

TYPE OF INDUSTRY

航空機リースは、欧米の航空機メーカーの販売金融機能として、1980年代後半にオペレーティングリースの普及が始まった。現在全世界で航空機は約2万5000機あり、うち約45%がリースで供給されている。またエンジン整備時の予備パーツとして、エンジン単体のリース需要もある。

## リース業界最前線

会社は一般的に保有機材を中心に有形固定資産が大きくなるため、バランスシートが重い。一方、利益率が低く、需要変動の影響を大きく受けるという特徴がある。また航空機の発注から納品まで3〜5年かかるのが一般的で、これまで航空会社は機材の調達や急な輸送需要の増加に対応するため、オペレーティングリースを積極的に活用してきた。

## 航空機リース

三井住友ファイナンス&リース常務執行役員

渡部 信一郎

航空機リースは、欧米の航空機メーカーの販売金融機能として、1980年代後半にオペレーティングリースの普及が始まった。現在全世界で航空機は約2万5000機あり、うち約45%がリースで供給されている。またエンジン整備時の予備パーツとして、エンジン単体のリース需要もある。

機材調達支援で重要な役割

り積極的に資産を拡大している。航空業界の成長し、中国資本のリースとリース比率の上昇に会社と並んでシェアを伸ばしている。そのほかに、日本の投資家も航空機リース会社を通じて資金の出し手になり、証券化などによる資産流動化も行われて

航空機リース事業を展開するには、機材や整備に関する専門知識、グローバルな営業ネットワーク、そして資本力が必要になる。オペレーティングリースでは、与信管理に加え、機材価値を評価する深い知見と取扱実績が重要だ。19年には、45億人が世界中を旅行し、過去20年間で約3倍に増加、向こう20年間で4万機の新造機が必要と言われている。一方、コロナ禍で一時は9割減になった旅客

は24年ごろになる見通しだが、回復後は19年までの高成長局面に戻る可能性がある。

一方、コロナ禍の影響で航空会社が手元流動性を高くするため、セールアンドリースバックのニーズが強くなっている。今後、こうした傾向が高まることで、リース比率は一層高まる見込みだ。リース会社は航空会社の機材調達を支援するパートナーとして、航空業界でますます重要な役割を担う。

（隔週木曜日に掲載）

金融