

上期経常益、2.6倍の102億円

■ イースタン・カーライナー、近海船発注残5隻に拡大

アジア域内を中心に自動車船・多目的船を運航するイースタン・カーライナー（ECL）の2022年4～9月期の連結業績は、売上高が前年同期比37%増の433億4300万円、営業利益が2.4倍の98億9300万円、経常利益が前年同期比2.6倍の101億5500万円、当期純利益が2.2倍の81億6700万円だった。21年度に達成した過去最高益を上半期で上回った。船隊整備では、今年度新たに1万3500重量トン型ツインデッカー2隻の新造用船を決め、近海船の発注残が5隻に拡大。このうち1隻は村上秀造船で来年竣工する予定。

ECLの2022年4～9月期業績は、海運マーケットの好調を背景とする運賃の上昇、不採算航路の縮小などの収支改善策のほか、為替の円安進行などで大幅な増収増益となった。長手繁社長は通期の業績見通しについて「営業利益135億円を見込んでいるが、10億円ほど上振れする可能性がある」と語った。コンテナ船市況の下落による同社の自動車船事業などへの影響について、高山浩司副社長は「当社は船隊を絞ったことからスペースを埋めるために運賃を値下げする必要はなく、影響は小さい」としている。

4～9月期の部門別の損益は、自動車船が前年同期の11億1100万円の黒字から33億4700万の黒字へ

大きく改善した。在来船・多目的船も、日本出し往航が6200万円の赤字から10億4600万円の黒字に、アジア出し復航が4000万円の黒字から3億600万円の黒字に、米州航路が7億3700万円の黒字から12億3400万円の黒字にそれぞれ改善した。

ECLはロシアのウクライナ侵攻を受けて自動車船の極東ロシア航路を休止し、浮いた船腹を使って中東航路などを増強した。一方、自動車船の用船料が高騰する中で今年期限を迎えた用船は返船し、自動車船の船隊を戦略的に縮小。これらの結果、自動車船の基幹船隊は11隻に縮小したが、需要の変化に対応しつつコストの増加を回避した。

在来船・多目的船部門では2015～17年にかけて近海船8隻を新造整備し、現在はECLの長期用船13隻、グループ会社のエバレット・エイシア・ライン（EAL、シンガポール）の長期用船3隻の計18隻となっている。新造発注残は1万3500～1万4000重量トン型ツインデッカーの用船が5隻。造船所別の内訳は新来島どつく2隻、檜垣造船2隻、村上秀造船1隻。すべてEEDI（エネルギー効率設計指標）フェーズ3に対応した省エネ船になる。

ECLの近海船の新造整備は一段落し、今後は米州航路の在来船・

多目的船1～2隻の新造整備を検討する。自動車船の新造整備計画は未定で、同社の船隊はまだ比較的若いため、自動車船部門の環境対応の動向などを注視しながら時間をかけて検討する方針。

ECLは主力の海運・物流事業の収益改善に長期的な視点で引き続き注力する一方、事業の多角化にもM&Aを含めて取り組む方針で、このほど自転車のパーツ輸入卸売業を手掛ける企業を買収した。長手社長は「M&Aの対象は海運業に限らず、既存事業とのシナジーも必須とはしない。ECLが所属するNPHグループ全体で見れば自動車のディーラーやレンタカー事業なども展開しているため、海運・物流以外の事業が加わることに違和感はない。ECLとして海運・物流業以外の子会社を持つことで、収益源の拡大に加えて、新しいことにチャレンジしたい若手・中堅社員のモチベーションにつながるといった効果も期待している」と語った。