

イースタン・カーライナー

EASTERN CAR LINER, LTD.

過去最高益、 環境に積極投資

アジア、中近東、北米、豪州を中心に自動車船、在来・多目的船を運航するイースタン・カーライナー（ECL）は2021年度（21年4月～22年3月）、営業利益が連結で90億8300万円、単体で43億3200万円となった。いずれも過去最高で、単体の営業黒字は9期ぶりになる。同社では昨年6月に就任した長手繁社長の指揮の下、単体の黒字転換を目指して不採算航路の運賃修復や効率配船などの収支改善に取り組んできた。そこに在来船・自動車船マーケットの上昇が追い風となり、大幅な業績改善を果たした。ECLはこれらによって得た収益を環境対策への投資に充てることで、燃費効率の向上や二酸化炭素（CO₂）排出量削減に取り組んでいく方針を示す。（藤原裕士）



企業データ

イースタン・カーライナー株式会社

- 商号 イースタン・カーライナー株式会社（英名 EASTERN CAR LINER, LTD.）
- 本社所在地 東京都品川区東品川2-5-8 天王洲パークサイドビル5F
- 国内事務所 横浜営業所、大黒事務所、大阪支店、名古屋支店
- 駐在員事務所 チェンナイ、マニラ
- 海外拠点 シンガポール、ミャンマー、マレーシア、インドネシア、タイ、インド、ベトナム、香港、中国（上海、大連）、韓国、米国

ECLは1977年5月に設立。今年で45周年を迎えた。長手繁氏が社長を務めるNPHホールディングス（神戸市灘区）が2019年から筆頭株主になっている。運航船隊は自動車船が10隻、近海船が18隻。自動車船、多目的船、近海船からなる船隊で、日本を基点に東南・西南アジアや中国、北米、豪州、中近東とを結び、自動

車、建設機械、プラント、鋼材、パイオマスなどの輸送サービスを提供。三国間でもプラント関連などのプロジェクト貨物を輸送している。

ECLの22年3月期連結業績は、売上が前期比67%増の679億7600万円、営業利益が前期比9.3倍の90億8300万円、経常利益が前期比11.7倍の89億9700万円、

当期純利益が22.2倍の65億1300万円となった。大幅な増益によって連結純資産は前期末の141億6800万円から217億6800万円に増加。自己資本比率は34.3%から41.4%に改善した。

ECL単体の業績は、売上が87%増の428億5100万円、営業損益が43億3200万円の黒字（前

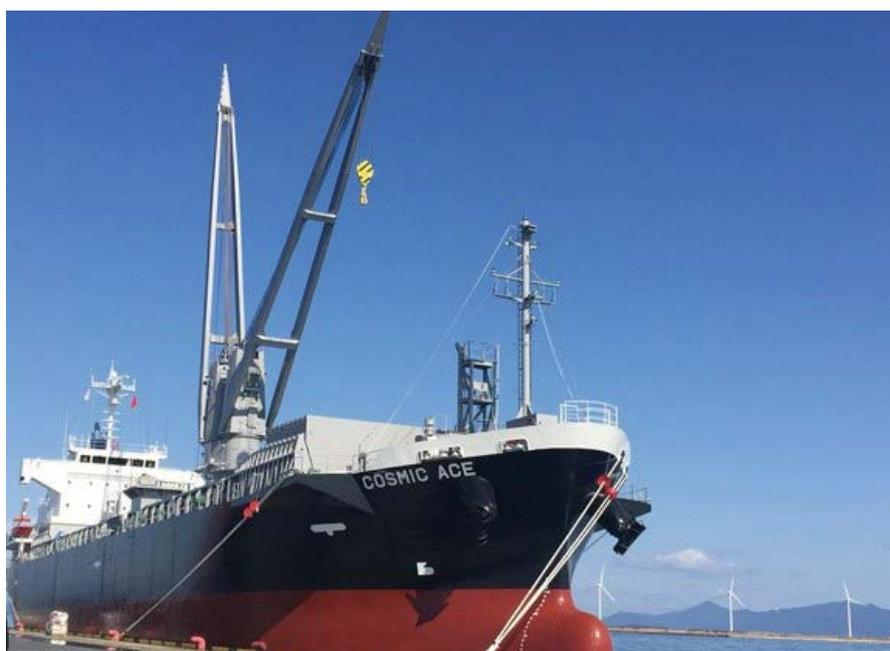
期は8億7600万円の赤字)、経常利益が10.9倍の46億7500万円、当期純利益が45億900万円(前期は6700万円)で、単体で9期ぶりの営業黒字となった。これに連結でECLエージェンシーなどの国内子会社と14拠点ある海外現地法人の営業利益がそれぞれ19億円、26億円加わった。特にアジア域内の三国間トレードを強化してきたことが収益積み増しに寄与した。

経営体制では今年6月の株主総会後、吉田勝代表取締役会長が取締役会長に、高山浩司取締役副社長が代表取締役副社長となった。また取締役を2人減らす一方、4月1日付で理事を10人(常務理事4人・理事6人)に倍増させている。

今年はロシアによるウクライナ侵攻を受け、日本発極東ロシア向けの配船を一時休止し、同国向けのブッキングを停止することを決めた。極東ロシア(ウラジオストク、ナホトカなど)へ自動車船とランプウエー付きRORO船をそれぞれ月2航海以上配船し、自動車、トラック、建設機械、中古車などを輸送していた。ECLは「極東ロシア航路の一時休止はニッチを標榜するわれわれにとって痛い、同航路に投入していた船舶を船腹が不足している航路に振り替えることで顧客の物流ニーズに応えていく」としている。

自動車船に燃料節約装置搭載

ECLは、船舶の燃料節約装置「FuelOpt(フューエルオプト)」の採用を決めた。約3%の燃料消費削減効果を見込んでおり、温室効果ガス(GHG)排出削減とともに、価格が高騰する燃料費のコスト削減も狙う。今年11月にドック入りする自動車船“Positive Pioneer”(3930台積み)にまず搭載し、効果を見ながら搭載船



を順次拡大する考えだ。

FuelOptはヤラ・マリン・テクノロジー(YMT)傘下のリーン・マリン(日本輸入販売代理店=トラテック)が開発したもので、軸出力計と質量流量計(マスフローメーター)を装備。船舶の速度と燃料消費の上限を設定することで主機出力を制御し、航海中の悪天候、気象や海象の変化による過剰な燃料消費を抑えることができる。海外船社ではホーグオートライナーズ、ステナ・ライン、UECC(ユナイテッド・ヨーロピアン・カーキャリアーズ)、ネプチューン・ラインズなどが採用しているが、邦船社では同社が初めてという。

ECLでは来年から始まる就航船燃費規制(EEXI)と燃費実績格付け制度(CII)を見据え、FuelOptを含めたさまざまな方法を組み合わせることで燃費効率の向上とGHG削減を進めていく。LNGなどの代替燃料船については「当社の自動車船隊は比較的若い、リプレースの時期は少し先になる。技術開発や燃料供給インフラの整備状況などを見極めながら次世代の船舶を検討していく」との考えだ。

近海船5隻を新造用船

ECLの近海船基幹船隊は自社船3隻、長期用船15隻で、船型は1万3000~1万4000重量トン。全てツインデッカーで、船上クレーンの吊り上げ能力は60~150トンになる。2015~17年に新造船を8隻整備したほか、今年は1万3400重量トン型~1万4000重量トン型のツインデッカー5隻の新造用船を決めた。

竣工は23年上期中に4隻、24年に1隻を予定しており、全て現有船舶のリプレース。安定輸送確保のため友好日本船主からの長期用船で、EEDI(エネルギー効率設計指標)フェーズ3に対応している。さらに今期は期間が満了した近海船の用船2隻を中古買船している。

日本出しの往航では、鋼材を年間80万トン以上輸送。ただ、鋼材だけでなく建設機械やプロジェクト貨物などの取り扱いが多いのが同社の特徴で、一般的な近海船と比べると鋼材の割合は高くない。プロジェクト貨物は鉄道車両や橋梁、発電所関連資材を輸送しており、将来的には風力発電所



関連の資材輸送なども視野に入れている。

往航の主な仕向け地はインドネシア、ベトナム、タイ。インド東岸・西岸やベンガル向けの輸送も行い、これらの航路はスポット用船が難しいことから主に基幹船隊を投入している。

日本向けの復航では、バイオマス燃料のパームヤシ殻 (PKS)、発電所関連のボイラー・建屋などのプロジェクト貨物、鉄骨などを輸送している。バイオマスは昨年インドネシアとマレーシアから45万トン輸送した。前年の41万トンから増加したが、日本の輸入量全体の伸びと比べると緩やかだった。輸送量の拡大ありきではなく、船腹の有効活用を重視した配船

を行っているため、バイオマスを中心に輸送需要の伸びが見込まれる中でもこの方針を継続する。

一方で、三国間輸送ではプラント関連などのプロジェクト貨物を輸送している。

ECLの在来・多目的船部門は東京本社の運航部門16人、営業として複合物流部13人の計29人。さらに技術部門として海技運航部の人員がいる。

海外拠点はフィリピン (マニラ)、インドネシア、タイ、マレーシア、シンガポール、ミャンマー、ベトナム、中国、香港、韓国、インド、米国。各拠点の役割は集荷と貨物ケアだが、これに加えてシンガポールは東南アジアの各

拠点の統括機能とオペレーション機能を持っている。オペレーションをより積地と顧客に近いところで行うという考えだ。なお、シンガポール法人のエバレット・エイシア・ラインは2002年にシンガポール海事港湾庁 (MPA) からAIS (公認国際海運業者制度) を取得し、今年で20年になる。

各海外拠点では、日本人駐在員・海技員に加えてローカルの海技員を育成。この体制が、コロナ禍によって日本から海技監督が現地に出張するのが難しい中での輸送品質の維持に大いに役立っているという。最近の事例として、マレーシア拠点のローカルのポートキャプテンがバングラデシュで荷役の立ち会いを行っていた。

なみを超える。



檜垣造船株式会社

代表取締役社長 檜垣 宏彰

本 社 〒799-2111 愛媛県今治市小浦町1-4-25 TEL 0898(41)9147(代)
東京事務所 〒104-0033 東京都中央区新川1-2-10 TEL 03(3553)8391(代)

Email: ga@higaki.co.jp URL <https://www.higaki.co.jp/>



INTERVIEW

社員にスポットライト、人材へ投資

長手繁社長



昨年6月29日付で就任した長手繁社長はECLで取り組む重点課題として、社員にスポットライトを当てた「人材への投資」と「情報開示」を挙げた。また在来・多目的船事業の往航での収支改善も進めたい考えだ。

——経営の重点課題は。

ステークホルダーに対する責任を果たすことが一義的にあるが、やはり会社が存続する意義として社員にスポットライトを当てたい。社員の生活を守るためにも利益を出さなければならない。

情報開示をすることで、全社員が会社の考えを理解し、社員それぞれに自分の仕事の役割と意義を感じてもらうことを重要視している。責任はトップが取るもので、主役はあくまで社員であると考えている。

——今後強化していく分野は。

在来・多目的船事業に関しては復航ではバイオマス燃料の輸送量が伸びているが、往航に関しては現在のマーケットと運賃が合わない状況となっている。近海船の総数が減少し需給がひっ迫する中で、われわれがこの事業を維持するためには収支の改善が不可欠だ。一方で地域としてはインド、ベンガル、インドネシアなどが重点エリアになるだろう。

——NPHホールディングスグループ各社とECLのシナジーは。

当然シナジーを生むと思っている。NPHホールディングスグループは新車を販売し、レンタカーで償却し、中古車として海外に輸出するという流れの中で事業を展開しており、そういったものをECLの海上輸送やECLエージェンシーのターミナル事業につなげていくことができると考えている。そのためには双方がそれぞれの事業を学ぶことも必要なので、人材交流なども行っていきたい。

——極東ロシア配船休止の影響は。

極東ロシア航路は当社にとって大きな収益源であり、同航路の休止は痛い。しかし一時的に余剰になる船腹は不足感のある航路に振り向けることができる。

——21年度業績では過去最高益となった。

20年度は連結で10億円弱の黒字を確保したが、単体での黒字化が大きな経営課題だった。しかし21年度は当初単体で10億円を目標としていた営業黒字が、大幅に上振れした。過去10年で棄損した単体の純資産60億～70億円を2～3年で取り返したいと考えていたが、1年前倒しでほぼ達成できた。

自動車船部門では新型コロナの影響で前期に落ち込んだ完成車の荷動きが回復し、市況が高騰するコンテナ船から中古車などの貨物が流れ込んできた。また近海船では復航でバイオマスを中心とした数量輸送契約(COA)を着実に履行しつつ、プラント貨物などのスポット契約で好調な市況を享受した。

