

海運〈経営・全般〉

2020年3月5日

《連載》次代への戦訓 ソリューション事業の展開 アンカー・シップ社 辻肇氏⑪

アンカー社は投資ファンド事業以外にも船舶金融を通じたソリューション事業も展開してきた。地方船主への支援はそのひとつ。船主の資金負担の軽減策として船舶をアンカー（ファンド）で保有、それを船主が用船、オペレーターが最終用船者となるスキームをまとめたこともある。ファンド以外でアンカー社が保有に関与したものは何隻もあり、われわれの船舶保有機能やファイナンスアレンジ機能を提供することでお役にたつことができた。

地銀とタッグを組み、造船所救済に乗り出したこともある。2009年、まだアンカー社が立ち上がって間もないころだ。広島銀行が力を貸してくれないかと突然話があった。広島銀行がメインバンクである佐々木造船が苦境に立っているというのである。佐々木造船が海外の海運会社から受注していた複数隻のケミカルタンカーが突然キャンセルを受けた。ペナルティーを勘案しても、マーケットで売却すれば大きな損失が発生するので会社の存続が危うくなるという説明であった。

佐々木造船は瀬戸内海の大崎上島にある中手の造船所で、島の経済の中核を担っている。高級なオールステンレス製のケミカル船を建造できる高い技術も持っている。広島銀行としては地域経済を支えることが最大の使命であると認識しており、全力で佐々木を救済すると銀行トップ以下腹をくくっていると、当時の広島銀行本店長であった竹内万博氏から趣旨を聞いた。

広島銀行からは数隻ファンドの船舶に融資を受けているし、トレーニーをアンカーに派遣してもらって息の合った大事な銀行である。われわれの使命は日本の海運業界への貢献とうたって発足したのは前に述べた通りで、それは造船も含めた日本海事クラスターへの貢献も当然意味する。広島銀行の、地元のためには傷を負う可能性があっても全力を尽くすのが地方銀行の大義という心意気にも打たれた。アンカーも動くことを決断したが、簡単な話ではなかった。

1万2000重量トンの小型のステンレスケミカル船を用船する海運会社は限られ、国内では難しい。海外向けとなるとファンドの投資家の資金を使うわけにはいかない。紆余曲折あった

が、世界でトップクラスのケミカルタンカーオペレーターであるストルト・ニールセンの中期の用船契約が3隻分ついた。資金は広島銀行が他行にも声をかけ協調融資で集めてくれた。これで3隻をアンカーが設立したケイマンSPCで購入することが決まり、佐々木造船は最悪の事態に陥らずにすんだのである。その後、ケミカルタンカーマーケットは回復し、ストルトはパーチェスオプションを行使、銀行側にも損失はでなかった。

2010年3月、3隻目の引き渡しがあり、このプロジェクトの関係者が大崎上島に集まり、ま祝い会が催された。私も家内とご招待を受け、なんと嬉しいことに家内が3隻目の支鋼切断の大役を仰せつかった。お祝いの会での佐々木社長の号泣が忘れられない。日本の海事クラスターの底力を再認識することになる出来事であった。

この件以外にも地銀と組んで地方船主の問題解決にあたったが、地銀の地元に対する情熱や地元企業に対する思いやりには常に感心させられた。話はいきなり飛鳥プロジェクトに飛ぶが、海運業とは違った切り口で地方の創生をテーマに多くの地銀とのコラボレーションを持ちたいと考えている。どういう展開になるのか大変楽しみにしている。

2012年には造船所の受注支援の一環として、日本船舶投資促進という会社の立ち上げに協力していくことになる。経緯を説明すると、私が委員を務めていた国土交通省の新造船政策検討会（2010年発足）で、日本の造船業の国際競争力をどう維持強化するかという議論の中で出てきた話だ。当時は為替が1ドル=80円という超円高で、造船会社は本当に青色吐息で受注に悪戦苦闘していた。この検討会の委員であるが、ユニバーサル造船（現ジャパンマリニュナイテッド社）の三島慎次郎社長、今治造船の檜垣幸人社長をはじめとする造船界の重鎮や、海運大手、商社、銀行（メガ、政府系）の役員クラス、学識経験者が名を連ね、座長は芝浦工業大学の柘植先生だった。

このなかに無名の会社の無名の私に加わるのだから、なんとも気が引けて小さくなっていた。当時の井出憲文海事局長（観光庁長官等を歴任し現在成田高速鉄道社長）が大学の同ゼミだったので、たまたま声をかけられたと思っているのだが、討議に参加しているうちに日本の造船業をなんとか金融面から支援できないかと真剣に考えるようになった。金融として受注促進に寄与する新しいスキームとして、アンカーの船舶投資ファンドをひとひねりして「輸出船舶向け投資ファンドの創設」を提案した。2011年のことである。

案件形成のファシリテーターとして新会社を設立、輸出船舶の受注案件ごとに船舶保有会社（SPC）を設立し、このSPCを船主として国際協力銀行等官民の金融機関の融資を受けて国内造船所に船舶を発注する。建造された船舶をSPCから海外船主に長期用船し、用船料ならび契約終了後の売却代金でファイナンスを回収せんとするものである。エクイティの部分は受注する造船所に負担してもらおうという意味で投資ファンドだ。要は船舶の輸出にあたって海外船主に買取でなく、用船形式にすることで受注拡大を図る仕組みである。

国土交通省も大乗り気で話はトントンと進み、では新会社を設立しようと主要造船所ほか20

社ほどが株主として手を挙げてくれた。日本造船工業会も惜しみなく協力してくれた。社長には日商岩井船舶部にこの人ありといわれた川戸忍さんに三顧の礼をお願いしたところ快く引き受けていただけた。アンカーも株主出資かつ人材の派遣で全面的にサポートした。2012年4月に新会社「日本船舶投資促進株式会社」（J S I F）がスタートした。

しかし環境の変化は激しい。年末からはアベノミクス、超金融緩和が始まり、諸悪の根源であった円高が終息していくのである。日本の造船業界は急速に受注能力を回復させていった。そうなると実質ストックボートのスキームの需要はしぼんでいき、J S I Fは解散することになるのである。J S I Fで実績を上げられなかったのは残念だが、造船業界にとってはいい結果である。またアンカーとしても徒労に終わったとは思わない。アンカーのソリューション提案力で官民を動かせし、国土交通省海事局、造船業界にこれまで持っていなかった人脈を広げることができたからで、達成感があった。