

海外投融資情報財団(JOI)は、我が国企業の海外直接投資の動向、海外におけるエネルギー・インフラ・資源開発、新興国の投資環境とビジネス機会等に関する情報を、当財団が主催するセミナー、調査研究、ビジネス情報誌やウェブサイトを通して、会員企業および一般の皆さまに提供します。かかる活動を通して会員相互の情報の交流、ネットワーク拡大を図り、我が国企業の海外直接投資・国際ビジネスの促進に寄与します。

設立 1991年12月16日(大蔵大臣認可):国際協力銀行(当時、日本輸出入銀行)・商社・製造業企業、公益事業会社、金融機関等170社の出捐により設立
2010年11月1日(一般財団法人移行)

会員 本邦主要メーカー、建設・エンジニアリング会社、商社、通信・電力・ガス会社、金融機関、内外弁護士事務所、会計事務所、コンサルティング会社、各国大使館等約200先

会員制度(賛助会員)のご案内

JOI法人会員にご入会いただきますと、以下のようなサービスを受けることができます。

法人会員は、ご所属の社員の方であれば、利用人数制限なく以下サービスを利用可能です。

- (1) 当財団が主催/共催、後援するセミナー(年間100件程度)への無料招待(但し、特別講座(有料)は除く)
- (2) 会員と当財団によるセミナー共催/ウェブ・セミナーの開催・運営アレンジメント
- (3) ビジネス情報誌『海外投融資』(隔月発行)の配付
- (4) 当財団ウェブサイト上、会員限定公開となっているセミナー動画・プレゼン資料、ビジネス情報誌『海外投融資』(デジタル版)記事、レポート等の閲覧
- (5) 受託調査(独自のネットワーク活用による情報収集を通じた報告書の作成)(有料)
- (6) 「国際金融機関便覧」(冊子)、特別講座(有料)、法人向け研修サービスなど会員価格での購入・申込可能

海外投融資

Vol.34 No.4 (通巻202号)
2025年7月15日発行

発行

一般財団法人 海外投融資情報財団

発行人

五辺 和茂

〒102-0073

東京都千代田区九段北二丁目

3番6号 九段北二丁目ビル

TEL. 03-5210-3311(代)

URL. www.joi.or.jp

制作協力

(株)エディポック

*本誌に掲載されている記事の内容や意見は、海外投融資情報財団の公式見解を示すものではありません。

●禁 無断転載

All rights reserved. No part of this magazine may be reproduced in any form or in any means without written permission from the publisher.
©Japan Institute for Overseas Investment Printed in Japan

九段だより

今月は、「国際輸送」特集です。コロナ下で収縮した空港利用者数は急速に拡大し、昨年度の成田空港の国際線外国人旅客数は過去最多になりましたが、ウクライナ侵攻による飛行エリア制限は旅行者に長時間のフライトを強いています。こうした不測の事態が起きると、航空網はさまざまな影響を受けます。輸送会社や物流事業者のご苦労が想像できます。世界が不安定化するなか、どのような課題が浮き彫りになってきているか、今月の特集記事から貴重なご指摘を紹介します。

- 世界を空でつなぐグローバル・ネットワークは、重要度の高い4%程度の空港が機能不全になると、その規模が半減以下に縮小する。日本は米・韓の空港を経由して世界とつながっており、実は世界とのつながりの強度に課題がある。
- 海運業界では、段階的にGHG削減基準は厳格化され、2040年には現在よりGHG強度の65%削減が求められる。ゼロエミ燃料の商業供給が限定的かつ高コストのため、制度発効当初はバイオ燃料が現実的な唯一の選択肢になるだろう。
- 操業・建設中を含むバイオメタノール等の生産能力は2030年に350万トン。バイオ燃料は重油船での需要増加が見込まれ、いかに海運分野で供給量を確保できるかが課題だ。
- 日本企業のグローバルな調達や販売活動は、海運に支えられている。「太平洋航路」「アジア-スエズ運河-欧州航路」「東南アジア航路」の3輸送ルートへの依存度が高い。ここで何らかの運航障害が発生すると、迂回ルートの確保は困難。
- 民間企業は、需要変動やリスクを踏まえた多様な輸送シナリオを設計し、複数の港湾や航路を平時から活用して運用を分散

化し、有事に備えた運用体制を整えておくことで、危機時の迅速な切り替えができる。その際、マルチモーダル輸送の活用も検討されるが、実際に貨物を動かし、輸送キャリアや現地エージェント、日本のフォワーダーなどと連携しながら、複数の輸送モードを跨いだ流れを検証するところまでやる必要がある。

先月、インドのアーメダバードを離陸したエア・インディア機が離陸直後に墜落し、死者は270名にのぼるといふ悲惨な事故が起きました。被害者の方々のご冥福をお祈りします。こうした事故が起こることのないよう、航空輸送にかかわる事業者には厳格な安全対策が求められます。安心できるサービスを前提に、世界をつなぐ航空輸送は拡大しています。2024年の世界の空港利用者数統計(国内線を含む)をみると、1位は米アトランタ空港、4位に羽田空港、そして9位にニューデリー空港がランクイン。インド政府は、国内のconnectivityを高めるため、UDAN政策を実施。これは、インドの中小都市の空港の新設・改修を支援しつつ、中小都市と大都市をつなぐフライトを安く(フライト1時間あたり2500ルピー、約4300円)利用可能にする政策です。日本では東京-名古屋間が約1時間のフライトですが、1万円は確実に超えます。航空会社にはValue Gap Fundingを通じた補助を出し、料金割引を政府が負担。こうした政策のもとで、インドの空港数は、2014年74空港から現在は159空港に増加。中小規模の都市に行きやすくして、観光産業の活性化や空港ビジネスの拡大を目指していました。エア・インディアはこうした政策を背景にフライトを増やし、事故の1週間前には、同社が24年度営業黒字化を発表したばかり。タタ財閥の苦闘は続くことになります。

専務理事 五辺 和茂