

寄稿 新しい不動産鑑定ビジネスを広げよう

第4回 空港コンセッションのビジネスチャンス

立教大学大学院ビジネスデザイン研究科教授
博士（経営管理学） 不動産鑑定士 久恒 新

連載第4回の今回は、不動産鑑定評価業務の新規の拡大分野として「コンセッション (concession)」を取り上げたい。実は、このコンセッション方式での事業の成立に、不動産鑑定評価が深く関与する。これから、コンセッションは国レベル、地方レベルの両方で拡大していくことが期待される新市場であり、鑑定評価の進出分野として有望である。

コンセッションは、わが国では、空港コンセッションで知られるようになった比較的新しい概念であるため、一般の人だけでなく不動産鑑定士にとってもまだなじみの薄いものではないだろうか。

関空・伊丹の両空港もこのコンセッションで民間運営することが決まり、オリックスと仏バンシエアポート社が選定され、また、仙台空港も東急・前田建設・豊田通商等で構成する企業連合（コンソーシアム）が選定された。

不動産鑑定評価とコンセッションがどう関係しているかについては、まず、コンセッションの仕組みを見るところから始めよう。

コンセッション方式とは、高速道路、空港、上下水道などの料金徴収を伴う公共施設等について、施設の所有権を発注者（公的機関）に残したまま、運営を民間事業者が行うスキームをいう。運営は民間事業者（空港など大型案件では複数の企業がコンソーシアムを組み、応募することが多い）が、特別目的会社（以下、SPC）を設立して行う。

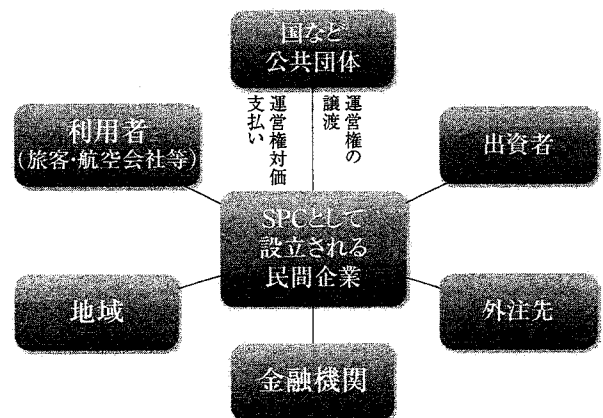
国など公共団体が所有する、例えば空港や港湾などのインフラについて、公共団体はその所有権を手放すことなく、運営権を民間事業者に委託する。その運営権をコンセッションという。そして運営権を得た民間事業者のことをコンセッションネアという。

民間事業者はそのインフラの一定期間の運営の権利を得る。その対価として「運営権対価」を支払う。

運営権対価をコンセッションフィーという。国など公共団体は一定期間の運営権を民間にいわば売却し、得た運営権対価をもって財政の改善や借入金の返済などに充てることができる。民間事業者のほうはそのインフラの運営で得られる利用料が自分の収入となる。

運営権対価という考え方が整理され、2011年5月のPFI法改正を受けて権利であると正式に定められ、わが国にコンセッション方式が解禁されたこととなったと理解できる。

コンセッション方式の仕組み



不動産鑑定評価は、この仕組みのうちの、要ともいべき「運営権対価」と直接関係している。そしてその評価は、選定プロセスの説明が載っている国の作成したガイドライン等によれば、運営権対価の算出にはDCF法によって求めることとされている。

「運営権対価」はDCF

国土交通省の作成した「公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン」において、運営権は、「管理者等が有する施設所有権のうち、公

共施設等を運営して利用料金を収受する(収益を得る)権利を切り出したものである」と定義されている。

不動産鑑定士ならば、これがみなし物件であるということがすぐにわかるはずだ。となれば、これは不動産鑑定評価の守備範囲であるということも直感できるだろう。なぜならば、不動産鑑定の評価対象は、所有権、賃借権、地上権など資産に関する権利の評価であるからである。

そして、運営権対価の算出について、上記ガイドラインには、「運営権対価の算出方法は、運営権者が将来得られるであろうと見込む事業収入から事業の実施に要する支出を控除したものを現在価値に割り戻したもの(利益)を基本とし、各事業のリスクや優位性等を勘案し、運営権対価の割引、上乘せ等による調整や運営事業に付随して管理者等から売払いを受ける施設や物品等の購入金額を控除した金額等の合理的な手法が考えられる」と書かれていることからわかるように、DCF価格そのものである。DCF法で算出する運営権対価がそのビジネスの正否判断、あるいは、民間事業者選定の1要素として機能する重要な指標となることを改めて考えると、かつてまだDCF法が日本になかった頃との比較において、隔世の感がある。

DCF法の重要度の高まり

DCF法は、不動産にも事業評価にも、また企業評価にも使われるポピュラーな評価手法の1つとして現在は広く認識されている。

例えば、公認会計士の業界にとってはDCFは事業評価であり、企業評価であり、また会計基準との絡みで重要な概念となっている。

しかし、日本にとって最初にDCF法が導入され認知されたのは、不動産市場が最初である。かつての地価バブルとその崩壊の後、不良債権処理問題が長引き、日本経済が行き詰まってしまった時に、DCF法がアメリカにならって日本に導入された。それが日本のDCFとの出会いだ。

だから、DCFに関しては、公認会計士よりも不動産鑑定士のほうがその技術習得や熟練の年数において先輩であり、その分の深みもすでにある。不動産鑑定士は、DCF法の技術においては他の業界よりも自分たちが先輩であり先達だという自信をもっと持ってよい。

筆者は、このDCF法の日本への導入にあたり少な

からず寄与した経験がある。

きっかけは、政府自民党の勉強会である。1998年4月の政府自民党の、不良債権処理スキームを検討する「土地債権流動化推進特別調査会」に招かれた際、筆者は不良債権処理にはDCF法が必要不可欠と訴えた。アメリカでも、日本と同様のバブル破綻処理の必要な事態が生じたが、DCF法をベースとする不良債権処理向けの評価手法が採用されて処理が進み、不動産価格の反転につながったという事実と、アメリカでの具体的処理の詳しい経緯を説明したのである。

これがひとつのきっかけとなり、DCFという新尺度をわが国の不良債権処理にも導入する検討が政府内で始まった。その後も筆者は当時の大蔵省や日本銀行をはじめ関係機関にDCF法について説明を重ねた。

それからのDCFの採用は急ピッチで進んだ。

1つは共同債権買取機構が不良債権の買い取りにあたりDCF法を取り入れることになった。と同時に、国土庁が不動産評価の基準としてDCF法の新基準を急ぎ作り導入した。また、日本版RTCとして誕生した整理回収機構の不良債権の買い上げの価格についてもDCF法を用いて行うように決まった。

その後DCF法が少しずつマーケットに浸透しはじめ、不良債権処理から不動産証券化市場へと市場が正常化していく過程においてもDCF法は引き継がれ、SPC法もスタート、証券化の仕組みの中にDCF法が必須として採用されるに至った。

この一連のバブル崩壊とそこから復活を目の当たりにしてきた不動産鑑定士の方々には「ああ、そうだった。そうだった」と改めて思い出されることだろう。

また、この頃のことを全く知らない若い不動産鑑定士の方には、ぜひDCF導入にあたり、上記のようなドラマチックかつエキサイティングな展開があったことを知ってほしい。

振り返れば、不動産鑑定評価業界の長い歴史の中で、DCF導入は大きな転換点だったように思う。

コンセプションは突然生まれた新しいマーケット

すでに述べたように、日本の高度成長期に急速に整備されたインフラの大部分は、更新時期を迎えている。また、改修や補修、建替えといった大型コストどころか、通常のメンテナンス費用も年々拡大する一方であり、国や地方公共団体にはその両方をこなす十分な原資がない。

現在、日本の社会資本額は760兆円を超えるとされている。今後、それらの一部でもコンセッション方式が採用されれば、それは巨大な新市場が毎年誕生することに等しい。1%だけでも、7～8兆円である。突然誕生した有望なマーケットだと表現してもよい。成熟経済段階にあるわが国経済にとっては、大変ありがたい景気刺激ツールである。

不動産鑑定評価ビジネスにとっても、「運営権対価」の算出は、不動産鑑定評価の社会貢献度をアピールできる好機だ。そしてコンセッションニーズは、中央、地方問わず発生してくるわけだから、ビジネスチャンスとして腰を据えて狙うべきである。

運営権対価についてももう少し説明すると、民間事業者の運営能力そのものであるとあってよい。

例として、空港コンセッションについて説明しよう。現状をどのように改善するか、どのようなエアラインを誘致するか、またどういった商業ビルに改良していくのかなど、様々な工夫と知恵はそれぞれの民間事業者により異なっており、コンセッションの応募についてそれらを競うだけではなく最終的に運営権対価としてその収益力の差が現れてくる。

よって、突き詰めれば、入札により運営権対価の最も高いところが受託できるという、もっとシンプルな仕組みでもよかったともいえる。

運営権対価の算出方法

日本のコンセッションにおいて民間委託業者を選定する際、運営権対価はその審査業務において2度登場する。

第一次審査では「運営権対価予定額」として、また本番の二次審査では、運営権対価は確定額を募集用紙に記入して提出することになっている。

空港のコンセッションを例にして、以下に運営権対価算出の方法に関し具体的に説明しよう。

計算の前に、空港コンセッションでは、大きく事業が3種類あることをまず理解しよう。

1つは、空港業務そのものである「空港運営事業」で、管制塔や滑走路、旅客ターミナルや貨物ターミナルなど空港運営に必須の施設の運営業務。ここからは、着陸料や駐車料金収入が上がる。

もう1つは、ターミナルビルの商業系部門（エアラインへの賃貸料、物販・飲食テナント賃貸料、ラウンジ、ホテル等のサービス施設賃貸料など）と駐車場ビルなどである。

3つめは貨物ビル事業である。エアラインにも貸しているし、貨物代理店からも賃貸料が入る。

対して、かかる費用は、一般的な人件費や維持管理費などのほか、空港に特有なものとして、例えば環境対策費、地域共生のための費用、空港利用促進のための費用などがある。

インフラファンドが成長

運営権対価は、それを受け取る国などの公共団体にとって財政改善の原資であり、借入金返済に充てられるものであるため、その額ができるだけ高いほうが望ましい。

しかしながら民間事業者にとっては逆である。コンセッションは通常30年や40年など長期にわたる運営であり、その運営権対価は巨額である。もちろん、一括払いとするか、分割払いとするかについては契約により決められることになっているが、巨額であることには変わりがない。このことに対して、PFI法の改正においては何点かの考慮がなされた。

1つは、すでに述べたように、運営権をみなし物件として正式な権利としたこと。これにより、担保設定が可能となり、金融機関からの資金調達ができるようになった。

2つ目は運営権対価は税法上、毎年償却できるものとされた。これは、企業にとっては助かることとなった。

10年寝かせたまま動かさないとなると、なおさらである。

コンセッションでは、SPC会社をつくり、そこに出資金を出すわけであるが、そこに出す出資金の額が、例えば数百億円の規模となると生半可な覚悟では進出できない。

そこで登場するのがインフラファンドである。これを見越してか、運営権は一部譲渡が可能とされている。運営を始めて数年間、努力して毎年業績を伸ばし、実績を積んで、優れたトラッキングレコードを残すようにできれば、その利回りを目当てにほかからの資金参加があるはずである。インフラに投資するファンドがそれである。

インフラファンドは、伝統的な投資先ではなく、インフラという長期的に収益が見込めるタイプの投資を好むファンドである。現在日本国内に大きなインフラファンドは育っておらず、日本の年金などはインフラファンドへの投資をまだ行っていないが、将来の投資可能性は十分予想される。

コンセッション対象となった空港などのインフラ施設の民間運営が成功し、ある程度の利回りがあれば、年金等が食指を動かしてくるだろう。まして、対

連結損益計算書の様式

事業年度(期)	1	2	3	4	5	6	7
着陸料							
停泊料							
保安料							
着陸料等収入							
仙台空港鉄道線							
仙台バンフィック							
その他貸付料収入							
貸付料収入等							
駐車料金収入							
空港運営事業営業収益							
エアラインへの賃貸等収入							
物販・飲食テナントへの賃貸等収入							
直営物販・飲食売上							
ビジネスラウンジ使用料収入							
広告掲載料収入							
旅客ビル施設事業 営業収益							
エアラインへの賃貸等収入							
貨物代理店への賃貸等収入							
貨物ビル施設事業 営業収益							
任意事業 営業収益							
連結営業収益							
人件費							
運営権施設の更新投資に係るもの							
所有資産の設備投資に係るもの							
減価償却費							
空港基本施設等及び空港航空保安施設							
駐車場施設							
維持管理費							
環境対策費							
保険料							
警備費							
その他経費							
地域共生事業に係る費用							
空港利用促進事業に係る費用							
空港運営事業営業費用							
売上原価							
人件費							
減価償却費・のれん償却費							
維持管理費							
保険料							
警備費							
販売費及び一般管理費							
旅客ビル施設事業 営業費用							
売上原価							
人件費							
減価償却費・のれん償却費							
維持管理費							
保険料							
警備費							
販売費及び一般管理費							
貨物ビル施設事業 営業費用							
任意事業 営業費用							
運営権償却費							
連結営業費用							
空港運営事業							
運営権償却費							
旅客ビル施設事業							
貨物ビル施設事業							
任意事業							
連結営業利益							
空港運営事業							
運営権償却費							
旅客ビル施設事業							
貨物ビル施設事業							
任意事業							
EBITDA(営業利益+減価償却費)							
営業外収益・特別利益							
内							
営業外費用・特別損失							
内、支払利息							
内							
税金等調整前当期純利益(連結)							
法人税、住民税及び事業税							
法人税等調整額							
当期純利益(連結)							

*スペースの関係で契約期間のすべてを表示していないので注意されたい
出所：「公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン」

象が海外のインフラでなく、国内の馴染みのインフラということであれば、関心もあり、様子もわかるので、大型の投資が向かう可能性は高いだろう。

そういうストーリーが可能であれば、コンセッションに参加する民間企業の負担は初期の数年ほどで済むこととなる。出資金の多くをファンドに譲渡してしまえば、運営に対して責任を全うしないのではないかという危惧があるかもしれない。しかし、運営の実態が変化しなければよいのである。

どういった運営を行うか、どのような目標値に向かって邁進するかというプランは、契約に盛り込まれており、また、それを成就していくことが、運営権を付与した国サイドの願いであり、利回りを確保したいファンドの願いでもあり、もちろん運営企業自身も同じように願っている。みんな運命共同体なのである。

改正PFI法の改善ポイント

旧PFI法では、民間からの参入が期待されるほどは進まなかったといわれていたが、改正ではそれが大きく改善された。改正ポイントのうちの主要なものをリストアップすると、

1 事業範囲の拡大

PFI事業の対象として「賃貸住宅」や「船舶、航空機等の輸送施設等」が加えられた。

2 公共施設の民間運営への部分開放の実現

「公共施設等の運営権」という権利を切り出し、その権利を付与された民間が公共施設等を運営できるようになった。民間は利用料を直接収入として入手できることが可能となった。

3 提案制度の確立

民間と国の公共団体とが対等の関係になり、民間側から事業実施の提案ができることを明確に位置づけた。これにより、従来曖昧だった、提案に対する回答の義務を管理者等に負わせる仕組みを導入した。

4 契約による官民対等のビジネスであるという点の明確化

これまで協定や契約といった単語が混在していたのを整理して、すべてを「事業契約」で統一し、官民対等の契約の中で実施されるという点を明らかにした。

契約主義が前面に出てきたことの意義は大きい。国と民間事業者が対等な立場で契約を結ぶことのメリットは、

・リスクを契約上官民で分担しておく

・事業終了後の清算についてあらかじめ定めておくなど、企業の収益を試算する上で大きな影響ポイントを事前に契約の中で盛り込み、クリアにするこの重要度は高い。

特にリスクに関しては、通常の運営状態において予想できる範囲のものと、そうではなく、空港であれば例えば、9.11のようなテロやSARSのような世界的疾病の流行、大地震など、一般的な想定範囲を超えるものについては国が負担するというように、分担がはっきりと契約当初より盛り込まれていることが望ましい。

また事前に契約の中で、民間で決定できる事業拡張の範囲や追加整備の取扱いを明確にしておくことも非常に重要である。曖昧さを残したまま事業を継続しなければならないということと比べれば、ビジネスとしてどれほど透明性が高いか。

さて、コンセッションは広い意味でPFI事業の1形態ということができる。PFIは通常、サービス購入型と独立採算型の2タイプに分かれる。従来水道サービスや文化施設事業など、わかりやすい形式による民間委託が広がっていたが、これはサービス購入型のPFIである。

サービス購入型という表現は、公共団体の視点からのネーミングでありわかりにくいのが、料金の設定や徴収は従来どおり国や地方自治体が行う。そして行政はサービスという業務を民間に委託し、その民間事業者に対してサービス対価を支払う。そのためこのような仕組みをサービス購入型PFIと呼ぶ。

一方の独立採算型PFIは、これまで見たようなコンセッションもこれに該当するが、民間事業者が料金の徴収を直接自分で行い経費も支払うので、うまく運営しなければならない。国など公共団体は、もらう一時金が運営権を手放すことの対価である。

それぞれにメリットがある

コンセッションの参加者のそれぞれの立場から、各々のメリットを見ていこう。

国や公共団体の最大のメリットは、施設の所有権を手放すことがないということである。国や公共団体は、土地や施設の所有権を手放すことに対しては、抵抗が大きい。それは心理的なものもあるだろうが、多くの場合、それぞれの法律によって規制がかけられており、それらを解除すること自体が困難を伴う。もし可能としても大変な手間が予想されるであろう。

次に、所有権を手放さないことで、一定の事業に対するコントロールを維持できることも大きなメリ

ットである。

特に契約主義であるから、公的立場からの必要な必須の業務などは契約の中で取り決めておける。

また、コンセッション方式は、株式を上場する場合と異なり買収される懸念もない。公共団体にとって無視できないメリットは、民間の知恵とノウハウといった創意工夫による空港利用率や収益性の向上であろう。

日本政策投資銀行の資料によれば、空港運営会社で、民間率が高いほうが「平均営業利益率」も、「経営効率性」も良好であるという^(注1)。「平均営業利益率」は、株式の過半数を民間が所有する空港では56%あるのに対し、過半数を政府が所有する空港は20%の低位にとどまっている。

また、「経営効率性」の指標も、周辺に競合空港が立地しているケースにおいて民間と政府所有による差が大きく、もちろん民間が過半数の株式を所有する空港のほうの経営効率性が高くなっている。

最後に、マーケットリスクを民間に移転できるというメリットもある。年々の売上げの増減のリスクに対応するパワーも、民間のほうが優れていることが予想され、避けられないマーケットリスクであれば、民間が受けるほうが経済全体にとってもレジリエンス（抵抗力）が高いといえよう。

民間にとってのメリット

民間事業者にとってのメリットも大きい。まずコンセッションは、インフラをうまく運営すれば安定的な収入を長期にわたり運営できる仕組みであり、「安定収益」を「長期間」見込むことが可能であるという状況のメリットは大きい。

例えば、オリックスとともに関西空港に管制室コンソーシアムとして参加したバンシエアポート社はフランス建設大手バンシ社の子会社であるが、売上げのうち約2割がコンセッションから上がっており、しかも、EBITDA（減価償却前営業利益）の6割がコンセッションによるものである。これはすなわち、コンセッションからの売上げの収益性がいかに他の事業に比べて高いかを示している。

空港コンセッションでいうと、アジアや新興国のこれからの経済成長によりビジネスや観光として旅客ニーズが大きくなることを考えれば、エアポートビジネスは将来性のあるものであり、運営によってはいくらかでも収益を改善できるポテンシャルの大きな対象といえよう。海外を見ても、民営化された空港が利用者を数倍にし、多くの新規エアライン誘致

に成功している例が多数ある。要は運営力次第なのである。

利用者・地域にとってのメリット

空港を利用する観光客やビジネス客など利用者にとっても民間運営に変わるメリットは大きい。

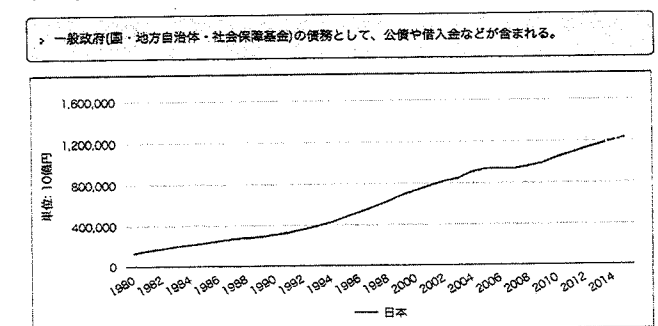
もちろん、エアラインにとってもである。なぜなら、民間運営業者の目的は、収益の最大化である。そのためには、効率経営による利益率の向上で「利用料」を引き下げ、より多くの顧客やエアライン等利用者を増加させることが不可避だからである。

地域にとっても、コンセッションの義務の中に地域との共生や空港利用の活性化策が盛り込まれることとなっているので、地域に空港が存在することの意義は大きいのである。

拡大の一途の日本の債務

だがそもそも、民営化やPFI、PPPそしてコンセッションがここに来て急速に進められている背景には何があるのだろうか。少なくとも次の2つのポイントは押さえておくべきだろう。1つめは、国や自治体のお金がなくなってきていること。グラフを参照してもらいたいが、政府の債務は年々膨張を続けており、国や地方公共団体ともに減ることがこの数十年ない。2010年末には1,000兆円を超えた。

わが国の政府総債務残高の推移



国や地方にとって、税収が伸び悩む一方で、社会保障関係費は拡大の一途である。ところが、高度成長期に急速に整備されてきたインフラの多くは、更新時期に差しかかっており、それらの更新費用のニーズに加え、通常のメンテナンスのレベルでも財政負担としてその額が巨大となっている。

国や自治体にとって今後新規のインフラ整備どころか、既存のインフラの更新及びメンテナンスをどのような財源で行うのか、深刻なテーマとなっている。そこで登場してきたのがPFIやコンセッションであ

る。

また、水道や道路といった一般的なインフラと異なり、空港や港湾は、海外との競争にさらされているインフラである。

例えば、空港であれば、現状の着陸料は国際競争力の観点からは高すぎるといわれており、これを早急に引き下げ、海外空港とのエアライン争奪戦で戦えるようにしなければならない。ここに民間の知恵とノウハウを投入して、空港の収益力を増やすことによりその収益を着陸料の引き下げに回し、国際競争力に勝てる水準にまで引き下げていくことが国の狙いの1つである。

世界ですすむコンセッション

実は日本はコンセッションでは後発である。コンセッションは世界中で非常な勢いで拡大している。世界では、空港だけでも、2005年から12年の間に約53件のコンセッションが行われた（産経新聞2013年1月14日）。

コンセッションをはじめ、PFI・PPPは特に新興国のインフラニーズが莫大であり、アジア開発銀行の試算ではアジアのインフラニーズは、2020年までで8兆ドル、1ドル120円換算だと960兆円とされている。

アジアだけでなく、新興国全体において求められており、例えば、ブラジルは今年6月、過去最大のコンセッション計画を発表した。総投資額としては約8兆円（1,984億リアル）、これはブラジル国内総生産の3.3パーセントに相当する。うち、約2.8兆円は2018年までに実施されるとしており、ブラジル政府は外国企業を含む民間企業に広くコンセッション入札への参加を呼びかけている。

ブラジル政府の狙いは2つ。1つ目は、喫緊の課題となっているインフラ投資を促進し、産業競争力を強化することである。そして2つ目は、それに民間資金を活用するコンセッション方式を採用し、財政負担を軽減・財政再建につなげたいということである。

ブラジルは2012年にもサンパウロ空港を含む主要3空港をコンセッションで運営権を売却、その落札額は245億リアル（約1兆円）と大成功をおさめた経験をもつ。

ブラジルの今回のコンセッション計画は輸送インフラの4分野を対象とし、鉄道、道路、空港、及び港湾のインフラ整備の改善を期待している。

鉄道では、南米大陸横断鉄道建設計画を含む新規及び既存のコンセッションを計画。道路では、高速

道路の複線化や3車線化などの整備を計画している。

空港はまず第一段階として、ブラジル、サンパウロ、リオデジャネイロ、カンピーナス、ベロオリゾンテ、ナタルの各空港のコンセッションの入札を実施する。

港湾は50の新機能港湾整備に加え63の新規の民間利用港湾及び24の既存契約の拡充を計画している。

グリーンフィールド・ブラウンフィールド

「グリーンフィールド」「ブラウンフィールド」という言葉を聞いたことがあるだろうか。

前者は、新規に計画、建設、管理・運営することをいう。対して後者は、すでにある物件を運営・管理していくことをいう。

この分類でいえば、ブラジルで進められようとしているコンセッションの多くは、新規の開発が多いため、ほとんどがグリーンフィールド型のコンセッションということになる。

だが、わが国の空港コンセッションは、現在運営中の空港を一定期間、国等の公共団体の運営から民間企業に運営を移すのであるから（もちろん、一部の空港では新規滑走路を整備するというケースもあるが）、ブラウンフィールド型のコンセッションということになる。

また、新興国、先進国という区別で分類するならば、新興国はこれから急ピッチでインフラを整備して経済成長を迅速・確実に進めたいが、新興国であり財政に余裕がない（あるいは、すでに多くの債務を抱えている）という状況から、コンセッションが解決策として導き出されてくる。

よって、欲しいものは資金である。また、計画・運営の、つまりグリーンフィールドのノウハウである。

新興国であるため、インフラ整備に関しては、計画でも運営でも、ノウハウが十分蓄積されているわけではない。したがって、それら各分野のプロフェッショナルが自国のコンセッションに名乗りを上げてくれるのであれば、それがたとえ海外企業であっても喜んでそのノウハウの提供を受け取ることとなる。

先進国と新興国ニーズの違いと類似点

この点は、先進国におけるコンセッションにおいて少々状況が異なる。

先進国におけるコンセッションの大きな流れは、まずは「小さな政府」指向へのシフトがある。かつてのレーガノミクス、サッチャリズムと同じように、で

きるだけ民間に任せ競争を促進するほうが、経済のメカニズムとしてより効率的に、より大きく経済成長が進むという考え方である。

また、コンセッションは運営権対価であり、これがプラスの値であるならば、その事業は採算性があるということの意味する。採算性があるのであれば、それはわざわざ国が行うまでもなく、民間がやればよいわけである。

俯瞰すれば、コンセッションが成立する事業であれば、国ではなく、民間でできるものであるから、政府から民間にビジネス機会を戻すことだという考え方も可能だろう。

新興国でも先進国でも、コンセッションを選択する背景として厳しい財政状況があるのは同じである。民間が収益をめざして資金を投入してくれるのであれば、非常にありがたいというのが本音であり、加えて、運営にあたって民間らしい知恵と能力が発揮され（先進国でこれまで国が運営してきた時よりもずっと）、効率的な運営となり、収益性も上がるとしたらこんなによいことはない。

注

- 1 日本政策投資銀行「英豪の先行事例にみる空港民営化の効果と影響」2015年6月18日