

# 南紀白浜空港民間活力導入事業

## 審査講評

平成 30 年 7 月 25 日

南紀白浜空港民間活力導入事業審査委員会

南紀白浜空港は、県が設置・管理する地方管理空港であり、平成 29 年 10 月現在、東京国際空港（羽田）に 1 日 3 往復が就航している。旅客数は、平成 20 年度の 15.1 万人をピークに、平成 23 年の紀伊半島大水害のときに 9.1 万人まで落ち込み、その後、空港利用促進の努力もあり、平成 27 年度には 12.7 万人まで回復している。また、開港当初からの約 20 年間で、国内チャーター便は 19 便 2,032 人、国際チャーター便は 114 便 13,927 人の実績がある。

近隣には、高野山や熊野古道に代表される世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」、ラムサール条約湿地に登録された串本の海、山・川・海にある多数の名湯、中国以外では世界最多のパンダ、全国で 6 番目に多い国宝・重要文化財、南紀熊野ジオパークなど、多彩な観光資源があり、昨今ではインバウンド需要の高まりにより、外国人観光客が増加傾向にある。また、豊かな自然を背景とし、梅やみかんなどの果樹、海産物等の食材の宝庫となっており、一昨年には、「みなべ・田辺の梅システム」が世界農業遺産に登録されている。加えて南紀白浜エリアでは、IT 企業の誘致も進められている。

上記のような観光資源や新たな企業誘致の取組みを背景に、和歌山県では民間事業者による空港基本施設等とターミナルビルの一体運営の実現などにより、チャーター便など新たな航空ネットワークの拡充によるさらなる交流人口の拡大及び空港運営の効率化を図ることを目指している。

このような中、和歌山県では民間の自由な発想に基づく機動的で柔軟な空港運営を可能とするための南紀白浜空港民間活力導入事業（以下「本事業」という。）を実施する民間事業者（以下「優先交渉権者」という。）を選定することとした。優先交渉権者の選定にあたり、選定手続の透明性や公平性の確保を図るため、学識経験者より構成される「南紀白浜空港民間活力導入事業審査委員会」（以下、「審査委員会」という。）を設置した。

審査委員会では、優先交渉権者の選定にあたり、「南紀白浜空港民間活力導入事業優先交渉権者選定基準」に基づき、応募者の提案書類の審査を行ったところである。

これまでの審査委員会の審査の経緯及び応募者の提案内容について、次のとおり講評する。

## 1. 審査の経緯

### (1) 審査委員会の委員

委員長	加藤 一誠	慶應義塾大学商学部教授
委員	竹林 明	和歌山大学観光学部教授
委員	目方 研次	エヴィス法律会計事務所弁護士
委員	和中 修二	和国会計事務所公認会計士
委員	幕 亮二	株式会社MK総合研究所
委員	野田 寛芳	和歌山商工会議所専務理事

### (2) 審査委員会の開催

第1回	平成30年1月17日	・提案内容を選定基準に基づき評価・審査
第2回	平成30年5月11日	・応募者からのプレゼンテーション ・提案内容を選定基準に基づき評価・審査 ・審査講評の検討

## 2. 提案項目ごとの審査の内容

### (1) 第一次審査

各提案項目の審査の内容は以下のとおりである。

提案項目	審査の内容	配点
1. 事業手法		
事業手法	・事業手法	20
2. 将来方針		
空港活性化方針	・空港活性化方針に関する基本的な考え方 ・エアライン誘致の方針	10
国際線受入機能を有したターミナルの配置方針	・国際線受入機能を有したターミナルの配置に関する基本的な考え方（設置予定場所、設置手法（新設又は改修等の別）、事業手法として運営権を選択する場合で、ターミナルを新設する方針とする場合は、設計及び施工の実施主体）	5

提案項目		審査の内容	配点
3. 実施体制			
実施体制方針	・応募事業者・コンソーシアム構成員の概要及び業務実績	・応募事業者・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となっているか	5
4. 運営の効率化策			
運営の効率化策	<p>・空港運営の効率化に関する基本的な考え方</p> <p>・サービス購入料（事業手法として運営権を選択する場合は、ハイジャック等防止対策に関する費用負担を含む。）の概算額※</p> <p>・（事業手法として運営権を選択する場合）運営権者が実施する補助対象施設更新投資に関する提案</p> <p>※国際線受入機能を有したターミナルの整備業務及び運営等業務に要する費用は含まない。</p>	<p>・空港運営の効率化が期待できる考え方となっているか</p> <p>・より低いサービス購入料の概算額となっているか</p> <p>・（事業手法として運営権を選択する場合）運営権者が実施する補助対象施設更新投資に関する提案が行われているか</p>	10

審査委員会が決定した第一次審査参加者の得点は以下のとおりである。

	配点	コンソーシアムA	コンソーシアムB
事業手法	20	20	20
空港活性化方針	10	6.5	5.5
国際線受入機能を有したターミナルの配置計画	5	3.5	3.25
実施体制方針	5	3	3
運営の効率化策	10	8	8
合計	50	41	39.75

## ○総 評

### ①空港活性化方針

- ・エアライン等に対する交渉の熟度について示してほしいとの意見があった。
- ・空港の管理・運営、特に安全面については適切に対応してほしいとの意見があった。

### ②国際線受入機能を有したターミナルの配置計画

- ・ターミナルの構造等について詳細な内容が不明であることから、第二次審査においては、

配置計画図等において追加的な説明を求めたいとの意見があった。

③実施体制方針

- ・ A社に対しては、地元企業との人材の共有化の提案があったが、具体的にどのような内容か示してほしいとの意見があった。
- ・ エアライン誘致の専門家をどのように配置するのか示してほしいとの意見があった。

第一次審査の結果、コンソーシアムA及びコンソーシアムBを第二次審査参加者として選定した。

(2) 第二次審査

各提案項目の審査の内容は以下のとおりである。

提案項目		審査のポイント	配点
A) 全体事業計画			
【A1】 将来イメージ・基本コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 10年後の南紀白浜空港の将来イメージ</li> <li>・ 提案の基本コンセプト</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 具体的な将来イメージ及び基本コンセプトを提示できているか</li> <li>・ 当該将来イメージ及びコンセプトは、各提案項目と整合するものとなっているか</li> </ul>	10
B) 事業手法			
【B1】 事業手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業手法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間活力がより引き出される提案となっているか</li> <li>・ 空港基本施設及びビル施設の一体的な運営が望ましい</li> </ul>	10
C) 空港活性化に資する取組			
【C1】 空港活性化計画	【C1-1】 ・ 旅客数の目標値	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実現性があり、かつ、積極的な目標値の設定がされているか</li> </ul>	50
	【C1-2】 ・ 着陸料等の料金施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者負担に配慮した提案となっているか</li> <li>・ 目標値に対して効果的かつ実現可能性の高い提案となっているか</li> </ul>	

	<p>【C1-3】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エアライン誘致施策（県からのインセンティブ無し） <ul style="list-style-type: none"> <li>① チャーター便の誘致施策</li> <li>② 定期便の誘致施策</li> </ul> </li> <li>・エアライン誘致施策（県からのインセンティブ有り） <ul style="list-style-type: none"> <li>① チャーター便の誘致施策</li> <li>② 定期便の誘致施策</li> <li>③ 県に要望するインセンティブ制度</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港活性化への寄与が期待できる提案となっているか</li> <li>・目標値に対して効果的かつ実現可能性の高い提案となっているか</li> <li>・県に要望するインセンティブ制度がエアラインの誘致について熟知した提案となっているか</li> </ul>	
	<p>【C1-4】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空サービス利用者の利便性向上に関する施策（空港アクセス事業者との連携施策を含む）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港活性化への寄与が期待できる提案となっているか</li> <li>・目標値に対して効果的かつ実現可能性の高い提案となっているか</li> </ul>	
<p>【C2】</p> <p>国際線受入機能を有したターミナルの配置計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際線受入機能を有したターミナルの配置に関する具体的な計画（設置方法、金額、規模、スケジュール）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・提案された手法は合理的で実現性があるか</li> <li>・提案された設置方法による整備概算金額、整備規模、整備スケジュールは実現性があるか</li> </ul>	20

提案項目	審査のポイント	配点	
D) 安全・保安に関する計画			
<p>【D1】</p> <p>安全・保安に関する提案</p>	<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施策</li> <li>・安全・保安に関するセルフモニタリング方法</li> <li>・トラブル発生時（事件、事故、災害、疾病等）における対応策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	20
E) 事業計画、事業継続及び実施体制			

<p>【E1】 事業計画及び事業継続に関する提案</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画 <ul style="list-style-type: none"> <li>①計画B/S</li> <li>②計画P/L</li> <li>③計画C/F</li> </ul> </li> <li>・リスク管理及び事業継続に関する施策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現実的かつ合理的な計画となっているか</li> <li>・各提案項目と整合する計画となっているか</li> <li>・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について、具体的かつ効果的な提案となっているか</li> <li>・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</li> <li>・施策の実現可能性が高い提案となっているか</li> </ul>	<p style="text-align: center;">20</p>
<p>【E2】 実施体制</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業主体 SPCの出資構成等</li> <li>・業務実施体制 <ul style="list-style-type: none"> <li>①組織図及び業務分掌</li> <li>②エアライン誘致に関する人材の配置状況</li> <li>③人事及び雇用に関する具体的な施策</li> </ul> </li> <li>・応募事業者・コンソーシアム構成員の概要及び業務実績</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業主体が本事業を推進するために適切なものとなっているか</li> <li>・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</li> <li>・エアライン誘致に関する専門知識を有する者の配置がなされているか</li> <li>・(事業手法として運営権を選択する場合)南紀白浜空港ビル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>・応募事業者・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となっているか</li> </ul>	<p style="text-align: center;">30</p>

提案項目	審査のポイント	配点
F) 運営に関する公共負担額		
【F1】 運営に関する公共負担額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス購入料（事業手法として運営権を選択する場合は、ハイジャック等防止対策に関する費用負担を含む。）の提案金額※</li> <li>・（事業手法として運営権を選択する場合）運営権者が実施する補助対象施設更新投資に関する提案金額</li> </ul> <p>※国際線受入機能を有したターミナルの整備業務及び運営等業務に要する費用は含まない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・より低い公共負担額が提案されているか（事業手法として運営権を選択する場合は、10年間のサービス購入料（ハイジャック等防止対策に関する費用負担を含む。）の提案金額から、運営権者が実施する補助対象施設更新投資に関する提案金額の倍額を差し引いた額を10年で除した額の多寡により配点する。運営権以外の事業手法を選択する場合は、提案される指定管理者等空港運営事業期間に対応するサービス購入料の提案金額を当該指定管理者等空港運営事業期間で除した額の多寡により配点する。）</li> </ul>
		40

審査委員会が決定した第二次審査参加者の得点は以下のとおりである。

なお、得点は第二次審査書類を提出したコンソーシアムAのものである。

審査項目	配点	コンソーシアムA
将来イメージ・基本コンセプト	10	8.5
事業手法	10	10
空港活性化計画	50	34
国際線受入機能を有したターミナルの配置計画	20	15.25
安全・保安に関する提案	20	17
事業計画及び事業継続に関する提案	20	14.25
実施体制	30	23.75
運営に関する公共負担額	40	40
合計	200	162.75

## ○総評

### ①全体事業計画

・5年以内に自転車から高速バス、ヘリ等の多様な交通手段で紀伊半島各地、さらに京都と大阪も結ぶ交通ハブとして空港を進化させること、10年後には航空利用者だ



けでなく、地域住民や非航空観光客もが集う、新たな地域拠点へと生まれ変わるような施策を講じること等の提案について、評価した。

## ② 事業手法

・航空ネットワーク拡充に向けた調査を行った結果、新たな需要創出のための課題を特定しており、地域のPR活動だけでなく、販売・流通の仕組みづくりや現地での食・移動・宿泊・言語対応の品質向上の分野に踏み込んで、地域への投資活動を行うとの提案について評価した。

・空港運営は、安全安心の確保を最優先に、空港と観光資源双方の認知度向上に向けて、自治体や関係機関との共同プロモーション等の施策を講じるとされている。また、地域に人を呼び込むための着地型観光施策に加え、地域の魅力向上、さらに人を呼び込むための地域への投資など、一般的な空港運営の枠を超えた空港を目指した活動を行うとの提案について評価した。

## ③ 空港活性化に資する取組

・旅客数の目標については、羽田線については機材の大型化及び成田線への新規就航を目指し、10年後に25万人、20年後に30万人を目指している点について評価した。また着陸料等の料金施策については、現在の着陸料水準を維持した上で新料金体系を導入する点及び現行の機材大型化・増便・新規就航時の減免措置の対象・期間・減免率を拡充し、エアラインの収益性低下を下支えするものとなっている点について評価した。

・エアラインの誘致施策については、エリアごとにターゲットを明確に、また現状の問題点を抽出しその対策を提示している点、利用者の利便性向上については、二次交通事業者との連携を掲げており実現可能性が高いこと及び空港を交通ハブとして活用するなど空港活性化に寄与する施策となっている点について評価した。

・国際チャーター便の誘致について提案がされているが、具体的施策について触れられていないとの意見があった。

・国際線受入機能を有したターミナルの規模の妥当性については、南紀白浜空港の現状を踏まえたミニマムな受入機能となっており、過大なものとはなっていない点について評価した。

## ④ 安全・保安に関する計画

・安全・保安については、SPCと外部専門家の両輪の実施体制とし、SPCについては社長をトップとするマネジメント体制の下で実施体制を整え、外部専門家から継続的な監視・教育・支援を受けるとの提案があった。またセルフモニタリング方法として、日常業務管理、内部モニタリング、外部モニタリングの視点で監査と業務実施

状況のモニタリングを実施するとともに、PDCAサイクルに則り、安全・保安に関する業務品質を維持し、必要に応じて改善計画を策定・実施すること、トラブル発生時における対応策として、航空機事故、重大インシデント等事案発生時は、SPC社長を本部長とする現地対策本部を速やかに設置し、事案対処に向けた総括指揮、マスコミを含むステークホルダーへの情報周知を行うとの提案があり、実現可能性の高い提案となっている点について評価した。

・空港の安全・保安については、空港運営の基本となるものであり非常に重要なものであることから、提案の内容のみでなく $+ \alpha$ が必要ではないかとの意見があった。

#### ⑤ 事業計画、事業継続及び実施体制

・リスク管理及び事業継続に関する施策として、想定されるリスク事象を整理し、発生頻度と損害規模を的確に把握した上で、事象毎の個別の対応と仕組みとしての全体的な対応という二重の策で管理すること、事業実施において義務づけられる水準を満たす保険プログラムを適切に設定し、追加リスクとして地震保険等を付保する提案があった点について評価した。

・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が図られていること、エアライン誘致に関する専門知識を有する者が配置されていること、本事業の適切なマネジメントが期待できる事業実績があること等、実施体制について評価した。

・着地型観光など新たな取組により収益を得るとの提案がなされているが、その根拠が示されていないとの意見があった。

#### ⑥ 運営に関する公共負担額

・運営に関する公共負担額については、県が10年間の上限として提示した31億円を下回る24.5億円のサービス購入料の提案がされており、より低い公共負担額が提案されていることについて評価した。

## 4. 選定結果

### (1) 選定事業者

選定基準に基づき評価を行った結果、経営共創基盤・みちのりHD・白浜館コンソーシアムを優先交渉権者として選定した。

コンソーシアム名	経営共創基盤・みちのりHD・白浜館コンソーシアム
代表事業者	株式会社経営共創基盤
構成員	株式会社みちのりホールディングス 株式会社白浜館

(2) 審査委員会の意見

- ・ 第二次審査書類に記載された提案について、民間の創意工夫を発揮して、収支安定を図りつつ確実に実施すること。
- ・ 各種施策の実施に当たっては、地域住民・エアライン・地元地方公共団体・県と協力し、実施すること。
- ・ 実施体制について、空港の安全かつ安定的な運営ができる体制を確保すること。
- ・ サービス水準の維持の観点から新たに利用者から料金を徴収する施策については、その内容を十分検討すること。