められることとなる。これに対して、全てのコンソーシアムは47億円/年を上回る運営権対価分割金を提案し、優先交渉権者は運営権対価分割金を142億円/年とする提案をした。

また、同ガイドライン8-(1)-2-2.に定める方法により、管理者等が本事業を実施した場合の純現在価値（以下「NPV」という。）を空港別収支等に基づき算定するとともに、事業者が本事業を実施した場合の純現在価値（以下「NPV'」という。）を優先交渉権者の提案に基づき算定したうえで、 $NPV' - NPV$ を計算したところ、 $NPV' - NPV$ はプラスとなった。¹

したがって、国は、かかる提案を受けたことをもって福岡空港特定運営事業にVFMがあると評価した。

(2) 定性的評価

優先交渉権者の提案からは、下記に示すと通りの定性的評価が認められた。

① 民間の資金及び経営能力の活用による一体的・機動的な経営の実現

現在の福岡空港は、①国が所有する空港基本施設等（③に含まれる駐車場施

¹ NPV及びNPV'の算定に用いた割引率は、いずれも本事業の類似事業や海外での同種事業における事例から算定している。

設を除く。)、②ビル施設事業者が所有する航空旅客取扱施設及び航空貨物取扱施設並びにこれらに附帯する利便施設、③駐車場施設事業者が所有する駐車場施設が、それぞれ分離して運営されている。

優先交渉権者の提案によれば、本事業を通じて上記の全施設が運営権者に集約して運営されることで、空港全体としての一体的・機動的な経営の実現が期待できる。

② 空港利用者等に対する良質なサービスの提供

優先交渉権者の提案によれば、国のモニタリングによって公共性・安全性を確保しつつ、運営権者が有する専門的な知識や技術を最大限に活用することにより、地域の玄関口である空港としてふさわしい利便性・快適性を有した航空輸送サービスの提供と、利用者負担の低減を実現することが期待できる。

③ 効率的な事業運営の実現

優先交渉権者の提案によれば、実施契約に基づいて官民が適切にリスク分担を図ることにより、効率的な事業運営が期待できる。

④ 長期・継続的な事業運営の実現

優先交渉権者の提案によれば、実施契約に基づき、30年間（最長で35年間）の長期・継続的な事業運営を認めることにより、安定的かつ戦略的な空港経営が可能となり、空港利用者等のニーズの変化に応じた柔軟なサービスの提供が期待できる。

以 上