

(添付資料)

仙台空港特定運営事業等

優先交渉権者選定基準の策定理由

平成 26 年 6 月 27 日

国土交通省航空局

第 1. 優先交渉権者選定基準の位置付け

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、本事業ではこれに従い、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ことを明記している。

第 2. 優先交渉権者選定の方法

1. 選定方法の概要

審査方式は、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、「対話参加者の選定、参加要請（3 者程度に絞り込み）」までを第一次審査、「優先交渉権者、次点交渉権者の選定」までを第二次審査とする。

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。

応募者の提案内容について、航空運送事業者、地方公共団体等との事前調整は不要である。ただし、提案内容によっては、他の事業者等との連携の実現可能性が低いものとして減点対象となることがある。

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。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

審査委員会の委員の具体的な名称は募集要項に記載する。

第 3. 審査の手順

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る。

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。

第4. 第一次審査

1. 資格審査

第一次審査における参加資格要件審査は、提案審査に先立って行う。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

第一次審査は書類のみによって行う。

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及び仙台エアポートサービス株式会社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。

3. 第二次審査参加者の選定

国は、原則として審査委員会の作成した得点案を尊重して第二次審査参加者を選定する。

第二次審査参加者は3者程度とすることを基本とするが、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

提案審査では、審査委員ごとに採点を行って、その個別採点の平均点の優劣によって順位を決することとする。この点、東京国際空港国際線地区旅客ターミナルビル整備・運営事業等では、審査委員が協議の上、審査委員会による得点案を作成することとしていた。しかし、本事業においては、仙台空港が、航空ネットワークの維持拡大や地域経済の活性化、地域の基礎的交通基盤を担っていること、東日本大震災からの復興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考え、個別採点及び平均点による採点方式を採用することとする。

平均点の算出においては、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、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こととする。

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。よって、提案項目ごとに審査委員の得点を集計して、その最高点と最低点を排除し、平均点を算出した上で、項目ごとの平均点を合計して得点案を作成する方法を採用する。

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。この際、得点案の算出過程については、個々の審査委員の名称を伏せた状態で審査委員会に開示するものとする。

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3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。

表1 第一次審査における提案項目

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、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、仙台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国の基本方針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である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継続を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) 空港活性化が本事業の最大の目的であることから他の項目に比して重点的に配点を行っている。また、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。
- (2) 提案内容の審査のポイントとしては、旅客者数・貨物量の増加及び運営権者の収益性向上の効果を評価の基本としつつ、他の空港関係事業者（給油施設事業者、空港ビルテナント、グラハン事業者等）の収益性や空港周辺地域の発展に貢献する提案があるときは、これを加点要素とすることができるものとする。

たとえば、旅客者数・貨物量の増加及び運営権者の収益性の向上が極めて高いレベルで期待できる提案に対しては、他の空港関係事業者等への貢献を判断せずとも10点とすることができる一方、旅客者数・貨物量の増加等が一定程度劣る提案であっても、他の空港関係事業者や空港周辺地域の発展に貢献する提案であるときは、これも10点を付すことができる。他に「加点することがある」と記載されるものについても同様である。

(設備投資方針)

- (1) 設備投資については、機能維持のための設備投資と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させるものとする。
- (2) 機能維持のための設備投資については、要求水準に記載している更新投資を行うことを最低水準とし、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。
- (3) 空港活性化のための設備投資については、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、運営権者自らまた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。

3. 提案事業方針

(提案事業方針)

- (1) 提案事業には、「地域との共生に関する提案事業」と「空港の利用促進に関する提案事業」の2つの事業が存在する。「地域との共生に関する提案事業」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、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をいう。また、「空港の利用促進に関する提案事業」とは、国及び関係地方公共団体等（宮城県・名取市・岩沼市・仙台市・仙台空港国際化利用促進協議会等）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をいう。
- (2) 提案事業の趣旨は、地域住民や関係地方公共団体等と連携し、空港について理解を得た上で、利用促進を実現することにある。そのため、審査にあたっては、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。

4. 収支計画、事業継続及び実施体制

(収支計画及び事業継続方針)

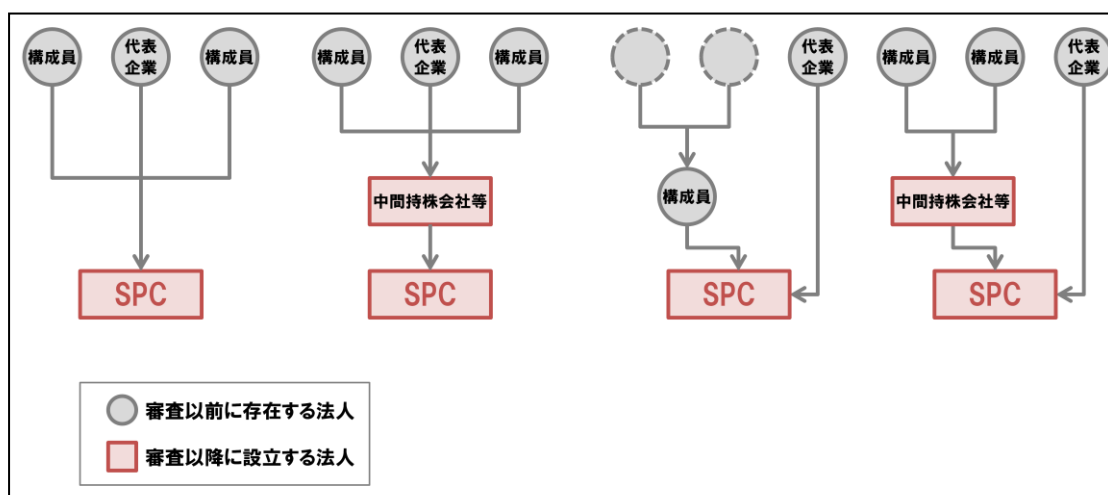
- (1) 収支計画については、収支計画の概要とその骨子の記載を提案として求める。収支計画の概要とは、本事業期間中における運営権者の収支計画を大まかに策定したものをいい、その審査にあたっては、計画が堅実に立てられているか、長期的に運営継続することが可能なものとなっているかについて評価を行う。また、収支計画の骨子とは、収支計画の概要の策定根拠、すなわち、他の提案項目における方針と収支計画上の数字との関連性についての説明をいい、その審査にあたっては、収支計画の概要策定にあたって十分に合理性のある根拠が挙げられているかについて評価を行う。
- (2) 事業継続の基本的な考え方は、需要減少イベント（不可抗力事象、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。

(実施体制)

- (1) 「SPCの出資形態」は、運営権者を株式会社として設立するのであればその旨を記載し、株式会社以外の組織として設立する場合には具体的な出資形態を提案する。この場合、次に列挙する5つの項目を遵守できているか否かを評価の対象とする。

① 運営権者に意思決定機能があること

- ② 運営権者に運営・安全の責任が継続して存在する仕組みが備わっていること
 - ③ 運営権者によって要求水準を充足する投資が行われるとともに、事業継続が確保されるような仕組みが備わっていること
 - ④ 空港運営事業、ビル施設等事業の一体的運営がなされる仕組みが備わっていること
 - ⑤ 專業義務(あらかじめ国が認めた事業はこの限りでない。)が充足される(他事業により本事業の実施が影響を受けることはない) 仕組みとなっていること
- (2) 「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、応募企業また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。この前提があるため、本事項は提案事項ではあるが、評価の対象とはしない。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また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。



- (3) 「応募企業・コンソーシアム構成員の概要及び業務実績」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

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内部の組織図や役職員予定者リストの他、SPCと連携して本事業を実施するコンソーシアム構成員等の外部委託体制を含む提案を受け付ける。審査のポイントとしては、かかる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、ノウハウ等の確保といえるかという点を評価する。

5. 職員の取扱方針

(職員の取扱方針)

- (1) 株式譲渡により子会社化するビル施設事業者の職員に対する人事・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、宮城県の事前確認手続で行われることとなるが、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の雇用維持及び新規採用の考え方を審査の対象とするものである。
- (2) 国からの派遣職員については、具体的には競争的対話を通して国との協議により決定することを予定している。そのため、ビル施設事業者職員と同様の人事・雇用の考え方ではなく、業務引継ぎの観点から必要な国職員についての検討がきちんと行われているか否かについて評価を行うものとする。

6. 運営権対価

(運営権対価)

- (1) 運営権対価については「予定額」及び「その算定根拠」の提案を受けるものとする。運営権対価の算出にあたっては、評価の基準時を空港運営事業開始日としてこれを行う。ただし、第一次審査での提案においては、空港運営事業開始の予定日である平成28年3月31日を基準時として運営権対価の予定額及びその算定根拠を提案することとする。
- (2) なお、第一次審査の提案時には基本施設等についてのデューディリジェンスが未了であるため、具体的に応募者を拘束する提案額ではなく予定額及びその算出の考え方を確認するにとどめる。
- (3) 審査にあたっては、運営権対価の予定額の大きいものを高く評価するものとする。

第5. 第二次審査

1. 提案審査

提案事業については、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。ただし、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るような場合には、国が優先交渉権者と協議の上でその内容を調整することとする。

2. 優先交渉権者の選定

国は、原則として審査委員会の作成した採点案を尊重して優先交渉権者を選定するが、宮城県及び財務大臣その他関係行政機関の長との協議を行った上で最終的な優先交渉権者の選定を行うこととする。

3. 提案審査における審査基準

マスタープランに関する詳細については、実施契約書及び表3 マスタープランを構成する提案項目の考え方を参照のこと。

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き、参考得点案の優劣に従って優先交渉権者等を選定する。

表2 第二次審査における提案項目

A) 全体事業方針

【A1】 将来イメージ・基本コンセプト

- (1) 「30年後の仙台空港の将来イメージ」は、本事業の期間30年間における具体的施策や経緯ではなく、応募者が描く30年後の仙台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) 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（延長を行わない場合の本事業の終了日）とする。
- (3) 「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。
- (4) 審査にあたっては、提案された将来イメージ及び基本コンセプトが具体的であり、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】 旅客数・貨物量の目標値

- (1) 旅客数及び貨物量について、それぞれ 5 年後及び 30 年後の目標値を具体的に記載する。
- (2) 本提案項目における「5 年後」とは「平成 33 年 4 月 1 日から平成 34 年 3 月 31 日まで」の期間とし、「30 年後」とは「平成 56 年 4 月 1 日から平成 57 年 3 月 31 日まで」の期間とする予定である。
- (3) 旅客数、貨物量については、その絶対数が高い目標値であるものを高評価とする。なお、30 年後以降の目標値についての記載は任意であり、運営権者はオプション延長を実行した場合、最長 60 年間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、30 年後以降の目標値については評価の対象外とする。
- (4) 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、30 年後に当該目標値を超える旅客数又は貨物量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。

【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 34 年 3 月 31 日を終期とする期間とする予定である。
- (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】**旅客数・貨物量の目標値**の実現可能性にどの程度貢献するかを評価の基準とする。すなわち、全く同じ料金施策提案であっても、目標とする旅客数・貨物量が高い場合にはその効果としては不十分なこともありえるため、本提案に係る項目点は低い評価となることがある。
- (7) さらに、着陸料等の料金施策は、航空運送事業者ひいては旅客者、貨物運送事業者の負担に直結する事項であるため、空港の公共インフラとしての側面に鑑み、これら利用者の負担に考慮した提案となっているものについては特に加点することがある。

【B1-3】エアライン誘致提案

- (1) 「エアライン誘致施策」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誘致のための提案をいう。
- (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34年3月31日を終期とする期間とする予定である。
- (3) 「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航空ネットワークの拡大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、具体的な航空ネットワーク拡大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、【B1-1】**旅客数・貨物量の目標値**の実現可能性にどの程度貢献するかを評価の基準とする。すなわち、全く同じエアライン誘致施策提案であっても、目標とする旅客数・貨物量が高い場合にはその効果としては不十分なこともありえるため、本提案に係る項目点は低い評価となることがある。

【B1-4】その他の提案

- (1) 「その他の提案」とは、【B1-2】**着陸料等の料金施策**及び【B1-3】**エアライン誘致施策**以外の提案であって、【B1-1】**旅客数・貨物量の目標値**に寄与する提案をいう。なお、旅客数・貨物量の増加には影響しないが、空港利用者の増加に貢献する施策は【B3】の提案となるため、本項目では審査対象外となる。
- (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34年3月31日を終期とする期間とする予定である。

- (3) 「30年間の基本施策」は、具体的な旅客数・貨物量の増加施策ではなく、事業期間中における旅客数・貨物量の増加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、具体的な旅客数・貨物量の増加促進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、【B1-1】旅客数・貨物量の目標値の実現可能性にどの程度貢献するかを評価の基準とする。すなわち、全く同じ提案であっても、目標とする旅客数・貨物量が高い場合にはその効果としては不十分なこともありえるため、本提案に係る項目点は低い評価となることがある。

【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) 空港来訪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33年4月1日から平成34年3月31日まで」の期間とし、「30年後」とは「平成56年4月1日から平成57年3月31日まで」の期間とする予定である。
- (3) 利便性向上の水準については、旅客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。
- (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。なお、30年後以降の目標についての記載は任意であり、運営権者はオプション延長を実行した場合、最長60年間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、30年後以降の目標については評価の対象外とする。
- (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に関する提案

- (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34年3月31日を終期とする期間とする予定である。
- (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) 「航空サービス利用者の利便性向上に関する施策」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どの程度貢献するかを評価の基準とする。すなわち、全く同じ利便性向上施策の提案であっても、目標とする利便性向上の水準が高い場合にはその効果としては不十分なこともありえるため、本提案に係る項目点は低い評価となることがある。

【B3-1】目標とする空港利用者の利便性向上の水準

- (1) 「空港利用者の利便性」とは、航空サービス利用者に加え、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33年4月1日から平成34年3月31日まで」の期間とし、「30年後」とは「平成56年4月1日から平成57年3月31日まで」の期間とする予定である。
- (4) 利便性向上の水準については、旅客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、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。なお、30年後以降の目標についての記載は任意であり、運営権者はオプション延長を実行した場合、最長60年間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、30年後以降の目標については評価の対象外とする。

- (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) 「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) 「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】 空港用地内における空港活性化提案

- (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34年3月31日を終期とする期間とする予定である。
- (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】目標とする空港利用者の利便性向上の水準の実現可能性にどの程度貢献するかを評価の基準とする。すなわち、全く同じ利便性向上施策の提案であっても、目標とする利便性向上の水準が高い場合にはその効果としては不十分なこともありえるため、本提案に係る項目点は低い評価となることがある。

【B3-3】 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仙台アクセス鉄道、岩沼市民バス、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、応募者が空港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。また、他の空港関係事業者（給油施設事業者、空港ビルテナント、グラハン事業者等）の収益性や空港周辺地域の活性化に寄与する提案があるときは、これを加点要素とすることができるものとする。
- (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34年3月31日を終期とする期間とする予定である。
- (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。
- (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。
- (7) この提案は、【B3-1】目標とする空港利用者の利便性向上の水準の実現可能性にどの程度貢献するかを評価の基準とする。すなわち、全く同じ利便性向上施策の提案であっても、目標とする利便性向上の水準が高い場合にはその効果としては不十分なこともありえるため、本提案に係る項目点は低い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、15年間及び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、並びに、事業期間前半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」及び「15年間」とは、それぞれビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の30年後及び15年後の応当日の前日を終

期とする期間をいう。なお、本提案項目における「5年間」の具体的期限（始期及び終期）は、第二次審査参加者が第一次審査において提案した運営権者の事業年度を考慮して、第二次審査開始時に定めるものとする。

- (3) 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。なお、30年後以降の設備投資額についての記載は任意であり、運営権者はオプション延長を実行した場合、最長60年間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、30年後以降の設備投資額については評価の対象外とする。
- (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、5年後、15年後及び30年後に当該設備投資総額を超える設備投資が実現できなかった場合であっても、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) 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。なお、本提案項目における「5年間」の具体的期限（始期及び終期）は、【C1-1】に準ずるものとして第二次審査開始時に定めるものとする。
- (2) 「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。
- (3) 「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。
- (4) 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。
- (5) 民間の創意工夫により、投資金額を抑制し、または、効果的な投資内容を実現できている提案に対しては、加点することがある。

【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、15年間及び30年後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、並びに、事業期間前半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」及び「15年間」とは、それぞれビル施設等事業開始日を始期とし、運営権設定日の30年後及び15年後の応当日の前日を終期とする期間をいう。なお、本提案項目における「5年間」の具体的期限（始期及び終期）は、第二次審査参加者が第一次審査において提案した運営権者の事業年度を考慮して、第二次審査開始時に定めるものとする。
- (3) 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。なお、30年後以降の設備投資額についての記載は任意であり、運営権者はオプション延長を実行した場合、最長60年間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、30年後以降の設備投資額については評価の対象外とする。
- (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、5年後、15年後、30年後に当該設備投資総額を超える設備投資が実現できなかった場合であっても、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) 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（延長を行わない場合の本事業の終了日）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、上記「30年後」を終期とする期間をいう。なお、本提案項目における「5年間」の具体的期限（始期及び終期）は、【C2-1】に準ずるものとして第二次審査開始時に定めるものとする。
- (2) 「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。
- (3) 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。
- (4) 「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。
- (5) 「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等で記載した「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。

- (6) 審査のポイントは、投資施策が、【B】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等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。
- (7) 投資回収の方法により提案を受けた投資回収の方法が、民間の創意工夫により、投資金額を抑制し、または、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) 「航空の安全確保及び空港の保安に関する基本施策」は、国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提案を受けるものである。
- (2) 審査にあたっては、提案内容が事件若しく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、また、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といった点から評価する。
- (3) 「空港の安全な運営及び維持管理に関する具体的施策」では、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、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を提案する。
- (4) 審査にあたっては、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といった点から評価する。
- (5) 「安全・保安に関するセルフモニタリングについての具体的施策」は、運営権者自らまた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、【F3】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。
- (6) 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。
- (7) 「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。

- (8) 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) 提案事業に関する実施計画

【E1】地域共生事業に関する提案

- (1) 「地域共生事業の施策」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具体的施策をいい、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) 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34年3月31日を終期とする期間とする予定である。
- (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空港周辺環境対策を目的とする事業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、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という観点で採点する。
- (7) また、同時に施策の実現可能性について採点し、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。

【E2】空港利用促進事業に関する提案

- (1) 「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（宮城県・名取市・岩沼市・仙台市・仙台空港国際化利用促進協議会等）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。
- (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34年3月31日を終期とする期間とする予定である。
- (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空港の利用促進を目的とする事業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) また、同時に施策の実現可能性について採点し、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。

F) 事業計画、事業継続及び実施体制

【F1】事業計画

- (1) 様式集の定める様式により運営権者の事業計画（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）を作成し、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つた場合であっても、実施契約違反とはしない。

【F2】事業継続に関する提案

- (1) 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ものである。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。

- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) また、同時に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。

【F3】事業実施体制

- (1) 「SPCの出資形態」とは、SPCの法人組織が株式会社であるか、株式会社以外であれば具体的にどのような形態をとるのかについての提案である。なお、株式会社以外の形態での提案をすることができるのは、応募者が第一次審査において株式会社以外の形態での法人設立を提案し、競争的対話を通じて国と協議した上で、国が認める形態で提案する場合に限る。
- (2) 「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。
- (3) 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。
- (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、業務分掌並びに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。
- (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) 「セルフモニタリング方法」とは、運営権者自らまた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。

- (7) 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。

G) 職員の取扱い

【G1】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。
- (2) 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。
- (3) なお、本事業が地域の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。
- (4) 「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。
- (5) 審査のポイントは、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、期間等を提案しており、空港運営に支障がないものとなっているかについて評価する。

H) 運営権対価等

【H1-1】運営権対価の額

- (1) 運営権対価の価額について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) 運営権対価の額の提案にあたっては、評価の基準時を空港運営事業開始日と

してこれを行う。空港運営事業開始の予定日が第一次審査と異なる場合には、第二次審査参加者に対し、第一次審査の終了後にあらためて通知する。

- (3) 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高評価とする。

【H1-2】 資金調達の確実性

- (1) 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提案し、その調達手法の確実性についての根拠資料を提出するものである。
- (2) 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ものである。なお、本項目においては、あくまで事業開始時に一括で支払う必要のある運営権対価及びビル施設事業者株式対価の支払いの確実性についてのみ審査の対象とすることとなる。

表3 マスタープランを構成する提案項目

- (1) 提案項目のうち、次の項目については、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項目
 - ① 【A1】 将来イメージ、基本コンセプト
 - ② 【B1-1】 旅客者数・貨物量の目標値（30年後の目標）
 - ③ 【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）
 - ④ 【B3-1】 目標とする空港利用者の利便性向上の水準（30年後の目標）
 - ⑤ 【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）
 - ⑥ 【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）
 - ⑦ 【C2-2】 事業期間開始30年後の施設等配置図及び各施設等の概要
 - ⑧ 【D1】 安全・保安に関する提案
 - ⑨ 【E1】 地域共生事業の施策
 - ⑩ 【E2】 空港利用促進事業に関する提案
- (3) 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（【D1】～【E2】）。なお、これら事項は、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。