

30隻が目標、投資対象は分散

■クミアイ・ナビゲーションの黒柳MD

くみあい船舶100%出資のシンガポール船主、クミアイ・ナビゲーションの黒柳智丸マネージング・ダイレクター（写真）は現地で本紙の取材に応じ、バルカー、タンカー、LPG船の三本柱に今後も投資する方針を明らかにした。現在はLPG船への投資が目立っており、先日は日本勢初となるLPG焚き大型LPG船（VLGC）を発注したが、今後もバランスの取れたポートフォリオで船主業を展開する。現在の保有船は新造発注残を含めて20隻になるが、長期的な目標として30隻を目指す考えだ。

■日本勢初のLPG燃料船

—— 先日は日本勢としては初めてLPG焚きVLGCを川崎重工業に発注した。その狙いは。

「LPGを燃料として使用できることを知ってからLPG燃料船を建造したい、建造しなければいけないという思いを抱いていた。環境対策として時代状況にも合致している。LPGの需要増にもつながる。具体化するのはいま少し先だと考えていたが、エクスマールやエクイノールが取り組み始めたのを知って、刺激を受けるようになった」

—— 船価面など、発注へのハードルは高かったのではないかと。

「（通常船と比べて）船価が高い船であるのは事実だが、20年保有という長い目で見れば最終的には利益を出せると判断した。デュアル・フューエル・エンジンで使用燃料に柔軟性があることも決め手になった。海運バブル以降、船主業は参入障壁が下がっている。その中で特色を出していかなければ生き残れない。当社のように規模が大きい船主が先陣を切るのには相応しくないとも考えたが、こういった新しい取り組みをすることで差別化できればと考えた」

—— 用船契約の見通しについては。

「まだ決まっていないが、コストに見合った用船料で5年ほどの契約をまず獲得できればと考えてい



る。最初の5年間である程度の資金回収を進めることができれば、その後の運営が楽になる」

—— 佐々木造船には小型LPG船2隻を発注している。

「2隻ともエクイノールと用船契約を決めた。1隻は先行発注していたが、入札でエクイノールは2隻を必要としていた。佐々木造船やタンクメーカーである泉鋼業の尽力もあって、2隻を揃えることができた。以前、VLGCの用船入札に参加したことで、エクイノールとの関係を構築できた。その時は契約できなかったが、そこでの関係が今回につながった」

—— 1隻を先行発注していた狙いは。

「LPGは東南アジアを中心に需要が伸びている。エクイノールとの契約が取れなかったとしても、欧州企業から別の引き合いがあると考えていた」

■三本柱で事業展開

—— 最近ではLPG船への投資

が目立つ。

「LPG船の発注が続いているが、バルカー、タンカー、LPG船の三本柱でやっていく方針が変わりはない。LPG船はクリーンエネルギーという時代の流れが需要を後押ししている。われわれは30年以上前からLPG船を保有している。強みであり、伸ばしていきたい。ただ、リスク管理の観点からバランスの取れたポートフォリオで保有船事業を展開していきたい。LPG船が突出することはないだろう。マーケットが低迷しているタンカーは手掛けにくいだけで、発注意欲はある。主力のバルカーも同様だ」

—— 現在の船隊構成は。

「クミアイ・ナビゲーションの保有船は20隻になる。このうち既存船は14隻になり、船種・船型別の内訳はケープサイズ・バルカー5隻、パナマックス・バルカー1隻、ハンディマックス・バルカー4隻、VLGC4隻。新造発注残は6隻で、VLGC2隻、小型LPG船2隻、ケープサイズ1隻、ハンディマックス1隻になる」

「東京のくみあい船舶は19隻を保有しており、内訳はバルカー10隻、LPG船4隻、アスファルト・タンカー3隻、モルテンサルファー船1隻、フェリー1隻になる。グループの保有船は40隻弱の規模になった」

—— 今後の投資方針は。

（この項、4ページに続く）

「次の世代に良い船を残していきたい。投機目的で船を発注することはしない方針だ。急激に船隊を拡大するつもりはない。責任ある船主として人を育ててから船を持ちたいと考えている。あえて隻数を示すとすれば、現在の20隻を30隻規模に増やしていきたい」

—— クミアイ・ナビゲーションは1995年にシンガポールに進出した。

「船主として生き残るために良

い判断だったと考えている。われわれの最終的な貢献のかたちは日本の顧客に競争力のある船を提供することだ。シンガポールにすることでそれができている。東京にもクミアイ・ナビゲーションとしてスタッフを置き、選ばれる船主になれるように努めている」

—— 改めてシンガポールに本拠を構えるメリットは。

「優遇税制が大きい。財務状況の強化につながった。シンガポー

ルはコストが高いと言われているが、船主業はその限りではない。船数と人員が必ずしも比例しないからだ。船隊が拡大したからといって、その分人が必要になるわけではない。人員コストがある程度固定されている。小規模な船隊だとコスト負担は確かに大きいですが、規模が拡大するにつれ軽くなり、優遇税制の効果が出てくるだろう」

(聞き手：中村直樹)