

ガス船・新燃料船の整備順調

■飯野海運・大谷祐介社長に聞く

飯野海運によるガス船や新燃料船の整備が進展している。大谷祐介社長は本紙インタビューで、2023～25年度の3カ年中期経営計画について、業績面、重点戦略のいずれも順調との認識を示した。成長事業として位置付けるガス船は今期、LPG二元燃料の大型LPG船（VLGC）を発注するなど投資が進捗。新燃料船も、LPG焚きやエタン焚き、アンモニア燃料レディのほか、国内初のメタノール二元燃料焚きVLGCの建造を決めた。主力のケミカル船は燃料転換が遅れている船種であることから、輸送サービスを維持するために重油を用いた従来型船の船隊整備を進めているが、「高船価の中で従来型船への投資を続けてよいか悩ましい」と、今後の投資に当たり状況を見極める。

■ケミカル船は好市況もMR注視

—— 2024年4～9月期決算の評価を伺いたい。

「大幅な上振れもなかったが、想定していた範囲に収まり順調だ。ケミカル船市況は少し落ちてきてきたが歴史的に見て高水準が続き、為替の円安も継続した。VLGCは季節的な要因や、他の船種に比べ新造船が多いこと、前年の高値市況の反動もあって、今期は市況が落ち着くことを期初から織り込んでいたが、想定の範囲内に収まった」

—— 下期以降の見通しについて、まずケミカル船はどうか。

「上期にケミカル船を2隻返船したので損益悪化を予想していたが、COA（数量輸送契約）やスポット契約を組み合わせ、船を効率的に運航したことでカバーできた。下期は足元の良好な市況が継続する前提を置いており、大幅な悪化は想定していない。一方、今後の懸念材料はMR型プロダクト船が市況軟化でケミカル船市場に流入してくる可能性だ。下期の予想にその点は織り込んでいないが、MR型の動きは今後のポイントになる」

「ケミカル船事業の当面の課題は、まさに今取り組んでいる新年度のCOA更改だ。来年発効する

FuelEUマリタイムへの対応も重要になる。当社のケミカル船は月間2航海ほど欧州に配船しており、今年から開始したEU-ETS（排出権取引制度）対応では顧客の協力でコスト増をヘッジできたが、船舶燃料規制のFuelEUマリタイムも同様にヘッジできるような顧客に協力を求めている。VLGCなどの定期貸船ビジネスとは違い、COAやスポットの賃積みビジネスであるケミカル船やドライバルク船は当社として対応が必要になり、ケミカル船のCOA更改に当たり顧客と協議を始めている」

「船隊整備も課題だ。中長期契約のガス船は二元燃料船の整備を順調に進めることができているが、ケミカル船やドライバルク船は航海ごとに集荷していく性格上、顧客は多岐にわたり、一部でも顧客の理解が得られなければ燃料転換によるコスト上昇分を取り漏れてしまうので、環境性能を高めた新造船の整備が遅れ気味だ。これは他社も同様だろう。当社のケミカル船は2隻返船した分の利益が剥落しており、船隊の高齢化が進む中で定期的な入れ替えが必要だ。このため従来型主機で3隻の新造



大谷社長

整備を27年竣工船まで行った。このような状況がもう少し続くかもしれない。商売を行う上で船は不可欠であり、何らかの形で船隊を整備しなければならない。一方で高船価の中で従来型船への投資を続けてよいか悩ましい」

—— 中国ヤードについても研究を進めてきたそうだが。

「技術部門を含めて検討を進めている。まだ踏み切れないが、以前と比べて中国ヤードは進歩しているように見える。ただ、いきなりわれわれが中国で二元燃料船を造ることは考えにくく、まずは従来の船型について日本の造船所と比較するところからだろう。一方、中国の船台も埋まるペースは速い。複数隻でロット発注されることが多いからだ」

■LPG船、幅広い船型で展開

—— ガス船事業への取り組みは。

「トランプ次期政権の方針もあって米国がエタンやLPGを増産する方針であるなど、液化二酸化炭素やアンモニアも含め、ガス体の話題は多い。われわれも投資基準をクリアできるものは積極的に取り組みたい」

—— 飯野海運のVLGCは中長期契約が中心だが、市況の影響は。

「マーケットリンクの用船料の船が1隻あり、市況によって損益が変動する。今後のVLGC市況は以前のような急騰を見込めないが、それでもある程度の水準が続くだろう。一方で、先行きの懸念材料は発注残の多さだ。その中にはアンモニアを輸送できる船も多い。アンモニアの輸送需要につながるプロジェクトが船の竣工に合わせて大量に出てくるとは思えず、LPG輸送に投入される船もでてくるだろう。需給バランスが崩れると危うい環境にあるので、米国、中東のLPG増産と、中国やインドの需要増を期待している」

—— ガス船はVLGCだけでなく、中小型船も強化分野としている。

「外航の中小型LPG船は飯野海運本体のほか、内航船の顧客と重複する船は子会社のイノガストラポートが担当している。大型船と異なり契約期間が短い傾向にあるので、中期のビジネスを獲得し安定収益が見えてくるともう少し活発に活動できる。中小型船もタンクの生産能力の制約からすぐに船を造ることができないので、長い目で見ていく必要がある。機会があれば中古買船や用船も進める考えで、このほど小型船1隻を用船した」

—— VLCC事業は長期契約に基づいて安定的に推移している。

「重油や石炭は今後需要が減っていくので、ガスなどの分野に注力する事業計画を進めているわけだが、重油や石炭の需要がなくなるわけではない。油槽船やドライバルク船は環境性能の高い船で日本の顧客との契約を獲得することを中計の目標に据えている。早々に出光タンカー向けメタノール二元燃料焚きVLCCの契約を獲得できた。当社のVLCC4隻のうち1隻ある高齢船をリプレースする方向だ。今回、日本の石油元売りが新燃料船の整備に踏み切ったインパクトは大きい。燃料となるメタノールがグリーンメタノールになるまでには時間を要するだろうが、メタノール焚き主機を採用すること自体に脱炭素への意思が表れていると思う」

—— 貨物船は上期にコスト高の影響を受けたというが、今後の運営のポイントは。

「ボラティリティを抑制するため、貨物に対して船が不足した時にマーケットから用船して輸送力を確保しているが、上期は自社船の修繕費などのコスト増に加えて、船の手配時よりも市況が下がったことでギャップが生じた。今後もボラティリティを抑制できるように調整し、効率よく運営していきたい」

—— 不動産業はどうか。

「上期から飯野ビルディングの一部フロアに自社使用分を増床したことで、その部分で外部からのテナント収入が減少した。一方、海外事業はロンドンで2棟目のオフィスビルを取得し、一過性の初期費用がなくなる25年度以降、利益に貢献する見込みだ。不動産業は総じて安定した収益を確保できるだろう」

■中計が半分経過、進捗順調

—— 中計期間が半分過ぎたが

これまでの評価は。

「業績面については、計画に対して損益が上振れしており順調だ。株価も上昇し、純資産は増加している。投資については、3年間で計1000億円を計画し、目指す事業ポートフォリオの実現に向けて各分野の投資予定額を設定したが、ケミカル船やドライバルク船への投資が若干遅れ気味で、不動産も土地や建築費の高騰で進捗が難しい。一方、ガス船投資は順調で案件も多い。メタノール二元燃料焚きVLCCへの投資も決めた。分野によって進捗にばらつきが出ているが、長い目で見ればいずれの船種も必ず入れ替えが必要になるので、タイミングの問題に過ぎない。とはいえ、今後1年半かけてさらに投資を進捗させていきたい」

「重点戦略（事業ポートフォリオ経営推進による経済的価値の創造／マテリアリティ克服による社会的価値の創造）や企業の基盤・土台を盤石にする基盤整備も順調に進んでいる。重点戦略の一つとして、海運のカーボンニュートラルを達成するロードマップを策定して取り組んでおり、二元燃料船への投資など環境投資が進んでいる。人的資本の強化も、年間10人程度の新入社員採用に加えて、専門性の高い業務などでキャリア採用を行っている。24年3月末現在の当社の人員は飯野海運本体が196人で、ひと時よりもかなり増えた。連結対象企業まで含めると680人になる」

「事業基盤の整備は、船舶管理や品質向上に引き続き注力しているほか、DXの推進を加速するためベンチャーキャピタルへの投資を行っている。米国法人の活動を、海運事業者が多く所在し最新技術情報も入ってくるニューヨークにも広げて、さまざまな提案について有用性を日々検討している」

（聞き手：日下部佳子）