

税務ニュース

「ドクターヘリ」のテレビ番組を多くの方がご覧になったと思う。弊社は、川崎重工製8人乗り双発エンジン搭載BK117をドクターヘリ一号機として川崎ヘリコプターサービス(現セントラルヘリコプター)に納入した。ドクターヘリの実験運航に供するためである。

当時、バブル崩壊後の内需低迷の時期で、ヘリメーカーである川崎重工も販売に苦心していた。川重製BK117は総機数70機で、13機ほどがだぶつき気味。メーカーからはなんとかそうした機体をITCで購入してもらい、市場価格の下げ止まりを計りたい。かつ、メーカーの機体生産を継続したいので協力してほしいとの依頼を受けた。

航空機リース会社にとって在庫を



第1話：日本のドクターヘリのパイオニア・レッサー

持つことは命取りである。当時すでに60機を超す航空機・ヘリを全世界でリースしていた実績があり、タイ、インド、フィリピン、韓国、台湾、ニュージーランド(NZ)、オーストラリアなどで川重製BK117の評価が高く、多くのリース依頼があったことで、一挙に13機のBK117の購入に踏み切った。

日本のバブル崩壊時、不動産価格

は大幅に下落、買手不在の真っ暗な状況であったが、航空機は不動産と異なり世界市場のどこへも飛んで行き、現地の航空会社のニーズを満たすことができる。

購入機体は長年の取引先であるNZの航空会社に搬入し、必要な改修・整備・保守を行い、各国の航空会社にリース営業を開始した。結果、韓国2機、タイ2機、フィリピン2

機、NZ 5機、台湾1機とリースないし販売が実現できた。

残る1機は日本に再輸入され、日本初のドクターヘリとして「空の緊急医療現場」で長らく活躍することになった。テレビ番組を見ながら活躍するBK117に深い感慨を覚えた。

ITCは北米の救急医療ヘリ分野で多くの実績を持った。ようやくスタートを切ったわが国のドクターヘリが北米同様に全国規模で活躍し、弊社のヘリコプターリース事業のさらなる拡大に資することを楽しみにしている。(つづく)

プロフィール：中山智夫
1969年明治大学政経学部卒。伊藤忠商事勤務、チュニジア事務所長。各種大型プロジェクトを手がけた後独立、現ITC設立。欧米航空機メーカー5社販売代理店。ボーイング、エアバス等旅客機リース組成・販売。現在に至る。

1996年4月、突然アメリカのベル・ヘリコプター社の営業本部長、スティーブより国際電話が入った。フィリピン大統領専用ヘリプロジェクトにリース会社として参加して欲しくないかというものだった。

当時のフィリピンは、ラモス大統領の経済政策が順調に進んで、国内に活気が漲っているときで、その成果を世界に示すべく、秋口には首都マニラの北東70キロメートルに位置する風光明媚(めいび)なスービック湾に世界各国の首脳を招いてアジア初のAPEC首脳会議を開催する準備に入っていた。

それまでの大統領専用ヘリはベトナムで使用された米軍の中古軍用14人乗り単発ヘリ。頻繁に発生するエンジン・トラブルで大統領および要人のフライトがキャンセル、延期

中山智夫の 航空機リースあれこれ

第2話：フィリピン大統領専用ヘリ4機をリースで納入

を余儀なくされていた。APECでの各国要人の輸送を機に最新型14人乗り双発ベル412EPを4機総額4千万ドルで導入する考えであった。

しかし、当時のフィリピンは未だに外貨収入に対する海外借入残(Debt Service Ratio)が16%と高く、金融機関の融資基準をクリアできない状況であった。そこで、当社ITCにリースで導入に協力してほしいと依頼してきたもの。

マラカニアン宮殿で謁見したラモス大統領は、小生と会うなりハグし『Oh! My Banker, Mr. Nakayama』と開口一番に言われ、数カ月後のAPEC首脳会議のホスト国として新型ヘリがどうしても必要、資金調達をよろしく頼むと強く懇請された。

大統領直々の要請を受けて、早速、欧州の銀行と4千万ドルの融資を受けて、買取オプション付き10年リースの契約を調印、同時に、本政府債務

を証券化し、世界の投資家に販売することでAPEC開催の一カ月前に4機のヘリコプターをフィリピン政府大統領府に納めることができた。

APECでのラモス大統領の自信に満ちたホスト役をマニラ・ホテルで中継を見ながら一カ月前までの大統領との契約調印での苦勞が瞬時に報われた気がした。いまはシコルスキー社の副社長となったスティーブだが、いまでも会うたびにこのときの苦勞話が酒のさかなとなる。

(つづく)

プロフィール：中山智夫
1969年明治大学政経学部卒。伊藤忠商事勤務、チュニジア事務所長。各種大型プロジェクトを手がけた後独立、現ITC設立。欧米航空機メーカー5社販売代理店。ボーイング、エアバス等旅客機リース組成・販売。現在に至る。
ホームページ：http://www.itca.co.jp/indexj.html

今回は、なぜ航空機は世界で最も価値ある資産といわれるのか、また、世界的な市場価格がなかなか下がらないのかを検証したい。

商社マンとして世界をまたに掛け、車両、建設機械、船舶、航空機など多くの資産の売買を行った。伊藤忠を円満退社後、そうした経験を通して「航空機」の輸出入とリース事業をコアビジネスとした。

自動車であれば、エンジンが故障しても路肩に駐車し、レッカー車を待てばよい。船であれば洋上で浮かんでいれば衛星救難信号を傍受し、海上保安庁のヘリが救助してくれる。しかし、航空機の場合、エンジンが故障したら、瞬時に多くの人命を巻き込む大惨事となる。

日常点検に加えて、各国の航空局および航空機メーカーは、旅客機



中山智夫の
航空機リースあれこれ

第3話：航空機は世界で最も価値ある資産

の安全な飛行を担保するため、飛行時間、着陸回数、カレンダーに基づくCおよびDチェック、エンジン、脚およびAPU(補助電源)のオーバーホールといった重整備を含む定期点検を航空法で義務付けている。

ボーイング737-800の場合、日常点検費用とは別に、定期的な重整備費用として年間337万ドル、3年で1千万ドルを積み立てる。こうした積立てで機体はほぼ3年ごとに重

整備を行い、常に新品同様に耐空性能を維持し続ける。費用はすべて航空会社の負担。

こうした厳格な整備を通じて、航空機の中古市場価格が確立される。ちなみに、2001年製737-800の価格は現在3千万ドル程度。5年リースを組み、月額30万ドル、60カ月で1,800万ドルのリース料を受け取り、60カ月後にイギリスASCEND社の想定価格2,034万ドルで転売すると

5年間の利回りは27.8%となる。

一方、リース開始時に法定償却期間8年を経過しているため最大1年で簿価1円を残して購入金額を加速度償却することができる。

このように航空機リース事業は機体の貸手にとって高収益物件であると共に税の繰延べ効果も享受できる国際的に最も価値ある資本財といえる。逆に、借手である航空会社は安価なリース条件で必要な機材をオフバランスで調達できる。借手と貸手にとって「ウィン・ウィン」の関係が構築される。(つづく)

プロフィール：中山智夫
1969年明治大学政経学部卒。伊藤忠商事勤務、チュニジア事務所長。各種大型プロジェクトを手がけた後独立、現ITC設立。欧米航空機メーカー5社販売代理店。ボーイング、エアバス等旅客機リース組成・販売。現在に至る。
ホームページ：<http://www.itca.co.jp/indexj.html>

1995年春、世界ヘリコプター協会の年次総会でカナダ、ブリティッシュ・コロンビア州の最大の商業都市バンクーバーに本拠を置く『ヘリジェット社』のシットナム社長に面談する機会があった。

同社はバンクーバー港の浮きヘリポートと風光明媚(めいび)な州都ビクトリアを28分で結ぶ二地点間の定期旅客輸送とカナダのスキーのメッカ、ウイスラーに冬場バンクーバーからスキー客を運ぶシャトルサービスを手がけていた。

2地点間を定期・周年にわたって航空旅客輸送を28分間隔でヘリコプター、シコルスキー76型(乗客12人乗り)で行う事業は、日の出から日没まで10時間休みなく旅客を輸送し、夜間は夕方から朝まで安全運航のために休みなく日常点検と

中山智夫の 航空機リースあれこれ

第4話：航空機のオフバランス化でカナダの航空会社上場

一部重整備を行うプログレッシブ・メンテナンスを採用していた。

この事業は、初期投資が大きく、売上げの大方が整備費、部品代、人件費、燃料代などに消えてしまい、損益分岐点に達するまでが厳しい事業である。

当時、日本のロイヤル航空(現アカギヘリコプター)がマカオの財閥王スタンレー・ホー氏と組んで香港・マカオ間の2地点間人員輸送を

スタートしたが、軌道に乗るまでにさらに数年はかかる状態。航空事業の安定化のため、弊社は機体7機をリースし、オフバランス化に協力させていただいた。

シットナム社長にも、同様にヘリジェット社が所有するシコルスキー76型4機のうちの3機(資産価値6億円強)をセール・リースバックすることで資産のオフバランス化を提案した。彼はこの提案を快諾し、

弊社が資産を購入することで大幅な資産圧縮を計り、3年分の売上げに相当するキャッシュを得て、手元流動性を大幅に高めることができた。

その結果、3年後には、ヘリジェット社は見事に株式公開を実現し、いまではドクターヘリを含め航空機事業を拡大発展、北米でトップクラスに位置する模範的な航空会社に育っている。シットナム氏とは毎年世界ヘリコプター協会の年次総会で会って懐かしい思い出を語り、交友を深めている。

(つづく)

プロフィール：中山智夫
1969年明治大学政経学部卒。伊藤忠商事勤務、チュニジア事務所長。各種大型プロジェクトを手がけた後独立、現ITC設立。欧米航空機メーカー5社販売代理店。ボーイング、エアバス等旅客機リース組成・販売。現在に至る。
ホームページ：<http://www.itca.co.jp/indexj.html>

