

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「P F I法」という。）第8条第1項の規定に基づき、神戸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、P F I法第11条第1項の規定により客観的評価の結果について公表します。

平成29年7月25日

神戸市長 久元 喜造

神戸空港特定運営事業等の事業者選定について

1. 事業の概要

(1) 事業名称

神戸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 神戸空港

② 種類 空港基本施設、空港航空保安施設及び空港機能施設等

(3) 公共施設等の管理者等

神戸市 市長 久元 喜造

(4) 事業の目的

本事業は、民間事業者の創意工夫によって、神戸空港と関西国際空港及び大阪国際空港とともに一体運営に資する方策を講じ、3空港それぞれの能力を適切に活用することによって、関西全体の航空輸送需要の拡大、神戸経済の活性化、更には関西経済の発展に貢献することを目的としている。

また、併せて、神戸空港については、①空港基本施設及び空港航空保安施設、②空港機能施設について、民間事業者の資金及び経営能力を活用することで一体的かつ機動的な空港運営を実現する。

(5) 業務範囲

① 対象施設

ア. 空港基本施設及び不可分一体をなす附帯施設

イ. 空港航空保安施設

ウ. 空港機能施設及び貨物施設

② 実施事業・業務

本事業である空港運営事業の範囲は以下のアからオに掲げるものとする。なお、国・市が実施するものはその限りでない。

ア. 空港基本施設（滑走路、誘導路、エプロン等）及び不可分一体をなす附帯施設（駐車場、排水施設等）の運営・維持管理業務

なお、護岸、進入灯橋梁、構内道路等の運営・維持管理業務は業務範囲に含まれない。

イ. 空港航空保安施設の運営・維持管理業務

ウ. 空港機能施設（旅客施設（事務所、店舗等を含む。））、及び貨物施設（事務所等を含む。）の運営・維持管理業務

エ. 環境対策事業

オ. 附帯業務

・国、給油会社等への土地貸付業務

・ハイジャック防止対策への費用負担 (1/2)

運営権者は、募集要項等又は法令等に反しない限りにおいて、市の事前の承認を得た上で、(ア) から (オ) に定める義務的事業の内容を変更 (一部の休止又は廃止を含む。) することができる。

運営権者は、義務的事業以外に、本事業の実施に運営権者が必要と考える事業業務を、市の承認を得た上で行うことができる。

なお、実施契約及び関連法令等を遵守し、空港機能を阻害せず、風俗営業その他これに類するものや暴力団の事務所その他これに類するものに当てはまらず、公序良俗に反しないものに限る。

(6)事業方式

S P Cは、市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、市と実施契約書を締結し、空港運営事業開始日までに業務の引き継ぎを完了させ、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。

運営期間終了時において運営権者は消滅し、市又は市の指定する第三者に移転されるものについては、予め市と合意された手続きにより移転される。

(7)事業期間

① 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、平成72年3月31日 (②の規定により事業期間が延長された場合は当該延長後の終了日) までとする。

② 空港運営事業の期間延長

運営権者は、実施契約に定める事由が生じた場合、空港運営事業の期間の延長を申し出ることができる。このとき、市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、市と運営権者が協議により、③の範囲内で両者が合意した期間だけ、事業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。

③ 運営権の存続期間

当初運営権存続期間は、運営権設定日から、平成72年3月31日までとする。

運営権の存続期間は、②に定める事業期間の延長があった場合を含め、平成82年3月31日までとする。

運営権の存続期間は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。

(8) 利用料金の収受と費用負担

運営権者は、空港法、航空法、その他法令等上料金収受が禁止されていないことを確認した上で、神戸空港条例や民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関

する基本方針に則り、自らの経営判断で以下に掲げる利用料金を設定し、收受し、及びその収入とすることができる。

- ① 着陸料等
- ② 空港航空保安施設使用料
- ③ 旅客取扱施設利用料
- ④ その他の利用料金

但し、その他の利用料金は、特定の者に対して不当な差別的取扱いをするものではないこと、社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、公共施設等の利用者の利益を阻害するおそれがあるものではないことに留意する必要がある。

なお、実施契約に特段の定めがある場合を除き、市は、運営権者に対して本事業の実施に関して費用を負担せず、運営権者は、利用料金の收受により本事業の実施によるすべての費用を負担するものとする。

2. 事業者選定の経緯及び審査方法等

(1) 事業者選定の経緯

事業者選定の主な経緯は下記のとおりである。

日 程	内 容
平成28年9月13日	実施方針の公表
平成28年10月11日	特定事業の選定
平成28年10月11日	募集要項等の公表
平成28年10月28日	募集要項等に関する説明会
平成28年10月11日～11月18日	募集要項等に関する質問受付期間
平成28年12月16日	募集要項等に関する質問への回答
平成28年10月11日～11月30日	参加資格審査書類の受付
平成28年12月20日	参加資格審査結果の公表
平成29年2月13日	競争的対話参加申込期限
平成29年2月～平成29年5月	競争的対話の実施
平成29年6月30日	提案審査書類の提出
平成29年7月21日	優先交渉権者選定委員会開催
平成29年7月24日	優先交渉権者選定委員会審査結果の報告
平成29年7月25日	優先交渉権者の選定及び公表

(2) 優先交渉権者選定の方法

① 選定方法及び審査方式

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、競争性のある随意契約（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した。

優先交渉権者の選定は、参加希望者の参加資格要件の充足を確認する「参加資格審査」、競争的対話を踏まえ、応募者からの提案内容等を審査し、プレゼンテーション（質疑応答含む。）を実施した上で、優先交渉権者を選定する「提案審査」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

市は優先交渉権者の選定にあたり、透明性、公平性を確保する観点から、学識経験者等により構成させる「神戸空港特定運営事業等優先交渉権者選定委員会」（平成 28 年 9 月 27 日設置、以下「選定委員会」という。）を設置した。選定委員会は、以下の 5 名の委員により構成されている。

（神戸空港特定運営事業等優先交渉権者選定委員会の委員）

委員長	宮下 國生	関西外国語大学外国語学部教授
委員	今西 珠美	流通科学大学人間社会学部教授
委員	上村 敏之	関西学院大学経済学部教授
委員	藤原 正廣	京町法律事務所弁護士
委員	山田 茂善	太陽有限責任監査法人総括代表社員 CEO 公認会計士

③ 参加資格審査

平成 28 年 10 月 11 日(火)から 11 月 30 日(水)の間に、参加資格審査書類の受付を行い 5 社からの提出があった。1 社については、辞退届の提出があり、4 社について、市は、参加資格審査書類により、参加資格要件を満たしていることを確認し、参加資格審査結果を通知した。

④ 提案審査

平成 29 年 6 月 30 日に ORIX・VINCI Airports・関西エアポートコンソーシアムから提案審査書類の提出を受け、選定委員会において、7 月 21 日に提案内容に対するヒアリングを実施し、選定基準に基づき以下の審査を行った。

ア. 運営権対価等の提案額

イ. 事業実施方針及び事業計画の適切性（3 空港の一体運営に資する方策、神戸空港の活性化の方策等）

ウ. 技術的基礎（国内法令等に則り適切に運営できる能力等）

エ. 経理的基礎

(3) 優先交渉権者の選定

市は、選定委員会の報告（「神戸空港特定運営事業等審査講評」）を受け、ORIX・VINCI Airports・関西エアポートコンソーシアムを優先交渉権者として選定した。

3. 優先交渉権者の提案に基づく本事業の評価

(1) 定量的評価

市は、運営権対価の最低基準価格を設定している。ORIX・VINCI Airports・関西エアポートコンソーシアムは最低基準価格を上回る 191.4 億円（運営期間総額）を提案したため、市が自らの運営した場合と比べて収支が改善できると評価した。

(2) 定性的評価

優先交渉権者の提案内容から、下記に示すとおり定性的評価が認められた。

① 関西 3 空港の一体運営に資する方策を講じることで、関西全体の航空輸送需要の拡大、神戸経済の活性化、更には関西経済の発展に貢献

優先交渉権者の提案書によれば、関西エアポートグループとしての一体的な経営が行われること、SPCの取締役は関西エアポートの経営陣であること、3 空港の職員の人事施策を一体的に運用することなどで、関西 3 空港の一体運営の実現が期待できる。

② 効率的な空港運営の実現

優先交渉権者の提案書によれば、コンソーシアム構成員が有する資金及び経営能力を活用することで、ターミナルビルの運営を含めた一体的かつ機動的な空港運営が効率的かつ効果的に行われることが期待できる。

③ 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書によれば、セルフモニタリングの適切な実施や市のモニタリングによって公共性・安全性を確保しつつ、コンソーシアム構成員が有する経験・知見・ノウハウを最大限に活用して、利便性・快適性を有した航空輸送サービスの提供と、利用者負担の低減の実現が期待できる。

④ 長期・継続的な事業運営の実現

優先交渉権者の提案書によれば、提案された収支計画は、将来の大規模修繕を初めとした設備投資を適切に見込んだ具体的な事業実施方針及び事業計画と整合したものであり、概ね安定的かつ戦略的な空港経営が可能となる内容となっているため、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。