

# 経常益 2期連続 200 億円超え

## ■ イースタン・カーライナーの前期、自動車船がけん引

アジアを中心に自動車船・多目的船を運航するイースタン・カーライナー（ECL）の2023年度の連結経常利益は前の期比2%減の211億円だった。22年度に記録した過去最高の215億円からわずかに減益となったが、2期連続の200億円超えを達成。自動車船部門の好調継続が寄与した。売上高は8%減の777億円、営業利益は12%減の190億円だったが、円安による為替差益などの営業外収益の拡大が経常損益を押し上げた。

ECL単体の23年度の売上高は前の期比16%減の503億円。このうち自動車船部門が52%、在来船部門とその他が48%。営業利益は7%減の127億円で、自動車船部門が66%、在来船部門とその他が34%だった。経常利益は5%増の147億円で、円安効果などもあり増益となった。

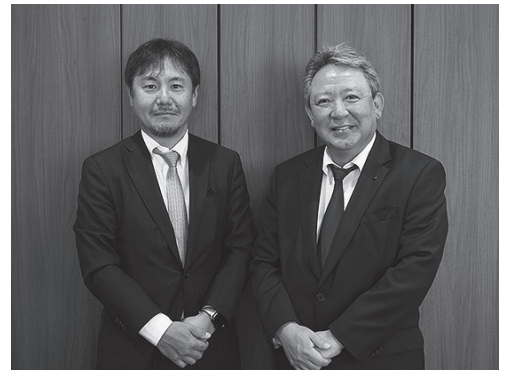
23年度の自動車船部門は船腹需給逼迫を背景に引き続き好調だった。24年度について長手繁社長は「新造船の竣工や紅海情勢・パナマ運河の通航状況の改善が市況軟化の要因になる」との見方を示しつつ、「かといって自ら運賃を下げても貨物を取りに行く必要は全くない」と強調した。高山浩司副社長は「運賃はある程度維持できても、港湾混雑によるコスト増加で全体の収益率は落ちる」との見方を示した。

在来船部門は、日本からの輸出の太宗貨物である鋼材の荷動きが減少した一方で、業界全体で新造船の竣工が相次いだことで、運賃市況の回復が遅れている。同部門を担当する石上久和常務理事は「今年3月の鋼材輸出がアセアン向けで前年同月比21%減少するなど、荷動きは依然として落ち込んでいる。このままいけばコロナ禍で輸出が激減した2020年の水準を下回るレベルだ」と説明。日本向

け輸入の太宗貨物であるバイオマスについても、「ロシアからの石炭輸入向けに投入されていた小型バルカーが近海船マーケットに流れ込んだことで需給バランスが崩れた状況が続いている。中国船社も日本向けにバイオマス輸送をするようになっている」と指摘した。

船隊整備では、1万3500～1万4000重量トン型ツインデッカー5隻（長期用船）が2023年から24年4月までに竣工。さらにECLは1万7000重量トン型トリプルデッカー1隻の新造長期用船を決めた。本田重工業で26年1～2月に竣工後10年用船し、北米航路への投入を予定している。日本製としては最大となる眞鍋造機製の500トン吊りクレーンを備える。高山副社長は「今後ターゲットになりうるプロジェクト案件に対応できる船舶として整備を決めた。これまで問い合わせがあっても断らざるを得なかった既存貨物だけでなく、新たな貨物の獲得も目指したい」と説明した。

ECLの筆頭株主は21年以降、新車販売・レンタカー事業を展開するNPHホールディングス（神戸市灘区、長手繁社長）となっている。NPHのECLの株式の保有率比率は現在87.6%で、同社以



長手繁社長（右）と高山浩司副社長

外の少数株主は残すところ2社になった。

ECLは、2022年に自転車のパーツ輸入卸売会社を買収。同社の代表取締役も務める高山副社長は「前年度は売上高が約5億円で、利益は約6000万となった。今後は営業利益1億円を目指したい」と話す。一方NPHホールディングスは線虫がん検査「N-NOSE」を提供するHIROTSUバイオサイエンスに出資した。長手社長は今後のM&Aの方針について「慎重かつ大胆に検討したい。グループの主力事業の海運・物流、自動車販売、レンタカー事業とシナジーがある事業を買収できれば理想的だが、なかなかそのような案件はないため、それにはこだわらず異業種でも成長性もあるものは前向きに検討する。一方で買収した企業の社員の雇用責任があるため、慎重に考えたい」と述べた。