

## <選定基準とは>

- 優先交渉権者(運営権者)を選定するための方法、評価基準等を示したもの
- 国が設置する審査委員会の意見を聞いて、国において定める

## <選定基準に対する要望>

- 広島空港の将来像の実現に有効な提案が評価されるよう、「地域として重視する事項」について、県を通じて国に働きかけ
- 国への働きかけに加え、県のセミナー等で事業者に対して発信していくことで、有効な事業提案を誘引

(県基本方針)

空港アクセスの改善や旅行需要の創出等に向けた地元企業との連携など、地域の関係者と連携して、広島空港の利便性向上を図る提案を重視すること

※「空港活性化部会」提言を踏まえた整理

(要望の基本的考え方)

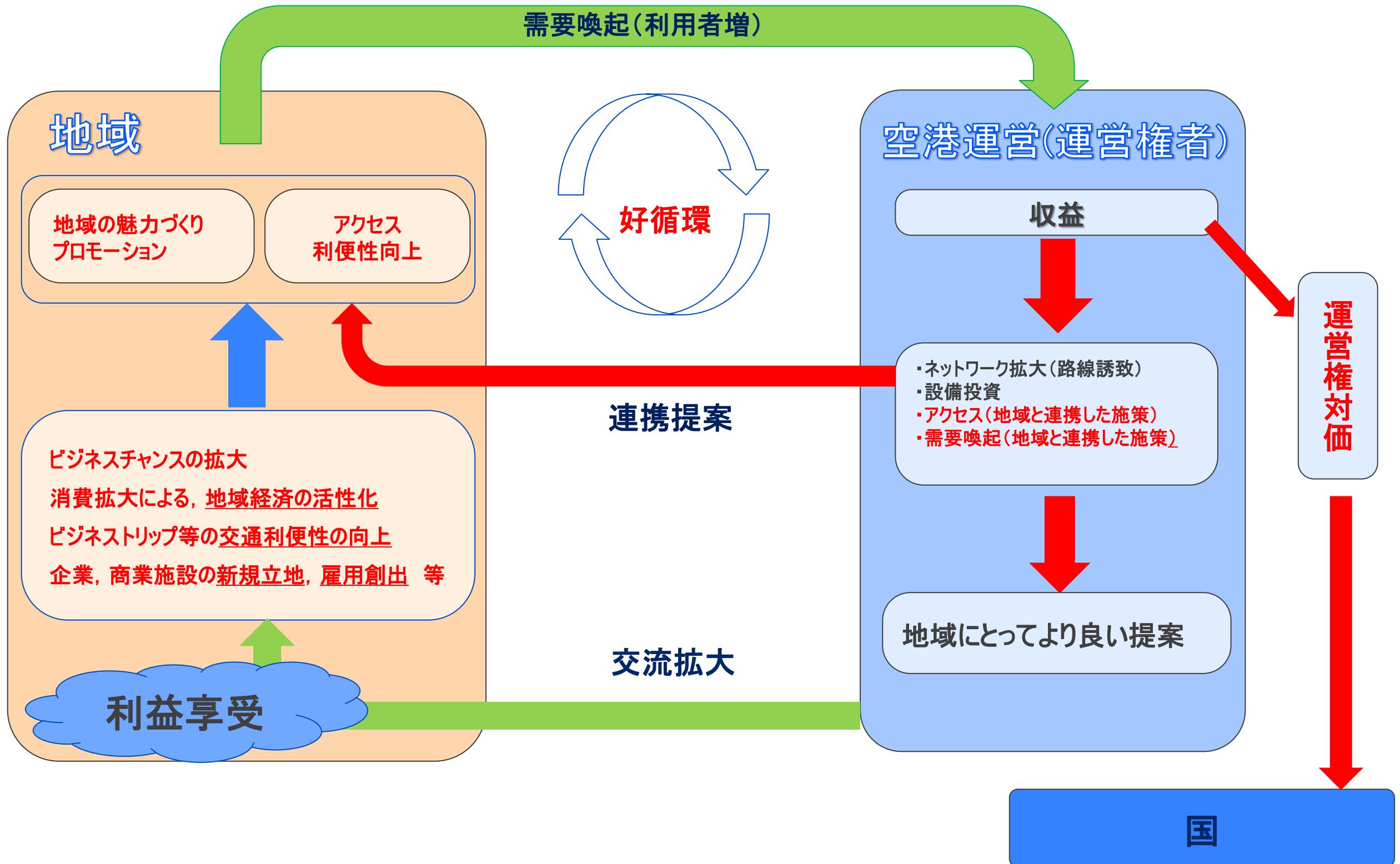
空港経営改革は、空港活性化を通じて地域活性化を実現するための手段であることから、**地域が目指す「広島空港の将来像」と、その具体的指標である「目標値」の実現に向けた積極的な提案を求めるとともに、地域の関係者と連携して、広島空港の利便性向上を図る提案を重視する。**

個別項目	要望内容	ポイント	具体例
航空ネットワークの拡充	航空ネットワークの拡充に効果的な提案を引き出す選定基準とすること。	空港の提案する最も重要な利便である路線・便数の拡充を重視。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 戦略的なマーケティングの実施</li> <li>● 路線誘致における阻害要因の解消(グランドハンドリングのキャパシティ向上 等)</li> </ul>
空港アクセスの改善	空港アクセスの改善に効果的な提案を引き出す選定基準とすること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通結節点である空港のアクセス改善は、航空ネットワークの拡充とともに重要</li> <li>● 県等の行政は、アクセス改善の主導的な役割を担い、注力していくことが前提</li> </ul>	バス、レンタカー等のアクセス事業者と連携したアクセス利便性向上策(バスネットワーク拡充、各アクセス手段とのシームレスな結節 等)
旅行需要の創出	旅行需要の創出に貢献する効果的な提案を引き出す選定基準とすること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空港利用は、観光などの需要喚起により生まれることから重要。</li> <li>● 県等の地域関係者が中心となって、旅行需要の創出に取り組むことが前提</li> </ul>	地域の関係者と連携した観光プロモーション
施設	利便性の向上に効果的な提案を引き出す選定基準とすること。	広島空港ならではの提案を期待。	施設配置等の最適化、高度化

空港ポテンシャルの最大化

個別項目	要望内容	ポイント	具体例
運営権対価	航空ネットワークの拡充など、 <b>空港の利便性向上に向けた施策に資源を注力</b> させるため、運営権対価の配点を低くすること。	運営権対価は、運営権者から国に対して支払われる。	—

運営権者が空港の利便性向上施策に、資金をより配分しやすくなるよう、あらかじめ国へ支払う運営権対価の配点比率を低くすること。



# (参考) 先行空港の優先交渉権者選定基準(二次審査)

空港ごとに定められるため、各空港で配点・項目・審査のポイントが異なる。パーセント表示の数値は配点比率(200点満点)。

項目		仙台	高松	福岡	熊本	道内	提案内容(審査のポイントより主な内容を抜粋)						
全体事業方針	A	将来イメージ・基本コンセプト					5%	3%	4%			目指す空港の状況とそのコンセプト	
空港活性化に関する計画	1	① 旅客数・貨物量の目標値/目標とする航空ネットワークの将来像					22%	22%	12%	事業スキームが左記空港と異なるため比較対象外とする(ターミナルビルの建替)	事業スキームが左記空港と異なるため比較対象外とする(道内7空港の運営)	● 旅客数及び貨物量 ● 着陸料等の料金施策(旅客数・貨物量の目標値の実現可能性への貢献) ● 料金施策以外の路線誘致のための施策	
		② 着陸料等の料金提案(①に寄与するもの)											
		③ エアライン誘致提案(①に寄与するもの)											
		④ その他提案(②, ③以外で①に寄与する提案【需要創出策等】)											
	2	① 目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準					6%	11%	11%			● 航空サービス利用者の利便性向上提案と目標 ● 運営権者の株主であるコンソーシアム構成員や、既存の空港アクセス事業者であるバス、タクシー業者等との連携	
		② 航空サービス利用者の利便性向上提案(①に寄与するもの)											
		③ 空港用地外の事業者との連携提案(アクセス事業者等)											
	3	① 目標とする航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上の水準					8%	3%	3%			航空サービス利用者以外の利便性向上提案と目標	
		② 航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上(①に寄与するもの)											
	4	福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力方針					-	-	3%			-	
設備投資に関する計画	1	① 空港の機能維持を目的とする設備投資の総額					6%	5%	5%	事業スキームが左記空港と異なるため比較対象外とする(ターミナルビルの建替)	事業スキームが左記空港と異なるため比較対象外とする(道内7空港の運営)	現に存在する施設の機能維持に係る投資	
		② 空港の機能維持を目的とする設備投資に関する提案(安全性への配慮等)											
	2	① 空港活性化を目的とする設備投資の総額(Bの実現のための投資)					6%	8%	8%			上記以外の投資で、施設を新設・拡張するための投資や、当該新設・拡張した施設の維持管理のための投資	
		② 空港活性化を目的とする設備投資に関する提案(①に係る具体策)											
安全・保安に関する計画	D	1	安全・保安に関する提案					8%	8%	6%	航空の安全確保及び空港の保安を維持・向上させるための各種施策		
提案事業に関する実施計画	E	1	地域との共生に関する提案(いわゆる周辺対策事業に関するもの)					4%	4%	5%	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		
		2	空港利用促進事業に関する提案(国・自治体等と連携した施策)					4%	4%	-	国及び関係地方公共団体等と連携して行う航空ネットワーク及び航空需要の拡大に向けた事業施策		
事業計画及び事業継続、事業実施体制	F	1	事業計画(PL・CF・BS等)					6%	5%	8%	事業計画(旅客者数・貨物取扱量、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)、事業計画の前提条件、他の提案項目との対応関係 等		
		1	事業継続に関する提案(保険の付保等のリスク管理等)					4%					
		2	事業実施体制(出資構成, 組織図, 協業体制等)					6%	5%	7%		左記のとおり。	
職員の取扱い	G	1	職員の取扱いに関する提案(福岡はF2に含まれる)					4%	4%	-	従業員の待遇・人事制度		
運営権対価	H	1	運営権対価の額及び資金調達の実現性					12%	20%	30%	23%	23%	● 運営権対価の額 ● 運営権対価・空ビル株式取得に係る資金調達方法

※一般的な記載であり、空港により表記が異なる場合がある。また同一項目であっても審査のポイントが異なる場合がある。

<フライ&クルーズとは>

海外から日本へ航空機で移動し、クルーズ船へ乗船。下船後に再び航空機で帰国するという旅行形態。

<取り組み例>

「多島美」などの瀬戸内海の特徴を生かし、小型船を活用した機動性の高いクルーズネットワーク「瀬戸内クルーズ」をブランド化して、魅力発信。



航空機移動



世界的なクルーズ需要の増加に対して瀬戸内海の特徴を生かした取り組み。

- ◆島々が織りなす世界一の「多島美」
- ◆歴史・文化・芸術の要衝の地、多種多様で「豊富な観光資源」
- ◆大型船の航行に制限

小型船を活用した機動性の高いクルーズネットワーク「瀬戸内クルーズ」をブランド化して世界へ発信!

- 広島空港の将来像の実現に有効な提案が評価されるよう、「地域として重視する事項」を国へ要望していくことで、下記例のような将来像実現に有効な事業提案を誘因。
- 空港運営権者に加え、自治体、地域の関係者が連携して取り組みを進めていくことが必要。

	現状・課題	取組例	期待される効果
ハンドリング	(現状) ➤ 余力のない人員体制で業務遂行 ➤ 専門的かつ高度なノウハウが必要  (課題) ➤ チャーター便やピーク時間帯への新規就航に対応困難なケースも考えられ、ネットワーク拡充のキャップとなるリスクを内在	➤ 空港運営権者によるハンドリング部門の創設 ➤ リソース不足を解消するための支援策 等	ネットワーク拡充に向けた空港側の受入体制の強化
給油・航空機燃料税	➤ 燃料の元売会社とエアラインが直接契約し、燃料保管や航空機への給油を給油事業者(3社)に委託。 ➤ 燃料代は、航空会社のユニットコストの20~25%程度を占める(うち、航空機燃料税は2%程度)	➤ 運営権者と給油事業者との連携や、運営権者の給油部門の創設等による効率的運用 ➤ 燃料税について、広島空港を適用除外とするよう、国へ要望を行う 等	他空港と比較して安価な給油体制の実現し、これをインセンティブに、LCC拠点化、エアライン誘致、便数拡充
CAT-IIIb	➤ 整備済 ➤ 使用するためには、航空機側の設備及びパイロットの免許が必要となる ➤ LCC、小型機を主とするエアライン、海外エアラインは対応できていない場合が多い	拠点化又は定期路線化を条件に、機体への設備整備費の補助を行う 等	➤ 就航率のさらなる向上(エアラインの収益も増加) ➤ 他空港との差別化により、新規路線誘致、LCC拠点化などに繋げる
深夜・早朝の空港運用	➤ 7:30~22:30の運用時間(H29.10に1時間の延長が実現) ➤ 地元環境への配慮、CAB・CIQ体制(※)、エアラインの就航ニーズ、二次交通の対応等が必要 ※現状以上の延長は24時間化と同様の体制が必要となる(2交代→3交代)。	関係者との調整によって、深夜・早朝時間の空港運用を実現	➤ LCCは運行コスト低減に加え、多頻度(長時間)の運航を行うことで、運賃低減を図っている。運航頻度等を増やすことが可能となることで、拠点化につながる。 ➤ 訪日外国人に利便性の高い早朝到着、深夜出発が可能となり(訪日外国人の滞在時間が増加し)、国際線誘致につながる。