

国は、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。以下「民活空港運営法」という。）第 5 条第 4 項により読み替えて適用する民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成 11 年法律第 117 号。以下「PFI 法」という。）第 8 条第 1 項の規定により、北海道内国管理 4 空港特定運営事業等（以下「本事業」という。）の優先交渉権者を選定し、8 月 9 日、PFI 法第 11 条第 1 項の規定により客観的評価の結果を公表したところであります。

今般、本評価に「4.VFM の評価」を加えたため、改めて更新したものを公表いたします。

令和元年 10 月 31 日

国土交通大臣 赤羽 一嘉

北海道内国管理4空港特定運営事業等

優先交渉権者選定結果

令和元年8月9日

(令和元年10月31日更新)

国土交通省航空局

1. 事業概要

(1) 事業名称

北海道内国管理4空港特定運営事業等

(2) 事業の対象となる公共施設等の名称及び種類

① 名称

新千歳空港、稚内空港、釧路空港及び函館空港

② 種類

空港

(3) 公共施設等の管理者等

国土交通大臣 石井 啓一

(4) 事業内容

募集要項等に定める手続で選定された優先交渉権者の設立したSPCは、国管理空港運営権者（民活空港運営法第4条第2項。以下「運営権者」という。）として公共施設等運営権（PFI法第2条第7項。以下「運営権」という。）の設定を受け、北海道内国管理4空港特定運営事業等公共施設等運営権実施契約（以下「実施契約」という。）を締結し、以下の業務を実施する。

①施設概要

A) 対象施設

イ) 空港基本施設（滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン等）

ロ) 空港航空保安施設（航空灯火施設）

ハ) 道路

ニ) 駐車場施設

ホ) 空港用地

ヘ) 上記各施設に附帯する施設（土木施設、建築物（消防車車庫及び除雪車車庫を含む。）、機械施設、電気施設（電源局舎を含む。）等）

B) 本事業の実施にあたっては、次に掲げる施設を対象とするビル施設等事業を一体的に実施するものとする。

イ) 旅客ビル施設（航空旅客取扱施設、事務所及び店舗並びにこれらの施設に類する施設及び休憩施設、送迎施設、見学施設等）

- ロ) 貨物ビル施設 (航空貨物取扱施設等)
- ハ) 給油施設 (新千歳空港に限る。)
- ニ) A)-イ)からへ)及び B)-イ)からハ)まで以外に運営権者又は運営権者子会社等が所有する施設

②実施事業・業務

特定事業である空港運営事業の範囲は以下の A) から D) に掲げるものとし、ビル施設等事業の範囲、道内他 3 空港運営事業及びその他空港運営事業の範囲は以下の E)、F) 及び G) に掲げるものとする。

- A) 空港運営等事業 (民活空港運営法第 2 条第 5 項第 1 号)
- B) 空港航空保安施設運営等事業 (民活空港運営法第 2 条第 5 項第 2 号)
- C) 環境対策事業 (民活空港運営法第 2 条第 5 項第 3 号及び第 4 号)
- D) その他附帯する事業 (民活空港運営法第 2 条第 5 項第 5 号)
- E) ビル施設等事業
- F) 道内他 3 空港運営事業 (旭川空港、帯広空港及び女満別空港に係る空港運営事業)
- G) その他空港運営事業

(5) 事業方式

SPC は、国から運営権設定対象施設について運営権の設定を受けて、運営権者となる。運営権者は、国との間で実施契約を締結し、空港運営事業開始日 (稚内空港、釧路空港及び函館空港においては各空港にかかる空港運営事業開始日) までに業務の引継ぎを完了させ、空港運営事業の実施に必要な動産を譲り受けるなど実施契約に定める条件を充足し、空港運営事業を開始する。また、実施契約を締結した運営権者は、ビル施設等事業として、ビル施設事業者株式及び給油施設事業者株式をその株主から取得するなど実施契約に定める条件を充足し、ビル施設等事業を開始しなければならない。

運営期間終了時において運営権は消滅し、国又は国の指定する第三者は、運営権者及び運営権者子会社等が所有する資産のうち必要と認めたものを時価にて買い取ることができる。

以上の事業方式により実施する。

(6) 事業期間

A) 本事業の事業期間

空港運営事業の事業期間は、空港運営事業開始日から、運営権設定日の 30 年後の応当日の前日 (1. - (6) -B) の規定により空港運営事業の事業期間が延長

された場合は当該延長後の終了日。以下「空港運営事業終了日」という。)までをいう。なお、ビル施設等事業の事業期間は、空港運営事業開始日に先立って開始され、空港運営事業終了日に終了する。以上より、本事業の事業期間は、ビル施設等事業の事業開始日から、空港運営事業終了日までとなる。

B) 空港運営事業の期間延長

実施契約に定める事由が生じた場合、運営権者は、空港運営事業の期間延長を申し出ることができる。このとき、国が各事由において運営権者に生じた損害又は増加費用等を回収する必要があると認めた場合には、国と運営権者が協議により 1. - (6) -C) の規定の範囲内で両者が合意した期間だけ、空港運営事業の期間を延長することができる(以下かかる期間延長を「合意延長」という。)。合意延長の実施は 1 回に限るものではない。

また、上記の合意延長とは別に、実施契約に定める事由が生じ、かつ、国が運営権者に対して空港運営事業終了日の 4 年前の応当日までに期間延長を希望する旨の通知を行った場合、1. - (6) -C) の規定の範囲内で最も遅く到来する道内他 3 空港運営事業(1. - (4) -② -F) に定める事業をいう。)の空港運営事業終了日まで、空港運営事業期間等を延長することができる(以下、かかる期間延長を「公共延長オプション」という。)。なお、公共延長オプションの実施は 1 回に限られる。

C) 運営権の存続期間

運営権の存続期間は、運営権設定日から 30 年後の応当日の前日までとする。

なお、運営権の存続期間は、1. - (6) -B) に定める空港運営事業の期間延長があった場合を含め、運営権設定日の 35 年後の応当日の前日を超えることはできない。

運営権の存続期間は空港運営事業終了日をもって終了し、運営権は同日をもって消滅する。

(7) 利用料金の収受

運営権者は、①民活空港運営法第 2 条第 5 項第 1 号に規定する空港法第 13 条第 1 項に定義される着陸料等(以下「着陸料等」という。)及び民活空港運営法第 2 条第 5 項第 2 号に規定する空港航空保安施設の使用料金については、各法律の規定に従い、必要な認可、届出等を行い、②駐車場施設の利用料金及び航空運送事業者等からの対象施設の利用に関する料金については、関連法令に基づく手続に従い、③その他空港運営事業に係る料金については、法令等上、料金を収受し、その収入とすることが禁止されていないことを確認した上で、それぞれ自由

に利用料金を設定、收受し、その収入とすることができる。

また、運営権者は、①空港法第 16 条第 1 項に規定する旅客取扱施設利用料については、同法の規定に従い、必要な認可、届出等を行い、②その他ビル施設テナント等からの施設利用に関する料金等ビル施設等事業に関する料金については、関連法令に従い、自ら又はビル施設事業者をして、利用料金を設定、收受し、その収入とすることができる。

(8) 費用の負担

運営権者は、実施契約に特段の定めがある場合を除き、空港運営事業の実施に要するすべての費用を負担するものとする。ビル施設等事業の実施にあたっても同様とする。

(9) 施設の立地及び規模に関する事項

航空法第 55 条の 2 第 3 項において準用する同法第 46 条に基づき告示された空港用地の所在地等は、以下のとおりである。

- ① 新千歳空港
 - (i) 所在地
北海道千歳市美々
 - (ii) 本事業の対象となる敷地面積
約 726ha
- ② 稚内空港
 - (i) 所在地
北海道稚内市大字声問村
 - (ii) 本事業の対象となる敷地面積
約 99ha
- ③ 釧路空港
 - (i) 所在地
北海道釧路市鶴丘
 - (ii) 本事業の対象となる敷地面積
約 160ha
- ④ 函館空港
 - (i) 所在地
北海道函館市高松町
 - (ii) 本事業の対象となる敷地面積
約 164ha

2. 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 30 年 3 月 29 日
特定事業の選定及び公表	平成 30 年 4 月 25 日
募集要項等の公表	平成 30 年 4 月 25 日
第一次審査書類の提出期限	平成 30 年 8 月 16 日
第一次審査結果の通知	平成 30 年 9 月 12 日
競争的対話等の説明会	平成 30 年 9 月 21 日
競争的対話等の終了宣言	平成 31 年 4 月 5 日
第二次審査書類の提出期限	令和元年 5 月 3 日
優先交渉権者の選定及び公表	令和元年 7 月 3 日

3. 優先交渉権者選定方法

(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ところから、公募型プロポーザル方式を採用し、提案を総合的に評価した。

優先交渉権者の選定は、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等を踏まえ、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した。

(2) 優先交渉権者の選定の体制

優先交渉権者を選定するにあたり、北海道内 7 空港優先交渉権者選定に係る審査委員会（以下「審査委員会」という。）を設置し、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した。

審査委員会のメンバー及び開催経緯は次のとおりである。

<審査委員会のメンバー> ※委員の所属は募集要項公表時のものとしている
(委員長)

山内 弘隆 一橋大学大学院経営管理研究科教授

(委員)

石井 吉春 北海道大学公共政策大学院教授

加賀谷 哲之 一橋大学大学院経営管理研究科准教授

加藤 一誠 慶應義塾大学商学部教授

矢ヶ崎 紀子 東洋大学国際観光学部教授

山形 康郎 弁護士法人 関西法律特許事務所 弁護士

国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課長

北海道 副知事

北海道空港協会会長

旭川市 副市長

帯広市 副市長

千歳市 副市長

稚内市 副市長

釧路市 副市長

函館市 副市長

松倉 敏郎 旭川商工会議所 専務理事

梶原 雅仁 帯広商工会議所 副会頭

大空町長

中原 章博 網走商工会議所 顧問

<審査委員会の開催経緯>

第1回	委員会	平成30年4月17日
第2回	委員会	平成30年8月22日
第3回	委員会	平成30年8月29日
第4回	委員会	令和元年5月18日、19日
第5回	委員会	令和元年6月4日、5日
第6回	委員会	令和元年6月11日、12日、17日

(3) 第一次審査

第一次審査は、第一次審査参加者の中から第二次審査参加者を選定するものである。

第一次審査は次のとおり実施した。

<第一次審査参加コンソーシアム>

Sky Seven (以下「コンソーシアム A」という。)

代表企業	東京建物株式会社
コンソーシアム構成員	ADP International 東武鉄道株式会社 東武トップツアーズ株式会社 加森観光株式会社

北海道エアポートグループ (以下「コンソーシアム B」という。)

代表企業	北海道空港株式会社
コンソーシアム構成員	三菱地所株式会社 東京急行電鉄株式会社 株式会社日本政策投資銀行 株式会社北洋銀行 株式会社北海道銀行 北海道電力株式会社 株式会社サンケイビル 日本航空株式会社 ANA ホールディングス株式会社 三井不動産株式会社 三菱商事株式会社 岩田地崎建設株式会社 株式会社道新サービスセンター 株式会社電通 大成コンセッション株式会社 損害保険ジャパン日本興亜株式会社

ORIX・VINCI Airports コンソーシアム (以下「コンソーシアム C」という。)

代表企業	オリックス株式会社
コンソーシアム構成員	ヴァンシ エアポート S. A. S(単純型株式資本会社)

Hokkaido Airports International (以下「コンソーシアム D」という。)

代表企業	Changi Airports International Pte. Ltd.
コンソーシアム構成員	GIC Infra Holdings Pte. Ltd.

Colonial First State Managed Infrastructure
Limited in its capacity as trustee for the
Global Diversified Infrastructure Fund -GDIF
Active
株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
株式会社オリエンタルコンサルタンツ

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った結果、全コンソーシアムにおいて参加資格要件を満たしていることを確認した。

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が適切なものとなっているかどうかについて審査を行った。

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平成 30 年 4 月 25 日付の北海道内 7 空港特定運営事業等優先交渉権者選定基準（以下「選定基準」という。）に従い採点を行い、得点案を作成し、国に報告した。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口頭での概要説明（質疑応答を含む。）による提案内容の確認を行った。

③ 提案審査における審査基準

A) 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、選定基準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、関連する様式との整合性を踏まえて審査した。

B) 得点案の計算方法

提案項目の配点は、選定基準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た。

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し、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した。

④ 審査委員会の採点結果

審査委員会は、次のとおり第一次審査参加者の得点を決定した。

項目	コンソーシアム			
	A	B	C	D
【A】基本方針	14.8	15.5	16.5	11.4
【B1】航空ネットワークの充実に 関する方針	7.1	7.4	7.6	5.7
【B2-1】道内航空ネットワークの充実に 関する方針	6.6	7.6	7.2	5.1
【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	6.9	7.2	7.1	5.6
【C1】安全・保安に関する方針	7.2	7.5	7.2	5.5
【C2】事業実施体制に関する方針	6.9	6.4	7.1	5.5
【E】収支計画	5.8	6.1	5.5	4.6
【F】運営権対価の額及び地方公共団体の 負担額	18.9	15.6	21.2	7.2
合計	74.2	73.3	79.4	50.6

⑤ 第二次審査参加者の選定

国は、審査委員会から報告を受けた得点案をもとに、コンソーシアム A、コンソーシアム B、コンソーシアム C を第二次審査参加者として選定した。

(4) 第二次審査

第二次審査は、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。第二次審査には、第一次審査で選定されたコンソーシアムの全てが参加し、コンソーシアム A 及びコンソーシアム B から提案を受領した。

第二次審査は、次のとおり実施した。

<第二次審査参加コンソーシアム>

Sky Seven (以下「コンソーシアム A」という。)

代表企業 東京建物株式会社
 コンソーシアム構成員 ADP International
 東武鉄道株式会社
 東武トップツアーズ株式会社

加森観光株式会社
前田建設工業株式会社

北海道エアポートグループ（以下「コンソーシアムB」という。）

代表企業	北海道空港株式会社
コンソーシアム構成員	三菱地所株式会社
	東京急行電鉄株式会社
	株式会社日本政策投資銀行
	株式会社北洋銀行
	株式会社北海道銀行
	北海道電力株式会社
	株式会社サンケイビル
	日本航空株式会社
	ANA ホールディングス株式会社
	三井不動産株式会社
	三菱商事株式会社
	岩田地崎建設株式会社
	株式会社道新サービスセンター
	株式会社電通
	大成コンセッション株式会社
	損害保険ジャパン日本興亜株式会社

ORIX・VINCI Airports コンソーシアム（以下「コンソーシアムC」という。）

代表企業	オリックス株式会社
コンソーシアム構成員	ヴァンシ エアポート S.A.S(単純型株式資本公司)

① 提案審査

国との競争的対話等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った。

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選定基準に基づく採点を行って、得点案を作成し、国に報告した。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った。

② 提案審査における審査基準

A) 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、選定基準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、関連する様式との整合性を踏まえて審査した。

B) 得点案の計算方法

提案項目の配点は、選定基準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た。

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した。2以上の提案項目ごとに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、選定基準に記載の配点を上限に採点した。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した。

③ 審査委員会の採点結果

審査委員会は、次のとおり第二次審査参加者の得点を決定した。

項目	コンソーシアム	
	A	B
全体パート		
【A1】 戦略的事業方針	14.2	16.2
【A2】 需要動向分析及び事業環境分析		
【A3】 各指標に係る目標値等		
【B1】 航空ネットワークの充実提案	14.5	15.1
【B2-1】 道内航空ネットワークの充実提案	5.9	7.1
【B2-2】 広域観光の振興に関する提案	6.5	7.7
【B3】 空港施設運用に関する提案	7.5	7.6
【C1】 安全・保安に関する提案	7.6	7.8
【C2】 事業実施体制に関する提案	7.2	6.8
【C3】 職員の取扱いに関する提案	7.3	7.8
【E1】 事業計画及び事業継続に関する提案	21.5	21.0
【E2】 資金調達及び投資回収に関する計画		
小計	92.2	97.1

項目	コンソーシアム	
	A	B
個別パート		
<新千歳空港>		
【A-CTS】 戦略的事業方針	3.2	4.0
【B1-CTS】 航空ネットワークの充実等に関する提案	3.5	3.7
【B3-CTS】 空港施設運用に関する提案	3.5	3.7
【D-CTS】 地域との連携及び地域共生事業に関する提案	3.1	3.7
新千歳空港 小計	13.3	15.1
<稚内空港>		
【A-WKJ】 戦略的事業方針	3.0	3.2
【B1-WKJ】 航空ネットワークの充実等に関する提案	3.2	3.5
【B3-WKJ】 空港施設運用に関する提案	3.0	3.5
【D-WKJ】 地域との連携及び地域共生事業に関する提案	3.2	3.7
稚内空港 小計	12.4	13.9
<釧路空港>		
【A-KUH】 戦略的事業方針	3.0	3.5
【B1-KUH】 航空ネットワークの充実等に関する提案	3.0	3.4
【B3-KUH】 空港施設運用に関する提案	3.5	3.2
【D-KUH】 地域との連携及び地域共生事業に関する提案	3.1	3.7
釧路空港 小計	12.6	13.8
<函館空港>		
【A-HKD】 戦略的事業方針	3.1	4.0
【B1-HKD】 航空ネットワークの充実等に関する提案	3.4	4.0
【B3-HKD】 空港施設運用に関する提案	3.8	3.8
【D-HKD】 地域との連携及び地域共生事業に関する提案	3.4	3.5
函館空港 小計	13.7	15.3
<旭川空港> 小計	14.8	15.0
<帯広空港> 小計	12.7	16.0
<女満別空港> 小計	12.5	15.2
対価等パート		
【F1】 運営権対価の額及び地方公共団体の負担額	55.3	78.0
全体パート・個別パート・対価等パート合計	239.5	279.4

④ 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した。また、第二位の第二次審査参加者を次点交渉権者として選定した。

優先交渉権者	コンソーシアム B : 北海道エアポートグループ
次点交渉権者	コンソーシアム A : Sky Seven

4. VFM の評価

(1) 定量的評価

VFM (Value For Money) の定量的評価に当たっては「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」に準じて評価を行った。

本事業においては、国が北海道内国管理 4 空港を運営することにより獲得している利益の水準を勘案し、運営権対価分割金を 1 年度あたり 24 億円、運営権対価一時金の最低提案価格を 0 円以上としている。つまり、北海道内国管理 4 空港特定運営事業の運営権対価一時金が 0 円を上回るときは、北海道内国管理 4 空港特定運営事業に VFM が認められることとなる。これに対して、全てのコンソーシアムは 0 円を上回る運営権対価一時金を提案し、優先交渉権者は運営権対価一時金を 2,200 億円とする提案をした。

また、同ガイドライン 8 - (1) - 2-2. に定める方法により、管理者等が本事業を実施した場合の純現在価値（以下「NPV」という。）を空港別収支等に基づき算定するとともに、事業者が本事業を実施した場合の純現在価値（以下「NPV' 」という。）を優先交渉権者の提案に基づき算定したうえで、 $NPV' - NPV$ を計算したところ、 $NPV' - NPV$ はプラスとなった。¹

したがって、国は、かかる提案を受けたことをもって北海道内国管理 4 空港特定運営事業に VFM があると評価した。

(2) 定性的評価

優先交渉権者の提案からは、下記に示すと通りの定性的評価が認められた。

① 民間の資金及び経営能力の活用による一体的・機動的な経営の実現

¹ NPV 及び NPV' の算定に用いた割引率は、いずれも本事業の類似事業や海外での同種事業における事例から算定している。

現在の北海道内国管理4空港は、①国が所有する空港基本施設等（③に含まれる駐車場施設を除く。）、②ビル施設事業者が所有する航空旅客取扱施設、航空貨物取扱施設及びこれらに附帯する利便施設並びに給油施設事業者が所有する給油施設、③駐車場施設事業者が所有する駐車場施設が、それぞれ分離して運営されている。

優先交渉権者の提案によれば、本事業を通じて上記の全施設が運営権者に集約して運営されることで、空港全体としての一体的・機動的な経営の実現が期待できる。

② 空港利用者等に対する良質なサービスの提供

優先交渉権者の提案によれば、国のモニタリングによって公共性・安全性を確保しつつ、運営権者が有する専門的な知識や技術を最大限に活用することにより、地域の玄関口である空港としてふさわしい利便性・快適性を有した航空輸送サービスの提供と、利用者負担の低減を実現することが期待できる。

③ 効率的な事業運営の実現

優先交渉権者の提案によれば、実施契約に基づいて官民が適切にリスク分担を図ることにより、効率的な事業運営が期待できる。

④ 長期・継続的な事業運営の実現

優先交渉権者の提案によれば、実施契約に基づき、30年間（最長で35年間）の長期・継続的な事業運営を認めることにより、安定的かつ戦略的な空港経営が可能となり、空港利用者等のニーズの変化に応じた柔軟なサービスの提供が期待できる。

以 上