

産



Industrial & Infrastructure Fund Investment Corporation

2007年12月期(第1期)決算説明会資料
【補足資料】



三菱商事 UBS リアルティ



第2期取得予定物件:IIF羽田空港メンテナンスセンター

IIF羽田空港メンテナンスセンター



注:羽田空港とは、東京国際空港の通称です。

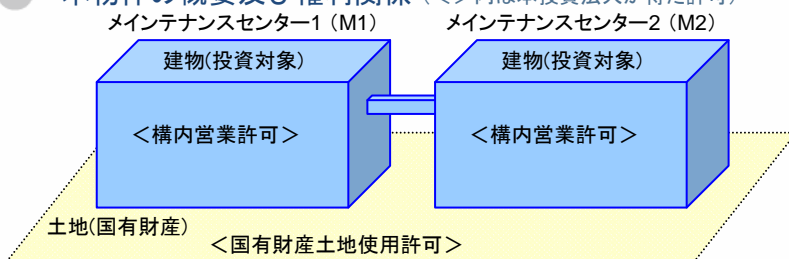
▶ メインテナンスセンター1 (M1)



▶ メインテナンスセンター2 (M2)



▶ 本物件の概要及び権利関係 (<>内は本投資法人が得た許可)



注1: 羽田空港の土地は国有財産であり、格納庫用敷地として東京航空局長から土地の使用許可を得ています。

注2: テナントへ格納庫を賃貸することにつき、東京航空局長から構内営業の承認を得ています。

物件選定のポイント

- ▶ 国内外における羽田空港の位置付け
- ▶ 羽田空港内における立地優位性
- ▶ 羽田空港及び航空機整備格納庫(ハンガー)の重要性
- ▶ 航空機整備格納庫(ハンガー)としての優位性

▶ 周辺地図



▶ 拡大地図



本物件は、連絡通路で繋がった2棟の航空機整備用格納庫(ハンガー)でメインテナンスセンター(M1)及びメインテナンスセンター(M2)から構成されます。

▶ 物件データ

取得年月	2008年2月29日(予定)
取得価格	42,210百万円(税込み)(注)
所在地	東京都大田区羽田空港三丁目1番地
延床面積	メインテナンスセンター1(本棟): 49,823.52㎡ (附属建物): 159.81㎡ メインテナンスセンター2(本棟): 31,940.32㎡ (附属建物): 72.16㎡
構造と階数	メインテナンスセンター1: 鉄骨造亜鉛メッキ鋼板葺地下1階付7階建 メインテナンスセンター2: 鉄骨造亜鉛メッキ鋼板葺地下1階付7階建
建築時期	1993年6月
賃借人	株式会社日本航空インターナショナル (株式会社日本航空(持株会社)の100%子会社)

注: 取得価額は、売買契約書に記載された価額を記載しています。

物件選定のポイントと取得後の状況

物件選定のポイント

- ▶ 国内外における羽田空港の位置付け
 - ▶ 空港内における立地優位性
 - ▶ 羽田空港及び航空機整備用格納庫(ハンガー)の重要性
 - ▶ 航空機整備用格納庫(ハンガー)としての優位性
- ▶ インフラ施設のキャッシュフローの安全性
 - ▶ 低いリスクプロファイル
- ▶ リスク・リターン特性を反映した適正なCAPレートにより取得

本物件取得後のポートフォリオの状況

- ▶ 今回の取得によって、ポートフォリオに占めるインフラ施設の割合は26.3%から53.1%まで上昇し、当投資法人の目指す方向に合致
- ▶ 株式会社日本航空インターナショナルのテナントとして占める割合は33.1%

資金調達

- ▶ 自己資金及び借入による物件取得資金の調達
- ▶ 借入後のLTV水準は65%程度



第2期業績予想の修正

	今回修正値	2007年12月21日 業績予想値	増減額
営業収益	2,669百万円	2,015百万円	654百万円
当期純利益	953百万円	771百万円	182百万円
1口当たり分配金	12,063円	9,755円	2,308円
1口当たりFFO ^(注)	20,844円	16,132円	4,712円
FFOペイアウトレシオ	57.9%	60.5%	-2.6%

注：（当期純利益+当期減価償却費+その他不動産関連償却）／期末発行済投資口数

ご参考：運用資産残高（2008年2月末日時点予想）

物件数	10物件
取得価格合計	107,110 百万円

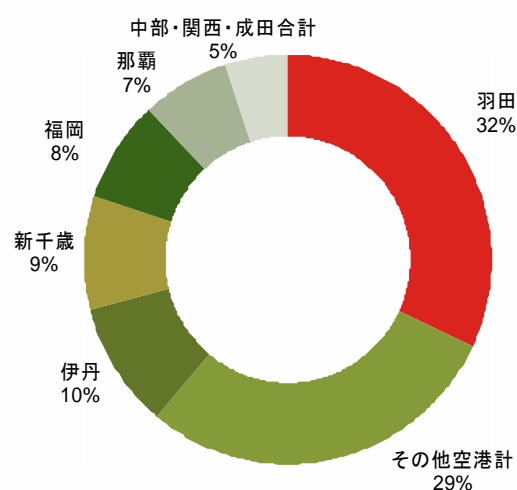


- IIF羽田空港メンテナンスセンターの組み入れにより、**営業収益654百万円**、**当期純利益182百万円**、**一口当たり分配金2,308円**、**一口当たりFFO4,712円**が増加します。

国内外における羽田空港の位置付け

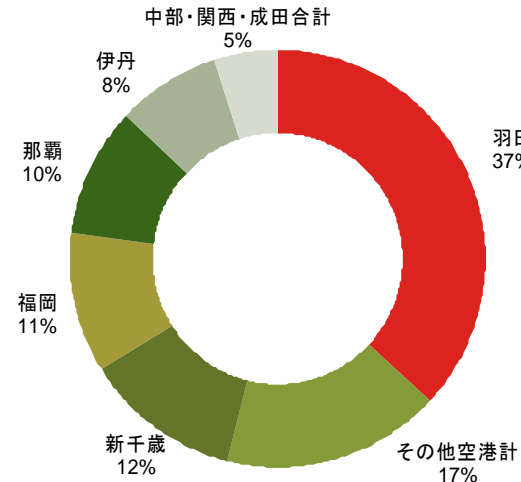
- ▶ 羽田空港は、空港整備法における第一種空港に区分される空港です。
- ▶ 乗降客数においては**世界主要空港で第4位**、**国内で第1位**、取扱貨物量においては**国内で第1位**の空港です。
- ▶ 現在4本目の滑走路整備、国際線旅客ターミナル、貨物ターミナルを整備する再拡張事業を進めており、**今後もその重要性がますます高まるもの**と見られています。

国内線乗降客数の空港別シェア

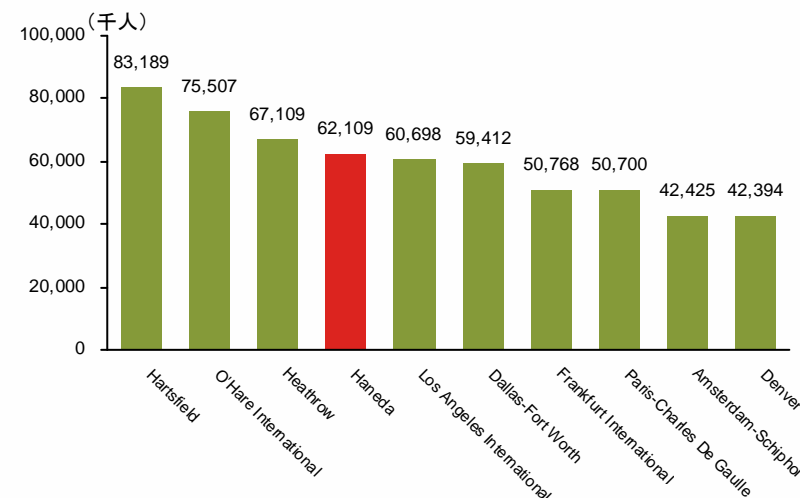


出所:「数字で見る航空」より野村総合研究所作成

国内線貨物取扱量の空港別シェア



世界の空港の乗降客数順位



順位	空港名	国名	都市名
1	Hartsfield	アメリカ	アトランタ
2	O'Hare International	アメリカ	シカゴ
3	Heathrow	イギリス	ロンドン
4	Haneda	日本	東京
5	Los Angeles International	アメリカ	ロサンゼルス
6	Dallas-Fort Worth	アメリカ	ダラスフォートワース
7	Frankfurt International	ドイツ	フランクフルト
8	Paris-Charles De Gaulle	フランス	パリ
9	Amsterdam-Schiphol	オランダ	アムステルダム
10	Denver	アメリカ	デンバー

出所:ICAO Annual Report of the Council 2003



羽田空港内における立地の優位性

- ▶ 本物件は羽田空港の中で「新整備場」と呼ばれるエリアにあり、羽田空港を形成する3本の滑走路に囲まれています。
- ▶ 空港内において他の滑走路を横切らずに格納庫と滑走路の間を移動できます。
- ▶ ターミナルと近接していることにより整備した航空機の移動時間を節約できる位置にあることから、空港内において立地に優位性があり、将来にわたって継続して利用されると見込まれます。
- ▶ 2010年の羽田空港再拡張に伴い整備される4本目の滑走路にも囲まれるため、重要性は更に高まると考えられます。



(注)国際線地区は、2009年開港予定の国際線ならびに国際貨物ターミナルエリアです。

羽田空港の再拡張事業による発着回数の変化

	現 行	拡張後
年間	29.6万回	40.7万回
1日あたり	405便	557便
時間あたり	30便	40便

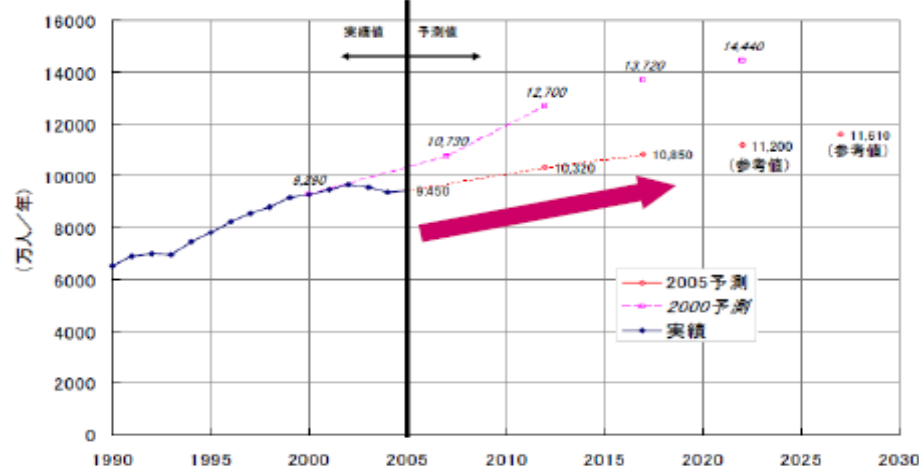
出所：交通政策審議会航空分科会第9回答申資料



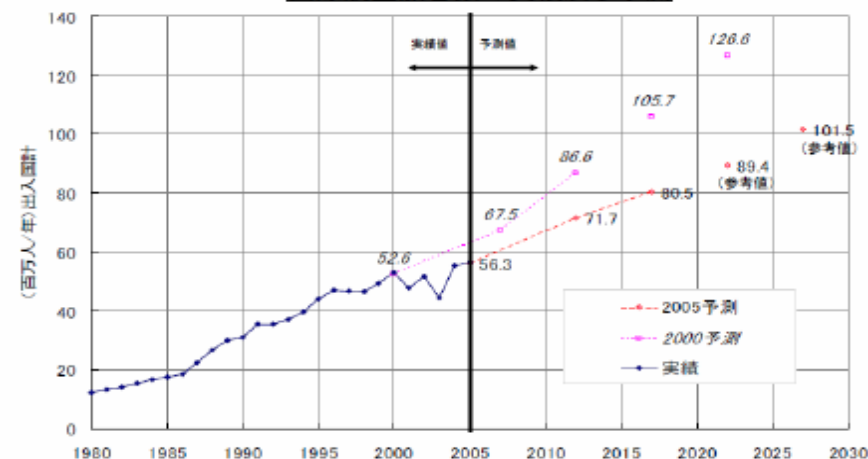
航空旅客数・航空貨物量の動向

- ▶ 国内外の航空旅客数／航空貨物量ともに安定した成長が予想されています。

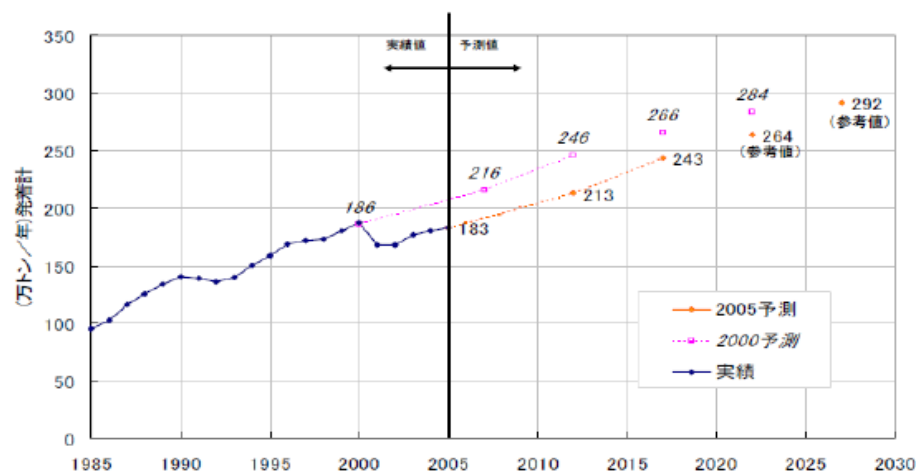
国内航空旅客数の実績及び予測



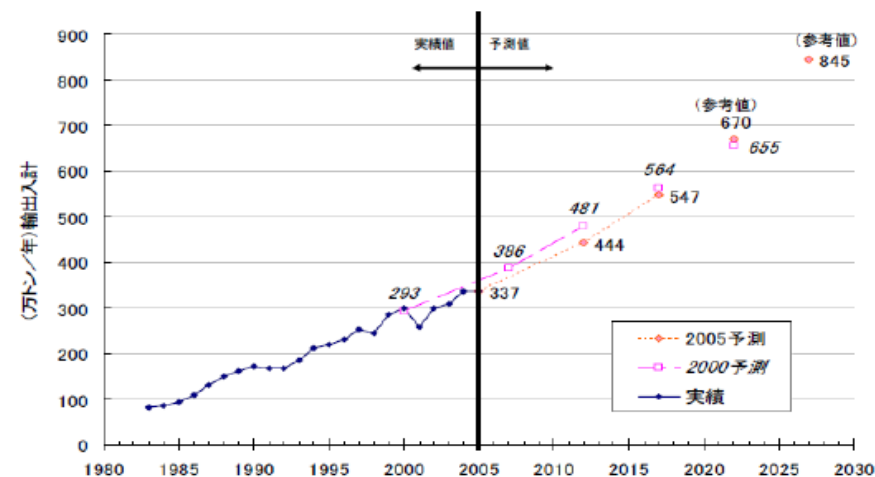
国際航空旅客数の実績及び予測



国内航空貨物量(空港取扱量)の実績及び予測



国際航空貨物量の実績及び予測

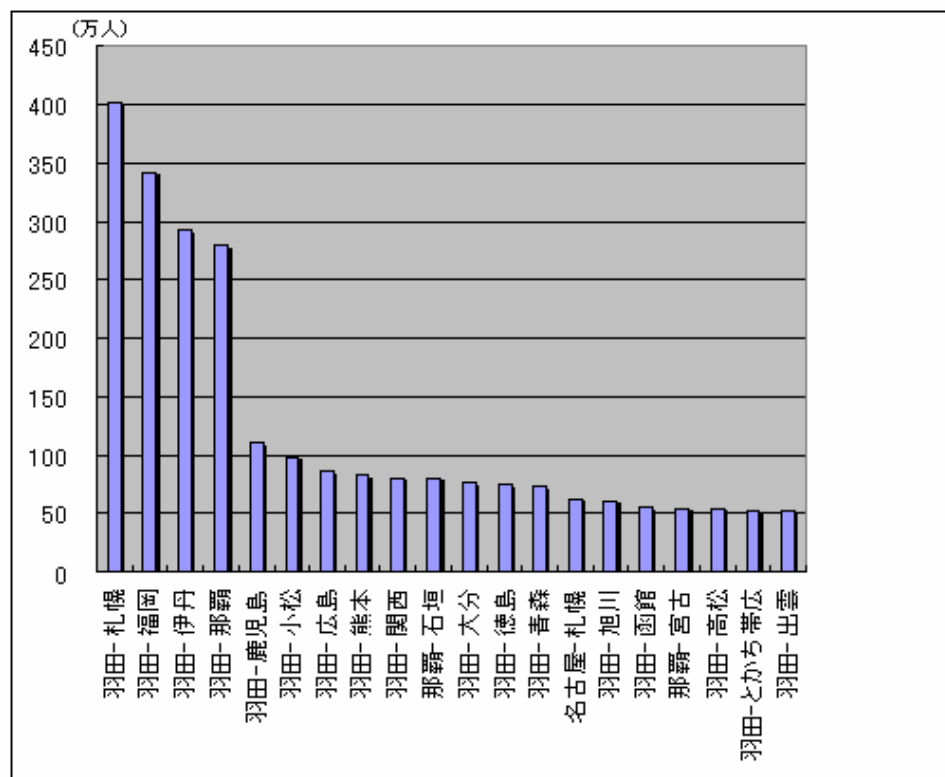


出所：交通政策審議会第9回航空分科会資料

羽田空港の重要性について

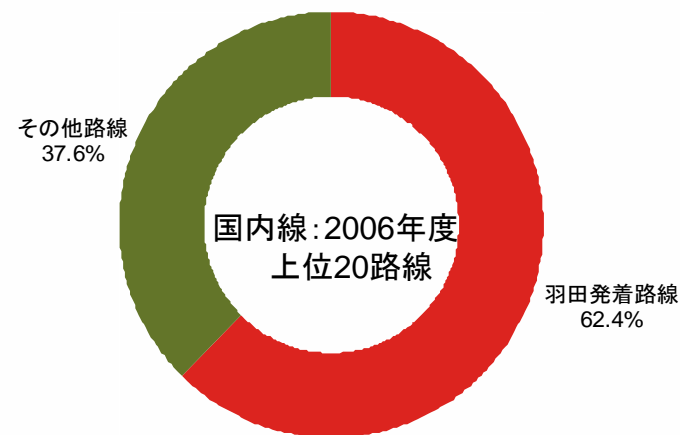
- ▶ JALグループでの路線別輸送旅客数の上位20位の中には羽田路線が17路線含まれており、国内線ネットワークにおいて基幹となっている空港であるといえます。
- ▶ また、JALグループの国内における航空機整備施設は、羽田空港、成田空港、伊丹空港、関西国際空港の4空港にのみ設置されており、人員配置、部品・機材の充実度、整備内容の面からも羽田空港が整備の中心であり国内線運航機のオーバーナイトのメインベースとなっています。

JALグループの国内線ネットワーク（上位20路線）



出所: JAL Group Monthly Report

JALグループの路線別旅客数シェア



出所: 株式会社日本航空運行実績より野村総合研究所作成

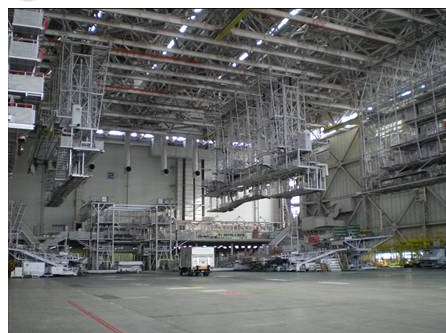
航空機整備用格納庫(ハンガー)としての優位性

- ▶ 航空機整備用格納庫(ハンガー)は、航空機の運航に不可欠である機体整備等のために利用されるインフラ施設です。
- ▶ 本物件は、日本航空所有の自社機だけでなく、世界の各航空会社の委託を受けて外国航空会社の飛行機を整備することもできます。
- ▶ M1は主に機体整備(重整備:M整備)、M2は主に運行整備(A,C整備)に使用されており、現在、24時間稼働中です。
- ▶ M1では、航空機2機(現状777、767、A300等)が同時に格納、整備可能で、JALが利用する格納庫の中で構造的に国内で唯一2機同時にM整備が実施できる施設です。
- ▶ M2では、航空機5機(現状777、767、737、A300、MD90等)が同時に格納、整備可能です。

M1におけるM整備



M1の状況



M2におけるA整備



M2の状況



航空機整備とは

航空機の定期点検整備方式(777の場合)

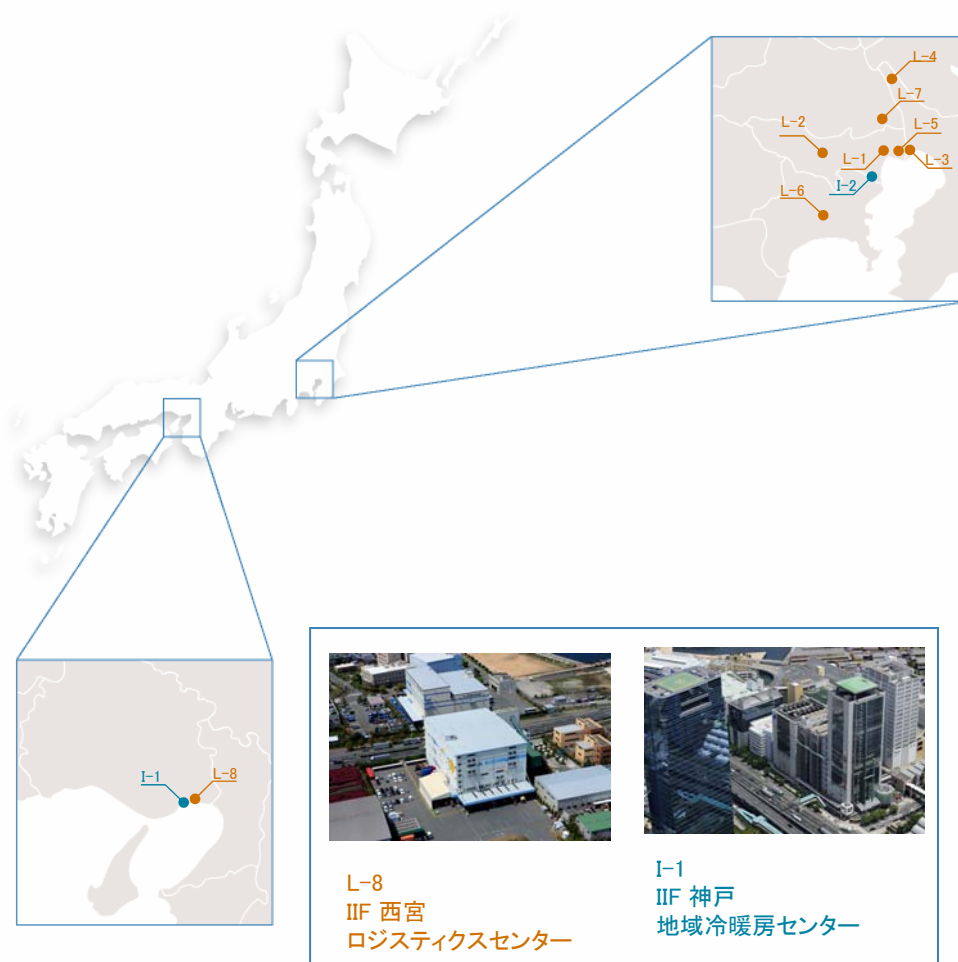
- ▶ 航空会社には航空法により下記のような整備が義務付けられています。

整備名	点検間隔	作業時間	主な作業内容
A整備	500飛行時間	約8時間	最終便で到着した後、翌朝の第1便までに、主に外部からエンジン、翼、脚などの状態を点検
C整備	6,000飛行時間	約7日	パネルなどを取り外し、諸系統の機能検査や作動検査など、細部にわたって詳細に点検・検査
M整備	3,000日又は着陸16,000回(いずれか早いほう)	約25日	構造的な点検や交換、改修、塗装などを徹底的に作業

出所: 株式会社日本航空インターナショナル

参考資料

ポートフォリオマップ(第2期以降取得予定物件を含む)



L-1
IIF 東雲
ロジスティクスセンター



L-2
IIF 武蔵村山
ロジスティクスセンター



L-3
IIF 船橋
ロジスティクスセンター



L-4
IIF 野田
ロジスティクスセンター



L-5
IIF 新砂
ロジスティクスセンター



L-6
IIF 厚木
ロジスティクスセンター



L-8
IIF 西宮
ロジスティクスセンター



I-1
IIF 神戸
地域冷暖房センター



L-7
IIF 越谷
ロジスティクスセンター



I-2
IIF 羽田空港
メンテナンスセンター



IIF新砂データセンター(注)

注: IIF 新砂データセンターは、現在建築中であり、竣工後第3期以降に取得する予定です。本図は、設計図書をもとに竣工予定の建物を想定して作成した完成予想図であり、実際とは異なる場合があります。

ポートフォリオ一覧(第2期取得予定物件を含む)

アセット カテゴリー	物件 番号 (注1)	物件名称	所在地	建築時期 (注2)	取得(予定)価格 (百万円)	投資比率 (%)	NOI キャップ レート(注3) (%)	鑑定評価額 又は調査価額 (百万円)(注4)	投資比率 (%)	総賃貸可能 面積(注5) (㎡)	稼働率 (注6) (%)	PML (注7) (%)	主な貸借人
物流 施設	L-1	IIF 東雲ロジスティクスセンター(注8)	東京都江東区	2006年2月	13,700	12.8	5.3	15,000	13.3	27,493.29	100.0	4.6	佐川急便株式会社
	L-2	IIF 武蔵村山ロジスティクスセンター	東京都武蔵村山市	2003年7月	8,000	7.5	6.1	8,580	7.6	40,884.25	100.0	4.1	株式会社バンテック
	L-3	IIF 船橋ロジスティクスセンター	千葉県船橋市	2007年7月	9,000	8.4	6.3	10,400	9.2	42,336.00	100.0	5.2	佐川グローバルロジスティクス株式会社 三菱商事ロジスティクス 株式会社
	L-4	IIF 野田ロジスティクスセンター	千葉県野田市	2006年3月	6,500	6.1	6.0	7,110	6.3	38,828.10	100.0	0.3	三菱商事ロジスティクス 株式会社 三菱電機ロジスティクス 株式会社
	L-5	IIF 新砂ロジスティクスセンター	東京都江東区	1998年6月	5,300	4.9	5.5	5,790	5.1	5,741.75	100.0	6.4	佐川急便株式会社
	L-6	IIF 厚木ロジスティクスセンター	神奈川県厚木市	2005年1月	2,100	2.0	6.2	2,300	2.0	10,959.68	100.0	8.7	三菱商事ロジスティクス 株式会社
	L-7	IIF 越谷ロジスティクスセンター	埼玉県越谷市	1985年9月	2,000	1.9	6.7	2,190	1.9	10,113.50	100.0	2.6	株式会社ロジワン
	L-8	IIF 西宮ロジスティクスセンター	兵庫県西宮市	1997年5月	1,300	1.2	7.4	1,510	1.3	10,608.00	100.0	9.1	錦興株式会社
小計					47,900	44.7	5.9	52,880	46.9	186,964.57	100.0	-	
インフラ 施設	I-1	IIF 神戸地域冷暖房センター	兵庫県神戸市	1990年4月	18,100	16.9	3.8	18,300	16.2	11,189.36	97.7	4.2	大阪ガス株式会社
	I-2	IIF 羽田空港メンテナンスセンター	東京都大田区	1993年6月	41,110	38.4	4.7	41,500	36.8	81,995.81	100.0	8.4、8.2	株式会社日本航空インターナショナル
小計					59,210	55.3	4.4	59,800	53.1	93,185.17	99.3	-	
ポートフォリオ合計					107,110	100.0	5.1	112,680	100.0	280,149.74	99.9	-	

注1: 「物件番号」は、本投資法人の保有資産をL(物流施設)、F(工場・研究開発施設等)及びI(インフラ施設)の3つに分類し、分類毎に番号を付したものです。

注2: 「建築時期」は、登記簿上の新築年月を記載しています。

注3: 「NOIキャップレート」は取得時の鑑定評価書記載の直接還元法による価格算出における運営純収益を取得価格で割った値を、小数第2位を四捨五入して記載しています。

注4: 「鑑定評価額」は2007年12月31日時点の継続鑑定評価額です。また、IIF羽田空港メンテナンスセンターの値は2008年2月1日時点の鑑定評価額を記載しております。

注5: 「総賃貸可能面積」は、各賃貸借契約書に表示された建物に係る賃貸可能面積を記載しています。

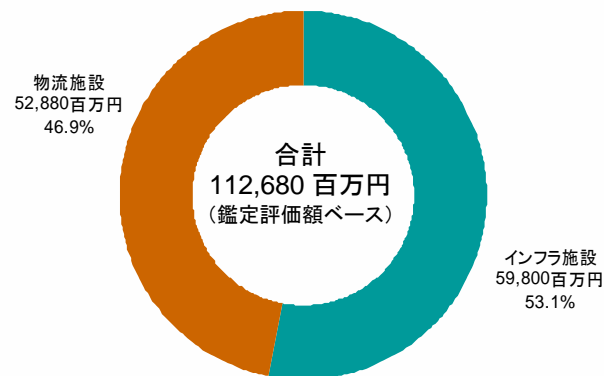
注6: 2007年12月31日現在の稼働率(総賃貸可能面積に対して総賃貸面積が占める割合)について、小数第2位を四捨五入して記載しています。

注7: PMLは2007年4月時点の値です。ただし、IIF船橋ロジスティクスセンター及びIIF神戸地域冷暖房センターについては2007年7月時点、IIF羽田空港メンテナンスセンターについては2007年9月時点の値です。また、IIF羽田空港メンテナンスセンターの値は、それぞれM1、M2のPMLを記載しています。

注8: IIF 東雲ロジスティクスセンターについては、賃貸借契約書に表示された総賃貸可能面積に53%(信託受益権の準共有持分の割合)を乗じ、鑑定評価額については、信託受益権の準共有持分53%に対する評価額です。また、総賃貸可能面積については小数第3位を四捨五入して記載しています。

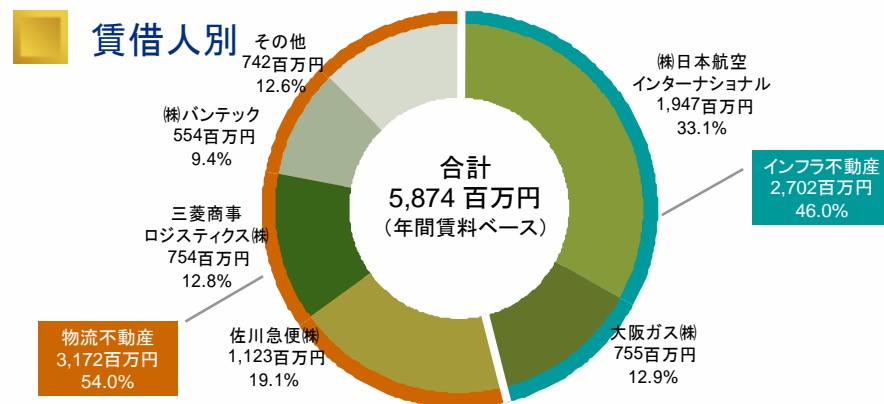
ポートフォリオ分析(2008年2月末時点)

■ アセットカテゴリー別



- ▶ ポートフォリオに占めるインフラ施設の割合が高まったことにより、キャッシュフローの安定性がより高くなっています。
- ▶ 分散の効いた信用力の高いテナントとの間の長期賃貸借契約によって、安定したキャッシュフローが確保されています。

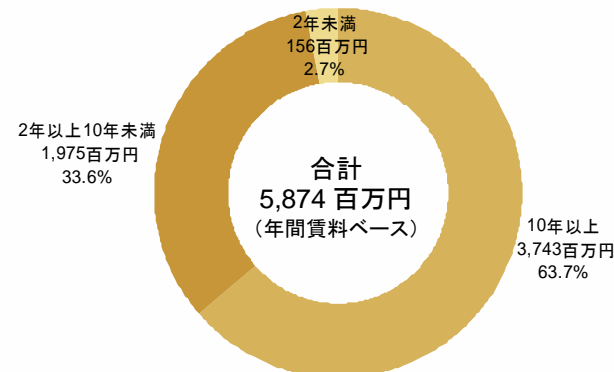
注: 比率は、鑑定評価額の合計に対する比率であり、小数第2位を四捨五入して記載しています。



注1: 年間賃料は、各賃貸借契約書に表示された建物に係る本投資法人の取得後有効となる月間賃料を12倍することにより年換算して算出した金額(複数の賃貸借契約が契約されている物件については、その合計額)の百万円未満を四捨五入して記載しています。

注2: 比率は、各賃借人の年間賃料の賃借人全体の合計に対する比率であり、小数第2位を四捨五入して記載しています。

■ 賃貸借期間(残存期間)別



注1: 残存賃貸借期間は2008年2月29日現在を基準としています。

注2: 年間賃料は、各賃貸借契約書に表示された建物に係る本投資法人の取得後有効となる月間賃料を12倍することにより年換算して算出した金額(複数の賃貸借契約が契約されている物件については、その合計額)の百万円未満を四捨五入して記載しています。

注3: 比率は、各賃借人の年間賃料の賃借人全体の合計に対する比率であり、小数第2位を四捨五入して記載しています。

ディスクレーマー

- ▶ 本資料には、将来的な業績、計画、経営目標・戦略などが記載されている場合があります。これらの将来に関する記述は、将来の出来事や事業環境の傾向に関する現時点での仮定・前提によるものですが、これらの仮定・前提は正しいとは限りません。実際の結果は様々な要因により大きく異なる可能性があります。
- ▶ 特に断りのない場合、本資料は日本における会計方針に基づいて作成されています。
- ▶ 本資料は、本投資法人の決算の分析等に関する資料であって、本投資法人の投資証券の取得その他金融商品取引契約の締結の勧誘を目的として作成されたものではありません。投資を行う際は、投資家ご自身の判断と責任で投資なさるようお願いいたします。

資産運用会社：三菱商事・ユービーエス・リアルティ株式会社（金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第403号）



三菱商事 UBS リアルティ



産業ファンド投資法人