

インタビュー

船舶ファンドを“業界共通の器”に育成 最先端の船舶金融で海運業界に貢献

世界的に船舶投資ファンドの誕生が相次ぐ中、アンカー・シップ・インベストメント社が5月に日本最大となる投資額1000億～1500億円の船舶ファンドを組成、6月から投資先船舶の選定を開始した。同社の辻肇社長は、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ことが目的」と話す。辻社長の出身母体である旧日本興業銀行の時代から脈々と受け継がれてきた船舶金融のノウハウを結集、最先端の船舶金融となる船舶ファンドで“業界共通の器”づくりを進め、「海運業界に貢献していく」ことにした。辻社長にファンド組成の経緯や狙いをインタビューした。

アンカー社は投資した船舶を日本の主要な海運会社を中心に商社などにも貸し出す方針で、原則として裸用船ベースで契約する。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VLC Cや大型コンテナ船、大型LPG船をはじめ、海運会社が自社保有を前提としている船をターゲットに置いている。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。今後2～3年をかけて投資先を決めていくことになるが、今回の第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考えだ。

辻社長のインタビュー概要は以下のとおり。

◆船舶投資が一般化

—— 日本ではこれまで船舶に投資するファンドはあったのですか。

辻 厳密に言えば、ありません。船舶融資を行う金融機関をはじめとする機関投資家などが投資家として船を保有するということはありませんでした。あえて言えば、日本型オペレーティング・リース(JOL)がファンドに近いのかもしれませんが、これは船舶投資というよりは節税対策として船舶の償却を利用した商品として普及してきたもので、収益を生む資産として船舶に投資するという発想とは違いま

アンカー・シップ・
インベストメント社長

辻 肇 氏

(つじ・はじめ)

1976年(昭和51年)、東京大学法学部卒業。同年、日本興業銀行入行。2000年、営業第七部長。2002年、みずほコーポレート銀行本店営業第七部長。2006年、みずほコーポレート銀行監査役。2007年、現職に就任。1953年(昭和28年)生まれ。兵庫県神戸市出身。



した。私も旧日本興業銀行時代にJOLのデット部分に関与したことはありました。また、海運会社や商社のバランスシート対策として、船舶の流動化を手がけたこともあります。これは船舶をSPC(特別目的会社)に移してオフバランスにすることが目的です。オペレーティング・リースという形でスキームをつくり、SPCにはオンバランスにならない程度でもともと保有していた海運会社や商社に出資してもらいました。しかし、投資家はあくまで船舶を運航している海運会社なり商社だったので、ファンドとは別物でした。