

日本ヘリコプタ技術協会

ヘリコプタ・リース・ビジネスと
日本ヘリコプター業界再生

講演

株式会社アイ・ティー・シー・アエロスペース
有限会社アイ・ティー・シー・リーシング
代表取締役社長 中山智夫

平成18年4月28日

I. ヘリコプター導入

ヘリコプター導入 最大の戦略的投資、容易な変更は不可能。

投資額は:

単発タービンヘリ: 150万米ドル (EC120 又は Bell206BIII)

双発タービンヘリ: 1800万米ドル (S-92 又は Super Puma)

他の投資: **パイロットとメカニックの養成・雇用**

特殊工具、部品、予備エンジン。。。

操業経費、修理、オーバーホール積立、燃料

投資リスク: **競争、市場変化、等**

あらゆる状況に対応できる資金調達、融資・リース条件が不可欠。

II.

現金、融資、リースの選択肢

(I) 現金払い:

発注から引き渡し迄のリードタイム 8ヶ月～15ヶ月

✪ 一般的支払条件：

初回支払：	契約調印時	- - - -	30 %
次回支払：	中間時	- - - -	30%
最終支払：	引渡し時	- - - -	40%

資金負担が最も大きく、資金繰りに大きな影響を与えかねず、スタートアップの運航会社は避けるべき。

II. 現金、融資、リースの選択肢

(II) ファイナンス・リース:

✪ 銀行、又は、リース会社からの資金調達

頭金: ゼロ、ないし、30%程度の現金払い

年金利: 3.5% ~ 4.5%

月額返済: 36ヶ月 ~ 60ヶ月、元利均等払い

機体所有権: 完済時迄、銀行又はリース会社の所有権留保、ないし、担保設定

リース料延滞発生時リスクが大きく、機体の即引き上げ、延滞金利などリスクあり。

II.

現金、融資、リースの選択肢

(III) オペレーティング・リース:

✪ リース会社による機体調達

納品:	即時
月額リース料:	機体価格の0.83% ~ 1.0% , 年間 10% ~ 12%
保証金:	月額リース料の3ヶ月分, 満足せるリース終了時返却
リース期間:	通常 3 ~ 5 年, 更新可
機体所有:	リース会社所有、購入選択権:リース終了時市場価格で購入可 (オフ・バランス・シート扱い)
早期解約:	交渉可能

スタートアップ、成長、安定期の運航会社には、最も望ましくフレキシブルな選択肢

III.

日本のヘリコプター業界

✪ ヘリコプター基数:米国12328機、カナダ1687機、豪州1104機、英国971機、日本797機(世界で5番目)

1. 商業用ヘリコプター	411
2. 災害救助ヘリコプター	42
3. 消防ヘリコプター	27
4. ドクターヘリコプター	11
5. 警察ヘリコプター	95
6. 海上保安庁	46
7. その他、企業・個人所有	165
8. 自衛隊	850

民間機計 797

総合計 1,482

IV.

ヘリコプターミッション

ミッションカテゴリー	2000年		2004年	
	総飛行時間	%	総飛行時間	%
1. 二地点フライト	961	0.9	992	1.2
2. 乗客 / 観光	7,690	7.0	8,861	10.5
3. 貨物運送	19,209	17.7	14,285	17.0
4. 散布 *	19,596	18.0	9,608	11.4
5. ライン調査	14,014	13.0	11,890	14.0
6. ENG *	11,949	11.0	12,880	15.3
7. パイロットトレーニング	6,092	5.6	4,399	5.2
8. その他	12,794	11.8	9,801	11.7
9. 商用 / 政府 / EMS *	16,317	15.0	11,442	13.6
総合計	108,622	100	84,158	100

過去5年間: 総飛行時間 33 %減少

* 散布減少, ENG 増加, 政府 / EMS 微増

V.

何故ヘリコプタービジネスは減少？

減少の主な理由

- ✪ バブル経済破綻後(1995-1996)の長引く経済不況。
- ✪ 薬剤散布事業の環境問題による減少: 最盛期240機から、現在92機への大幅減少。
- ✪ 高額な運賃: 国土交通省がチャーター料金を認可・設定してきた。例えば日本ではAS355Fの飛行時間当たりの運賃が4,700米ドルであるのに対して米国は時間1200米ドル。
- ✪ 少ない利用時間: 一機当り年平均飛行時間は200時間、米国は570時間。
- ✪ 国土交通省航空局の度を越えた介入: すべての飛行マニュアルの日本語への変換。AI又はDAR制度を採用していない。耐空証明に一ヶ月かかる。

VI.

日本ヘリコプタービジネス再生

日本ヘリコプタービジネス再生への提言

- (I) 地方自治体が所有している80機のヘリコプターのフライトオペレーション
(42 災害救助, 27 消防, 11 ドクターヘリコプター)

→ 現在7、8機の災害救助ヘリコプターが民間に委託されているが、より多くを委託又はチャーターすることにより作業効率の増大、コスト意識の浸透、結果として現在の防災ヘリの運航コストを60%減少可能。

VI :

日本ヘリコプタービジネス再生

(II) 災害、地震、台風、火山の爆発など数多くの災害に見舞われる。

- 阪神大震災 (死者7,000名) 1991年
 - 新潟県中越大地震 (死者59名) 2004年
- 人命が深刻な影響を受けている

→ 災害救助、消防のヘリコプターを現状の69機から140機に増加させる必要がある。また地方自治体がそれぞれ持っている平均機体数を1機から2機以上に増加させる。運航は民間ヘリ会社。

→ 予算の問題は今までのような単年度予算に頼らず、リース会社等からの競争力ある条件で機体導入を図る。

VII.

日本ヘリコプタービジネス再生シナリオ

(III) 5年前の政府の計画では30機まで増加予定ドクターヘリが現在11機である。今後数年間で50-60機に増加すべきである。

- これを民間に委託することで業界へのメリットとなる。
- 予算の問題は単年度の予算に頼る弊害をなくしてリース会社からのヘリ導入に切り替える。
- スイス、ドイツ、米国並みに真に効果あるドクターヘリネットワークを展開する。

VII.

日本ヘリコプタービジネス再生シナリオ

- (IV) 真に効果のあるドクターヘリ ネットワークの構築。
 - 病院へのヘリポート工事、高速道路を含む緊急事態発生現場への飛行プラン、着陸許可の即対応。

- (V) ヘリコプター業界のダイナミックな成長を妨げる時代遅れの行政の大幅な規制緩和を促進。国際互認協定を受け入れ、日本の例外事項の排除。
 - (A) 飛行規程、整備規定など英文のままの承認。
 - メーカーの英語マニュアルの受け入れ。
 - (B) Authorized Inspectors (AI)、Designated Authorized Representatives (DAR) などのシステムが無い。
 - AI、DAR システムの受け入れ。JCAB が FAA、JAR の国際協約を受け入れる。

VIII.

結び

最後に私は行政が民間でできることをするのではなく、民間を活用し、ヘリ運航会社、リース会社などに任せるべきは任せ、米国、欧州同様により経済的、合理的な事業が行われる事を業界の一企業として望むところです。

ご静聴ありがとうございました。この後、質問がございましたらお受け致します。どうぞご叱責など戴けましたら幸いです。



質疑応答

.