

# 北海道内7空港特定運営事業等 募集要項等に関する合同説明会 配布資料

---

平成30年5月9日

国土交通省航空局

旭川市

帯広市

北海道

# 目次

## 1. 募集要項

- ① 新千歳空港の現状の発着回数の決まり方  
新千歳空港の収益連動負担金
- ② 新千歳空港の24時間運用に伴う負担金
- ③ 事業期間を通じた持続的な成長促進策、  
運営権施設(運営指定対象施設)の残存  
価値の負担
- ④ 公務員派遣
- ⑤ 公的負担の制度設計

## 2. 選定基準

- ① 1次審査と2次審査の関係
- ② 2次審査の全体パート、個別パートの関係
- ③ 提案項目・審査のポイントの解説

## 3. 今後の手続き等

- ① 今後のスケジュール
  - 募集要項Q&Aについて
  - 1次審査関連
  - 2次審査関連
- ② VDRについて
  - VDRの使い方
  - VDR見取図
  - ビル施設事業者に係る情報開示
- ③ その他

## 4. 参考資料

- ① 特定地方管理空港における運営者の指定
- ② VDRによる開示資料の貸与等に関する手  
続について

# 1. 募集要項

# ①-1. 新千歳空港の現状の発着回数を決まり方

- 現状、新千歳空港の航空管制は、隣接する千歳基地とあわせて航空自衛隊が実施しているため、以下のような一定の制限のもと運航されている状況にある。

**①日中の発着回数**

- ✓ 発着回数に余裕のない時間帯が長時間継続する状況をふまえ、平成29年3月26日より、1時間当たりの発着回数の設定を32回から42回へ拡大。

**②深夜・早朝時間帯における発着回数(参考)**

- ✓ 新千歳空港の深夜・早朝の時間帯における発着回数は、防衛省や地元自治体との調整を経て、平成27年10月以降、以下のとおり拡大。

	深夜、早朝の時間帯(22:00-06:55)
【拡大前】	1日当たり最大6回(3往復相当)
【拡大後】	1日当たり最大30回(15往復相当) (うち0:00-05:55の離発着回数は6回に限る)

**③外国航空機乗り入れ制限(参考)**

- ✓ 防衛省の安全保障上の懸念及び部隊の運用・訓練上の制約から、一定の制限がある。
- ✓ 今般、防衛省における検討の結果、下記のとおり、平成28年冬ダイヤ(H.28.10.30~H.29.3.25)より運航可能日及び時間帯を拡大。

	月	火	水	木	金	土	日
【現行】	×	○ 12:00-16:00	○ 12:00-16:00	×	○ 17:00以降	◎ 終日	◎ 終日
	↓						
【見直し後】	○ 12:00-17:00	○ 12:00-17:00	○ 12:00-17:00	○ 12:00-17:00	○ 12:00以降	◎ 終日	◎ 終日

# ①-2. 新千歳空港の収益連動負担金について

## ●制度趣旨

- ✓ 運営権対価とは別に、航空系事業から得られる収益の一部を収益連動負担金として収受。
- ✓ 具体的には、将来、新千歳空港において、1時間当たりの発着回数が42回を超えて拡大された場合、1時間当たり42回を超える発着回数実績値に対し、一定の計算式で算定された金額を、収益連動負担金として収受するもの。

## ●制度設計

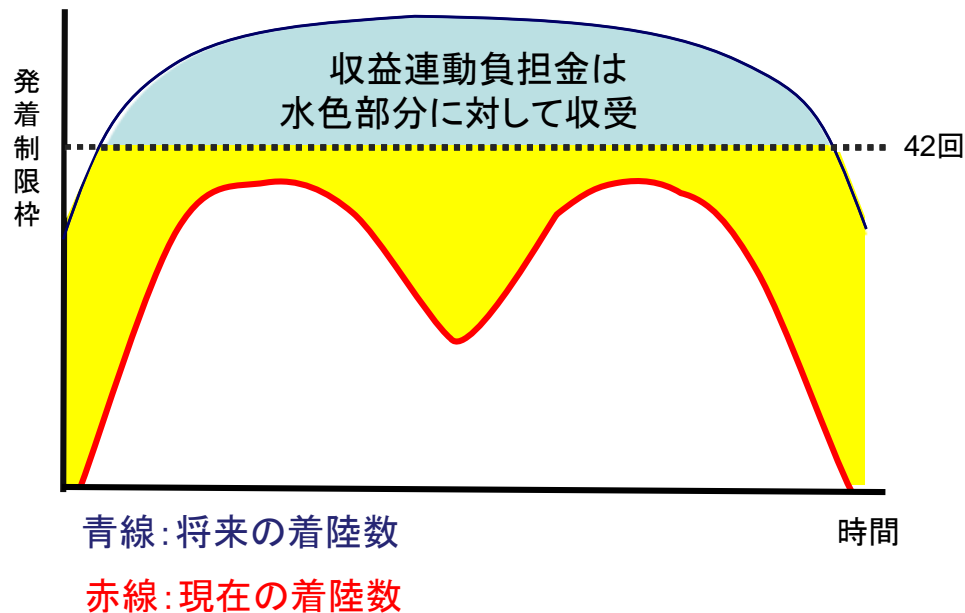
- ✓ 直近の事例では福岡案件で類似の制度を設定しているが、詳細は異なるため、要留意。
- ✓ 新千歳空港の場合、1時間あたりの発着回数が42回を超える発着回数実績値に限定して、収益連動負担金を収受する制度としている。
- ✓ イメージ図の水色部分に対して収受。黄色部分については収受しない。

## ●計算式

収益連動負担金＝「当該事業年度における1時間当たり42回を超える発着回数実績値(回)※1」×1回あたり負担金×負担割合」

※1 着陸料を収受できない場合や、気候や管制を原因とする遅延等により、42回を超えた場合は実績回数から控除する

【イメージ図】



# ②-1. 新千歳空港の24時間運用に伴う負担金

※道庁作成資料を記載

## 1. 現在の環境対策

平成6年の合意に基づく環境対策は平成14年度で終了。現在は平成28年度より30枠への拡大に伴う環境対策を実施

### (1) 住宅防音対策

- ・ 区域指定日：平成27年10月31日
- ・ 実施戸数(予定)：3,709戸(千歳3,313戸、苫小牧396戸)

住宅防音対策		地域振興対策
対策費総額(20年間)	民間委託後の対策費(15年)	対策費総額 5.4 億円 ・ 北海道48億円(90%) ・ 千歳市2.3億円(10%) ・ 苫小牧市2.0億円(10%)
< 12.9 億円 > ・ 北海道123億円(95%) ・ 千歳市5.8億円(5%) ・ 苫小牧市0.7億円(5%)	< 10.2 億円 > ・ 北海道97億円(95%) ・ 千歳市4.6億円(5%) ・ 苫小牧市0.5億円(5%)	

### (2) <住宅防音対策の年度別対策費>

(単位:百万円)

年度	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42	H43	H44	H45	H46	合計	
北海道	15	263	907	680	680	648	648	648	648	648	648	648	648	648	648	648	648	648	648	648	647	12,264
千歳市		12	44	32	32	30	31	30	31	30	31	30	31	30	31	30	31	30	31	30	30	577
苫小牧市	1	2	5	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	69
合計	16	277	956	716	716	682	682	682	682	682	682	682	682	682	682	682	682	682	682	681		12,910
	(2,681)					(10,229)																

## 2. 運営権者に求める負担の考え方について

深夜・早朝時間帯の発着枠(最大30枠)は、長年の協議を経て、関係地方公共団体が実施する環境対策により地域住民に運用が認められているところであり、民間委託に伴い運営権者が運用するに当たり、環境対策事業のうち、住宅防音対策の費用の一部を運営権者に負担いただくことに関しては、一定の合理性がある。

負担額については、現時点で運航されている深夜便数に応じて運営権者が享受する便益の範囲内とし、運営権者に過度な負担とならないようにしているほか、インセンティブとして、未活用枠による収益については全て運営権者に帰属するものとしている。

## ②-2. 新千歳空港の24時間運用に伴う負担金

※道庁作成資料を記載

### 3. 運営権者に求める必要な協力

#### (1) 負担する範囲

- 環境対策のうち、住宅防音対策に係る費用の一部を負担すること。
- なお負担する範囲としては、現在実施している住宅防音対策に係る民間委託後の事業費（102億円）とし、事業実施に係る人件費等の事務費及び防音対策の更新分（フォローアップ）は含まない。

#### (2) 負担額

- 平成32年～平成46年の15年間総額 25.5億円（1.70億円／年）

#### (3) 負担方法

- 費用については、公益財団法人新千歳空港周辺環境整備財団に納付すること。
- 詳細手続き等については、優先交渉権者決定後、関係地方公共団体と優先交渉権者との協議の上、空港運営事業開始日までに決定する。

### 4. 30枠の更なる拡大について

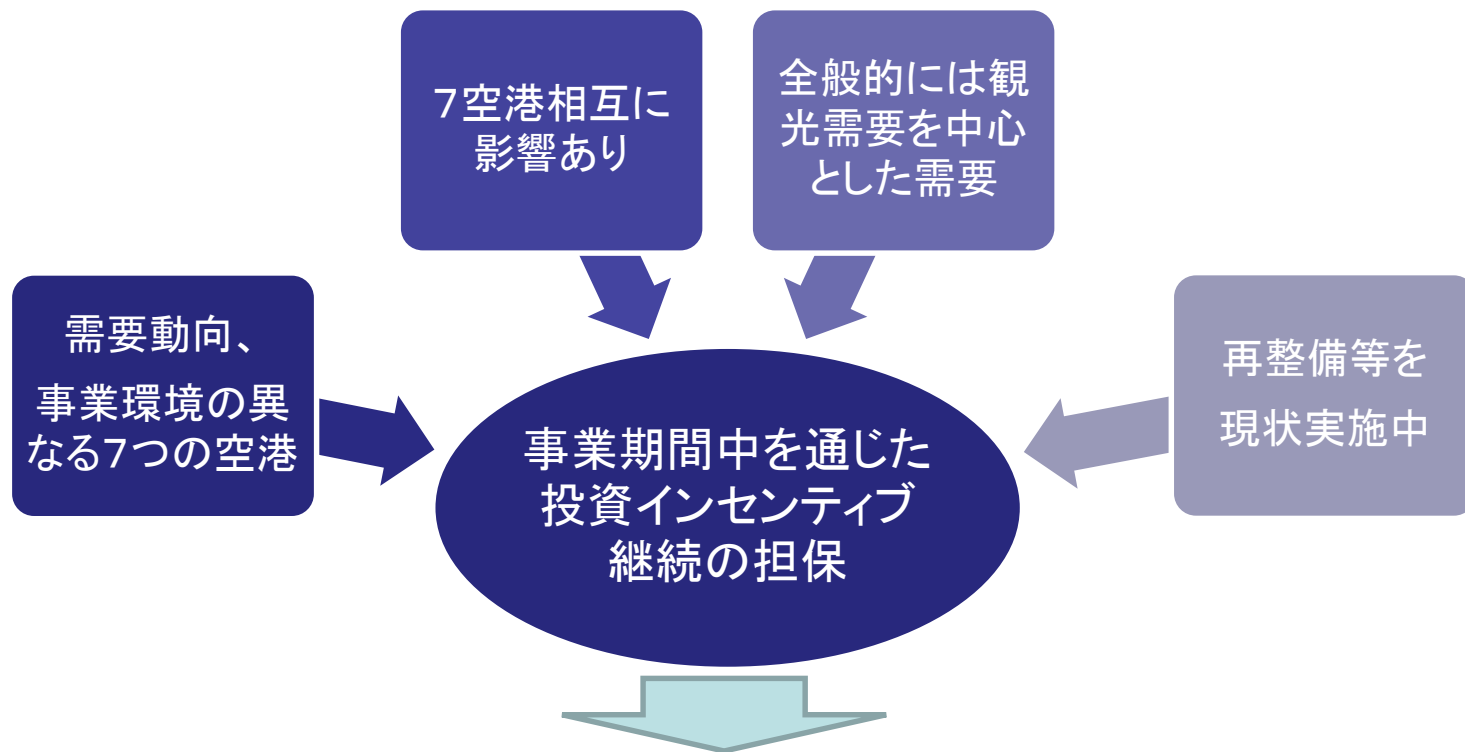
- 新千歳空港の24時間運用については、地域住民と関係地方公共団体との間に交わした合意書に基づき運用されていることから、現行の30枠を更に拡大する場合は、現在の合意書の変更が必要。
- また、枠拡大に当たっては、これまでの地域住民と関係地方公共団体による長年の協議の経緯を踏まえ、現在の協議の枠組みをベースに議論を進めていく必要があるが、一方で協議に当たっては、今後空港を運営していく運営権者の参画が必要不可欠。
- 以上のことから、30枠の更なる拡大に当たっては、今後、関係地方公共団体及び運営権者において、対策の実施や費用における各々の役割分担も含め、協議するものとする。

### 5. 基本協定書の締結について

- 以上の新千歳空港の24時間運用に伴う環境対策については、運営権者と関係地方公共団体との間で「新千歳空港24時間運用に係る基本協定書」を締結し、当該基本協定書に基づき運用していくものとする。

### ③-1. 事業期間を通じた持続的な成長促進策

本件の特性を踏まえ、事業期間を通じ、運営権者(運営者)の投資インセンティブが継続されるような制度的な手当てを実施。



- 非運営権施設(非運営指定対象施設)
  - ✓ 拡張投資の買取対象範囲に関して事業期間を通じた意見聴取の機会
  - ✓ 事業期間満了時を超えるテナント契約
- 運営権施設(運営指定対象施設)の残存価値(期末残存収益投資費用)の負担
  - ✓ 次ページ参照



## ③-2. 運営権施設(運営指定対象施設)の残存価値の負担

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(平成30年3月改正)に沿い、運営権施設(運営指定対象施設)に係る更新投資の残存価値(期末残存収益投資費用)について公共が負担する手続を実施契約上に規定。

### 【条件】

- (1) 事業期間内の投資回収が困難である投資と各管理者が認める投資であること
- (2) 空港運営事業終了日後も空港運営事業終了時における残存価値を上回る受益が継続することが見込まれる投資であると各管理者が認める投資であること

⇒承諾した投資の残存価値は原則として負担する。但し、承認時に想定された運営権施設(運営指定対象施設)全体の容量及び機能が、空港運営事業終了日において満たされていないと各管理者が認めたときは、残存価値の額を調整することができる。

### ① 負担の対象範囲

- ・ 誘導路の増設といった「拡張的な投資」に限定。
- ・ 機能維持の投資は、残存価値の負担が無くとも、要求水準に基づく運営権者(運営者)の義務として実施。

### ② 負担の対象施設

- ・ 運営権施設(運営指定対象施設)のうち、空港基本施設及び駐車場施設を対象。
- ・ 附帯施設は対象としない。

### ③ 負担対象の投資時期

- ・ 提案書類において、「実施保証施策一覧」に記載する投資内容は対象としない。

⇒ 事業運営期間の後半の投資インセンティブの減退回避が主目的

# ④. 公務員派遣(国管理4空港)

PFI法に基づく公務員出向制度では、運営権者の要請があった場合には公務員を出向させることが可能であるとしている。同法では、運営権者への出向人数について特段の制約は設けていないが、北海道内7空港における現在の国(新千歳空港事務所、稚内空港事務所、函館空港事務所、釧路空港事務所)の業務量及び担当職員数を勘案し、運営権者の要請があった場合に、業務の引継期間終了後に出向させることができる公務員の上限数は下表に記載の通りとする。公務員出向以外の人員については、例えば、代表企業等からの出向・転籍、ビル施設事業者等の従業員による兼務、民間事業者との業務委託契約、運営権者による新規採用等により補充することが考えられるが、国は特段の制約を課すものではない。また、出向職員に係る人件費については、別紙を参照のこと。審査書類作成に際し、以下のとおり補足する。

参考URL : [http://www8.cao.go.jp/pfi/hourei/kaisei/h27\\_pfihoukaisei.html](http://www8.cao.go.jp/pfi/hourei/kaisei/h27_pfihoukaisei.html)

○ 出向期間は、当該公共施設等運営事業の初期段階に限ることとし、運営事業の開始から最大おおむね5年間程度とするとされている (PFI法基本方針、公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関する ガイドライン参照)

また、職員1人当りの出向期間3年以内とされている (内閣府令第70号PFI法施行規則) (運営権者の要請があった場合には、前の職員に引き続いて別の職員による出向は可能)

○ 年金保険(共済制度)の事業主負担金は、運営権者が負担する

○ 退職手当は、職員を公務員として再採用した後、国が負担する

なお、本参考情報等を参考に提案審査書類を作成されたい。

<各職種に共通する事項>

※派遣公務員の主な役割は職種ごとの運営権者職員への業務承継である。ただし、運営権者が自らの判断で運営権者職員に複数の業務を担当させることは否定しない。

※派遣公務員が一人でシフトに入ることは想定していない。

職種	民間委託対象業務イメージ	派遣可能な公務員の上限人数			
		新千歳	稚内	函館	釧路
土木	○空港基本施設等(滑走路、誘導路、エプロン等)の維持管理 ○空港基本施設等(滑走路、誘導路、エプロン等)の除雪作業 ○各種点検業務(巡回点検、定期点検等) 等	2	1 (※1)	1 (※1)	1 (※1)
機械	○航空灯火用発電設備等に係る運用、管理 等	1	—	—	—
電気	○航空灯火等にかかる運用、管理 等	2	1	1	2
保安防災	○ハイジャック・テロ対策 ○保安区域への立入承認 ○消防、警備業務に係る発注、指導・監督 等	5	3	4	4
環境対策	○航空機騒音に係る調査、対策 ○住宅、学校等の騒音防止工事の助成 ○移転補償 等	—	—	1	—
運用	○滑走路、誘導路等飛行場面の点検 ○制限区域内の立入承認 ○駐機スポットの管理、運用等	9	3	4	4
合計		19	8	11	11

上記の人数は現時点での想定であり、今後変更等があり得る。

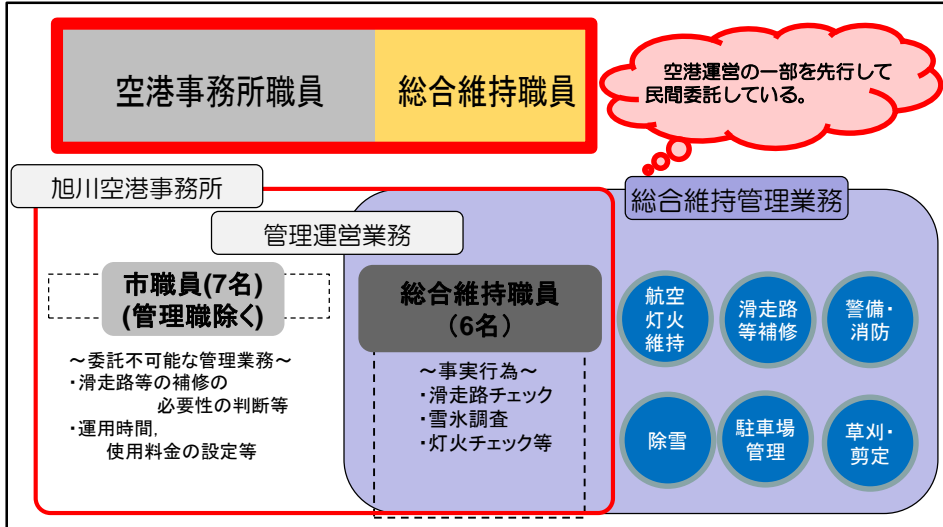
(※) 職種「土木」についての「最大派遣人数」は、道内国管理4空港で合計5名とします。当該最大5名の各空港への割り振りについては、優先交渉権者の提案に基づき記載します。上記の空港ごとの割り振りは、その一例です。

# ④. 公務員派遣(旭川空港)

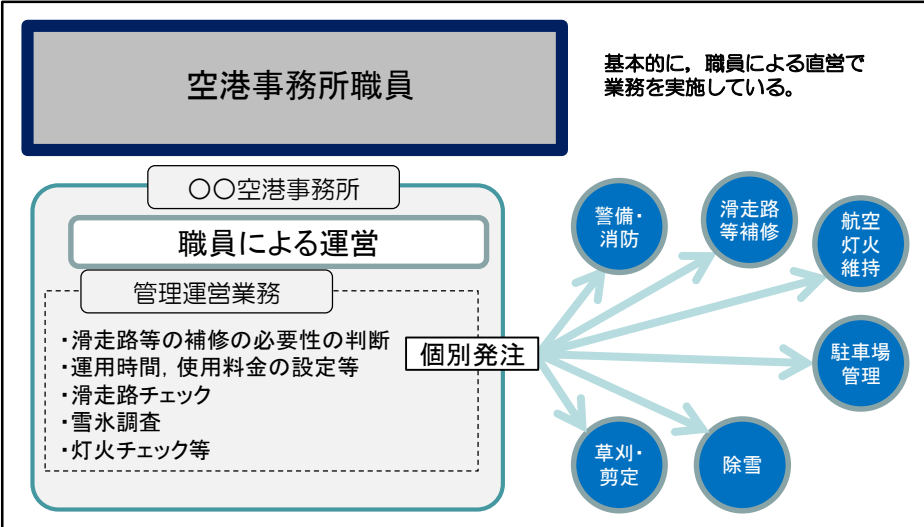
※平成19年度から総合維持管理業務委託(複数年契約)を行い、空港事務所が行う管理運営業務を市と地元民間事業者が共同で実施している。  
 ※運営業務の多くを受託者(民間企業)が行っている。

・旭川空港の民間委託においては、旭川空港の運営ノウハウは民間事業者者に蓄積されており、早期に安全な運営移行が可能。  
 ・このため、公務員派遣は実質的に補助的な役割を担う。  
 ・SPCは複数年にわたる計画的な人員の育成ができ、直接雇用と部分委託の兼ね合いを運営を行いながら判断することが可能。

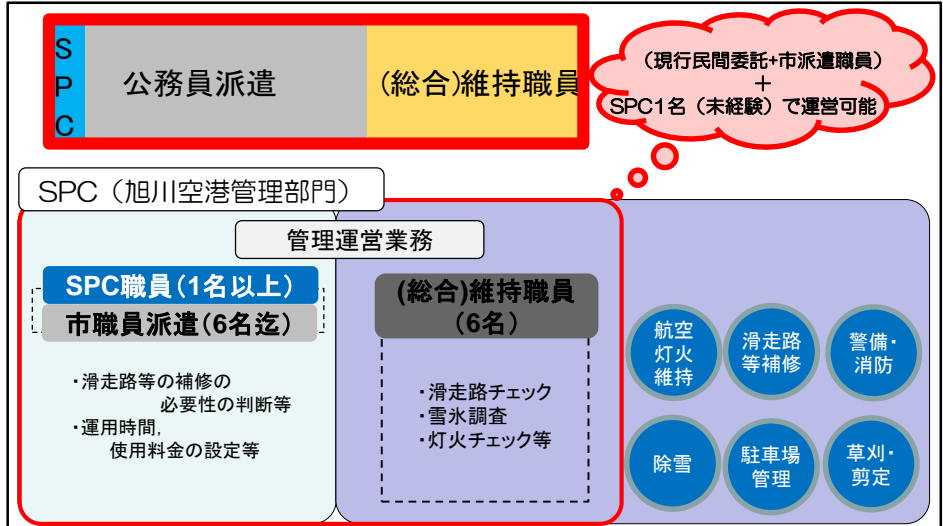
【旭川空港の運営体制】



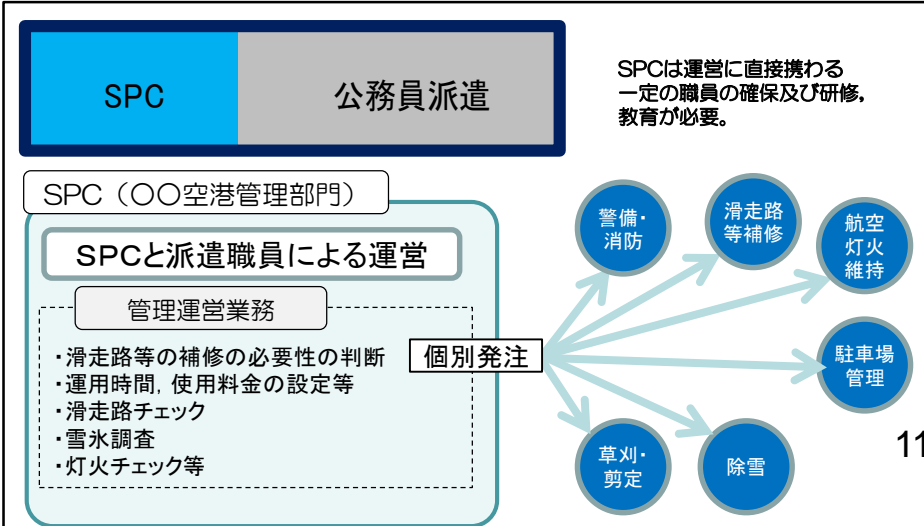
【一般的な空港の運営体制】



【民間委託開始時の旭川空港の運営体制】 (イメージ)



【民間委託開始時の一般的な空港の運営体制】



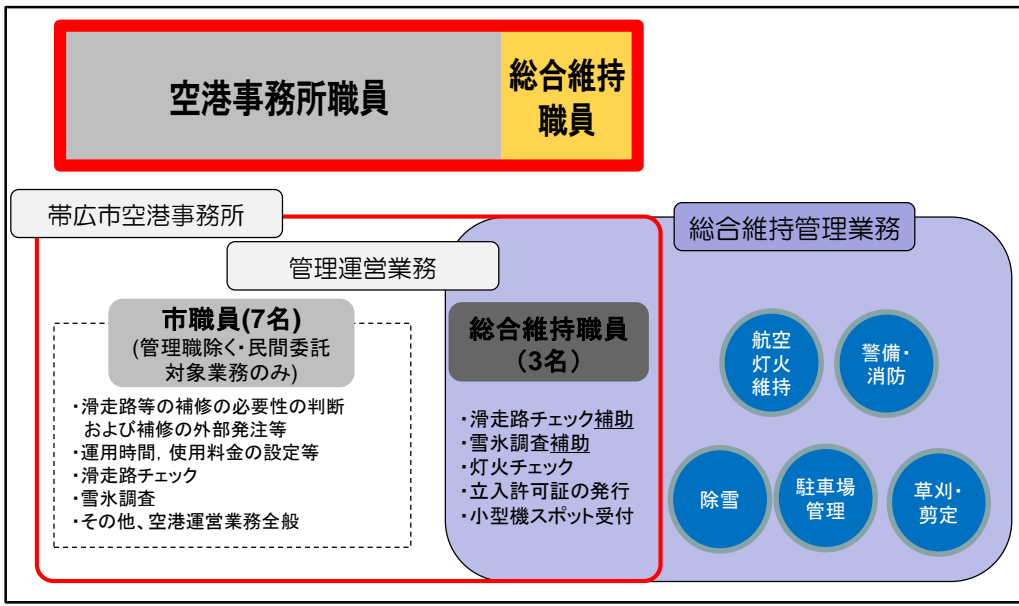
# ④. 公務員派遣(帯広空港)

- 帯広空港の運営に係る業務量等を勘案し、公務員派遣の上限数は右表のとおり
- 帯広空港では旭川空港を参考に、平成25年度から総合維持管理業務委託(複数年契約)を導入
- 公務員派遣のほか、総合維持職員(管理運営業務)の活用も可能
- 総合維持管理業務の概要は、別途開示資料を参照

【帯広市による公務員派遣上限人数】

職種	民間委託対象業務イメージ	派遣可能な公務員の上限人数
土木	○空港基本施設等(滑走路、誘導路、エプロン等)の維持管理 ○空港基本施設等(滑走路、誘導路、エプロン等)の除雪作業 ○各種点検業務(巡回点検、定期点検等)等	1
機械	○航空灯火用発電設備等に係る運用、管理 等	—
電気	○航空灯火等にかかる運用、管理 等	2
保安防災	○ハイジャック・テロ対策 ○保安区域への立入承認 ○消防、警備業務に係る発注、指導・監督 等	4
運用	○滑走路、誘導路等飛行場面の点検 ○制限区域内の立入承認 ○駐機スポットの管理、運用等	
環境対策	○航空機騒音に係る調査、対策 ○住宅、学校等の騒音防止工事の助成 ○移転補償 等	—
合計		7

【帯広空港の運営体制】

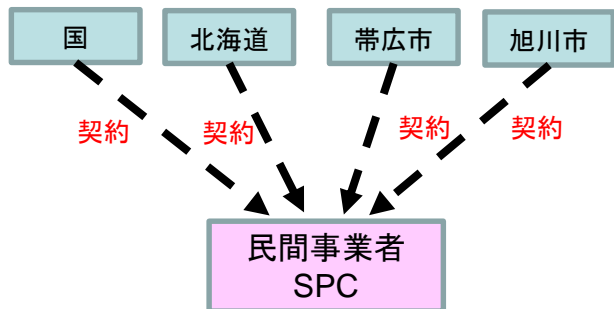


- 旭川市よりも、総合維持職員の業務範囲が狭く、人数も少ない。
- 管理運営業務の総合維持職員は、市職員の補助的な役割を担っている。
- 市職員の最大派遣人数は、現状のシフトに必要な人員数で設定している。
- 総合維持職員の活用で、公務員派遣数・外部委託・新規採用など柔軟な設定が可能となる。

# ⑤-1. 4管理者間の公平性確保

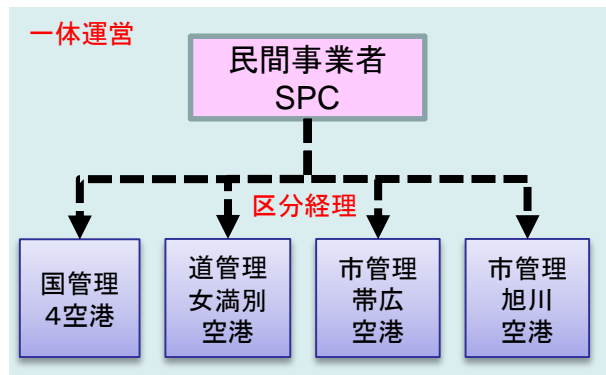
## ●応募者による提案時点

- ✓ 4管理者毎に実施契約を締結するため、契約間での収支補填がない前提で各契約が成立する必要あり。
- ✓ 国管理空港の収益により地方管理空港／特定地方管理空港の赤字が補填されていない提案が大前提。



- 応募者は、7空港一体で事業計画を策定。7空港の運営は1つのSPCで行うことを想定。
- しかし、4管理者毎に実施契約を締結するため、管理者間での収支補填がない前提で契約が成立する必要あり。
- 旭川空港、帯広空港及び女満別空港については独立採算が難しいとの想定から、①更新投資に対する費用負担(運営権設定施設(運営指定対象施設)にかかるもの)、②運営に係る費用負担(①以外の各空港のキャッシュフローの不足分)についても、上限額の範囲で自治体が負担を行う。
- 管理者間の収支補填がないか否かについては、以上の自治体負担を考慮した後の、各空港の事業期間全体を通じたキャッシュフローがゼロとなっているか、をもって確認する。7空港一体での資金調達及びSPCグループ内部における資金融通を前提とした提案が制限されるものではない(調達コストはバーチャルに各空港で負担)。

## ●運営開始以降



### 【運営権者(運営者)】

- ✓ 各管理者と契約締結するSPCは一つ。空港運営は7空港一体的に行うことで全体的な収益増加・費用削減を目標とし、超過リターンは企業努力の成果として享受可能。
- ✓ 一方で、各空港ごとに区分経理し、個別にキャッシュ・フローを把握する(提案時の計画と運営開始以降の実績との差を明らかにする)。

### 【国】

- ✓ ①区分経理された国管理4空港の収支、②SPC全体の財務状況をモニタリング
- ✓ 国管理4空港において、提案時の計画を下回る収支となった場合でも、当該一事をもって実施契約の解除要件が充たされることはない。

### 【道・2市】

- ✓ ①区分経理された自らの空港の収支、②SPC全体の財務状況を国と共同でモニタリング
- ✓ 各空港において、提案時の計画を下回る収支または、上回る収支となった場合でも、自治体の運営に係る費用負担の金額が変わることはない。

# ⑤-2. 公的負担の制度設計

## 更新投資に係る費用負担

### 【応募者による提案時点】

- ✓ 空港基本施設等の運営権設定対象施設(運営指定対象施設)に対する費用負担
- ✓ 募集要項に示された30年間(※実際には空港ごとの事業開始時期を踏まえた期間。以下、同じ。)を通じた負担上限額の範囲内において、当該負担額につき、3管理者ごとに提案を受け、3管理者ごとに負担削減額をもって評価する。
- ✓ 各自治体は30年間の確定負担総額につき債務負担をとる。

### 【運営開始以降】

- ✓ 運営権者は、確定負担総額の範囲内で、自治体負担による工事を実施することができる。
- ✓ 自治体側の年度予算措置手続や国への補助申請等の関係から、工事については事前に年度協定を締結するといった手続を用意。

## 運営に係る費用負担

### 【応募者による提案時点】

- ✓ 応募者の各空港の事業計画におけるキャッシュフローの不足分(上記の更新投資に係る費用負担部分以外)について費用負担を行うもの(運営権者(運営者)所有資産に対する更新投資、既存債務の元利弁済、人件費等の営業費用、資金調達コスト等も含む。)
- ✓ 募集要項に示された①30年間を通じた負担上限額及び②各年度の支払上限額の範囲内において、当該負担額につき、3管理者ごとに提案を受けるものであり、3管理者ごとに負担削減額をもって評価する。
- ✓ 各自治体は30年間の確定負担総額につき債務負担をとる。

### 【運営開始以降】

- ✓ 自治体側は、提案内容(金額、負担を受ける年度)に沿って負担額を運営権者(運営者)に支払う。
- ✓ なお、詳細については、帯広市・北海道と旭川市で、以下のとおり、扱いが異なっている。

### 帯広市・北海道

年度支払上限額: 30年間負担総額を単純に年割した金額  
 支払: 年2回 (4月~9月分を10月、10月~翌3月分を翌4月にSPCに後払)  
 条件: 半期毎に簡単な運営報告書の提出を支払条件とする。

### 旭川市

年度支払上限額: 運営初期にSPCの運営費用がかさむことを考慮し、年度支払上限額は、30年を単純に年割りした金額の約2倍まで認める対応とする。  
 支払: 年2回 (4月~9月分を4月、10月~翌3月分を10月にSPCに前払)  
 条件: なし

●帯広市: 30年間負担総額72.76億円	各年度支払上限額 2.55億円
●北海道: 30年間負担総額50.58億円	各年度支払上限額 1.77億円

●旭川市: 30年間負担総額44.65億円	各年度支払上限額 3.08億円
(⇒単純に年割した金額は1.54億)	

## ⑤-3. 公的負担額(負担軽減額)の提案方法

### 更新投資に係る費用負担

- 様式
  - ✓ 【様式19-E1⑦】事業計画（旭川空港・帯広空港・女満別空港 運営権施設(運営指定対象施設)の更新投資に係る明細)
- 提案方法
  - ✓ 民間ノウハウを活かした効率化等による合理化を踏まえた工事額を試算。
  - ✓ 下記の運営に係る費用負担が不要となり、さらに余剰のキャッシュフローがある場合は、更新投資に係る費用負担削減を行う。

### 運営に係る費用負担

- 様式
  - ✓ 【様式19-E1⑥】事業計画（旭川空港・帯広空港・女満別空港 公的負担計算シート)
- 提案方法
  - ✓ 各空港における事業計画を作成(様式19の他のシートを埋める)
  - ✓ 「運営権施設(運営指定対象施設)の更新投資に係る費用負担」・「運営に係る費用負担」の提案前提が正しいか確認し、ルールに沿った負担額が計算されているかを確認するために様式19-E1⑥を活用。
  - ✓ ポイントとなるのは、バーチャルに各空港の財務収支を試算する点。
    - ビル施設事業者の既存債務の元利返済(応募者の資金調達方法に沿った財務収支に置き換えることは可能)
    - 初期投資(ビル施設事業者株式の取得支出、運営権者譲渡対象資産の取得支出)、期中のキャッシュフロー不足額(単年度上限を超える額)に対する資金調達(デット・エクイティ含む)の財務収支も含む

## 2. 選定基準



① 1次審査と2次審査の関係

② 2次審査の全体パートと  
個別パートの関係

③ 提案項目・審査の  
ポイントの解説

# 選定基準（1次審査配点）

様式名称	頁数制限	配点
【A】 基本方針	4	20
【B1】 航空ネットワークの充実に関する方針	2	10
【B2-1】 道内航空ネットワークの充実に関する方針	2	10
【B2-2】 広域観光の振興に関する方針		
【B3】 空港施設運用に関する方針	2	10
【C1】 安全・保安に関する方針	2	10
【C2】 事業実施体制に関する方針	2	10
【E】 収支計画	A3で1	7
【F】 運営権対価及び地方公共団体の負担総額	4	国管理4空港20.7 旭川空港1.1 帯広空港0.5 女満別空港0.7 合計23
合計	19	100

# 選定基準（2次審査配点）

様式名称	頁数制限	配点
<b>全体パート</b>		
【A1】 戦略的事業方針	3	20
【A2】 需要動向分析及び事業環境分析	4	
【A3】 各指標に係る目標値等	2	
【B1】 航空ネットワークの充実提案	4	20
【B2-1】 道内航空ネットワークの充実提案	1	10
【B2-2】 広域観光の振興に関する提案	2	10
【B3】 空港施設運用に関する提案	3	10
【C1】 安全・保安に関する提案	3	10
【C2】 事業実施体制に関する提案	3	10
【C3】 職員の取扱いに関する提案	3	10
【E1】 事業計画及び事業継続に関する提案	A3で25	30
【E2】 期中資金調達及び投資回収に関する計画	2	
小計		130

様式名称	頁数制限	配点
<b>個別パート</b>		
※CTS：新千歳空港、WKJ：稚内空港、KUH：釧路空港、HKD：函館空港、AKJ：旭川空港、OB0：帯広空港、MMB：女満別空港		
【A-CTS～A-MMB】 戦略的事業方針	各1枚×7空港 ※CTSのみA3可	各5×7空港
【B1-CTS～B1-MMB】 航空ネットワークの充実等に関する提案	各1枚×7空港 ※CTSのみA3可	各5×7空港
【B3-CTS～B3-MMB】 空港施設運用に関する提案	各1枚×7空港 ※CTSのみA3可	各5×7空港
【D-CTS～D-MMB】 地域との連携及び地域共生事業に関する提案	各1枚×7空港 ※CTSのみA3可	各5×7空港
小計		140
<b>対価等パート</b>		
【F】 運営権対価の額及び地方公共団体の負担額、資金調達の確実性	4	国管理4空港72 旭川空港3.7 帯広空港1.9 女満別空港2.4 合計80
合計		350

# 選定基準（審査委員会の構成）

- 【1次審査】 バンドリング案件としての全体事業方針を中心とし、全体パート審査委員により審査を実施。  
 【2次審査】 全体パート及び個別パートに分けて審査を実施。
- ・全体パートでは、戦略的な事業方針・各項目毎の戦略・7空港にまたがる施策を審査。
  - ・個別パートでは、各個別空港における具体施策の提案を受け、期待される効果等を審査。

【1次審査】100点満点

選定委員メンバー	全体Part 審査対象
① 山内 弘隆 (委員長)	○
② 石井 吉春	○
③ 加賀谷 哲之	○
④ 加藤 一誠	○
⑤ 矢ヶ崎 紀子	○
⑥ 山形 康郎	○
⑦ 国交省 ネットワーク企画課長 (航空行政所管官庁)	○
⑧ 北海道 副知事	○
⑨ 北海道空港協会 会長	○
⑩ 国 ネットワーク企画課長 (管理者枠)	○(※)
旭川市 副市長 (管理者枠)	
帯広市 副市長 (管理者枠)	
北海道 副知事 (管理者枠)	

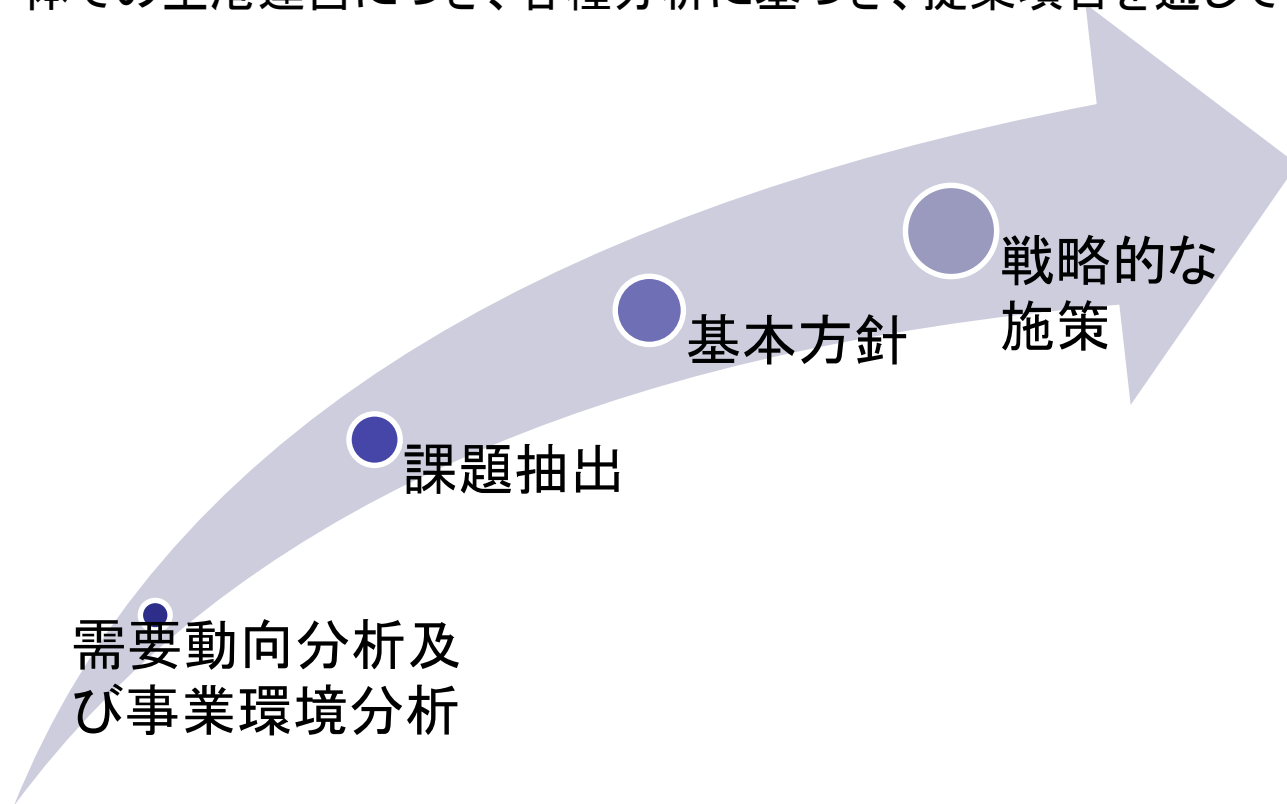
【2次審査】 350点満点

選定委員メンバー	全体Part 審査対象	国管理4空港				3管理者		
		新千歳空港	稚内空港	釧路空港	函館空港	旭川空港	帯広空港	女満別空港
① 山内 弘隆 (委員長)	○	○	○	○	○	○	○	○
② 石井 吉春	○	○	○	○	○	○	○	○
③ 加賀谷 哲之	○	○	○	○	○	○	○	○
④ 加藤 一誠	○	○	○	○	○	○	○	○
⑤ 矢ヶ崎 紀子	○	○	○	○	○	○	○	○
⑥ 山形 康郎	○	○	○	○	○	○	○	○
⑦ 国交省 ネットワーク企画課長 (航空行政所管官庁)	○	○	○	○	○	○	○	○
⑧ 北海道 副知事	○	○	○	○	○	○	○	○
⑨ 北海道空港協会 会長	○	-	-	-	-	-	-	-
⑩ 国 ネットワーク企画課長 (管理者枠)	○(※)	-	-	-	-	-	-	-
旭川市 副市長 (管理者枠)		-	-	-	-	-	-	-
帯広市 副市長 (管理者枠)		-	-	-	-	-	-	-
北海道 副知事 (管理者枠)		-	-	-	-	-	-	-
⑨ 千歳代表 副市長	-	○	-	-	-	-	-	-
稚内代表 副市長	-	-	○	-	-	-	-	-
釧路代表 副市長	-	-	-	○	-	-	-	-
函館代表 副市長	-	-	-	-	○	-	-	-
旭川代表 副市長・旭川商工会議所	-	-	-	-	-	○ ○	-	-
帯広代表 副市長・帯広商工会議所	-	-	-	-	-	-	○ ○	-
女満別代表 大空町長・網走商工会議所	-	-	-	-	-	-	-	○ ○

(※)4名の委員の点数を合計して4で除した点数とする

# 選定基準

- ✓ 上下一体での空港運営につき、各種分析に基づき、提案項目を通じて一貫した提案



- ✓ 7空港バンドリングの全体方針を踏まえた個別空港の提案



※2次審査における個別パート審査委員は、全体パートの様式A1, A2を確認のうえ、個別パートを審査。

### 3. 今後の手続き等

# ①. 今後のスケジュール

## 1. 募集要項Q&Aについて

質問・回答のサイクルの目安として、以下の質問期日を設定。

なお、1回目と2回目の間での追加開示資料に関して2回目の前に質問書提出することも可。

- ✓ 1回目 5月30日(水) ~5月31日(木) の期間に質問書提出
- ✓ 2回目 7月09日(月) ~7月10日(火) の期間に質問書提出
- ✓ 最終回答公表予定日 7月27日(金)

## 2. 1次審査関連

- ✓ 1次審査書類の提出期日は8月16日(木)
- ✓ 1次審査書類に基づく「概要説明」を提案書提出日より、約1週間後に応募者から受ける予定  
(新たにプレゼンテーション資料を用意する必要はなし)

## 3. 2次審査関連

スケジュール(予定)	内容
平成30年9月頃	1次審査結果の通知
平成30年9月頃~平成31年4月頃	競争的対話等の実施期間
平成31年5月頃	第二次審査書類の提出期限

- ✓ 競争的対話については、「競争的対話等のスケジュール(予定)」を1次開示資料で提供予定
- ✓ 先行案件を踏まえ、7空港を効率的に理解頂けるような工夫を図るとともに、競争的対話は4管理者が共同で開催し、共通事項は4管理者で検討する予定

## ②. VDRについて

### 1. VDRの使い方（12カテゴリーに分類）

- ✓ ID申請書(4/25HP参照)により申し込みすることで、「公募手続関連」のカテゴリーにアクセス可能
- ✓ 守秘義務誓約書等の手続後に、開示資料等(11カテゴリー)にアクセス可能
- ✓ 12カテゴリーの各階層は次頁参照

### 【VDRのトップ画面イメージ】

The screenshot shows the VDR top page with a grid of 12 categories. Each category card includes a title, host information, a button to access the category, and the last access date.

Category	Host	Access Status
HK7-Procedure	公募手続関連	最終アクセス日: 04/18/2018
HK7-Common	共通資料	最終アクセス日: アクセスなし
HK7-CTS1	新千歳	最終アクセス日: アクセスなし
HK7-CTS2	新千歳CAT	最終アクセス日: 04/18/2018
HK7-CTS3	新千歳HKK	最終アクセス日: 04/18/2018
HK7-CTS4	新千歳他	最終アクセス日: アクセスなし
HK7-WKJ	稚内	最終アクセス日: アクセスなし
HK7-KUH	釧路	最終アクセス日: アクセスなし
HK7-HKD	函館	最終アクセス日: アクセスなし
HK7-AKJ	旭川	最終アクセス日: アクセスなし
HK7-OBO	帯広	最終アクセス日: アクセスなし
HK7-MMB	女満別	最終アクセス日: アクセスなし

At the bottom left, there is a 'Venue 取引ソリューション' section with a 'VENUE' button. At the bottom right, there is a message: 'プロジェクトが見つかりませんか? ここをクリックしてプロジェクトを固定'.



## ②. VDRについて

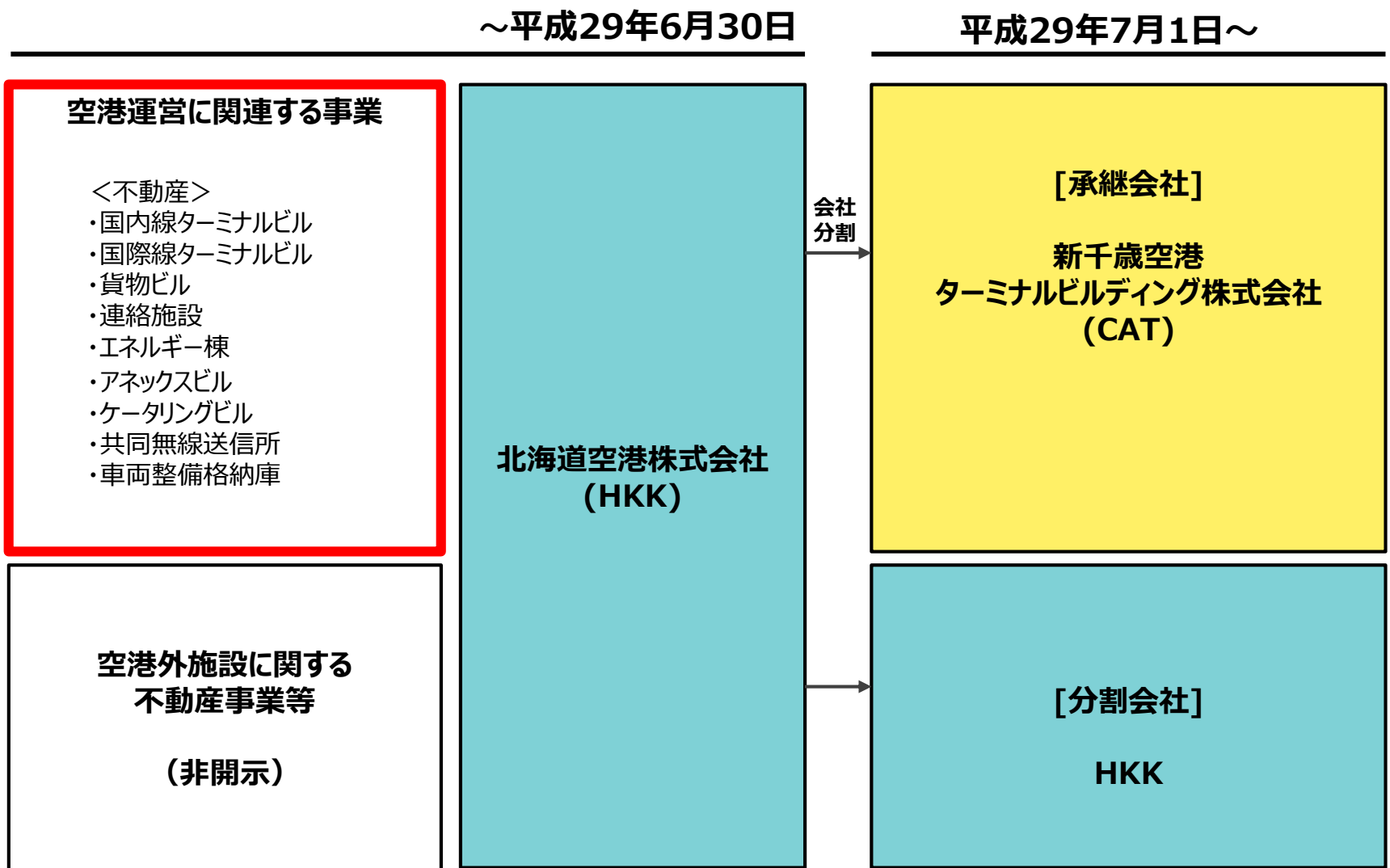
### 2. 北海道内7空港特定運営事業等 VDR見取図

\*VDRのトップ画面のフォルダは下記12区分で表示されます。

番号	プロジェクト名	ホスト名	フォルダの内容		フォルダ番号		ファイル名の 接頭記号
			施設区分	項目	大項目 フラグ	中項目 フラグ	
1	HK7-Procedure	公募手続関連	-	・質問書様式 ・関心表明書兼守秘義務対象開示資料貸与申込書等 ・様式集及び記載要領	-	-	-
2	HK7-Common	共通資料		・公募資料 ・開示資料（4空港または7空港共通）	0～9	1～12	COM
3	HK7-CTS1	新千歳滑走路等	滑走路等	要求水準等	0	-	CTS
				関連資料	1	-	
				参考資料（資産）	2	-	
				参考資料（IP）	3	-	
				参考資料（保安防災）	4	-	
				参考資料（業務）	5	-	
				参考資料（環境地域）	6	-	
			関係地方公共団体	7	-		
駐車場	空港環境整備協会	8	-				
4	HK7-CTS2	新千歳CAT	ビル	新千歳空港ターミナルビルディング（承継会社）	9	1～12	CAT
5	HK7-CTS3	新千歳HKK	空港関連事業	分割会社	9	1～12	HKK0
				HKK1	9	1～12	HKK1
				HKK2	9	1～12	HKK2
				HKK3	9	1～12	HKK3
				HKK4	9	1～12	HKK4
				HKK5	9	1～12	HKK5
				HKK6	9	1～12	HKK6
				HKK7	9	1～12	HKK7
				HKK8	9	1～12	HKK8
6	HK7-CTS4	新千歳他	駐車場	千歳観光連盟	1	-	CTS1
			ビル	札幌国際エアカーゴターミナル	2	1～12	CTS2
			給油	千歳空港給油施設	3	1～12	CTS3
7	HK7-WKJ	稚内	滑走路等	稚内事務所	0～7	-	WKJ
			駐車場	稚内事務所	8	-	
			ビル	稚内空港ビル	9	1～12	
...							
12	HK7-MMB	女満別	滑走路等	北海道	0～7	-	MMB
			駐車場	めまんべつ産業開発公社	8	1～12	
			ビル	女満別空港ビル	9	1～12	

## ②. VDRについて(ビル施設事業者に係る情報開示)

- ✓ ビル施設事業者に関する参加資格要件に基づき、平成29年7月1日に、北海道空港株式会社(HKK)を分割会社とし、新千歳空港ターミナルビルディング株式会社(CAT)を承継会社とする吸収分割を実施。



## ②. VDRについて(ビル施設事業者に係る情報開示)

- ✓ 新千歳空港のビル施設事業者に係る開示情報は、承継会社だけでなく、分割会社グループが行う空港の運営に関連する情報(空港関連事業)も公募手続の公平性、情報格差の是正等の観点から開示。

### ■北海道空港株式会社(HKK)及びグループ会社の開示情報

VDR HK7-CTS3の中のファイル接頭記号は以下の通り		空港の運営に関連する事業 (開示対象)	左記以外の事業 (開示対象外)
物販 事業系	HKK1	物品販売事業(土産店等 3店舗)	外商事業 製造事業
	分割会社	免税店事業(3店舗) ※	—
広告・ホテル・ 温泉・その他 事業系	HKK2	物品販売事業(弁当販売等 3店舗)	製造事業 水産事業
	HKK3	広告宣伝及び広告代理店事業 店舗内装設計監理等事業 映画館及び遊技施設運営事業 物品販売事業(グッズ販売等 3店舗)等	広告宣伝及び広告代理店事業(空港外) 出版事業 旅行事業 不動産賃貸事業
	HKK4	ホテル事業、公衆浴場事業	ホテル事業(空港外)
	HKK5	環境演出事業 物品販売事業(道内産商品販売 1店舗)	生産事業
空港役務 事業系	HKK6	グランドハンドリング事業 インフォメーション事業	旅行事業 人材派遣事業
	HKK7	ビルメンテナンス事業 事務室等の改修及び設備等工事業 電力・熱供給業 リース事業 清掃・廃棄物処理事業	不動産事業 生保・損保代理店業 貸金業 リース事業(空港外) 施設運営事業 航空保安施設保守事業
	HKK8	飲食事業(5店舗)	外商事業 飲食事業(空港外)

※ 平成29年9月において免税店事業は分割会社(HKK)に移管されている。

## ③. その他

---

1. 応募企業又は代表企業に求められる要件
  - ✓ 「平成20年以降」とは、「平成20年以降のある時点」において、①～③記載の実績を求めるものです。
  
2. 二次審査手続きから、応募者側にも事務手続き窓口となる外部のアドバイザーを置くことは可能。
  
3. 海外法人の必要書類に関して
  - ✓ 印鑑証明書の代替書面として署名証明書による提出は可能。
  - ✓ 会社案内及び定款につき英語で提出することは可能。
  - ✓ (但し、英語以外の言語の場合は、日本語又は英語での翻訳の添付は必須)
  
4. 各種ヒアリング、競争的対話、プレゼンテーション時において通訳を同席させることは可能。

## 4. 參考資料

## 【参考】【旭川空港・帯広空港】特定地方管理空港における運営者の指定

### ＜特定地方管理空港とは＞

- **旭川空港、帯広空港**、秋田空港、山形空港、山口宇部空港
- 空港整備法及び航空法の一部を改正する法律(平成20年法律第75号)附則第3条第1項
- 特定地方管理空港の所有・管理形態：**所有者＝国、管理者＝地方公共団体**

### ＜運営者の指定(民活空港運営法附則第14条)とは＞

- PFI法に定める公共施設等運営権を設定する方式(コンセッション方式)による民間への運営委託は、管理者自らが所有する公共施設のみを対象とするため、管理者が所有権を有しない特定地方管理空港では採用できない
- そこで、**コンセッション方式と同様の民間による空港運営が可能**となるよう、**民活空港運営法附則において運営者の指定制度**を措置

	特定地方管理空港 運営者の指定	公共施設等運営権 (コンセッション)	(参考) 指定管理者制度
根拠法令	民活空港運営法	PFI法 民活空港運営法	地方自治法
対象となる空港	特定地方管理空港	国管理空港 地方管理空港	地方管理空港
民間運営に至る権原	行政処分 (運営者の指定)	行政処分 (みなし物権の設定)	行政処分 (指定管理者の指定)
民間委託が可能な 業務の範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港の運営及び維持管理 (更新投資)</li> <li>・空港航空保安施設の運営</li> <li>・環境対策事業</li> <li>・その他付帯事業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港の運営及び維持管理 (更新投資)</li> <li>・空港航空保安施設の運営</li> <li>・環境対策事業</li> <li>・その他付帯事業</li> </ul>	一部の業務に限定
着陸料等の設定、收受	可能	可能	不可
抵当権の設定	不可	可能	不可

# (参考)北海道内7空港特定運営事業等 VDRによる開示資料の貸与等に関する手続について

## 手続の流れ

1. ID申請書を入力

2. ID申請書をメールで提出

3. 個別IDを付与し、HK7-Procedureのアクセス権を付与・ユーザーガイドをメールで送付

質問書提出

4. 質問書をHK7-Procedureの自社名フォルダにアップロード

開示資料貸与

5. 期限までに関心表明書兼守秘義務対象開示資料貸与申込書等をHK7-Procedureの自社名フォルダにアップロード・原本を提出

6. 関心表明書兼守秘義務対象開示資料貸与申込書等の原本受領確認後、HK7-Common等のアクセス権を付与

7. HK7-Common等の資料にアクセス可

参加者

## 国交省HP等

HP上でアクセス可

・ ID申請書

VDR内に12プロジェクトが存在  
(ホスト欄にプロジェクト内容を付記)

## VDR(バーチャルデータルーム)構成イメージ

HK7-Common(共通資料)

・ 公募資料、開示資料(4空港または7空港共通の開示資料)

HK7-CTS1~4(新千歳は4つに区分)、HK7-WKJ(稚内)、HK7-KUH(釧路)、HK7-HKD(函館)、HK7-AKJ(旭川)、HK7-OBO(帯広)、HK7-MMB(女満別)

HK7-Procedure(公募手続関連)

・ 質問書様式  
・ 関心表明書兼守秘義務対象開示資料貸与申込書等  
・ 様式集及び記載要領

・ 提出用フォルダ  
(質問書、関心表明書兼守秘義務対象開示資料貸与申込書等)

各社共通内容

各社提出用

守秘義務対象

申請後アクセス可

Donnelley Financial Solutions Japan 株式会社(再委託先)  
新日本有限責任監査法人(委託先)