

## 最大投資額1500億円の船舶ファンドを組成

### アンカー・シップ社、日本最大の投資規模に 海運業界の船腹調達に新たな選択肢を提供

日本最大の船舶投資ファンドが誕生した。アンカー・シップ・インベストメント社(辻肇社長)が今月、投資額1000億~1500億円の第1号ファンド(私募形式)を組成、6月から投資先(船舶)の選定を始めることになった。投資期間は竣工後10年程度までを予定し、新造船のみではなく中古船にも取り組む。投資船舶は日本の主要海運会社を中心に商社などにも裸用船ベースで貸船して収益を得る。未曾有の新造需要増を背景に業界全体で船舶投資が活発になる中、ファンドという船舶の受け皿をつくることで「新たなソリューションを提供する」(辻社長)。船舶投資ファンドが増えているが、同ファンドが特徴的なのは一般的なプライベート・エクイティ・ファンドと同様に組成時に投資先が決まっていなかったことや、投資家の募集に際して証券会社経由で販売したことにある。今後は投資先の選定を進め、軌道に乗った段階で第2号ファンドの組成を目指す。

第1号ファンドは、18日までにすべての投資家と投資に関する契約を終え、6月から投資船舶の選定作業に入る。今回、資金を提供した投資家は、国内の機関投資家。投資家から集めたエクイティ(自己資金)と銀行からのローンを組み合わせた投資規模は1000億~1500億円と日本最大になる。エクイティとローンの投資比率は明らかでないが、個別案件ごとに決めていく方針。銀行から借り入れる資金については、特定の金融機関からファイナンスを受けるのではなく、投資効率を上げるため、あらゆる金融機関を対象として競争力のあるローンを確保していく方針。

対象船は船舶保有会社となるSPC(特定目的会社)が保有した上で、日本の主要な海運会社を中心に商社などにも貸し出す。原則として裸用船ベースで契約する。投資家にとっては、裸用船契約によって得られる用船料収入や、用船契約終了後の売船益が投資リターンの源泉になる。ファンドは長期保有、長期貸船を基本に投資していく考えのため、用船期間は約10年を想定。対象船舶は国内船主(船舶オーナー)と競合しないようなVLCCや大型コンテナ船、大型LPG船などをターゲットに置く。新造船への投資が多くなる見込みだが、顧客のニーズに応じて海運会社が保有する中古船の買船・チャー

ターバック案件など、中古船への投資にも取り組んでいく。

ファンドの組成に成功したことから、6月からは実際の投資先を選定していく。投資対象の評価やファンド運営などで意思決定の正確さや透明性を高める狙いもあって、アドバイザーとして3人を招聘。大手海運会社で経営トップクラスを務めた人物がファンド運営に助言する体制を整えた。今後2~3年をかけて投資先を決めていくことになるが、第1号ファンドが軌道に乗った段階で、第2号ファンドの組成を目指していく。その際には海外への進出や国内の船舶REITなど、1号ファンドとは異なるスキームも検討していく。

大手海運会社の船舶調達は①自社建造(仕組船)②国内船主からの用船③日本型オペレーティング・リース(JOL)などタックスリープの3形態がある。アンカー社は第4の選択肢であるファンドで「新たなソリューションを提供」(辻社長)し、「業界共通の“器”」(同)として同ファンドが活用されることを目指している。一方、金融機関などの投資家はこれまで、船舶へのファイナンスはデット部分に限られていたが、ファンドによってエクイティにも投資できる環境が整うことになった。新たな金融商品が誕生したことで、投資家の選択肢は広がる。

日本でも船舶投資ファンドが徐々に増えてきているが、アンカー社のファンドが特徴的なのはファンド組成時に投資先が決まっていなかったことにある。一般的なプライベート・エクイティ・ファンドでは、同様のケースが多い。これに対して、これまでの船舶ファンドでは事前に投資先が固まっているという、船舶の証券化や流動化と似た仕組みが大部分だ。また投資家の募集に当たっては、私募の取扱人としてみずほ証券を起用し、関係者間で組成するのではなく、証券会社を窓口としてセールスを行った。さらに市況変動に左右されない投資体制を築くため、みずほ証券にノウハウを提供してもらい「特殊なスキームを構築している」(辻社長)という。

アンカー社は今年1月に設立され、ファンド運用に関する助言・指示を行う。具体的には投資する船舶や売却時期の決定、為替ヘッジなどになる。旧日本興業銀行時代から船舶金融の経験が豊富なみずほ証券顧問(当時)の辻肇氏が社長に就任した。