

新関西国際空港株式会社(以下、「新関西空会社」という。)は、「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1項の規定により、関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業の優先交渉権者を選定しましたので、PFI法第11条第1項の規定により、事業者選定に関する客観的評価の結果をここに公表します。

平成27年12月22日

新関西国際空港株式会社 代表取締役社長 安藤 圭一

関西国際空港及び大阪国際空港
特定空港運営事業等

優先交渉権者選定結果について

平成 27 年 12 月 22 日

新関西国際空港株式会社

1. 事業概要	4
(1) 事業名称.....	4
(2) 事業の対象となる公共施設等の名称と所在地及び種類.....	4
(3) 公共施設等の管理者等	4
(4) 事業方式.....	4
(5) 事業期間・運営権の存続期間	4
2. 優先交渉権者決定までの経緯.....	5
3. 優先交渉権者選定方法.....	5
(1) 概要	5
(2) 優先交渉権者選定の体制	5
4. 参加資格審査.....	6
(1) 手順及び方法の概要.....	6
(2) 審査結果.....	8
5. 第一次審査.....	10
(1) 手順及び方法の概要.....	10
(2) 応募状況.....	14
(3) 取締役会案(審査結果)の作成.....	14
(4) 選定評価委員会の評価	15
(5) 取締役会による選定.....	15
6. 第二次審査.....	15
(1) 手順及び方法の概要.....	15
(2) 取締役会案(審査結果)の作成.....	19
(3) 選定評価委員会の評価	21
(4) 取締役会による選定.....	21
(5) 国土交通大臣による承認	21

1. 事業概要

(1) 事業名称

関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等

(2) 事業の対象となる公共施設等の名称と所在地及び種類

A) 名称と所在地

① 関西国際空港

所在地

大阪府泉佐野市泉州空港北1番地 他

② 大阪国際空港

所在地

大阪府豊中市蛍池西町3丁目555番地 他

B) 種類

空港基本施設及び空港航空保安施設、空港機能施設等

(3) 公共施設等の管理者等

新関西国際空港株式会社 代表取締役社長 安藤 圭一

(4) 事業方式

募集要項に定める手続きに則り、新関空会社によって選定され、新関空会社との間で基本協定を締結した優先交渉権者は、本事業の遂行のみを事業目的とするSPCを設立する。

SPCは、空港用地及びその近傍に所在する、特定空港運営事業を実施するために必要な滑走路、誘導路、エプロン、駐車場、旅客施設、貨物施設、事務所、店舗等の施設(以下総称して「空港用施設」という。)について運営権の設定を受け、運営権者となる。

運営権者は、新関空会社との間で実施契約を締結し、同契約に定めるところに従い、また、新関空会社から株式・契約・動産等の譲渡を受け、本事業を実施する。

事業期間終了時に運営権は消滅し、運営権者は、空港用施設を、新関空会社又はその指定する第三者に引き渡し、本事業を引き継ぐ。

また、事業期間終了時に運営権者が所有する株式、契約・動産等(実施契約に定めるところによって運営権者が所有する不動産がある場合には、当該不動産が含まれることがある。)については、実施契約に定めるところに従い、新関空会社又はその指定する第三者に移転されるべきものについては、予め新関空会社と合意された手続きにより移転され、移転されないものについては、運営権者が自らの責任及び費用により処分する。

(5) 事業期間・運営権の存続期間

A) 本事業の事業期間

本事業を実施する期間(以下「事業期間」という。)は、実施契約に定める開始条件が充足され、本事業が開始された日(以下「事業開始日」という。)から、平成72年3月31日(以下「事業終了日」という。)までとする。

B) 運営権の存続期間

運営権は、事業開始日に先だって設定され、運営権の存続する期間(以下「運営権存続期間」という。)は、公共施設等運営権の設定日である平成27年12月15日から、事業終了日までとする。運営権は、事業終了日をもって消滅する。

C) 運営権存続期間の延長

運営権存続期間は延長しない。

2. 優先交渉権者決定までの経緯

優先交渉権者決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 26 年 7 月 25 日
特定事業の選定及び公表	平成 26 年 9 月 26 日
関心表明書の受付開始	平成 26 年 10 月 21 日
募集要項の配布開始	平成 26 年 11 月 12 日
参加資格審査書類の受付	平成 26 年 11 月 12 日～12 月 22 日
参加資格審査結果の公表	平成 26 年 12 月 26 日
第一次審査書類の提出期限	平成 27 年 5 月 22 日
第一次審査結果の通知・公表	平成 27 年 6 月 12 日
第二次審査書類の提出期限	平成 27 年 9 月 18 日
優先交渉権者の選定・公表	平成 27 年 11 月 10 日

3. 優先交渉権者選定方法

(1) 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」、応募者に求められる要件の充足状況、応募者からの提案内容等を審査し、第二次審査参加者を選定する「第一次審査」、第二次審査参加者との競争的対話を踏まえ、第二次審査参加者からの提案内容等を審査し、提案内容に対するヒアリングを実施した上で、統合法第 35 条第 2 項に基づく財務大臣その他関係行政機関の長との協議を経た国土交通大臣の統合法第 30 条第 1 項第 3 号に基づく承認を受け、優先交渉権者を選定する「第二次審査」の三段階に分けて実施することとした。

提案内容等の審査にあたっては、以下に記載する項目を含む客観的基準に基づき、審査を行うものとした。

- a. 運営権対価等の提案額
- b. 事業実施方針及び事業計画の適切性(基本方針との整合等)
- c. 技術的基礎(我が国の重要な公共インフラを国内法に則り適切に運営できる能力等)
- d. 経理的基礎

なお、第一次審査の評価は第二次審査に影響しない。

(2) 優先交渉権者選定の体制

A) 選定評価委員会の設置等

新関空会社は、優先交渉権者の選定にあたり、当該選定の透明性、公平性を確保するため、選定過程の各段階で、新関空会社の取締役会(以下「取締役会」という。)の依頼に応じ、手続、内容等の適正性を確認・検証し、評価を行い、取締役会に報告を行う外部有識者からなる選定評価委員会を設置した。

B) 選定評価委員会の評価、役割

取締役会は、第二次審査参加者の選定(第一次審査)、優先交渉権者の選定(第二次審査)に当たり、選定評価委員会から、優先交渉権者選定基準及びそれぞれの選定に係る評価について意見を聞くこととし、選定評価委員会は、取締役会の依頼に応じ、以下の項目について、確認・検証し、評価を行い、評価結果を取締役に報告した。

- ① 優先交渉権者選定基準について、取締役会案の内容が適正かどうか。
- ② 第二次審査参加者の選定について、取締役会の採点案が審査項目毎に適正に採点されているかどうか。
- ③ 優先交渉権者の選定について、取締役会の採点案が審査項目毎に適正に採点されているかどうか。

C) 取締役会による選定等

取締役会は、優先交渉権者選定基準の内容が適正かどうかについて、選定評価委員会が確認・検証し、評価を行った結果の報告を踏まえ、優先交渉権者選定基準を策定した。

取締役会は、選定評価委員会からの評価報告を踏まえ、優先交渉権者選定基準に基づいて第二次審査参加者及び優先交渉権者の選定を行った。

4. 参加資格審査

(1) 手順及び方法の概要

新関西空会社は、参加希望者による参加資格審査書類を受け付け、募集要項に示す参加資格要件を充足しているかどうかについて、必要に応じてヒアリングを実施し、表 1 にある審査項目に基づき審査を行った。

表 1 審査項目

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント
募集要項第 8.-1.-⑦-(A)又は(B)の資格要件を満たそうとする者(共通)		
1. 参加希望者が欠格事由に該当しないこと	A. 募集要項第 8.-1.-①～⑥の全ての要件を満たしていることの表明	募集要項第 8.-1.-①～⑥の全ての要件を満たしているか
募集要項第 8.-1.-⑦-(A)の資格要件を満たそうとする者		
1. 我が国の法令・ビジネス慣習を熟知し、関西国際空港及び大阪国際空港の設置・運営経緯を承知していること	B. 募集要項配布開始日時点の参加希望者又は参加希望者において本応募プロセスを担当する役員、国内における営業年数	募集要項配布開始日時点において、会社として日本国内で継続して 10 年以上営業を行っているか又は本応募プロセスを担当する役員が日本国内において継続して 10 年以上営業を行っているか
	C. 官公庁等の公的機関からの処分等及び係争中の訴訟案件のうち、経営に重大な影響を与えうると認識しているものの有無	a. 官公庁等の公的機関からの処分により、または係争中の訴訟案件により、本件実行に重大な影響が生じる状態ではないか
	D. C.において該当ある場合、当該事由が、本件遂行に支障がないと判断している理由	b. その他、社会的な批判や法令違反等が生じていないか
	E. 両空港の設置・運営経緯の承知についての表明	両空港の設置・運営経緯を承知しているか
2. 関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西にお	F. 関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与する意思の表明	関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与する意思を有しているか

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント
ける経済の活性化に寄与する意思があること		
3. 応募プロセスを代表し新関空会社との窓口を務めるとともに、SPC への出資及び SPC の空港運営において主導的な役割を担う、明確な意思を有していること	G. 応募プロセスを代表し新関空会社との窓口を務めるとともに、SPC への出資及び SPC の空港運営において主導的な役割を担う、明確な意思の表明	応募プロセスを代表し新関空会社との窓口を務めるとともに、SPC への出資及び SPC の空港運営において主導的な役割を担う、明確な意思を有するか
4. 平成 16 年以降に以下のいずれかの実績を有していること I. 年間利用者数 1,500 万人以上の旅客施設の運営実績 II. 店舗面積 10,000 平米以上の商業施設の運営実績 III. 年間利用者数 1,500 万人以上の旅客施設に接続した延床面積 100,000 平米以上の複合ビル(商業施設を含むもの)の運営実績	H. 充足すべき要件を満たす実績を保有する事業会社名、施設の名称、運営形態、施設の詳細(旅客施設・商業施設/複合ビル、年間利用者数、店舗面積・延床面積)及び運営期間等	平成 16 年以降に、左記要件を充足する実績(※)を有しているか ※4.II.及び III.に関し、自ら又は連結子会社による実績を指し、営業用不動産管理事業として行った実績及びマスターリース契約に基づいて行った実績を含む
募集要項第 8.-1.-⑦-(B)の資格要件を満たそうとする者		
1. 応募企業となる意思又はコンソーシアム構成員として空港運営事業の経験・知見を提供する意思を有していること	I. 応募企業となる意思又はコンソーシアム構成員として空港運営事業の経験・知見を提供する意思の表明	応募企業となる意思又はコンソーシアム構成員として空港運営事業の経験・知見を提供する意思を有するか
2. 年間旅客数 1,500 万人以上の国際空港を運営する能力を有すると認められること	J. 充足すべき要件を満たすと参加希望者が考える理由	平成 16 年以降に以下のいずれかの実績を有していること c. 自らが年間旅客数 1,500 万人以上の国際空港を運営した実績を有するか d. 年間旅客数 1,500 万人以上の国際空港への役員派遣、O&M 契約の締結等により実質的に運営した実績を有するか e. 年間旅客数 1,500 万人以上の国際空港を運営した実績を有する会社から、役員の派遣や協力を現に受け、

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント
		又は受けることを確約しており、確実なノウハウの内製化が行われている、若しくは行われることが確実となっているか

(2) 審査結果

関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等の選定手続きへの参加希望者から平成26年11月12日から平成26年12月22日までの間に提出された参加資格審査書類について、審査の結果、参加資格審査通過者は以下の通りとなった。

- 募集要項第8.-1.の参加希望者の参加資格要件(※)①～⑥及び⑦(A)を充足した審査通過者一覧(五十音順、敬称略)

名称	オリックス株式会社
所在地	東京都港区浜松町二丁目4番1号

名称	住友不動産株式会社
所在地	東京都新宿区西新宿二丁目4番1号

名称	大和ハウス工業株式会社
所在地	大阪市北区梅田三丁目3番5号

名称	東京急行電鉄株式会社
所在地	東京都渋谷区南平台町5番6号

名称	日本生命保険相互会社
所在地	大阪府中央区今橋三丁目5番12号

名称	丸紅株式会社
所在地	東京都千代田区大手町一丁目4番2号

名称	三井不動産株式会社
所在地	東京都中央区日本橋室町二丁目1番1号

名称	三菱商事株式会社
所在地	東京都千代田区丸の内二丁目3番1号

名称	三菱地所株式会社
所在地	東京都千代田区大手町一丁目6番1号

- 募集要項第8.-1.の参加希望者の参加資格要件(※)①～⑥及び⑦(B)を充足した審査通過者一覧(アルファベット順、敬称略)

名称	AMP Capital Investors Limited *1
所在地	50 Bridge Street, Sydney, NSW 2000 Australia

*1 オーストラリアのメルボルン空港に対する出資及び運営を行う会社

名称	Atlantia S.p.A. *2
所在地	Via Antonio Nibby, 20-00161-Rome Italy

*2 イタリアのローマ・フィウミチーノ空港に対する出資及び運営を行う会社

名称	Changi Airports International Pte. Ltd. *3
所在地	60 Airport Boulevard #048-049 Changi Airport Terminal 2, 819643 Singapore

*3 シンガポールのチャンギ空港の運営を行う Changi Airport Group (Singapore) Pte. Ltd.の完全子会社

名称	Ferrovial Aeropuertos S.A.U. *4
所在地	Príncipe de Vergara 135, 28002, Madrid Spain

*4 イギリスのロンドン・ヒースロー空港に対する出資及び運営を行う会社

名称	Global Infrastructure Management, LLC *5
所在地	12 East 49 th Street, New York, NY 10017 USA

*5 イギリスのロンドン・ガトウィック空港に対する出資及び運営を行う会社

名称	GMR Infrastructure Limited *6
所在地	Skip House, 25/1, Museum Road, Bangalore-560 025 India

*6 インドのデリー・インディラ・ガンディー国際空港に対する出資及び運営を行う会社

名称	IFM Investors Pty Ltd *7
所在地	Level 29, 2 Lonsdale Street, Melbourne, Victoria, 3000 Australia

*7 オーストラリアのメルボルン空港に対する出資及び運営を行う会社

名称	Macquarie Capital Group Limited *8
所在地	Level 6, 50 Martin Place, Sydney, NSW 2000 Australia

*8 デンマークのコペンハーゲン空港に対する出資及び運営を行う会社

名称	Manchester Airports Holdings Limited *9
所在地	6 th Floor, Olympic House, Manchester Airport, Manchester, M90 1QX UK

*9 イギリスのマンチェスター空港に対する出資及び運営を行う会社

名称	Public Sector Pension Investment Board *10 AviAlliance GmbH *10
所在地	PSPIB: 1250 René-Lévesque Boulevard West, Montréal, Québec, H3B 4W8 Canada AviAlliance: Alfredstr.236, 45133 Essen Germany

*10 ドイツのデュッセルドルフ空港に対する出資及び運営を行う会社及びその完全親会社

名称	VINCI Airports S.A.S. *11
所在地	9, place de l'Europe 92500 Rueil Malmaison France

*11 ポルトガルのリスボン空港に対する出資及び運営を行う会社

※① 予算決算及び会計令(昭和22年勅令第165号)第70条及び第71条の規定に該当しない者であること。

- ② PFI法(平成11年法律第117号)第9条に定めのある、特定事業を実施する民間事業者の欠格事由に該当しない者であること。
- ③ 会社更生法(平成14年法律第154号)に基づく更生手続の開始の申立てがなされていない者又は民事再生法(平成11年法律第225号)に基づく再生手続の開始の申立てがなされていない者であること。
- ④ 新関空会社から契約事務取扱に関する達の指名回避に関する達指針(平成24年6月28日達指針第9号)に基づく指名回避の措置を受けている期間中の者でないこと。また、国土交通省航空局長から航空局所掌の工事請負契約に係る指名停止等の措置要領(昭和59年空経第386号)に基づく指名停止を受けていない者であること。
- ⑤ 公募アドバイザー又はその子会社及びこれらの者と資本面若しくは人事面等において一定の関連のある者でないこと。
- ⑥ 公募アドバイザー又はその子会社及びこれらの者と資本面若しくは人事面等において一定の関連のある者を本事業の選定に関連するアドバイザーに起用していないこと。
- ⑦ 以下の要件のうちいずれかを満たしていること。
 - (A) 我が国の法令・ビジネス慣習を熟知し、関西国際空港及び大阪国際空港の設置・運営経緯を承知しているとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与する意思があること。加えて、応募企業となる意思又はコンソーシアムにおける代表企業となる意思を有しており、平成16年以降に以下のいずれかの実績を有していること
 - (i) 年間利用者数1,500万人以上の旅客施設の運営実績
 - (ii) 店舗面積10,000平米以上の商業施設の運営実績
 - (iii) 年間利用者数1,500万人以上の旅客施設に接続した延床面積100,000平米以上の複合ビル(商業施設を含むもの)の運営実績
 - (B) 応募企業となる意思又はコンソーシアム構成員として空港運営事業の経験・知見を提供する意思を有しており、年間旅客数1,500万人以上の国際空港を運営する能力を有すると認められること。

5. 第一次審査

(1) 手順及び方法の概要

応募者の中から、第二次審査に参加するにふさわしい者を選定するものである。第一次審査の手順及び方法は以下のとおりである。

A) 提案審査

新関空会社は、応募者から第一次審査書類を受け付け、必要に応じてヒアリングを実施し、応募者に求められる要件(募集要項第8.-2.-(2)を参照のこと)を充足しているかを確認し、また、運営権対価等の提案額、基本的な事業実施方針及び事業計画の適切性、事業運営の技術的基礎、経理的基礎等を審査した。

新関空会社は、第一次審査書類について、各審査項目に関して、3. 提案審査における審査基準に基づき、不適切な提案内容が含まれていないかについて審査し、また採点を行う。

なお、応募者による現地調査や関係者へのヒアリング、新関空会社に対するプレゼンテーション等は予定しておらず、実施しなかった。

B) 第二次審査参加者の選定

新関空会社の取締役会は、選定評価委員会において取締役会の採点案が審査項目毎に適正に採点されているかどうか等について、確認・検証し、評価した結果の報告を踏まえ、応募者に求められる要件の充足状況、不適切な提案内容の有無及び各応募者の得点を決定し、第二次審査に参加するにふさわしい者を選定した。

C) 提案審査における審査基準

① 審査項目

第一次審査書類における審査内容、審査項目、審査のポイント及び対応する様式は、表 2 第一次審査における審査項目に記載のとおりである。各審査項目は、対応する様式によってのみ審査を行った。

② 採点方法

審査項目の配点は、表 2 第一次審査における審査項目に記載のとおりである。配点のない項目については、不適切な提案内容となっていないかどうかのみを審査し、不適切な提案内容となっている場合には欠格とする予定であったが、欠格者はなかった。

新関空会社が審査を行うにあたっては、審査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。

表 2 第一次審査における審査項目(100 点満点)

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント	配点
① 運営権対価等の提案額 (配点なし)			
I. 最低提案価格を上回る価格を提示しているか	A. 法的拘束力のない対価等の提示	a. 最低提案価格を上回る提案額となっているか	-
② 基本的な事業実施方針及び事業計画の適切性 (配点 75 点)			
I. 我が国の法令・ビジネス慣習を熟知し、両空港の設置・運営経緯等を踏まえ、関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与し、政府・地域関係者等と適切に連携しつつ、基本方針に則った、基本的な事業実施方針が明確であるか	B. 基本的な事業実施方針及び事業計画		-
	➢ 関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与する意思の表明	b. 関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与する意思を有するか	-
	➢ 基本方針に則った事業運営を行う旨の表明	c. 基本方針に則った事業運営を行う意思を有するか	-
	➢ 5 年程度の取組み・施策	d. 基本的な事業実施方針及び事業計画が、基本方針に則ったものとなっているか	-
	➢ 中長期の取組み・施策	e. グループ企業を含むコンソーシアム構成員または協力会社の関与の方法、運営開始より 5 年程度の取組み・施策及び中長期の取組み・施策を踏まえた上で、以下の i) 事業成長戦略、ii) 安全・安心/環境対策・地域共生、iii) 利用者の利便性、快適性の各項目について、明確で充実した基本的な事業実施方針及び事業計画を示しているか	-
II. 両空港のポテンシャルを最大限活かして成長を実現する上で必要な、基本的な事業計画を提示しているか	i) 事業成長戦略	ア. 両空港のポテンシャルを活かし、民間の創意工夫を活かした提案が示されているか	45
	➢ 航空系営業収益の予測値並びに航空機発着回数・空港利用旅客数・取扱貨物量の目標値及びその施策(エアライン・路線誘致戦略、戦略的な料金施策等)	イ. 航空系営業収益、航空機発着回数や空港利用旅客数、取扱貨物量が増加しており、その前提となる施策が充実しているか	
	➢ 設備投資計画	ウ. 両空港のインフラとしての機能や競争力の維持・向上を図り、成長を実現するための設備投資が充実してい	
	➢ 非航空系営業収益の予測値及びその施策		

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント	配点
	<ul style="list-style-type: none"> ➢ その他の事業に関する施策 	るか エ. 非航空系事業・その他の事業の営業収益が増加しており、そのための施策が充実しているか オ. 関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与する内容となっているか カ. 政府関係者等と適切に連携する内容となっているか	
	ii) 安全・安心/環境対策・地域共生 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 空港の安全な運営及び維持管理に関する具体的施策 ➢ トラブル発生時(事件若しくは事故、災害、疫病等)における対応策 ➢ 環境対策・地域共生事業に関する施策 	キ. 安全・安心をより適切に確保するための投資、実施体制及びその他施策が充実しているか ク. 地域共生(環境対策を含む)、地域関係者等との連携、地域への配慮がより適切に行われる内容となっているか ケ. 関西経済の活性化に寄与する内容となっているか	20
	iii) 利用者の利便性、快適性 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 空港内の利用者の利便性、快適性向上戦略 ➢ 空港へのアクセス及び空港間アクセスの利便性向上戦略 	コ. 利用者の利便性、快適性を向上させるための施策が充実しているか サ. 駐車場、ホテル事業等の空港利便施設が適切に整備される計画となっているか シ. 鉄道事業者、バス事業者、海上運送事業者等の関係事業者と適切に連携する内容となっているか	10
③事業運営の技術的基礎(配点 25 点)			
I. 応募企業は募集要項第 8.-1.-⑦-(A)及び(B)の要件を両方満たすか、コンソーシアムにあっては、代表企業が(A)を満たし、空港オペレーターがコンソーシアム構成員となっているか	C. 応募企業又は代表企業及び空港オペレーターとしての参加資格審査通過者の名称、企業概要等の説明書類	f. 応募者が単体企業の場合 f-(1). 募集要項第 8.-1.-⑦-(A)及び(B)の要件を両方満たした参加資格審査通過者であるか g. 応募者がコンソーシアムの場合 g-(1). 代表企業が募集要項第 8.-1.-⑦-(A)の要件を充足した参加資格審査通過者であるか g-(2). 代表企業が募集要項第 8.-1.-⑦-(B)の要件を満たさない場合、空港オペレーターがコンソーシアム構成員となっているか	-
II. 代表企業が出資面及び経営面で主導的な役割を果たすことが明確になっているか	D. その段階で確定している、運営開始時点での応募企業又は代表企業を含むすべての構成員の名称及びSPC の議決権保有比率(各構成員の企業概要等の説明書類を添付)	h. 代表企業の議決権保有割合がすべての構成員において最大となっているか i. 代表企業が最大の取締役その他役員の派遣数を有する等、経営を主導できる体制となっているか	-
III. 当該時点のコンソーシアム構成員の合計の議決権保	E. 運営開始時点で各構成員が派遣する取締役その他役員の数、それらを踏まえたガバナンスの方針等	j. 当該時点のコンソーシアム構成員の合計の議決権保有比率が、第二次	

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント	配点
有比率が、第二次審査時点においても過半数を維持する方針であるか		k. 審査時点においても過半数を維持する方針であるか 株主間の契約・協定・合意等によって代表企業の出資面及び経営面での主導的地位が阻害される体制となっていないか	
IV. 事業計画を実行する能力を有するか	F. 業績向上施策に関する類似業務における実績	l. 業績向上に資すると考えられる航空系、非航空系、その他事業の類似業務の経験や習熟度、実績及び貢献度合を有しているか	15
	G. コンソーシアム構成員間の協力・連携及び各構成員の貢献度を示すもの(役割や責任の分担に関する基本合意等)	m. 各コンソーシアム構成員が適切な能力を有する役員等を十分な数だけ派遣すること等により、各構成員の知見を運営権者に対して十分に提供できる体制となっているか n. コンソーシアム構成員の間で、役割分担や協力体制について基本的な合意がなされており、各構成員の知見を円滑かつ効果的に提供できる体制となっているか	10
V. その他、不適格審査対象項目への該当がないか	H. 応募企業又は代表企業及び空港オペレーターとしての参加資格審査通過者の名称、企業概要等の説明書類(C.と同じ)	o. コンソーシアム構成員全員が募集要項第8.-1.-①～⑥の全ての要件を満たしているか	-
	I. その段階で確定している、応募企業又は代表企業以外の構成員の名称、企業概要等の説明書類(D.と同じ)	p. 応募者が設立予定のSPCが、航空運送事業者並びに航空運送事業者の関連会社(その子会社を含む。)の子会社又は関連会社でないか	
	J. 運営開始時点で各構成員が派遣する取締役その他役員の数、それらを踏まえたガバナンスの方針等(E.と同じ)	q. 現在の新関空会社の取締役の継続登用に関する提案等が行われていないか(当該提案等が行われている場合には欠格とする)	
	K. 適切な法令遵守体制の確保に関する施策	r. コンプライアンス担当部署が適切に設置される等、役職員の法令遵守に関する体制が確保される見込みがあるか s. その他、不適格審査項目への該当がないか	
④経理的基礎(配点なし)			
I. 提示された対価の根拠となる収支計画が妥当なものであるか	L. 長期の収支計画(新関空会社が提示するフォーマットを基本とする)	t. 基本的な事業実施方針及び事業計画と整合した収支計画が提示されているか u. 最低額以上の履行保証金を差し入れる提案となっているとともに、運営権対価の支払いに疑義を生じない収支計画となっているか	-
	M. 運営開始時点のキャピタル・ストラクチャー及び財務戦略	v. キャピタル・ストラクチャー及び財務戦略が明確に示されており、収支計画や④II.等で示された内容と整合し	-

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント	配点
		ているか	
II. 必要となる資金の調達方法が妥当なものであるか	N. 必要となる資金の調達内訳の提示(出資額及び負債調達額の想定等)及び金融機関等の資金提供者からの関心表明書	w. 内訳の考え方が明確に提示されているか x. コンソーシアム構成員による資金提供の確実性について、合理的な説明がなされているか y. 金融機関等、資金の調達先として想定している資金提供者からの関心表明書が提出されているか	-

(2) 応募状況

平成 27 年 5 月 22 日(金)までに第一次審査書類等について、3 者の応募者から提出があり、優先交渉権者選定基準に定める「提案審査における審査基準」に基づき審査を行った。

(3) 取締役会案(審査結果)の作成

新関空会社は、第一次審査書類等を審査し、第一次審査書類等の審査の過程で生じた不明点について応募者にヒアリングを行い、その回答を得た上で、以下に記載する「第一次審査結果に関する取締役会案について」を作成した。

A) 「第一次審査結果に関する取締役会案について」

応募者 α は、応募者に求められる要件の充足が確認されたため、第一次審査書類の審査を行った。その結果、第二次審査に参加するにふさわしい者と判断した。

応募者 β、γ について、募集要項第 8.-1.-⑦における(A)を満たす構成員(代表企業)を有していないことから、応募者に求められる要件を充足しておらず、第二次審査に参加するにふさわしくない者であると判断した。

B) 応募者 α の評価内容

【総評】(合計点:63 点/100 点)

関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針に則った事業実施方針が示されている。

事業計画に関する細部の記述は第二次審査の提案に先送りされているが、基本的な事業実施方針やその考え方、意思がしっかりと示されているとともに、現時点で触れるべき事業と業務、配慮事項等も記載されているので、第二次審査に参加するにふさわしいと判断する。

【各項目評】

① 運営権対価等の提案額(配点なし)

「募集要項の算式に基づき計算される額」を上回る額を予定しており、適当である。

② 基本的な事業実施方針及び事業計画の適切性(46 点/75 点)

当社が示した項目については、事業実施方針、5 年程度の取組み、中長期の取組みと体系的に整理されている。

成長戦略については、路線採算性の提示による新規路線誘致や、旅客移動経路分析に基づく商業施設配置の検討等の提案も見られるが、独自の新規提案は少ない。

安全・安心については、委託業務の適切化を図る等、積極的な提案も示されており、また地域共生及び環境対策については、従来の経緯を含めて適切な問題意識を有している。

利用者の利便性については、NKIAC の取組みを継続し、これに自身の知見を加えてさらに向上させようという意思が明確である。

2 次 DD において両空港の実態について認識を深めていくことによって、より明確な問題点の認識と対応策を打ち出していくことが期待できる。

③ 事業運営の技術的基礎(17 点/25 点)

A 社(代表企業)の関西における商業施設の運営をはじめとする幅広い事業展開のノウハウが、関空伊丹の事業運営においても活用されることが期待できる。

B 社(空港オペレーター)のポルトガル等における複数空港の運営実績は、航空需要の拡大や LCC の拠点化等について評価できる。また、B 社の非航空系事業の拡大については、顧客導線の見直しによる滞留時間の増加等の取組み実績について評価できる。

2 次 DD において両空港の実態について認識を深めていくことによって、これまでの経験やノウハウを活用していく体制を構築していくことが望まれる。

④ 経理的基礎(配点なし)

収支計画の具体的な数字が出ておらず、第二次提案で示す意思が表明されているので、第二次審査の中で審査する必要がある。

必要となる資金の調達方法について、負債については金融機関等の資金提供者から関心表明書が提出されており、審査基準を満たしている。出資については、最低限の考え方は示されているに過ぎず、具体案や確実性について第二次審査の中で審査する必要がある。

(4) 選定評価委員会の評価

選定の透明性・公平性を確保するため、外部有識者からなる選定評価委員会を平成 27 年 5 月 27 日に開催し、取締役会案についての意見を聞いた。

選定評価委員会の評価は以下のとおり。

「選定評価委員会は、関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等にかかる第一次審査が適正に実施されており、取締役会案の内容が適正であると判断した。」(2015 年 5 月 27 日付け)

(5) 取締役会による選定

平成 27 年 6 月 12 日の取締役会において応募者 α を第二次審査参加者として選定することとした。

なお、応募者 α は以下のコンソーシアムである。

応募コンソーシアム名	ORIX・VINCI Airports コンソーシアム
代表企業(A 社)	オリックス株式会社
空港オペレーター(B 社)	VINCI Airports S.A.S

6. 第二次審査

(1) 手順及び方法の概要

第二次審査参加者の中から、優先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。

A) 提案審査

新関空会社は、第二次審査参加者との競争的対話を経た上で、また第二次審査参加者に対して現地調査、関係者へのヒアリング等の機会を提供した上で、第二次審査書類を受け付けた。新関空会社は、提案内容に対するヒアリングを実施した上で、応募者に求められる要件を充足しているかを確認し、運営権対価等の提案額(当該金額を最終価格とし、コミットメント・レターの添付を求める)、具体的な事業実施方針及び事業計画の適切性、事業運営の技術的基礎、経理的基礎等を審査した。

新関空会社は、第二次審査書類について、優先交渉権者選定基準に基づき、不適切な提案内容が含まれていないかについて審査し、また採点を行った。

なお、第二次審査参加者が新関空会社に対して、その提案に係るプレゼンテーションを行う機会を設けた。

B) 優先交渉権者の選定

新関空会社は、選定評価委員会において取締役会の採点案が審査項目毎に適正に採点されているかどうか等について、確認・検証し、評価した結果の報告を踏まえ、不適切な提案内容の有無、応募者の得点を決定し、国土交通大臣あて優先交渉権者選定の承認申請を行い、財務大臣その他関係行政機関の長との協議を経た国土交通大臣の承認を受け、優先交渉権者を選定した。

C) 提案審査における審査基準

① 審査項目

第二次審査書類における審査内容、審査項目、審査のポイント及び対応する様式は、表 3 第二次審査における審査項目に記載のとおりである。各審査項目は、対応する様式によってのみ審査した。

② 採点方法

審査項目の配点は、表 3 第二次審査における審査項目に記載のとおりである。配点のない項目については、不適切な提案内容となっていないかどうかのみを審査し、不適切な提案内容となっている場合には欠格とする。

新関空会社が審査を行うにあたっては、審査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る。

表 3 第二次審査における審査項目(200 点満点)

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント	配点
①運営権対価の提案額(配点 75 点)			
I. 最低提案価格を上回る提示価格の多寡	A. 法的拘束力のある対価等の提示	a. 最低提案価格を上回る提案額となっているか	-
		b. 留保条件付きでの提示となっていないか	-
		c. 最低提案価格に対してどの程度超過しているか	60
		d. 認定収益が 1,500 億円を超過した事業年度における新関空会社の追加的な収受見込み額はどの程度か	15
②具体的な事業実施方針及び事業計画の適切性(配点 75 点)			
I. 我が国の法令・ビジネス慣習を熟知し、両空港の設置・運営経緯等を踏まえ、関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与し、政府・地域関係者等と適切に連携しつつ、基本方針に則った、具体的な事業実施方針が明確であるか	B. 具体的な事業実施方針及び事業計画 ▶ 関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与する意思の表明 ▶ 基本方針に則った事業運営を行う旨の表明 ▶ 5 年程度の取組み・施策 ▶ 中長期の取組み・施策	e. 関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与する意思を有するか	-
		f. 基本方針に則った事業運営を行う意思を有するか	-
		g. 具体的な事業実施方針及び具体的な事業計画が基本方針に則ったものとなっているか	-
		h. グループ企業を含む各コンソーシアム構成員又は協力会社の関与の方法、運営開始より 5 年程度の取組み・施策及び中長期の取組み・施策を踏まえた上で、以下の i)事業成長戦略、ii)安全・安心/環境	-

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント	配点
		対策・地域共生、iii)利用者の利便性、快適性の各項目について、明確で充実した、具体的な事業実施方針及び事業計画を示しているか	
II. 両空港のポテンシャルを最大限活かして成長を実現する上で必要な、具体的な事業計画を提示しているか	i) 事業成長戦略 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 航空系営業収益の予測値並びに航空機発着回数・空港利用旅客数・取扱貨物量の目標値及びその施策(エアライン・路線誘致戦略、戦略的な料金施策等) ▶ 設備投資計画 ▶ 非航空系営業収益の予測値及びその施策 ▶ その他の事業に関する施策 	ア. 両空港のポテンシャルを活かし、民間の創意工夫を活かした提案が示されているか イ. 航空系営業収益、航空機発着回数や空港利用旅客数、取扱貨物量が増加しており、その前提となる施策が充実しているか ウ. 両空港のインフラとしての機能や競争力の維持・向上を図り、成長を実現するための設備投資が充実しているか エ. 非航空系事業・その他の事業の営業収益が増加しており、そのための施策が充実しているか オ. 関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業・観光等の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与する内容となっているか カ. 政府関係者等と適切に連携する内容となっているか	45
	ii) 安全・安心/環境対策・地域共生 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 空港の安全な運営及び維持管理に関する具体的施策 ▶ トラブル発生時(事件若しくは事故、災害、疫病等)における対応策 ▶ 環境対策・地域共生事業に関する施策 	キ. 安全・安心をより適切に確保するための投資、実施体制及びその他施策が充実しているか ク. 地域共生(環境対策を含む)、地域関係者等との連携、地域への配慮がより適切に行われる内容となっているか ケ. 関西経済の活性化に寄与する内容となっているか	20
	iii) 利用者の利便性、快適性 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 空港内の利用者の利便性、快適性向上戦略 ▶ 空港へのアクセス及び空港間アクセスの利便性向上戦略 	コ. 利用者の利便性、快適性を向上させるための施策が充実しているか サ. 駐車場、ホテル事業等の空港利便施設が適切に整備される計画となっているか シ. 鉄道事業者、バス事業者、海上運送事業者等の関係事業者と適切に連携する内容となっているか	10
III. 第一次審査で提示した基本的な事業実施方針その他の事項に変更がないか	C. 具体的な事業実施方針及び事業計画(B.と同じ)	i. 第二次審査時に提出された具体的な事業実施方針及び具体的な事業計画が、第一次審査時に提出した基本的な事業実施方針及び基本的な事業計画と整合しない場合には、その変更理由及び内容が妥当であるか。変更に関する説明に妥当性があるか	-
IV. その他安定的な空港運用を見込む上で減点すべき項目	D. 具体的な事業実施方針及び事業計画(B.と同じ)	j. 安定的な空港運用に影響を与える項目が含まれていないか	-

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント	配点
が提案されていないか			
③事業運営の技術的基礎(配点 25 点)			
I. 第一次審査時点のコンソーシアム構成員に脱落がなく、それらが議決権保有比率の過半数を維持することとなっているか	E. 運営開始時点での応募企業又は代表企業を含むすべての構成員の名称及び SPC の議決権保有比率(各構成員の企業概要等の説明書類を添付) ¹	k. 第一次審査時点のコンソーシアム構成員に脱落がなく、それらが議決権保有比率の過半数を維持しているか	-
II. 代表企業が出資面及び経営面で主導的な役割を果たすことが明確になっているか	F. 運営開始時点で各構成員が派遣する取締役その他役員の数、それらを踏まえたガバナンスの方針等	l. 代表企業の議決権保有割合がすべての構成員において最大となっているか m. 代表企業が最大の取締役その他役員を派遣する等、経営を主導できる体制となっているか n. 株主間の契約・協定・合意等によって代表企業の出資面及び経営面での主導的地位が阻害される体制となっていないか	-
III. 事業計画を実行する能力が維持されているか	G. 業績向上施策の内容に関する類似業務における実績	o. 第一次審査時点で説明されていた実行能力が喪失されていないか p. 追加された構成員も含め、業績向上に資すると考えられる航空系、非航空系、その他事業の類似業務の経験や習熟度、実績及び貢献度合いを有しているか	15
	H. コンソーシアム構成員間の協力・連携及び各構成員の貢献度を示すもの(役割や責任の分担に関する基本合意等)	q. 各コンソーシアム構成員が適切な能力を有する役員等を十分な数だけ派遣すること等により、各構成員の知見を運営権者に対して十分に提供できる体制となっているか r. コンソーシアム構成員の間で、役割分担や協力体制について基本的な合意がなされており、各構成員の知見を円滑かつ効果的に提供できる体制となっているか	10
IV. その他、不適格審査対象項目への該当がないか	I. すべてのコンソーシアム構成員の名称、企業概要等の説明書類(E.と同じ) J. 運営開始時点で各構成員が派遣する取締役その他役員の数、それらを踏まえたガバナンスの方針等(F.と同じ) K. 適切な法令遵守体制の確保に関する施策 L. その他関連する資料	s. コンソーシアム構成員全員が募集要項第 8.-1.-①～⑥の全ての要件を満たしているか t. 応募者が設立予定の SPC が、航空運送事業者並びに航空運送事業者の関連会社(その子会社を含む。)の子会社又は関連会社でないか u. 現在の新関空会社の取締役の継続登用に関する提案等が行われていないか(当該提案等が行われている場合には欠格とする)	-

¹ 2015年8月17日発出の「コンソーシアム構成員に関するご案内」と題する文書によりすべてのコンソーシアム構成員が確定しない場合でも、コンソーシアム構成員候補者リスト等を提出すること等により、コンソーシアム構成員の決定について前提条件がある場合を認めている。

審査内容	審査項目 (添付書類等を含む)	審査のポイント	配点
		v. コンプライアンス担当部署が適切に設置される等、役職員の法令遵守に関する体制が確保される見込みがあるか w. その他、不適格審査対象項目への該当がないか	
④経理的基礎(配点 25 点)			
I. 提示された対価の根拠となる収支計画が妥当なものであるか	M. 長期の収支計画(新関空会社が提示するフォーマットを基本とする)	x. 具体的な事業実施方針及び事業計画と整合した収支計画が提示されているか y. 履行保証金を多く差し入れる提案となっていること等により、運営権対価等の支払い確実性が高い収支計画となっているか z. 新関空会社の早期かつ確実な債務返済に影響を与える項目が含まれていないか	25
	N. 運営開始時点のキャピタル・ストラクチャー及び財務戦略	aa. キャピタル・ストラクチャー及び財務戦略が明確に示されており、収支計画や④II.等 で示された内容と整合しているか	
II. 必要となる資金の調達方法が妥当なものであるか	O. 必要となる資金の調達内訳の提示(出資額及び負債調達額の想定等)及び金融機関等の資金提供者からのコミットメント・レター	bb. 内訳の考え方が明確に提示されているか cc. コンソーシアム構成員による資金提供の確実性は十分か dd. 一部構成員の出資が危ぶまれる場合、その手当てについて確実な検討がなされているか ee. 資金調達の十分な確実性が認められるコミットメント・レターの提出があるか	-

(2) 取締役会案(審査結果)の作成

新関空会社は、第二次審査書類等を審査し、次審査書類等の審査の過程で生じた不明点について応募者にヒアリングを行い、その回答を得た上で、以下に記載する「審査結果」を作成した。

【総評】(合計点:165.41 点/200 点)

関空伊丹統合法の基本方針に基づき、空港運営を行うことを明確にしている。44 年間という長期に亘って、安全安心を最優先とし重要なインフラである空港を運営することの社会的責任、使命を強く認識し、適切に運営するとの決意が示されている。A 社 B 社は、空港運営及び商業施設の運営について豊富な経験を有し、両空港の運営についての経験知見の発揮が期待できる。具体的に、様々な成長戦略が示されており、民間流の素早い決定、ガバナンスによって適切な運営が期待できる。提示された事業計画については、着実な成長を見込み、また成長のために必要な設備投資、空港インフラの機能維持向上のための投資について、適切なタイミングで予定されている。加えて、空港運営のリスク対策として、十分なリスクイベント対策費及び予備費を計上する等、安定確実な経営を確保する内容となっていることが評価できる。以上のことから、関西の航空需要の拡大に貢献し、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与すると考えられ、優先交渉権者として選定することが適当であると判断した。

【各項目評】

① 運営権対価等の提案額(55 点/75 点)

最低提案価格を上回る運営権対価及び 1,750 億円を超える履行保証金の提案がなされている。また、任意とされている収益連動負担金については、1,500 億円超にかかる部分について

ての提案がなされているが、このことは NKIAC の債務償還の早期化にも貢献する内容であり、評価できる。

② 具体的な事業実施方針及び事業計画の適切性(62.91 点/75 点)

事業成長戦略としては、A 社 B 社グループのノウハウを活かし、現在の NKIAC のやや弱い点(エアラインマーケティング、設備投資、ターミナルレイアウト等)について、具体的な解決策の提案がなされており、両空港のポテンシャルを引き出し、航空需要の拡大や地域経済への貢献を行っていくための施策が示されている。人材及び組織の活性化についても、B 社 Academy によるトレーニングプログラムの提供や B 社の他空港での就業機会を提供するなど、人材育成強化、従業員のモチベーション、スキル向上を図る意思が示されている。

事業運営にあたっては、安全・安心を最優先し、空港運営を行うという経営理念の下、維持更新投資については予防的・計画的に実施することとしているほか、安全管理計画や BCP 等の適切な実施体制が整備されている。

環境対策、地域共生については、関係法令を遵守しつつ、騒音問題に対する対策や地域への情報開示、関連する地域の利害関係者との良好な関係性の維持に努めることとしており、適切な地域への配慮が行われることが期待できる。

利用者の利便性、快適性の向上については、「オペレーション全体の最適化プログラム」の導入による利便性の向上を基本とし、ASQ サーベイや CS 調査の継続によってモニターするとともに、中長期的にはターミナルのレイアウト変更や、ホテルの新設、アクセス改善の取り組みにより、旅客の利便性の最大化を図ることが示されている。

これら具体施策を踏まえた事業計画については、航空需要拡大については、長期に亘って着実に成長する計画となっており、必要なこれらに関わる設備投資については、確実に予定がされているほか、リスクイベント対策費、予備費についても予算計上することにより、確実な経営が担保されるものとなっており、評価できる。

③ 事業運営の技術的基礎(22.50 点/25 点)

A 社の関西における商業施設や複合施設、ホテル等の運営をはじめとする幅広い事業展開のノウハウが、関空伊丹の事業運営においても活用されることが期待できる。

B 社はポルトガル等における 25 空港の運営実績があり、独自に開発したマーケティング手法に基づく航空需要の拡大や LCC の拠点化等について評価できる。また、オペレーション全体の最適化による非航空系収益の拡大と利便性の両立を図るという取り組みについて評価できる。

ガバナンスについては、A 社 B 社が過半数(A 社 40%、B 社 40%)の議決権保有比率を維持するとしているほか、少数株主(20%)については、関西企業で構成することで関西としても応援する体制が構築できる。また、A 社 B 社より適切な能力を有する十分な数の役員を派遣することとしているほか、A 社が代表取締役社長等の経営的に主要な役割を担うこととなっており、代表企業として経営を主導できる体制となっていると評価できる。

なお、審査基準項目において、不適格審査項目の該当はない。

④ 経理的基礎(25 点/25 点)

収支計画は具体的な事業実施方針及び事業計画と整合しており、また、十分なキャッシュリザーブを設定する等、運営権対価等の支払確実性は十分に高く、収支計画は提示された対価の根拠として妥当なものとなっている。

A 社、B 社親会社は、十分に強固な財務体質を有しており、また、コンソーシアム構成員候補者からも関心表明書が提出されているため、資金提供は確実と思われるが、万が一出資額の不足が見込まれる場合も、(株)民間資金等活用事業推進機構(PFI 機構)より出資に係るコミットメント・レターが提出されているため、不足の手当でも確実になされている。また、複数の金融機関から、30 年間に亘る返済条件に工夫がなされた長期安定的かつ十分な額の借入に係るコミットメントレターが提出されており、資金調達についても、十分な確実性が認められる。

(3) 選定評価委員会の評価

選定評価委員会は、新関西国際空港株式会社の取締役会からの依頼に応じ、関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等に係る第二次審査に関し、審査手続及び提案書類とその評価について、新関西国際空港株式会社より説明を受け、審議を行った。その結果、第二次審査が適正に実施されているものと判断した。(平成 27 年 9 月 30 日付)

(4) 新関空会社による選定

新関空会社は平成 27 年 11 月 2 日に、以下の点について取締役会の承認を経て、優先交渉権者の選定について国土交通大臣への承認申請を行った。

A) 優先交渉権者の選定に係る国土交通大臣への承認申請について

オリックス、ヴァンシ・エアポートコンソーシアムを優先交渉権者として選定することについて、国土交通大臣へ承認申請を行うこととしたい。なお、国土交通大臣への承認申請に係る具体的な手続きについては、社長一任とする件。

B) 優先交渉権者の選定について

国土交通大臣の承認を受けたのち、オリックス、ヴァンシ・エアポートコンソーシアムを優先交渉権者として選定することとする件。

(5) 国土交通大臣による承認

国土交通大臣は新関空会社からの承認申請を受け平成 27 年 11 月 10 日付で、オリックス、ヴァンシ・エアポートコンソーシアムを優先交渉権者として選定することにつき、承認した。それを受け、新関空会社はオリックス、ヴァンシ・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。

以上