

ジクシス、VLGC 3隻新造整備

■川汽、クミアイ、KSSから7年、既存船用船も

LPG元売り会社のジクシス（本社＝東京、山本一徳社長）が大型LPG船（VLGC）4隻の船隊整備を行った。このうち3隻は新造船で、川崎汽船、シンガポール船社クミアイ・ナビゲーション、韓国船社KSSから2017～18年に竣工する各1隻を定期用船する。用船期間はいずれも7年間。また、足元の船腹確保のため、ジクシス発足後間もなく、商船三井グループのシンガポール船社フェニックス・タンカーズから既存のVLGC1隻を3年間、定期用船した。ジクシスは中期的にLPG取扱量の拡大を計画しており、その輸送に必要な船腹を確保する。

今年4月に発足した「ジクシス」は積極的に船隊整備を進めている。

今回、新造船3隻の定期用船を決めた。川崎汽船とクミアイから用船するのは川崎重工業で建造される8万2200m³型。クミアイの新造船が神戸工場で2017年第2四半期に、川崎汽船は坂出工場で18年後半に竣工する予定。また、KSSから用船するのは韓国の現代重工業・蔚山工場で17年第2四半期に竣工する8万4000m³型。

このほか、新造船竣工までの対応として、フェニックスから09年建造の“Musahah”を3年間、定期用船している。

ジクシスはコスモ石油、昭和シェル石油、住友商事、東燃ゼネラル石油の4社のLPG事業を統合して今年4月1日に発足。発足時の船隊はくみあい船舶から2隻、川崎汽船から1隻、海外トレーダーから1隻のVLGC4隻体制。統合前の4社合算でLPGの年間取扱量が400万トン弱（輸入約280万トン、海外トレーディング約100万トン）。LPG調達ソースは現在、中東が7～8割、米国が2割弱、残りが豪州やアフリカなど。3～5年の中期計画として、国内販売と海外トレーディングで計600万トン規模の取扱量を目指しており、

そのために船隊増強が必要であり、当面は7～8隻体制を目安として、船隊を充実させていく方針を示していた。

今回の用船期間の設定について、奈良茂樹取締役副社長は「新造船は経済性も考慮し7年間とした。既存船は新造船が出てくる兼ね合いを考えたほか、スポット運賃が高値なので1年などでは良い条件が出てきにくく、3年程度が妥当と判断した」と説明する。

今回の新造船、既存船の定期用船で、ジクシスの既存船隊との単純合算で計8隻体制になるが、今後もさらなる船隊整備の検討を排除しない。「新造船が出てくる時期は少し先になるので、その途中経過でより競争力のある船を確保できるか引き続き検討していく。既存船の用船期間で満了するものも出てくるが、用船を継続できないような高齢船はない。マーケット環境を注視しながら船隊の充実を図っていく」（奈良副社長、以下同じ）との考え。

また、新造整備については「“半段落”といった状況。今回3隻確保したことで急ぐ必要はなくなった。ただ、これで打ち止めというつもりはなく、競争力次第で常に検討していきたい」（同）。引き続き

新造整備の可能性も探るが、その際には自社発注ではなく、従来どおり用船を基本とする。

また、LPG取扱量600万トンを念頭に置いた際、8隻程度の船隊で十分かどうかについては、「中東／日本航路でVLGC1隻当たりの輸送量は年間40万トン。8隻だと320万トンになり、そう考えると足りない。米国／日本のようにより長距離の貨物を考えるとさらに足りなくなる。ただ、CFR契約で船付きでLPGを購入する場合もあるし、また、スポット運賃も今のような高値が永久に続くとは思えず、必要な時にスポットで船腹調達することもある。マーケットを見通しながらポートフォリオを考えていく」としている。

今回の新造案件獲得について、クミアイ・ナビゲーションは「長らく温めていた新造船での長期優良契約を獲得することができ、身が引き締まる思い。最近の海外ドライ船社の不振で影響を受けた船もあるが、全く問題ない。今後も自己資金投入額を厚くするなどの対策を取り、新規案件、既存船リプレースの計画を淡々と進めていく」（黒柳智丸マネージング・ダイレクター）とコメントした。