

2000億円の船舶ファンド

9月にも設立 国内で最大規模

日本国内で9月にも2000億円規模の「船舶ファンド」がスタートする。国内での船舶ファンド設立は約3年半ぶりで投資額は過去最大規模。

海運市況の回復を受けて、機関投資家が船に投資して運用益を狙う。海運各社も有利子負債を抑制しながら船隊を拡充できる利点があり、関心を寄せている。

ファンドを設立するのは独立系投資顧問のアンカー・シップ・インベストメント（東京・中央）。金融機関や年金基金から資金を集めて1隻数十億

円から1000億円程度の大型タンカーや貨物船を建造する。海運会社と7～10年程度の賃借契約を結び、運賃収入を投資家への配当に充てる。

アンカー社は2007年に第1号ファンドを立ち上げ、12隻に投資済み。日本郵船や川崎汽船が運航し、昨年11月から配当を始めた。海運各社の需要が強く、新たなファンドの設立を決めた。

中国など新興国の経済成長で鉄鉱石や石炭の輸送需要は高水準だ。08年秋の金融危機以降、船舶の建造価格はピーク時か

ら約4割下落し、海運各社は船隊整備を再開している。現在の会計基準ではファンドを通じて船舶を賃借すると資産・負債を帳簿計上せずに済む。

ただ海運業界では、一時20万ドル強に上昇した大型貨物船の輸送契約料が、金融危機以降の数カ月で1000ドル前後に暴落したことがある。足元でも南欧諸国の財政問題を発端に世界景気の先行き不透明感が漂っており、期待した運賃収入が見込めなくなるリスクもある。