

# 北海道内7空港特定運営事業等

## 優先交渉権者選定基準

平成30年4月25日

国土交通省航空局

旭川市

帯広市

北海道

## 目次

第 1.	優先交渉権者選定基準の位置づけ	3
第 2.	優先交渉権者選定の方法	3
1.	選定方法の概要	3
2.	優先交渉権者選定の体制	4
第 3.	審査の手順	5
1.	第一次審査	5
2.	第二次審査	5
第 4.	第一次審査	6
1.	資格審査	6
2.	提案審査	6
3.	第二次審査参加者の選定	6
第 5.	第二次審査	7
1.	資格審査	7
2.	提案審査	7
3.	優先交渉権者等の選定	7
第 6.	提案審査における審査基準	8
1.	提案区分	8
2.	得点案の計算方法	8
第 7.	審査のポイント、審査のポイントに関する説明及び提案審査書類様式記載上の留意点	13
別紙 1	第一次審査及び第二次審査における提案項目	34

## 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・旭川市・帯広市・北海道（以下、「4管理者」という。）が、北海道内7空港特定運営事業等（以下、「本事業」という。）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、募集要項と一体となるものである。なお、本基準は4管理者共通の基準とする。

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30年4月10日付で審査委員会を設置した。

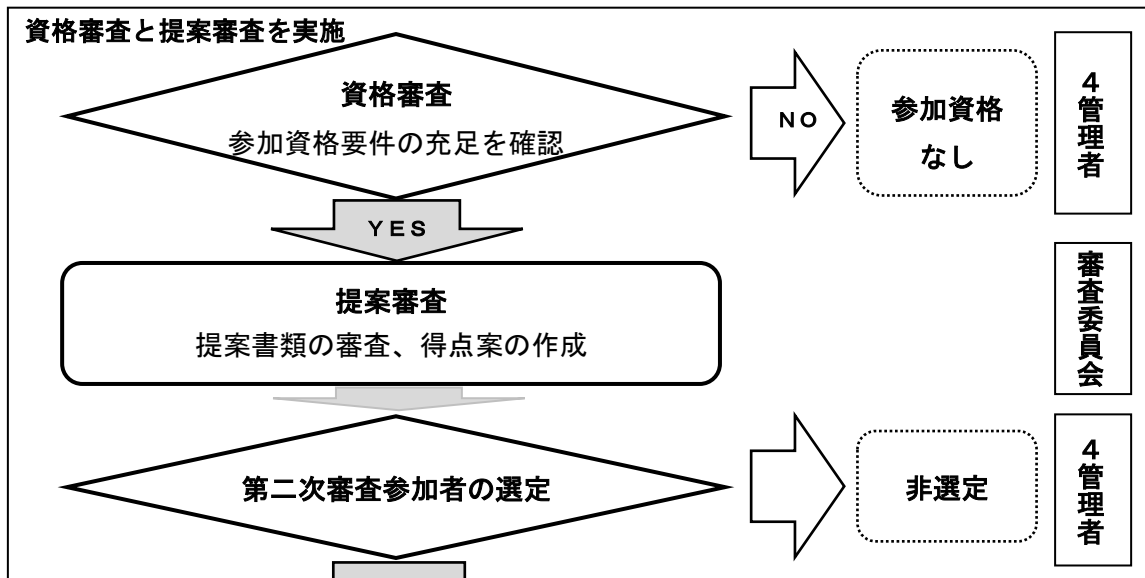
審査委員会の委員の具体的な名称及び詳細な選定体制は募集要項に記載のとおりである。

4 管理者は、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。

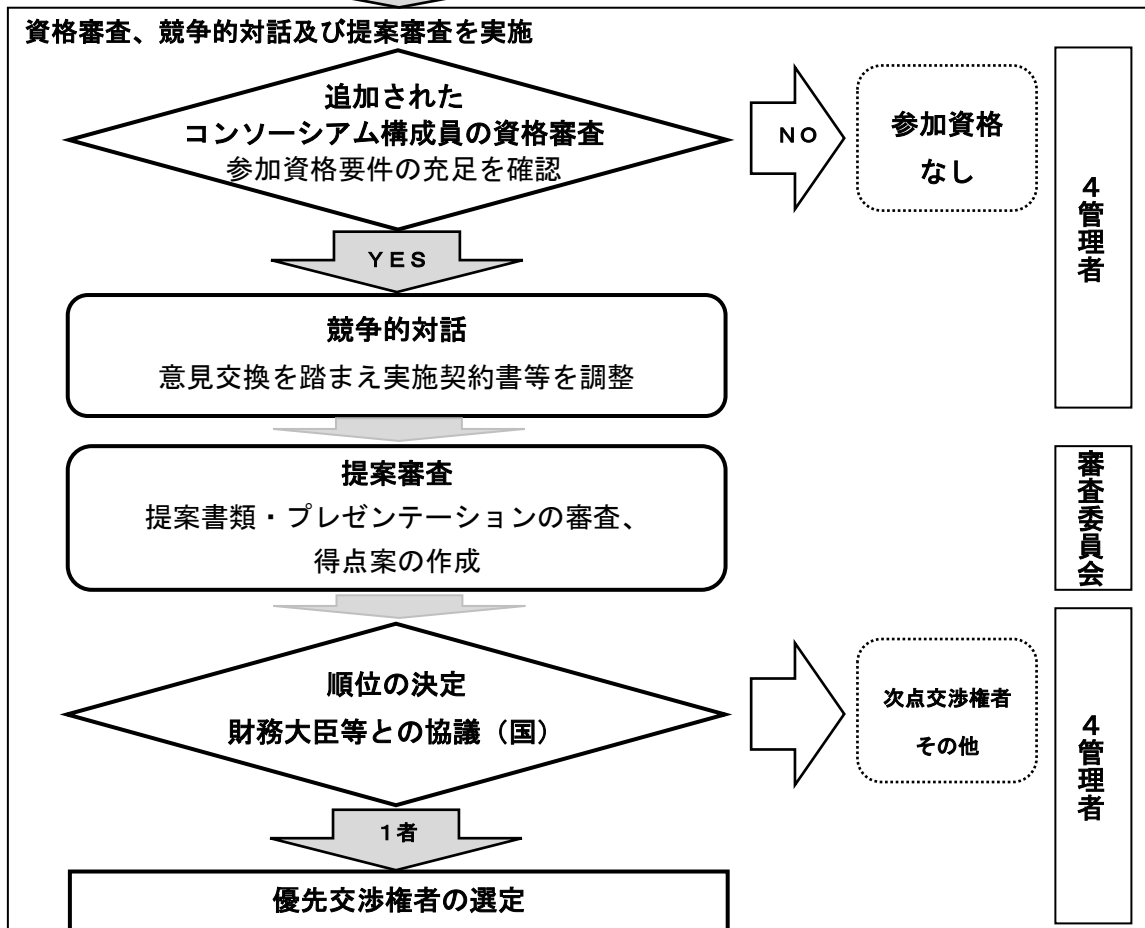
### 第3. 審査の手順

審査の手順を以下に示す。これは、第 4.及び第 5.に記載する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「4 管理者」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者以上3者までの第二次審査参加者を選定するものである。第一次審査の手順は以下のとおりである。

### 1. 資格審査

4管理者は、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参加資格要件審査は、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、4管理者によって行い、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、4管理者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（募集要項 第5章 1. (5)F ⑤に記載の者をいう。）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等事業者の役職員を含むものとし、応募者が4管理者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 **第6. 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、4管理者に報告する。なお、審査委員会における審査では、提案審査書類及び応募者による提案審査書類のみに基づく審査委員会に対する口頭での概要説明を通じて審査を行うものとする。

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

4管理者は、第一次審査において提案内容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者以上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。

## 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。第二次審査の手順は以下のとおりである。

### 1. 資格審査

4 管理者は、第二次審査書類に含まれる追加コンソーシアム構成員に係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。第二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、4 管理者によって行い、その結果は、第二次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

4 管理者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4 管理者が指定するもの<sup>1</sup>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4 管理者との各契約における運営権者（旭川空港及び帯広空港においては運営者と読み替える。以下同様。）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、4 管理者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。

なお、要求水準の内容を調整する項目は、「実施保証施策一覧表」に記載された項目に限らないものとする。

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**第6. 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、4 管理者に報告する。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。

### 3. 優先交渉権者等の選定

4 管理者は、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（国に限る）、第一位

---

<sup>1</sup> 提案項目 B1、B2-1、B2-2、D-CTS～D-MMB

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る。

## 第6. 提案審査における審査基準

### 1. 提案区分

提案審査書類における提案区分、様式名称、様式番号及びページ制限は、**表1 第一次審査における提案審査書類様式**、及び**表2 第二次審査における提案審査書類様式**に記載のとおりである。また、第一次審査及び第二次審査における提案区分及び提案項目は、**別紙1 第一次審査及び第二次審査における提案項目**に記載の通りである。

第二次審査における提案内容は、北海道内7空港全体に関する方針等を提案する「全体パート」と、個別空港ごとについて提案する「個別パート」及び「対価等パート」の3つに区分されている。このうち、「全体パート」には、北海道内7空港を一体的かつ機動的に経営する上でのビジョンや理念、全体的な戦略等を記載するものとし、「個別パート」には、個別空港ごとの具体的な施策を記載するものとする。各提案項目は、対応する様式について、他の提案項目との関連性・整合性を踏まえて審査する。

第二次審査における提案項目のうち、**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<sup>2</sup>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SPCが4管理者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（様式19-C1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な施策についての提案を受けることとしており、具体的な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1 第一次審査における提案審査書類様式**、及び**表2 第二次審査における提案審査書類様式**に記載のとおりである。

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、多様なニーズが存する背景事情に鑑み、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

<sup>2</sup> 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。



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、4管理者が集計し、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4管理者に報告する。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。4管理者は、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、及び優先交渉権者並びに次点交渉権者を選定することが相当でないとき、参考得点案を考慮して第二次審査参加者、及び優先交渉権者並びに次点交渉権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審査書類様式**における提案区分のA) からE) 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38.5点を下回る応募者は失格とする。

また、**表2 第二次審査における提案審査書類様式**における提案区分のA) からE) 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135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審査書類様式

様式名称	様式番号	頁数制限	配点
【A】 基本方針	11-A	4	20
【B1】 航空ネットワークの充実に関する方針	11-B1	2	10
【B2-1】 道内航空ネットワークの充実に関する方針	11-B2	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	11-B3	2	10
【C1】 安全・保安に関する方針	11-C1	2	10
【C2】 事業実施体制に関する方針	11-C2	2	10
【E】 収支計画	11-E	A3で1	7
【F】 運営権対価及び地方公共団体の負担総額	10-1 10-2 10-3 10-4	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

表2 第二次審査における提案審査書類様式

様式名称	様式番号	頁数制限	配点
<b>全体パート</b>			
【A1】 戦略的事業方針	19-A1	3	20
【A2】 需要動向分析及び事業環境分析	19-A2	4	
【A3】 各指標に係る目標値等	19-A3	2	
【B1】 航空ネットワークの充実提案	19-B1	4	20
【B2-1】 道内航空ネットワークの充実提案	19-B2-1	1	10
【B2-2】 広域観光の振興に関する提案	19-B2-2	2	10
【B3】 空港施設運用に関する提案	19-B3	3	10
【C1】 安全・保安に関する提案	19-C1	3	10
【C2】 事業実施体制に関する提案	19-C2	3	10
【C3】 職員の取扱いに関する提案	19-C3	3	10
【E1】 事業計画及び事業継続に関する提案	19-E1	A3で25	30
【E2】 資金調達及び投資回収に関する計画	19-E2	2	
小計			130
<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、 OBO：帯広空港、MMB：女満別空港			
【A-CTS～A-MMB】 戦略的事業方針	19-A-CTS ～A-MMB	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	19-B1-CTS ～B1-MMB	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	19-B3-CTS ～B3-MMB	各2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	19-D-CTS ～D-MMB	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>			
【F1】 運営権対価の額及び地方公共団体の 負担額	16-1 16-2 16-3 16-4	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		94	350
別紙 実施保証施策一覧表	20	-	-

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】 ・北海道内7空港に係る事業期間全体を通じた戦略的な事業方針	19-A1
	【A3】 ・北海道内7空港全体の目標及び目標値（事業期間終了時の目標値等）	19-A3
	【A-CTS～A-MMB】 ・各個別空港に係る事業期間全体を通じた戦略的な事業方針	19-A-CTS～ A-MMB
B) 空港活性化	【B1】 ・国内航空ネットワーク及び国際航空ネットワークの充実に係る戦略	19-B1
	【B2-1】 ・道内航空ネットワークの充実に係る戦略	19-B2-1
	【B2-2】 ・空港運営会社としての広域観光の振興に係る具体的施策	19-B2-2
	【B3】 ・北海道内7空港を一体的かつ機動的に運営するための全体的な運用戦略（設備投資戦略を含む） ・空港の機能維持及び活性化を目的とする設備投資の投資総額	19-B3
	【B3-CTS～B3-MMB】 ・事業期間終了時における施設等配置図及び各施設概要	19-B3-CTS ～B3-MMB
C) 事業実施体制等	【C1】 ・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-C1
D) 地域との連携	【D-CTS～D-MMB】 ・各個別空港の地域との連携施策（広域観光の振興に係る事項を除く）概要 ・地域との共生事業の施策概要	19-D-CTS～ D-MMB

【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】

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。

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、事業期間終了時の絵姿として提案してきた事項（【A1】 【A3】 【A-CTS～A-MMB】 【B3】 【B3-CTS～B3-MMB】の一部）、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事項（【B1】 【B2-1】 【B2-2】 【C1】 【D-CTS～D-MMB】の一部）を予定している。なお、これらの事項は、4管理者が、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4管理者の承諾がなければこれを行うことができない。

## 第7. 審査のポイント、審査のポイントに関する説明及び提案審査書類様式記載上の留意点

### 第一次審査

#### (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) S P Cの決算期間及び決算日は運営権者において自由に設定できるが、提案においては、決算期間につき1年間、決算日につき3月31日として提案すること。

### A) 全体事業方針

#### 【A】基本方針

##### 《審査のポイント》

- ・各種分析を通じて、現状の課題が抽出されているか
- ・事業期間終了まで本事業を適切かつ確実に実施していくための北海道内7空港全体の戦略的な基本方針及び各空港の位置付けが示されているか
- ・各提案項目と整合するものとなっているか

##### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 応募者が本事業を実施するにあたり、事業期間全体を通じ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、基本的なビジョンや考え方を確認する。個別の施策や数値の記載は必須としない。
- (2) 観光・ビジネス需要、二次アクセス及び他空港・他交通機関との競合等、北海道内7空港を取り巻く現状、需要動向及び事業環境について信頼性の高い分析となっているか、その基本的な考え方について確認する。  
なお、個別空港について需要動向分析及び事業環境分析を記載する場合、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、女満別空港の順に記載する。以降の提案項目において、個別空港について記載する際にも、同様の順番で記載するものとする。
- (3) 需要動向分析及び事業環境分析に基づき、北海道内7空港全体の現状の運営上の課題が抽出されているかを確認する。
- (4) 各種分析・課題抽出結果・各空港の特性を踏まえ、戦略的な基本方針が策定されているか、また、応募者が想定する事業運営における個別空港の位置付けが明らかになっているかを確認する。
- (5) 以降の提案項目については、需要動向分析及び事業環境分析や抽出した課題、並びに個別空港の位置付けと整合した一貫性のある提案となっているかを確認する。

## B) 空港活性化

### (航空ネットワークの充実及び広域観光の振興)

#### 【B1】航空ネットワークの充実に関する方針

##### 《審査のポイント》

- ・戦略的な空港間の連携・機能補完等、北海道内7空港一体での航空ネットワークの充実に係る基本方針が明確に示されているか
- ・北海道内7空港を起着点とした国際線及び北海道外の国内線ネットワーク充実に係る基本方針が明確に記載されているか
- ・旅客数・貨物量等の向上等に寄与する方針となっているか

##### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 需要動向分析及び事業環境分析によって認識した課題、各空港の規模、応募者にとっての各空港の位置付けを考慮したうえで、旅客者数・貨物量等の増加及び空港周辺地域の活性化等に向けた、航空ネットワークの充実に関する基本的な考え方を確認する。
- (2) 本提案項目における「航空ネットワークの充実に関する基本方針」は「エアライン誘致の基本方針」と「着陸料等の料金設定の基本方針」により構成されるものとし、エアラインの事業に係る分析を踏まえた各基本方針を記載するものとする。
- (3) 「航空ネットワークの充実に関する基本方針」については、①北海道内7空港を起着点とした国際線ネットワーク、②北海道内7空港を起着点とした北海道外の国内線ネットワークの充実について、それぞれ基本方針を確認する。

#### 【B2-1】道内航空ネットワークの充実に関する方針

##### 《審査のポイント》

- ・北海道内7空港を起着点とした北海道内13空港との道内航空ネットワーク充実に係る基本方針が記載されているか

##### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 需要動向分析及び事業環境分析によって認識した課題、各空港の規模、応募者にとっての各空港の位置付けを考慮したうえで、旅客者数・貨物量等の増加及び空港周辺地域の活性化等に向けた、道内航空ネットワークの充実に関する基本的な考え方を確認する。
- (2) 本提案項目における「道内航空ネットワークの充実に関する基本方針」は「エアライン誘致の基本方針」と「着陸料等の料金設定の基本方針」により構成されるものとし、エアラインの事業に係る分析を踏まえた各基本方針を記載するものとする。
- (3) 「道内航空ネットワークの充実に関する基本方針」については、北海道内7空港を起着点とした北海道内13空港との道内航空ネットワークをいかに充実させるかについての基本方針を確認する。

## 【B2-2】 広域観光の振興に関する方針

### 《審査のポイント》

・需要動向分析及び事業環境分析・課題抽出結果・各空港の特性を踏まえた、空港運営会社としての広域観光の振興に係る基本方針が明確に示されているか

### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 本事業においては、北海道内7空港の一体運営を通じて、北海道全体の産業及び観光の発展や各地域の活性化を実現する観点が求められていることから、空港運営会社として取り組む広域観光振興施策の基本方針を確認する。
- (2) 空港運営会社としての広域観光振興施策の実施にあたっての、関係地方公共団体、エアライン、及び空港用地外事業者（例えば、旅行代理店、観光団体、空港アクセス事業者）等の多様な事業者との広域観光振興に関連する連携方針について確認する。なお、親会社等による広域観光振興施策については評価の対象外とする。

## (空港施設の運用)

### 【B3】 空港施設運用に関する方針

### 《審査のポイント》

・需要動向分析及び事業環境分析・課題抽出結果・各空港の特性を踏まえ、空港利用者の利便性に配慮した空港施設の運用（設備投資を含む）に関する基本的な考え方が明確に示されているか  
・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運用方針（設備投資方針を含む）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

### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 本事業においては、北海道内7空港の一体運営を実施する中で、各空港の特色を戦略的に活用した空港施設の運用が求められることから、応募者の考える各空港の位置付けや、空港利用者の利便性向上に配慮した運用方針（設備投資方針を含む）であるかを確認する。
- (2) 空港の機能維持、空港活性化、及び空港利用者の利便性向上に資するような、北海道内7空港全体にまたがる、または、各個別空港施設に対する主要な取組みについて基本的な考え方を確認する。

## C) 事業実施体制等

### 【C1】 安全・保安に関する方針

### 《審査のポイント》

・安全・保安に関連する業務について、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

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 「航空の安全確保及び空港の保安に関する基本的な方針」については、公共インフラとして高度の安全・保安が求められることを踏まえ、警備業務・除雪業務・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ことができる仕組みとなっているかを確認する。
- (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。本提案項目においては、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であるかを確認する。
- (3) 「トラブル発生時における対応策に関する基本的な方針」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、地方公共団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。本提案項目においては、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検討されているものであるかを確認する。

#### 【C2】事業実施体制に関する方針

##### 《審査のポイント》

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・応募企業・主要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であるか</li><li>・SPCの事業実施体制は、北海道内7空港の業務を確実に引継ぎ、かつ、一体的に運用していくことが可能なものとなっているか</li></ul> |
|--|

##### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (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、最初に到来する空港の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を受けるものである。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。  
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又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。



- (2) 「応募企業・主要コンソーシアム構成員の概要・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、この項目で確認する。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。
- (3) 「SPCの業務実施体制」については、北海道内7空港を一体的かつ機動的に運営する観点で、第一次審査時におけるコンソーシアム構成員の役割を含む実施体制に関する基本的な考え方を確認する。また、人材の採用や教育に関する方針が、北海道内7空港全体の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についても確認する。

なお、各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点に留意すること。

## E) 財務計画

### 【E】収支計画

#### 《審査のポイント》

- ・ 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
- ・ 北海道内7空港を一体的に運用するにあたって継続的に安定した経営を実現する資金調達方針、施策となっているか

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (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、どのような方針で計画を立案しているのかについて、運営期間を通じた基本的な考え方を確認するものであり、7空港を合算した収支計画のみを作成すること。
- (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、本提案項目においては、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確認する。
- SPCの会計年度に合わせて、各年度の計画値を記載すること。金額単位は百万円とする。
  - 様式集において個別掲記している項目は必須記載事項とし、その他の項目を任意で追加することを妨げない。
  - 5年毎の各項目の主な増減内容について説明を記載すること。
- (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、本提案項目においては、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確認する。

- (4) 「資金調達方針・施策」とは、運営期間を通じ北海道内7空港全体を管理するSPCの資金調達方針・施策をいう。本提案項目においては、運営期間を通じ北海道内7空港を一体的に運営継続していくにあたり、設備投資や需要減少イベント（不可抗力事象、政治経済状況の変化等）等のリスクに対応しつつ、健全な財務状態を保持した経営を実現可能な方針が立てられているかを確認する。

## F) 運営権対価等

### 【F】 運営権対価及び地方公共団体の負担総額

#### 《審査のポイント》

- ・ より高い運営権対価の予定額の提案がされているか
- ・ 地方公共団体の負担総額がより軽減される提案がされているか

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (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。
- (2) 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 × (提案価格 / 提案者中の最高提案価格)  
※提案価格及び提案者中の最高提案価格は、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) 地方公共団体の負担総額については、応募者が提案した地方公共団体の負担総額（「運営権設定対象施設に係る更新投資（拡張を除く）に係る費用負担」と、「運営（車両等の更新投資を含む）に係る費用負担」の事業期間全体にわたっての合計額）と、募集要項に示す地方公共団体の負担上限額との差額（以下、「負担軽減額」）をもって評価するものとする。なお、地方公共団体の負担総額の提案にあたっては、第二次審査のE) 財務計画に係る様式集（様式 19-E1）も参照したうえで記載すること。
- (4) 審査にあたっては、負担軽減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を基本とする。  
配点 × (負担軽減額の提案額 / 提案者中の負担軽減額の最大提案額)  
※負担軽減額の提案額及び提案者中の負担軽減額の最大提案額は、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。
- (5) なお、第二次審査における運営権対価及び地方公共団体の負担総額の提案額は、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。

## 第二次審査

### (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) S P Cの決算期間及び決算日は運営権者において自由に設定できるが、提案においては、決算期間につき1年間、決算日につき3月31日として提案すること。
- (3) 各提案項目における「5年後」とは、平成37年3月31日時点をいう。また、「事業期間終了時」とは、運営権設定日の30年後の応当日の前日時点をいう。
- (4) 各提案項目における「5年間」とは、ビル施設事業開始日を始期とし、平成37年3月31日を終期とする期間とする。また、「事業期間終了まで」とは、ビル施設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。
- (5) 各提案項目において記載する施策については、事業期間中においてその実施の要否につき客観的かつ一義的に判断できるようにするという目的から、その実施を保証するか否かにつき明確な表現をもって記載すること（例えば、文脈上別異に解すべき場合を除き、「実施する」「行う」等の表現については実施を保証する表現と判断し、「目指す」「検討する」等の表現については実施を保証する表現とは判断しない。）。また、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及び実施を保証しない施策よりも高く評価されることに留意すること。
- (6) 「別紙 実施保証施策一覧表」とは、各提案項目において記載する施策の内、特段の条件なく実施する施策を列挙するものである。なお、当該別紙と各提案項目の記載に齟齬がある場合の取扱いについては、各提案項目に記載がある場合、当該別紙に記載がないときであっても、運営権者は当該施策につき実施の義務を負う。また、当該別紙に記載がある場合、各提案項目に記載がないときであっても、運営権者は同様に当該施策につき実施の義務を負う。前述の事業期間中における実施の要否に係る判断の明確化の観点から、実施を保証するものについては、当該別紙に対し、各提案項目との齟齬がないよう、かつ遺漏なく列挙するように留意すること。
- (7) 個別パートの提案にあたっては、全体パートの【A1】戦略的事業方針及び【A2】需要動向分析及び事業環境分析を踏まえて記載すること。なお、個別パートの審査において、個別パートの審査委員も全体パートの【A1】戦略的事業方針及び【A2】需要動向分析及び事業環境分析を閲覧することがある。

## A) 全体事業方針（全体パート）

### 【A1】 戦略的事業方針

#### 《審査のポイント》

- ・北海道内7空港を一体的かつ機動的に経営するための全体的な戦略が示されているか
- ・【A2】を踏まえ【A3】と整合した、事業期間全体を通じた具体的かつ説得力のある事業方針を提示できているか
- ・各提案項目と整合するものとなっているか

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 「北海道内7空港に係る事業期間全体を通じた戦略的な事業方針」においては、【A2】**需要動向分析及び事業環境分析**を踏まえ、【A3】**各指標に係る目標値等**と整合した、応募者が事業期間全体を通じて目指す、北海道内7空港を一体的に運営するにあたっての事業戦略を明らかにする。
- (2) 各提案項目を結び付け、これらを貫くストーリーを構成するものであることが求められ、北海道内7空港を一体的に運営するうえでの戦略的な事業方針となっているかを確認する。

### 【A2】 需要動向分析及び事業環境分析

#### 《審査のポイント》

- ・北海道内7空港を取り巻く多様な事業環境を踏まえた、詳細な需要動向分析及び事業環境分析を行っているか
- ・各種分析を通じて、現状の空港運営上の課題を抽出するとともに、各空港の位置付けが示されているか
- ・各提案項目を検討する上で、信頼性の高い客観的根拠を示すものとなっているか

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 「北海道内7空港全体に係る詳細な需要動向分析及び事業環境分析」においては、北海道内7空港における現状の収支構造、空港周辺地域及び後背地の特性及び魅力、周辺他空港及び他の交通機関との連携・競合関係、各航空会社における北海道内7空港の位置付け等、北海道内7空港の内外を取り巻く多様な事業環境に対する適切な検討を踏まえた、北海道内7空港の需要動向（【A3】**各指標に係る目標値等**を設定する上で根拠となる需要予測を含む。）及び事業環境に対する分析結果を記載する。
- (2) 当該分析結果が、単に検討内容を羅列したものではなく、各提案項目との関連性や、それらを検討する上での信頼性の高い根拠とすることを意識した内容及び構成となっており、かつ、実際に各提案項目を展開する上で説得力のある基礎を提供しているかを確認する。
- (3) 需要動向分析及び事業環境分析結果や各空港の特性を踏まえ、北海道内7空港全体及び個別空港の現状の運営における課題が抽出されているか、また、応募者の想定する事業運営における個別空港の戦略的な位置付けが明らかとなっているかを確認する。なお、個別空港については、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、女満別空港の順に記載する。以降の提案項目において、個別空港について記載する際にも、同様の順番で記載するものとする。

- (4) 以降の提案項目については、需要動向分析及び事業環境分析や抽出した課題、並びに個別空港の戦略的な位置付けと整合した一貫性のある提案となっているかを確認する。

### 【A3】各指標に係る目標値等

#### 《審査のポイント》

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・【A2】を踏まえた北海道内7空港全体の具体的な目標が示されているか</li><li>・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</li></ul> |
|--|

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 旅客数・貨物量（年間旅客数・年間貨物量）、路線数、便数、航空系収入及び非航空系収入（年間航空系収入及び年間非航空系収入）について、それぞれ「5年後」「事業期間終了時」の目標値を具体的に記載する。本提案項目においては、北海道内7空港全体の目標を記載し、個別空港ごとの目標については個別パートに記載すること。当該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」「事業期間終了時」に当該目標値を超える旅客数・貨物量（年間旅客数・年間貨物量）、路線数、便数、航空系収入及び非航空系収入（年間航空系収入及び年間非航空系収入）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。
- (2) 「空港利用者の利便性向上に関する目標設定」は、航空輸送サービスの利用客及び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を広く空港利用者として捉え、これらの者の利便性向上に関する「5年後」「事業期間終了時」の目標設定について提案を受けるものである。本提案項目においては、北海道内7空港全体の目標を記載し、個別空港ごとの目標については個別パートに記載すること。当該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」「事業期間終了時」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。
- (3) 「空港利用者の利便性向上の達成度を測る指標」については、前述の目標設定と合わせた測定方法に係る提案を受けるものである。

## A) 全体事業方針（個別パート）

### 【A-CTS～A-MMB】戦略的事業方針

#### 《審査のポイント》

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・北海道内7空港を取り巻く多様な事業環境を踏まえた、需要動向分析及び事業環境分析を行っているか</li><li>・各種分析を通じて、現状の空港運営上の課題を抽出するとともに、各空港の位置付けが示されているか</li><li>・各提案項目を検討する上で、信頼性の高い客観的根拠を示すものとなっているか</li></ul> |
|---|

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 「各個別空港に係る事業期間全体を通じた戦略的な事業方針」においては、**【A1】戦略的事業方針**及び**【A2】需要動向分析及び事業環境分析**を踏まえた、応募者が事業期間全体を通じて目指す、各個別空港の運営にあたってのビジョン、理念等を明らかにする。上記は、応募者の想定する事業運営における個別空港の位置付けと整合した内容となっていること。
- (2) 旅客数・貨物量（年間旅客数・年間貨物量）、路線数、便数、航空系収入及び非航空系収入（年間航空系収入及び年間非航空系収入）について、それぞれ「5年後」「事業期間終了時」の目標値を具体的に記載する。本提案項目においては、個別空港ごとの目標について記載すること。当該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」「事業期間終了時」に当該目標値を超える旅客数・貨物量（年間旅客数・年間貨物量）、路線数、便数、航空系収入及び非航空系収入（年間航空系収入及び年間非航空系収入）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。
- (3) 「空港利用者の利便性向上に関する目標設定」は、航空輸送サービスの利用客及び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を広く空港利用者と捉え、これらの者の利便性向上に関する「5年後」「事業期間終了時」の目標設定について提案を受けるものである。本提案項目においては、個別空港ごとの目標について記載すること。当該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」「事業期間終了時」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。
- (4) 「空港利用者の利便性向上の達成度を測る指標」については、前述の目標設定と合わせた測定方法に係る提案を受けるものである。

## B) 空港活性化

### （航空ネットワークの充実及び広域観光の振興）（全体パート）

#### **【B1】航空ネットワークの充実提案**

##### 《審査のポイント》

- ・ **【A1】 【A2】**を踏まえた空港間の連携・機能補完等、北海道内7空港一体での航空ネットワークの充実を図るための戦略が明確に示されているか
- ・ 北海道内7空港を起着点とした国際線、北海道外の国内線の航空ネットワーク充実に係る具体的な戦略が明確に記載されているか
- ・ 旅客数・貨物量等の向上等に寄与する方針となっているか

##### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 本提案項目においては、北海道内7空港全体の戦略的視点からのエアラインを誘致するための具体的施策、着陸料等の料金戦略の具体的な考え方について、①北海道内7空港を起着点とした国際線、②北海道内7空港を起着点とした北海道外の国内線についての航空ネットワーク充実に係る具体的な戦略の観点から提案を受けるもので

ある。

- (2) エアラインの事業に係る的確な分析を踏まえた効果的かつ実現可能性の高い提案であるかを確認する。
- (3) 「5年間の具体的施策」は、具体的な航空ネットワーク充実のための施策について提案を受けるものである。
- (4) 「事業期間終了までの基本施策」は、具体的な誘致施策・料金施策ではなく、事業期間中における航空ネットワークの充実に関する考え方について提案を受けるものである。

## 【B2-1】道内航空ネットワークの充実提案

### 《審査のポイント》

- ・ 【A1】 【A2】 を踏まえた北海道内7空港を起着点とした北海道内13空港の航空ネットワーク充実に係る具体的な戦略が明確に記載されているか
- ・ 旅客数・貨物量等の向上等に寄与する方針となっているか

### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 本提案項目においては、北海道内7空港全体の戦略的視点からのエアラインを誘致するための具体的施策、着陸料等の料金戦略の具体的考え方について、北海道内7空港を起着点とした北海道内13空港との航空ネットワーク充実に関する具体的な戦略の観点から提案を受けるものである。
- (2) エアラインの事業に係る的確な分析を踏まえた効果的かつ実現可能性の高い提案であるか、また、地域住民の利便性向上への配慮や北海道外からの旅客者の北海道内の他空港への具体的な還流策について確認する。
- (3) 「5年間の具体的施策」は、具体的な道内航空ネットワーク充実のための施策について提案を受けるものである。
- (4) 「事業期間終了までの基本施策」は、具体的な誘致施策・料金施策ではなく、事業期間中における道内航空ネットワークの充実に関する考え方について提案を受けるものである。

## 【B2-2】広域観光の振興に関する提案

### 《審査のポイント》

- ・ 【A1】 【A2】 を踏まえた空港運営会社としての広域観光の振興に係る具体的方針が明確に示されているか
- ・ 広域観光の振興に係る具体的方針を踏まえ、観光客を北海道全体に分散、周遊させ、さまざまな経済効果を道内に波及させていくための具体的施策が明確に示されているか
- ・ 広域観光の振興に関連する事業者との連携施策が明確に示されているか

### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 需要動向分析及び事業環境分析を踏まえて、空港運営会社としてできる広域観光の振

興に係る具体的な方針が明確に示されているかを確認する。

- (2) 広域観光の振興に係る具体的な方針を踏まえ、北海道内7空港を起着点として、観光客を北海道全体に分散、周遊させ、様々な経済効果を道内に波及させていくにあたり、魅力的な広域観光施策となっているか、施策の効果として想定している内容及びそれを実現するための具体的施策が明確に示されているかを確認する。
- (3) 関係地方公共団体、エアライン、及び空港用地外事業者（例えば、旅行代理店、観光団体、空港アクセス事業者）等の多様な事業者との広域観光振興に関連する連携についての具体的施策が明確に示されているかについても確認する。なお、親会社等による広域観光振興施策については評価の対象外とする。

## （航空ネットワークの充実及び広域観光の振興）（個別パート）

### 【B1-CTS～B1-MMB】航空ネットワークの充実等に関する提案

#### 《審査のポイント》

- ・【A-CTS～A-MMB】を踏まえた、個別空港ごとの航空ネットワーク充実に資する効果的かつ実現可能性の高い提案となっているか
- ・空港活性化への寄与及び広域観光の振興が期待できる提案となっているか
- ・利用者負担に配慮した提案となっているか

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 「エアライン誘致施策」においては、料金面以外での航空運送事業者誘致等（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が増便すること、就航地を増加することを含む。）についての提案を記載する。
- (2) 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等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。  
「着陸料等の料金施策」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) 本提案項目においては、需要動向分析及び事業環境分析・課題抽出結果・各空港の特性・エアラインの事業に係る的確な分析を踏まえた効果的かつ実現可能性の高い提案であるかを確認する。
- (4) 「5年間の具体的施策」は、具体的な航空ネットワーク充実のための施策について提案を受けるものである。
- (5) 「事業期間終了までの基本施策」は、具体的な誘致施策・料金施策ではなく、事業期間中における航空ネットワークの充実に関する考え方について提案を受けるものである。
- (6) 「各個別空港の広域観光の振興に係る地域の魅力向上施策」は、エアライン誘致施策



と連動し、個別空港の周辺地域及び後背地の魅力を向上させる提案となっているかを  
確認する。なお、親会社等による広域観光振興に係る地域の魅力向上施策については  
評価の対象外とする。

- (7) 「各個別空港の広域観光の振興に関連する事業者との連携施策」は、個別空港の周辺  
地域における関係地方公共団体、エアライン、及び空港用地外事業者（例えば、旅行  
代理店、観光団体、空港アクセス事業者）等の多様な事業者との広域観光振興に関連  
する連携についての具体的施策が明確に示されているかについて確認する。なお、親  
会社等による広域観光振興に関連する事業者との連携施策については評価の対象外  
とする。

## （空港施設の運用）（全体パート）

### 【B3】 空港施設運用に関する提案

#### 《審査のポイント》

- ・北海道内7空港を一体的かつ機動的に経営する上での空港施設に係る全体的な運用戦  
略（設備投資戦略を含む）が明確になっているか
- ・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運用方針（設備投  
資方針を含む）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
- ・空港利用者の利便性向上のための有効な方法が示されているか

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 「北海道内7空港を一体的かつ機動的に運営するための全体的な運用戦略（設備投資  
戦略を含む）」は、北海道7空港の一体運営を実施する中で、各空港の特色を戦略的に  
活用した空港施設の運用が求められることから、北海道内7空港全体の空港施設に係  
る運用戦略（設備投資戦略を含む）について確認するものである。特に、設備投資戦  
略については、空港ごとの航空系・非航空系別の投資サマリーを作成し、設備投資資  
金の配分や設備投資の優先度について具体的な提案を受けるものである。
- (2) 「7空港全体にまたがる空港施設の具体的な運用施策（設備投資施策を含む）」は、北  
海道内7空港全体にまたがった空港の機能維持、空港活性化、及び空港利用者の利便  
性向上に資するような提案となっているかを確認する。

## （空港施設の運用）（個別パート）

### 【B3-CTS～B3-MMB】 空港施設運用に関する提案

#### 《審査のポイント》

- ・【A-CTS～A-MMB】を踏まえた、利便性向上のための空港施設の有効かつ具体的な  
運用施策（設備投資施策を含む）が示されているか
- ・各投資対象に対する機能維持及び活性化の効果が明確に説明できる運用施策（設備投  
資施策を含む）となっているか

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 本提案項目においては、各個別空港の空港施設ごとに、機能維持、活性化、及び空港利用者の利便性向上のための有効かつ具体的な運用施策（設備投資施策を含む）が示されているかを確認する。
- (2) 設備投資については、要求水準を十分に遵守し、さらには当該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や、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となっているかを確認する。
- (3) 「5年間の具体的施策」は、具体的な運用施策（機能維持、活性化及び空港利用者の利便性向上を目的とする投資対象、投資内容、効果、予定時期及び予定額等の設備投資施策を含む。）を明確に示すものとする。
- (4) 「事業期間終了までの基本施策」は、具体的な運用施策（設備投資施策を含む）ではなく、事業期間中における空港施設に係る運用方針（設備投資方針を含む）に対する考え方について提案を受けるものである。

### C) 事業実施体制等（全体パート）

#### 【C1】安全・保安に関する提案

##### 《審査のポイント》

- ・ 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

##### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 「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。
- (2) 本提案項目においては、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、4管理者の要求水準を超える安全・保安対策が講じられると見えるかといった点を確認する。
- (3) 「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、【C2】事業実施体制に関する提案にお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ることとし、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であるかを確認する。

- (4) 「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・除雪業務・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。本提案項目においては、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を確認する。
- (5) 「トラブル発生時（事件、事故、災害、疫病等）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、地方公共団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。本提案項目においては、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 of 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かを確認する。

## 【C2】事業実施体制に関する提案

### 《審査のポイント》

- ・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

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 「SPCの出資構成等」は、応募者が運営権者となるSPC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、最初に到来する空港の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。本提案項目においては、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確認する。
- (2) 「業務実施体制」とは、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、これに基づく業務実施体制が北海道内7空港全体の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、また、北海道内7空港を一体的かつ機動的に運営する観点で、コンソーシアム構成員の果たす役割及び位置付けが明確となっているかを確認する。

また、7空港すべての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、北海道内7空港一体運営に資する役員構成の考え方、業務分掌、委託会社や協力会社との協業体制について提案を受け付け、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、外部との連携体制が十分に取れているかについて確認する。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、意思決定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配慮しているかについても確認する。
- (3) 「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、**【C1】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。本提案項目においては、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確認する。

### 【C3】 職員の取扱いに関する提案

#### 《審査のポイント》

- ・ビル施設等事業者及び4管理者の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4管理者の職員の職種、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

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (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。本提案項目においては、従前より関連業務に従事しているビル施設等事業者の従業員及び4管理者の職員の待遇・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確認する。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、ビル施設等事業者の従業員及び4管理者の職員に限らず、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かについても確認する。
- (2) 「4管理者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具体的施策」は、①競争的対話期間を含めた最初に到来する空港の運営事業開始までの期間、②最初に到来する空港の運営開始以降の期間、③7空港すべての運営開始以降の期間、④4管理者からの派遣人員帰任後の期間における、体制強化・人材採用・教育方針・4管理者からの派遣人員との協業方針・SPCにおける業務内製化に向けた方針が具体的に示されているかを確認する。また、②・③については、競争的対話における4管理者との協議を踏まえて、4管理者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、空港運営に支障がないよう円滑な技能承継を行うための具体的施策を記載する。なお、職員の種類、人数の多寡及び期間の長短については評価の対象外とする。

## D) 地域との連携（個別パート）

### 【D-CTS～D-MMB】 地域との連携及び地域共生事業に関する提案

#### 《審査のポイント》

- ・【A-CTS～A-MMB】を踏まえ、空港活性化への寄与が期待でき、空港利用者の利便性向上への配慮がなされた地域との連携提案となっているか（広域観光の振興に係る事項を除く）
- ・地域との共生事業は従前と同等以上の効果が得られ、十分に空港周辺地域に配慮した提案となっているか

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 「各個別空港の地域との連携施策（広域観光の振興に係る事項を除く）」とは、空港活性化及び空港利用者の利便性向上を図るため、個別空港の周辺地域における関係地方公共団体、エアライン、空港用地外事業者（例えば、旅行代理店、観光団体、空港アクセス事業者）等の多様な事業者や地域住民と連携して行う事業施策（広域観光の振興に係る施策を除く）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。なお、親会社等による地域との連携施策については評価の対象外とする。
- (2) 「地域との共生事業の施策」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。本提案項目においては、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を確認する。

なお、現在一般財団法人空港環境整備協会が地域との共生事業を実施している空港においては、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記載する。

## E) 財務計画（全体パート）

### 【E1】事業計画及び事業継続に関する提案

#### 《審査のポイント》

- ・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

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 運営権者の事業計画（旅客者数・貨物取扱量、7 空港の連結損益計算書・連結キャッシュ・フロー計算書・連結貸借対照表、各個別空港の収支計画）、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する。
- (2) 事業計画の内容が、他の提案項目と整合しているか、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確認する。なお、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。

- (3) 各空港の事業計画においては、北海道内 7 空港全体に係る共通売上・共通経費について、原則平成 27 年度の各空港の旅客数を基準とした比率（新千歳 80：稚内 0.7：釧路 2.7：函館 6.9：旭川 4.5：帯広 2.4：女満別 2.9）で配賦した後の金額を記載することとするが、費用の発生実態を反映した合理的な方法とその配賦根拠を別途明記した場合には、他の配賦方法を用いることも差支えない。
- (4) 事業計画における収益連動負担金及び地方公共団体の負担総額については、事業計画の様式に従って記載するよう留意すること。
- (5) 「SPC のリスク管理及び事業継続に関する施策」の内、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をいい、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、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をいう。当該施策の内容が具体的かつ効果的なものとなっており、SPC における財務の健全性維持に貢献するものであるかを確認する。
- (6) なお、リスク管理に関する施策のうち、保険については、4 管理者が義務付ける保険内容について、免責金額、当該免責金額に相当する部分に係る施策及び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。

## 【E2】資金調達及び投資回収に関する計画

### 《審査のポイント》

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・事業計画と整合する資金調達計画となっているか</li><li>・現実的かつ合理的な資金調達の方法が示されているか</li><li>・投資負担の回収方法は合理的なものとなっているか</li></ul> |
|--|

### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 「事業期間終了までの間における資金調達の方法」の提案においては、事業期間終了までの間における投資に係る資金調達方法につき、本事業の健全性、安定性の観点から、現実的かつ合理的な方法が示されており、かつ、事業計画と整合する資金調達となっているものであるかを確認する。
- (2) 「運営権対価（一時金部分）及びビル施設等事業者株式の取得対価に関する資金調達の方法及び資金調達の確実性（LOI 等の添付を含む）」の提案においては、運営権対価（一時金部分）及びビル施設等事業者株式の取得のための資金調達方法については、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。

- (3) 運営権対価（一時金部分）及び同時期に支払いが予定されているビル施設等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確認する。運営権対価（一時金部分）及びビル施設等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。
- (4) 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、または、効果的な投資回収を実現できる提案となっているかを確認する。

## F) 運営権対価等（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総額

#### 《審査のポイント》

- ・ より高い運営権対価の提案がされているか
- ・ 地方公共団体の負担総額がより軽減される提案がされているか
- ・ 運営権対価及びビル施設等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

#### 《審査のポイントに関する説明及び提案書記載上の留意点》

- (1) 運営権対価の価額についての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) 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。  

$$\text{配点} \times (\text{応募者が提案した運営権対価の額} / \text{各応募者が提案した運営権対価の額の中の最高提案価格})$$

※応募者が提案した運営権対価の額及び各応募者が提案した運営権対価の額の中の最高提案価格は、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。

地方公共団体の負担総額については、応募者が提案した地方公共団体の負担総額（「運営（車両等の更新投資を含む）に係る費用負担」と、「運営権設定対象施設（旭川空港及び帯広空港においては運営指定対象施設。以下同じ。）に係る更新投資（拡張を除く）に係る費用負担」の事業期間全体にわたっての合計額）と、募集要項に示す地方公共団体の負担上限額との差額（以下、負担軽減額）をもって評価するものとする。地方公共団体の負担総額の提案の記載にあたっては、事業計画の様式に従って、提案しなければならない。また、SPCによる運営の効率化や売上の成長によって、各空港のキャッシュ・フローが改善し、「運営（車両等の更新投資を含む）に係る費用負担」を要しなくなる場合には、「運営権設定対象施設に係る更新投資（拡張を除く）に係る費用負担」を軽減する形で、負担総額の提案をしなければならない。なお、地方公共団体の負担総額の提案は、その内容が現実的かつ合理的なものとなっているかを【E1】【E2】を通じて確認する。



- (3) 本提案項目においては、負担軽減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を基本とする。

配点 × (負担軽減額の提案額 / 提案者中の負担軽減額の最大提案額)

※負担軽減額の提案額及び提案者中の負担軽減額の最大提案額は、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。

別紙1 第一次審査及び第二次審査における提案項目

提案区分	第一次審査		第二次審査			
	全体パート		全体パート		個別パート	
A) 全体事業方針	【A】基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道内7空港全体に係る需要動向分析及び事業環境分析</li> <li>同分析に基づく課題認識</li> <li>分析・課題・各空港の特性を踏まえた事業期間全体を通じた北海道内7空港全体の基本方針、各空港の位置付け</li> </ul>	【A1】戦略的事業方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道内7空港に係る事業期間全体を通じた戦略的な事業方針</li> </ul>	【A-CTS~A-MMB】戦略的事業方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>各個別空港に係る事業期間全体を通じた戦略的な事業方針</li> </ul>
			【A2】需要動向分析及び事業環境分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道内7空港全体に係る詳細な需要動向分析及び事業環境分析</li> <li>同分析に基づく課題認識</li> <li>各空港の戦略的な位置付け</li> </ul>		
			【A3】各指標に係る目標値等	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道内7空港全体の目標及び目標値 <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客数・貨物量の目標値(①)</li> <li>路線数の目標値(②)</li> <li>便数の目標値(③)</li> <li>航空系収入の目標値(④)</li> <li>非航空系収入の目標値(⑤)</li> </ul> </li> <li>【上記①ないし⑤に係る】 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年後の目標値</li> <li>事業期間終了時の目標値</li> </ul> </li> <li>空港利用者の利便性向上に関する目標設定(⑥)</li> <li>【上記⑥に係る】 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年後の目標</li> <li>事業期間終了時の目標</li> </ul> </li> <li>空港利用者の利便性向上の達成度を測る指標(⑦)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>各個別空港に係る目標及び目標値 <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客数・貨物量の目標値(①)</li> <li>路線数の目標値(②)</li> <li>便数の目標値(③)</li> <li>航空系収入の目標値(④)</li> <li>非航空系収入の目標値(⑤)</li> </ul> </li> <li>【上記①ないし⑤に係る】 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年後の目標値</li> <li>事業期間終了時の目標値</li> </ul> </li> <li>空港利用者の利便性向上に関する目標設定(⑥)</li> <li>【上記⑥に係る】 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年後の目標</li> <li>事業期間終了時の目標</li> </ul> </li> <li>空港利用者の利便性向上の達成度を測る指標(⑦)</li> </ul>
B) 空港活性化	(航空ネットワークの充実及び広域観光の振興)					
	【B1】航空ネットワークの充実に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内航空ネットワーク及び国際航空ネットワークの充実に係る基本方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>エアライン誘致の基本方針</li> <li>着陸料等の料金設定の基本方針</li> </ul> </li> </ul>	【B1】航空ネットワークの充実提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内航空ネットワーク及び国際航空ネットワークの充実に係る戦略 <ul style="list-style-type: none"> <li>エアライン誘致戦略 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年間の具体的施策</li> <li>事業期間終了までの基本施策</li> </ul> </li> <li>着陸料等の料金戦略 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年間の具体的施策</li> <li>事業期間終了までの基本施策</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	【B1-CTS~B1-MMB】航空ネットワークの充実等に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>各個別空港の航空ネットワークの充実に係る具体的施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>エアライン誘致施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年間の具体的施策</li> <li>事業期間終了までの基本施策</li> </ul> </li> <li>着陸料等の料金施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年間の具体的施策</li> <li>事業期間終了までの基本施策</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
	【B2-1】道内航空ネットワークの充実に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>道内航空ネットワークの充実に係る基本方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>エアライン誘致の基本方針</li> <li>着陸料等の料金設定の基本方針</li> </ul> </li> </ul>	【B2-1】道内航空ネットワークの充実提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>道内航空ネットワークの充実に係る戦略 <ul style="list-style-type: none"> <li>エアライン誘致戦略 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年間の具体的施策</li> <li>事業期間終了までの基本施策</li> </ul> </li> <li>着陸料等の料金戦略 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年間の具体的施策</li> <li>事業期間終了までの基本施策</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>各個別空港の広域観光の振興に係る地域の魅力向上施策</li> <li>各個別空港の広域観光の振興に関連する事業者との連携施策</li> </ul>
	【B2-2】広域観光の振興に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港運営会社としての広域観光の振興に係る基本方針</li> </ul>	【B2-2】広域観光の振興に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港運営会社としての広域観光の振興に係る具体的施策</li> <li>空港運営会社としての広域観光の振興に関連する事業者との連携施策</li> </ul>		

提案区分	第一次審査		第二次審査			
	全体パート		全体パート		個別パート	
B) 空港活性化	(空港施設の運用)					
	【B3】 空港施設運用に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業期間全体の基本的な施設運用方針</li> <li>➢ 空港施設の運用に係る基本方針</li> <li>➢ 空港施設に係る設備投資の基本方針（想定している主だった投資対象、投資内容、投資による効果、投資予定時期）</li> </ul>	【B3】 空港施設運用に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北海道内7空港を一体的かつ機動的に運営するための全体的な運用戦略（設備投資戦略を含む）</li> <li>・ 7空港全体にまたがる空港施設の具体的な運用施策（設備投資施策を含む）</li> <li>・ 空港の機能維持及び活性化を目的とする設備投資の投資総額</li> </ul>	【B3-CTS~B3-MMB】 空港施設運用に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各個別空港の空港基本施設・旅客ビル施設・貨物ビル施設の運用施策（投資施策を含む）</li> <li>➢ 5年間の具体的施策</li> <li>➢ 事業期間終了までの基本施策</li> <li>・ 事業期間終了時における施設等配置図及び各施設概要</li> </ul>
C) 事業実施体制等	【C1】 安全・保安に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空の安全確保及び空港の保安に関する基本方針</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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方針</li> </ul>	【C1】 安全・保安に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全・保安に関する基本施策</li> <li>・ 安全・保安に関するセルフモニタリングの基本方針</li> <li>・ 航空の安全確保及び空港の保安に関する具体的施策</li> <li>・ トラブル発生時（事件、事故、災害、疫病等）における対応策</li> </ul>	-	-
	【C2】 事業実施体制に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）</li> <li>・ 応募企業・主要コンソーシアム構成員の概要・業務実績</li> <li>・ SPCの業務実施体制</li> </ul>	【C2】 事業実施体制に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ SPCの出資構成等</li> <li>➢ 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</li> <li>➢ 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</li> <li>➢ 応募企業又はコンソーシアム構成員の役割分担</li> <li>・ 業務実施体制</li> <li>➢ SPC及びその子会社等の組織図及び業務分掌</li> <li>➢ 委託会社・協力会社との協業体制</li> <li>・ 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）</li> <li>➢ 要求水準の充足</li> <li>➢ 応募者の提案事項の履行状況</li> </ul>	-	-
	-	-	【C3】 職員の取扱いに関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ SPC及びその子会社等の人事・雇用に関する施策</li> <li>・ 4管理者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</li> </ul>	-	-
D) 地域との連携	-	-	-	-	【D-CTS~D-MMB】 地域との連携及び地域共生事業に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各個別空港の地域との連携施策（広域観光の振興に係る事項を除く）</li> <li>・ 地域との共生事業の施策</li> </ul>

提案区分	第一次審査		第二次審査			
	全体パート		全体パート		個別パート	
E) 財務計画	【E】 収支計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運営期間を通じた収支計画（7空港を合算した計画のみ）の基本方針</li> <li>➢ 収支計画の概要、地方公共団体の負担額</li> <li>➢ 収支計画の骨子</li> <li>➢ 資金調達方針・施策</li> </ul>	【E1】 事業計画及び事業継続に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業計画 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 旅客者数・貨物取扱量・航空系収入・非航空系収入</li> <li>➢ 連結損益計算書</li> <li>➢ 連結キャッシュ・フロー計算書</li> <li>➢ 連結貸借対照表</li> <li>➢ 個別空港の収支計画</li> </ul> </li> <li>・ SPCのリスク管理及び事業継続に関する施策</li> </ul>	-	-
	-	-	【E2】 資金調達及び投資回収に関する計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業期間終了時までの間における資金調達の</li> <li>方法</li> <li>・ 運営権対価（一時金部分）及びビル施設等事業者株式の取得対価に関する資金調達の方法及び資金調達の確実性（LOI等の添付を含む）</li> <li>・ 投資回収の方法</li> </ul>	-	-

提案区分	第一次審査		第二次審査			
	対価等パート		対価等パート		対価等パート	
F) 運営権対価等	【F】 運営権対価及び地方公共団体の負担総額	・ 運営権対価の予定額	【F1】 運営権対価の額及び地方公共団体の負担総額	・ 運営権対価	-	-
		・ 地方管理3空港における地方公共団体の負担総額		・ 地方管理3空港における地方公共団体の負担総額	-	-