

## 新造大型船5隻を保有、邦船大手に長期貸船

### ファンド運営のアンカー社、初の投資案件に 邦船大手、国内ファンドから船舶を初調達

日本最大の船舶投資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(辻肇社長)が初の投資案件として、新造大型船を保有することになった。船種は明らかでないが、投資を正式決定した船と投資方針を固めた船を合わせて5隻を保有する。複数の邦船大手オペレーターに期間10年の長期契約で裸用船に出す。邦船大手が国内のファンドから船舶を調達するのは今回が初めて。これで同ファンドは最大投資額の約半分の投資先を確保したが、顧客ニーズに沿った柔軟対応が可能という特徴を武器に、今後も新造船を中心に中古船にも投資していく。

アンカー社は2007年5月、投資額1000億~1500億円の第1号ファンドを組成して以来、投資先(船舶)の選定を進めてきた。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保有の受け皿をつくり、新たな船舶の調達機会の提供を目指す同ファンドにとって、今回の5隻は記念すべき初案件となった。

同ファンドは、国内の機関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船舶に投資。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原則として裸用船ベースで貸し出す仕組みとなる。

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。国内船主と競合しないようにVLC Cや大型コンテナ船、自動車専用船、大型LPG船などを投資対象としている。新造船への投資が主体だが、顧客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考えだ。

\* \* \*

【解説】アンカー社の船舶投資ファンドは、海運会社には新たな船舶調達手段を提供し、投資家には今までにない投資商品を提供することになる。

海運会社(オペレーター)の船舶調達は主に、①自社建造②船主からの用船③日本型オペレーティング・リース(JOL)などタックスリースの3形態がある。アンカー社はファンドをこれらに続

く第4の選択肢として位置付け、「業界共通の“器”」として活用されることを目指している。

海運会社の新造整備は空前の規模に達しており、今後も拡大意欲は強い。船舶のオフバランス調達では国内船主を起用した用船がメインとなるが、船主はここ数年の大ブームで船隊を急拡大しており、資金調達面などから一段の拡大が困難になる船主も出てきた。船主一辺倒の調達戦略は限界に近づいているとの指摘もあり、ファンドが新たな受け皿として活躍できる余地は広がりつつある。

加えて、同ファンドは海運会社のニーズに応じた柔軟な対応ができるという特徴を持つ。海運会社の事情に応じてオンバランス、オフバランスのどちらでも対応が可能だけでなく、ドル建ての用船料で船舶を提供でき、用船料についても期中一定だけでなく、さまざまな事情に応じて当初数年間は高く、残りは安くといった設定や、これとは逆のパターンもできる。また、当初契約の終了後も返船、海運会社の買い取り、用船契約延長と多くの選択肢を用意しており、海運会社にとって使い勝手の良い仕組みが構築できる。海運会社が自社建造するのと同程度以上のコスト競争力もあるという。

一方、投資家にとって船舶ファンドは、エクイティに投資できることを意味する。金融機関などはこれまで、船舶への投資はデット(ローン)部分に限られていたが、ファンドの誕生でエクイティにも投資できる環境が整った。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。さらにベストポートフォリオの構築でリスク分散を図り、金利や為替のリスクも高度な金融技術を駆使してヘッジするなど、リスクを低減した運営を行っている。

日本の船舶金融市場ではここ数年、シンジケート・ローン(協調融資)や船舶流動化、JOLといったストラクチャード・ファイナンスが急増。今後はこれらに加えて、欧米の事例などからも船舶投資ファンド、船舶保有会社IPOなど、エクイティ性の高い船舶金融市場が拡大する見通しにある。アンカー社のファンドはこの流れに沿ったものであり、今回の初案件は日本でも船舶ファンドが根付きつつあることを示している。

(中村直樹)