

コロナ禍により人流が事業のメインである航空業界は、イラク戦争や9・11テロなどでも経験したことがない相当な痛手を負った。だが物流がメインの海運業界は、燃料輸送を主とするタンカーやクルーズ船など一部を除き、巣こもり需要の拡大や中国の急速な景気回復による荷動き増加などを受け、コンテナ船やバラ積み船を中心に業績は極めて堅調だ。

また海運業界は、世界各国で実施されたロックダウン（都市封鎖）下でのグローバル

リース業界最前線

31

サプライチェーン（供給網）維持にも大いに貢献している点で、あらためて社会インフラとしての重要な役割も見直されている。島国で資源の乏しい日本にとつても海運はライフラインであり、日本の船会社が実質的に保有する船腹量はギリシヤに次いで世界第2位の規模となっており、日本は世界有数の海運大国でもある。

1980年代以降、日本の大手海運会社は急激な円高進行に対応するため、運航コスト削減やバランスシートマネジメントを強いら

海運 100年に1度の変革

柔軟対応で脱炭素後押し

れた。その結果とし、船船ファイナンスを取て、外部のいわゆる船主が船舶を保有し、大手海運会社へ用船する動きが広がった。

そのような中、日本のリース会社は、船舶のアセットとしての価値やキャッシュフローに依拠して船主宛てに

以降、外航バラ積み船を中心にオペレーティングリースやファイナンスリースを提供し、近年はLNG（液化天然ガス）船やメガコンテナ船など1隻100億円を超えるような大型案件も増加している。リスクシェアリングの観点でも銀行と異なる目標を持つリース会社が果たす役割は大きくなっている。また、ファイナンス対象物件も、ガントリックレーンなどの各種港湾

物流設備、コンテナボックス、船舶の環境対応設備・デジタル設備など、船舶本体だけでなく周辺設備まで広がっている。

脱炭素化の動きは海運業界でも加速している。船舶の主要輸送品の目である石油・石炭などを率先して切り開いたように、ファイナンス面でも脱炭素化を後押しするメインドライバとして過去にとらわれない柔軟な対応が期待されている。



渡部 信一郎

三井住友ファイナンス&リース常務執行役員

脱炭素化の動きは海運業界でも加速している。船舶の主要輸送品の目である石油・石炭などを率先して切り開いたように、ファイナンス面でも脱炭素化を後押しするメインドライバとして過去にとらわれない柔軟な対応が期待されている。

（隔週木曜日に掲載）