

福岡空港特定運営事業等

優先交渉権者選定基準

平成 29 年 5 月 16 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.....	5
(1)	提案項目.....	5
(2)	得点案の計算方法.....	5
第 5.	第二次審査.....	14
1.	提案審査.....	14
2.	優先交渉権者等の選定.....	14
3.	提案審査における審査基準.....	14
(1)	提案項目.....	14
(2)	得点案の計算方法.....	15

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、募集要項と一体のものである。

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29年4月25日付で審査委員会を設置した。

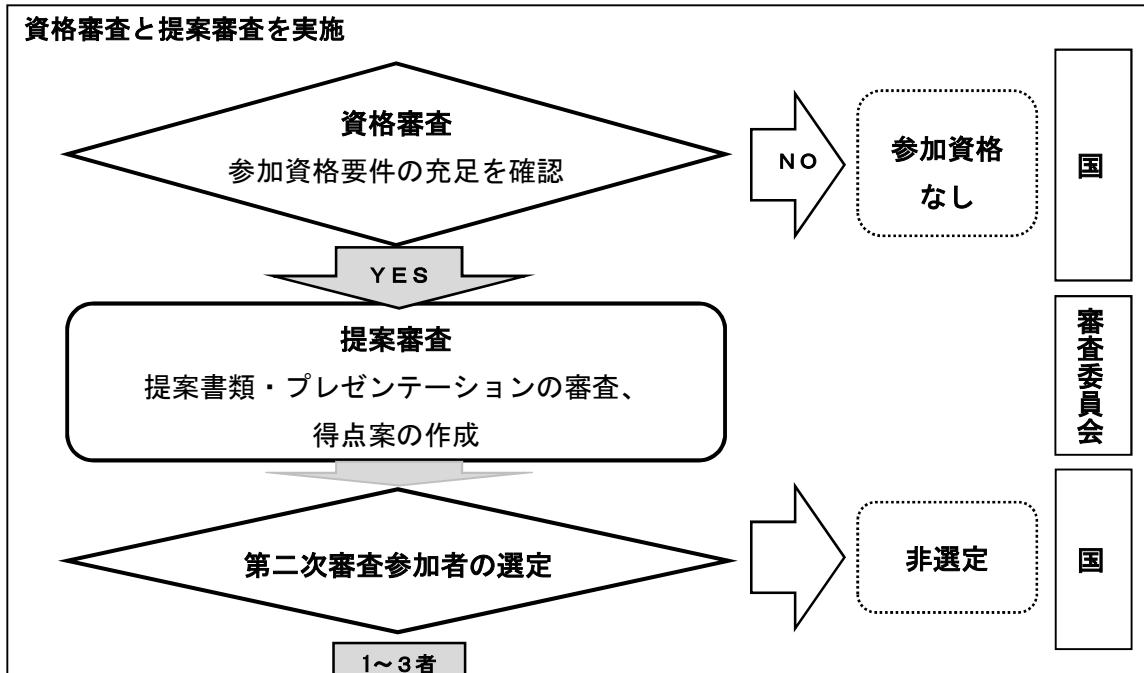
審査委員会の委員の具体的な名称は募集要項に記載のとおりである。

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。

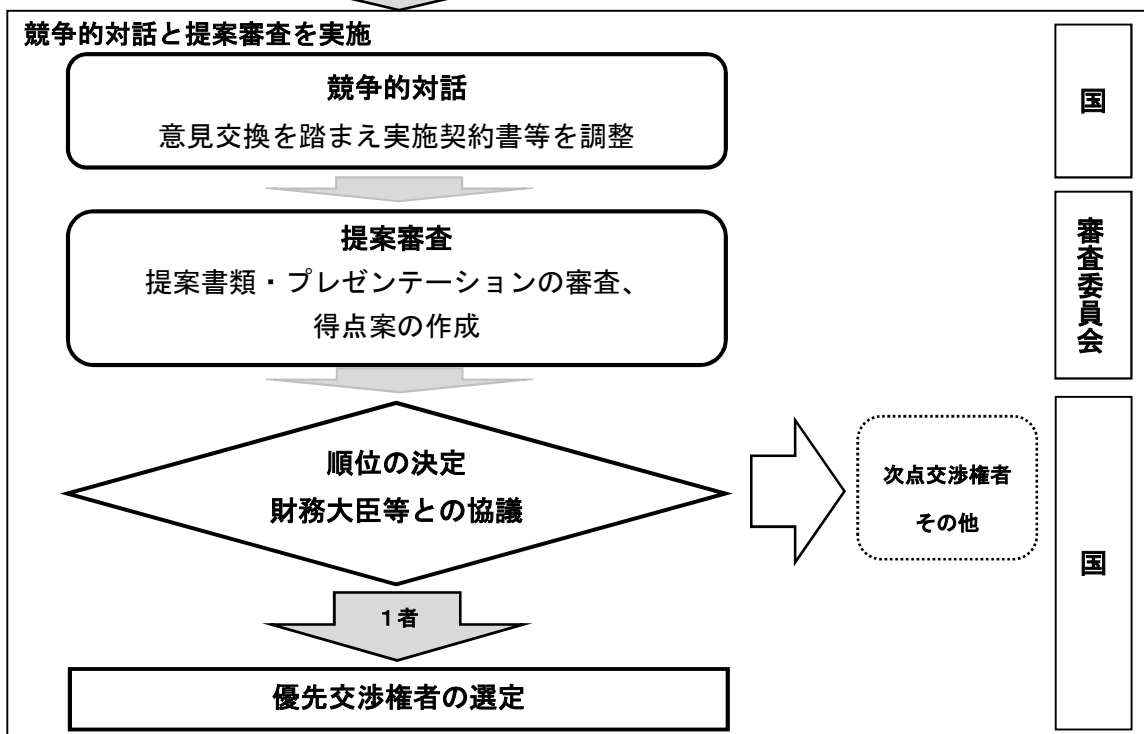
第3. 審査の手順

審査の手順を以下に示す。これは、第 2.ないし第 5.に記載した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。

なお、本事業の選定に関し、審査委員会の委員又は審査委員会の委員が属する法人に働きかけをしたことが判明した者の応募は無効とする。

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審査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、航空利用者の利便性向上や地域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1.から3.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17.5点を下回る応募者は失格とする。

表 1 第一次審査における提案項目（50 点満点）

提案項目	審査のポイント	配点	対応様式	
1. 全体事業方針				
全体事業方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 応募者としての取組みの趣旨・目的 ・ マスタープラン策定の基本方針 ・ 事業全般にわたるその他の基本的な取組方針 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業の背景及び目的を理解しているか ・ 民活空港運営法の基本方針と合致する事業方針となっているか ・ 本事業を事業期間終了まで適切かつ確実に実施していくための明確な取組方針が示されているか ・ 各提案項目と整合するものとなっているか 	5	11-A
2. 将来方針				
空港活性化方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港活性化方針に関する基本的な考え方 ・ 着陸料等の料金設定の方針 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福岡空港を取り巻く環境が適切に検討された航空ネットワークの将来像が示されているか ・ 空港及び周辺地域の活性化に資する方針となっているか ・ 利用者負担に配慮した方針となっているか 	5	11-B
設備投資方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運営期間を通じた設備投資に関する基本的な考え方 ・ 空港の機能維持を目的とする30年間の設備投資の方針 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 想定している投資対象、投資内容、投資による効果、投資予定額 ・ 空港活性化を目的とする30年間の設備投資の方針 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 想定している投資対象、投資内容、投資による効果、投資予定額 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 要求水準を充足し、空港機能の安全性をより一層向上させるような投資方針となっているか ・ 本事業の収益が空港活性化のために投資される方針となっているか ・ 投資と収益性向上のバランスがとれた投資方針となっているか 	5	11-C

	提案項目	審査のポイント	配点	対応様式
安全・保安に関する方針	<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、有資格者の確保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 	5	11-D
地域との共生に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域との共生に関する基本的な考え方 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の特性に配慮し、地域の発展への貢献が期待できる方針となっているか ・ 地域からの理解・協力を通じて、空港運営の円滑な実施が期待できる方針となっているか 	5	11-E
3. 収支計画、事業継続方針及び実施体制				
収支計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運営期間を通じた収支計画の基本的な考え方 ➤ 収支計画の概要 ➤ 収支計画の骨子 	<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 	5	11-F-1
事業継続方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業継続（リスク対応）の基本的な考え方 	<ul style="list-style-type: none"> ・ SPC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 ・ 運営権対価等の支払が確実に担保される仕組みとなっているか 	5	11-F-2

提案項目	審査のポイント	配点	対応様式	
実施体制	<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及び業務実績 ・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具体的な検討がなされているか 	5	11-G-1 ～ 11-G-5
4. 運営権対価				
運営権対価	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権対価の予定額 	<ul style="list-style-type: none"> ・より高い運営権対価の予定額の提案がなされているか 	15	10

【表1の審査のポイントに関する説明】

1. 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って、空港運営事業期間全体にわたっ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、基本的な考え方を確認する。そのため、個別の施策や数値の記載は必須としない。
- (2) 審査のポイントとしては、福岡空港並びにその周辺環境及び近隣市町村の状況の理解度の他、地域活性化、利用者利便の向上及び空港全体の価値向上といった「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）に記載した本事業の目的を的確にとらえ実現するための方針となっているかどうかを評価することとする。
- (3) また、長期間にわたる独立採算型事業という本事業の特徴に鑑み、事業期間終了まで責任をもって事業を継続するための長期的なビジョンが示されているかという点についても、審査のポイントとする。

2. 将来方針

(空港活性化方針)

- (1) 「1. 全体事業方針」に基づいた、空港活性化に関する基本的な考え方を確認する。提案にあたっては、応募者が目指す福岡空港の航空ネットワークの将来像（例えば、福岡空港からの航空路線の就航先の構成や、それらの路線を運航する航空会社の類型（例：フルサービスキャリア、ローコストキャリア等）の構成等を記載することが考えられるが、これらに限られない）を示すものとする。また、福岡空港が離島とのネットワークの拠点としての機能を有することを踏まえ、離島航空路線の維持・充実に向けた考え方についても確認する。
- (2) 基本方針において「着陸料等の料金施策に関する具体的な提案を積極的に評価する」こととしていることにも鑑み、特に「着陸料等の料金設定の方針」の提案を受けるものとしている。審査にあたっては、利用者の負担に配慮した提案を高く評価する。
- (3) 本項目では、福岡空港特定運営事業等実施方針（以下「実施方針」という。）において優先交渉権者が提案する事業・業務（以下「提案事業」という。）として定めている「空港の戦略的な利用促進に関する事業」及び「福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力（「空港の戦略的な利用促進に関する事業」に関するものを除く）」の基本的な考え方についても提案を受けるものとする。

(設備投資方針)

- (1) 応募者が本事業を実施するにあたって、どのような方針で設備投資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。
- (2) 具体的な設備投資については、空港の機能維持のための設備投資と空港活性化のための設備投資について、それぞれの方針を記載するものとする。
- (3) 空港の機能維持のための設備投資とは、現に存在する施設の機能維持に係る投資（修繕費を含む）をいう。かかる投資については、要求水準を遵守する更新投資を行うことを必須条件とし、この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があった場合はこれを高く評価する。また、民間の創意工夫により、要求水準を遵守しながら投資金額を抑制し、又は、効果的な機能維持投資を実現させる提案があった場合はこれを高く評価する。
- (4) 空港活性化のための設備投資とは、空港の機能維持のための設備投資以外の投資であって、運営権者が施設を新設・拡張するための投資や、当該新設・拡張した施設の維持管理のための投資をいう。かかる投資については、各投資による活性化効果については空港活性化方針等で評価することとなるため、当該投資とそれによる収益性向上のバランスがとれた方針になっているか否かを評価することとする。すなわち、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を高く評価することとなる。

(安全・保安に関する方針)

- (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、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審査する。
- (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。審査にあたっては、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を高く評価する。
- (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。審査にあたっては、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詳細に検討されているものを高く評価する。

(地域との共生に関する方針)

- (1) 「地域との共生に関する方針」とは、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に行う事業及び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方針をいう。また、実施方針第4.1.③に規定する「周辺地域のまちづくりへの協力」に関する方針についても提案を受けるものとする。
- (2) 審査にあたっては、空港周辺地域からの空港運営に対する理解・協力が十分に得られ、将来にわたって本事業を円滑に実施することが可能となっているかについて評価を行うこととし、現在実施されている取組みを上回る提案を高く評価する。特に、空港機能の拡充のための取組み（平行誘導路二重化、滑走路増設、回転翼機能移設、進入方式の高度化等）に伴う空港周辺地域への適切な配慮及び当該機能拡充のための取組みの円滑な実現が図られているものを高く評価する。また、地域の特性に配慮しており、地域の発展に貢献する提案を高く評価するものとする。

3. 収支計画、事業継続及び実施体制

(収支計画)

- (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、空港運営事業期間を通じた基本的な考え方を確認する。

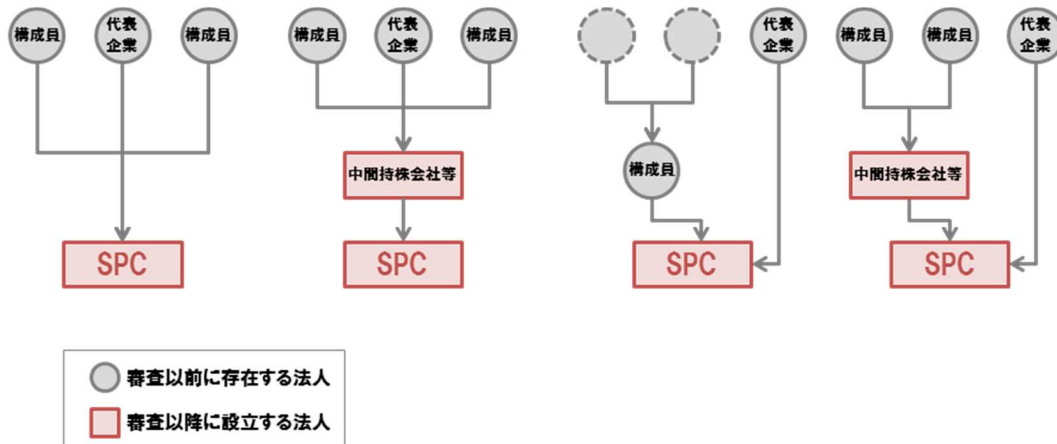
- (2) 収支計画の概要とは、本事業期間中における運営権者の収支計画を大まかに策定したものをいい、その審査にあたっては、計画が堅実に立てられているか、空港運営事業期間を通じて長期的に運営継続することが可能なものとなっているかについて評価を行う。
- (3) 収支計画の骨子とは、収支計画の主要な事項についての策定根拠の説明をいい、その審査にあたっては、十分に合理性のある根拠が挙げられているか、また、他の提案事項との対応関係が明確に説明されているか、について評価を行う。

(事業継続方針)

- (1) 事業継続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。保険（免責金額についての考え方を含む）、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の中で、運営権者の破たんのおそれが低いものを高く評価する。
- (2) 特に、本事業では運営権対価等の支払が長期間にわたることに鑑み、収支計画作成時点で想定しない事象が発生した場合であっても、各年度の運営権対価等の支払が確実に担保される仕組みが検討されているものを高く評価する。

(実施体制)

- (1) 「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関係地方公共団体による出資予定分を除き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関係地方公共団体による出資予定分を除いて100%とならなければならない。なお、関係地方公共団体は第三者割当増資を引き受けることにより SPC へ出資することを予定していることから、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。
- (2) なお、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関係地方公共団体による出資予定分を除いて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、SPC 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関係地方公共団体による出資予定分を除いても100%に満たないことがある。



- (3) 「応募企業・コンソーシアム構成員の概要」及び「応募企業・コンソーシアム構成員の業務実績」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、この項目で評価を行う。なお、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。
- (4) 「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、これに基づく事業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評価する。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。
- (5) 「ビル施設事業者の職員に対する人事制度の考え方」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・雇用の考え方についての提案を受けるものとする。ビル施設事業の承継は、本事業が地域の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への雇用及び新規採用の考え方を審査の対象とするものである。
- (6) 「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考え方」については、国から SPC への技能承継に関する方策について詳細に検討されているものを高く評価する。なお、職員の種類、人数の多寡及び期間の長短を提案間で相対的に評価する趣旨ではなく、各応募者が提案する「SPC の業務実施体制」とあわせて事業実施やノウハウ継承のために必要な体制が適切に検討されているかについて評価を行う趣旨である。

4. 運営権対価

(運営権対価)

- (1) 運営権対価のうち、運営権対価分割金の予定額の提案を受けるものとする。なお、運営権対価一時金及び収益連動負担金は提案の対象外である。
- (2) 審査にあたっては、運営権対価分割金の予定額の大きいものを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とする。
$$\text{配点} \times (\text{応募者が提案した運営権対価分割金の予定額} / \text{各応募者が提案した運営権対価分割金の予定額の中の最高価格})$$

※ただし、応募者が提案した運営権対価分割金の予定額及び応募者が提案した運営権対価分割金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) なお、第二次審査における運営権対価の提案額は、第一次審査において各応募者が提案した予定額に重要な影響を与える新たな事象が発生した場合その他の合理的な理由がある場合を除き、当該予定額を下回らないものとする。

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

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、関連する様式²との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³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

¹ 提案項目 B1-3（ただし、「空港の戦略的な利用促進に関する事業」に限る。）、B4、E1

² 表2におけるA1、B1、B2...G1までの区分毎に対応する様式。様式19-B2-1であれば、様式19-B2-2～3が関連様式となる。

³ 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。

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（19- B4、D1、E1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、第一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き、参考得点案の優劣にしたが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F) 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70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】 将来イメージ・基本コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・ 30年後の福岡空港の将来イメージ ・ 提案の基本コンセプト 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 具体的な将来イメージ及び基本コンセプトを提示できているか ・ 当該将来イメージ及びコンセプトは、B) 以降の各提案項目と整合するものとなっているか 	7	19-A1
B) 空港活性化に関する計画					
B1	【B1-1】 目標とする航空ネットワークの将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標とする航空ネットワークの将来像 ➢ 30年後の航空ネットワークの将来像 ➢ 5年後の航空ネットワークの将来像 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福岡空港を取り巻く環境が適切に検討された上で、航空ネットワークの将来像が具体的に示されているか 	24	19-B1-1
	【B1-2】 着陸料等の料金提案	<ul style="list-style-type: none"> ・ 着陸料等の料金施策 ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者負担に配慮した提案となっているか ・ 空港活性化への寄与が期待できる提案となっているか ・ 目標とする航空ネットワークの将来像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 		19-B1-2
	【B1-3】 エアライン誘致提案	<ul style="list-style-type: none"> ・ エアライン誘致施策 ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 ・ 空港の戦略的な利用促進に係る施策 ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 	<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 ・ 目標とする航空ネットワークの将来像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 		19-B1-3
	【B1-4】 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ その他航空ネットワークの将来像の実現に寄与する施策 ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 	<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 ・ 目標とする航空ネットワークの将来像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 		19-B1-4

	提案項目	審査のポイント	配点	対応様式	
B2	【B2-1】 目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準	<ul style="list-style-type: none"> ・航空サービス利用者の利便性向上に関する目標設定 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 30年後の目標 ➢ 5年後の目標 ・航空サービス利用者の利便性向上の達成度を測る方法 	<ul style="list-style-type: none"> ・経営一体化を踏まえた積極的な目標が示されているか ・航空サービス利用者のニーズ、満足度等を適切かつ十分に把握できる方法が提案されているか 	21	19-B2-1
	【B2-2】 航空サービス利用者の利便性向上提案	<ul style="list-style-type: none"> ・航空サービス利用者の利便性向上に関する施策 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 	<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 ・目標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 		19-B2-2
	【B2-3】 空港用地外の事業者との連携提案	<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"> ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 ・その他の空港用地外の事業者との連携方法 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・空港アクセス事業者との連携方法は空港活性化への寄与が期待できる提案となっているか ・その他の空港用地外の事業者との連携提案は空港及び空港周辺地域の活性化への寄与が期待できるものとなっているか ・目標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 		19-B2-3
B3	【B3-1】 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	<ul style="list-style-type: none"> ・航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上に関する目標設定 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 30年後の目標 ➢ 5年後の目標 ・航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上の達成度を測る方法 	<ul style="list-style-type: none"> ・経営一体化を踏まえた積極的な目標が示されているか ・航空サービス利用者以外の空港利用者のニーズ、満足度等を適切かつ十分に把握できる方法が提案されているか 	6	19-B3-1
	【B3-2】 航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上提案	<ul style="list-style-type: none"> ・航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上に関する施策 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 	<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 ・目標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 		19-B3-2

提案項目		審査のポイント	配点	対応様式	
B4	【B4】 福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力方針	<ul style="list-style-type: none"> 福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力方針（「空港の戦略的な利用促進に関する事業」に関するものを除く） <ul style="list-style-type: none"> ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 	<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 	6	19-B4
C) 設備投資に関する計画					
C1	【C1-1】 空港の機能維持を目的とする設備投資の総額	<ul style="list-style-type: none"> 空港の機能維持を目的とする設備投資の投資総額 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 30年間の投資総額 ➢ 5年間の投資総額 	<ul style="list-style-type: none"> 各投資対象に対する機能維持効果が明確に説明できる投資金額が予定されているか 	9	19-C1-1
	【C1-2】 空港の機能維持を目的とする設備投資に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> 設備投資に関する具体的な計画 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 運営期間を通じた設備投資に関する基本的な考え方 ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 	<ul style="list-style-type: none"> 安全性に配慮した投資内容及び投資計画となっているか 民間の創意工夫を生かした提案が示されているか 		19-C1-2
C2	【C2-1】 空港活性化を目的とする設備投資の総額	<ul style="list-style-type: none"> 空港活性化を目的とする設備投資の投資総額 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 30年間の投資総額 ➢ 5年間の投資総額 	<ul style="list-style-type: none"> より多くの投資総額が予定されているか 	15	19-C2-1
	【C2-2】 空港活性化を目的とする設備投資に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> 30年後の施設等配置図及び各施設等の概要 空港活性化を目的とする設備投資に関する投資内容及び投資計画 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 運営期間を通じた設備投資に関する基本的な考え方 ➢ 30年間の基本的投資内容及び投資計画 ➢ 5年間の具体的投資内容及び投資計画 投資回収の方法 	<ul style="list-style-type: none"> B) 空港活性化に関する計画を実現するための効果的かつ実現可能性の高い施設配置、施策が示されているか 投資負担の回収方法は合理的なものとなっているか 		19-C2-2

	提案項目	審査のポイント	配点	対応様式	
D) 安全・保安に関する計画					
D1	【D1】 安全・保安に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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"> ・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 	12	19-D1
E) 地域との共生に関する計画					
E1	【E1】 地域との共生に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・地域との共生に関する施策 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 30年間の基本施策 ➢ 5年間の具体的施策 ・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"> ・地域の特性に配慮し、地域の発展への貢献が期待できる方針となっているか ・地域からの理解・協力を通じて、空港運営の円滑な実施が期待できる方針となっているか ・施策の実現可能性が高い提案となっているか 	10	19-E1

	提案項目	審査のポイント	配点	対応様式	
F) 事業計画、事業継続及び事業実施体制					
F1	【F1】 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 ・ SPCのリスク管理及び事業継続に関する施策 ・ 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（LOI等の添付を含む） 	<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 ・ SPC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 ・ 運営権対価等の支払が確実に担保される仕組みとなっているか ・ 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 ・ 施策の実現可能性が高い提案となっているか 	16	19-F1-① 19-F1-② 19-F1-③ 19-F1-④ 19-F1-⑤ 19-F1-⑥

	提案項目	審査のポイント	配点	対応様式	
F2	【F2】 事業実施体制	<ul style="list-style-type: none"> ・SPC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 ・業務実施体制 <ul style="list-style-type: none"> ➢ SPC及び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 ・SPC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"> ・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 ・SPC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 ・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 ・SPC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 	14	19-F2
G) 運営権対価					
G1	【G1】 運営権対価	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権対価の額 	<ul style="list-style-type: none"> ・より高い運営権対価の提案がなされているか 	60	16

【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) 各提案項目において記載する施策が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よりも、これが高く評価されることに留意すること。
- (3) 実施方針第2.-1.(3)に記載のとおり、アクセスの利便性等を背景として拠点空港として発展していくポテンシャルを秘めた空港であること、周辺地域が市街化されているため周辺住民が受ける航空機による騒音影響に配慮した空港運営を行うことが必要であること等の福岡空港の有する特性を踏まえ、公益性・公共性と効率性とのバランスに留意しながら、各提案項目を記載すること。

A) 全体事業方針

【A1】将来イメージ・基本コンセプト

- (1) 「30年後の福岡空港の将来イメージ」は、本事業の事業期間30年間における具体的な施策や経緯ではなく、応募者が描く30年後の福岡空港の状況を記載することが求められる。すなわち、応募者による本事業のゴール策定であり、他の施策は当該ゴールの実現に向けての方法に位置付けられることとなる。
- (2) 「基本コンセプト」は将来イメージに至るプロセスに関する考え方であり、将来イメージがどのようなコンセプトに基づき策定されたものであるかの説明となる。
- (3) 本提案項目における「30年後」の具体的な期限は、運営権設定日の30年後の当日の前日とする。
- (4) 審査にあたっては、提案された30年後の将来イメージ及び基本コンセプトが具体的にあり、他の提案項目と整合しているかどうかを基準として評価する。提案項目における個別施策が、将来イメージの実現に貢献し、基本コンセプトの発想に沿っているものについて高い評価を与えるものとする。

B) 空港活性化に関する計画

【B1-1】目標とする航空ネットワークの将来像

- (1) 福岡空港を発着する航空ネットワークの将来像に関する5年後及び30年後の目標設定について提案を受けるものである。航空ネットワークの将来像としては、例えば、福岡空港からの航空路線の就航先の構成や、それらの路線を運航する航空会社の類型

(例：フルサービスキャリア、ローコストキャリア等)の構成等を記載することが考えられるが、これらに限らず、応募者が目標として設定する将来像を具体的に提示するものとする。

- (2) 航空ネットワークの将来像とあわせて、年間旅客数及び年間貨物量に関する 5 年後及び 30 年後の目標値を記載するものとする。
- (3) 本提案項目における「5 年後」とは平成 36 年 3 月 31 日とし、「30 年後」とは平成 61 年 3 月 31 日とする。
- (4) 航空ネットワークの将来像及び旅客数等の目標値は実施契約上の義務を構成するものではなく、5 年後及び 30 年後に当該将来像及び目標値が実現できなかった場合でも、実施契約上違反とはしない。
- (5) 福岡空港を取り巻く環境が適切に検討された上で、福岡空港や周辺地域の活性化につながる将来像及び目標値が具体的に示されている提案を高く評価する。
- (6) また、福岡空港が離島とのネットワークの拠点としての機能を有することも踏まえ、離島航空路線の維持・充実に配慮した提案を高く評価する。

【B1-2】着陸料等の料金提案

- (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（PBB 使用料金、BHS 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) 本提案項目における「30 年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の 30 年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5 年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成 36 年 3 月 31 日を終期とする期間とする。
- (4) 「30 年間の基本施策」は、具体的な料金表ではなく、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り、当該提案は、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (5) 「5 年間の具体的施策」は、具体的な料金表又は具体的な料金設定の考え方について提案を受けるものであり、当該提案は、該当する期間において、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (6) この提案は、【B1-1】目標とする航空ネットワークの将来像の実現に向けて、効果的かつ実現可能性の高い提案となっているかを評価の基準とする。
- (7) また、着陸料等の料金施策は、航空運送事業者ひいては旅客、貨物運送事業者の負担

に直結する事項である。福岡空港は混雑空港（航空法第 107 条の 3）に指定されている等充実した航空需要があるが、空港の公共インフラとしての側面に鑑み、これらの利用者の負担に配慮した提案となっているものを特に高く評価する。

【B1-3】エアライン誘致提案

- (1) 「エアライン誘致提案」とは、【B1-2】着陸料等の料金提案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や当該事業者が運航する航空路線を定着させることを含む）の提案をいう。
- (2) 本提案項目では、提案事業である「空港の戦略的な利用促進に関する事業」に係る具体的施策の提案も受けるものとする。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「空港の戦略的な利用促進に関する事業」について提案した内容が運営権者の要求水準となる。
- (3) 本提案項目における「30 年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の 30 年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5 年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成 36 年 3 月 31 日を終期とする期間とする。
- (4) 「30 年間の基本施策」は、具体的な誘致施策ではなく、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り、当該提案は、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (5) 「5 年間の具体的施策」は、具体的なエアライン誘致実現のための施策について提案を受けるものであり、当該提案は、該当する期間において、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (6) この提案は、【B1-1】目標とする航空ネットワークの将来像に対して効果的かつ実現可能性の高い提案がなされているかを評価の基準とする。

【B1-4】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

- (1) 「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」とは、【B1-2】着陸料等の料金提案及び【B1-3】エアライン誘致提案以外の提案のうち、【B1-1】目標とする航空ネットワークの将来像に寄与する提案をいう。
- (2) 本提案項目における「30 年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の 30 年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5 年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成 36 年 3 月 31 日を終期とする期間とする。
- (3) 「30 年間の基本施策」は、具体的な施策ではなく、事業期間中における施策の考え方について提案を受けるものであり、当該提案は、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。

務となる。

- (4) 「5年間の具体的施策」は、具体的な施策について提案を受けるものであり、当該提案は、該当する期間において、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (5) この提案は、【B1-1】目標とする航空ネットワークの将来像に対して効果的かつ実現可能性の高い提案がなされているかを評価の基準とする。
- (6) なお、滑走路処理容量の拡大に寄与する具体的かつ実現可能性の高い提案がある場合には、加点することがある。

【B2-1】目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準

- (1) 空港利用者のうち航空サービス利用者の利便性向上に関する5年後及び30年後の目標設定について提案を受けるものである。
- (2) 本提案項目における「5年後」とは平成36年3月31日とし、「30年後」とは平成61年3月31日とする。
- (3) 利便性向上の水準については、旅客数のように定量的な尺度が存しないため、サービス水準向上の測定方法についても提案を受けるものとする（たとえば、顧客満足度X%以上などの目標が考えられる。）。なお、利便性向上の達成度を測る方法の提案については、後述する。
- (4) 利便性向上に関する目標設定は、航空サービス利用者にとって利便性が高い目標であるものを高評価とする。
- (5) 目標は実施契約上の義務を構成するものではなく、5年後、30年後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。
- (6) 「航空サービス利用者の利便性向上の達成度を測る方法」については、航空サービス利用者の利便性向上に関する一義的な尺度が存しないことから、運営権者が自らこれを測定し、その向上の程度を把握する方法について提案を受けるものである。具体的には、顧客満足度調査の頻度、方法等についての提案などが考えられる。
- (7) 「航空サービス利用者の利便性向上の達成度を測る方法」の審査のポイントは、その方法が航空サービス利用者に対する利便性の程度を把握する方法として、総合的かつ客観的に航空サービス利用者の意見を測定するものとして適切なものか否かで評価することとなる。

【B2-2】航空サービス利用者の利便性向上提案

- (1) 本提案項目における「30年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の30年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成36年3月31日を終期とする期間とする。
- (2) 「30年間の基本施策」は、具体的な利便性向上施策ではなく、事業期間中における航

空サービス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り、当該提案は、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。

- (3) 「5年間の具体的施策」は、具体的な航空サービス利用者の利便性向上のための施策について提案を受けるものであり、当該提案は、該当する期間において、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (4) この提案は、【B2-1】目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準に対して効果的かつ実現可能性の高い提案がなされているかを評価の基準とする。
- (5) なお、国内線旅客ターミナルビルと国際線旅客ターミナルビル間の移動の利便性の向上その他の空港内の移動の円滑化を向上させる提案がある場合には、加点することがある。

【B2-3】空港用地外の事業者との連携提案

- (1) 運営権者は、原則として空港用地外における任意事業の実施は禁じられている（專業義務）。しかし、たとえば運営権者の株主であるコンソーシアム構成員や、既存の空港アクセス事業者であるバス、タクシー業者等との連携は空港活性化に有益である。そこで、空港用地外における他の事業者との連携により空港活性化を図る施策について提案を受けるものとする。
- (2) 「空港アクセス事業者との連携方法」は、鉄道、バス、タクシー、レンタカー等の事業者との連携についての提案を受ける。
- (3) 「その他の空港用地外の事業者との連携方法」は、空港アクセス事業者以外の事業者との連携についての提案であり、応募者が航空サービス利用者の利便性向上に貢献すると判断したものを評価する。
- (4) 本提案項目における「30年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の30年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成36年3月31日を終期とする期間とする。
- (5) 「30年間の基本施策」は、具体的な空港用地外の事業者との連携施策ではなく、事業期間中における空港用地外の事業者との連携による航空サービス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り、当該提案は、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (6) 「5年間の具体的施策」は、具体的な空港用地外の事業者との連携による、航空サービス利用者の利便性向上のための施策について提案を受けるものであり、当該提案は、該当する期間において、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (7) この提案は、【B2-1】目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準の実現可能性に対して効果的かつ実現可能性の高い提案がなされているかを評価の基準とする。

【B3-1】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

- (1) 「航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性」とは、航空サービス利用者を除いた、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にとって、空港が航空輸送以外の面でサービスを提供する場合における利便性をいう。
- (2) 本提案項目は、上記のような航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上に関する5年後及び30年後の目標設定について提案を受けるものである。
- (3) 本提案項目における「5年後」とは平成36年3月31日とし、「30年後」とは平成61年3月31日とする。
- (4) 利便性向上の水準については、利用者数のように定量的な尺度が存しないため、サービス水準向上の測定方法についても提案を受けるものとする（たとえば、顧客満足度X%以上などの目標が考えられる。）。なお、利便性向上の達成度を測る方法の提案については、後述する。
- (5) 利便性向上に関する目標設定は、航空サービス利用者以外の空港利用者にとって利便性が高い目標であるものを高評価とする。
- (6) 目標は実施契約上の義務を構成するものではなく、5年後、30年後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。
- (7) 「航空サービス利用者以外の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、空港利用者の利便性向上に関する一義的な尺度が存しないことから、運営権者が自らこれを測定し、その向上の程度を把握する方法について提案を受けるものである。具体的には、顧客満足度調査の頻度、方法等についての提案などが考えられる。
- (8) 「航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上の達成度を測る方法」の審査のポイントは、その方法が航空サービス利用者以外の空港利用者に対する利便性の程度を把握する方法として、総合的かつ客観的に空港利用者の意見を測定するものとして適切なものか否かで評価することとなる。

【B3-2】航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上提案

- (1) 運営権者は空港用地全体に運営権設定を受け、同用地内においては、原則として自由に、自ら又は第三者に土地を賃貸等して収益事業を行うことができる。そこで、たとえば、航空サービス以外の用に供する利便施設等を建設することにより航空サービス利用者以外の空港利用者数を増加させる等の提案を受け付けるものとする。
- (2) 本提案項目における「30年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の30年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成36年3月31日を終期とする期間とする。
- (3) 「30年間の基本施策」は、具体的な利便性向上施策ではなく、事業期間中における航空サービス利用者以外の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

けるものであり、当該提案は、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。

- (4) 「5年間の具体的施策」は、具体的な航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上のための施策について提案を受けるものであり、当該提案は、該当する期間において、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (5) この提案は、【B3-1】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に対して効果的かつ実現可能性の高い提案がなされているかを評価の基準とする。

【B4】福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力方針

- (1) 平成26年11月に福岡県が公表した「福岡県の空港の将来構想」を踏まえ、その実現に向けた協力（「空港の戦略的な利用促進に関する事業」に関するものを除く）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) 本提案項目における「30年間」とは、空港運営事業開始日を始期とし、運営権設定日の30年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成36年3月31日を終期とする期間とする。
- (3) 応募者は、福岡空港を取り巻く環境に留意しながら、将来構想（「空港の戦略的な利用促進に関する事業」に関するものを除く）の実現に向けて、福岡空港の運営権者として実施する施策を提案するものとする。なお、「福岡県の空港の将来構想」に記載された個別の施策に関わらず、空港活性化の観点から応募者がより効果的と考える施策を提案することを妨げない。
- (4) 審査にあたっては、空港と地域の活性化に資する提案を高く評価するが、対応する施策の実現可能性が低い場合には、本提案に係る項目点は低評価となることがある。

C) 設備投資に関する計画

【C1-1】空港の機能維持を目的とする設備投資の総額

- (1) 空港の機能維持を目的とする設備投資の投資総額について、それぞれ5年間、30年間の総額を具体的に記載する。それぞれの期間は、短期における具体的計画に係る投資総額及び事業期間全体に係る投資金額を評価対象とするために設定している。
- (2) 本提案項目における「30年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の30年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成36年3月31日を終期とする期間とする。
- (3) 空港の機能維持を目的とする設備投資とは、現に存在する施設の機能維持に係る投資（修繕費を含む）をいう。かかる投資については、要求水準を遵守する更新投資を行

うことを必須条件とし、この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があった場合はこれを高く評価する。また、民間の創意工夫により、要求水準を遵守しながら投資金額を抑制し、又は、効果的な機能維持投資を実現させる提案があった場合はこれを高く評価する。

- (4) 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、【C1-2】**空港の機能維持を目的とする設備投資に関する提案**において提案された「30年間の基本施策」及び「5年間の具体的施策」の設備投資内容を実施する限り、実施契約違反とはしない。

【C1-2】**空港の機能維持を目的とする設備投資に関する提案**

- (1) 応募者が本事業を実施するにあたって、どのような方針で設備投資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。
- (2) 本提案項目における「30年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の30年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成36年3月31日を終期とする期間とする。
- (3) 「30年間の基本施策」は、具体的な設備投資内容ではなく、事業期間中における空港の機能維持を目的とする設備投資に関する考え方について提案を受けるものであり、当該提案は、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (4) 「5年間の具体的施策」は、具体的な設備投資内容について提案を受けるものであり、当該提案は、該当する期間において、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。ただし、運営権者は、提案を行った設備投資内容を実現すれば、当該設備投資に要した総額が「5年間の投資総額」に満たない場合であっても、実施契約違反とはならないことは前述のとおりである。
- (5) 応募者の運営期間を通じた設備投資の基本的な考え方と、「30年間の基本施策」「5年間の具体的施策」とが、整合性が取れているかを確認する。
- (6) 審査にあたっては、投資施策が、空港の機能維持を果たすため、設備投資総額を適切に配分しているか、また、投資計画は、空港の安全性維持に配慮し、施設等の老朽化に対して早めの対処となっているかについて評価する。
- (7) 民間の創意工夫により、投資金額を抑制し、又は、効果的な投資内容を実現できている提案に対しては、これを高く評価する。

【C2-1】**空港活性化を目的とする設備投資の総額**

- (1) 空港活性化を目的とする設備投資の投資総額について、それぞれ5年間、30年間の総額を具体的に記載する。それぞれの期間は、短期における具体的計画に係る投資総額及び事業期間全体に係る投資金額を評価対象とするために設定している。
- (2) 本提案項目における「30年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定

日の 30 年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5 年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成 36 年 3 月 31 日を終期とする期間とする。

- (3) 空港活性化を目的とする設備投資とは、空港の機能維持のための設備投資以外の投資であって、運営権者が施設を新設・拡張するための投資や、当該新設・拡張した施設の維持管理のための投資をいう。かかる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を高く評価するため、空港活性化を目的とする設備投資の総額については、その総額が大きいものを高評価とする。
- (4) 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、【C2-2】**空港活性化を目的とする設備投資に関する提案**において提案された「30 年間の基本的投資内容及び投資計画」及び「5 年間の具体的投資内容及び投資計画」の設備投資内容を実施する限り、実施契約違反とはしない。

【C2-2】**空港活性化を目的とする設備投資に関する提案**

- (1) 応募者が本事業を実施するにあたって、どのような方針で設備投資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。
- (2) 本提案項目における「30 年後」の具体的期限は、運営権設定日の 30 年後の応当日の前日とする。また、本提案項目における「30 年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の 30 年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5 年間」とは、ビル施設等事業開始日を始期とし、平成 36 年 3 月 31 日を終期とする期間とする。
- (3) 「30 年後の施設等配置図及び各施設等の概要」とは、B) **空港活性化に関する計画**における各提案及び本提案項目において提案された投資内容及び投資計画に基づき 30 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（施設等の概要書、計画図面等）をいう。
- (4) 審査にあたっては、B) **空港活性化に関する計画**を実現するための効果的かつ実現可能性の高い施設等の配置及び計画を提案できているかについて評価する。なお、本提案内容については、本提案項目において別途提案される「30 年間の基本的投資内容及び投資計画」及び「5 年間の具体的投資内容及び投資計画」との整合についても確認するものとする。
- (5) 「30 年間の基本的投資内容及び投資計画」は、具体的な設備投資内容ではなく、事業期間中における空港活性化を目的とする設備投資に関する考え方について提案を受けるものであり、当該提案は、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (6) 「5 年間の具体的投資内容及び投資計画」は、具体的な設備投資内容について提案を受けるものであり、当該提案は、該当する期間において、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。ただし、運営権者は、提案を行った設備投資内容を実現すれば、

当該設備投資に要した総額が【C2-1】空港活性化を目的とする設備投資の総額で記載した「5年間の投資総額」に満たない場合であっても、実施契約違反とはならないことは前述のとおりである。

- (7) 審査のポイントは、投資施策が、B) 空港活性化に関する計画で提案を受けた空港活性化施策を実現するため、【C2-1】空港活性化を目的とする設備投資の総額で記載した投資総額を効率的なバランス及び順序で投資実行しているか、また、投資回収の内容・期間が合理的なものとなっているか、について評価する。
- (8) 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ている提案に対しては、加点することがある。

D) 安全・保安に関する計画

【D1】安全・保安に関する提案

- (1) 「安全・保安に関する計画」に係る提案は、ビル施設等事業開始日から運営権設定日の30年後の応当日の前日までの期間において、運営権者が航空の安全確保及び空港の保安を維持・向上させるための各種施策について提案を受けるものであり、当該提案は運営権者が締結する実施契約上の義務となる。なお、個別の施策のうち、上記期間すべてにわたるものではなく、一定期間に限って実施するものについては、その旨を明記すること。
- (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。
- (3) 審査にあたっては、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から評価する。
- (4) 「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、【F2】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、審査を行う。
- (5) 審査にあたっては、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を高く評価する。
- (6) 「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。

- (7) 審査にあたっては、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から評価する。
- (8) 「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。
- (9) 審査にあたっては、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ものを評価するものとする。

E) 地域との共生に関する計画

【E1】地域との共生に関する提案

- (1) 「地域との共生に関する施策」とは、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（回転翼機能の移設が実施された場合、移転後の回転翼機能を含む。）により生ずる障害を防止するために行う事業及び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具体的な施策をいう。また、実施方針第4.-1.-③に規定する「周辺地域のまちづくりへの協力」に関する具体的な施策についても提案を受けるものとする。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) 本提案項目における「30年間」とは、空港運営事業開始日を始期とし、運営権設定日の30年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。また、本提案項目における「5年間」とは、空港運営事業開始日を始期とし、平成36年3月31日を終期とする期間とする。
- (3) 「30年間の基本施策」は、具体的な事業内容ではなく、事業期間中における基本的な

考え方について提案を受けるものであり、当該提案は、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。

- (4) 「5年間の具体的施策」は、具体的な事業内容について提案を受けるものであり、当該提案は、該当する期間において、運営権者が締結する実施契約上の義務となる。
- (5) 「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。
- (6) 審査にあたっては、空港周辺地域からの空港運営に対する理解・協力が十分に得られ、将来にわたって本事業を円滑に実施することが可能となっているかについて評価を行うこととし、現在実施されている取組みを上回る提案を高く評価する。特に空港機能の拡充のための取組み（平行誘導路二重化、滑走路増設、回転翼機能移設、進入方式の高度化等）に伴う空港周辺地域への適切な配慮及び当該機能拡充のための取組みの円滑な実現が図られているものを高く評価する。

F) 事業計画、事業継続及び事業実施体制

【F1】事業計画及び事業継続に関する提案

- (1) 様式集の定める様式により運営権者の事業計画（旅客数・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し、提出する。
- (2) 事業計画の内容が、他の提案に基づく需要予測や投資費用と整合しているか、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評価する。
- (3) 事業計画は実施契約上の義務を構成するものではなく、運営権者が事業計画を実現することができなかった場合であっても、実施契約違反とはしない。
- (4) また、運営権者のリスク管理及び事業継続に関する具体的な施策について提案を受ける。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である。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である。
- (5) 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、免責金額や、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。

- (6) 審査のポイントは、リスク管理施策及び事業継続施策が、具体的かつ効果的なものとなっており、運営権者の財務的救済に貢献するものかどうかにある。
- (7) 特に、本事業では運営権対価等の支払が長期間にわたることに鑑み、収支計画作成時点で想定しない事象が発生した場合であっても、各年度の運営権対価等の支払が確実に担保される仕組みが詳細に検討されているものを高く評価する。
- (8) 各々の施策の実現可能性についても採点し、それぞれの採点を総合的に考慮して総合点を算出するものとする。
- (9) 資金調達の確実性についての提案は、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。
- (10) 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審査する。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。

【F2】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するかについて、その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、関係地方公共団体による出資予定分を除いて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関係地方公共団体による出資予定分を除き 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。
- (2) 審査にあたっては、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どうかについて評価する。
- (3) なお、関係地方公共団体が本事業において第三者割当増資による SPC への出資を予定していることから、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。
- (4) 「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、並びに関係自治体や地域の関係者との連携体制について提案を受けるものである。
- (5) 審査にあたっては、運営権者及び子会社等が、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評価する。

- (6) 空港運営事業開始後に国等が実施する工事（平行誘導路二重化事業、国内線旅客ターミナルビル再整備事業、回転翼機能移設事業、滑走路増設事業）が円滑に行われるよう、実施体制が構築されているかについても評価基準とする。
- (7) また、空港周辺地域からの空港運営に対する理解・協力を十分に得た上で本事業を円滑に実施することの重要性に鑑み、運営権者が環境対策事業を承継した後の環境対策事業の実施体制が適切に検討されているかについても評価する。
- (8) さらに、運営権者の出資者間や運営権者の出資者と空港運営の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評価する。
- (9) 「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、【D1】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こととする。
- (10) 審査にあたっては、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評価する。
- (11) 「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。
- (12) 審査にあたっては、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を配慮し、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評価する。
- (13) なお、本事業が地域の活性化を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場合には、加点することがある。
- (14) 「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。
- (15) 審査にあたっては、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

できるものを高く評価する。なお、職員の種類、人数の多寡及び期間の長短を提案間で相対的に評価する趣旨ではなく、各応募者が提案する「SPCの業務実施体制」とあわせて事業実施やノウハウ継承のために必要な体制が適切に検討されているかについて評価を行う趣旨である。

G) 運営権対価

【G1】運営権対価

- (1) 運営権対価のうち、運営権対価分割金の価額についての提案を受けるものであり、運営権対価一時金及び収益連動負担金は提案の対象外である。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したがい、本提案項目において提案された運営権対価分割金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分割金の金額について、その価額の大きいものを高く評価とするものとし、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分割金の予定額/各応募者が提案した運営権対価分割金の予定額の中の最高価格)

※応募者が提案した運営権対価分割金の予定額及び各応募者が提案した運営権対価分割金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) なお、第二次審査における運営権対価分割金の提案額が第一次審査において提案した予定額を下回る場合、合理的な理由のない限り、減点することがある。

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】 ・将来イメージ・基本コンセプト（30年後の目標）	19-A1
B) 空港活性化に関する計画	【B1-1】 ・目標とする航空ネットワークの将来像（30年後の目標）	19-B1-1
	【B2-1】 ・目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準（30年後の目標）	19-B2-1
	【B3-1】 ・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（30年後の目標）	19-B3-1
	【B4】 ・福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力方針の概要	19-B4
C) 設備投資に関する計画	【C1-1】 ・空港の機能維持を目的とする設備投資の総額（30年間の目標）	19-C1-1
	【C2-1】 ・空港活性化を目的とする設備投資の総額（30年間の目標）	19-C2-1
	【C2-2】 ・30年後の施設等配置図及び各施設等の概要	19-C2-2
D) 安全・保安に関する計画	【D1】 ・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	19-D1
E) 地域との共生に関する計画	【E1】 ・地域との共生に関する施策概要	19-E1

【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として30年後の絵姿として提案してきた事項（【A1】～【C2-2】）、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ものを予定している（【B4】、【D1】、【E1】）。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。