

福岡空港特定運営事業等

審査講評

平成30年7月18日

福岡空港優先交渉権者選定に係る

審査委員会

1. 総評

福岡空港特定運営事業等は、空港本来の役割を最大限発揮させるために、航空輸送の安全性や空港の公共性を確保しつつ運営権者に空港運営事業を委託するとともに、空港基本施設、旅客ビル、貨物ビル、駐車場等の施設の運営を統合し、民間の資金及び経営能力の活用による一体的かつ機動的な空港経営を実現することを目的とした事業である。また、民間資金等の活用による公共施設等の整備等に関する法律（平成 11 年法律第 117 号。以下「PFI 法」という。）及び民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（平成 25 年法律第 67 号）に基づき、公共施設等運営権制度を活用して行われる仙台空港、高松空港に続く国管理空港の第三号案件であり、九州及び西日本の拠点空港として注目度の高いプロジェクトである。

本審査委員会は、第二次審査に参加する応募者の選定及び優先交渉権者等の選定にあたり、PFI 法第 11 条に規定する客観的な評価を行うことを目的として設置されたものである。

本審査委員会における審査は、参加資格要件の充足及び本事業の事業方針等を審査し、第二次審査参加者を選定する「第一次審査」と、第二次審査参加者との競争的対話を踏まえ、具体的な事業施策、事業計画等を審査する「第二次審査」の二段階に分けて実施した。第一次審査及び第二次審査では、優先交渉権者選定基準に基づく審査書類に加え、プレゼンテーション等による提案内容の確認を踏まえ、審査を行った。第一次審査と第二次審査とはそれぞれ独立して採点し、第一次審査の得点は第二次審査に影響しないこととした。また、提案書類に係る応募者の名称を伏して審査した。

なお、第一次審査終了後、第二次審査書類の提出までの間に、福岡空港の現地調査や、国の担当部局や地元自治体等の関係者との意見交換等を内容とする競争的対話が数ヶ月にわたって実施され、応募者による提案内容は具体化・精緻化されたものとなった。

各グループの提案は、いずれも、民間の創意工夫を生かした運営の効率化や利用者の利便性の向上等に向けた積極的かつ個性的な取組が盛り込まれており、いずれのグループとも優れた運営能力を有していることが見てとれた。

長期にわたる公募プロセスに参加し、提案をまとめた各グループの提案力を高く評価するとともに、その熱意に多大なる敬意を払いたい。

本事業における公共施設等運営権者が提案内容を確実に実行していくに当たっては、地域の関係者との緊密な協力関係を構築することが肝要である。本事業を通じて、内外交流人口拡大等により空港及び空港周辺地域が活性化され、ひいては九州及び西日本の活性化が図られることを大いに期待したい。

一方、福岡空港を取り巻く環境やこれまでの経緯も踏まえ、また、今後、発着数

増加に伴い周辺地域にこれまで以上に環境負荷がかかることが想定される中、影響を受けることとなる住民に真摯に向き合い、理解醸成を図りながら空港を運営していくことが空港運営の必要条件である。このため、運営権者には、まちづくりを含めた空港周辺の地域ニーズや、影響を受けることとなる地域における懸念の把握に努め、提案内容にとどまらないきめ細やかな誠意ある施策が講じられることにも期待したい。

2. 提案項目ごとの審査の内容

(1) 第一次審査

各提案項目の審査の内容は以下のとおりである。

提案項目	審査の内容
1. 全体事業方針	
全体事業方針	<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、を審査のポイントとして審査した。 ・ 福岡空港や周辺地域の現状、課題、ニーズ等を的確にとらえられているもの、これを踏まえて野心的な目標を設定しているもの、各項目と整合した上で全体的なバランスがとれているものを高く評価した。 ・ 目標達成に向けてどのようなボトルネックがあり、どのようなアプローチがあるのかが不明瞭、各項目の具体策との整合性がとれていない、との意見もあった。
2. 将来方針	
空港活性化方針	<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、を審査のポイントとして審査した。 ・ (国際旅客のみでなく国内旅客、離島路線、貨物取扱量も含め) 目標に対する取組方針が明確であるもの、地域の関係者と一体となって取り組むもの、利用者の負担に配慮しているもの、内際アクセスの改善に資するものを高く評価した。

	<ul style="list-style-type: none"> ・目標は高いものの具体的な中身やアプローチが不明確、福岡空港を成長させていくための視点やビジョンが見えてこない、誘致施策・利用者利便施策の熟度が低い、との意見もあった。
設備投資方針	<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、を審査のポイントとして審査した。 ・旅客の利便性の向上に資するもの、既存施設を有効活用する視点を持つもの、国内線側の活性化にも目配りできているものを高く評価した。 ・投資額を抑制するものであってもその根拠が不明確、活性化投資額が低くても非航空収入の増加につなげることができるという説明が乏しい、との意見もあった。
安全・保安に関する方針	<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、を審査のポイントとして審査した。 ・第三者の目線も含め複層的なチェック体制が構築されているもの、指揮命令系統が明確なものを高く評価した。 ・トラブル発生時の具体的な対応が不明確、責任の所在が曖昧、との意見もあった。
地域との共生に関する方針	<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、を審査のポイントとして審査した。 ・地域の課題、ニーズを的確に把握した上での対応となっているもの、資金面での手当が具体的であるもの、地域住民との対話の機会を設けているものを高く評価した。 ・空港周辺におけるまちづくりへの協力、移転補償跡地の活用についての具体的な検討がない、との意見もあった。
3. 収支計画、事業継続方針及び実施体制	
収支計画及び事業継続方針	<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

	<p>いるか、その内容が合理的なものとなっているか、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、を審査のポイントとして審査した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十分な資金リザーブがあるもの、ダウンサイドシナリオを織り込んでいるものを高く評価した。 ・不確実な計画が前提になっている、PSFCを増額する計画については投資との関連を含めた丁寧な考察が欲しかった、との意見もあった。
実施体制	<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、を審査のポイントとして審査した。 ・空港運営実績があるもの、コンソーシアム構成員間でのリスク分担の考え方が明確なもの、現ビル職員の雇用継続、地元人材の積極雇用を進めるものを高く評価した。 ・業務実施体制の検討が不十分、コンソーシアム構成員間の連携が不明確、との意見もあった。
4. 運営権対価	
運営権対価	<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、を審査のポイントとして審査した。

審査委員会が決定した第一次審査参加者の得点は以下のとおりである。

項目	コンソーシアム				
	A	B	C	D	E
1. 全体事業方針					
全体事業方針	4.1	4.1	3.5	3.0	2.5
2. 将来方針					
空港活性化方針	3.6	4.1	3.3	2.8	2.5
設備投資方針	3.6	3.6	2.6	3.3	3.0
安全・保安に関する方針	3.8	4.0	4.0	3.1	2.3

項目	コンソーシアム				
	A	B	C	D	E
地域との共生に関する方針	3.6	4.5	3.5	2.8	2.5
3. 収支計画、事業継続方針及び実施体制					
収支計画及び事業継続方針	4.0	3.6	3.5	2.6	2.8
実施体制	3.6	3.3	3.8	3.3	2.5
4. 運営権対価					
運営権対価	10.0	8.1	9.8	15.0	9.4
合計	36.3	35.3	34.0	35.9	27.5

(2) 第二次審査

各提案項目の審査の内容は以下のとおりである。

提案項目	審査の内容
A) 全体事業方針	
将来イメージ・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、以降の各提案項目と整合するものとなっているか、を審査のポイントとして審査した。 ・福岡空港を取り巻く環境、立地特性を踏まえたものの、ネットワークの将来イメージに対する対応方針が明確であるもの、地元と協力してともに成長していく仕組みがあるものを高く評価した。
B) 空港活性化に関する計画	
目標とする航空ネットワークの将来像、着陸料等の料金提案、エアライン誘致提案及びその他航空ネットワークの将来像の実現に寄与する提案	<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、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、を審査のポイントとして審査した。 ・目標とする航空ネットワークの将来像について、目標に対する根拠が明確であるものを高く評価した。また、高い目標に対するアプローチが不十分、目標値がネットワークのイメージと整合しない、との意見もあった。

	<ul style="list-style-type: none"> ・着陸料等の料金提案について、エアラインのコスト全般に着目したアプローチがあるもの、利用者負担、離島路線、騒音への配慮があるものを高く評価した。また、ターゲットと施策の関連性が弱く効果が見えてこない、高い目標に対応して整合する料金施策がない、との意見もあった。 ・エアライン誘致提案について、地域の関係者と積極的に連携して取り組むもの、エアライン視点でのアプローチが検討されているものを高く評価した。また、官民連携に当たっての自らの立ち位置が明確になっていない、との意見もあった。 ・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について、滑走路処理容量の拡大に係る提案は、いずれの提案も実現可能性が確実に見込まれるとは言い難いことから加点対象としないこととした。
<p>目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案、空港用地外の事業者との連携提案</p>	<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、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、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、を審査のポイントとして審査した。 ・目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準について、複数の客観的な評価指標を組み合わせているものを高く評価した。 ・航空サービス利用者の利便性向上提案について、空港内での移動の円滑さという課題に着目したもの、内際アクセスの改善策が効果的なもの、国際線ターミナル側だけでなく国内線ターミナル側にも目配りができているもの、デジタル等の最新技術を活用して効率化・利便性向上が図られるものを高く評価した。

	<ul style="list-style-type: none"> ・空港用地外事業者との連携提案について、具体的かつ広範に検討されているものを高く評価した。
<p>目標とする航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案</p>	<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、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、を審査のポイントとして審査した。 ・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ついて、客観的な目標・調査手法を採用しているもの、一般利用客のみならず空港職員等にも着目したものを高く評価した。 ・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について、福岡の都市機能を踏まえてターゲットを明確にした計画であるもの、利便性の高い国内線ターミナル側に目配りしているものを高く評価した。
<p>福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力方針</p>	<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、を審査のポイントとして審査した。 ・北九州空港との連携について、貨物の拡大やアクセス改善などに関し、効果的かつ具体的な施策があるものを高く評価した。 ・これまでの取組の延長線から抜け出しておらず、新しい発想による提案が見当たらない、との意見もあった。
<p>C) 設備投資に関する計画</p>	
<p>空港の機能維持を目的とする設備投資の総額及びそれに関する提案</p>	<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、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、を審査のポイントとして審査した。 ・予防保全の考え方により効率性の向上が期待できるもの、最新技術やシステムを活用した管理を行うものを高く評価した。 ・効率化を行っていく一方で、金額が高い投資の必要

	性について説明が不十分、との意見もあった。
空港活性化を目的とする設備投資の総額及びそれに関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・より多くの投資総額が予定されているか、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、を審査のポイントとして審査した。 ・旅客の利便性向上に資する投資が具体的なもの、地域経済への波及効果が期待できるもの、国内線ターミナル側にも目配りができているもの、過大投資回避の仕組みが検討されているものを高く評価した。 ・福岡の都市機能との整合性とれていない、投資の効果について不確かなものがある、との意見もあった。
D) 安全・保安に関する計画	
安全・保安に関する提案	<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、を審査のポイントとして審査した。 ・安全・保安を維持するための適切な仕組み・体制が構築されているもの、第三者によるチェックが効果的に機能するものを高く評価した。
E) 地域との共生に関する計画	
地域共生事業に関する提案	<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、を審査のポイントとして審査した。 ・空港容量の拡大に足並みを揃えた予算を確保するもの、地域の要望に対して具体的な対応を行うもの、

	<p>騒音対策区域から外れる地域があった場合についてもケアができているものを高く評価した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予算的には現行を上回るものであっても、それを原資に何を行うのかという具体性が感じられない、との意見があった。
F) 事業計画、事業継続及び実施体制	
事業計画及び事業継続に関する提案	<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、を審査のポイントとして審査した。 ・エクイティ比率が高くなっており財務安定性が高いもの、幅広いダウンサイドシナリオにより事業継続性が確認されているもの、資金調達の確実性が見込まれるものを高く評価した。 ・最終赤字が連続すると収益性への懸念がある、融資の返済方法が不明確、投資額が少ないなかで収益性を高めていくには多様な主体との連携が要になるが、事業計画でその部分が読み取りづらい、との意見があった。
事業実施体制	<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

	<p>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、を審査のポイントとして審査した。</p> <p>・構成員の実績・特徴を活かした実施体制であるものの、デッドロックにおける意思決定の枠組みの考え方が明確であるもの、人材登用が適材適所であり、多様な視点にたっているものを高く評価した。</p>
G) 運営権対価	
運営権対価	<p>・より高い運営権対価の提案がなされているか、を審査のポイントとして審査した。</p>

審査委員会が決定した第二次審査参加者の得点は以下のとおりである。

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

項目	コンソーシアム		
	A	B	D
F) 事業計画、事業継続及び事業実施体制			
事業計画及び事業継続に関する提案	12.0	12.8	10.1
事業実施体制	9.6	10.6	10.3
G) 運営権対価			
運営権対価	59.2	60.0	58.1
合計	149.0	169.7	151.8

3. 議事の経緯

優先交渉権者選定までの主な経緯は以下のとおりである。

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

< 審査委員会の開催経緯 >

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

第1回 福岡空港優先交渉権者選定に係る審査委員会 議事概要

開催日時 平成29年4月25日(火) 13:00～15:00

開催場所 国土交通省内会議室

議題

1. 委員会の設置等
2. 優先交渉権者選定基準について議論
3. 審査の取扱

議事内容

<委員会の設置等>

委員会の設置、委員の紹介、委員長を選出等を行うとともに、委員会の流れ、スケジュール感等を共有した。

<福岡空港の位置づけ>

福岡空港の位置づけについて、

- ・ 近年急速に需要が伸びており、平成28年度は速報でほぼ2,200万人(国際線で500万人、国内線で1,700万人)となっている。
- ・ 滑走路処理能力について、現状で16.4万回/年、35回/時の発着量であるが、平行誘導路の二重化が平成30年度末に供用開始予定であり、その後、平成36年度末に2本目の滑走路が供用開始されることにより処理能力が18.8万回/年まで伸びてくる。その後、地域の理解を得られることが前提となるが、進入方式の高度化等の工夫をすると最大で21.1万回/年まで伸びるという目算になっている。
- ・ 回転翼機能については移転を予定している。
- ・ 市街地立地しているため、空港周辺の環境対策が重要となっており、航空機騒音防止法に基づき、国や独立行政法人空港周辺整備機構において、地元自治体の協力を得ながら、地域住民の理解を得るために環境対策事業を行っている。また、環境対策事業は、運営委託開始から10年後に運営権者に移管されることになる。

等の認識を共有した。

<選定基準全般>

選定基準全般について、

- ・ 仙台・高松と比べると成熟した空港であるという見方をしており、量的な面よりも質的な面でどう変わっていくか、がポイントであり、そういう観点から、高い数値目標を掲げればよいというもわけではないこと、例えば料金施策については利用者

負担が転嫁されないかという観点で見ていくことが必要。

- ・ 空港周辺地域との密接な関係、地域との共生が先行事例以上に重要である。
- ・ 平行誘導路二重化・滑走路増設等、空港が変化していくなかで、空港の運用や空港機能の拡充に伴う追加的な環境対策等を適切に行うための体制が考えられているかという点が重要。
- ・ 例えば離島へのネットワークの拠点という側面もあり、公共インフラとしての機能にも一定の配慮が望ましい。
- ・ 福岡県が策定した「福岡県の空港の将来構想」も踏まえ、北九州空港との役割分担と相互補完という観点から、福岡空港の活性化をどのように考えるか、という視点も必要になってくる。
- ・ 審査に当たっては、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ほか、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本事業の目的を的確にとらえているか、という視点で見ていきたい。また、事業期間終了まで責任を持って事業を実施してもらえる者かという点も重要。
- ・ 料金施策に当たっては、利用者の負担に配慮した提案を高く評価する。
- ・ 地域との共生については、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るか、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といった点を評価する。また、空港機能の拡充を踏まえた新たな環境対策への意識も評価対象である。
- ・ 運営権対価については、機械的かつ客観的に採点することが重要と考えており、提案された最高額に対して、各応募者の提案額がどの程度かに応じて採点する方法としている。
- ・ 特定の条件を満たすか否かにかかわらずに実施するという提案の方が、特定の条件を満たした場合に限り実施するという提案よりも相対的に高く評価されるべきと考えられるが、事業期間が長期にわたることも踏まえ、そうした前提にたった上で、条件付きの提案も可能であるというメッセージを出している。
- ・ 地域との共生について、移設された先のヘリポートも対象となる。

等の認識を共有した。

<福岡県の空港の将来構想>

福岡県の空港の将来構想について、

- ・ 福岡空港の民間委託を議論する前提として、福岡県内にある2つの空港のあり方を定め、これに対する協力を提案事業として位置付けた。
- ・ 運営権者に積極的に取り組んでほしい施策として、戦略的な路線誘致、空港機能の強化と利便性向上のための積極的な投資、地域共生の充実・強化、北九州空港との連携、の4つを掲げている。

等の認識を共有した。

<空港活性化に関する計画>

空港活性化に関する計画について、

- ・ 長期的な伸びしろは国際線ではないかと考えている。国内線に関しては、少子高齢化の中で人口が減っていく、あるいはリニア新幹線が東京から大阪までくるといった環境にある一方で、国際線についてはアジア近隣諸国において一層の航空需要が増していくことが見込まれるかと思う。そうすると、やはりアクセスのインフラ、ターミナルとしてのインフラについての対応がポイントになると思う。
- ・ 視察を通じて、国際線旅客ターミナルビルは課題山積であるという印象を受けた。待機の列ができており、待ち時間も国が作成している目標とかけ離れた状態にあり、これを何とかしていかなければならないと思う。そのためには最新の機器を導入して捌いていくとか、どこに人が溜まっているかを IoT なり ICT 技術で察知して上手に散らしていくなり、ハードとソフトの両方を組み合わせて、より効率的な空港になることがとても重要なのではないかと強く思っている。

等の意見があった。

<地域との共生に関する計画>

地域との共生に関する計画について、

- ・ 仙台・高松が8点だったところ、福岡では10点とあまり大差がない印象。
- ・ 全体のバランスの問題もあるが、先行事例より配点が大きくなっていることはメッセージになるのではないか。また、事業実施体制など、本項目に限らず環境対策については触れる必要がある部分があるし、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として空港周辺の住民の方々に向けてどのようなことができるのか、そうした視点で評価することができる。
- ・ 進入方式の高度化については、結局は周辺住民の理解を得ないと滑走路処理容量の拡大は実施されないことには留意が必要である。
- ・ 地域との共生に関する計画部分だけではなく、全般的な留意事項として、そうした特性があることについて強調してはどうか。全般を通してそうした視点で空港活性化の計画や実施体制作りなどに取り組むべきであることを意識させることができる。
- ・ 空港を視察してそうした観点が重要なのは理解できたので、選定基準にそうしたメッセージが出るのが望ましい。
- ・ 地域との共生は重要。配点は200点満点で様々な項目のバランスもあるものの、当該項目は中身・計画の評価と考えられる。計画が良いだけではだめで、実施体制がしっかりしていることも重要であり、30点ある事業実施体制の項目において明確にメッセージを置いてはどうか。計画の中身を見た上で、実施体制で担保していくというダブルチェックがかからないか。

- ・ そもそも、地域住民との連携や配慮というのは、競争に参加するための資格みたいなもので、審査するにも値しないような感じもする。そこができないとゼロ点、そこにプラスアルファの提案があつて初めて点数が入るという採点方式だという認識を我々が持てば良いのだと思う。
- ・ そういう意味では、今どのようなことが行われているのか、もう少し我々にインプットして欲しく、それを越えた部分ほどのようなものかということをよく評価できるので、次回委員会で説明してほしい。

等の意見があつた。

<運営権対価>

運営権対価について、

- ・ 運営権対価の配点比率が従来案件より高くなっており、運営権対価が高くなると投資に回る額が少ないのではないかと、利用者に過度な負担が及ぶのではないかと、という懸念がある。運営権対価が高ければ良いというものではないと思う。
- ・ コンセッションを通じて実現したいのは空港や地域の活性化であることについては先行事例から揺らいでおらず、配点の大半は運営権対価以外に割かれている。一方で、本件は滑走路増設の財源捻出という側面もあるため、財政健全化という視点が相対的に重要という認識もある。
- ・ 着陸料等が利用者の負担に転嫁されるということは空港政策の観点からも適切ではないと考えているので、利用者の負担への配慮という観点を先行事例から追加されている。福岡の場合は放っておいたら着陸料等がどんどん上がってしまうことも考えられるため、メッセージとしてきちんとしておきたい部分。
- ・ 失格ラインを設けることにより、運営権対価以外の大半の得点を占める部分をしっかり磨くことが第一であるというメッセージにもなる。
- ・ 他の項目とトータルで比較して、運営権対価は高いが他の項目が低い者が選定されてしまうと、それで良かったのかという話にもなりかねない。
- ・ 総合評価である以上、価格で大きな差がつけば他の項目と逆転する可能性はあるものの、最低提案価格を超えた部分を比較するのではなく、毎年支払う運営権対価総額を比較して計算する仕組みになっているなど、配点割合だけではなく計算方法も含めて判断されるべきものとも考える。
- ・ 価格点が200点中60点というのは一般的な総合評価方式と比べてそれほど高い比率になっているという印象はない。
- ・ 運営権対価の配点が高項目の配点と比較して非常に高くなっていると、運営権対価が高ければ高いほど良いという誤ったサインを送ってしまうのではないかと。運営権対価だけでなく、まだまだインフラの脆弱な福岡空港の現状を考慮して、そちらに回すような提案を高く評価できる仕組みにしていきたいと思う。
- ・ 200点のうち運営権対価が60点だが、空港活性化関連項目、運営基盤も含めた全

体方針という大きな3つの括りで比べると、そのどちらよりも低くなっているし、全体の1/3よりも少ない。また、運営権対価以外の部分が半分に満たない場合は失格としているのは、それなりのメッセージではないか。

- ・ 応募者としても価格点で差をつけるのは難しいのではないか。等の意見があった。

<選定基準の了承>

選定基準について、配点は修正せず、一部文言を修正することを前提に委員の了承を得た。

<審査の取扱>

審査の取扱について、

- ・ 1者しか応募がなかった場合は、特定事業としての事業自体を取り消すことがあるということで、判断権が国に留保されている。仮にそのようなことが起きれば、特定事業として実施するかどうかを国で判断することとなる。
- ・ 1次審査と2次審査において提案内容を変えることは否定していないが、変わった場合には合理的な説明が必要になる。
- ・ 日時・回数も含めて議事は優先交渉権者選定後まで非公開であり、委員には審査期間中だけでなく将来にわたって厳格な守秘義務が課せられる。

等の認識を共有した。

以 上

第2回 福岡空港優先交渉権者選定に係る審査委員会 議事概要

開催日時 平成29年8月21日(月) 13:30~16:00

開催場所 国土交通省内会議室

議題

1. 現状の報告
2. 提案内容について議論
3. 審査の取扱

議事内容

<現状の報告>

現状実施している地域共生事業について、第1回審査委員会における委員の指摘を受けて事務局により報告され、明確化が図られた。

<全体事業方針>

全体事業方針について、

- ・ 各提案内容との整合性が審査をする上で重要な要素だと思われる。
- ・ 他空港との連携に係る提案については連携によりどのようなことができるのか、よく考えてみる必要がある。
- ・ コンソーシアムはチームなので、チームワークが取れているかも重要。

等の意見があった。

<空港活性化方針>

空港活性化方針について、

- ・ 国が示している発着枠以上の拡大については、地元住民との調整を勘案すると極めて困難であると考え、他の提案事項にも影響を及ぼすものであるため、その実現可能性は審査をする上で重要な要素だと思われる。
- ・ 国内線は半分以上が羽田線であるなかで、各提案者の国内線の旅客数目標に実現性があるのか慎重に見ていく必要がある。
- ・ 本事業の趣旨はあくまでも福岡空港の活性化であることから、北九州空港との連携については福岡空港のポテンシャルを引き出すような提案内容を主に評価すべきである。
- ・ エアライン誘致施策に関する提案については、その施策の数だけでなく施策の内容についても評価することが肝要である。
- ・ 福岡は慢性的なホテル不足であるため、宿泊施設の建設は効果的と考えられ、国際

線の発着は午前中が多いため、宿泊施設建設により遅い時間の便を拡大できる可能性もあるのではないか。

- ・ 国内線ビル・国際線ビル間のアクセスに意識が向いている提案は評価してもよいのではないか。
- ・ 国際線ビルについても国内線ビル並みのアクセス利便性が必要という認識であり、将来、福岡市営地下鉄が延伸された場合の協力提案は評価してもよいのではないか。
- ・ 旅客当たり航空系収入については、分子の航空系収入への割引施策だけでなく、分母の旅客数の見込みも影響を与えるため、合わせて見る必要がある。
- ・ 運営開始第1期の料金が現行水準と乖離している提案も見受けられたため、施策の考え方について追加質問等により確認してほしい。

等の意見があった。

<設備投資方針>

設備投資方針について

- ・ 空港基本施設については要求水準を満たす範囲で効率的に維持更新が行われる提案となっているかどうかを評価し、その他の施設については活性化という観点を中心に評価することが考えられる。
- ・ 大規模な商業施設を建設する提案がある。計画を実行することは可能と考えられるが、都市計画等の一定の制約は課せられる。
- ・ 機能維持投資額が比較して低額となっている提案があるが、さまざまなアプローチで空港基本施設等を効率的に利用することを想定していると考えられる。
- ・ 国による空港基本施設等の機能維持投資推計額について、施設毎の内訳を示してほしい。

等の意見があった。

<安全・保安に関する方針>

安全・保安に関する方針について、

- ・ 先行事例をみても航空保安の人員確保は大変なことであるようなので、業務委託も含め人員確保のための配慮がある提案は評価してもよいのではないか。
- ・ トラブル対応は一般的に訓練が重要であるため、現状と各応募者の提案内容を比較すべく、現状の訓練の実施状況について示してほしい。

等の意見があった。

<地域との共生に関する方針>

地域との共生に関する方針について、

- ・ 地域共生事業については、福岡空港には民間から借りている土地があること、その

ような土地賃借を行うこととなった経緯等、過去の経緯等を理解したうえで取り組むことが重要。

- ・ 法定協議会や地元が開催する空港運営に関する協議会に真摯に対応することが重要。
- ・ 滑走路増設事業についても、地元とかなり協議しているので、その経緯も理解していることが重要。

等の意見があった。

<収支計画及び事業継続方針>

収支計画及び事業継続方針について、

- ・ インフレ率を考慮した計画もあれば、考慮していない提案もある。各応募者の提案した計画を同じ前提（インフレ率を一律 x%とする等）で揃えて比較するのは難しいが、少なくともどのような前提を置いたかについては確認してほしい。
- ・ 1人あたり旅客単価が提案毎に差があるが、一次審査とはいえ、旅客単価の考え方と各提案内容の整合性は審査をする上で重要な要素だと思われる。
- ・ 様々な考え方による提案があってもよいと思うが、実現可能性が乏しいものは評価しないよう留意する必要がある。
- ・ 収支計画における目標が高いとビルに入居するテナントとして地元企業を想定していないのではないかと懸念も感じる。地元名産品の店舗が入らないなど福岡らしさが欠けるのではないかと心配。

等の意見があった。

<実施体制>

実施体制について、

- ・ 各者の人員数については、多ければ良いというわけでもなく、少なければ良いということもない。
- ・ 地元企業を SPC 株主として追加で受け入れる提案は評価してもよいのではないかと。

等の意見があった。

<審査の取扱>

審査の取扱について、日時・回数も含めて議事は優先交渉権者選定後まで非公開であり、委員には審査期間中だけでなく将来にわたって厳格な守秘義務が課せられる等の認識を共有した。

以 上

第3回 福岡空港優先交渉権者選定に係る審査委員会 議事概要

開催日時 平成29年8月30日(水) 10:00～16:00

開催場所 あずさセンタービル内会議室

- 議題
1. 提案書に係る事実確認の報告
 2. プレゼンテーション
 3. 提案内容について議論
 4. 審査の取扱
 5. 採点

議事内容

<提案書に係る事実確認の報告>

各グループの提案書の内容について、第2回審査委員会における委員の指摘を受けて事務局で事実確認を行った結果が報告され、明確化が図られた。

<プレゼンテーション>

応募者のくじに基づき決定した順番により、各グループによるプレゼンテーション・6程度の質疑応答を実施し、それぞれの提案内容についての理解を深めた。

- ・ 10:20～ Dグループ
- ・ 11:05～ Eグループ
- ・ 11:45～ Cグループ
- ・ 13:00～ Aグループ
- ・ 13:45～ Bグループ

<空港活性化方針>

空港活性化方針について、

- ・ 「福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力」と選定基準にはあるが、福岡空港の利便を制限してまで北九州空港の新規就航を促すというような提案は評価できないのではないか。
- ・ 限られた空港容量の中で、発着枠の増加や国際線の増便により地域に負荷がかかるような側面も考えられるが、それをどのように克服していくのかについてよく考えられている提案を高く評価したい。
- ・ 相当数のバスが上手く乗り入れさせることにより空港の機能を良くする提案がある。アジアからの外国航空旅客が使うことが多いし、空港におけるバスターミナルの重要性は増してきていると思う。

等の意見があった。

<設備投資方針>

設備投資方針について、

- ・ 設備投資について緊縮していく提案と大規模に行う提案があり、それらの評価に当たっては、実現可能性や全体の整合性の観点から、各委員により判断されると思うのだが、できる限り論理的な判断ができるようにしたい。
- ・ 大規模な商業施設が福岡空港に必要かという点は疑問。近隣で充足しているので経営的にとても心配。空港資源を使っているので地域に役立つ施設にしてほしい。
- ・ 機能維持投資の効率化について、抽象的な説明にとどまっているグループもあるが、考え方として否定はできないと思うので、機能維持投資は要求水準を満たしたものと考えた上で、空港活性化投資をどのように評価するかという観点で考えたい。
- ・ 設備投資に関する提案については、投資金額は最終的なコミットではなく、あくまで目安となる。コミットするのは内容なので、投資内容で評価すべきである。また、滑走路等の設備投資へも目配りが必要と考える。

等の意見があった。

<安全・保安に関する方針>

安全・保安に関する方針について、

- ・ 安全・保安に関する提案については、ネガティブな記載をしていくところはないので差が付きにくいと思う。売りになる点が作りづらい。安全・保安は空港にとっては重要ではあるものの、各グループとも説明が僅かだったのはそのような理由からだと思う。

等の意見があった。

<地域との共生に関する方針>

地域との共生に関する方針について、

- ・ 地域共生事業に関する提案については、その具体性に各グループで差が見受けられた。
- ・ 地元住民は、移転補償跡地をどのように活用してもらえるのかという点に関心がある。

等の意見があった。

<収支計画及び事業継続方針>

収支計画及び事業継続方針について、

- ・ 収支計画について、収益が落ちると投資金額を回収できないおそれがある提案がある。
- ・ 収支計画における収益と投資金額のバランス・整合性について、実現可能性について疑問符が付くところも見受けられるかもしれない。

等の意見があった。

<実施体制>

実施体制について、

- ・ プレゼンテーションにおいて、各グループの構成員同士の現状の連携の度合いも見取れるものがあった。

等の意見があった。

<その他>

- ・ 各提案者間で、提案が十分に練られているかどうか、検討の深度にばらつきが見受けられた。
- ・ 特徴のある提案をしている提案を高く評価すべきか、それとも地域発展のような好循環を描く提案を高く評価すべきか、非常に悩ましい。
- ・ 安全・保安や地域共生にどれほど重きを置いているのか、その点は外してはいけない点であると思う。
- ・ 実現可能性に疑義のある提案がないわけではなく、どのように採点すべきか悩ましい。
- ・ 実現可能性について、今後の競争的対話等を踏まえて内容が見直される可能性のある提案もある。

等の意見があった。

<審査の取扱>

審査の取扱について、日時・回数も含めて議事は優先交渉権者選定後まで非公開であり、委員には審査期間中だけでなく将来にわたって厳格な守秘義務が課せられる等の認識を共有した。

<採点>

各委員が採点を行った。

以 上

第4回 福岡空港優先交渉権者選定に係る審査委員会 議事概要

開催日時 平成30年4月6日（金）10:00～12:30

開催場所 国土交通省内会議室

議題 1. 提案内容について議論
2. 審査の取扱

議事内容

<目標とする航空ネットワークの将来像>

目標とする航空ネットワークの将来像について、

- ・ 国内線の旅客数が大きく伸びる提案があるが、国際線も含めてどのような需要予測に基づいて提案しているのか、事務局で確認してほしい。

等の意見があった。

<料金施策・エアライン誘致>

料金施策・エアライン誘致について、

- ・ 本件は福岡空港のコンセッションに関する提案なので、北九州空港へエアラインを移転させるなどの提案は評価の対象外ではないか。
- ・ 長期的にみると着陸料を始めとする料金設定がどうなるのかを見通すのは難しい。提案内容の整合性が取れているかは次回のプレゼンテーションで確認する必要がある。
- ・ エアライン誘致について、エアラインのコスト削減の努力はあるが、デスティネーションとして福岡空港を売っていくための施策が弱い提案がある。エアライン側の意思決定からすると、コストが削減されるからといって魅力的でないデスティネーションに路線を持ちたいと思うか疑問。デスティネーションづくりの施策がもう少しあればいいのではないかという印象を持った。

等の意見があった。

<滑走路処理容量の拡大>

滑走路処理容量の拡大について、

- ・ アプローチは違うものの、それぞれ政府予測を超える同程度の拡大施策を提案しているが、いずれも技術的に実現不可能というわけではなく、それなりの可能性はありうるものと考えられるが、地元理解が必須であることも含めて実現可能性が確実に判断できないため評価が難しい。

- ・ 他空港で導入済みのもを福岡空港でも導入するという提案については、福岡空港の特性も踏まえて適用可能か判断すべき。
- ・ ハード面では実現可能であっても発着枠の拡大につながる施策なのか、地元の理解が得られるのかも含めて実現可能性を評価するのは難しい。

等の意見があった上で、

- ・ 滑走路処理容量の拡大に係る提案については、いずれの提案も実現可能性が確実に見込まれるとは言い難いことから、加点対象としない。

という認識を共有した。

<利便性の向上>

利便性の向上について、

- ・ 満足度の調査については、利用者アンケートによるものと統一的な基準により他空港と比較できるものがあり、多面的に評価できるものがよりよい提案ではないか。
- ・ 提案書においてLOIを取得していると記載があるものの、LOI自体の提出がないものは相手先の関心表明の程度は不明である。
- ・ 内際ターミナル間の移動の利便性の向上に関する提案については、選定基準に基づいて、実現可能なものと判断されれば加点対象とすべき。
- ・ 投資要件を満たした場合などの条件付きの投資内容や具体的な中身がよくわからない投資内容については、プレゼンテーションにて確認したい。

等の意見があった。

<福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力>

福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力について、

- ・ どの提案も具体的なところがよくわからないという印象。
- ・ 本件は福岡空港のコンセッションに関する提案なので、将来を見据えた北九州空港との一体経営については評価の対象外ではないか。

等の意見があった。

<設備投資>

設備投資について、

- ・ 機能維持投資の金額が高い提案については、要求水準より高い水準で安全性の向上等を目指しているものなのか、ただ高いだけなのか、選定基準に基づいた評価ができるよう、事務局において具体的な投資内容について確認してほしい。
- ・ あわせて、ヘリポートの投資額の考え方についても確認してほしい。

等の意見があった。

<安全・保安>

安全・保安について、

- ・ 外部の目線がしっかり入っているのか、という部分では少しの差があるものの、どの提案も良い内容である。

等の意見があった。

<地域との共生>

地域との共生については、

- ・ どの提案も非常に良い内容。
- ・ 騒音対策区域の見直し後に同区域から外れた地域があった場合のケアや、ヘリポートへのケアについては評価したい。

等の意見があった。

<事業計画・事業継続・実施体制>

事業計画・事業継続・実施体制については、

- ・ エマージェンシー対応における株主還元に対する考え方をプレゼンテーション時に確認したいと考えている。万が一の場合に資金流出を止めるメカニズムを持っているかどうかを確認したい。
- ・ ダウンサイドシナリオの各事項は AND 条件なのか OR 条件なのかという点を明確にしておくべき。
- ・ どのようなリスクを想定し、そのリスクが提案内容にどのように反映されているかといった点の目配せも必要。
- ・ サイバーテロといったリスクやそれに対応するための IT セキュリティについてどのような考えを持っているかという点も評価のポイントとなるのではないかと。
- ・ 関係自治体との連携については、Top to Top のようなものではなく、より実務的な連携を想定しており、定期的にコミュニケーションを取って事業を進めてもらいたい。
- ・ 従業員数や給与水準については、組織としての考え方が反映されている面もあると思われるので、プレゼンテーションにおいて考え方を確認したい。

等の意見があった。

<審査の取扱>

審査の取扱について、日時・回数も含めて議事は優先交渉権者選定後まで非公開であり、委員には審査期間中だけでなく将来にわたって厳格な守秘義務が課せられる等の認識を共有した。

以 上

第5回 福岡空港優先交渉権者選定に係る審査委員会 議事概要

開催日時 平成30年4月13日(金) 13:00～19:00

開催場所 大手町フィナンシャルシティサウスタワー内会議室

- 議題
1. 提案書に係る事実確認の報告
 2. プレゼンテーション
 3. 提案内容について議論
 4. 審査の取扱

議事内容

<提案書に係る事実確認の報告>

各グループの提案書の内容について、第4回審査委員会における委員の指摘を受けて事務局で事実確認を行った結果が報告され、明確化が図られた。また、設備投資の具体的な中身について、引き続き事務局で確認することになった。

<プレゼンテーション>

応募者のくじに基づく順番により、各グループによるプレゼンテーション・15程度の質疑応答を実施し、それぞれの提案内容についての理解を深めた。

- ・ 13:30～ Aグループ
- ・ 15:00～ Dグループ
- ・ 16:35～ Bグループ

<提案内容について議論>

- ・ 詰まっている提案と詰まっていないように思える提案があった。詰まっている提案は質問してもそれなりの回答が返せていたのではないかと思う。例えば、今後は国際線をターゲットとしていくなかで、国際線側を活性化するためには空港内のアクセス問題をしっかり考えるべきであると思うが、グループ間で明確さに差があった印象。
- ・ ラゲッジの問題をプレゼンテーションでも明確に述べていたグループは、かなり詳細に示していた印象がある。
- ・ エマージェンシーについての考え方について、かなり明暗が出たと思う。個々の項目に対する回答が明確であるか否かの差がクリアに出た印象。
- ・ 提案書を読んだ印象とプレゼンテーションを聞いた印象がほぼ一緒だった。福岡空港の置かれている現状・課題をどこまで深く認識しているかによって

提案内容が大きく異なってくるという印象を持った。

- ・ 各グループとも増便するという提案をしているが、それにより影響を受ける方々が増えるのは間違いないことで、その手当の方策が若干抽象的であった点が少し気になった。少しでも具体的であった提案を評価したい。
- ・ 提案書の印象とプレゼンテーションの印象は近いものがあり、練っているか否かに差が見受けられた。
- ・ しっかり考えているところとそうでないところの差がよく分かった。特に観光振興という点について、空港のできる範囲は限られている中でよく考えていると思われるグループは印象に残った。
- ・ 観光については、空港がどこまでできるのかということも確かにあるので、現実を踏まえたものなのかと思う。
- ・ 地域住民と向き合おうという内容、エアラインに対する料金施策についてコンセプトが明確になっている内容、グランドハンドリングといったところにも目配せしている内容はそれぞれ良かったかと思う。
- ・ 利用者が増えた場合の交通渋滞への懸念も評価に当たって考える必要があると思う。
- ・ 滑走路処理容量の拡大については、周辺地域で影響を受ける範囲に変更がありうることも含め、それらの地域の理解・調整が最重要課題になる。応募者が前面にたつ覚悟を示していたが、地元としてもしっかり向き合ってやっていきたい。
- ・ 環境対策区域が変更されることになる場合も想定した対応について言及している提案は評価したい。
- ・ 前回委員会で滑走路処理容量の拡大に係る提案については加点対象としなかったが、実現可能性が否定されたわけではないので、当該拡大を前提とした事業計画については、提案内容のとおりであった場合としてニュートラルに考えた上で評価したいと思う。
- ・ 商業施設のターゲットが明確であり、旅客数に影響しない形でビジネスが組めるなどリスク分担の考え方がしっかりしている提案は評価したい。
- ・ 要求水準を満たした上で、更なる安全性に向けて対応するという点やそのための体制面について言及していた提案は評価したい。

等の意見があった。

<審査の取扱>

審査の取扱について、日時・回数も含めて議事は優先交渉権者選定後まで非公開であり、委員には審査期間中だけでなく将来にわたって厳格な守秘義務が課せられる等の認識を共有した。

以 上

第6回福岡空港優先交渉権者選定に係る審査委員会 議事概要

開催日時 平成30年4月26日(金) 13:00~16:00

開催場所 国土交通省内会議室

- 議題
1. 提案書に係る事実確認の報告
 2. 提案内容についての議論
 3. 選定プロセスに関する総括
 4. 審査の取扱
 5. 採点

議事内容

<提案書に係る事実確認の報告>

各グループの提案書の内容について、第5回審査委員会における委員の指摘を受けて事務局で事実確認を行った結果が報告され、明確化が図られた。

<料金施策・エアライン誘致>

料金施策・エアライン誘致について、

- ・ 着陸料について、利用者負担への配慮がある提案、エアラインのトータルコスト削減に触れている提案はよかった。
- ・ 着陸料を低く抑えて、非航空系で利益を出すという上下一体の運営の方向性を明確にしている提案は評価。
- ・ 福岡空港から北九州空港へ誘導するようなインセンティブを与える提案は、福岡空港にとってマイナスともとれるので評価できないのではないかと。
- ・ 騒音に対するペナルティが他と比較すると弱い提案がある。
- ・ 着陸料の割引を行った場合の効果についてしっかり精査する必要があるのではないかと。
- ・ エアラインのトータルコスト削減に関し、グラハンのコスト削減に言及した提案はおもしろいと感じた。
- ・ エアライン誘致に関して、官民共同でやっていくという方針のなかで、主体的に取り組むスタンスがないなど、全体的に積極的に取り組んでいく姿勢が乏しい提案は残念。
- ・ 「福岡は魅力的なビジネス環境であるから、放っておいても需要が伸びる」という前提のもとに計画が立てられているような印象を持つ提案があるが、それが外れた場合の打ち手があるのか心配。
- ・ エアライン誘致について九州全体の観光振興を掘り起こしていくという姿勢は評

価したい。

- ・ 他空港と比較した競争優位を示した上で案を作成している提案は説得力があった。
- ・ 貨物についての考え方も重要と思っているが、この点もしっかり触れられている提案は評価したい。一方で、貨物取扱目標は高いものの具体的検討が見られない提案は残念。

等の意見があった。

<利便性の向上>

利便性の向上について、

- ・ 内際アクセスの改善策が具体的・現実的であるものは評価したい。
- ・ 内際アクセスの時間短縮を提案しているものは評価できる。
- ・ 二次交通の改善についてよく書かれているものは評価したい。
- ・ 将来、福岡市営地下鉄が延伸された場合の協力等といった点を評価している。
- ・ 利便性の向上に関して早い段階からコミットしている点は評価できる。
- ・ 国際線だけではなく、国内線側の利便性向上についてもしっかり書かれており、バランスが良い提案は評価したい。
- ・ 大規模な商業施設を整備する提案は面白いものの、具体性に欠ける部分がある。
- ・ 旅客の状況を把握するための最新技術を導入するという点や、周辺の駐車場へも配慮された点などは良い視点であると思った。
- ・ 人材育成にまで目を配った提案も面白いと思った。

等の意見があった。

<設備投資>

設備投資について、

- ・ ホテルの建設については、LOI だけでは本当に建つのか疑問。
- ・ 貨物の取扱施設に対する設備投資については評価したい。
- ・ どのグループも商業施設を造る等大きな絵は同じであるが、福岡市内の既にある都市機能、特徴・規模を踏まえた上でこういうものを造る、という検討がなされている提案は印象的であった。
- ・ 設備投資額が大きいもののその説明が不明瞭な提案については疑問が残る。
- ・ 現状、国内線側が発達していることを考えると、国際線側に大規模な商業施設を建設することは、国際線側の地元住民には貢献すると思う。
- ・ 投資金額が大きく、それ以上に儲けの想定も大きい提案は、上手くいけば良いのだが、大丈夫かな、という印象がある。投資金額が大きいところは評価されるべきところかもしれないが、精査されていないが故に無駄も生じる可能性もあり、どうフレキシブルに対応していくのか、という懸念がある。

- ・ 地元住民も利用する大規模な商業施設については、商業施設が発達している福岡において、なぜその施設が福岡空港に必要であるか、分析した上で説明することが重要である。

等の意見があった。

<地域との共生>

地域との共生について、

- ・ 地元のニーズをしっかりと調査して具体的な提案を行ったものは評価したい。
- ・ 地域共生についての予算規模が大きく、地域に貢献しつつ、皆で成長していこうという姿勢について評価する。
- ・ 滑走路処理容量の拡大提案については、加點評価しないこととしたが、あわせて行う地元への対応策についてもしっかりと記載があるものについては評価したい。

等の意見があった。

<事業計画・事業継続・実施体制>

事業計画・事業継続・実施体制について、

- ・ 相当の営業キャッシュフローを見込んだ事業計画でありながら、設備投資額・運営権対価を多額とし、出資者の手元に残す資金が少ないという提案は興味深い。
- ・ 事業計画の前提が崩れた場合の手当がしっかりしている提案を評価したい。
- ・ 資金調達でエクイティをしっかりと入れているものは評価できる。
- ・ ダウンサイドシナリオがもう少し整理されてわかりやすいものであれば良かったという提案がある。
- ・ 外国人の採用に意欲的な提案については、将来的に人材不足になることが懸念されるので、空港経営にもそのような視点が必要と思われることから、面白いと感じた。
- ・ モニタリングの体制に外部監査を入れている点は評価できる。
- ・ ダイバーシティ対応については海外のやり方を持ってくるのであれば革新的になるかもしれない。
- ・ 多様な者が空港運営に携わるような印象のある提案があるが、海外事業者や空港関連・小売関連以外の提携事業者を積極的に巻き込んだり、デジタルを積極的に活用したりするなど、上手くいけば非常に面白いと思うが、現実的に上手くいくのか懸念はある。
- ・ プレゼンテーションの際に行った人件費に関する質問についての回答が不十分であった点はマイナス評価。
- ・ ダイバーシティの視点は、評価を行う上でのポイントとなり得ると思う。

等の意見があった。

<その他>

- すべてのグループに言えることだが、全体的に提案書の水準が高い。
- リスクを取らずに起こったことに対して柔軟に対応していくという方針で事業計画を作られている提案については、リスクを取らない分、安心感はあるが、着陸料を全体的に抑えるための具体策が見えなかった点や内際アクセスについての表現が薄い点など、細かいところまで詰め切れてないのではないかという印象がある。
- プレゼンテーションにおいて細かい点に答えられているなど、万全の準備を行ったうえでプレゼンテーションに臨んでいるとの印象を受けたグループがあった。
- プレゼンテーションにおいて、観光需要についての質問をしたところ、かなり細かく説得力のある回答を得られたグループも印象的。離島路線を維持するための対応策も手厚いのはよいこと。
- プレゼンテーションの際の質疑応答での対応が気になった。質問に対する答えが返ってきていないグループがあった。
- ダウンサイドシナリオがもう少し整理されてわかりやすいものであれば良かったという点である。
- 前々回の委員会において、各グループによる滑走路処理容量拡大施策の実現可能性については評価しないという方針としたが、当該施策により拡大した滑走路処理容量を前提としたその他の提案項目についてどう評価するかは、各委員の判断に委ねるということで良いか。(異論なし)
- 海外の実績を強調している提案は、良い評判を日本に持って来られるのであれば良いと思う。各種イベントへの対応経験があることや、海外事業者の知見を活用することによるプロセス標準化を福岡空港に導入できるのであれば、大きなメリットとなるという印象を受けた。実現可能性に疑問はあるものの、海外での実績のあるやり方を福岡に導入できるのであれば、福岡空港は特色のある空港となるのではないかという印象。
- 海外で成功している手法が福岡空港でも導入されれば面白いと思うが、提案内容の説得力が乏しいため提案者の思いが十分には伝わってこなかった。福岡空港と類似した空港運営のノウハウを持っていることを強調しているものの、基本的な条件、類似点や相違点などの分析をした上でその経験をどう活かすかという説明が弱い。
- 分析とポイントを突いた説明は評価できるが、それを受けてどう具体的な提案をしていくかという点が弱い提案があった。
- 滑走路処理容量の拡大については、それぞれ意図しているタイミングで確実に導入できるとは言えないので、発着回数が伸びない場合のダウンサイドシナリオを検討できているか、そういった点を加味して評価したい。
- 全体的に提案内容のレベルが高いので、こうなると実現可能性が気になってくる。資金調達の施策についても差がある印象。
- 福岡空港は制約の多い空港であるため仕方ないが、驚くような提案がなかった印

象。福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力方針についても、これまでの取組みの延長線上でしかない印象である。

- ・ 公募参加者がバラエティに富んでいたのは良かったと思う。福岡空港は制約が多いので、驚くような提案は実現可能性が疑問視されるということから、真剣に事業を実施するという視点で提案されているのではないかと思う。
- ・ 一次審査では全体的に国際線重視の雰囲気があったが、それをそのまま引き摺っているグループと、内際アクセスを含めて国内線側にも目配りをしているグループとで評価に差があると考えている。
- ・ 国際と国内、観光とビジネスのそれぞれ両面を持つのが福岡空港の強みであると思うので、それに合致する提案を評価したい。
- ・ 福岡空港は制約が多く難しいが、しっかり地域と向き合ってネットワーク充実・地域活性化に資することを期待したい。
- ・ どのような案件であっても地元・地域との関係が重要である。また、提案内容のレベルは高いが、実現可能性が重要である。

等の意見があった。

<審査の取扱>

審査の取扱について、日時・回数も含めて議事は優先交渉権者選定後まで非公開であり、委員には審査期間中だけでなく将来にわたって厳格な守秘義務が課せられる等の認識を共有した。

<採点>

各委員が採点を行った。

以 上