

# 船舶投資ファンド 今後の展望

外航海運の新たな船舶保有者として船舶投資ファンドが注目されている。日本初の本格的な船舶投資ファンドとして2007年1月に発足したアンカー・シップ・インベストメント(本社・東京)は1号ファンドの組成に続き、今期中に2000億円規模の2号ファンドを組成する。同社の社長(56)に船舶投資の魅力と今後の事業展望について聞いた。(聞き手 山本裕史)

船舶投資ファンドの「1号ファンド」の組成は、簡単に言えば投資家から募った一定の出資金を、12隻の船舶への投資を実施する。海運業界への投資は、一般的に「1号ファンド」の投資スタンスにはさほど経験を持つ機関投資家から買われる。アンカー・シップ・インベストメントの出資が大半を占めた。具体的には総額で約2000億円を投資できる。現在、在行ペースで1400億円、1500億円、1600億円に到達している。船種別ではコンテナ船7隻、大型原油タンカー3隻、自動車専用

用船1隻、ケミカルタンカー1隻。既に9隻が竣工しており、いずれも海運大手への用船に入っている。残り3隻はいずれもコンテナ船で今後、竣工する予定だ。

## 今期は増配へ

事業開始から3年が経過した。配当状況は、

「当社のファンドは11月決算であり、前期は現金配当を実施した。今期は増配を予定している。用船料収入にはドル建て契約もあり、この1年の円高局面では楽ではなかった。円高に對してはさまざまな対策を講じており、その一つにキャッシュフローの中から一定のデポジット(預託金)を

## 1号は裸用船

船種を選別する上で

何か基準はあるか。船舶投資はあくまで船への投資であり、当社は船舶管理を単独で行う。われわれの投資家は為替リスクを取り、利回りを上げていくことも船舶投資の魅力の一つと考えている」

「15年に導入予定の国際会計基準(IFRS)では裸用船がオンバランスされる可能性も指摘されている。当社としても対象とする船種もバルカー(BC)が主流となった。中小型船やバルカーは船主が海運へ定期用船貸し出しできる」

# 2号ファンド、2000億円規模で組成へ

「当社としてはフラッグシップに位置付けられる高付加価値の大型船にニーズがある」と判断。原則10年間の長期契約を前提に裸用船契約を結んだ。ファンドをスタートした時は海運市況は絶好調でもう少しリスクを取った運用をやれないかという議論もあった。しかし、市況の先行きの不透明さも感じ始めていたため、堅い運用を選択した」

## アンカー・シップ・インベストメント社長 辻 肇氏



辻氏はじめ 76 (昭和51)年東大法卒、日本興業銀行(現みずほフィナンシャルグループ)銀行で営業第7部長を歴任。第7部は船舶金融担当セクションで船舶金融担当歴は通算14年に及ぶ。06年みずほ証券顧問。07年1月から現職。

「先についても海外の超一流会社や日本の不定期船事業会社とも積極的に取引している」と

「日本の海運業界は世界の新興国市場をうまく取り込み、非常に成長が期待できる分野だ。リブレース需要を含め今後一層高まる船舶の資金需要に対しファイナンス力のある受け皿が必要になってくる。船舶投資ファンドが活用されるチャンスがますます広がっていくものと期待している」