

《連載》 徳島船主⑤

バルカー2隻新造、外航船10隻に 四宮タンカー、用船者と長期の関係構築

徳島県阿南市に本社を置く四宮タンカーはオープンハッチバルカーやLPG船など特殊船志向の船主だ。現在の保有船は外航船10隻と内航船3隻で計13隻、このほか内外航併用LPG船1隻および内航LPG船1隻を飯野海運の近海・内航部門子会社から船舶管理を受託している。用船先のオペレーターと長期の関係を築くスタンスで、昨年末から今年2月までに国内造船所に新造発注したハンディバルカーを長年関係の深い韓国船社に貸船するほか、新たな関係構築に向けて新規用船者との定期用船(TC)ビジネスにも投入する。

四宮タンカーは1968年に四宮齊会長の父が農業の傍ら立ち上げた。内航船主業から始め、現在保有する内航船はLPG船2隻とセメント船1隻の3隻。外航船に参入したのは1998年。内航LPG船をパナマ籍に改造し、極東水域での運航と船舶管理を開始、外航海運へ進出した。2000年には飯野海運からの声かけで外航3500m³型LPG船を国内オペレーターから中古買船し、飯野海運との取引を開始した。当該船は徳山の石油化学メーカーから塩化ビニルモノマー(VCM)を積載し、極東、東南アジア諸国への輸出専用船で、月に数回徳山港へ積荷のために帰港、その都度会社より車で片道370kmをかけて安全訪船を継続し、自社管理による安全対策の構築、維持に努めてきた。さらに2021年には飯野海運向け4100m³型新造LPG船を建造し、「この頃頻繁に飯野海運を訪問、歴代社長ほか役員より厚誼をいただいたことが現在の基礎、精神となっている」(四宮齊会長)。その後も外航船隊・船種の拡大、現在はバルカー、LPG船、コンテナ船、タンカーと多様な外航船隊を10隻保有してい

る。

外航船の内訳は、オープンハッチ船2隻、バルカー5隻、LPG船1隻、コンテナ船1隻、オイル/ケミカル船1隻。現在貸船

先は全船が海外オペレーターとなっている。外航船隊規模は一時11隻まで増えたが、用船者による買取オプション(PO)行使により、既に引き渡し済みの1隻のほか、今年4~5月に3隻を売船予定であることから、近く7隻になる一方、昨年11月と今年2月に計2隻を新造発注し、船隊整備を進めている。発注したのはいずれも2025年竣工の4万重量トン型のハンディバルカーで、造船所は今治造船と名村造船所。それぞれ、韓国とデンマークの老舗船社との複数年のTCに投入する。

四宮齊会長は当面の船隊整備について、「計画的に船を増やすようにしてきたが、今回はPO行使のタイミングが想定以上に早かった。新造船が竣工するまで一時的



に外航船隊が縮小するが、PO行使で減った分としてもう1~2隻の新造船を検討している」と語る。

新造船による中長期TCを主眼に置く。現在外航船は3隻をTCビジネスに投入している。25年に新造船2隻が竣工すると、PO行使船の増減を含めその時点でTC4隻、BBCが5隻になる予定。四宮新二社長は「過去10年間で取り組みたいTC案件が余りなかったので裸用船(BBC)で船隊を積極的に増やしてきた。ただ現在はBBC案件の内容が変わってきた。メガコンテナ船や大型LPG船(VLGC)のような投資額が大きなものはあるが、投資金額が手頃である程度の収益性が望める案件が少なく、以前より難易度が上がっている。今後はTCを優先

的に増やしていきたい」との考えを示す。

「中堅規模の船主」を目指し、外航船の船隊整備を進めてきた。昨年から今年にかけてのPO行使により、船隊規模は一時的に縮小し、その後の拡大は緩やかだが、今後も外航・内航合わせて20隻超を目指す。ただし、船価高の中、当面は「船価動向を見極める」。

投資対象の船種や船型は特に設定していない。「BBC案件が乏しい状況下、TC案件で取り組めるものを前向きに検討していく。用船者の荷主や貨物の裏づけがしっかりとした案件に取り組みたい。今回発注した新造船も用船料がより高い案件もあったが、裏づけがしっかりしていた案件を優先的に投資先として決めた」(四宮社長)。

オペレーターとの長期的な関係構築が身上。邦船オペレーターと用船や船舶管理で長期の関係を築いているほか、海外オペレーターとの関係も深い。新造バルカーを投入するHMM(旧現代商船)はその1社だ。当初契約を満了した後もリプレースや契約更新などでビジネスを20年継続している。

BBC以外での中古買船への関心については、「当社は取り組む案件を慎重に検討し、じっくりと一から作り上げていくスタイル。中古船を買うにはスピードが必要なので、当社が考えるモデルから少々離れている」(同)。現在は投資を行いにくい事業環境にあることから、「中古船を買うよりも、既存船をドック時にそれなりの修繕費を投入して船質を維持した上で運用を続けていく考えだ」(同)と、

既存の資産を効率的に活用する手法を取る。

新燃料船についてはメタノールやLNGなどに関心を示すが、「船価が上がるほか、燃料自体のコスト、供給量や供給体制の問題が残る上に船員費も上がる。その採算が取れるだけの用船を用船者や荷主側が保証してくれ、またそのような船への設備投資について金融機関からの理解が得られるかが課題になる。このため先頭を切って導入することは難しい」(四宮会長、四宮社長)。昨年から今年にかけて発注したのがハンディバルカーなのは、この船型は当面は重油燃料船が主力になるとの公算からだ。

また内航船は小型LPG船2隻とセメント船1隻の計3隻を保有している。このほか、飯野海運近海・内航部門子会社の小型LPG船2隻(うち1隻は内外併用船)の管理を受託している。保有船のうち三浦造船所で21年に竣工したLPG船“第七徳誉丸”(1194総トン)は26年ぶりにリプレースした船で、「青森／石狩の海上交通の難所を専属に航海する船で、北海道へLPGの安定供給に資するため前の船より大型化し、良い船ができた」(四宮会長)。

内航船の船隊規模は当面現状維持とする。「建造に要する規制は緩和されたが、船員という資源の問題が大きい。船自体は造れても、それを動かす人の確保がネックになるためだ」(同)とし、海事教育機関卒業生の資格取得の促進に期待を示す。

付き合いのある金融機関は地元

の地銀に加えて、政府系金融機関や新たな金融機関も活用し現在5行。船隊拡大に伴い広げてきた。「金融機関には積極的に対応いただいており、融資環境はよくなってきた」(四宮社長)。外航船の資金調達は、急激なドル金利上昇を受けて、ドル借入をすべてスイスフランに転換した。

四宮タンカーの人員構成は、内航船員60人強を含めて約80人。海技者を増強し、予防保全に力を入れてきた。「用船料は更改の時に変動する相場もの。用船者に迷惑をかけず、また収益性を高めるには『防ぐ』ことが大事。機械の整備が遅れて、新たに機械を購入するとなると、そのコストに加えて、納品や整備の時間がかかる。そうならないためにも常に機器類のチェックを継続し、必要な予備品を補充しておくなどの対策を取っておくことが重要だ」(四宮会長)。近年は海技者を増員し、オフハイヤー(不稼働による用船契約の中断)などのロスを出さない船舶管理を徹底している。「それにより収支面で効果が出ている」(同)という。

四宮会長は「今を時めく著名人の著書の中に“経営者のトップになってからは『防ぐ経営』で特別損失を減らしていった、会社をプロの商人たちの集団に変えた”という記述があった。中らずと雖も遠からず、会社理念は『経営＝安全』である。『運航』、『整備』、『調達』これらに対しても安心ができる状態、すなわち社員の成長を見極めながら船隊整備・増大を考えていきたいと思う」と語った。