

18:20 30Jun10 -[ハイライト]船舶投資ファンド、注目されるオルタナティブ投資の新しい方向性

(この記事の筆者はロイター INVESTMENTVIEWS のアナリストです。記事には筆者の個人的見解や判断が含まれています)

- ・ミドルリスク・ミドルリターンを実現、不動産投資信託(REIT)のようなリアルアセットの1つ
- ・日本の海運会社の船隊増強ニーズをサポート
- ・船舶ファンドの複数設立が将来のファンド上場促進、投資家と海運会社の双方にメリット

上野 武昭

[東京 30日 ロイター INVESTMENTVIEWS] オルタナティブ投資の新しい方向性として注目される船舶投資ファンドが、今年9月に第2号ファンドをスタートさせる。今後、複数の船舶投資ファンドが設立されれば、国が船舶ファンドにかかわる法律や税制の整備に動き、証券取引所への船舶投資ファンドの上場に進展していくことが予想される。これは、ファンドの流動性を高めファンド投資の参加者を増やす面と、ファンド側の資金調達力向上による船舶購入力の拡大につながるメリットがある。

船舶投資ファンドでは、機関投資家が船に投資して運用益を狙う。海運会社にとっても、船を所有せず、ファンド側から船を借りることで、有利子負債を抑制。バランスシートを悪化させずに船隊を増強するメリットがある。

国内で唯一の船舶ファンドを運営するアンカー・シップ・インベストメント社は、みずほコーポレート銀行出身の辻肇社長をはじめとする常勤メンバー8人で運営されている。辻社長は金融で働いた30年間超のかんりの部分を海運・船舶という船の仕事に携わってきた。アンカー社は2007年1月に、日本の投資家から集めた資金と金融機関からの借り入れで、2000億円規模の第1号ファンドを立ち上げた。生命保険会社など機関投資家が新しい資金運用先として関心を強めている。

アンカー社は日本の海運大手3社をはじめとした海運会社所有の新造船を購入・保有し、購入元あるいは異なる海運会社に対し、10年という長期の用船契約を結んでいる。用船料は固定の契約。用船契約がスタートすれば、船の運航リスクをとらない裸用船のため、日々変動する運賃相場の影響を受けずに固定の用船料が入ってくる。船の耐用年数は20年ほどであるが、10年間の用船契約終了時には、用船料の改定や海運会社が船を買い取るなどいくつかのオプションがある。第2号ファンドでは、コンテナやタンカー、バルクキャリアなどを中心に海運会社のニーズが高い1隻50億円から100億円程度の全体で20隻強の船に投資する方針だ。

投資家への配当は年10%程度を目標としている。これを不動産投資信託(REIT)の予想利回りと比較すると、時価総額上位の2社である日本ビルファンド<8951.T>、ジャパンリアルエステイト<8952.T>ともに4.5%(6月30日時点)と、アンカー社の船舶投資ファンドの目標配当を下回っている。

ファンド運営において考えられるリスクは、船の貸出先からの用船料が滞るリスク(信用リスク)、海洋・船舶規制ルールの強化・変更などによる所有船の陳腐化リスクなどであろう。船の貸出先については、日本の海運大手3社を中心に財務内容が良好な数社に絞っており、リスクは小さいと思われる。また、環境規制強化などを含む海洋・船舶規制ルールの動向についても注意深く配慮している。辻社長は、長年の経験から船舶金融のノウハウに精通しており、リスクの最小化に自信を持っている。アンカー社は未上場だが、海外では2006年から2007年にかけてシンガポール系、米系、独系の船舶投資ファンドがシンガポール取引所に上場している。

Wednesday, 30 June 2010 18:20:16RTRS [nTK0425322] {JA}ENDS

Takeaki Ueno

Senior Analyst

Thomson Reuters

Phone: 81-3-6441-1147

takeaki.ueno@thomsonreuters.com

thomsonreuters.com

This email was sent to you by Thomson Reuters, the global news and information company.

Any views expressed in this message are those of the individual sender, except where the sender specifically states them to be the views of Thomso
