



# 航空機リース事業シナリオ分析

# シナリオ分析詳細（プロセス別）

## リスク重要度評価

### 航空業界・リース業界におけるリスクと機会

事業インパクトへの影響が大きいと評価した項目のみを記載

項目 (リスク・機会)	時間軸	想定される事業インパクト			
		リスク		機会	
		航空業界	リース業界	航空業界	リース業界
各国の炭素排出 目標・政策	中期 (2030年)	—	・旧型機はリース需要減少により、資産 価値が下落	・空港への乗り入れ規制の厳しい国では、 国内路線への参入障壁が高くなり、次世代 機(*1)所有が競争優位	—
	長期 (2050年)	・各国の炭素排出規制により、旧型機 では発着が許可されない可能性	・他の輸送手段の選択により、旅客需要が 減少し、リース需要にも影響	・電動航空機などの新世代機(*2)を多く 所有している場合、競争優位	—
航空業界独自の 規制 (CORSA)	中期 (2030年)	・2021年よりCORSA(*3) 規制開始 ①2050年まで年平均2%の燃費改善 ②2019年排出実績が上限。 ・規制対応のためにはバイオジェット 燃料等へのシフト要	・次世代機(*1)を十分に確保できない場合 は収益機会が減少 ・ポートフォリオ組み換えが必要となる ほか、旧型機の資産価格が下落	—	・次世代機 (*1) の十分な確保に よる収益機会の増加
	長期 (2050年)	・CORSA(*3) の見直しにより、更に 厳しい削減目標が設定される可能性	・基準を満たさない航空会社への融資や リースに制限が課される可能性	・電動航空機などの新世代機(*2)を多く 所有している場合、競争優位	—
次世代機(*1)・ 新世代機(*2)の 普及	中期 (2030年)	—	・競合他社が次世代(*1)・新世代機(*2)の 普及を急速に進め、収益機会が減少 ・次世代機(*1)の普及により、保有する 旧型機の資産価値が低下	—	—
	長期 (2050年)	・新世代機(*2)への急速な切替要求 から、多額の資金負担が発生	・現在の次世代機(*1)の価値は急速に下落 する可能性	・複数の新興メーカーが電動小型航空機を 生産し、競合する従来型の機体価格が低下	・保有する新世代機(*2)の割合が 大きければ収益増・保有資産の 価値上昇の可能性
投資家の評判変化	中期 (2030年)	—	・旧型機に対する投資家からの資金調達 が困難となる可能性	—	・次世代機(*1)、新世代機(*2) の調達金利が優遇される
	長期 (2050年)	・航空業界がダイベストメントの対象 になる可能性	・ESG 格付け悪化により資金調達が困難に なる可能性	—	—

(\*1) 次世代機：燃料効率化・機体軽量化等による低炭素機体

(\*2) 新世代機：BWB (Blended Wing Body) 旅客機、代替燃料対応機、電動航空機、水素航空機等

(\*3) CORSA : Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

## シナリオ群の定義

シナリオ分析においては、「国連気候変動に関する政府間パネル(IPCC : Intergovernmental Panel on Climate Change)、および国際エネルギー機関 (IEA : International Energy Agency) にて用いられている、以下のシナリオを使用しました。

気候変動シナリオ	4℃シナリオ相当	1.5℃を含む2℃未満シナリオ相当
参照シナリオ	IPCCのSSP5 (*1)	IEA (ETP2020) のSDS (*2)
シナリオの世界観 (将来社会像のイメージ)	人・モノの移動ニーズは増加し、航空運航需要の拡大からリース機体数は増加する	炭素税や排出権取引といった規制が強化され、新世代機のリース機体数が増加する一方、輸送手段のシフトによる需要減少も予想される
主なパラメータ	GDP成長率、機体数増加率	旅客輸送量成長率、機体数増加率

### (\*1) IPCCの SSP (Shared Socio-economic Pathways:共通社会経済経路) シナリオ

SSP1~5のシナリオ毎に異なる経済社会的な前提（人口、GDP成長率、教育レベル等）を設定し、各シナリオにおける気候政策の実現可能性、気温上昇の程度を判断する。

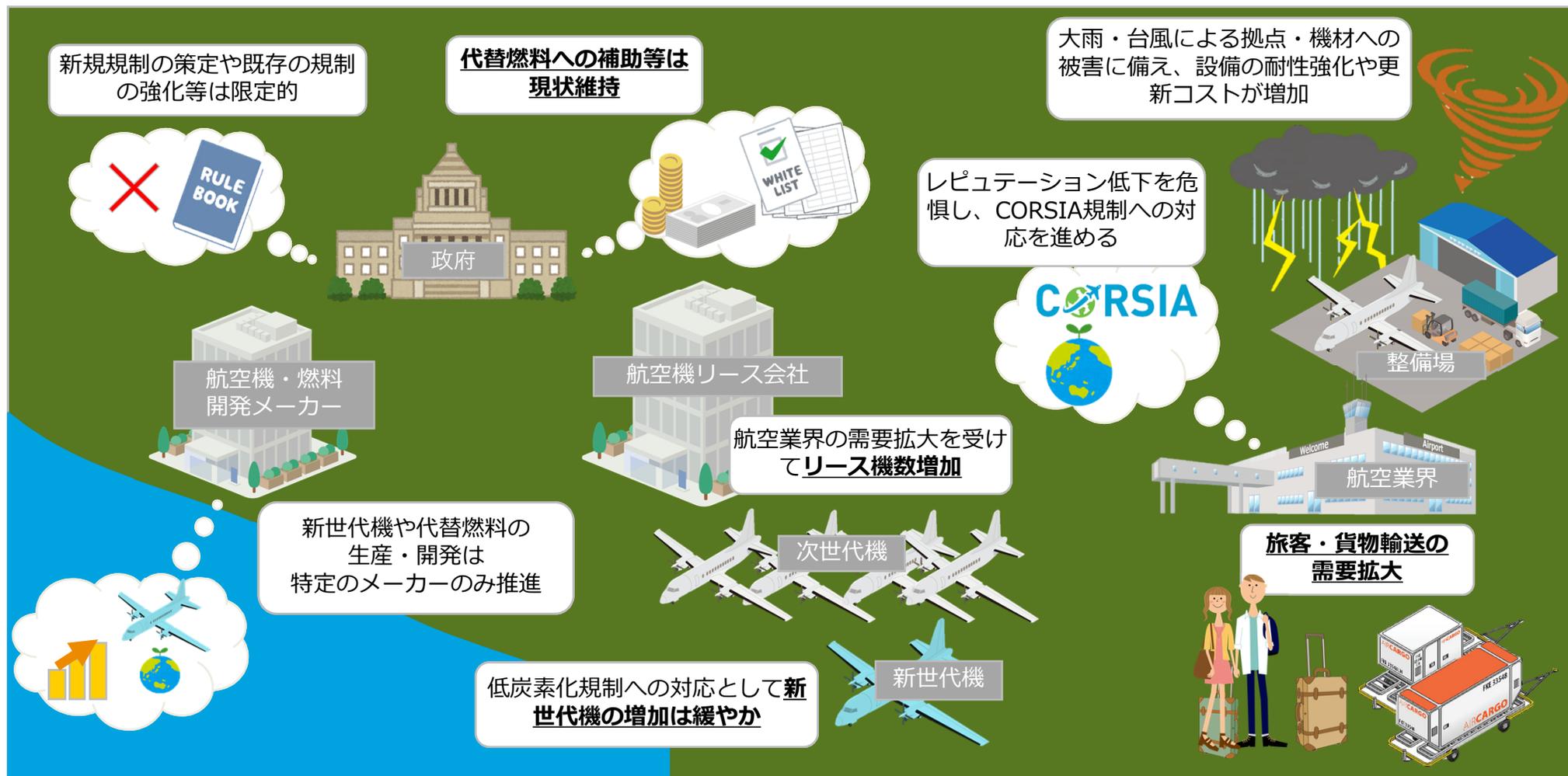
その内、SSP5（在来型発展）は以下の経済社会を前提とするシナリオ。

急速な技術進歩、競争市場、イノベーション、参加型社会への信頼が高まり、経済的・社会的発展が進む。この成長は化石燃料の開発や、資源エネルギーを大量に消費するライフスタイルの選択と結びついている。

### (\*2) IEAの「ETP (Energy Technology Perspective) 2020」にて用いられている Sustainable Development Scenario (SDS) ~1.5℃シナリオ

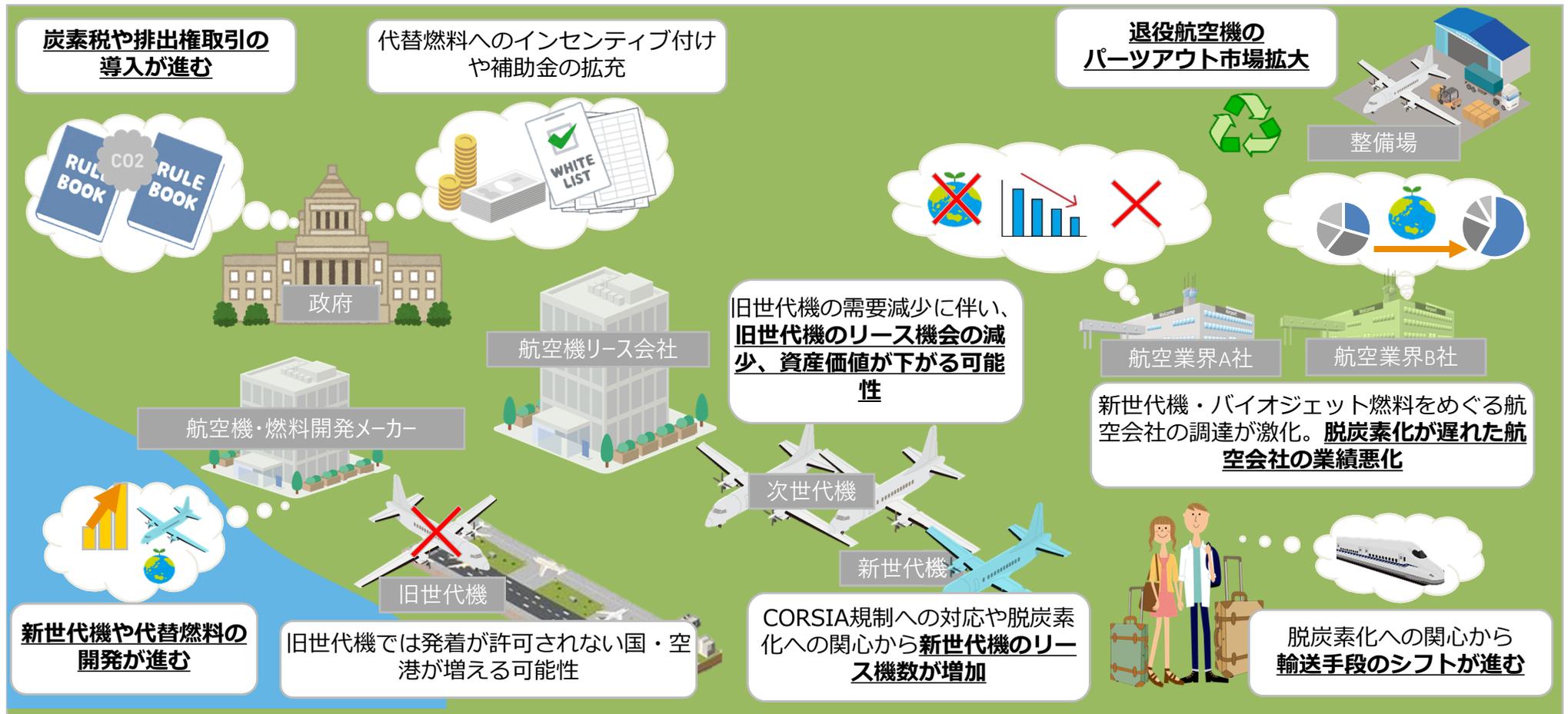
- ・ 定義：SDGs（17の目標）のうち、目標3（すべての人に健康と福祉を）、目標7（エネルギーをみんなに。そしてクリーンに）、目標13（気候変動に具合的な対策を）の達成に必要な政策・施策の想定を明示した統合シナリオ。
- ・ 目的：普遍的なエネルギーアクセスを同時に達成し、気候変動に関するパリ協定に向けた道筋を立て、大気汚染を大幅に削減するための道筋を示すこと。

## 人・モノの移動ニーズは増加し、航空運航需要の拡大からリース機数は増加する



使用シナリオの世界観 【1.5℃を含む2℃未満シナリオの将来社会像イメージ】

炭素税や排出権取引といった規制が強化され、新世代機のリース機数が増加する一方、輸送手段のシフトによる需要減少も予想される



## ■ 事業インパクト評価

シナリオ分析対象である「航空機リース事業」の気候変動のインパクトを評価するため、IPCCのSSPシナリオ、およびIEA（ETP2020）のSDSを用いて、2050年における事業利益（経常利益）へのインパクトを算定しました。なお、2050年におけるシナリオ投影前の事業利益（経常利益）は、現行の事業計画をベースにGDP成長率などを勘案して試算しています。

### 〔4℃シナリオ〕

IPCCのSSP5/在来型発展シナリオ（4℃シナリオに相当）では、航空機需要の拡大によるリース収入増の効果が大きく、一部エアラインの信用状況悪化等による減損の影響も軽微に止まる見通しであり、シナリオ投影後の航空機リースの事業利益（経常利益）は、投影前よりも増加するとの算定結果となりました。

### 〔1.5℃を含む2℃未満シナリオ〕

IEAのSDS（1.5℃を含む2℃未満シナリオに相当）では、厳しいエネルギー規制を前提としていますが、航空旅客輸送量は年率2.8%（2019～2050年）増加することが見込まれています。炭素税の導入やCO<sub>2</sub>排出量の規制強化の影響によるリース収入減と減損率の上昇が想定されますが、シナリオ投影後の航空機リース事業利益（経常利益）は投影前よりも減少するものの、航空旅客輸送量の増加を背景に相応の利益水準は維持できるとの見通しです。

シナリオ分析では、「航空機リース事業」への気候変動による影響は限定的であるとの結果となりましたが、これらのシナリオ分析結果を踏まえ、今後も気候変動に対するレジリエンス強化と事業機会の活用により、持続的な成長を目指します。

## ■ 対応策の定義

「航空機リース事業」に対するシナリオ分析の結果を踏まえ、今後検討すべき取組み（対応策）は下表の通りです。

対応項目	現状の主な取組み	今後検討すべき取組み（対応策）
需要の縮小	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>新造航空機の発注・コミットによる、ニーズの高い資産拡大機会の確保（2028年迄のデリバリースロットを保有）</u></li> <li>・ パーツアウト事業、コンバージョン事業の拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>バイオジェット燃料、水素・電動航空機等に関連する新規アセットへの投資とビジネスへの参画</u></li> </ul>
減損率の上昇	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>アセットリスクを考慮したポートフォリオの構築（流動性の高い平均機齢の若いナローボディ機中心、満了時期を分散等）</u></li> <li>・ アセット価値の変動率について、VAR（最大想定損失額）を連結ベースで計量するなど、定期的なモニタリングを実施</li> <li>・ 自社ポートフォリオに占める次世代機（省燃費航空機）の割合をKPIに設定（2020年度実績41%）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ リース先の分散・拡大、および次世代機へのアセット入れ替えによるポートフォリオリスクの低減</li> <li>・ 保有機体の早期売却と収益向上を実現する資産回転ビジネスの拡充</li> <li>・ 保有機体売却後の機体管理を担うアセットマネジメント事業の拡大</li> </ul>