

# 富士山静岡空港特定運営事業等 優先交渉権者選定基準

平成 29 年 5 月 19 日  
(平成 29 年 7 月 6 日修正)  
静 岡 県

## 目 次

<b>1 優先交渉権者選定基準の位置付け</b> .....	1
<b>2 優先交渉権者選定の方法</b> .....	1
(1) 選定方法の概要.....	1
(2) 選定の体制.....	1
<b>3 優先交渉権者選定の手順</b> .....	2
<b>4 第一次審査</b> .....	3
(1) 審査の内容.....	3
(2) 審査の方法.....	3
<b>5 第二次審査</b> .....	4
(1) 第二次審査の内容.....	4
(2) 優先交渉権者等の選定.....	4
(3) 第二次審査における審査基準.....	4
<b>表 1 第二次審査における提案項目</b> .....	6
<b>表 2 第二次審査における提案項目のうち全体計画を構成する内容</b> .....	22

## **1 優先交渉権者選定基準の位置付け**

富士山静岡空港特定運営事業等優先交渉権者選定基準（以下「本基準」という。）は、富士山静岡空港特定運営事業等（以下「本事業」という。）を中心となって実施する民間事業者について、県が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、募集要項と一体のものである。

なお、本基準において使用している用語の定義は、募集要項に定めるところによる。

## **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、応募者との競争的対話により実施契約書や要求水準書等の詳細を調整する必要があることから、P F I 事業実施プロセスに関するガイドライン及び静岡県財務規則を踏まえ、優先交渉権者の選定に当たっては、公募型プロポーザル方式を採用し、応募者からの提案を総合的に評価するものとする。

優先交渉権者の選定は、参加資格要件の充足や事業実施体制等を審査し、第二次審査参加者を特定する「第一次審査」と、第二次審査参加者が競争的対話を踏まえて提出した本事業に関する具体的な目標、個別の施策及び収支計画等の提案を審査し、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。

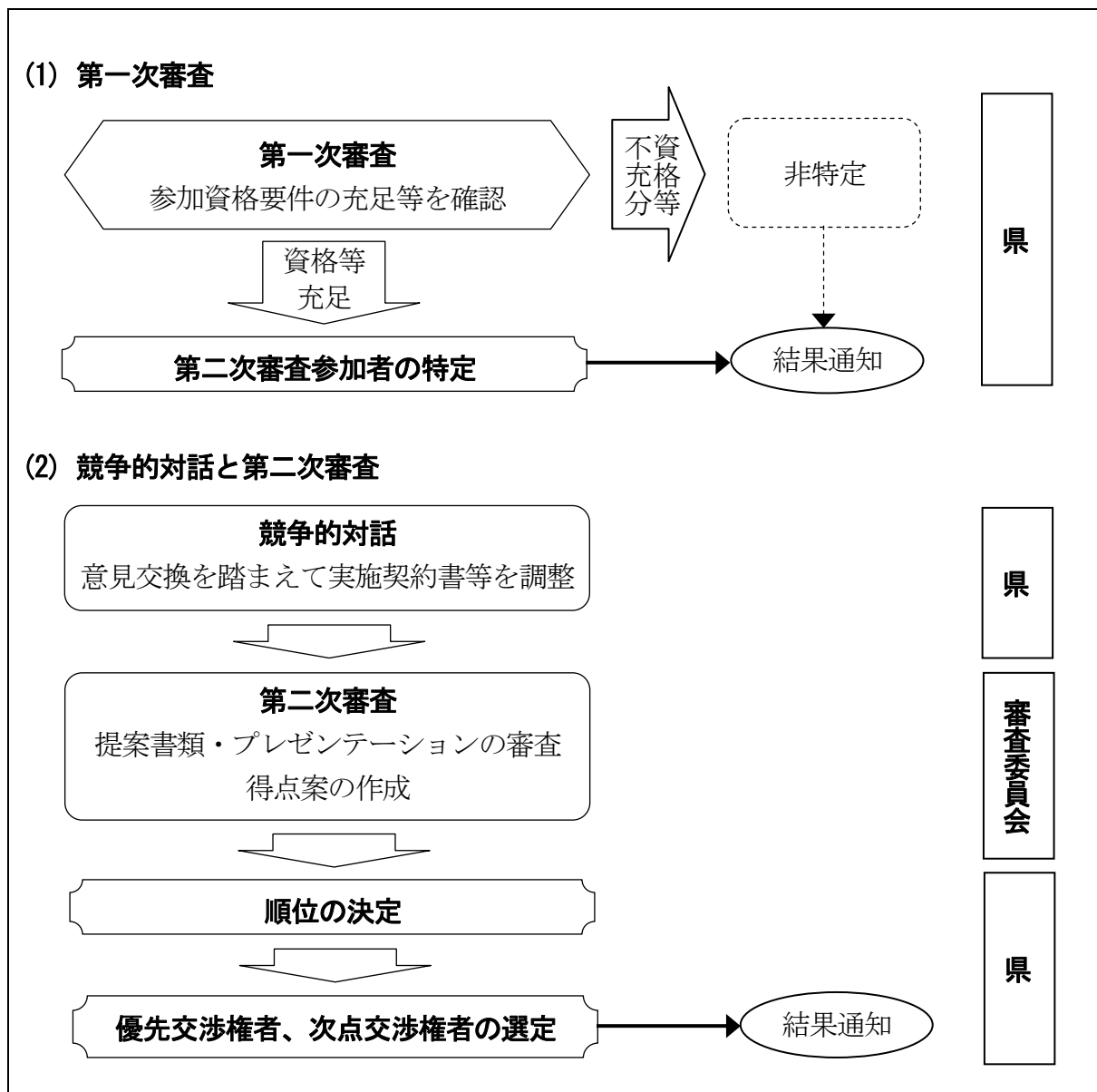
### **(2) 選定の体制**

県は、優先交渉権者を選定するに当たり、専門的見地からの意見を参考にするとともに、P F I 法第 11 条に定める客観的な評価を行うため、平成 29 年 4 月 27 日付けで審査委員会を設置した。

県は、審査委員会における評価を受けて、優先交渉権者及び次点交渉権者を選定する。

### 3 優先交渉権者選定の手順

優先交渉権者選定の手順は、以下のとおりである。



## 4 第一次審査

第一次審査は、応募者について、参加資格要件の充足等を審査するものである。  
第一次審査の手順及び方法は、以下のとおりである。

### (1) 審査の内容

県は、第一次審査書類に基づき、募集要項に示す参加資格要件を充足しているかどうか確認するとともに、以下の項目について内容を確認する。

提案項目・内容	確認内容
参加に当たっての考え方等	<ul style="list-style-type: none"><li>・本事業に対する評価及び目指す姿</li><li>・本公募に対する取組姿勢</li></ul>
事業実施体制	<ul style="list-style-type: none"><li>・第二次審査に向けた実施体制</li><li>・コンソーシアム構成員の役割分担</li></ul>

### (2) 審査の方法

県は、第一次審査書類に基づく書類審査を行うほか、必要に応じて担当課において応募者へのヒアリングを実施する。

県は、書類審査及びヒアリング結果を踏まえ、審査委員会の意見を聞いた上で、第二次審査参加者を特定する。

## 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。第二次審査の手順及び方法は、以下のとおりである。

### (1) 第二次審査の内容

県及び審査委員会は、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、個別の施策及び事業計画等が適切なものになっているか、また、それらが実現性の高いものかどうか等について審査を行う。

提案項目のうち県が指定するもの<sup>1</sup>については、優先交渉権者の選定後、提案内容を要求水準書に反映させる。また、要求水準書の作成に当たっては、県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。

審査委員会では、第二次審査書類について、協議及び(3)の第二次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第二次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。

### (2) 優先交渉権者等の選定

県は、審査委員会が作成した得点案を基に、第二次審査参加者の得点及び順位を決定し、第一位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。

### (3) 第二次審査における審査基準

#### ア 提案項目

第二次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、表1「第二次審査における提案項目」に記載のとおりである。各提案項目については、対応する様式と関連する様式との整合性を踏まえて審査する。

提案項目のうち、表2「第二次審査における提案項目のうち全体計画を構成する提案項目」に記載する事項については、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、優先交渉権者が株式を取得することによりSPCとなる富士山静岡空港株式会社が県に提出する全体計画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2「第二次審査における提案項目のうち全体計画を構成する提案項目」のうち※を付した提案内容については、第二次審査参加者の将来構想や目標設定の提示を受けるものであり、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。ただし、これらの提案内容については、将来構想や目標設定の実現に向け

<sup>1</sup> 表1「第二次審査における提案項目」のうち、2-(2)の旅客数及び貨物取扱量の増加等に関する施策、2-(3)の空港利用者の利便性向上に関する施策及び2-(4)の地域連携事業に関する施策をいう。

た基本的な施策や具体的な施策について提案を受けることとしており、これらの施策との関係での整合性が審査の対象となることに留意されたい。

## イ 得点案の計算方法

提案項目の配点は、表1「第二次審査における提案項目」に記載のとおりである。

審査委員が審査を行うに当たっては、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、その程度に応じて得点を与える。

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。提案項目に複数の提案内容が付されているものについては、その提案内容を総合的に勘案して表1「第二次審査における提案項目」に記載の配点を上限に採点する。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するものとする。

ただし、この方法によって作成した得点案において同点となる応募者があるときは、審査委員が採点した各提案項目の審査委員全員による平均点を合計することにより算出された参考得点案を付して県に報告する。この場合、県は、参考得点案を考慮して優先交渉権者等を選定することができる。

表1 第二次審査における提案項目

提案項目	提案内容	審査のポイント	配点	対応様式
<b>1 応募者の考える新しい富士山静岡空港</b>			<b>5</b>	
(1) 将来イメージ及び基本コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士山静岡空港の将来イメージ</li> <li>・本事業全体に係る基本的な考え方</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の背景及び目的を理解しているか。</li> <li>・富士山静岡空港の将来イメージ及び本事業に対する考え方や取組方針が明確に示されているか。</li> </ul>	5	6-5
<b>2 空港活性化に関する提案</b>			<b>80</b>	
(1) 空港活性化に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年間の空港活性化に関する基本的な考え方や取組方針</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港活性化に関する考え方が明確に示されているか。</li> <li>・空港活性化及び地域経済の発展に資する方針となっているか。</li> <li>・県民のための空港としての位置付けを認識しているか。</li> <li>・各提案項目と整合が取れているか。</li> </ul>	5	6-5
(2) 旅客数及び貨物取扱量の増加等に関する目標・施策	<p>①旅客数の増加に関する目標・施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・20年後の目標値及びその根拠</li> <li>・20年後の目標値を達成するための20年間の基本方針及び基本的な施策（料金施策の考え方を含む。以下同じ。）</li> <li>・事業開始5年後の目標値及びその根拠</li> <li>・事業開始5年後の目標値を達成するための事業開始後5年間の具体的な施策（料金施策を含む。以下同じ。）</li> </ul> <p>②貨物取扱量の増加に関する目標・施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・20年後の目標値及びその根拠</li> <li>・20年後の目標値を達成するための20年間の基本方針及び基本的な施策</li> <li>・事業開始5年後の目標値及びその根拠</li> <li>・事業開始5年後の目標値を達成するための事業開始後5年間の具体的な施策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積極的な目標が示されているか。</li> <li>・民間の創意工夫を生かした提案となっているか。</li> <li>・静岡県の特性や富士山静岡空港のポテンシャルを生かした提案となっているか。</li> <li>・航空ネットワークの充実、旅客数等や旅客ターミナルビル入館者数の増加及びビジネスジェット等の利用拡大に繋がる効果的な施策となっているか。</li> <li>・関係事業者との連携方法が示されているか。</li> <li>・料金設定の考え方や方法（料金算定の基準となる指標を含む。）、料金徴収の方法が具体的に提案されているか。</li> <li>・料金は利用者負担に配慮したものとなっているか。</li> <li>・実現性の高い提案となっているか。</li> </ul>	30	6-5 6-6 6-9 6-15 6-19



提案項目	提案内容	審査のポイント	配点	対応様式
	③旅客ターミナルビル入館者数の増加に関する施策 ・増加に向けた20年間の基本方針及び基本的な施策 ・増加に向けた事業開始後5年間の具体的な施策 ④ビジネスジェット等の利用拡大に関する施策 ・利用拡大に向けた20年間の基本方針及び基本的な施策 ・利用拡大に向けた事業開始後5年間の具体的な施策			
(3) 空港利用者の利便性向上に関する目標・施策	・20年後の空港利用者（旅客を含む。以下同じ。）の利便性に関する目標水準及びその根拠 ・20年後の目標水準を達成するための20年間の基本方針及び基本的な施策 ・事業開始5年後の空港利用者の利便性に関する目標水準及びその根拠 ・事業開始5年後の目標水準を達成するための事業開始後5年間の具体的な施策 ・空港利用者の利便性向上の達成度の測定方法	・積極的な目標が示されているか。 ・民間の創意工夫を生かした提案となっているか。 ・空港利用者の利便性向上に繋がる効果的な施策となっているか。 ・関係事業者との連携方法が示されているか。 ・料金設定の考え方や方法（料金算定の基準となる指標を含む。）、料金徴収の方法が具体的に提案されているか。 ・料金は利用者負担に配慮したものとなっているか。 ・空港利用者のニーズや利便性向上の達成度を適切に把握できる具体的な方法が提案されているか。 ・実現性の高い提案となっているか。	10	6-5 6-6 6-9

提案項目	提案内容	審査のポイント	配点	対応様式
(4) 地域連携事業に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年間の基本方針及び基本的な施策（各提案項目に記載の地域連携施策を含む。）</li> <li>・事業開始後5年間の具体的な施策（各提案項目に記載の地域連携施策を含む。）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の創意工夫を生かした提案となっているか。</li> <li>・空港活性化及び地域経済の発展への寄与が期待できる効果的な施策となっているか。</li> <li>・空港周辺地域の関係団体等との連携に配慮した施策となっているか。</li> <li>・料金設定の考え方や方法（料金算定の基準となる指標を含む。）、料金徴収の方法が具体的に提案されているか。</li> <li>・料金は利用者負担に配慮したものとなっているか。</li> <li>・実現性の高い提案となっているか。</li> </ul>	15	6-5 6-7 6-9
(5) 空港活性化を目的とする運営権設定対象施設に係る更新投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年間の更新投資（拡張）の基本方針及び基本的な施策</li> <li>・事業開始後5年間の更新投資（拡張）の具体的な施策</li> <li>・20年間の更新投資計画（拡張）</li> <li>・20年後の施設等配置図及び各施設等の概要</li> <li>・投資回収の方法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の創意工夫を生かした提案となっているか。</li> <li>・空港活性化に関する方針に対して効果的な計画となっているか。</li> <li>・投資回収の方法が合理的なものとなっているか。</li> <li>・実現性の高い提案となっているか。</li> </ul>	10	6-5 6-6 6-12 6-14 別紙⑤ 別紙⑥
(6) 任意事業に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年間の基本方針及び基本的な施策</li> <li>・事業開始後5年間の具体的な施策</li> <li>・投資回収の方法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の創意工夫を生かした提案となっているか。</li> <li>・空港活性化及び地域経済の発展への寄与が期待できる効果的な施策となっているか。</li> <li>・投資回収の方法が合理的なものとなっているか。</li> <li>・実現性の高い提案となっているか。</li> </ul>	10	6-5 6-8 6-9
<b>3 空港運営に関する提案</b>			<b>40</b>	
(1) 空港運営に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年間の空港運営に関する基本的な考え方や取組方針</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港運営に関する考え方が明確に示されているか。</li> <li>・円滑な空港運営に資する方針となっているか。</li> <li>・各提案項目と整合が取れているか。</li> </ul>	5	6-5

提案項目	提案内容	審査のポイント	配点	対応様式
(2) 安全・安心の確保に関する計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年間の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</li> <li>・航空の安全確保及び空港の保安に関する具体的な計画</li> <li>・安全・安心の確保に関するセルフチェック方法</li> </ul>	<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考え方が明確に示されているか。</li> <li>・想定される事件、事故、災害等のリスクとそれらの具体的な対応策が示され、事件、事故の未然防止並びに事件、事故、災害等の発生時の安全確保及び被害最小化が期待できる適切な計画となっているか。</li> <li>・安全・安心の確保に関して信頼性の高い実施体制となっているか。</li> <li>・安全・安心の確保に関するセルフチェック機能の実効性が期待できる方法及び体制となっているか。</li> <li>・実現性の高い提案となっているか。</li> </ul>	15	6-5 6-10
(3) 運営の効率化に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年間の運営の効率化に関する基本的な考え方</li> <li>・運営の効率化を図るための具体的な施策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営の効率化に関する考え方及び根拠が明確に示されているか。</li> <li>・運営の効率化に繋がる効果的な施策となっているか。</li> <li>・実現性の高い提案となっているか。</li> </ul>	10	6-11
(4) 施設の長寿命化や更新投資の効率化に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年間の施設の長寿命化や更新投資（滑走路等を含む更新及び修繕）の効率化に関する基本的な考え方</li> <li>・施設の長寿命化や更新投資（滑走路等を含む更新及び修繕）の効率化を図るための具体的な施策</li> <li>・20年間の更新投資計画（滑走路等を含む更新及び修繕）</li> <li>・投資回収の方法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の長寿命化や更新投資の効率化に関する考え方及び根拠が明確に示されているか。</li> <li>・施設の長寿命化や更新投資の効率化に繋がる効果的な施策となっているか。</li> <li>・県が示す空港基本施設等の更新投資費用上限額に対して更新投資費用の削減が図られているか。</li> <li>・投資回収の方法が合理的なものとなっているか。</li> <li>・実現性の高い提案となっているか。</li> </ul>	10	6-11 6-12 6-13 6-14 別紙② 別紙③ 別紙④ 別紙⑥
<b>4 事業計画等に関する提案</b>			<b>35</b>	
(1) 事業計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年間の事業計画（損益計算書、キャッシュ・フロー計算書、貸借対照表）</li> <li>・資金調達の方法及び確実性（LOI等の添付を含む。）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の確実性、安定性があり、現実的な計画となっているか。</li> <li>・資金調達の方法が現実的なものとなっているか。</li> <li>・各提案項目と整合が図れているか。</li> </ul>	5	6-16 6-17 6-18 6-19 6-24

提案項目	提案内容	審査のポイント	配点	対応様式
(2) 事業継続に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リスク管理に関する施策</li> <li>・事業継続に関する施策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経営に係るリスク管理策（保険の付保を含む。）が具体的かつ効果的な施策となっているか。</li> <li>・リスク事象の顕在化時に取り事業継続のための施策が具体的かつ効果的な施策となっているか。</li> <li>・実現性の高い提案となっているか。</li> </ul>	10	6-20
(3) 事業実施体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出資者ごとの保有議決権付株式数及び無議決権株式の比率並びに出資額</li> <li>・単体企業又はコンソーシアム構成員の空港経営への貢献度合</li> <li>・本事業開始後の富士山静岡空港株式会社の組織図及び業務分掌（子会社等を含む。）</li> <li>・人事及び雇用に関する具体的な施策</li> <li>・委託会社及び協力会社との協業体制</li> <li>・地域の意見等を汲み取るための体制及び施策</li> <li>・20年間の人材育成や職員の技能承継の考え方や取組方針</li> <li>・事業開始後5年間の人材育成や職員の技能継承に関する具体的な施策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出資構成や資本関係が明確に示されているか。</li> <li>・コンソーシアム構成員の役割分担が明確に示され、各構成員の知見や技術を提供できる体制となっているか。</li> <li>・本事業の円滑な推進に資する体制となっているか。</li> <li>・社内の意思決定プロセスが明確に示され、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体制となっているか。</li> <li>・富士山静岡空港株式会社の現職員の知見や経験等を生かす体制となっているか。</li> <li>・富士山静岡空港株式会社の現職員の雇用条件に配慮した施策となっているか。</li> <li>・地域への貢献が期待できる雇用施策となっているか。</li> <li>・地域の意向を汲み取ることができる体制及び施策となっているか。</li> <li>・空港運営の安全かつ安定的な実施に資する人材育成施策となっているか。</li> <li>・実現性の高い提案となっているか。</li> </ul>	10	6-21
(4) セルフモニタリングの方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・要求水準の充足、経営、更新投資及び任意事業に対するセルフモニタリングの方法及び具体的な内容</li> <li>・セルフモニタリング結果の情報公開方法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・セルフモニタリングの実施体制及び実施方法が具体的に提案されているか。</li> <li>・要求水準の充足及び提案項目の履行を確認するために実効性の高い体制及び方法となっているか。</li> <li>・セルフモニタリング結果の情報公開に関する方法や県との情報共有方法が具体的かつ適切であるか。</li> </ul>	10	6-22

提案項目	提案内容	審査のポイント	配点	対応様式
(5) 株式譲渡の方法 ＜評価対象外＞	・現株主からコンソーシアム構成員への株式譲渡の具体的な方法	—	—	6-3
<b>5 運営権対価等に関する提案</b>			<b>40</b>	
(1) 滑走路等更新投資運営権者負担額(更新及び修繕)及び運営権対価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年間の滑走路等に係る対象施設ごとの更新投資費用の総額</li> <li>・20年間の滑走路等に係る対象施設ごとの更新投資計画額</li> <li>・滑走路等のうち運営権者負担とする範囲及びその更新投資費用</li> <li>・運営権対価の額(滑走路等更新投資額を運営権者全額負担とした場合に提案可能)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価対象額の最高金額を提案した応募者を40点とし、次点以降は、最高金額との相対評価で評価点を算出(小数第二位を四捨五入)</li> <li>評価点=40×(当該応募者の評価対象額÷最高金額提案者の評価対象額)</li> </ul>	40	6-12 6-13 6-14 6-23 別紙② 別紙⑥

**【表1 第二次審査における提案項目に関する説明】**

第二次審査書類の作成に当たっては、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や施策を提案するに当たっては、第二次審査書類全体を通じて採用する一つのシナリオを特定し、提案書類に明示した上で、当該採用したシナリオに基づいて記載すること。

各提案項目において記載する施策が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よりも、高く評価されることに留意すること。

## 1 応募者の考える新しい富士山静岡空港

### (1) 将来イメージ及びコンセプト

ア 「富士山静岡空港の将来イメージ」は、具体的な施策ではなく、応募者が描く20年後の富士山静岡空港の状況を記載するものとする。すなわち、応募者による本事業のゴールであり、各提案項目における施策は、当該ゴールの実現に向けた手段として位置付けられる。

イ 「本事業全体に係る基本的な考え方」は、20年後の富士山静岡空港のイメージに至るプロセスに関する考え方や取組方針であり、当該イメージがどのような考えに基づき導き出され、実現に向けてどのように取り組んでいく方針であるかを説明するものである。

ウ 「20年後」の具体的な時期は、事業開始日の20年後の当日の属する年度の前

年度の末日（延長を行わない場合の事業終了日）とする。なお、オプション延長の実施を想定している場合は、オプション延長実施後の事業終了日の富士山静岡空港のイメージ及び基本的な考え方を併せて記載するものとする。

エ 提案に当たっては、本事業の背景や目的を十分理解した上で、応募者が描く 20 年後の富士山静岡空港の状況及び基本的な考え方が具体的に示されていることが求められる。また、他の提案項目における個別施策については、当該イメージの実現に貢献し、基本的な考え方に沿っているものに対し、より高い評価を与えるものとする。

オ 20 年後以降の富士山静岡空港のイメージ及び基本的な考え方の記載は、オプション延長を想定している場合を除き任意であるが、オプション延長の実施は、運営権者の権利であり、その実施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、20 年後以降の富士山静岡空港の将来イメージ及び基本的な考え方については、他の提案項目における個別施策との整合性のみ確認する。（20 年後以降に係る提案についての取扱いは、以下の提案項目においても同じ。）

## 2 空港活性化に関する提案

### (1) 空港活性化に関する方針

ア 「20 年間の空港活性化に関する基本的な考え方や取組方針」は、具体的な施策ではなく、富士山静岡空港の機能を最大限に生かし、空港利用者（旅客を含む。以下の提案項目についても同じ。）数の増加等による空港の活性化を図るための道筋やその考え方、取組方針を記載するものとする。

イ 本提案項目における「20 年間」とは、事業開始日から、事業開始日の 20 年後の応募日の属する年度の前年度の末日までとする（以下の提案項目についても同じ。）。

ウ 提案は、県民のための空港としての位置付けを十分認識した上で、空港活性化及び地域経済の発展に貢献するものをより高く評価する。

エ 他の提案項目における個別施策については、本提案項目に沿っているものをより高く評価するものとする。

### (2) 旅客数及び貨物取扱量の増加等に関する目標・施策

旅客数及び貨物取扱量の増加等に関する目標・施策においては、航空ネットワークの拡大、空港利用者数の増加等による空港活性化及び地域経済の発展への貢献が期待されることから、旅客数の増加に関する目標・施策を重視する。

#### ア 目標値及びその根拠

(ア) 運営権者には、静岡県の特長や富士山静岡空港のポテンシャルを生かし、積極的な事業展開を図ることが求められる。旅客数及び貨物取扱量（以下「旅客数等」という。）について、それぞれ 20 年後及び 5 年後の年間目標値及びその根拠を具体的に記載するものとする。

(イ) 本提案項目における「20 年後」とは事業開始日の 20 年後の応募日の属する年

度の前年度とし、「事業開始5年後」とは事業開始日の5年後の応答日の属する年度の前年度とする（以下の提案項目についても同じ。）。

- (ウ) 旅客数等の目標値については、その絶対値が高く実現可能性の高いものをより高く評価する。
- (エ) 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、20年後に当該目標値を超える旅客数等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。

## イ 施策

- (ア) 「施策」には、施設の利用に係る料金表、設定の考え方や方法（料金算定の基準となる指標を含む。）、徴収方法を含むものとする。
- (イ) 本提案項目における「施設の利用に係る料金」は、空港法第13条第1項に定める着陸料等のほか、運営権者が航空運送事業者や旅客を含む空港利用者から徴収する料金を設定する場合の当該料金をいう。
- (ウ) 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。
- (エ) 「20年後の目標値を達成するための20年間の基本方針及び基本的な施策」は、具体的な施策ではなく、20年後の目標値を達成するための航空ネットワークの充実、旅客数等の拡大、旅客ターミナルビル入館者数の増加及びビジネスジェット等の利用拡大に係る取組方針や施策についての考え方を記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。
- (オ) 「事業開始5年後の目標値を達成するための事業開始後5年間の具体的な施策」は、5年後の目標値を達成するための航空ネットワークの充実、旅客数等の拡大、旅客ターミナルビル入館者数の増加及びビジネスジェット等の利用拡大に係る施策を具体的に記載するものとし、当該提案は、該当する期間において、実施契約上の義務となる。
- (カ) 「旅客ターミナルビル入館者数の増加、ビジネスジェット等の利用拡大に向けた事業開始後5年間の具体的な施策」は、事業開始後5年間の旅客ターミナルビル入館者数の増加及びビジネスジェット等の利用拡大に係る施策を具体的に記載するものとし、当該提案は、該当する期間において、実施契約上の義務となる。
- (キ) 施策に関する提案は、アの目標値の達成や旅客ターミナルビル入館者数の増加及びビジネスジェット等の利用拡大に貢献すると見込まれ、実現可能性の高いものをより高く評価する。また、関係事業者と連携して取り組む施策についてはより高く評価する。なお、料金施策は、利用者の負担に直結するため、利用者の負担への配慮も含めて総合的に評価する。

## (3) 空港利用者の利便性向上に関する目標・施策

### ア 目標及びその根拠

- (ア) 空港利用者の利便性について、それぞれ20年後及び5年後の目標水準及びその根拠を具体的に記載するものとする（目標水準としては、例えば、顧客満足度〇%以上といった水準が考えられる。）。

- (イ) 空港利用者の利便性に関する水準については、その水準が高く実現可能性の高いものをより高く評価する。
- (ウ) 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、20年後に当該目標を超える利便性の水準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。

## イ 施策

- (ア) 「施策」には、施設の利用に係る料金の料金表、設定の考え方や方法（料金算定の基準となる指標を含む。）、徴収方法を含むものとする。
- (イ) 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。
- (ウ) 「20年後の空港利用者の利便性に関する目標水準を達成するための20年間の基本方針及び基本的な施策」は、具体的な施策ではなく、20年後の目標を達成するための空港利用者の利便性向上に係る取組方針や施策についての考え方を記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。
- (エ) 「事業開始5年後の空港利用者の利便性に関する目標水準を達成するための事業開始後5年間の具体的な施策」は、5年後の目標を達成するための空港利用者の利便性向上に係る施策を具体的に記載するものとし、当該提案は、該当する期間において、実施契約上の義務となる。
- (オ) 施策に関する提案は、アの目標の達成に貢献すると見込まれ、実現可能性の高いものをより高く評価する。また、二次交通事業者を含む関係事業者と連携して取り組む施策についてはより高く評価する。なお、料金施策は、利用者の負担に直結するため、利用者の負担への配慮も含めて総合的に評価する。
- (カ) 「空港利用者の利便性向上の達成度の測定方法」については、空港利用者の利便性向上に関する定量的な尺度がないため、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、方法等が考えられるが、その方法が空港利用者の利便性の程度を総合的かつ客観的に把握する方法として適切なものか否かで評価する。

## (4) 地域連携事業に関する施策

- ア 「地域連携事業に関する施策」とは、空港活性化のため企業、関係団体、地方公共団体等と協力して実施する事業や空港を活かして地域のために実施する事業を想定している。また、地域とは、明確な区域を設定しているものではなく、空港の近隣の市町をはじめ、事業内容によっては、県内全域、近県を対象とする場合も想定される。
- イ 「施策」には、施設の利用に係る料金の料金表、設定の考え方や方法（料金算定の基準となる指標を含む。）、徴収方法を含むものとする。
- ウ 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。
- エ 「20年間の基本方針及び基本的な施策」は、具体的な施策ではなく、20年間の地域連携事業に係る取組方針や施策についての考え方を記載するものとし、当該提案



は、実施契約上の義務となる。

オ 「事業開始後5年間の具体的な施策」は、事業開始後5年間の地域連携事業に係る施策を具体的に記載するものとし、当該提案は、該当する期間において、実施契約上の義務となる。

カ 施策に関する提案は、空港活性化及び地域経済の発展に貢献すると見込まれ、実現可能性の高いものをより高く評価する。また、空港周辺地域の企業、関係団体、地方公共団体等と連携して取り組む施策についてはより高く評価する。なお、料金施策は、利用者の負担に直結するため、利用者の負担への配慮も含めて総合的に評価する。

## **(5) 空港活性化を目的とする運営権設定対象施設に係る更新投資**

ア 「空港活性化を目的とする運営権設定対象施設に係る更新投資」とは、運営権設定対象施設の拡張のための投資並びに当該拡張した施設の更新及び修繕のための投資をいう。

イ 「20年間の更新投資（拡張）の基本方針及び基本的な施策」は、具体的な施策ではなく、空港活性化を目的とする運営権設定対象施設の更新投資（拡張）に係る20年刊の取組方針や施策についての考え方を記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。

ウ 「事業開始後5年間の具体的な施策」は、空港活性化を目的とする運営権設定対象施設の更新投資（拡張）に係る具体的な施策に記載するものとし、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。

エ 「20年間の更新投資計画（拡張）」は、空港活性化を目的とする運営権設定対象施設の更新投資（拡張）について、イの基本的な施策及びウの具体的な施策を反映した運営権設定対象施設ごとの各年度の更新投資費用を記載するものとする。

オ 「20年後の施設等配置図及び各施設等の概要」とは、イの基本的な施策及びウの具体的な施策に基づく20年後の富士山静岡空港の施設等の配置を記載した図面及び当該各施設等の概要を記載したものをいう。

カ 空港活性化を目的とする更新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投資を高く評価するが、投資費用総額だけでなく、民間の創意工夫により更新投資費用を抑制し、空港活性化に関する方針に対して実現可能性の高い効果的な施策であるかについて総合的に評価する。

キ 「投資回収の方法」については、投資回収の確実性についてのみ審査の対象とし、計画性や合理性が認められない場合には、空港活性化を目的とする運営権設定対象施設に係る更新投資に関する評価点から減点を行う。

ク 更新投資費用は、実施契約上の義務を構成するものではなく、本提案項目において提案された基本的な施策及び具体的な施策を実施する限り、提案された更新投資費用から変更があったとしても実施契約違反とはしない。

## **(6) 任意事業に関する施策**

ア 運営権者は、空港用地内及び空港用地外において、特定運営事業の円滑な実施及

び空港機能を阻害せず、関係法令等を遵守し、風俗営業その他これに類する用途や暴力団の事務所その他これに類する用途としないなど公序良俗に反しない限り、全体計画及び単年度計画に定められた範囲で、自ら又は運営権者子会社等をして、自らが必要と考える事業を行うことができる。例えば、航空サービス以外の用に供する施設等を建設することにより旅客ターミナルビル入館者数の増加に繋げる等の事業を記載することができる。ただし、県が空港周囲部の土地を貸し付ける場合（本事業の実施に必要な範囲で短期間使用させる場合を除く。）は、県が公募により使用事業者を選定することとなるため、空港周囲部における任意事業の実施については、その提案が妨げられることはないが、当該事業の実効性は担保されないため、評価の対象外とする。

イ 「施策」には、施設の利用に係る料金の料金表、設定の考え方や方法（料金算定の基準となる指標を含む。）、徴収方法を含むものとする。

ウ 「20年間の基本方針及び基本的な施策」は、具体的な施策ではなく、20年間の任意事業に係る取組方針や施策についての考え方を記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。

エ 「5年間の具体的な施策」は、事業開始後5年間の任意事業に係る施策を具体的に記載するものとし、当該提案は、該当する期間において、実施契約上の義務となる。

オ 施策に関する提案は、空港活性化及び地域経済の発展に貢献すると見込まれ、実現可能性の高いものをより高く評価する。なお、料金施策は、利用者の負担に直結するため、利用者の負担への配慮も含めて総合的に評価する。

カ 「投資回収の方法」については、投資回収の確実性についてのみ審査の対象とし、計画性や合理性が認められない場合には、空港活性化を目的とする運営権設定対象施設に係る更新投資に関する評価点から減点を行う。

### 3 空港運営に関する提案

#### (1) 空港運営に関する方針

ア 「20年間の空港運営に関する基本的な考え方や取組方針」は、具体的な施策ではなく、空港の運営の適切な実施に当たっての考え方や取組方針を記載するものとする。

イ 提案は、円滑な空港運営に資するものとなっているものをより高く評価する。

ウ 他の提案項目における個別施策については、本提案項目に沿っているものをより高く評価するものとする。

#### (2) 安全・安心の確保に関する計画

ア 「20年間の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」は、具体的な施策ではなく、20年間にわたり要求水準や各種法令等で求める安全・安心の確保に係る基準をどのように遵守し、また、更に高い水準をどのように実現していくかについての基本的な考え方を記載するものとする。

イ 「航空の安全確保及び空港の保安に関する具体的な計画」は、20年間にわたり行う航空の安全確保及び空港の保安に係る各種施策、それらの施策を確実に実施するための体制について具体的に記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。個別施策のうち、20年間のすべてにわたるものではなく、一定期間に限って実施するものについては、その旨を明記すること。なお、本提案項目は、全体計画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も記載すること。提案は、本事業を通じて想定される事件、事故、災害等のリスクとそれらの発生時に地方公共団体や関係機関等と連携して速やかにトラブル収束や施設の復旧を図り、空港機能を回復するための方策について具体的に記載するものとし、要求水準を超える対策が講じられ、事件、事故の未然防止並びに事件、事故、災害等の発生時の安全確保及び被害最小化を図るために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・協力体制が検討されているか、安全・保安に係る職員への教育訓練など信頼性の高い実施体制が確保されているかといった観点から総合的に評価する。また、具体的なリスク事象の発生について詳細に検討されており、リスク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空港機能を回復するために有効であるものを評価する。

ウ 「安全・安心の確保に関するセルフチェック方法」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・安心の確保に関するセルフチェックの方法について具体的に記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。なお、空港における安全・安心の確保を特に重視する観点から、4-(4)の業務全般に係るモニタリング方法とは別に評価することとし、セルフチェックが必要かつ十分な範囲を対象とし、セルフチェック方法が客観性を有しており十分に安全を担保できると見込まれるものをより高く評価する。

### **(3) 運営の効率化に関する施策**

ア 「20年間の運営の効率化に関する基本的な考え方」は、具体的な施策ではなく、20年間における民間の創意工夫による運営の効率化についての考え方や取組方針を記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。

イ 「運営の効率化を図るための具体的な施策」は、20年間にわたり要求水準以上の水準を維持しつつ、民間の創意工夫による運営の効率化を図るための具体的な施策や手法を記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。

ウ 提案は、空港の運営の効率化に資すると見込まれ、実現可能性の高いものをより高く評価する。

### **(4) 施設の長寿命化や更新投資の効率化に関する施策**

ア 「20年間の施設の長寿命化や更新投資（滑走路等を含む更新及び修繕）の効率化に関する基本的な考え方」は、具体的な施策ではなく、民間の創意工夫により既存の運営権設定対象施設の長寿命化及び更新投資（更新及び修繕）の効率化を図るための考え方や取組方針を記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。

- イ 「施設の長寿命化や更新投資（滑走路等を含む更新及び修繕）の効率化を図るための具体的な施策」は、20年間にわたり要求水準以上の水準を維持しつつ、民間の創意工夫による既存の運営権設定対象施設の長寿命化及び更新投資（更新及び修繕）の効率化を図るための具体的な施策や手法を記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。
- ウ 「20年間の更新投資計画（滑走路等を含む更新及び修繕）」は、既存の運営権設定対象施設（滑走路等を含む。）の更新及び修繕に係る更新投資について、アの基本的な考え方及びイの具体的な施策を反映した運営権設定対象施設ごとの各年度の更新投資費用を記載するものとする。
- エ 提案は、県の示す空港基本施設等の更新投資費用上限額に対して更新投資費用の抑制が図られている提案をより高く評価するが、要求水準以上の水準を維持しつつ長寿命化や効率化を図ることが重要であり、基本的な考え方や具体的な施策が更新投資費用の抑制に効果的で実現可能性の高いものであるかについて総合的に評価する。
- オ 「投資回収の方法」については、投資回収の確実性についてのみ審査の対象とし、計画性や合理性が認められない場合には、空港活性化を目的とする運営権設定対象施設に係る更新投資に関する評価点から減点を行う。
- カ 更新投資費用は、実施契約上の義務を構成するものではなく、本提案項目において提案された基本的な施策及び具体的な施策を実施する限り、提案された更新投資費用から変更があったとしても実施契約違反とはしない。

## 4 事業計画等に関する提案

### (1) 事業計画

- ア 20年間の事業計画（損益計算書、キャッシュ・フロー計算書、貸借対照表）について、事業計画における主な前提条件を踏まえ、確実性、安定性があり、現実的な計画となっているものをより高く評価する。また、事業計画の内容が他の提案項目の提案内容と整合しているか否かを確認する。
- イ 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。
- ウ 「資金調達の方法」は、富士山静岡空港株式会社の株式取得対価及び運営権対価を提案する場合の当該対価に係る資金調達方法並びに本事業を実施する上で必要となる資金の調達方法について記載するものとし、富士山静岡空港株式会社の株式取得対価及び運営権対価に係る資金調達方法の確実性についての根拠資料を併せて提出するものとする。株式取得対価及び運営権対価に係る資金調達方法の提案は、株式取得対価及び運営権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のみ審査の対象とし、著しく不確実であることが認められる場合には、事業計画に関する評価点から減点を行う。また、事業計画において、本事業を実施する上で必要となる資金の調達方法が著しく不確実である

と認められる場合も、事業計画に関する評価点から減点を行う。

## (2) 事業継続に関する施策

- ア 「リスク管理に関する施策」とは、運営権者の財務等経営に過度な影響を与える可能性のあるリスク事象への対応策である。リスク管理に関する施策のうち、保険の付保については、県が加入を義務付ける保険の内容について、詳細を提案するものとする。また、保険に代わる措置を提案する場合も、本提案項目において提案するものとする。
- イ 「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、運営権者の財務等経営に大きな影響が生じた場合の空港運営の継続性を維持するための施策である。
- ウ リスク管理及び事業継続に関する施策について、具体的に記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。
- エ 提案は、リスク管理及び事業継続に関する施策が具体的で、実現可能性の高い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をより高く評価する。

## (3) 事業実施体制

- ア 「出資者ごとの保有議決権付株式数及び無議決権株式の比率並びに出資額」は、富士山静岡空港株式会社の議決権付株式を取得する際のコンソーシアム構成員の取得株式数及びその額並びに無議決権株式の発行予定数及びその額について、具体的な出資者ごとに記載するものとする。
- イ 「単体企業又はコンソーシアム構成員の空港経営への貢献度合」は、本事業実施に当たっての単体企業又はコンソーシアム構成員の役割分担及びその支援体制、空港経営への関与の程度について具体的に記載するものとする。これらの提案は、事業期間にわたって、コンソーシアム構成員が適切な関係を構築することができるようになっているかを確認する。
- ウ 「富士山静岡空港株式会社の組織図及び業務分掌等（子会社等を含む）」は、本事業開始後における富士山静岡空港株式会社の機関設計や子会社等を含めた同社の組織図及び業務分掌について具体的に記載するものとする。当該提案は、運営権者となる富士山静岡空港株式会社及びその子会社等について、本事業を円滑に実施するための内部体制を備えている場合及び外部との連携体制を十分に構築できている場合をより高く評価する。
- エ 「人事及び雇用に関する具体的な施策」は、空港の活性化及び空港の適切な運営のために必要な人材の確保、富士山静岡空港株式会社の現職員の知見や経験等を生かすこと、適切な労働環境の維持について、基本的な考え方及び具体的な施策について記載するものとする。当該提案は、すべての職員にとって労働意欲の増進につながるもの、富士山静岡空港株式会社の現職員の知見や経験等を生かす体制となっているもの、富士山静岡空港株式会社の現職員の雇用条件と比較して不利な内容と

なっていないものをより高く評価する。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、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より高く評価する。

オ 「委託会社及び協力会社との協業体制」は、本事業の実施に伴う委託会社や協力会社との協業体制について、対象となる業務内容及び委託先等について記載するものとする。委託会社や協力会社との協業体制が本事業の円滑な実施に資する体制となっているかを確認する。

カ 「地域の意見等を汲み取るための体制及び施策」は、地域の意見や要望を空港経営に取り入れていくための具体的な方法やその体制等について記載するものとする。提案は、地域の意見や要望を空港経営に取り入れていくための方法が具体的で、実現可能性の高いものをより高く評価する。

キ 「20年間の人材育成に関する基本的な考え方」は、具体的な施策ではなく、20年間の空港運営の安全かつ安定的な実施に資する人材育成及び職員の技能継承の考え方や取組方針を記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。

ク 「事業開始後5年間の人材育成に関する具体的な施策」は、空港運営の安全かつ安定的な実施に資する人材育成に係る具体的な施策を記載するものとし、当該提案は、該当する期間において、実施契約上の義務となる。

ケ 人材育成に関する提案は、空港運営の安全かつ安定的な実施に資する人材育成の方針及び具体的な方策が明確であるものをより高く評価する。

#### **(4) セルフモニタリングの方法**

ア 「セルフモニタリングの方法」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の充足、経営、更新投資及び任意事業に対するセルフモニタリングの方法及びその具体的な内容並びにセルフモニタリング結果の情報公開方法を記載するものとし、当該提案は、実施契約上の義務となる。3-(2)の安全・安心の確保に関する計画におけるセルフチェック以外のセルフモニタリングの方法について記載するものとするが、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も記載するものとする。

イ 提案は、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、客観的に本事業の適正な実施の確保に繋がると認められるものをより高く評価する。

#### **(5) 株式譲渡の方法<評価対象外>**

ア 「株式譲渡の具体的な方法」は、コンソーシアムの場合において、富士山静岡空港株式会社の現株主からコンソーシアム構成員が株式を円滑に譲り受ける方法について、具体的な手順を記載するものとする。

## **5 運営権対価等に関する提案**

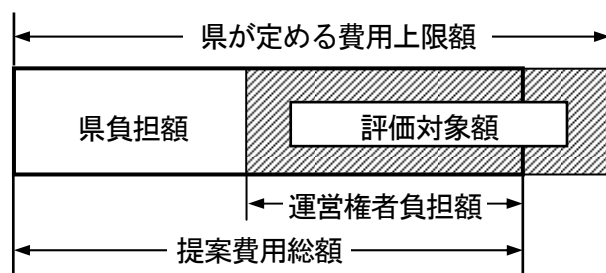
## (1) 滑走路等更新投資運営権者負担額（更新及び修繕）及び運営権対価

- ア 「20年間の滑走路等に係る対象施設ごとの更新投資費用の総額」は、県が定める費用上限額の範囲内において、20年間の更新投資費用の総額を対象施設ごとに記載するものとする。
- イ 「20年間の滑走路等に係る対象施設ごとの更新投資計画額」は、アの対象施設ごとの20年間の更新投資費用について、年度ごと記載するものとする。
- ウ 「滑走路等のうち運営権者負担とする範囲及びその更新投資費用」は、イの更新投資計画のうち、運営権者負担とする範囲及びその費用を記載するものとする。
- エ 20年間の滑走路等に係る更新投資費用の総額のうち、運営権者負担とする範囲の更新投資費用を除いた県負担額について、その金額の小さいものを高く評価する。
- オ 「運営権対価の額」は、滑走路等の更新投資額を運営権者が全額負担する場合に提案を受けるものであり、運営権対価の提案は、評価の基準時を事業開始日としてこれを行い、運営権対価の額の大きいものを高く評価するものとする。
- カ 上記について、県が定める費用上限額に対する県負担額削減額及び運営権対価の合計額を評価対象額とし、応募者が提案した評価対象額の相対評価で評価点を算出する。具体的には、評価対象額の最高金額を提案した応募者を40点とし、次点以降は、最高金額との相対評価で評価点を算出（小数点第二位を四捨五入）する。
- ・評価点=40×（当該応募者の評価対象額÷最高金額提案者の評価対象額）

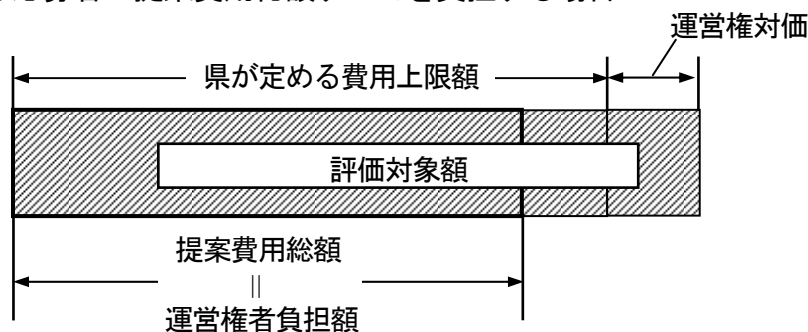
### <運営権対価等に関する評価の説明>

応募者提案について、下図の評価対象額の相対評価で評価点を算出する。

#### ○運営権者負担額が提案費用総額を下回る場合



#### ○応募者が提案費用総額すべてを負担する場合



**表2 第二次審査における提案項目のうち全体計画を構成する内容**

区 分	内 容
1 応募者の考える新しい富士山静岡空港	(1) 将来イメージ及び基本コンセプト ・富士山静岡空港の将来イメージ ※ ・本事業全体に係る基本的な考え方
2 空港活性化に関する提案	(1) 空港活性化に関する方針 ・20年間の空港活性化に関する基本的な考え方や取組方針の概要
	(2) 旅客数及び貨物取扱量の増加に関する目標・施策 ・20年後の旅客数及び貨物取扱量の目標値 ※ ・20年後の目標値を達成するための20年間の基本方針の概要 ・旅客ターミナルビル入館者数の増加、ビジネスジェット等の利用拡大に向けた20年間の基本方針の概要
	(3) 空港利用者の利便性向上に関する目標・施策 ・20年後の空港利用者（旅客を含む。）の利便性に関する目標水準 ※ ・20年後の目標水準を達成するための20年間の基本方針の概要
	(4) 地域連携事業に関する施策 ・20年間の地域連携事業の基本方針の概要
	(5) 空港活性化を目的とする運営権設定対象施設に係る更新投資 ・20年間の更新投資（拡張）の基本方針の概要 ・20年間の更新投資費用（拡張）の総額 ※ ・20年間の更新投資費用の負担者別の総額 ※ ・20年後の施設等配置図及び各施設等の概要 ※
	(6) 任意事業に関する施策 ・20年間の任意事業の基本方針の概要
3 空港運営に関する提案	(1) 空港運営に関する方針 ・20年間の空港運営に関する基本的な考え方や取組方針の概要
	(2) 安全・安心の確保に関する計画 ・20年間の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の概要 ・セルフチェックの実施方法及び実施体制の概要
	(3) 運営の効率化に関する施策 ・20年間の運営の効率化に関する基本的な考え方の概要
	(4) 施設の長寿命化及び更新投資の効率化に関する施策 ・20年間の施設の長寿命化や更新投資（滑走路等を含む更新及び修繕）の効率化に関する基本的な考え方の概要 ・20年間の更新投資（滑走路等を含む更新及び修繕）の基本方針の概要 ・20年間の更新投資費用（滑走路等を含む更新及び修繕）の総額 ※ ・20年間の更新投資費用の負担者別の総額 ※



区 分	内 容
4 事業計画等に関する提案	(1) セルフモニタリングの方法 ・要求水準の充足、経営、更新投資及び任意事業に対するセルフモニタリングの方法の概要
5 運営権対価等に関する提案	(1) 滑走路等の更新投資費用（更新及び修繕） ・20年間の滑走路等の更新投資費用（更新及び修繕）の施設別の総額、県負担額及び運営権者負担額 ※

※を付した提案内容については、第二次審査参加者の将来構想や目標設定の提示を受けるものであり、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。

## 【表2 第二次審査における提案項目のうち全体計画を構成する内容に関する説明】

- 1 提案項目のうち、表2に示す項目については、全体計画に記載を要する事項とする。  
なお、運営権者は、全体計画（20年間の事業計画を除く。）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、その実現を図ることとなる。
  
- 2 全体計画に記載する事項は、応募者が本事業のゴール設定として20年後の絵姿として提案する事項及び空港利用者や県民等に開示することで運営権者の取組や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。なお、これらの事項は、県が全体計画への記載を求める最低限の事項であり、運営権者が自ら他の項目について全体計画に記載することを妨げるものではない。ただし、ここに掲げる事項に限らず、全体計画を変更しようとするときは県の承認が必要となる。