

熊本空港特定運営事業等

優先交渉権者選定基準

平成 30 年 3 月 15 日

国土交通省航空局

目次

第 1.	優先交渉権者選定基準の位置づけ.....	1
第 2.	優先交渉権者選定の方法.....	1
1.	選定方法の概要.....	1
2.	優先交渉権者選定の体制.....	2
第 3.	審査の手順.....	3
1.	第一次審査.....	3
2.	第二次審査.....	3
第 4.	第一次審査.....	4
1.	資格審査.....	4
2.	提案審査.....	4
3.	第二次審査参加者の選定.....	4
4.	提案審査における審査基準.....	4
(1)	提案項目.....	4
(2)	得点案の計算方法.....	5
第 5.	第二次審査.....	13
1.	提案審査.....	13
2.	優先交渉権者等の選定.....	13
3.	提案審査における審査基準.....	13
(1)	提案項目.....	13
(2)	得点案の計算方法.....	14

第1. 優先交渉権者選定基準の位置づけ

本優先交渉権者選定基準（以下「本基準」という。）は、国が、本事業を実施する民間事業者を競争性のある随意契約の一類型である公募型プロポーザル方式により、優先交渉権者として選定するための方法、評価基準等を示したものであり、募集要項と一体となるものである。

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おいては「管理者等のみでは、事業目的やニーズを満たすことのできる手法や要求水準等を設定することが困難であるため、事業スキーム、資金調達スキーム、運営等の方法等多面的な観点から幅広い提案を求める必要があり、かつ、会計法（昭和22年法律第35号）第29条の3第4項に規定する随意契約によることができる場合については、企画競争、公募型プロポーザル等いわゆる競争性のある随意契約によることが考えられる」とされており、本事業ではこれにしたいがい、競争性のある随意契約の一類型である公募型プロポーザル方式により選定手続を実施するものである。

なお、本基準において使用している用語の意義は、募集要項に定めるところによる。

第2. 優先交渉権者選定の方法

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場合があることから、PFI事業実施プロセスに関するガイドラインに示される事業者選定フロー及び民間事業者の募集、評価・選定にあたっての基本的な考え方を踏まえ、公募型プロポーザル方式を採用し、提案を総合的に評価するものとする。

本基準は、応募者が、募集要項に定める参加資格要件や要求水準を満たすことを前提として、各提案項目に対する提案内容、審査のポイント、配点等を定めたものである。

優先交渉権者の選定は、PFI事業実施プロセスに関するガイドライン記載の事業者選定フローに沿って行うことを基本とし、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する。

なお、第一次審査と第二次審査とはそれぞれ独立した採点を行い、第一次審査の得点は第二次審査に影響しないこととする。ただし、第二次審査において、第一次審査で提案した内容を変更する場合には、応募者はその内容について丁寧に説明することが求められる。

提案書類では、企業名は、正本のみに記載し、それ以外では、応募者の名称及び名称を類推できる記載は行わないこととする。応募者以外の協力企業等の名称及び名称を類推で

きる記載（ロゴマークの使用等を含む。）も同様とする。また、審査委員会に対しては、提案書類に係る応募者の名称は通知しない。

2. 優先交渉権者選定の体制

国は、優先交渉権者を選定するにあたり、専門的見地からの意見を参考とするとともに、PFI法第11条に定める客観的な評価を行うために、平成30年3月13日付で審査委員会を設置した。

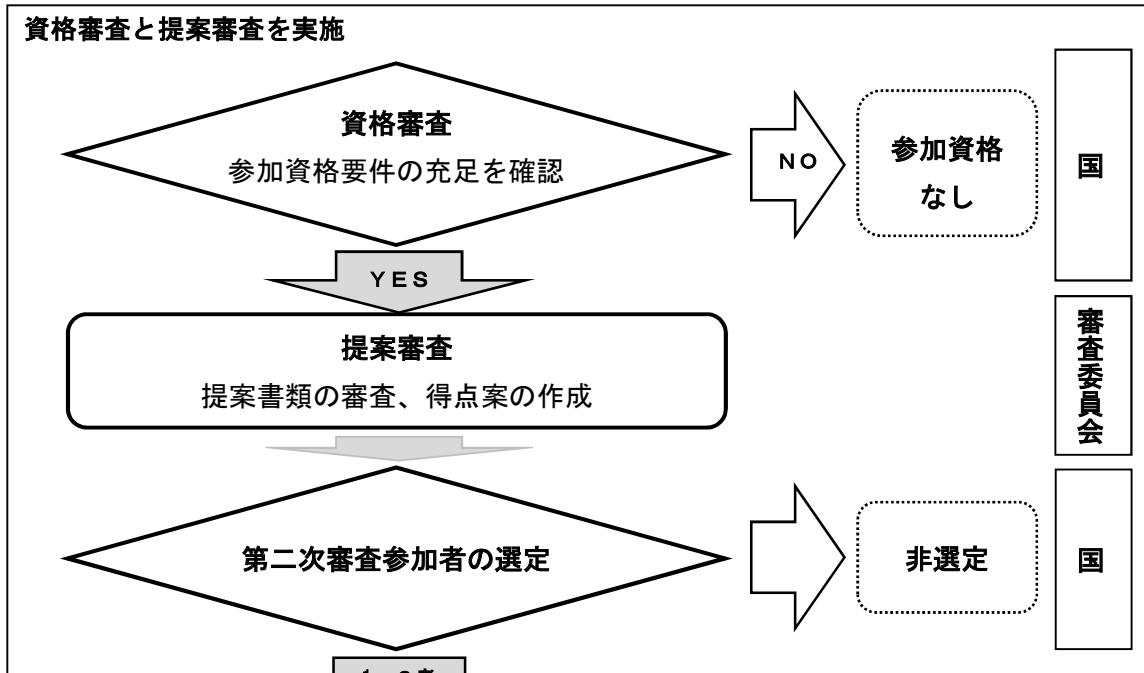
審査委員会の委員の具体的な名称は募集要項に記載のとおりである。

国は、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する。

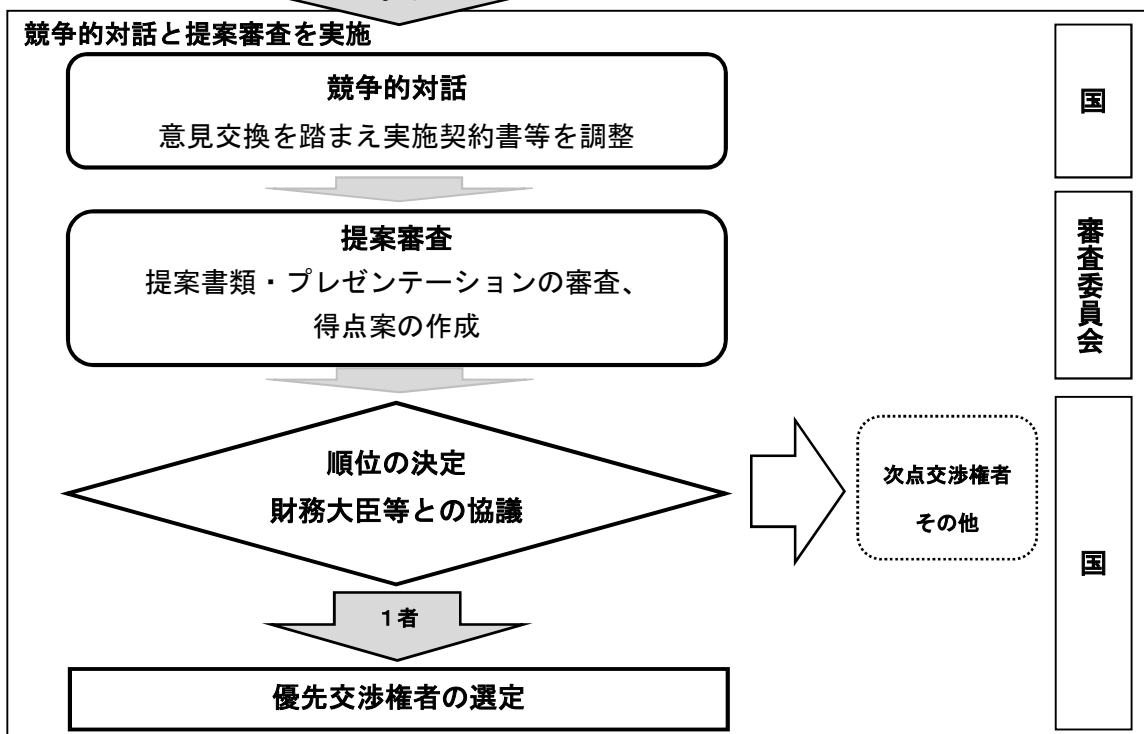
第3. 審査の手順

審査の手順を以下に示す。これは、第4.及び第5.に記載する審査開始から優先交渉権者選定までの手順を図示したものであり、図中右側囲みの「国」又は「審査委員会」は手続の実施者を示すものである。

1. 第一次審査



2. 第二次審査



第4. 第一次審査

第一次審査参加者の中から、1人以上3者までの第二次審査参加者を選定するものである。第一次審査の手順及び方法は以下のとおりである。

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う。第一次審査における資格審査は、提案審査に先立って行い、参加資格要件を充足していない応募者は提案審査を受けることができない。これは、形式的な審査であることから、審査委員会の開催を経ることなく、担当部局によって行い、その結果は、提案審査開始時に審査委員会に通知するものとする。

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等が適切なものとなっているかどうかについて審査を行う。ただし、第一次審査参加者が3者以内の場合には当該審査を省略することがある。

第一次審査参加者は、国が開示した資料の他、参加者が独自に取得した情報をもとに提案審査書類を作成するものとし、現地調査や関係者へのヒアリングの実施は認めない。なお、公正を期すため、関係者にはビル施設事業者の役職員を含むものとし、応募者が国の許可なく関係者に接触したことが判明した場合は、応募を無効とする。

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**4. 提案審査における審査基準**に基づく採点を行って得点案を作成し、国に報告する。なお、審査委員会における審査では、提案審査書類及び応募者による提案審査書類のみに基づく審査委員会に対する口頭での概要説明を通じて審査を行うものとする。

3. 第二次審査参加者の選定

国は、第一次審査において提案内容が省略された場合を除き、審査委員会から報告を受けた得点案をもとに、第一次審査参加者の得点を決定し、その中から、第二次審査参加者を1人以上3者まで選定する。3者に満たない場合であっても応募者の提案内容によっては、1者又は2者が参加する第二次審査を実施することがある。

4. 提案審査における審査基準

(1) 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、**表1 第一次審査における提案項目**に記載のとおりである。各提案項目は、対応する様式によってのみ審査する。

(2) 得点案の計算方法

提案項目の配点は、**表1 第一次審査における提案項目**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る。

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することとする。これは、本事業においては、航空ネットワークの維持拡大や地域経済の活性化など多様なニーズが存するとの背景事情に鑑み、審査委員全員一致により得点案を作成するよりも、各委員が有する専門的な知見に則り、多様な意見を反映させた結果として運営権者を選定することが望まれるものとの考えによるものである。平均点の算出にあたっては、専門性の異なる審査委員の構成により、一部の審査委員の極端な採点が結果に影響しないようにするため、また、各審査委員による採点の合計点のみを比較し、最高点と最低点を排除した場合、審査委員のうち2名は、審査に全く関与することができない結果となり妥当ではないため、個別項目ごとの最高点と最低点を排除した上で平均点を求める方法を採用する。

この方法によって算出された各提案項目の点数を合計することにより得点案を作成するものとする。各審査委員の採点は、担当部局が集計し、機械的に得点案を作成し、審査委員会の承認を受けるものとする。

ただし、上記の方法により算出された得点案が同点となる応募者がいる場合、審査委員会は、得点案に加え、参考得点案を作成して国に報告する。参考得点案は、審査委員の採点した個別項目ごとに最高点及び最低点を含めた平均点を合計したものとする。国は、第三位の得点案に係る応募者が複数いる場合など、得点案のみで第二次審査参加者を選定することが相当でないと認めたときは、参考得点案を考慮して第二次審査参加者を選定することができる。

なお、**表1 第一次審査における提案項目**のA) からD) の得点案（参考得点案を計算する場合は参考得点案を含む。）が50点を下回る応募者は失格とする。

提案項目	審査のポイント	配点	対応様式	
C) 事業実施体制等				
安全・保安及び 本事業推進に資 する事業実施体 体制	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空の安全確保及び空港の保安に関する基本的な考え方 ・ 安全・保安に関するセルフモニタリングについての基本的な考え方 ・ トラブル発生時（事件、事故、災害、疫病等）における対応策に関する基本的な考え方 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全・保安に関連する業務について、信頼性の高い実施体制の構築が期待できる方針となっているか ・ 必要かつ十分なセルフチェック機能が提案されているか ・ トラブル発生時の対応策は十分に検討されているか 		10-C1
	<ul style="list-style-type: none"> ・ コンソーシアム構成員ごとの出資比率及び議決権比率（間接的なSPC株式の保有等を希望するときは、SPCと応募企業又はコンソーシアム構成員との具体的な資本関係） ・ 応募企業・コンソーシアム構成員の概要・業務実績 ・ SPCの業務実施体制 ・ ビル施設事業者の職員に対する人事制度の基本的な考え方 ・ 国からの派遣を希望する職員の職種、人数及び派遣期間並びに技能承継の基本的な考え方 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 応募企業・コンソーシアム構成員の実績は、本事業の適切なマネジメントが期待できるものとなっているか ・ SPCの業務実施体制は、本事業の推進に資するものとなっており、各コンソーシアム構成員の果たす役割が明確となっているか ・ ビル施設事業者の職員に対する人事制度の基本的な考え方は、適切な配慮がなされた提案となっているか ・ 国職員の派遣を通じた技能承継に関して検討がなされているか 	20	10-C2、 C3

提案項目	審査のポイント	配点	対応様式
D) 財務計画			
収支計画及び事業継続方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当初の事業期間全体を通じた収支計画の基本的な考え方 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 収支計画の概要 ➤ 収支計画の骨子 ・ 事業継続（リスク対応）の基本的な考え方 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 収支計画の概要は運営継続可能なものとなっているか ・ 収支計画の骨子は他の提案事項との対応関係が明確にされているか、その内容が合理的なものとなっているか ・ S P Cの経営に過度な影響を与える可能性のあるリスク事象の分析及び対応策の検討が適切になされているか 	20
			10-D1、D2

【表1の審査のポイントに関する説明】

（全般的留意事項）

- (1) 各提案項目における「当初の事業期間全体」の具体的終期は、運営権設定日の33年後の応当日の前日とする。なお、運営権者はオプション延長を実施した場合、最長48年間（合意延長の場合を除く。）は本事業を実施することができるが、オプション延長は運営権者の権利であり、その行使の有無によって選定における優劣を付けるべきではないことから、各提案項目における、当初の事業期間終了時以降についての記載は任意とし、当該記載については評価の対象外とする。

A) 全体事業方針

（全体事業方針）

- (1) 応募者が本事業を実施するにあたり、事業期間全体を通じてどのような方針で空港運営を行おうとしているのかについて、基本的なビジョンや考え方を確認する。個別の施策や数値の記載は必須としない。
- (2) 観光・ビジネス需要、二次アクセス及び他空港・他交通機関との競合等、熊本空港を取り巻く現状、需要動向及び事業環境について信頼性の高い分析となっているか、その基本的な考え方について確認する。

B) 空港活性化方針

（新ビル施設整備方針）

- (1) 新ビル施設が本事業における中心的な施設であり、事業期間全体を通じて極めて重要な役割を担うこと、また、熊本空港を熊本地震からの「創造的復興のシンボル」とするという理念を踏まえた、新ビル施設に係る基本コンセプトを確認する。

- (2) 新ビル施設の性能に係る安全性、利便性・快適性及び機能性・柔軟性の各要素が検討された空間構成であり、航空旅客取扱施設としての重要な基本性能を踏まえた上で、上記理念を具現化するための魅力的かつ意欲的な提案となっているかを確認する。なお、外観に係る意匠については提案しないものとする。
- (3) 建築面積、延べ面積等の新ビル施設の性能並びに新ビル施設の整備に係る投資予定額について提案内容に含まれることとなるが、これらについてはあくまでも参考として記載を求めるものである。
- (4) 新ビル施設の整備に係る投資予定額については、新ビル施設供用開始までの当初投資総額の記載を求めるものである。新ビル施設供用開始後において増築及び改修等を予定する場合は、**B) 空港活性化方針（空港施設運用方針）**における機能維持及び活性化を目的とする設備投資の箇所に記載すること。

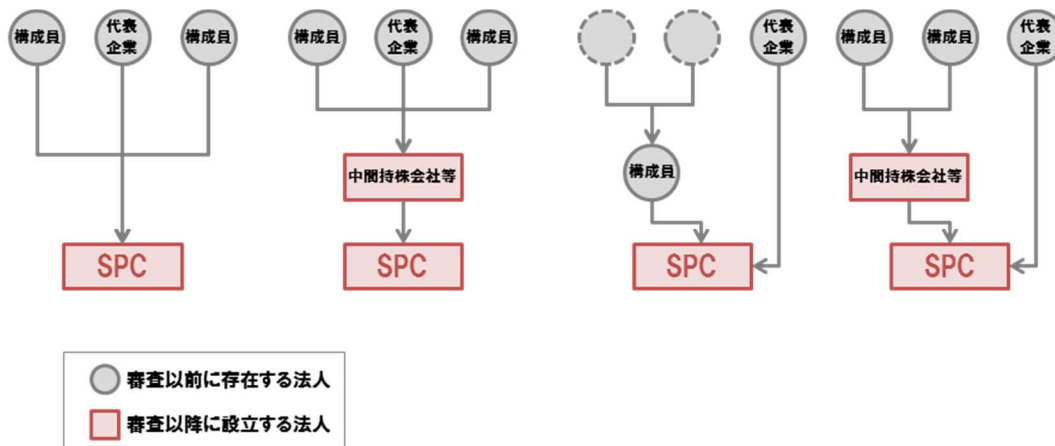
（空港施設運用方針）

- (1) 応募者が本事業を実施するにあたって、空港施設に対し、どのような方針で空港の機能維持及び活性化のための設備投資（ただし、新ビル施設については、その整備に係る投資を除き、増築及び改修等に係る投資を含む。）を行おうとしているのかについて、基本的な考え方を確認する。ただし、投資予定額についてはあくまでも参考として記載を求めるものである。
- (2) 本提案項目における「新ビル施設供用開始まで」とは、空港運営事業開始日を始期とし、新ビル施設供用開始日の前日（平成 35 年 3 月 31 日と想定。以下同じ。）までの期間をいう。
- (3) 本事業においては、国内線及び国際線兼用の旅客ビル施設である新ビル施設の供用が開始されるまでの間、現国内線ビル施設、現国際線ビル施設及び別棟ビル施設をそれぞれ利用することとなる。このように、新ビル施設供用開始までと新ビル施設供用開始後における事業環境が相違することにも鑑み、空港利用者の利便性に配慮した運用方針であるかを確認する。
- (4) 航空ネットワークの充実に関する基本的な考え方を確認する。なお、本提案項目における「航空ネットワークの充実に関する基本方針」は「エアライン誘致の基本方針」と「着陸料等の料金設定の基本方針」により構成されるものとし、エアラインの事業性に係る分析を踏まえた各基本方針を記載するものとする。
- (5) 地域住民や関係地方公共団体と連携し、地域の発展に貢献するものであるかどうかを確認する。なお、関係地方公共団体も、地域の発展に貢献する取組を実施することが想定されているが、ここでは、応募者として実施する取組を確認する。

C) 事業実施体制等

(安全・保安及び本事業推進に資する事業実施体制)

- (1) 「航空の安全確保及び空港の保安に関する基本的な考え方」については、公共インフラとして高度の安全・保安が求められることを踏まえ、警備業務・工事等を運営権者自身が行う場合の人員確保や外注委託に際して、十分な経験や技能を有する者を使用して業務を行うことができる仕組みとなっているかを確認する。
- (2) 「安全・保安に関するセルフモニタリングについての基本的な考え方」は、運営権者自ら又は運営権者が外部の第三者に委託して行うセルフモニタリングの方法及び内容の提案を行うものである。本提案項目においては、モニタリングが必要かつ十分な範囲を対象とし、モニタリング方法が客観性を有しており十分に安全を担保できるものであるかを確認する。
- (3) 「トラブル発生時における対応策に関する基本的な考え方」では、本事業の運営に支障が生じるおそれのある事件、事故、災害、疫病等の発生時に、自治体等と連携してスムーズに事件、事故、災害、疫病等の収束を図り、速やかに運営を再開するための対策について提案を受けるものである。本提案項目においては、発生する可能性のあるトラブルの内容及び当該トラブル発生時の有効な対応策について検討されているものであるかを確認する。
- (4) 「コンソーシアム構成員ごとの出資比率及び議決権比率」は、空港運営事業開始時点において、応募企業又はコンソーシアムにより応募してきた事業者ごとの運営権者の持分割合に関する提案である。運営権者のすべての議決権持分は代表企業又はコンソーシアム構成員が保有することとしているため、代表企業又はコンソーシアム構成員の議決権比率の合計は 100%とならなければならない。なお、公募終了後における官民連携の方策に係る関係地方公共団体との協議によっては、関係地方公共団体が本事業において S P C への出資を行う可能性があるが、提案にあたっては関係地方公共団体の出資がない前提で記載をすることし、関係地方公共団体の出資後の出資比率及び議決権比率については記載不要である。
- (5) 下図のような間接出資形態は認められるが、この場合であっても、応募企業若しくはコンソーシアム構成員又はこれらの支配する会社等がすべての議決権持分を保有する必要がある。また、出資比率は、S P C 全体の出資を 100%とした場合のコンソーシアム構成員ごとの出資額に応じた比率をいう。したがって、無議決権株主による出資を予定している場合には、代表企業の出資割合又はコンソーシアム構成員の出資割合の合計が 100%に満たないことがある。



- (6) 「応募企業・コンソーシアム構成員の概要・業務実績」については、参加資格要件として代表企業に一定の事業経験を求めているが、その事業経験と本事業との関連性、有用性については、この項目で確認する。また、本項目における実績は、参加資格として届け出た事業や実績要件に記載された事業に限るものではなく、代表企業に限るものでもない。ただし、応募企業、コンソーシアム構成員の親会社又は株主等持分権者の実績は評価の対象外である。
- (7) 「SPCの業務実施体制」は、SPCにおける各出資者の役割分担についての提案を受け付け、これに基づく業務実施体制が多岐にわたる本事業の実施のために必要な人員、ノウハウ等を確保するに足るものといえるかという点を確認する。詳細な組織図や役職者予定者リストの記載を求めるものではない。
- (8) 「ビル施設事業者の職員に対する人事制度の基本的な考え方」については、現行のビル施設事業者の職員に対する、ビル施設等事業開始日以降の人事・雇用の基本的な考え方についての提案を受けるものとする。なお、ビル施設事業の承継については、本事業が地域活性化等を目的としていることを考慮し、地域に居住する現従業員の雇用及び新規採用の基本的な考え方も確認する。
- (9) 「国からの派遣を希望する職員の職種、人数及び派遣期間並びに技能承継の基本的な考え方」については、国からSPCへの技能承継に関する方策を確認する。なお、職員の職種、人数の多寡及び期間の長短については評価の対象外とする。

D) 財務計画

(収支計画及び事業継続方針)

- (1) 収支計画については、応募者が本事業を実施するにあたって、どのような方針で収支計画を立案しているのかについて、当初の事業期間全体を通じた基本的な考え方を確認する。
- (2) 「収支計画の概要」とは、本事業期間中における運営権者の収支計画を大まかに策定

したものをいい、本提案項目においては、計画が堅実に立てられているか、長期的に運営継続することが可能なものとなっているかについて確認する。

- (3) 「収支計画の骨子」とは、収支計画の主要な事項についての策定根拠の説明をいい、本提案項目においては、十分に合理性のある根拠が挙げられているか、また、他の提案事項との対応関係が明確に説明されているかについて確認する。
- (4) 「事業継続（リスク対応）の基本的な考え方」は、需要減少イベント（不可抗力事象、政治経済状況の変化等）があった場合の運営権者の財務的バックアップ体制について提案を受ける。リスクを客観的かつ具体的に分析・把握していることを前提に、当該リスクに対する基本的な対応方針を確認する。

第5. 第二次審査

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。第二次審査の手順及び方法は以下のとおりである。

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う。

また、提案項目のうち国が指定するもの¹については、優先交渉権者の選定後、原則として提案項目がそのまま運営権者の要求水準となることを想定しており、提案に基づいて要求水準書を作成する。ただし、要求水準書の作成にあたっては、提案項目の記載が不明確であったり、要求水準に合わない内容であったりするような場合等において、国が優先交渉権者と協議した上で、内容を調整することがある。

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**3. 提案審査における審査基準**に基づく採点を行って、得点案を作成し、国に報告する。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うものとする。

2. 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する。また、第二位の第二次審査参加者を次点交渉権者とする。

3. 提案審査における審査基準

(1) 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、**表2 第二次審査における提案項目**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、他の各提案項目との関連性・整合性を踏まえて審査する。

提案項目のうち、**表3 マスタープランを構成する提案項目**に記載する事項²については、第二次審査参加者が優先交渉権者として選定された場合に、優先交渉権者の設立するSPCが国に提出するマスタープランの一部を構成するとともに、ホームページ上での公

¹ 提案項目 B5、C2

² 対応する様式において、該当箇所を明記する。具体的な記載方法については、様式集及び記載要領を参照のこと。

表が義務付けられる。なお、**表3 マスタープランを構成する提案項目**に関する対応様式については、応募者の将来構想や目標設定の提示を受けるものであることから、提案が未達成となった場合においても義務違反には問わないこととする（様式18-B5, C1及びC2を除く。）。ただし、これらの様式については、関連する様式において、マスタープランを構成する提案項目に関する対応様式に記載された将来構想や目標設定の実現に向けた具体的施策についての提案を受けることとしており、具体的施策との関係での整合性が審査の対象となることに注意すること。

(2) 得点案の計算方法

提案項目の配点は、**表2 第二次審査における提案項目**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る。

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する。複数の提案項目を包括する形で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、**表2 第二次審査における提案項目**に記載の配点を上限に採点する。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するものとする。

ただし、この得点案の計算方法により算出された得点案が同点となる応募者がいる場合、審査委員会は、得点案に加え、参考得点案を作成して国に報告する。参考得点案は、審査委員の採点した個別項目ごとに最高点及び最低点を含めた平均点を合計したものである。国は、第1位の得点案に係る応募者が複数いる場合など、得点案のみで優先交渉権者又は次点交渉権者を選定することが相当でないと認めたときは、参考得点案の優劣に従って優先交渉権者等を選定することができる。

なお、**表2 第二次審査における提案項目**のA) からD) の得点案（参考得点案を計算する場合に参考得点案を含む。）が80点を下回る応募者は失格とする。

表2 第二次審査における提案項目（200点満点）

提案項目		審査のポイント	配点	対応様式
A) 全体事業方針				
A1	【A1】 基本方針	・熊本空港に係る事業期間全体を通じた基本方針	15	18-A1
A2	【A2】 現状分析、需要動向分析及び事業環境分析	・熊本空港に係る現状分析、需要動向分析及び事業環境分析		18-A2
A3	【A3】 各指標に係る目標値等	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客数・貨物量の目標値 (①) ・路線数の目標値 (②) ・便数の目標値 (③) ・航空系収入の目標値 (④) ・非航空系収入の目標値 (⑤) 【上記①ないし⑤に係る】 ➤ 新ビル施設供用開始時の目標値 ➤ 新ビル施設供用開始から5年後の目標値 ➤ 当初の事業期間終了時の目標値 ・空港利用者の利便性向上に関する目標設定 (⑥) ・空港利用者の利便性向上の達成度を測る方法 (⑦) 【上記⑥及び⑦に係る】 ➤ 新ビル施設供用開始時の目標及び測定方法 ➤ 新ビル施設供用開始から5年後の目標及び測定方法 ➤ 当初の事業期間終了時の目標及び測定方法 		18-A3

提案項目		審査のポイント	配点	対応様式
B) 空港活性化に関する計画				
B1	【B1】 航空ネットワーク の充実提案	【B1-1】 ・エアライン誘致施策 ➤ 新ビル施設供用開始までの 具体的施策 ➤ 新ビル施設供用開始から 5年間の具体的施策 ➤ 新ビル施設供用開始後の 基本施策	20	18-B1-1
		【B1-2】 ・着陸料等の料金施策 ➤ 新ビル施設供用開始までの 具体的施策 ➤ 新ビル施設供用開始から 5年間の具体的施策 ➤ 新ビル施設供用開始後の 基本施策		18-B1-2
B2	【B2】 新ビル施設整備方 針	【B2-1】 ・新ビル施設の整備に係る具 体的方針（新ビル施設整備 を目的とする設備投資の投 資総額を含む。）	45	18-B2-1
		【B2-2】 ・新ビル施設供用開始時にお ける施設に係る図面及び概 要等 ・新ビル施設の安全性に関す る具体的施策 ・新ビル施設の利便性・快適 性に関する具体的施策 ・新ビル施設の機能性・柔軟 性に関する具体的施策		18-B2-2

	提案項目	審査のポイント	配点	対応様式	
B3	【B3】 空港施設運用方針	【B3-1】 ・新ビル施設供用開始まで、及び新ビル施設供用開始から5年間の具体的施策 ▶ 新ビル施設供用開始から5年後の施設等配置図及び各施設等の概要 ▶ 空港基本施設等の運用に係る具体的施策 ▶ 別棟ビル施設の運用に係る具体的施策 ▶ 現国際線ビル施設の運用に係る具体的施策 ▶ 新ビル施設の運用に係る具体的施策 ▶ 貨物ビル施設の運用に係る具体的施策 ▶ 空港の機能維持及び活性化を目的とする設備投資の投資総額	・新ビル施設供用開始まで、及び新ビル施設供用開始から5年間における、空港利用者の利便性向上のための有効な方法が示されているか ・新ビル施設供用開始までの間における、現国内線ビル施設内のテナントに対する適切な配慮が示されているか ・各投資対象に対する機能維持及び活性化の効果が明確に説明できる投資金額が予定されているか	20	18-B3-1
	【B3-2】 ・新ビル施設供用開始後の基本施策 ▶ 当初の事業期間終了時の施設等配置図及び各施設等の概要 ▶ 空港基本施設等の運用に係る基本施策 ▶ 新ビル施設の運用に係る基本施策 ▶ 別棟ビル施設の運用に係る基本施策 ▶ 貨物ビル施設の運用に係る基本施策 ▶ 当初の事業期間終了時までの空港の機能維持及び活性化を目的とする設備投資の投資総額	・新ビル施設供用開始後における、新ビル施設等での利便性向上のための有効な方法が示されているか ・各投資対象に対する機能維持及び活性化の効果が明確に説明できる投資金額が予定されているか	18-B3-2		

提案項目		審査のポイント	配点	対応様式
B4	<p>【B4】 空港アクセス事業者との連携提案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港アクセス事業者（鉄道、バス、タクシー等）との連携方法 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 新ビル施設供用開始までの具体的施策 ➤ 新ビル施設供用開始から5年間の具体的施策 ➤ 新ビル施設供用開始後の基本施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港活性化への寄与が期待できる提案となっているか ・ 空港利用者の利便性への配慮がなされた提案となっているか 	5	18-B4
B5	<p>【B5】 地域との連携提案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 熊本県の空港の将来構想の実現に係る協力量針 ・ 地域の魅力向上施策 ・ 空港利用促進事業の施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来構想の実現に対して効果的かつ実現可能性の高い提案となっているか ・ 航空需要の創出を図るため、地域の魅力向上に資する提案となっているか ・ 国及び関係地方公共団体等との連携に配慮がなされているか 	10	18-B5

提案項目		審査のポイント	配点	対応様式	
C) 事業実施体制等に関する計画					
C1	<p>【C1】 安全・保安に関する提案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新ビル施設供用開始まで及び新ビル施設供用開始後の施策 ➤ 安全・保安に関する基本施策（安全・保安に関するセルフモニタリングの基本方針を含む。） ➤ 航空の安全確保及び空港の保安に関する具体的施策 ➤ トラブル発生時（事件、事故、災害、疫病等）における対応策 	<ul style="list-style-type: none"> ・別棟ビル施設及び現国際線ビル施設並びに新ビル施設の相違に配慮した施策となっているか ・空港の安全・保安を維持・向上することが可能な施策となっているか ・安全・保安に関するセルフチェック機能の実効性が期待できる施策及び体制が提案されているか ・事件若しくは事故の発生を未然に防ぎ、又は、災害発生時の被害を最小限にとどめる事前の施策が示されているか ・安全・保安に関連する業務について、職員への適切な教育・訓練の実施や適切な外部委託先の選定等を通じた信頼性の高い実施体制が示されているか ・トラブル発生時における適切な対応が期待できる提案となっているか 	10	18-C1
C2	<p>【C2】 地域共生事業に関する提案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域共生事業の施策 ・従前と同等以上の効果が得られることの疎明 	<ul style="list-style-type: none"> ・従前と同等以上の効果が得られ、十分に空港周辺地域に配慮した提案となっているか 	10	18-C2

	提案項目	審査のポイント	配点	対応様式
C3	<p>【C3】 事業実施体制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ S P C の出資構成等 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 出資者ごとの保有議決権付株式及び無議決権株式の比率並びに出資額 ➢ 間接的な S P C 株式の保有等を希望するときは、S P C と応募企業又はコンソーシアム構成員との具体的な資本関係 ・ 業務実施体制 <ul style="list-style-type: none"> ➢ S P C 及びその子会社等の組織図及び業務分掌 ➢ 委託会社・協力会社との協業体制 ・ セルフモニタリング方法（安全・保安に関するモニタリング方法を除く。） <ul style="list-style-type: none"> ➢ 要求水準の充足 ➢ 応募者の提案事項の履行状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 業務実施体制が本事業の推進に資するものとなっているか ・ S P C の意思決定のプロセスが明確に示されており、ガバナンスの確保と意思決定の迅速化について配慮したものとなっているか ・ 要求水準の充足及び提案事項の履行を確認するための実効性の高いセルフモニタリング方法が提案されているか 	5	18-C3
C4	<p>【C4】 職員の取扱いに関する提案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ S P C 及びその子会社等の人事・雇用に関する施策 ・ 国からの派遣を要望する職員の職種、人数及び派遣期間並びに技能承継のための具体的施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ビル施設事業者及び国職員に対する人事制度は、それぞれ従前の雇用条件に配慮した適切な提案となっているか ・ S P C 及びその子会社等の人事・雇用に関する施策は地域への貢献が期待される提案となっているか ・ 派遣を要望する国職員の職種、人数及び派遣期間と技能承継のための施策は整合がとれたものとなっているか 	5	18-C4

提案項目		審査のポイント	配点	対応様式	
D) 財務計画					
D1	【D1】 事業計画及び事業継続に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業計画 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 旅客者数・貨物取扱量・航空系収入・非航空系収入 ➢ 連結損益計算書 ➢ 連結キャッシュ・フロー計算書 ➢ 連結貸借対照表 ・ S P C のリスク管理及び事業継続に関する施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現実的かつ合理的な計画となっているか ・ 各提案項目と整合する計画となっているか ・ S P C の経営に過度な影響を与える可能性のあるリスク事象を顕在化させないためのリスク管理策（保険の付保等を含む）について、具体的かつ効果的な提案となっているか ・ 当該リスク事象の顕在化時において取られる事業継続のための施策について、具体的かつ効果的な提案となっているか 	10	18-D1
D2	【D2】 期中資金調達及び投資回収に関する計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業期間終了時までの間における資金調達の方法 ・ 資金調達の確実性（新ビル施設整備に係る設備投資については L O I 等の添付を含む。） ・ 投資回収の方法 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業計画と整合する資金調達計画となっているか ・ 現実的かつ合理的な資金調達の方法が示されているか ・ 投資負担の回収方法は合理的なものとなっているか 		18-D2
E) 運営権対価等					
E1	【E1】 運営権対価の額及び資金調達の確実性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運営権対価 ・ 運営権対価及びビル施設事業者株式の取得対価に関する資金調達の方法 ・ 資金調達の確実性（L O I 等の添付を含む。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ より高い運営権対価の提案がされているか ・ 運営権対価及びビル施設事業者株式の取得対価の資金調達が確実にできる提案となっているか 	45	18-E1
別紙 実施保証施策一覧表				19	

【表2の審査のポイントに関する説明】

（全般的留意事項）

- (1) 提案審査書類の作成にあたっては、複数のシナリオを想定することを妨げるものではないが、各提案項目において目標値や具体的な施策を提案するにあたっては、提案審査書類全体を通じて採用する一のシナリオを特定・明示した上で、当該採用したシナ

リオに基づいて記載すること。

- (2) 運営権者はオプション延長を実施した場合、最長 48 年間（合意延長の場合を除く。）は本事業を実施することができるが、オプション延長は運営権者の権利であり、その行使の有無によって選定における優劣を付けるべきではないことから、各提案項目における、当初の事業期間終了時以降についての記載は任意とし、当該記載については評価の対象外とする。
- (3) S P C の決算期間及び決算日は運営権者において自由に設定できるが、提案においては、決算期間につき 1 年間、決算日につき 3 月 31 日として提案すること。
- (4) 各提案項目における「新ビル施設供用開始時」とは、新ビル施設供用開始日時点を行い、「新ビル施設供用開始から 5 年後」とは、新ビル施設供用開始日の 5 年後の応当日時点を行う。また、「当初の事業期間終了時」とは、運営権設定日の 33 年後の応当日の前日時点を行う。
- (5) 各提案項目における「新ビル施設供用開始まで」とは、空港運営事業開始日を始期とし、新ビル施設供用開始日の前日までの期間を行い、「新ビル施設供用開始から 5 年間」とは、新ビル施設供用開始日を始期とし、新ビル施設供用開始日の 5 年後の応当日の前日までの期間を行う。また、各提案項目における「新ビル施設供用開始後」とは、新ビル施設供用開始日を始期とし、運営権設定日の 33 年後の応当日の前日を終期とする期間を行う。
- (6) 各提案項目において記載する施策については、事業期間中においてその実施の要否につき客観的かつ一義的に判断できるようにするという目的から、その実施を保証するか否かにつき明確な表現をもって記載すること（例えば、文脈上別異に解すべき場合を除き、「実施する」「行う」等の表現については実施を保証する表現と判断し、「目指す」「検討する」等の表現については実施を保証する表現とは判断しない。）。また、一定の条件を満たす場合にのみ実施することを予定するものである場合は、その旨を明記すること。なお、特段の条件なく実施する施策は、一定の条件を満たす場合にのみ実施することを予定する施策及び実施を保証しない施策よりも高く評価されることに留意すること。
- (7) 「別紙 実施保証施策一覧表」とは、各提案項目において記載する施策の内、特段の条件なく実施する施策を列挙するものである。なお、当該別紙と各提案項目の記載に齟齬がある場合の取扱いについては、各提案項目に記載がある場合、当該別紙に記載がないときであっても、運営権者は当該施策につき実施の義務を負う。また、当該別紙に記載がある場合、各提案項目に記載がないときであっても、運営権者は同様に当該施策につき実施の義務を負う。事業期間中における実施の要否に係る判断の明確化の観点から、実施を保証するものについては、当該別紙に対し、各提案項目との齟齬がないよう、かつ遺漏なく列挙するように留意すること。

A) 全体事業方針

【A1】基本方針

- (1) 「熊本空港に係る事業期間全体を通じた基本方針」とは、**【A2】現状分析、需要動向分析及び事業環境分析及び【A3】各指標に係る目標値等**を踏まえた、応募者が事業期間全体を通じて目指す、熊本空港に係るビジョン、理念等を明らかにするものである。各提案項目を結び付け、これらを貫くストーリーを構成するものであることが求められる。

【A2】現状分析、需要動向分析及び事業環境分析

- (1) 「熊本空港に係る現状分析、需要動向分析及び事業環境分析」とは、熊本空港における現状の収支構造、空港周辺地域及び後背地の特性及び魅力、周辺他空港及び他の交通機関との連携・競合関係、各航空会社における熊本空港の位置付け等、熊本空港の内外を取り巻く多様な事業環境に対する適切な検討を踏まえた、熊本空港の現状、需要動向及び事業環境に対する十分な分析をいう。なお、需要動向分析においては、**【A3】各指標に係る目標値等**を設定するにあたって行った需要予測の具体的な根拠等についても示すこと。
- (2) 当該分析結果が、単に検討内容を羅列したものではなく、各提案項目との関連性や、それらを検討する上での信頼性の高い根拠とすることを意識した内容及び構成となっており、かつ、実際に各提案項目を展開する上で説得力のある基礎を提供しているものであるかを確認する。

【A3】各指標に係る目標値等

- (1) 年間の目標値に関する事業年度は、「新ビル施設供用開始時」については、新ビル施設供用開始日の属する事業年度（平成 34 年 4 月 1 日から平成 35 年 3 月 31 日）をいい、「新ビル施設供用開始から 5 年後」については、新ビル施設供用開始日の 5 年後の応当日の属する事業年度（平成 39 年 4 月 1 日から平成 40 年 3 月 31 日）をいう。また、「当初の事業期間終了時」については、運営権設定日の 33 年後の応当日の前日の属する事業年度の直前事業年度（平成 63 年 4 月 1 日から平成 64 年 3 月 31 日）をいう。
- (2) 「新ビル施設供用開始まで」は主として別棟ビル施設が、「新ビル施設供用開始から 5 年後」「当初の事業期間終了時」は主として新ビル施設が、それぞれ主要な空港施設として利用されていることに鑑み、本提案項目においては、かかる相違に留意することが求められる。
- (3) 旅客数・貨物量（年間旅客数・年間貨物量）、路線数、便数、航空系収入及び非航空系収入（年間航空系収入及び年間非航空系収入）について、それぞれ「新ビル施設供用開始時」「新ビル施設供用開始から 5 年後」「当初の事業期間終了時」の目標値を具体

的に記載する。ただし、当該目標値は実施契約上の義務を構成するものではなく、「新ビル施設供用開始時」「新ビル施設供用開始から 5 年後」「当初の事業期間終了時」に当該目標値を超える旅客数又は貨物量等が実現できなかった場合であっても、実施契約上違反とはしない。

- (4) 「空港利用者の利便性向上に関する目標設定」については、航空輸送サービスの利用者及び近隣住民など航空サービスは利用しないものの空港を訪れる一般利用客を広く空港利用者と捉え、これらの者の利便性向上に関する「新ビル施設供用開始まで」「新ビル施設供用開始から 5 年後」「当初の事業期間終了時」の目標設定について提案を受けるものである。ただし、当該目標は実施契約上の義務を構成するものではなく、「新ビル施設供用開始まで」「新ビル施設供用開始から 5 年後」「当初の事業期間終了時」に当該目標を超える利便性向上が達成できなかった場合であっても、実施契約違反とはしない。
- (5) 「空港利用者の利便性向上の達成度を測る方法」については、前述の目標設定と合わせ、「新ビル施設供用開始まで」「新ビル施設供用開始から 5 年後」「当初の事業期間終了時」に分けた測定方法に係る提案を受けるものである。

B) 空港活性化に関する計画

【B1】航空ネットワークの充実提案

【B1-1】

- (1) 「エアライン誘致施策」とは、**【B1-2】(着陸料等の料金施策)**において提案された料金面以外での航空運送事業者の誘致等（新たに航空運送事業者や航空路線を誘致することのほか、既に就航している航空運送事業者が増便すること、就航地を増加することを含む。）のための提案をいう。
- (2) 本提案項目においては、エアラインの事業に係る的確な分析を踏まえた効果的かつ実現可能性の高い提案であるかを確認する。
- (3) 「新ビル施設供用開始後の基本施策」は、具体的な誘致施策や料金表ではなく、新ビル施設供用開始後の事業期間中におけるエアライン誘致に関する考え方について提案を受けるものである。

【B1-2】

- (1) 本提案項目における「着陸料等」は、空港法第 13 条第 1 項に定める「着陸料その他の滑走路等の使用に係る料金」の他、航空法第 54 条第 1 項に定める航空保安施設の使用料金、空港法第 16 条第 1 項に定める旅客取扱施設利用料、その他運営権者又はビル施設事業者等が航空運送事業者又はその利用者から航空サービス利用に関して徴収する料金（P B B 使用料金、B H S 使用料金、カウンター等貸付料等）をいう。
- (2) 「料金施策」には、料金表、料金設定の方法（料金算定の基準となる指標を含む。）、

料金の徴収方法等を含むものとする。

- (3) 本提案項目においては、エアラインの事業に係る的確な分析を踏まえた効果的かつ実現可能性の高い提案であるかを確認する。
- (4) 「新ビル施設供用開始後の基本施策」は、具体的な料金表ではなく、新ビル施設供用開始後の事業期間中における着陸料等の料金設定の考え方について提案を受けるものである。

【B2】新ビル施設整備方針

【B2-1】

- (1) 新ビル施設が本事業における中心的な施設であり、事業期間全体を通じて極めて重要な役割を担うこと、また、熊本空港を熊本地震からの「創造的復興のシンボル」とするという理念に鑑み、安全性、利便性・快適性及び機能性・柔軟性といった航空旅客取扱施設としての重要な基本性能を踏まえた上で、魅力的かつ意欲的な提案となっているかを確認する。
- (2) 「新ビル施設整備を目的とする設備投資の投資総額」は、新ビル施設供用開始までの新ビル施設整備に係る設備投資の総額の記載を求めるものである。ただし、設備投資総額は実施契約上の義務を構成するものではなく、本提案項目において提案された空港施設に係る「新ビル施設の整備に係る具体的方針」を実施する限り、実施契約違反とはしない。新ビル施設供用開始後において増築及び改修等を予定する場合は、【B3】**空港施設運用方針**における「空港の機能維持及び活性化を目的とする設備投資の投資総額」において記載すること。

【B2-2】

- (1) 「新ビル施設供用開始時における施設に係る図面及び概要等」とは、新ビル施設供用開始時における新ビル施設の平面図等の図面並びに外観及び内観透視図等並びに新ビル施設の概要をいう。なお、その時点は新ビル施設供用開始時とし、新ビル施設供用開始後において増築及び改修等を予定する場合は、【B3】**空港施設運用方針**において記載すること。
- (2) 新ビル施設の性能に係る安全性、利便性・快適性及び機能性・柔軟性の各要素が十分に検討された空間構成であり、かつ、(1)との整合性が図られることにより、全体として魅力的な施設計画となっているかを確認する。なお、新ビル施設の建築物としての意匠は、当該各要素を確認するために求めるものであり、単独で評価することはしない。
- (3) 「安全性」とは、施設内外の安全・保安等について配慮がなされているなど、空港利用者の安全が十分かつ適切に確保されていることをいう。
- (4) 「利便性・快適性」とは、Wi-Fi、洋式トイレ等の受入環境整備、搭乗等に係る手続き

や導線の効率化、売店・飲食店等の充実による賑わいの創出など、利用者利便や快適な環境が十分かつ適切に確保されていることをいう。

- (5) 「機能性・柔軟性」とは、利用者のニーズ等の変化に応じて施設の変更等が柔軟に行える計画であることなど、国内線・国際線兼用の旅客ターミナルビルとして求められる機能性・柔軟性を十分かつ適切に保持していることをいう。

【B3】 空港施設運用方針

【B3-1】

- (1) 「新ビル施設供用開始まで」は主として別棟ビル施設が、「新ビル施設供用開始から 5 年間」は主として新ビル施設が、それぞれ主要な空港施設として利用されていることに鑑み、本提案項目においては、かかる相違に留意することが求められる。
- (2) 特に、新ビル施設供用開始までの間において国内線旅客ビル施設として利用される別棟ビル施設は、現国内線ビル施設に比してその延べ面積が減少することに鑑み、この間の利便性・快適性向上のための有効な方法が示されている提案、また、機能展開用地の有効な活用等、現国内線ビル施設内のテナントに対する適切な配慮が示されている提案となっているかを確認する。
- (3) 各具体的施策については、空港施設ごとに、新ビル施設供用開始まで、及び新ビル施設供用開始から 5 年間の事業期間中における具体的な運用方針（機能維持及び活性化を目的とする投資対象、投資内容、効果、予定時期及び予定額を含む。）を明確に示すものとする。ただし、設備投資総額は実施契約上の義務を構成するものではなく、本提案項目において提案された空港施設に係る「新ビル施設供用開始までの具体的施策」及び「新ビル施設供用開始から 5 年間の具体的施策」を実施する限り、実施契約違反とはしない。なお、新ビル施設供用開始までの新ビル施設整備に係る設備投資の総額については、**【B2-1】**における「新ビル施設整備を目的とする設備投資の投資総額」において記載すること。
- (4) 機能維持及び活性化を目的とする投資については、要求水準を十分に遵守し、さらには当該水準を上回る水準で更新投資を行うなど安全性をより一層向上させる提案や、運営権者の投資が収益性の向上に結び付き、新たな投資原資となるような積極的なサイクルを生み出す提案となっているかを確認する。

【B3-2】

- (1) 「新ビル施設供用開始後の基本施策」は、空港施設に係る具体的な運用方針ではなく、新ビル施設供用開始後の事業期間中における空港施設に係る運用方針に対する考え方について提案を受けるものである。
- (2) 「当初の事業期間終了時の施設等配置図及び施設等の概要」とは、運営権設定日から 33 年後の本空港の施設等の配置を図面に記載したもの及び当該各施設等の概要をい

う。

- (3) 各基本施策については、空港施設ごとに、新ビル施設供用開始後の事業期間中における基本的な運用方針（機能維持及び活性化を目的とする投資対象、投資内容、効果、予定時期及び予定額を含む。）を明確に示すものとする。ただし、設備投資総額は実施契約上の義務を構成するものではなく、本提案項目において提案された空港施設に係る「新ビル施設供用開始後の基本施策」を実施する限り、実施契約違反とはしない。なお、新ビル施設供用開始までの新ビル施設整備に係る設備投資の総額については、**【B2-1】**における「新ビル施設整備を目的とする設備投資の投資総額」において記載すること。
- (4) 機能維持及び活性化を目的とする投資については、要求水準を十分に遵守し、さらには当該水準を上回る水準で更新投資を行うなど安全性をより一層向上させる提案や、運営権者の投資が収益性の向上に結び付き、新たな投資原資となるような積極的なサイクルを生み出す提案となっているかを確認する。

【B4】 空港アクセス事業者との連携方針

- (1) 空港利用者の利便性の観点からは、バス、タクシー、レンタカー、鉄道等の二次交通が極めて重要であることに鑑み、バス、タクシー、レンタカー、鉄道等の空港アクセス事業者との連携方法について提案を求める。
- (2) 本提案項目においては、空港アクセス事業者の事業に係る的確な分析を踏まえて、効果的かつ実現可能性の高い提案となっているかを確認する。
- (3) 「新ビル施設供用開始まで」は主として別棟ビル施設が、「新ビル施設供用開始から 5 年間」「新ビル施設供用開始後」は主として新ビル施設が、それぞれ主要な空港施設として利用されていることに鑑み、本提案項目においては、かかる相違に留意することが求められる。
- (4) 「新ビル施設供用開始後の基本施策」は、具体的な空港用地外の事業者との連携施策ではなく、新ビル施設供用開始後の事業期間中における空港アクセス事業者との連携による空港利用者の利便性向上に関する考え方について提案を受けるものである。

【B5】 地域との連携提案

- (1) 平成 28 年 12 月に熊本県が公表した『大空港構想 Next Stage』（熊本都市圏東部地域ランドデザイン）」を踏まえ、その実現に向けた協力に関する提案を受け付けるものとする。なお、応募者が優先交渉権者に選定されたときは、当該応募者が提案した内容が運営権者の要求水準となる。
- (2) 「地域の魅力向上施策」とは、航空需要の創出を図るため、本空港の周辺地域及び後背地の魅力を向上させる施策をいう。既存のもの魅力向上に加え、潜在的な魅力の開発にも配慮しているかを確認する。

- (3) 「空港利用促進事業の施策」とは、国及び関係地方公共団体等と連携して行う航空ネットワーク及び航空需要の拡大に向けた事業施策をいい、応募者が優先交渉権者に選定されたときは、当該応募者が提案した内容が運営権者の要求水準となるものである。
- (4) 本提案項目においては、地域に係る的確な分析を踏まえて、効果的かつ実現可能性の高い提案となっているかを確認する。
- (5) なお、関係地方公共団体との連携（各ボードの設置や出資等）については、公募における条件ではなく、公募終了後に官民連携の方策として関係地方公共団体と協議するものであるから、応募者において提案しないものとする。

C) 事業実施体制等に関する計画

【C1】安全・保安に関する提案

- (1) 「新ビル施設供用開始まで」は主として別棟ビル施設が、「新ビル施設供用開始後」は主として新ビル施設が、それぞれ主要な空港施設として利用されていることに鑑み、本提案項目においては、かかる相違に留意することが求められる。
- (2) 「安全・保安に関する基本施策」は、運営権者が、空港保安管理規程に関する要求水準等で求める安全・保安の基準をどのように遵守し、また、さらに高い水準を実現することができるかについての基本的な考え方の提案を受けるものである。本提案項目においては、長期間にわたって空港の安全・保安を維持・向上することが可能な提案となっているか、指針、運用基準等の変更に迅速に対応することが可能なものとなっているか、国の要求水準を維持する、あるいはそれを超える安全・保安対策が講じられるといえるかといった点を確認する。
- (3) なお、「安全・保安に関する基本施策」に含まれる「安全・保安に関するセルフモニタリングについての基本方針」は、運営権者自ら又は運営権者が外部の第三者に委託して行う安全・保安に関するセルフモニタリングの方法及び内容の提案を行うものである。ここでは、空港における安全・保安の確保を特に重視する観点から、**【C3】事業実施体制**において提案を受けるその他の事項に関するセルフモニタリング方法及び一般的なセルフモニタリング方法とは別に提案を受けることとし、モニタリングが必要かつ十分な範囲を対象とし、モニタリング方法が客観性を有しており十分に安全を担保できるものであるかを確認する。
- (4) 「航空の安全確保及び空港の保安に関する具体的施策」では、安全・保安を維持・向上するための具体的な施策、警備業務・工事等を運営権者自身が行う場合の人員確保や外注委託に際して、担当職員に対する適切な教育・訓練を実施し、十分な経験や技能を有する者に対して委託を行うための具体的な施策、「安全・保安に関するセルフモニタリングの基本方針」にしたがって実施されるセルフモニタリングの具体的な実施方法・内容等を提案するものである。なお、本項目はマスタープランの一部を構成するものではないため、一般に公表することが適切でない提案内容については、本項

目に記載することとする。本提案項目においては、提案内容が事件又は事故の発生を未然に防ぐ蓋然性の高いものとなっているか、災害発生時の被害を最小限にとどめる効果的なものとなっているか、空港関係事業者や関係機関との連携・協調方法についての検討がされているか、また、安全・保安に係る業務を行う職員への教育・訓練や外注委託の方法について、十分に安全性及び実効性が確保されているか、セルフモニタリングの方法等は「安全・保安に関するセルフモニタリングの基本方針」にしたがい、当該方針を実現するために十分な内容となっているかといった点を確認する。

- (5) 「トラブル発生時における対応策」では、本空港の運営に支障が生じるおそれのある事件、事故、災害、疫病等の発生時に、自治体等と連携してスムーズに事件、事故、災害、疫病等の収束を図り、速やかに施設を復旧し、又は一定期間空港を閉鎖する等して空港機能を回復するための事前策について提案を受けるものである。本提案項目においては、具体的なトラブル事象の発生について詳細に検討がされており、また、トラブルの内容に応じて迅速かつ適切な対応を行い、関係機関との連携等を通して、空港閉鎖が行われた場合の閉鎖時間や航空ネットワークへの影響を最小化して通常の空港機能を回復するための有効な施策が提案されているかを確認する。

【C2】 地域共生事業に関する提案

- (1) 「地域共生事業の施策」とは、事業期間全体を通じ、空港の周辺における航空機の騒音その他の航空機の運航により生ずる障害を防止するため、又は空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う事業に係る施策をいい、応募者が優先交渉権者に選定されたときは、当該応募者が提案した内容が運営権者の要求水準となるものである。
- (2) 「従前と同等以上の効果が得られることの疎明」は、インフォメーション・パッケージ記載の期間に一般財団法人空港環境整備協会が行っている地域共生事業（具体的な事業内容はインフォメーション・パッケージに記載。ただし、空港利用促進事業にあたる空港周辺地域活性化活動助成は除く。）と比して、その効果が同等以上といえる根拠について、応募者の提案を受けるものである。本提案項目においては、提案された施策が従前と同等以上の効果があるとの根拠が十分に説明されているか、また、その施策が空港周辺地域に配慮した内容となっているかを確認する。

【C3】 事業実施体制

- (1) 「SPCの出資構成等」は、応募者が運営権者を設立する際の出資内容に関する提案である。具体的には、空港運営事業開始時点において、運営権者となるSPCの出資者（応募企業、コンソーシアム構成員、無議決権株主）が議決権付株式及び無議決権株式をそれぞれどのような比率で保有し、具体的な出資者ごとの出資予定額を記載する。運営権者のすべての議決権持分は、代表企業又はコンソーシアム構成員が保有す

ることとしているため、代表企業又はコンソーシアム構成員の議決権比率の合計は100%とならなければならない。また、間接出資形態は認められるが、この場合であっても、応募企業若しくはコンソーシアム構成員又はこれらの支配する会社等がすべての議決権持分を保有する必要がある。本提案項目においては、事業期間にわたって、応募者及び運営権者が適切な関係を構築することができる出資構成等となっているかを確認する。

- (2) なお、公募終了後における官民連携の方策に係る関係地方公共団体との協議によっては、関係地方公共団体が本事業においてSPCへの出資を行う可能性があるが、提案にあたっては関係地方公共団体の出資がない前提で記載をすることとし、関係地方公共団体の出資後の出資比率及び議決権比率については記載不要である。
- (3) 「業務実施体制」とは、空港運営事業開始時における運営権者の機関設計や、運営権者及び運営権者子会社等の組織図、業務分掌、委託会社や協力会社との協業体制について提案を受けるものである。本提案項目においては、運営権者及び運営権者子会社等が、空港運営事業及びビル施設等事業を実施するための内部体制を備えているか、及び、外部との連携体制を十分に取れているかについて確認する。また、運営権者の出資者間や運営権者の出資者と空港関係事業者との間など関係者間で利益が相反する場合の施策を備えているかについても確認する。
- (4) 「セルフモニタリング方法」とは、運営権者自ら又は運営権者が外部の第三者に委託して行う要求水準及び応募者が提案した事項の履行状況の確保に関するセルフモニタリングの方法及び内容の提案を行うものである。ここでは、**【C1】安全・保安に関する提案**における安全・保安に関するセルフモニタリング方法以外の一切のセルフモニタリング方法について提案を受けることとするが、安全・保安に関するものと共通で行うセルフモニタリングについては、本提案項目において提案する。本提案項目においては、モニタリングが必要かつ十分な範囲を対象とし、実効性のある頻度及び手法により、客観的に要求水準及び提案事項の充足が確認できるか否かについて確認する。

【C4】職員の取扱いに関する提案

- (1) 「SPC及びその子会社等の人事・雇用に関する施策」は、空港運営に関する事業者において空港の安全確保及び活性化のために適正な雇用関係、労働環境の維持が必要であるとの観点から、人事制度等についての提案を受けるものである。本提案項目においては、従前より関連業務に従事しているビル施設事業者の従業員及び国職員の待遇・人事制度について、本事業開始前の条件に配慮し、特に不利な内容となっていないか、また、すべての従業員にとって労働意欲の増進につながる提案となっているかを確認する。なお、本事業が地域活性化も目的としていることに鑑み、ビル施設事業者の従業員及び国職員に限らず、運営権者及び運営権者子会社等で雇い入れる従業員の人事・雇用施策が地域に貢献するものとなっているかについても確認する。

- (2) 「国からの派遣を希望する職員の職種、人数及び派遣期間並びに技能承継のための施策」は、競争的対話等における国との協議を踏まえて、国からの派遣職員の職種、人数及び派遣期間を記載するとともに、これらの派遣条件を前提とした国職員から運営権者への技能承継のための具体的施策を記載する。本提案項目においては、空港運営事業において、運営権者が、国職員の有する知見及び技術の習得に必要な派遣職員の配置、期間等を提案するとともに、国から運営権者への技能承継に関する具体策をもって空港運営に支障がないよう円滑な技術承継が期待できるものであるかを確認する。なお、職員の職種、人数の多寡及び期間の長短については評価の対象外とする。

D) 財務計画

【D1】事業計画及び事業継続に関する提案

- (1) 運営権者となるSPCの事業計画（旅客者数・貨物取扱量、連結損益計算書、連結キャッシュ・フロー計算書、連結貸借対照表）、事業計画における主要な事項に関する前提条件、他の提案項目との対応関係、人員に関する情報、投資額に関する情報等について記載する。なお、SPCの決算期間及び決算日は運営権者において自由に設定できるが、提案においては、決算期間につき1年間、決算日につき3月31日とすること。
- (2) 事業計画の内容が、他の提案項目と整合しているか、また、その内容が現実的かつ合理的なものとなっているかを確認する。なお、事業計画は実施契約上の義務を構成するものではなく、SPCが事業計画を実現することができなかつた場合であっても、実施契約違反とはしない。
- (3) 「SPCのリスク管理及び事業継続に関する施策」の内、リスク管理に関する施策とは、不可抗力事象等のリスク要因の発生により運営権者の財務に一時的に大きな悪影響を及ぼす場合の対応策をいい、事業継続に関する施策とは、リスク事象の発生の有無にかかわらず、運営権者の財務状況に過度なストレスが生じた場合の対策として、保険、株主配当のクローバック、コンソーシアム構成員による追加出資、金融機関によるコミットメントラインの設定等のバックアップ施策により、空港運営の継続性を維持するための施策をいう。当該施策の内容が具体的かつ効果的なものとなっており、SPCにおける財務の健全性維持に貢献するものであるかを確認する。
- (4) なお、リスク管理に関する施策のうち、保険については、国が義務付ける保険内容について、免責金額、当該免責金額に相当する部分に係る施策及び免責事項の発生時の施策等、詳細を提案するものとする。また、保険に代わる事業回復措置を提案する場合も、本提案項目において提案することとする。

【D2】期中資金調達及び投資回収に関する計画

- (1) 資金調達の方法の提案においては、事業期間終了時までの間における投資（新ビル施

設整備を目的とする設備投資を含む。)に係る資金調達方法につき、本事業の健全性、安定性の観点から、現実的かつ合理的な方法が示されており、かつ、事業計画と整合する資金調達となっているものであるかを確認する。

- (2) 新ビル施設整備を目的とする設備投資に係る資金調達の確実性の提案においては、上記資金調達方法の確実性についての根拠資料の提出を求めるものとする。新ビル施設整備を目的とする設備投資の支払いについて、著しく不確実であると認められる場合には減点を行うものとする。
- (3) 投資回収の方法の提案においては、民間の創意工夫により、投資金額を抑制し、又は、効果的な投資回収を実現できる提案となっているかを確認する。

E) 運営権対価等

【E1】運営権対価の額及び資金調達の確実性

- (1) 運営権対価の価額についての提案を受けるものである。優先交渉権者として選定された第二次審査参加者が設立するSPCは、国との間で締結する実施契約の定めに従い、本提案項目において提案された運営権対価を支払うこととなる。
- (2) 応募者から提案を受けた運営権対価の金額について、その価額の大きいものをより高く評価するものとし、具体的な採点方式は、以下の計算式によることを基本とする。
配点 × (応募者が提案した運営権対価の予定額/各応募者が提案した運営権対価の予定額の中の最高価格)
※応募者が提案した運営権対価の予定額及び各応募者が提案した運営権対価の予定額の中の最高価格は、消費税及び地方消費税を含まない金額とし、計算された結果の小数点以下第二位を四捨五入するものとする。
- (3) 資金調達の方法及び確実性の提案においては、運営権対価及びビル施設事業者株式の取得のための資金調達方法についての提案を求め、その調達手法の確実性についての根拠資料の提出を求めるものとする。
- (4) 運営権対価及び同時期に支払いが予定されているビル施設事業者株式の対価を確実に支払うことができ、支払懈怠による本事業の開始の遅延のおそれがないかについて確認する。運営権対価及びビル施設事業者株式対価の支払いについて、著しく不確実であると認められる場合には減点を行うものとする。

表3 マスタープランを構成する提案項目

	提案項目	対応様式
A) 全体事業方針	【A1】 ・熊本空港に係る事業期間全体を通じた基本方針	18-A1
	【A3】 ・各指標に係る目標値等（当初の事業期間終了時の目標値等）	18-A3
B) 空港活性化に関する計画	【B2-1】 ・新ビル施設整備を目的とする設備投資の投資総額	18-B2-1
	【B2-2】 ・新ビル施設供用開始時における施設に係る図面及び概要等	18-B2-2
	【B3-2】 ・当初の事業期間終了時の施設等配置図及び各施設等の概要	18-B3-2
	【B3-2】 ・当初の事業期間終了時までの空港の機能維持及び活性化を目的とする設備投資の投資総額	18-B3-2
	【B5】 ・熊本県の空港の将来構想の実現に係る協力方針の概要	18-B5
	【B5】 ・空港利用促進事業の施策	18-B5
C) 事業実施体制等に関する計画	【C1】 ・安全・保安に関する基本施策概要 ・安全・保安に関するセルフモニタリングの基本方針概要	18-C1
	【C2】 ・地域共生事業の施策	18-C2

【表3 マスタープランを構成する提案項目についての説明】

- (1) 提案項目のうち、表3に示す項目については、マスタープランに記載を要する事項とする。なお、運営権者はマスタープランを公表し、実施契約によって公表を義務付けられる財務情報等と合わせて、衆人環視によりその実現を図ることとなる。
- (2) マスタープランに記載する事項としては、応募者が本事業のゴール設定、33年後の絵姿として提案してきた事項（【A1】、【A3】の一部、【B2】の一部及び【B3】の一部）、空港利用者・周辺住民等に開示することで空港運営事業への理解を深めることができる事項（【B5】の一部、【C1】及び【C2】）を予定している。なお、これらの事項は、国が、最低限マスタープランへの記載を求める事項であり、運営権者が自ら他の項目についてマスタープランへの記載を行うことを妨げない。ただし、ここに掲げる事項に限らず、マスタープランを変更するときは国の承諾がなければこれを行うことができない。