

2022年4月19日

各位

三菱UFJ信託銀行株式会社

## 「航空機 STOWG」における報告書の公表について

三菱UFJ信託銀行株式会社(取締役社長: <sup>ながしま いわお</sup>長島 巖、以下 三菱UFJ信託銀行)が主催する「デジタルアセット共創コンソーシアム」(略称 DCC、会員企業数 86 社)は、「航空機 STO<sup>\*1</sup>WG」を設置し、検討結果を報告書として纏めましたので公表します。

\*1 ブロックチェーン等の電子情報処理組織を用いて移転することができる有価証券等であるセキュリティトークンを発行し、資金の調達を行う行為の総称

### 1. 「航空機 STOWG」の概要

三菱UFJ信託銀行は、「航空機 STOWG」を2021年10月に設置し、三菱UFJ銀行や複数のリース会社、証券会社、法律事務所等12社と6ヶ月間に亘り検討を進めてまいりました。

「航空機 STOWG」では、既に「Progmatt<sup>\*2</sup>」活用により発行が続いている不動産 STO に続く、社会的意義のあるユースケース創出を目指し、航空機を対象とした STO について、今後汎用的に展開可能な商品性とスキームの具体化を図りました。

\*2 三菱UFJ信託銀行が開発し、基盤のオープン化と共に分権的運営に移行する、デジタル証券の発行・管理プラットフォーム

### 2. 「航空機 STOWG」の検討結果

「航空機 STO のユースケース」については、これまで限定的な投資家しかアクセスできなかった航空機投資を STO により一般化し、航空機の資産特性を投資メリットとして享受できるうえ、ST ならではの必要十分な換金性も備えることを想定しています。

「航空機 STO の商品性」については、上記ユースケースを念頭に、対象となる投資家層や訴求価値、アセットタイプの具体化を図ると共に、経済条件面や適用税制、2次流通の想定等を明文化しました。

「航空機 STO のスキーム」については、上記商品性を実現するための法的論点を整理し、対象となる航空機の登録国に応じて2種類のスキームが想定される点や、各スキームにおける具体的な関係当事者、各当事者に求められる責任範囲やライセンスの想定等を明文化しました。

### 3. 今後の対応

報告書にて取り纏めた整理結果を踏まえ、具体的な航空機 STO 案件を2022年度内に実現することを目標に、個別プロジェクトを会員企業と共同で実施します。

尚、上記報告書の詳細は、下記の URL よりご覧ください。

WG 報告書 : <[https://www.tr.mufg.jp/ippan/pdf/aircraftsto\\_report.pdf](https://www.tr.mufg.jp/ippan/pdf/aircraftsto_report.pdf)>

以上

## <報告書の要旨>

要旨は以下のとおりです。詳細な検討内容は、報告書を公表しておりますのでご覧ください。

項目	内容
航空機 STO のユースケース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空機 ST は、個人の新たな資産形成手段として、以下のような価値を提供するユースケースを想定する。               <ul style="list-style-type: none"> <li>①機関投資家や一部の法人投資家しかアクセスできなかった航空機投資を、広く一般の個人投資家も可能にする。</li> <li>②航空機本体の資産特性である「安定性」「グローバルなオルタナティブ資産」を投資メリットとして享受できる。</li> <li>③個別の航空機投資に対する鑑定評価額に基づく価格変動で、必要十分な換金性(流動性)を備えている。</li> </ul> </li> </ul>
航空機 STO の商品性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「安定利回り長期運用重視」の一般個人層(富裕層に限定しない)を主な投資家として想定する。</li> <li>・ユースケース記載の価値に加えて、航空機の所有感や付帯特典によるステータスアップも訴求していく。</li> <li>・初期的には、エアバス社又はボーイング社の高流動性機種(ナローボディ)のシングルアセット商品を想定する。</li> <li>・運用期間は「最低でも5年程度」を想定し、運用期間終了時における航空機の売買市況を踏まえた「早期償還/期間延長オプション」を設ける。</li> <li>・50%超の LTV(借入比率)を想定する。</li> <li>・1口あたりの発行価格は、1口1万円~100万円未満を目標とする。(黎明期は申込単位数等を工夫)</li> <li>・上場株式等と同様、分離課税(20.315%)が適用され、制度上、特定口座の利用が可能となる。</li> <li>・セカンダリは、鑑定評価額を基にした1口あたり NAV(純資産)を想定し、デジタル証券 PTS*<sup>3</sup> 整備後は PTS での集中マッチングを想定する。</li> </ul>
航空機 STO のスキーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・米国以外の登録機は、航空機現物を直接的に信託財産として受益証券発行信託を組成する。</li> <li>・米国の登録機は、米国信託を航空機の所有者としたまま、米国信託の受益権を信託財産として受益証券発行信託を組成する。</li> <li>・リース料等は米ドル建てのため、分配金が円建ての場合は、リース料等領都度円転を行う。(為替ヘッジ無し)</li> <li>・いずれのスキームにおいても、運用裁量を持つファンドマネージャーは運資運用業ライセンス不要とする建付け。</li> </ul>

\*<sup>3</sup> 証券取引所を介さずデジタル証券を売買できる私設取引システム(Proprietary Trading System)

以上