

海運<経営・全般>

2020年3月3日

《連載》次代への戦訓
アンカー社誕生
アンカー・シップ社 辻肇氏⑨



当時、国内には本格的な船舶投資ファンドは存在しなかった。しっかりした船主が大勢いるし、またリース会社もあったので、それで船舶のオーナーはまだ足りていたのだろう。しかし、だんだんと大型の船舶投資が増えるなかで、船舶を保有する新しい機能への期待は存在していた。お手本がない以上、みずほ証券はさまざまな検証を独自に進めていかねばならなかった。

まずファンドのスキームの問題である。第一は投資家が有限責任であること。その次は税金面の問題、すなわち税金を二重取りされないような構成（パススルー課税）にすることだ。結論から言えば、商法の匿名組合を活用することによってこの課題を解決できた。運用会社アンカーと船舶保有SPCとの倒産隔離にも手を打った。

そして投資家への配当はどこまで可能かという採算性の課題である。用船料の試算やオペレーティングリースとして海運会社のオフバランスにするためのデットとエクイティの比率など、さらに為替変動を含めてさまざまなシミュレーションを行った結果、なんとか見極めはつ

いた。以上の検証は一足先にみずほ証券に移り、ファンドの基本的な勉強から始めた現社長の篠田の努力とみずほ証券のファンドビジネス担当部署のみならず法務・会計など専門部隊のサポートの賜物である。そういうさなかに私の銀行での任期も終わり、意外にも船舶投資ファンドの業務につきたいという希望はあっさり認められ、まずはみずほ証券に籍を移すこととなった。

最後の大きな課題は船舶ファンドの運営会社をどこにぶら下げるか（株主は誰にするか）という点だった。企業内ベンチャーであるので、本来ならばみずほ証券の子会社になるのだが、そうなるとファンドの保有資産がすべてみずほグループに連結されるリスクがでてくる。当時みずほ証券では投資銀行業務に舵をきっており、船舶のほかにエネルギー関連などいくつかのファンド設立の手が拳がっていた。こうしたファンドを経営統括し、かつみずほグループにも連結にならないファンド持ち株会社（現在のニュー・フロンティア・キャピタルマネジメント社）の設立が動き出していた。この持ち株会社が無事立ち上がり、船舶投資ファンド運営会社の資本金の金額も決まり、スタッフも私、篠田とあと3名が内定し、社外役員の候補者からも内諾をいただき、いよいよ会社発足となるのは2007年1月だった。

社名はアンカー・シップ・インベストメント株式会社とした。アンカーは船の錨からとったが、錨のマークは希望と信頼のシンボルである。またアンカーはリレー競技の最終走者も意味する、すなわち当社は日本の海運の最後の支えとなりたいとの気持ちを込めて、生意気ではあったがそう名付けた。