

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、広島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たので、PFI 法第 11 条第 1 項の規定により客観的評価の結果をここに公表します。

令和 2 年 11 月 16 日

国土交通大臣 赤羽 一嘉

広島空港特定運営事業等

優先交渉権者選定結果

令和2年11月16日

国土交通省航空局

1. 事業概要

(1) 事業名称

広島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

広島空港

② 種類

空港

(3) 公共施設等の管理者等

国土交通大臣 赤羽 一嘉

(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、広島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) 空港用地

ホ) 上記各施設に附帯する施設（土木施設、建築物（消防車車庫を含む。）、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（税関、出入国管理、検疫に関する施設（以下「CIQ施設」という。）のうち

CIQ 施設に係る官庁が区分所有する部分を除く。))

- ロ) 貨物ビル施設 (航空貨物取扱施設等)
- ハ) 駐車場施設 (空港用地内に存するもの)
- ニ) A)-イ)からホ)及びB)-イ)からハ)以外に運営権者又は運営権者子会社等が所有する施設 (ホテル施設等)
- ホ) 県営駐車場施設

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) に掲げるものとする。なお、本事業の実施にあたっては、E) に掲げるビル施設等事業を一体的に実施するものとする。

- 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

(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、空港運営事業が開始される日 (以下、「空港運営事業開始日」という。) 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となる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、ビル施設事業者株式をその株主から取得するとともに駐車場施設等事業者から広島空港用地内における駐車場施設の運営等事業 (以下「駐車場施設等事業」という。) の譲渡を受け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。

空港運営事業の終了日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

本事業の事業期間は、空港運営事業を実施する期間 (以下「空港運営事業期間」という。) 及びこれに先行してビル施設等事業を実施する期間 (以下「ビ

ル施設等事業期間」という。)から構成される。空港運営事業期間は、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。

ビル施設等事業期間は、ビル施設事業が開始された日又は駐車場施設等事業が開始された日のいずれか早く到来する日から、空港運営事業終了日までをいう。

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。

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期間の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号に規定する着陸料等(空港法第13条第1項)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並びに空港法第16条第1項に規定する旅客取扱施設利用料については、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、ビル施設テナント等からの施設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その他本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、自ら又はビル施設事業者をしてそれぞれ自由に利用料金を設定、収受し、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、本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。

(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。

- ・所在地： 広島県三原市本郷町
- ・本事業の対象となる敷地面積：約 198ha

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 31 年 3 月 6 日
特定事業の選定及び公表	令和元年 6 月 26 日
募集要項等の公表	令和元年 6 月 26 日
第一次審査書類の提出期限	令和元年 9 月 27 日
第一次審査結果の通知	令和元年 10 月 31 日
競争的対話等の説明会	令和元年 11 月 6 日
競争的対話等の終了宣言	令和 2 年 3 月 27 日
新型コロナウイルスの影響等を踏まえたスケジュールの変更の公表	令和 2 年 4 月 30 日
第二次審査書類の提出期限	令和 2 年 7 月 27 日
優先交渉権者の選定及び公表	令和 2 年 9 月 11 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可能性があることから、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

国は、優先交渉権者を選定するにあたり、広島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、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>

委員長	手塚 広一郎	日本大学経済学部教授
委員	朝岡 大輔	明治大学商学部専任講師、京都大学経営管理大学院客員准教授
委員	西藤 真一	島根県立大学総合政策学部准教授
委員	田邊 誠	成田国際空港株式会社取締役
委員	二本松 裕子	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 弁護士
委員	森下 晶美	東洋大学国際観光学部教授
委員	広島県副知事	
委員	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	

<審査委員会の開催経緯>

第1回	委員会	令和元年6月21日
第2回	委員会	令和元年10月11日
第3回	委員会	令和2年8月7日
第4回	委員会	令和2年8月21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>

MTHS コンソーシアム（以下「コンソーシアムA」という。）

代表企業	三井不動産株式会社
コンソーシアム構成員	東急株式会社
	株式会社広島銀行
	広島電鉄株式会社
	中国電力株式会社
	九州電力株式会社
	マツダ株式会社

広島ガス株式会社
福山通運株式会社
株式会社広島マツダ
住友商事株式会社
東急建設株式会社
株式会社東急コミュニティー

MEC・MC 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 MEC・MC 空港運営株式会社
コンソーシアム構成員 大成コンセッション株式会社
パシフィックコンサルタンツ株式会社
セコム株式会社

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令和元年6月26日付の広島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
【A】 基本方針	15.5	16.0
【B1】 航空ネットワークの充実に関する方針	7.1	7.1
【B2】 空港施設等運用に関する方針	7.3	7.8
【B3】 空港の利用促進に関する方針	7.8	6.5
【C1】 安全・保安の確保に関する方針	7.5	8.1
【C2】 事業実施体制に関する方針	6.5	7.8
【D】 収支計画	7.1	7.6
【E】 運営権対価	19.7	8.5
小計	78.5	69.4

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 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 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>

コンソーシアム A (MTHS コンソーシアム)

代表企業	三井不動産株式会社
コンソーシアム構成員	東急株式会社 株式会社広島銀行 ひろぎんキャピタルパートナーズ株式会社 広島電鉄株式会社 九州電力株式会社 中国電力株式会社 株式会社中電工 株式会社エネルギア・コミュニケーションズ マツダ株式会社 福山通運株式会社 株式会社広島マツダ 広島ガス株式会社 住友商事株式会社 東急建設株式会社 株式会社東急コミュニティー

コンソーシアム B (MEC・MC エアポートグループ)

代表企業	MEC・MC 空港運営株式会社
コンソーシアム構成員	大成コンセッション株式会社 パシフィックコンサルタンツ株式会社 セコム株式会社

① 提案審査

国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。ただし、提案審査書類の提出がコンソーシアム A のみであったことから、コンソーシアム A について審査を行った。

項目	コンソーシアム A
【A1】 戦略的事業方針	
【A2】 事業環境分析及び需要動向分析	19.6
【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	25.6
【B2】 空港施設等運用に関する提案	28.8
【B3】 空港の利用促進及び地域共生に関する提案	15.8
【C1】 安全・保安の確保に関する提案	8.8
【C2】 事業実施体制に関する提案	7.8
【D1】 事業計画及び財務健全性維持に関する提案	
【D2】 資金調達及び投資回収に関する計画	19.6
【E】 運営権対価の額	40.0
小計	166.0

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、提案審査書類の提出が1者からのみであったことから、次点交渉権者は選定しなかった。

優先交渉権者	コンソーシアム A： MTHS コンソーシアム
--------	-------------------------

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、国が広島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、運営権対価の最低提案価格を0円以上としている。つまり、広島空港特定運営事業の運営権対価が0円を上回るときは、広島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を提案し、優先交渉権者は運営権対価を185億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広島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

現在の広島空港は、①国が所有する空港基本施設等、②ビル施設事業者が所有する航空旅客取扱施設及び航空貨物取扱施設並びにこれらに付随する利便施設、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

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。

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