

# 外航船5隻体制へ

## ■日之出海運、清水社長インタビュー

日之出海運（福岡県福岡市）の清水満雄社長は本紙インタビューに応じ、縮小した船隊規模を再び増加基調に戻し、当面は外航船5隻体制を目指す考えを明らかにした。現在、ハンディバルカー1隻を保有しており、来年2月にはケミカル船が竣工する予定。BBC（裸用船）では船種を多様化させ、TC（定期用船）ではバルカーに特化していく考えだ。

——現在の事業内容は。

「外航海運では、3万7000重量トン型のログバルカー1隻を英国のユニティ・マリタイム社に貸船している。発注残は1隻あり、来年2月に北日本造船で竣工予定の1万2500重量トン型ケミカルタンカー1隻になる。同船は韓国船社に貸船する予定だ。いずれも裸用船契約（BBC）になる。現状はこの2隻だけだが、船隊を徐々に増やしていきたいと考えている」

「2018年に起きた当社内航タンカーによる関西国際空港連絡橋への衝突事故の時には、外航船3隻と内航船2隻の計5隻があって、10隻体制を目標にしていたが、事故後に内航船からは撤退した。外航船も、この好調なマーケットの中で買取オプション（PO）を行使されて、あっという間に減ってしまった。これから徐々に増やしていくつもりで、まずは5隻体制を目指し、その次には10隻体制にしていきたい。ただ、今は船価が高くてマーケットが追いついていないのが現状だ。今発注されている方々は、自己資金をかなり厚く入れたり、用船者が決まっていないう状態で発注したりしているが、当社は規模の面などから対応が難しいので、焦らず着実に増やしていきたい。東京の商社やブローカーなどと密に情報交換している」

——当面は5隻を目指すということだが、ターゲットにしている船種や船型はあるか。

「BBCであれば船種や船型には拘らない。むしろ船種によって好景気の波が違うので、船種や船



型はばらしたいと思っている。実際、5隻体制だった時の外航船はバルカー、自動車船、コンテナ船とばらしていた。ただ、定期用船契約（TC）ではバルカーに絞りたいと思っている。他の船種のTCはテクニカル面などからハードルが高い」

——内航から撤退したのは関空での事故が理由か。

「あの事故が引き金になったのは間違いない。内航と外航の両方を展開していた時は、安定した内航と、高リスク・高リターンで為替のリスクもある外航を両輪でやっていく方が安定経営に資すると思っていたが、不幸なことにあの事故が起きてしまって、いろいろ考えた結果、内航撤退の結論に至った。内航はタンカーを保有していたので石油需要の減退も理由の1つになったし、大きな事故を起こしたことで怖くなったということも正直ある。船長の判断で幸い乗組員11人は全員無事だったが、命を落とす危険性のある事故だったし、その後は誹謗中傷などもあった」

——外航船に進出した時期と

きっかけは。

「契約ベースでは2012年で、6万1000重量トン型バルカーが竣工したのが2015年だった。それから1年に1隻ずつ増やしたので、事業としては順風満帆な時にあの事故が起きた。外航船に進出したのは、国内の石油需要が減退していく見通しだったからだ。私はもともと旧ジャパンエナジーにいて、自分が育ったビッグカンパニーが新日本石油と合併しなければやっていけないくらいに石油需要が減退しているのを痛切に感じた。当然、それに伴って内航タンカーの需要も減っていくわけだから、そこで事業を伸ばしていくのは難しいと考えた。加えて、内航特有の船員不足問題もあったし、建造納付金や解撤交付金などの調整事業も他の事業と比べると特殊な構造だった。より大きな世界の海で社会貢献できる外航を志した」

——海運業以外の事業の現状は。

「物流事業については、外航海運以外に内航タンカーの代理店業をやっている。博多湾に入港するENEOSの内航タンカーを対象に代理店業務を行っている。また、航空機関連では、ルフトハンザ航空向けのJOLCO（日本型オペレーティング・リース）にも投資している。物流事業と並ぶもう1つの柱が不動産オーナー事業で、博多の10階建ての本社ビルのほか、若者に人気の裏天神エリアに木造2階建ての賃貸マンション1棟、さらに米国のロサンゼルス、ダラス、ヒューストン、アト

ランタに計6棟の賃貸物件も所有している。航空機と米国の不動産は銀行の紹介で参入した。本当は船に投資したかったが、POの行使で多少の売却益は入るものの次の船は価格が高くて買えない状態の中で、その他事業に投資することにした。不動産は将来的に売却することもできるので、また船のエクイティに戻そうと考えている」

—— 米国の不動産に投資した理由は。

「ロサンゼルスは2028年にオリンピックが開催される予定なので、

それに向かって特需が期待できるし、テキサスはトヨタ自動車が米国の事業を集約したように、税制の関係などで企業や富裕層が集まってきているので有望と考えた。ただ、われわれのメインの事業はあくまでも外航船なので、米国不動産への投資は将来に備えた一時避難的な投資と考えている」

—— 具体的な船の案件はあるのか。

「案件はあるが、条件が合わずに投資できない状態が続いている。船はなかなか難しい。無理し

てでも償却資産を持つような会社の規模感ではないし、それで失敗してもいけない。同じ1隻でも、10隻目から11隻目の船主と、われわれのように2隻目から3隻目の船主とでは大きな違いがある。当社の規模で判断を誤ったら会社が傾いてしまうので、次の投資は間違えられない。石橋を叩きながら、精査してやっていく。船は着実に増やしていきたいが、焦ってやる必要は全くないと思っている」

(聞き手：中村直樹、日下部佳子)