

船舶ファイナンスの考察

— 船主と金融機関の行動を中心として —

M041940 日 浦 公 徳

1. 研究の目的

現在外航海運業が好調である。世界的な海上輸送量の増加に伴い、船腹が逼迫し運賃が高騰した。2005年度決算では、日本の大手海運会社の多数が、過去最高益を更新した。

瀬戸内海地区は、これらの外航海運会社に船舶を貸す船舶貸渡業者（船主）の集積地で、その実質的な保有数は日本商船隊の4分1を占めると見られる。これらは主として内航船主であったが、1980年代末より国内の大手海運会社がオフバランス化を図り、それら船主に外航船を建造・保有させ、長期用船で調達する手法が導入された。

今日では、海外船社との契約も増加し、これらの船主の保有船舶は隻数・トン数共に拡大している。今では世界の海運業界にとって欠かせないプレイヤーであると考えられるが、その一般的認知度は低く、海運業界以外では聞き慣れない。ではいったい、船主とはいかなる存在であろうか。

また、一般に船舶は極めて高価な資産と考えられるが、その巨額の融資申込みに際して、対する金融機関はどのように与信を与えているのであろうか。

本稿はそれらを調査し、その一般的傾向を述べたものである。併せて船舶ファイナンスに関わる債権保全についても解説を行った。本稿は、初学者および船舶ファイナンスに携わる人への基礎資料として貢献できることを試みたものである。

2. 研究の観点

船主の実体については、基本的な所有船舶の内容及び事業形態を示した。金融機関の与信については、貸し手として審査を行う具体的項目と内容を調査し述べた。船舶ファイナンスに関する債権保全については、実践における現実の内容を中心に説明を行い、必要な項目については敷衍して法的解釈にも言及した。

3. 結 論

船主として代表的な愛媛船主の実態について述べた。愛媛船主は日本の外航船舶数の約22%（2004年ベース）を保有している。その保有隻数については半数が5隻未満である。船種別では、ばら積み船が最も高く、次いでコンテナ船、一般貨物船となる。これらは伝統的な海技で運航可能であり、また活発な中古船

マーケットが存在するために売船を行ってキャピタルゲインを狙いたい船主のニーズに合致しているためと考えられる。便宜置籍国では、パナマが約85%（同）で他を凌駕している。これは、課税条件が緩やかであること、企業秘密が確保できること、乗組員についての制約がないことが要因として考えられる。

調査対象金融機関における船舶ファイナンスは、「コーポレートファイナンス」、「プロジェクトファイナンス」、「アセットファイナンス」の三要素が主眼である。一般に融資額は莫大な金額となるので、その債権の保全は当該行にとって極めて重大な問題であり、「本船担保」、「船舶保険」、「用船料債権」をいわゆる三種の神器としている。個別案件に対して保証の有無と個別リスク項目毎の検証を行い、それらを集計して定量評価を行った上で、融資可否の判断とリスクに応じた利鞘を付与している。審査内容の集計方法と定量評価については対外秘で回答は得られなかった。

担保管理と債務不履行時の抵当権の実行については、その方法が適切でなければ債権回収が困難となるばかりでなく、先取特権者等の利害関係者から損害賠償請求や訴訟を受ける可能性もある。抵当権と先取特権の優劣関係の国際的条約については、多くの主要貿易国が批准しておらず、日本においても担保権の成立、その効力（優先順位）は、どこの国の法令を適用して判断すべきか、学説、判例に争いがあり、実際の場においては各種の解釈や実務の取扱で克服されている。

4. 評 価

船主の実態については、先行研究の調査結果を再度示した上で筆者の知見を述べるに留まった。

金融機関の与信については、伝統的船舶ファイナンスの手法であるモーゲージファイナンスに関して、金融機関から調査の上、具体的項目と内容を実態に即して説明した。またその大要をフローチャートで図示した。これについては、管見によれば発見できなかったもので意義があると考えられる。しかしながら、調査対象が単一金融機関に留まっており、また、個別リスクの集計方法と定量評価については、対外秘に該当することもあり、与信全体を把握することが出来なかった。この点は不十分である。

船舶ファイナンスに関する債権保全については、個別領域に入らず一般的な原則の理解に留められている。