

# 前期経常益 193 億円、好調継続

## ■ECL の長手社長・高山副社長、インド営業強化

NPHホールディングス傘下の自動車船・在来船運航船社イースタン・カーライナー（ECL）の長手繁社長と高山浩司副社長が本紙などのインタビューに応じ、2024年度の連結経常利益が前の期比9%減の193億1000万円となったことを明らかにした。経常利益が200億円を超えた2022・23年度から僅かに減益となったが、自動車船が引き続き好調で在来船も底堅さを見せて好調な業績を維持した。今後の事業展開では、成長が見込まれるインド発着貨物をねらって同国に駐在員を置く。

24年度の連結売上高は5%増の818億9000万円、営業利益は4%減の182億5000万円、純利益は12%減の128億2000万円だった。在来船部門の市況軟化に加え、円高が進展したことによる為替差損も減益の要因となった。

単体の24年度の売上高は前の期比2%増の514億9000万円、営業利益が12%減の111億円、経常利益が14%減の125億4000万円、純利益が11%減の86億6000万円。部門別営業利益は自動車船部門が2%増の87億円、在来船部門が25%減の36億円だった。

自動車船部門は、マーケットの好調が続く中で中国・韓国積みの三国間輸送を伸ばした。在来船部門は、主力の鋼材・建機の輸送量が前の期並みだった一方で、運賃下落の影響で利益が減少した。スポット貨物の取り込みを図り、インド・中東向けの輸送が増加したが、遠洋配船による航海日数の増加などで配船効率が低下した。

2025年度連結業績予想は、市況下落と為替の円高を織り込んで売上高724億円、営業利益126億円、経常利益126億円、純利益91億円、単体で売上高429億円、営業利益67億円、経常利益71億円、純利益52億円を見込む。部門別の営業利益予想は自動車船部門52億円、在来船部門22億円。

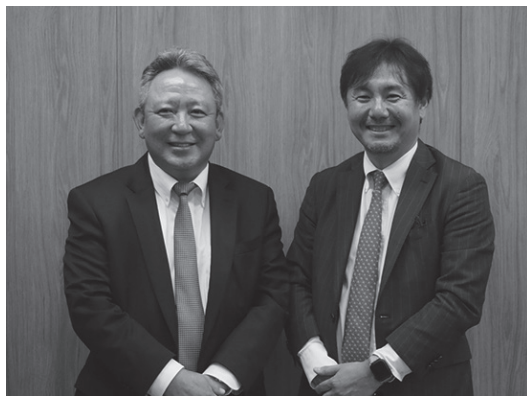
長手繁社長は「4～6月は自動車船部門で20億円ほどの利益を見込んでいる。米国トランプ政権の通商政策の影響などさまざまな懸

念はあるが、当面の課題にしっかりと取り組んでいく。特に自動車船の火災リスク対策として、AIカメラや温度センサーなどの設置をドック入りのタイミングで順次進めていく」と語った。

海外拠点では、今年7月を目途にインドのバンガロールに在来船担当の日本人駐在員を置く計画。高山副社長は「インド向けの鋼材に加えてインド積みの貨物の獲得を目指す。東南アジアにはシンガポールを始めとする当社の拠点があり、各拠点が連携して配船効率を高める」と語った。

ECLの基幹船隊は自動車船8隻と在来船20隻。発注残は2隻で、1万7000重量トン型重量物船（トリプルデッカー）が来年1月に本田重工業で竣工。船主から10年間用船し、北米航路の代替船として投入する。同船は日本製としては最大の真鍋造機製の500トン吊りクレーン（250トン吊り2基）を備え、その能力を生かして風力発電関連部材などの新規貨物もねらっていく。また、1万3000重量トン型ツインデッカーが27年に檜垣造船で竣工。同船はJFEスチールのグリーン鋼材「JGreeX」を採用する。

自動車船の整備については、次世代燃料船の建造コストが依然として高額な状況下、同社の船隊がまだ若いこととマーケットの行方が不透明なことから引き続き様子見する。ただし、船主発注船の用



長手社長（左）と高山副社長

船をマーケットの動向次第で検討するとしている。

一方、精密測定機器の梱包などを行う日東梱包資材（東京都品川区）とヘリポートの設計・コンサル・施工を手掛けるエアロファシリティ（東京都港区）を買収したことを明らかにした。長手社長はエアロファシリティについて「将来的にはドローンの物流需要も見据えており、自動車船がドローンに置き換わる時代も来るかもしれない。物流や防災の観点もあり買収を決めた」と説明した。M&Aの方針について「海運業やNPHホールディングスグループの主力の自動車販売、レンタカー事業とのシナジーは必ずしも考えておらず、M&Aを通じて縁が生まれた会社の方々に我々の仲間になって頂きたいという思いが強い。シナジーが生み出せたら一番良いが、それだけでなく将来的に夢のある事業を対象にしている」と述べた。