

02

第 2 章

事業の拡大とプラザ合意による危機



1970年代中盤の安保管店

1959年（昭和34年）の創立から10余年、安保管店は順調に成長を続け、1970年代半ばを迎える。1975年（昭和50年）、当社は尾道水道に面した現在の場所に新社屋を構える。

既にこの頃、事業の主軸は外航船となっていたが、1975年（昭和50年）に購入した「第一油化丸」（ケミカルタンカー）と「三江丸」（ケミカルタンカー）の2隻を1977年（昭和52年）11月に売却したことで、内航船の所有はゼロとなった。船主として、契約期間内であっても景気によって備船料の値引きや手形支払いなど、支払い条件が変更になる可能性のある内航船事業よりも、現金前払いの外航船事業の方が魅力的であった。そして外航船事業を展開する中で、定期備船として船員を雇用・育成して海外に派遣するノウハウのなかった当社が裸備船を中核とするのは、ある意味で自然な成り行きといえた。

この「外航の裸備船」を軸として、当社はファー・イースト・ SHIPPING、ボタニイベイ SHIPPING、東京マリンという主要取引先3社との関係を長期に渡り続けていく。またビジネスの拡大とともに、融資元の金融機関や造船会社、商社などとの新たな繋がりも、この頃から急速に広がっていった。



竣工後間もない安保管店本社屋の屋上にて。尾道の街をバックに写真に収まる安保管康夫と紀子夫妻（左側のふたり）。右端は1975年3月入社の小早川寧彦。1976年撮影



1975年に竣工した安保管店社屋

メインバンクと船籍の変化

当社のメインバンクは創立以来中国銀行であったが、1980年代に住友信託銀行（現：三井住友信託銀行）となる。ここにその背景を記したい。海運業界では1970年代後半から信託船というスキームが出てくる。これは商社が間に入り船主を保証した上で、信託銀行が所有する船を船主に貸し出すというものである。

当社でも1975年（昭和50年）完成の「藤安丸」（タンカー）、1978年（昭和53年）完成の「藤川丸」（タンカー／11,695D.W.T.）、そして1980年（昭和55年）完成の「浜風」（ケミカルタンカー／16,617D.W.T.）と「磯風」（ケミカルタンカー／16,628D.W.T.）がこの信託船に該当する。

ところが1980年代に入ると信託銀行がこの信託船を止める。信託船が事故を起こした際には、法律上所有者である信託銀行がそれに対応する必要があるが、これが次第に重荷となっていったのである。こうして信託船というスキームが無くなった後、住友信託銀行から当社に「間に商社の保証を入れず、直接船価を融資します」というオファーがあった。これにより誕生したのが1981年（昭和56年）完成の「かりんか」（後のSPICA／タンカー／29,997D.W.T.）である。この「かりんか」以降しばらくの間、当社が建造する船は中国銀行、もしくは住友信託銀行から融資を受けるかたちが続いていった。

時を同じくして、この頃から当社の船の船籍が、パナマなどの海外籍

となることが増えていく。当時、中国銀行は海外案件を手掛けていなかったため、パナマ船籍の船は住友信託銀行の融資となり、この結果、当社のメインバンクは徐々に住友信託銀行へと移っていった。住友信託銀行との取引がスタートした当初、当社は同行大阪本店と取引しており、最初に当社の担当者となったのは後に社長となる森田豊氏であった。森田氏は月に何度も大阪から尾道に足を運び、安保利夫と打ち合わせを重ねたという。



左上及び右：「かりんか」の命名進水式

左下：安保利夫（左）と住友信託銀行の森田豊氏（中央）

リース会社のファイナンス

1970年代以降、当社ではリース会社からファイナンスを受ける船も出てくる。その主な融資元はオリエント・リース（現：オリックス）、東京リース（現：東京センチュリー）、三井リース事業（現：JA 三井リース）の3社である。当社で初めてリース会社のファイナンスを受けたのは、1974年（昭和49年）に当社所有となった「ぼたにい・とろーじゃん」（ケミカルタンカー）である。この船は元々「三鶴丸」という名で三重造船の子会社、駿河海事で運航されていたが、照井修作氏がこの船をボタニイベイスティングで使うことを想定して、当社に買取を打診してきたものである。この中古船を購入するうえでファイナンスをどこに依頼するのか思案した安保康夫は、上野運輸に勤めていた知人・田代氏の息子が就職し、船舶分野への融資に興味があると聞いていたオリエント・リースを思い出す。そこで関係者と協議していたホテルニューオータニから同社に電話を入れたところ、すぐに融資が決まったという。当時まだ創業して間もなかったオリエント・リースとしても、これが最初の船舶ファイナンス案件であった。こうして「ぼたにい・とろーじゃん」は当社からボタニイベイスティングに6年間裸備船として出し、そのファイナンスをリース契約で6年間行うというかたちでまとまった。これ以降も当社は「AMAL TWO」（LPG / 3,000m³）、「GALAXY GAS」（LPG / 5,000m³）、「TRADEWIND EXPRESS」（タンカー / 12,752D.W.T.）などでオリエン



左上：オリエント・リースからのファイナンス船「GALAXY GAS」 / 左下：東京リースからのファイナンス船「NEPTUNE GAS」 / 右：三井リース事業からのファイナンス船「ORION GAS」

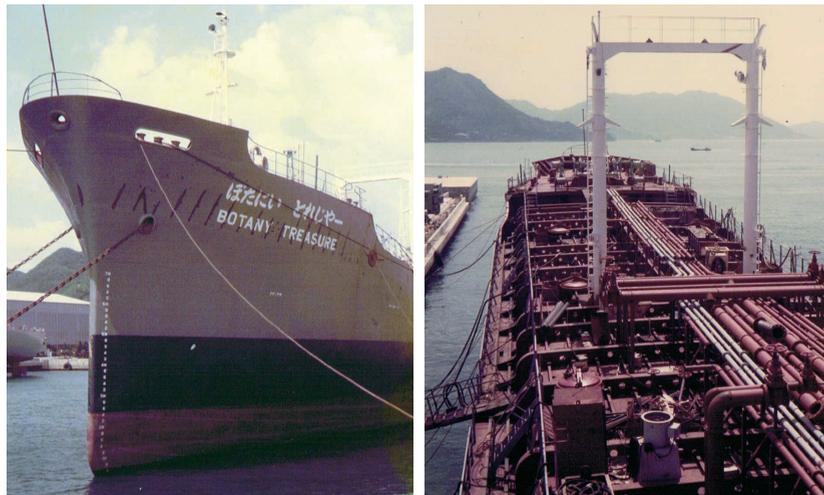
ト・リースからファイナンスを受けている。

また、東京リースからは「NEPTUNE GAS」（LPG / 2,500m³）、三井リース事業からは「ALTAIR」（ex.WILLTOC KUWAIT / タンカー / 20,848D.W.T.）、「ORION GAS」（LPG / 2,500m³）、「DENEBA GAS」（LPG / 3,300m³）、「ASL ORCHID」（ケミカルタンカー / 12,571D.W.T.）などでファイナンスを受けた。

幸陽船渠での建造

1970年代半ば、当社は多くの船を太平工業で建造していたが、1978年(昭和53年)に東京マリン向けとして完成する「藤川丸」(タンカー／11,695D.W.T.)は、初めて幸陽船渠(現：今治造船広島工場)で建造される船となった。これを皮切りに幸陽船渠との取引がはじまる。

同じく幸陽船渠においてボタニイベイスティング向けとして1978年(昭和53年)に完成する「ぼたにい・とれじゃー」(タンカー／4,303D.W.T.)は、当初三重県の造船所で建造を進めていたが、造船所の倒産により幸



建造途中に幸陽船渠に移動させて完成した「ぼたにい・とれじゃー」

陽船渠に移して完成させた船である。

また1980年(昭和55年)には幸陽船渠で東京マリン向けの「浜風」(ケミカルタンカー／16,617D.W.T.)、「磯風」(ケミカルタンカー／16,628D.W.T.)が完成する。この前年に安保雅文は結婚するが、その仲人を当時幸陽船渠の副社長であった溝手顕正氏が務めた。溝手氏は後に幸陽船渠社長となり、幸陽船渠が今治造船に売却された後は政界に進出して活躍することとなる。

右上：幸陽船渠で建造した「浜風」の命名・進水式
右下：安保雅文・真里子夫妻の結婚式。溝手顕正氏(中央)が仲人を務めた。溝手氏は新日本製鐵を経て幸陽船渠の副社長、社長を務める。政界に進出後は三原市長を経て参議院議員となる



| 来島どっくとその関連会社での建造

この頃、造船業界において急速に勢力を拡大していたのが来島どっくである。ここでは来島どっくとその関連会社における造船実績について記したい。

1979年(昭和54年)に完成した「NEPTUNE GAS」(LPG / 2,500m³)は、1971年(昭和46年)の「旭洋丸」建造後、しばらく取引の無かったファー・イースト・ SHIPPINGと安保康夫の間で交わされた「そろそろ何かやりますか」という話をきっかけに建造された船であり、これは岸上造船で造られた。岸上造船は1975年(昭和50年)に来島どっくの傘下に入っており、これが当社と来島どっくとの初めての取引となった。

この「NEPTUNE GAS」は、安保雅文と眞里子が結婚後最初に完成した船であったため、その命名・進水式におけるスポンサーを安保眞里子が務める予定であった。しかし台風のため支綱切断の儀式が中止となり、同じくファー・イースト・ SHIPPING向けとして同年に岸上造船で造られた「ゆーらなす・がす」の命名・進水式においてはじめて安保眞里子がスポンサーを務めている。

1981年(昭和56年)から翌1982年(昭和57年)にかけてファー・イースト・ SHIPPING向け、ボタニベイ SHIPPING向けのタンカーが計5隻完成するが、これらを手掛けた高知重工、太平工業、宇和島造船の3社は来島どっくの子会社であった。このように「NEPTUNE

GAS」以降、見積もる船がことごとく来島どっくとの契約になったが、これは来島どっくの営業担当であった松田頼三氏の手腕によるところが大きい。元々設計者であった松田氏は営業を担当するようになった後、新規顧客開拓の一環として安保康夫に会いに来るようになった。そこで雑談を通して海運業界のイロハを勉強しながら当社のニーズも深く観察し、綿密に計算された見積を提案するようになる。造船の見積は通常、100件のうち実際に建造に繋がるのは2、3件であるが、この時期に松田氏が当社に提案した見積はすべて契約に至り、計10隻が船として完成している。

ここで話を太平工業に戻したい。1975年(昭和50年)に完成する当社の東京マリン向け船舶3隻を太平工業で建造していた頃、東京マリンは太平工業にその倍ほどの数の船を直接発注していた。そうした状況の中、東京マリンが佐世保重工から太平工業の株を半分以上買い取ったため、一時太平工業は「東京マリンの造船所」の様相となった。その後、太平工業は1978年(昭和53年)に来島どっくの子会社となった。



上2点：岸上造船で建造した「NEPTUNE GAS」と同船の命名・進水式。本船は当社が来島ドックの関連会社で建造した最初の船であった



上3点：「NEPTUNE GAS」に続いて岸上造船で建造された「ゆーらなす・がす」。同船の命名・進水式におけるスポンサーは安保眞里子が務めた

COLUMN 3 | 安楽商店と来島どっく

松田 頼三 (元：新来島どっく 総務部長)

安楽商店社長との出会い

来島どっくの営業として、私が安楽商店に初めてお伺いしたのは1976年(昭和51年)頃と記憶しています。当時、来島どっくの坪内寿夫社長が「業績拡大のため、社員全員が営業として船の受注を増やせ!」と社内に大号令を発し、私も設計部から営業部に移って間もない頃でした。私は「自分の力で船を受注できる千載一遇のチャンスだ!」という闘志を胸に秘め、新規取引先となりそうな会社を調べはじめました。その中で特殊船を得意とする安楽商店という会社を知った私は、アポイントなしの飛び込みで会社を訪ねたのです。

突然押しかけて来た私に対して、当時の安楽商店社長は気軽に面会して下さり、さらに営業の経験も知識もない私に、海運全般からさまざまな国際情勢、金融情勢等の話をしてくださりました。この日、社長から伺ったさまざまなお話は当時の私にとって啓発されるものばかりで、その後も私は時間があれば話を伺いに、ご都合をお聞きすることもなく週2回くらいのペースで足しげく通いました。また、そのような私をいつも快く受け入れてくれました。安楽商店社長からお話を伺うこうした日々の中で、私はその日耳にした知らない言葉を四国に戻る船中で書き留め、後で調べることを通して知識を深めることができました。また訪問を重ねると共に、私は社長に親しみと深い尊敬の念を抱くようになりました。これは現在、安楽商店の社長を務められている安楽雅文氏が英国・ロンドンでの修行を終えて帰国されて間もない頃の話です。

「特殊船建造の来島どっく」となる礎

その後間もなく、私は安楽商店社長から約2,500m³、IMCO(現:IMO/国際海事機関)タイプのLPGタンカー2隻「NEPTUNE GAS」「ゆーらなす・がす」の引合をいただきました。私は勇んでこの話を来島どっくにもち帰り決裁伺いを提出したところ、当時の一色誠常務から「今まで見積を出しても受注に至った例はない。本当に船を発注してくれるのだろうか?」という発言があり、そこで私は上司の井手元一常務と再び安楽商店に伺うことになりました。その後、来島どっく社内で紆余曲折はありましたが、無事安楽商店との契約に至り、ここから安楽商店と来島どっくの関係がはじまったのです。

またこれに続けて約3,000m³、IMCOタイプのLPGタンカー2隻「AMAL ONE」「AMAL TWO」、さらに約8,000tのケミカルタンカー1隻「BOTANY TRIBUTE」も発注いただきました。これらはすべて来島どっくが初めて建造する船種・船型であり、技術設計部門も当初二の足を踏んでいましたが、私からも彼らを説得し、無事に受注・建造へと至りました。

その後も約6,000tのプロダクトタンカー2隻「ぼたにい・とりにてい」「ぼたにい・とらいあど」、約20,500tのプロダクトタンカー2隻「WILTOC KUWAIT(後のALTAIR)」「ういるとっく・あじまん(後のGEMINI/ROXANNE)」、約12,500tのステンレスケミカルタンカー「INFRA」、約90,000tのプロダクトタンカー「MARINE REGENT」と、1977年(昭和52年)頃からほぼ毎年のペースで発注をいただき、安楽商店と来島どっくの関係は深まってきました。

来島どっくも 1976 年（昭和 51 年）頃までは、ばら積み船、木材運搬船などのドライカーゴ船が建造の主流であり、IMCO タイプの LPG 船、プロダクトタンカー、ケミカルタンカーなどの特殊船の建造実績はほとんどありませんでした。安保商店からの引合に対して、当初は技術設計部門も受注を躊躇していましたが、社内何度となく話し合いを重ねる中、私は「来島どっくの技術力は高い!」、「今は実績がないだけでやれば必ずできる!」と同僚たちを説得し、当時の土田達夫部長、梁井泉部長、曾我部卓也部長らの協力もあり、これら特殊船の建造実績を重ねていきました。こうした経験と実績が、「来島どっく（新来島どっく）は、どんなタイプの船でも建造出来る!」という自信や評価に繋がり、その礎はまさに安保商店に築いていただいたものと深く感謝しております。

誠実と信頼の大切さ

私は来島どっくの営業として安保康夫社長と安保雅文専務（現：社長）のおふたりに接する中で、営業として大切なことを学びました。それは「船を買っていただく前に、まず自分自身の誠実さと信頼を買っていただくこと」です。おふたりの人柄に接する中で、このことの重要性を身に染みて知りました。

この時期、安保商店も安保康夫社長・安保雅文専務というおふたりを中心とした体制の下で、フリートを増やし今日の礎を築かれていった時期であり、その後のご発展の一端を来島どっくも担えたのではないかと考えています。

当時、“四国の大将”と呼ばれていた来島どっくの坪内寿夫社長は安保康夫社長



松田頼三氏（前列右端）。当社とボタニベイ SHIPPING の関係者とともに

が大のお気に入り、安保社長ご夫婦が来島どっくを訪れる際には、ホテル奥道後の宴席に坪内社長も必ず出席し、話が弾んだものでした。私が営業マンとして来島どっく営業部に在籍した期間は 14 年間でしたが、当時の安保康夫社長と安保雅文専務との出会いがなければその後の私も無かつたらうと、今もおふたりには感謝の思いでいっぱいです。

安保雅文社長の下、今後も安保商店がさらに発展されることを祈念いたしまして、創立 60 周年のお祝いとさせていただきます。

田中産業グループの造船所での建造

p.021 で記した「かりんか」（後の SPICA）はファー・イースト・ SHIPPING 向けとして大分の南日本造船で建造された。南日本造船は当時田中産業グループの 1 社で、この後当社の船は白杵鉄工所や北日本造船など、同グループの造船所で多く建造することとなる。1984 年（昭和 59 年）にファー・イースト・ SHIPPING 向けとして完成した「GALAXY GAS」（LPG / 5,000m³）は白杵鉄工所 佐伯工場で建造された LPG 船で、常温・高圧状態で液化ガスを輸送するプレッシャータイプではなく、オペレーションの柔軟性のため、低温・常圧から常温・高圧までさまざまなガスを輸送できるよう設計された珍しいセミレフタイプであった。* 同じく 1984 年（昭和 59 年）にファー・イースト・ SHIPPING 向けとして完成した「ORION GAS」（LPG / 2,500m³）は、八戸の北日本造船で当社が初めて建造した船である。

「かりんか」とアービトレーション

ここまで当社とファー・イースト・ SHIPPING との間には良好な関係が続いていた。ファー・イースト・ SHIPPING は当社から備船した船の中で LPG 船だけを自社で運航し、それ以外の船については当社から長期で裸備船してそれを海外に定期備船に出す、というビジネスを展開していた。1980 年代前半に完成した「かりんか」、「AMAL ONE」（LPG / 3,000m³）、「AMAL TWO」（LPG / 3,000m³）の 3 隻は、ファー・イースト・ SHIPPING からスイスのオイルトレーダーであるガットオイルに定期備船に出ていた。後に「AMAL ONE」と「AMAL TWO」は当社がガットオイルへ売船したものの、「かりんか」はガッ



セミレフタイプの LPG 船「GALAXY GAS」

*LPG の運搬

LPG は運搬のために液化させる必要があるが、その方法は圧力をかけるものと冷凍するものがある。日本の小型船で一般的な圧力をかけるものをプレッシャータイプと呼び、15 気圧程度の圧力を常時かけることで液体状態にする。また冷凍するものは冷凍機でマイナス 43°C 程度に保つことで液体状態を保持する



返船を巡ってガットオイルと長期に渡るアービトレーションとなった「かりんか」

トオイルからの備船料支払いが滞るようになり、返船を巡って当社との間で長期に渡りアービトレーション（仲裁裁定）** が繰り広げられた。

また、1982年（昭和57年）に建造した「WILLTOC KUWAIT」（後のALTAIR / タンカー / 20,848D.W.T.）と「ういとつく・あじまん」（後のROXANNE / タンカー / 20,791D.W.T.）も備船先が倒産するなど、この頃からファー・イースト・ SHIPPINGのサブレット先で度々問題が発生するようになった。***

丸紅とのプロジェクト

「AMAL ONE」は丸紅による商社ファイナンスにより建造された船である。商社ファイナンスとは、商社が動かすプロジェクトで、銀行からは融資を得にくい案件について、商社が船主に対する船のファイナンスも含めてすべてアレンジするというものである。「AMAL ONE」プロジェクトの丸紅側の担当者は昼田正博氏であったが、後にこの昼田氏との繋がりから当社は丸紅の「GAS CREST」（LPG / 3,500m³）を所有することになる。1983年（昭和58年）に完成した「GAS CREST」（LPG / 3,500m³）は、元々ノルウェーの会社に備船するために丸紅が四国の船主とプロジェクトを進めていた船であるが、建造中にノルウェーの会社が倒産し、四国の船主がプロジェクトから離脱することとなった。そこで昼田氏から当社にこの船の所有に関するオファーが寄せられた。このプロジェクトが契機となり、当社と丸紅との本格的な取引が始まる。

** アービトレーション（仲裁裁定）の教訓

「かりんか」の返船を巡るアービトレーションでは、ガットオイル側が裁定の引き延ばしを図ったため、当社は膨大な時間と費用を強いられることとなった。本件は当社にとって、アービトレーションは相手が意図しない場合、問題解決の有効な手段とならないという大きな教訓となった

*** 備船先の変更に伴う船名の変更

サブレット先からファー・イースト・ SHIPPINGに返船されたものは、名前を変えてファー・イースト・ SHIPPINGが直接運航した。本頁の「WILLTOC KUWAIT（後のALTAIR）」、「ういとつく・あじまん（後のROXANNE）」などは、前者の船名で完成後、備船先の変更によって、後者の船名に改名されて新たに備船された



「AMAL ONE」の命名・進水式

「MARINE REGENT」事件の勃発

創立以降、ここまで順調に成長を続けた当社は1980年代半ば、ついにアフラマックス*のタンカー建造を計画する。後に「MARINE REGENT」と名付けられることになるこのタンカーは約10万D.W.T.。原油タンカーが多いこのクラスにおいて、この船は石油精製品を積むためのプロダクトタンカーとして計画された。当社創立以来最大の船として、来島どっく傘下となっていた佐世保重工で1985年（昭和60年）9月4日に建造がはじまったこの船が、結果として当社に過去最大の危機をもたらすことになる。

この「MARINE REGENT」まで、当社は外航の裸備船というビジネスにおいて、融資時の円とドルの金利差を考慮して、日本の造船所に発注する船の船価を円で支払い、完成後に運航する船の備船料をドルで受け取るかたちを採っていた。このため各プロジェクトにおける船価と備船料の収支には米ドル対円相場というリスク要因が常に伴っていたが、1971年（昭和46年）までは1ドル＝360円の固定レートであり、その後変動相場制となったものの1985年（昭和60年）まではオイルショックなどの一時期を除いてレートはほぼ安定しており、当社としても円相場を見越した収支計算を行いやすい環境が続いていた。

ところが1985年（昭和60年）9月22日、それまでの平穏を打ち破る大事件が勃発する。それがプラザ合意**である。当時の竹下登蔵相（後の首相）が、NYのプラザホテルにおいて先進5カ国（G5）の財務大臣・中央銀行総裁と「ドル安への誘導」について合意し、その結果1ドル＝240円から160円へと一気に円高が進んだ。これによって円建てで発注している船の船価をドルに換算した場合、想定している備船料ととても釣り合いが取れない事態となる。プラザ合意がもたらした円高ドル安の天津波は、当社だけでなく海運・

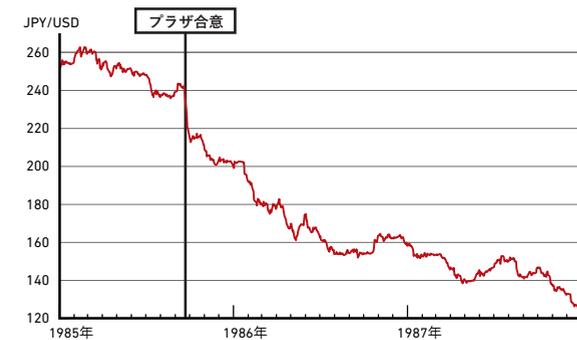
* アフラマックス (Aframax)

石油タンカーのうち、80,000D.W.T.～120,000D.W.T.の規模のもの

** プラザ合意

1985年9月22日、先進5カ国（G5）蔵相・中央銀行総裁会議により発表された、為替レート安定化に関する合意の通称。日本にとって円高をもたらすと共に、後のバブル景気の引き金となった

プラザ合意前後の円＝ドル相場の移行



造船を含めた日本の海事業界全体を襲い、業界全体が大きな危機に見舞われる。

「MARINE REGENT」の船価は約65億円であり、1ドル＝240円というレートにおいて約2,500万ドルと、その規模を考えるとリーズナブルな船価であると計画時に判断していた。また万一、円相場が変動して1ドル＝200円を切っても備船料から利益が出る計算が立てられていた。しかしその予想をはるかに超えて、1986年（昭和61年）6月の引き渡し時には160円、そして最終的には120円まで円が高騰し、プロジェクトとして採算がとれず取れない事態となった。これに追い討ちをかけるように融資元であった住友信託銀行から、「プラザ合意という想定外の経済変動があったため融資についても見直す」旨の通達があり、当社は突然、経営危機に陥る。

船は完成目前であり、契約も存在する。しかし支払う資金がない。これに当てる融資を銀行からどのように受けるのか。当社は住友信託銀行の各部署と交渉を重ね、銀行側から「緊急事態ですので、造船所に対して65億円の船価を10億円減額してもらおうよう交渉してください。その条件であれば銀行からは35億円を融資します。残りの20億円は安保商店が造船所と交渉して延払い（分割払い）にしてもらってください」という提案を受けた。この案を受けた当社はすぐに造船所と交渉を行うも、今度は造船所がそれを了承してくれない。そしてついに翌日には「MARINE REGENT」が引き渡されるという運命の日を迎える。



上3点：佐世保重工で着工・建造される「MARINE REGENT」

運命の1日

この日、社長の安保健夫と専務の安保雅文が佐世保で来島どっくの専務と最後の会合をもった。また当初本船の融資を了承した住友信託銀行の担当者も、その責任感から有給休暇を取得してその場に同席していた。ギリギリの交渉の末、来島どっくの専務から「当社としても減額する訳にはいかない。ただ安保商店と私たちは長年の付き合いがある。だから10億は安保商店に貸すというかたちで収めたい」という回答を得るに至る。その場ですぐに住友信託銀行の担当者が同行大阪本店に翌日の支払いの段取りを手配して、当社はギリギリのところで倒産の危機を回避したのである。この事件は当社に大きな教訓を与えた。この当時も船を建造するためにドルを借り、為替レートというリスクを排除することは可能であったが、円に比べて10%近くも高いドルの金利で融資を受けることに対する懸念から、当社は為替レートというリスクを取っても円で船価を用立てる方針を採っていた。しかしこの「MARINE REGENT」事件の教訓として、これ以降、当社は基本的に為替リスクを取らない方針を採り、現在に至るまでこれを堅持し続けている。

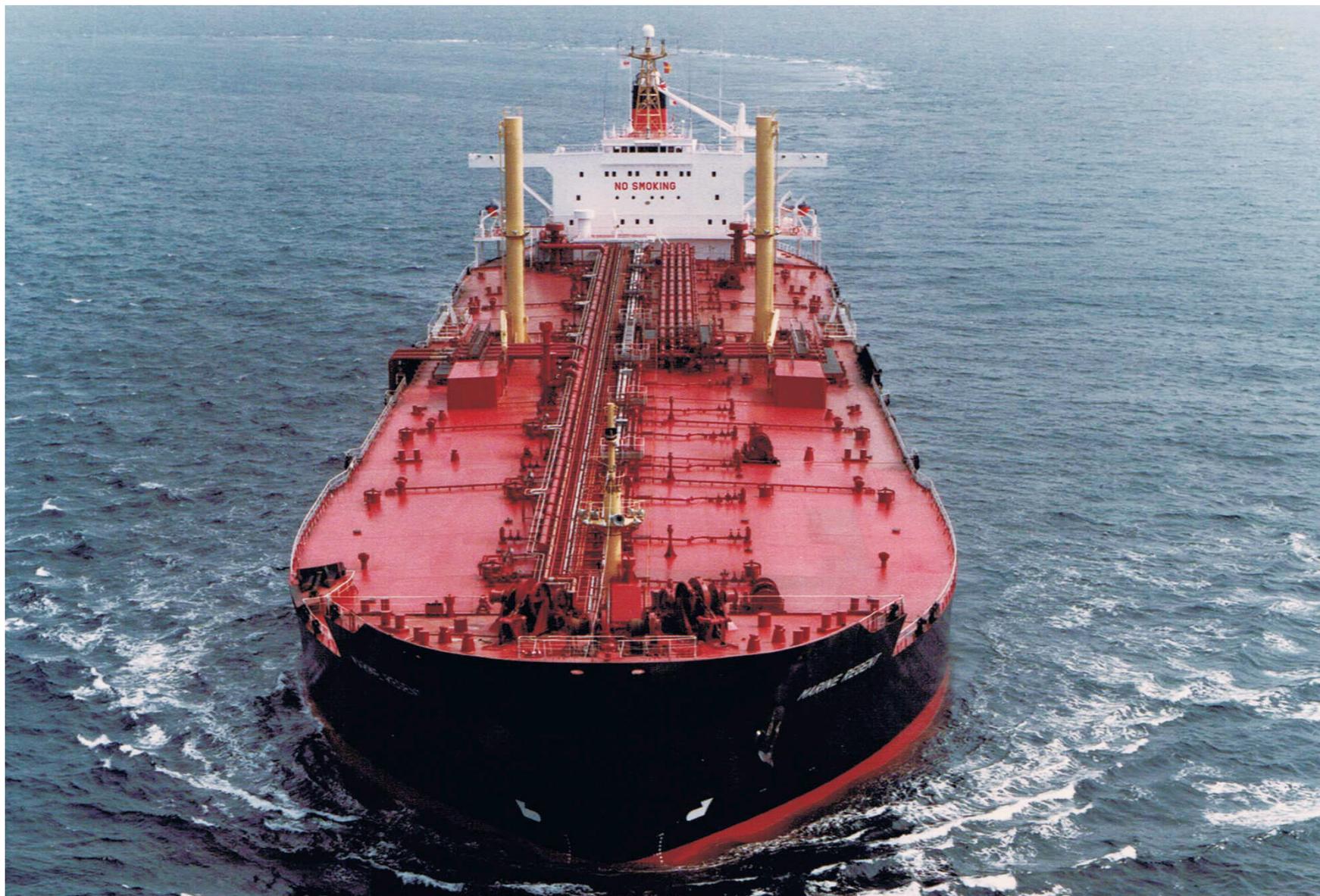
このようにプラザ合意は日本の海運業界と造船業界に大きな打撃を与えた。「MARINE REGENT」を建造した来島どっくもその1社で、それまで多くの造船所を買収していた来島どっくはプラザ合意の後遺症により倒産し、1987年(昭和62年)に新来島どっくとして再建される。



船体の建造が進む「MARINE REGENT」



上と右頁：竣工した「MARINE REGENT」



第1章
安保商店の創立と
探鉱船ビジネスの確立

第2章
事業の拡大と
ブラザ合意による危機

第3章
オフバランスと
安保商店の躍進

第4章
リーマンショックと
次代への変革

座談会
メッセージ
社員インタビュー

資料

再起の第一歩「SETO IRIS」

創立以来最大の危機を、メインバンクや造船会社の協力により乗り越えた当社が、再成長への第一歩として1989年（平成元年）10月に完成させたのが「SETO IRIS」（近海貨物船／5,364D.W.T.）である。本船はそれまでタンカーを中心に手掛けていた当社初の近海貨物船であった。

この頃、プラザ合意に起因する海運不況によって東京マリンの経営が悪化し、東京マリン創立以来の幹部がこの時多く同社を去っているが、そのひとりである松本誠一氏が創立したのがみやこマリタイムである。

当社の近海貨物船事業はこのみやこマリタイムによってもたらされた仕事で、当社からみやこマリタイムに「SETO IRIS」を裸備船として出し、そこからさらに他社に定期備船に出すかたちでビジネスが展開された。

「SETO IRIS」以外にも、1990年（平成2年）に「OCEAN RUBY」（近海貨物船／5,145D.W.T.）、1995年（平成7年）に「CAPITAL QUEEN」（近海貨物船／8,689D.W.T.）、1998年（平成10年）に「ASIA CONCERTO」（近海貨物船／7,186D.W.T.）と、1990年代に同様の貨物船を4隻建造している。

「SETO IRIS」はプラザ合意がもたらした危機から当社が脱した復活の象徴であった。1989年（平成元年）8月9日に行われた同船の命名・進水式には、この数年間の危機をともに乗り越えた関係者が一堂に会した。

式典の挨拶で住友信託銀行の鈴木氏が「安保商店の復活」を高らかに宣言したこの日から、当社の成長が再びはじまる。



上3点：1989年8月9日に波止浜造船所で行われた「SETO IRIS」の命名・進水式。下の写真の最前列の椅子の右端がこの日スピーチで「安保商店の復活」を宣言した住友信託銀行の鈴木氏