

船主、 多様化の時代

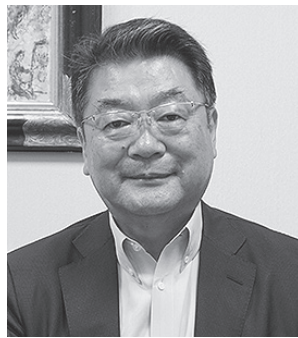
安楽商店、BBC主体に船隊30隻 新造案件不足で中古船へ取り組みも

今年創業60周年を迎えた安楽商店（広島県尾道市）。内航船主業からその歩みを始めた同社は創業から10年後にBBC（裸用船）による外航船主業へと進出した。現在グループ全体で30隻の船隊を持つ（2019～20年竣工の発注残4隻含む）。船種は中小型バルカー15隻、ケミカル船13隻、プロダクト船と自動車船（PCTC）が各1隻。国内外用船者とのBBCを中心に据えつつ、数年前から定期貸船（TC）も手掛けている。安楽雅文社長（写真）はBBCへの取り組みについて、「信頼関係のある用船者と直接取り組むのが基本だ」と語る。新造案件不足から中古船にも取り組み始めた。

—— 今後の船舶投資で有望視する分野は。

「特に分野を決めておらず、案件ごとに検討する。最近では案件はあるのだが新造船価が高止まりし、用船マーケットと乖離していることから成約に至らない。このため、中古船でつないでいこうと考え、昨年ハンディマックス2隻を中古買船した。これまでもBBC案件などの仕組み替えで既存船を買船したことはあったが、マーケットで中古船を買ったのは初めて。中古船は、買うタイミングを逃さぬよう即決が必要だが、買船してからでなければ用船先を探せないし、用船先を確定する前に融資を得るのも難しい。このため、中古船になかなか取り組めなかったのだが、中古買船した際に融資が可能かどうかの判断を地銀に先にももらったことで進められた。中古買船した2隻は国内外の海運会社との1年間のTCに投入している。このほか、シンガポール会社が持つケミカル船1隻も中古買船したもの。これら3隻とも買船成約後に用船先を決めた」

「当社は利ザヤが小さいBBCを事業の中心に据えているので、ある程度の船隊規模が必要。船齢が進んだ船を順次売船していくので、先細りにならないように何らかの形で新しい船を仕込んでいきたい。



もう少し中古船を検討したい」

—— 安楽商店は近年のBBCブーム以前からBBCに取り組んできた。

「父の代から始めた。内航船主業をしていた時に、ブローカーから外航船の話をもらった。父は英語ができなかったし、海外のこともよく分からなかったので、TCには取り組めないという話をしたら、BBCを提案された。当時、BBCの用船者はどちらかという資金力はないが貨物は持っている会社で、ケミカル船やLPG船といったニッチ分野の会社が多かった。当社が当初お付き合いをした用船者も小型LPG船社やケミカル船社だった。BBCに10年ほど取り組む中で分かったのは、TCはマーケット変動による収支の浮き沈みが大きいこと。父はBBCでコツコツ取り組むほうが、経営が安定し最終的には利益を得られると考えた。BBCだけで経営

するには隻数が必要だが、当時は高度経済成長期で船価が上昇基調。10年後に売船した時にも新造船価並みの価格で売れた。その売船益で徐々に船隊を増やし、安定経営に持っていけた。私の代になってからもBBCを基本としてきた。当初BBCでお付き合いした会社は倒産や廃業、需要の変化でBBCの商売がなくなりつつあったが、今度は商社や荷主系海運会社のオフバランス需要が出てきた。そのような会社は自社管理できるBBCを求めていた。当社はオフバランスの波に乗って船隊を増やし、大型化もしていった。そうして用船先は広がっていったのだが、意識的に広げたわけではなく案件ごとに検討した結果だ」

—— 現在TCは計10隻（安楽商店7隻、ABO SINGAPORE 3隻）ある。

「TCを手掛け始めたのは、BBCの用船者が経営破綻したことがきっかけだった。BBCの用船者が倒産すると、用船者が船員を手配し、船をコントロールしているので、船を取り戻すハードルは高い。2隻貸船していた用船者が不況の波に勝てずに倒産してしまったので、船が差し押さえられる前に船舶管理やバンカーの未払い分を当社が立て替える形で差し押さえを回避し、返船してもらった。このうち1隻を、

（この項、4ページに続く）

ももとの用船者がTCの話をしてきたオイルメジャーに当社からTCに出すことができた。その後、今度はMR型を貸船していた会社の用船料支払いが滞ったので返船してもらい、サブレットでTCに出していたタイ企業との契約を引き継いだ。リスク管理の観点からBBCをTCに切り替えたものもあった。もともとTCビジネスを狙って参入したのではない。TC目的で仕込んだ船は昨年買船した中古船だけだ」

「本格的にTCを展開するには人手が必要になることから、人員は5人程度だったのを増員して、シンガポール法人を含めて18人となった。船舶管理は管理会社を起用しているが、ノウハウを蓄積するため保険手配と購買は当社自身が行っている。今後も当社として対応できる規模を把握しながら、中古買船でTCにも取り組む。TCとBBCの割合は決めていないが、基本的にはBBCが中心。人手が要るTCは際限なく増やすことができないためだ」

—— 近年BBCがブームとなった。

「欧州の金融問題や、日本船主を起用したファイナンスの競争力を背景に、BBC案件が増えていった。船主だけでなく、リース会社も海外のオペレーターやオーナーとのBBC案件を手掛け始め、さらに増加した。当社はBBCで国内外の用船者とお付き合いがあるが、基本的にはブローカーや商社を入れていない。信頼関係のある用船者との直接の案件でなければBBCに取り組まない。また、昨今のBBC案件は利ざやも取れなくなっているし、良い案件が減ってきているように見える」

—— 海外建造への考え方は。

「日本に拘るわけではないが、造船所に依る。実際、裸備船者の要望で南通中遠海運川崎船舶工程(NACKS)でハンディマックスを、純粋な中国造船所でメタノール船を建造したことがある。船主が船舶管理のリスクを負うTC船に関してはより慎重に判断する」

—— シンガポールにABO SINGAPORE社がある。

「税制メリットを考えて2012年にシンガポール法人を設立した。邦船社にTCに出していたケミカル船をシンガポール法人に移管したのが始まりで、通算で5隻の保有実績があり、現在船隊はケミカル船3隻。コスト高のシンガポールで税制メリットを享受するには、キャピタルゲインなどで利益が上がる船を保有することが重要。マーケットや為替を見ながらベストな船を持っていく。TCに投入する船で、キャピタルゲインを得られる船であれば対象として考えたい。シンガポール事業が拡大していけばよい」

—— 船主業の理想の姿は。

「当社は近年の増員で体制が整った。子育て世代の女性社員が多いので、在宅でオペレーションを担当してもらうなど、互いに事情を理解してバックアップしながらやっている。船主業の今後については若い世代が考えてくれれば良い」

(聞き手：日下部佳子)

初のチップ船スクラバー搭載工事

■ 三和ドック、今後の大型船対応にクレーン増設へ

三和ドックは28日、臼井海運が保有する大型木材チップ船への硫酸化物(SOx)スクラバー搭載工事(レトロフィット)を完了したと発表した。レトロフィット工事実績はこれで3隻目で、チップ船は初。搭載工事期間は33日間だった。工期短縮のため、事前にスクラバーを搭載したファンネルブロックを製作し、海上クレーン船で一括搭載した。今後も大型の船で同様の工法をとれるよう、吊り能力120トンのクレーンを年内に1基新設する計画だ。

レトロフィットを行った船は、商船三井が北越コーポレーション向けに運航している6万4399重量トン型チップ船“HK Delight”(2009年竣工、サノヤス造船建造)。9月24日に三和ドックに入港し、

試運転を含めて33日間の搭載工事を完了して、10月28日に出港した。

レトロフィット工事にあたっては、スクラバーや配管などを艀装したファンネルブロックを本船到着前に製作しておき、船に一括で搭載した。ブロック重量が100トン近くになり、同社の既存クレーンの吊り上げ能力を超えていたため、今回は深田サルベージ建設が保有する海上クレーン船を活用した。120トンクレーン設置後は、自社設備で対応できるようになる。

三和ドックはレトロフィットのエンジニアリングと工事の実績を徐々に増やしている。スクラバー搭載工事では、本船を含めて5隻のエンジニアリングを実施してお



海上クレーンでファンネルを一括搭載した

り、うち自社で3隻を施工した。今回のチップ船がこれまでの最大船型となる。また今後6隻へのスクラバー搭載工事を予定している。

バラスト水処理装置に関してはこれまで65隻のエンジニアリングを実施し、うち38隻を自社で施工。今後約30隻の搭載工事を予定している。