

## インタビュー

# 船舶融資は深く多様、一番面白い シテイの山田氏、30年超のキャリアに幕

日本とアジア、そしておそらく世界でも最も長くシップ・ファイナンスを手掛け、グローバルな船舶融資バンカーとして活躍してきたシテイバンク銀行の山田俊夫シッピング・ロジスティクス（アジア）本部長が3月31日付で退職することになった。山田氏は本紙のインタビューに応じ、「（銀行業務の中でも）シップ・ファイナンスは一番魅力的で面白い。海外のバンカーもみなそう話している」と語る。何がそんなに魅力的なのか。「融資リスクが高く、リスク分析をしていくと、いろいろな問題が出てくる。それに対応しようとする多くのアイデアが出る。そのビジネスとリスクのコンビネーションを扱うことがバンカーの仕事として非常に面白い。船舶は深く、そして多様です」。氏に船舶融資のこれまでを振り返ってもらおうとともに、今後の展望、そして船舶バンカーにとっても必要な資質などを大いに語ってもらった。

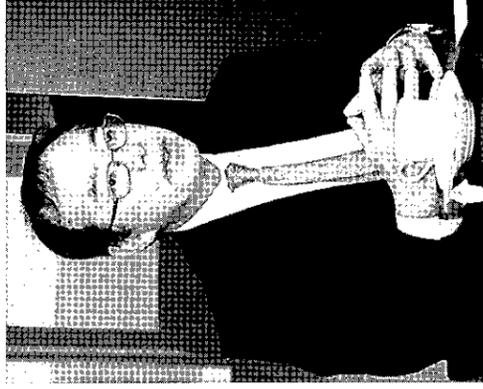
## 船舶融資の先駆け

—— 船舶融資に携わるようになったのはいつからですか。

山田 大学を卒業してすぐ、フアースト・ナショナル・シテイ・バンクに入りました。入行後、トレーニング目的でバックオフィスの業務を経験し、法務部門に配属された後、1976年に「ワールド・コーポレーション・グループ」という営業部門の中の自動車や機械産業向けの融資を行う部署に移りました。ここで初めてファイナンスを手掛けましたが、当時、「これからシッピングが伸びる」ということで、増員スタッフとして1977年に海運など大手の顧客向け融資を担当する部署に配属され、シップ・ファイナンスを始めました。

—— 船舶融資を30年以上も手掛けていくことになりましたね。少なくとも日本人バンカーでここまですべて長く船舶を担当した人は世界で後半の日本の船舶融資というのはどういうものだったのですか。

山田 邦銀は船への融資というより、会社全体のリスクを分析して融資していました。今でいうコーポレート・ファイナンスですね。大手都銀や旧日本興業銀行の存在感が大きく、地銀は限られた規模で融資していた、という印象です。当時、コーポレートベースではなく、船そのもののさまざまなリスクを分析して融資する手法は日本の銀行に根付いていませんでした



インサナーとして、倒産後の対応は大変でした。当時はチェース・マンハッタン、マニファクチャアラーズ・ハノーバー、ケミカル・コンチネタル・イリノイなど米系の銀行が邦船にかなり貸していたんです。欧州系の銀行は皆無でした。邦船が倒産したときの対応方法は、2つに分かれました。海運マーカーが非常に悪かったら、すぐ貸出先がデフォルトしたら、すぐに船をアレストして競売にかけ、債権回収を進めようとする銀行がほとんどでした。本来はそれが普通の対策なのでしょうが、シテイは違うやり方で臨みました。倒産会社と相談しながらリスケジュールを行い、徐々に貸出金の回収を図るというやり方です。友好的に処理を進めたことが、その会社の早期回復につながったと自負しています。

—— 1985年前後の海運不況期では欧州系銀行の影が薄いですね。この頃の船舶融資の主役は米系の銀行だったのですか。

山田 欧州系はシップ・ファイナンスの歴史自体は長いのですが、その頃はアジア、日本には進出していませんでした。アジアで勢力を伸ばしてきたのは1990年代以降になります。一方で1980年代にグローバルな船舶融資のプレーヤーとして活躍してきた米系の銀行は船

舶からほとんどが撤退しました。海運不況が撤退の引き金になったのです。現在ではシテイだけが残っています。ですからシテイと顧客の取引は非常に歴史があり、100年、50年とお付き合いさせてもらっている海運会社は世界中でたくさんいます。各国の大手海運会社とは大変良い取引関係を築いています。80年代半ばまで弊社の会長だったウォーター・リス・トーンもわれわれの部門に長くいてビジネスの拡大に大いに貢献しました。

## 今の方がはるかに良い

—— 現在は「100年に一度の危機」と騒がれていますが、海運業界を見渡して1985年前後と今を比べるとどうですか。

山田 全体として見れば、今回の場合はドライ市況の高騰が象徴しているように非常に長い期間、海運好況が続きましたから、体力を蓄えているオーナーが多いですね。マーケットが落ちても、しばらくは問題なく平気なオーナーが多い。かつてはそんなに儲けられない期間の後に大不況が来ましたが、倒産続出といった事態はなかったわけ、今のほうが状況ははるかに良いですよ。ただ問題なのは、高い船価で大量に発注し、キャパシティをあまり持っていないオーナーもいるということです。銀行からの借り入れ、資本市場での資金調達が大変難しい環境ですから、今年から来年に竣工する船の資金手当てを終えていないオーナーはピンチに陥るでしょう。

—— 儲けてきた海運業界には今回の大不況も大きな打撃にはならないということですかね。

山田 現時点ではそうです。ただ、あとのくらいに低迷したマーケットが続くか、それによって一段と厳しい状況も予想されます。ドライ市況は若干回復しています

が、コンテナ船、自動車船その他は良くありませんからね。特にオーナーは経営が厳しくなるところが出てくるかもしれません。一方、日本の大手海運会社について言えば、大量建造がクローズアップされていますが、実際は船主起用の用船が多く、コストプラスベースの用船料なので非常に有利な状況だと思えます。海外の船社との一番大きな違いです。

また、金融業界については、1985年当時とは比べ物にならないほど状況は悪いです。ドル調達でこの銀行も大変苦労している。また、買ったドル資金を調達できません。顧客よりも調達コストが高くなっているくらいですから、こんなことは1985年前後にはありえなかつたことです。

—— 世界の船舶融資の現状はどうなっていますか。

山田 欧州やアジアの銀行は基本的にどこもストップしています。日本は円融資で継続している銀行もありませんが、急速にスローダウンしています。船舶融資が回復する条件は、金融マーケットの回復に尽きます。具体的には、各銀行が従来のおりの資金調達ができることです。もう1つの条件は、いろんなセグメントがありますが、ドライバルク、タンカーを含めて海運マーケットが大幅に回復することでしょう。見通しですが、回復時期の予想は非常に難しいですね。2年説、3年説、4～5年説といろいろです。

—— 危機前と危機後で船舶融資は変わるのでしょうか。

山田 一時的には若干変わるでしょう。銀行が出す融資条件が少なくなり、厳しくなると思えます。コベナント（財務制限事項）などで財務上の要求をきつくするか、LTVの条項がない案件にはそれを付けるようにするとかです。ローン期間

（この項、10ページに続く）

## インタビュ

を短くしろと要求する銀行も出てくるかもしれません。しかし、銀行間の競争があるので、状況が良くなれば、ビジネスを獲得するためには徐々に緩和するでしょう。これは歴史の繰り返しです。

### 魅力的で面白い

— 他の産業向け融資と比較して、シブ・ファイナンスの魅力はどう考えていますか。

**山田** 誤解を招く言い方もありませんが、シブ・ファイナンスは一番魅力的で面白いと思いますよ。本当にすごい面白い。一言では言い尽くせませんが、それなりに融資リスクが高く、考えられるリスク分析などしていくと、いろいろな問題が出てくる。それに対してしようとするアイデアも出てくる。そのビジネスとリスクのコンビネーションとでも言いますし、うか、それを扱うことがバンカーとして非常に面白いのです。深く、そして多様です。日本もそうですし、海外のバンカーもみんな船舶

は面白いと言っています。  
— 思い出に残るディールはありますか。

**山田** たくさんありますね。最初に担当したのがハンディバンカーの新造ファイナンスでした。邦船大手の子会社向けで、欧州の準大手オペレーターに用船する案件でした。標準大手の信用状況を分析して、船のもろもろのリスクも考えて、とすべを自分で取り仕切ったディールだけに思い出深いです。それから、やはり1985年前後の海運危機のときです。とにかく大変だった。しかし、そこでバンカーとして鍛えられたと思います。1990年代に入ってから、リースなど商品メニューを多様化して船舶融資に取り組んだのも楽しい日々でしたね。

— 30年超の経験から、船舶融資を担当するバンカーに必要なこととは何でしょうか。

**山田** テキストにあるバンカーの知識は誰でも勉強できます。必要なことは、変化への対応力と継続性です。顧客の状況、マーケット状況は絶えず変わります。悪い方向に

変わったときに、すぐに船舶から手を引いてしまうのは最悪でしょう。顧客にとつて良い方向に導くことが使命だからです。変化対応のため審査部などに説得力のあるアイデアを出すことも大事です。加えて、顧客のニーズは絶えず変わるので、顧客のアイデアの提供を続けなければならぬ。この2点は船舶を扱うバンカーにとつては必須です。

— 最後になります。3月31日付で退職されます。その後の予定は。  
**山田** まだ決めていません。金融機関などからオファーをいくつか受けていますが、しばらくゆっくり過してから決めようと思っっています。ただ、一番したいことは、オークソングの歌手になることなんです。学生時代の相棒を誘っているんですが、これが難航しています(笑)。説得できれば、音楽活動を始めようと思っっています。儲かる歌をつくって、チャリティ一やりたいという夢があります。

(聞き手：中村直樹)

## 川崎重工、期末配当3円に減配

川崎重工は19日、今期末の配当を前期比2円減の1株当たり3円とする方針を発表した。これまで配当予想を未定としていたが、経営環境や業績見通しを勘案して減配にする方針を固めた。

## NK、トルコ海事展に出展

日本海事協会(NK)は今週25～28日にトルコのイスタンブールで開催される展示会Europort Istanbul 2009にブースを出展する。各種サービスや業務を紹介する。

交通省にフェリー支援の要望書を提出した。高速道路料金引き下げに伴い、フェリーの経営環境が厳しくなるため国へ支援を求めた。要望書は「内航フェリーが担う『海の公共交通機関』としての役割は、非常に重要なものであり、今後とも安定的な運航が維持できるように、国の特段の理解と支援を要望する』などとしている。

## ●大連船舶重工 国内からジャッキアップ式リグ1基受注

中国現地紙によると、同国国営大手の大連船舶重工の海洋部門、大連船舶重工海洋工程は、同国の中国石油化工(シノペック)からジャッキアップ式リグ1基を受注したようだ。船価は2億元超(約3000万ドル超)で、納期は不明。新造発注がゼロになった昨秋以降、同社にとつて初めての受注という。

リグは水深50m、最大掘削深度7000mで、全長75.21m×幅53m×深さ5.5m。大連船舶がこれまでに主力としてきた「JU-2000E」型という122m水深型ジャッキアップ式リグより小型船型となる。シノペック傘下の勝利海洋钻井が運航する。勝利海洋にとつてリグの新造発注は初めてで、新造船は運航する最大の船型となる。シノペックは現地紙に対して、「(昨秋の)金融危機以前ならば、同程度のジャッキアップ式リグは1基数億ドルが相場だった。今回は(新造発注が低迷する)現在の環境下で競争力のある船価で発注できた」とコメントしている。

## ●大連港とペトロチャイナ LNGターミナル建設で提携

大連港を管理運営する大連港集団有限公司と中国国営石油ペトロチャイナは、LNGターミナルの建設、運用で提携した。中国の大連港に建設し、2011年から運用を開始する。外紙によると、今回のLNGターミナル建設は、LNG船バースとLNG貯蔵タンク3基を整備するもの。

中国のLNG使用量は、5年以内に現在の2倍になるとされており、10カ所以上のLNGターミナルの建設が計画されている。

また、ペトロチャイナは、中国海運と合弁で、中国で2番目となるLNG船社を設立している。

## ●HSBC予測 解約・納期遅延がBC受注残の65%に

英国系金融グループHSBCはこのほど公表したアジア造船業のレポートの中で、来年までに竣工予定の世界のバルカー受注残の65%が、キャンセルか納期遅延の恐れがあると予測している。外紙が伝えた。HSBCは来年までの納期の新造船・計1億450万重量トンのうち、実際に竣工するのは約35.2%にしか満たない3680万重量トンを予測した。直近の世界の新造船レポートの中で、最も厳しい予測となったという。

HSBCはレポートで、バイヤーからの解約や納期遅延の交渉は今年～来年まで継続し、主に今年～2011年までに竣工予定の新造船が対象となると指摘。12年までの受注残・計2億3400万重量トンをみる。実際に納期どおりに竣工するのは約半数の1億800万重量トにとどまる。このため韓国、中国の大半造船所を中心に利益は15～20%程度下落していくと予測した。造船業は基本的に世界経済の回復のスピードへの連動が遅いため、今後このマイナスイテラを継続するとしている。

## 4 港湾管理者、フェリー支援を要望

大阪市港湾局、神戸市みなと総局、北九州市港湾空港局、大阪府港湾局の4港湾管理者は23日、国土

## 海運市場 ドライ市況続落、BDI 13ポイント安の1782

運賃(原油はWS、飼料穀物はトン当たり運賃)

貨物	船種	航路	運賃	前回
原油	VLCC(D/H)	PG/日本	36.5	40
原油	VLCC(D/H)	PG/韓国	37	36.5
原油	VLCC(D/H)	PG/WEST	26	42.5
飼料穀物	ハンディマックスBC	米ガルフ/日本	-	-
飼料穀物	ハンディマックスBC	米ガルフ/WEST	-	-
期間用船料(1日当たりドル建て用船料)				
船種	船型	期間	用船料	前回
ケープサイズBC	17万DW前後	1年前後	-	30,000
パナマックスBC	7万DW前後	1年前後	-	15,500
ハンディマックスBC	5万DW前後	1年前後	-	18,000~18,250
トリップ用船料(1日当たりドル建て用船料)				
船種	船型	水域	用船料	前回
ケープサイズBC	17万DW前後	太平洋ラウンド	16,000	23,500
パナマックスBC	7万DW前後	太平洋ラウンド	8,000~9,500	8,500~13,000
ハンディマックスBC	5万DW前後	太平洋ラウンド	-	8,000

BDI=1782(-13) BPI=1475(-33) BCI=2197(+43)