



経営報告書

CSR & Annual Report



経営理念

- ・安全の確保が社業の基盤
- ・よいサービスと商品を社会に適正な価格で安定的に供給
- ・取引先のニーズに迅速・的確に対応
- ・社会的要請へ適応し環境に十分配慮
- ・株主、そして役職員へのリターン充実を目指し企業価値向上を志向

行動憲章

「経営理念」を実現する具体策としてこの「行動憲章」を定める。

飯野海運グループ（以下グループという）とその役職員は、
この憲章に従って行動する。

1. 安全の重視

グループ事業で使用する船舶およびオフィス・ビルにおける事故は人命・顧客財産の損傷、環境汚染等をもたらす危険性が高く、安全を経営上の最優先課題とする。

2. 社会への貢献

- ・公正、透明、自由な競争のもとで、質の高いサービスと商品を適正な価格で安定的に供給することを通じ、取引先の信頼と満足を得ると同時に社会貢献を果たす。尚、この憲章で取引先とは、契約の相手先等グループ事業の関係先をいう。
- ・社会の利益を損なうことがないよう、積極的に社会に貢献し、常に「世のため、人のため」を実践する。

3. 取引先の尊重

- ・取引先との永い信頼関係はグループの繁栄をもたらす宝であり、役職員は対応の都度自分がグループを代表して信頼関係を築いているという意識をもって行動する。
- ・取引先を、代金を受け取る立場、あるいは支払う立場、あるいはその企業規模等で分け隔てることなく、どの取引先とも常に同等の立場にたち誠心誠意かつ親切丁寧に対応する。また取引先のニーズに迅速、的確に対応し、取引先満足度の向上に努める。

4. コンプライアンスと社会秩序の維持

- ・この憲章でコンプライアンスとは、法令の遵守を含めた「社会的要請への適応」をいい、グループはそのための体制をグループ内に整備するよう努める。
- ・役職員は、社会的要請を満たすため社会の規範および道徳律の趣旨を体して行動する。
- ・事業活動を行う各国・地域においても同様に各法令・規則を遵守する。
- ・役職員は上記に抵触する、あるいは抵触するおそれのある情報を知った場合は、飯野海運コンプライアンス委員会に直ちに報告する。
- ・社会秩序を尊重し、秩序や安全を脅かす反社会的勢力・団体とは一切かかわりを持ってはならない。

5. 差別の廃絶・人権の尊重

- ・雇用、取引行為等において国籍、人種、宗教、年齢、性別その他不当な理由によって差別しない。
- ・職場においては人権を尊重し働きやすい環境の整備に努める。

6. 環境の保護

グループの事業から生ずる環境への負荷を低減するため、内外の関連法規および国際ルールを遵守し、海洋、港湾、所有ビル隣接地域の環境保全に努める。

7. 情報開示とコミュニケーション

- ・株主、取引先、従業員、地域社会等全てのステークホルダーの利益に配慮し、理解をうるため、十分なコミュニケーションを行うよう努める。
- ・グループに不利な情報も含め適切かつ遅滞なく情報を開示する。
- ・個別取引先に関する情報、法人・個人を問わずプライバシーに属する事項は開示対象としない。

目次

事業概況

 グループ事業の全体像	3	 事業の概況/設備の概況	5	
 運航船腹リスト	7	 沿革	10	

特集

 特集①海運業	15	 特集②不動産業	19
安全な航海を実現するための“入渠工事(ドック)”での取り組み		東京都の「トップレベル事業所」の認定により、さらなる不動産価値向上を目指す	

部門別事業概況

	23
--	----

経営管理体制

 コーポレートガバナンス	35
社外取締役からのメッセージ	

安全・環境

 安全・環境	39
--	----

社会

 従業員とともに	45
人材多様化への取り組み	

コミュニケーション

 ステークホルダーからのコメント	49
第三者意見	

企業情報

	会社概要 51
	グループ組織体制 52
	飯野海運株式会社 役員一覧 53
	相談役からのメッセージ/投資家情報 54
	主要連結財務データ 55

編集方針

当社グループでは、2009年度から投資家向けの「アニュアルレポート」と、より幅広いステークホルダー向けの「安全・環境報告書」を統合し、総合的な「経営報告書」を発行しています。本報告書は、当社グループの活動全体をバランスよく報告し、すべてのステークホルダーの皆さまにわかりやすくお伝えすることを基本方針としました。なお、原則として本文中で「飯野海運グループ」及び「当社グループ」は飯野海運グループ全体(69社)、「飯野海運(株)」及び「当社」は飯野海運株式会社単体を指します。また、報告書の構成は「GRIサステナビリティレポートガイドライン第4版」を参考にしています。本報告書に掲載されていない、より詳細な情報に関しては、以下の資料をご参照ください。どちらも当社ホームページでご覧いただけます。

対象期間：2015年度〔2015年4月1日～2016年3月31日〕(一部当該年度以外の内容も掲載しております)

発行：2016年6月 報告サイクル：年次報告として毎年発行

➡ 有価証券報告書、決算短信 <http://www.iino.co.jp/kaiun/ir/index.html>

➡ 経営報告書【詳細報告編】 <http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/report.html>

将来見通しに関してのご注意

本報告書には、飯野海運グループの今後の計画、戦略、業績予想に関する記述が含まれています。これらは、本報告書の作成時点で把握可能な情報に基づくもので、経済動向、市場環境、為替レート、税制などさまざまな要因により異なる結果となる可能性があります。

事業概況

グループ事業の全体像

創業者、飯野寅吉が舞鶴港で曳船による石炭輸送を始めたのは明治32年（1899年）。当社グループは、現在では外航海運業と内航・近海海運業からなる海運業と不動産業を核として事業を展開しています。

海運業では、船舶の運航や所有（船舶賃貸業）、船舶管理業のほか、代理店業、船用品販売業などを行っています。不動産業では、オフィスビルを中心とした不動産賃貸業、ビル管理業、倉庫業、レンタルフォトスタジオ経営などを行っています。海運業、不動産業のいずれにおいても、貨物の運送やビルの賃貸のみに留まらず、それらに関連する船舶やビルの管理などの事業を一貫して行うことで、質の高いサービスを提供しています。

これからも、私たちは海と陸での事業を通じて、人々のくらしや産業を支え、社会へ貢献していきたいと考えています。

海運業

売上高比率 **86.1%**

海上輸送路は世界の産業や人々の快適な暮らしに欠くことのできない生命線です。飯野海運では約1世紀にわたる海運業への取り組みによる実績と信頼の声を励みに、安全安心を追求した輸送サービスとその向上に努めてまいりました。グローバルなネットワークを駆使した効率的な輸送で、多種多様な貨物の長期的、安定的供給を実現しています。



オイルタンカー



大型ガスキャリア



ケミカルタンカー



小型ガスキャリア



ドライバルクキャリア

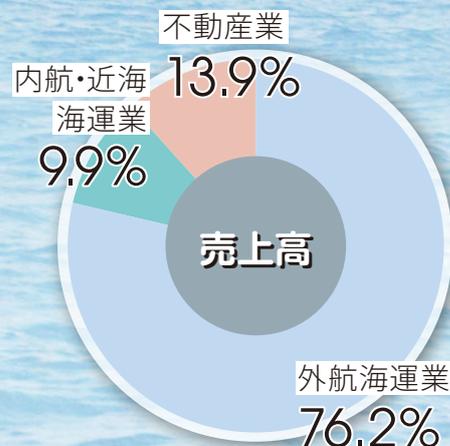
→ 海運業特集 P15へ

グループ運航船腹

111 隻

4,199,026 重量トン
(共有相手持分を含む)

⇒設備の概況は P6 へ



海外拠点



所有賃貸ビル

東京都心に**6棟**181,676.22m²
(共有相手持分を含む)

⇒設備の概況は P6 へ

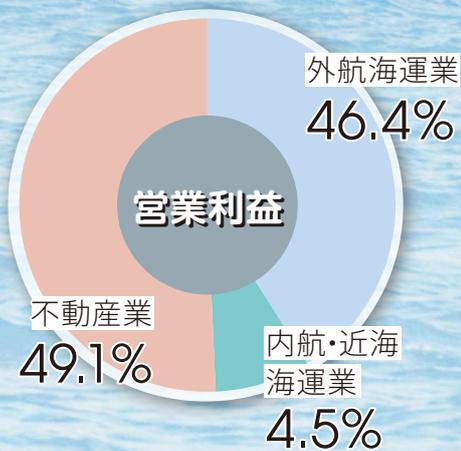
不動産業

売上高比率 **13.9%**

不動産部門では、1960年の旧飯野ビル竣工以来、運営、管理、メンテナンスと一貫したサービスを提供してきました。エネルギー効率の向上や防災・セキュリティ対策など、人と環境に配慮した質の高いオフィス空間や文化創造に貢献する空間を提供しています。



→ 不動産業特集 P19 へ



“主なグループ会社”

外航海運業

船舶の運航	IINO SINGAPORE PTE. LTD. / IINO SHIPPING ASIA PTE. LTD.
船舶管理業	イイノマリンサービス(株)
海運仲立業及び船用品販売業	イイノエンタープライズ(株)
船用品販売業	合同船舶工業(株)

内航・近海海運業

船舶の運航・貸渡及び管理業	イイノガストランスポート(株)
---------------	-----------------

不動産業

ビル管理業	イイノ・ビルテック(株)
倉庫業	泰邦マリン(株)
フォトスタジオ/フォトレタッチ	(株)イイノ・メディアプロ
ホール・カンファレンスの運営	イイノホール(株)

その他

会計業務受託事業	イイノマネジメントデータ(株)
IT関連事業	飯野システム(株)
保険代理店業/総務・人事関連業務支援	イイノビジネスサービス(株)

事業の概況

事業

部門

事業概要

外航海運業

オイルタンカー

油槽船・ガス船部
ケミカル船第一部

30万載貨重量トン級の大型原油タンカーとプロダクト（石油製品）タンカーからなる船隊を運航しています。**所有船の多くは中長期契約に基づき**、世界中に広がる航路で原油や石油製品を輸送しています。

ケミカルタンカー

ケミカル船第一部
ケミカル船第二部
IINO SINGAPORE PTE. LTD.
IINO SHIPPING ASIA PTE. LTD.

ステンレスタンクを有するケミカルタンカー、メタノール専用船など、業界でも最大級の船隊を擁しています。石油化学製品輸送に要求される高度な船舶管理ノウハウを活用し、全世界にわたる航路で石油化学製品、植物油、メタノール、バイオマスエネルギーなどを輸送しています。**特に中東からアジア向けの石油化学製品の輸送量は、トップクラスのシェアを誇っています。**

大型ガスキャリア

油槽船・ガス船部

冷凍式の大型ガスキャリアを中心とした船隊で、液化石油ガス（LPG）、液化天然ガス（LNG）などを輸送しています。**LPGキャリアは、中長期契約に基づき、主に極東向け輸送に携わるとともに**、アンモニアなどの石油化学ガス輸送にも取り組んでいます。**LNGキャリアでは、日本向け及び三国間の輸送プロジェクトに共同で参画**しています。また、LNGキャリアの船舶管理業務も行っています。

ドライバルクキャリア

専用船・不定期船部
IINO SHIPPING ASIA PTE. LTD.

小型～大型ドライバルクキャリア、木材チップ専用船といった多様な船種からなる船隊により、石炭、鋼材、肥料、木材チップなどを輸送しています。石炭、木材チップ輸送では、専用船による輸送サービスを提供し、顧客の安定輸送体制の一翼を担うとともに、肥料輸送では小型ドライバルクキャリアによるフレキシブルな輸送に対応するなど、貨物によって異なる顧客ニーズに応えています。

内航海運業・近海

小型ガスキャリア

イノガストランスポート（株）
IINO SHIPPING ASIA PTE. LTD.

加圧式の小型ガスキャリアを中心とした船隊で、日本国内から東アジア、東南アジアなどの近海水域にて、LNG、LPGといった燃料系ガスやプロピレン、塩ビモノマーなどの石油化学ガスなどを輸送しています。**LPG、石油化学ガスの国内輸送シェアは業界トップクラスであり、近海水域でも有数の運航規模を誇ります。また、国内では数少ない内航LNGキャリアを運航しています。**

不動産業

不動産賃貸業

不動産事業部
イノホール（株）

飯野ビルディングを含め、**6棟のオフィスビルを東京都心部に所有**しており、オフィスビルの管理、運営、メンテナンスを一貫して行い快適なオフィス空間を提供しています。また、**飯野ビルディング内に併設したイノホール&カンファレンスセンターでは、多目的な利用ニーズに対応**しています。

フォトスタジオ

（株）イイノ・メディアプロ

広尾と南青山でそれぞれレンタルフォトスタジオを運営しています。スタジオ運営のほか、グラフィックデザインやレタッチ業務などのクリエイティブ部門では、**撮影・制作から納品まで一貫したサポートサービスを提供**しています。

設備の概況

運航船腹（2016年3月31日現在） ※詳細はP7～P9をご参照ください。

船種	保有形態	社 船		用 船		合 計		
		隻数	載貨重量トン数	隻数	載貨重量トン数	隻数	載貨重量トン数	
外航 海運業	オイルタンカー	2	601,911	1	105,593	3	707,504	
	ケミカルタンカー	13	425,189	27	862,473	40	1,287,662	
	大型ガスキャリア	大型LNGキャリア	12	860,573	0	0	12	860,573
		大型LPGキャリア	3	159,108	3	132,598	6	291,706
	小計	15	1,019,681	3	132,598	18	1,152,279	
	ドライバルク キャリア	ドライバルクキャリア	7	555,319	11	352,958	18	908,277
		木材チップ専用船	1	25,331	1	46,900	2	72,231
小計	8	580,650	12	399,858	20	980,508		
内航・近海 海運業	小型LNGキャリア	1	1,938	0	0	1	1,938	
	小型LPGキャリア	17	30,266	11	37,082	28	67,348	
	溶融硫黄船	1	1,787	0	0	1	1,787	
	小計	19	33,991	11	37,082	30	71,073	
	合 計	57	2,661,422	54	1,537,604	111	4,199,026	

(注) 1. 社船には、グループ会社が所有する船腹を含みます。
2. 社船の載貨重量トン数には共有相手持分を含めて記載しています。

賃貸ビル（2016年3月31日現在）

名称	所在地	延床面積（㎡）
飯野ビルディング	東京都千代田区内幸町	103,826.88
汐留芝離宮ビルディング	東京都港区海岸	32,702.37
東京桜田ビル	東京都港区西新橋	17,762.63
東京富士見ビル	東京都千代田区富士見	10,674.86
飯野竹早ビル	東京都文京区小石川	4,736.37
笹塚センタービル	東京都渋谷区笹塚	11,973.11
合 計		181,676.22

(注) 汐留芝離宮ビルディング、東京桜田ビル及び東京富士見ビルは、他者と共有しており、延床面積には共有相手持分を含めて記載しています。



フォトスタジオ

名称	所在地	主要設備
イイノ・広尾スタジオ	東京都渋谷区広尾	白ホリゾン スタジオ× 5面
イイノ・南青山スタジオ	東京都港区南青山	白ホリゾン スタジオ× 4面 外光 スタジオ× 1面 ゲストルーム× 2室
イイノ・グラフィックイメージ （フォトレタッチ）	東京都港区南青山	レタッチブース× 10ブース ミーティングルーム× 2室



事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

運航船腹リスト [2016年3月31日現在]

飯野海運株式会社

オイルタンカー

船名	載貨重量トン数(MT)	全長(m)	幅(m)	型深さ(m)	夏期喫水(m)	船籍	竣工
KOHO I	301,045	333.0	60.0	29.5	21.428	日本	2002
KIHO	300,866	333.0	60.0	29.0	20.535	パナマ	2006
2隻	601,911						

プロダクトタンカー※1

船名	載貨重量トン数(MT)	全長(m)	幅(m)	型深さ(m)	夏期喫水(m)	船籍	竣工
GLORY CRESCENT	105,593	244.0	42.0	21.0	15.019	パナマ	2013
1隻	105,593						

ケミカルタンカー

船名	載貨重量トン数(MT)	タンク素材	IMO	竣工
MAGELLAN ENDEAVOUR	47,931	ZINC	III	2006
GULF ESPRIT	46,891	ZINC	III	2006
GULF ELAN	46,891	ZINC	III	2007
TAMIAT NAVIGATOR	46,625	ZINC	III	2010
CARIBBEAN SPIRIT	46,383	ZINC	III	2004
CHEMWAY ARROW	38,065	ZINC	II/III	2007
CHEMWAY LARA	37,982	ZINC	II/III	2007
PACIFIC HORIZON II	37,981	ZINC	II/III	2007
JIPRO ISIS	37,946	ZINC	II/III	2008
CHEMWAY GAIA	37,300	ZINC	II/III	2007
CHEMROAD POLARIS	35,923	STST(316L)	II/III	2014
CHEMROAD QUEEN	35,847	STST(316L)	II/III	2015
JIPRO NEFTIS	34,858	STST(316L)	II/III	2011
CHEMROAD QUEST	34,832	STST(316L)	II/III	2010
CHEMROAD ECHO	33,944	STST(316L)	II/III	2004
CHEMROAD LILY	33,944	STST(316L)	II/III	2006
CHEMROAD HAYA	33,916	STST(316L)	II/III	2004
CHEMROAD FUJI	33,888	STST(316L)	II/III	2006
CHEMROAD SEA	33,560	STST(316L)	II/III	2011
CHEMROAD HOPE	33,560	STST(316L)	II/III	2011
CHEMROAD DITA	33,554	STST(316L)	II/III	2009
CHEMROAD JOURNEY	33,526	STST(316L)	II/III	2009
CHEMROAD ROSE	32,046	STST(316L)	II/III	2005
CHEMROAD WING	32,000	STST(316L)	II/III	2005
FREJA MAERSK※2	31,632	ZINC	II/III	2001
CHEMROAD NOVA	30,407	STST(304)	II/III	2002
CHEMROAD MEGA	30,364	STST(304)	II/III	2000
RABIGH SUN	30,001	STST(316L)	II/III	2008
CHEMROUTE OASIS	26,199	STST(316L)	II/III	2011
CHEMROUTE PEGASUS	26,198	STST(316L)	II/III	2012
CHEMROUTE SUN	25,615	STST(316L)	II/III	2008
CHEMROUTE BRILLIANT	25,594	STST(316L)	II/III	2009
CHEMROUTE SKY	25,401	STST(316L)	II/III	2010
CHEMSTAR JEWEL	21,323	STST(316L)	II/III	2012
CHEMSTAR STELLAR	21,313	STST(316L)	II/III	2012
CHEMSTAR YASU	19,896	STST(316L)	II/III	2008
SKY DREAM	19,807	STST(316L)	II/III	2010
CHEMSTAR SEVEN	19,700	STST(316L)	II/III	2005
CHEMSTAR MASA	20,819	STST(316L)	II/III	2009
39隻	1,273,662			

※1 P6の運航船腹では、「オイルタンカー」として集計しています。

※2 2016年3月31日現在で、他の海運会社から短期的に用船していた船舶で、当社グループが実質的に支配している船腹ではありません。

※3 P6の運航船腹では、「大型LPGキャリア」として集計しています。

※4 間接保有も含めると合計27隻。

合計 79隻

大型LPGキャリア

船名	載貨重量トン数(MT)	タンク容積(m ³)	タンクタイプ	竣工
LOTUS GAS	53,067	80,186	低温式	2008
NADESHIKO GAS	53,003	80,152	低温式	2013
SUMIRE GAS	54,243	82,416	低温式	2016
SAKURA GAS	55,214	83,385	低温式	2013
豊洲丸	49,651	78,462	低温式	1997
5隻	265,178			

アンモニア船^{※3}

船名	載貨重量トン数(MT)	タンク容積(m ³)	タンクタイプ	竣工
ROSE GAS	26,528	35,204	低温式	2007
1隻	26,528			

大型LNGキャリア

船名	載貨重量トン数(MT)	タンク容積(m ³)	タンクタイプ	竣工
アル スーパー	72,557	135,509	モス方式	1996
アル ホール	72,176	135,294	モス方式	1997
アル レイヤー	72,430	135,358	モス方式	1997
アル ワチバ	72,348	135,249	モス方式	1997
ブルーク	72,339	135,466	モス方式	1998
アル ワックラ	72,453	135,310	モス方式	1998
ゼクリート	72,316	135,420	モス方式	1998
ドーハ	72,337	135,202	モス方式	1999
アル ビダ	72,462	135,279	モス方式	1999
アル ジャスラ	72,218	135,169	モス方式	2000
エルエヌジーヴェスタ	68,522	127,547	モス方式	1994
SK SUNRISE	68,415	138,270	メンブレン方式	2003
12隻^{※4}	860,573			

ドライバルクキャリア

船名	載貨重量トン数(MT)	夏季喫水(m)	ホールド/ハッチ数	ホールド容積(CFT)	本船ギア数	竣工
BLUE ISLAND	152,398	16.092	7/7	6,431,819	-	2000
YODOHIME	85,022	13.518	7/7	3,650,731	-	2016
JP CORAL	81,887	13.279	5/5	3,483,830	-	2007
AMAKUSA ISLAND	81,887	13.279	5/5	3,483,830	-	2005
ATLAS ISLAND	76,554	14.136	7/7	3,204,477	-	2008
HERMES ISLAND	74,771	14.136	7/7	3,206,000	-	2012
NORD IMABARI	38,271	10.536	5/5	1,664,000	4	2010
NEREUS ISLAND	37,920	10.542	5/5	1,600,000	4	2014
OASIS ISLAND	37,816	10.542	5/5	1,659,623	4	2015
MARTIN ISLAND	32,723	10.034	5/5	1,535,747	4	2014
KOHINOOR ^{※2}	32,309	10.022	5/5	1,504,000	4	2010
CRANE ISLAND	32,154	10.022	5/5	1,499,171	4	2009
GLORIA ISLAND	28,401	9.819	5/5	1,317,978	4	2012
DIANA ISLAND	28,398	9.819	5/5	1,317,978	4	2010
KRONOS ISLAND	28,346	9.819	5/5	1,317,978	4	2013
PHOENIX ISLANDII	28,202	9.819	5/5	1,317,978	4	2011
JA ZENFUKU	2,800	5.311	1/1	144,800	1	2006
17隻	879,859					

木材チップ専用船

船名	載貨重量トン数(MT)	夏季喫水(m)	ホールド/ハッチ数	ホールド容積(CFT)	本船ギア数	竣工
PAX SILVA	46,900	11.178	6/6	3,603,542	3	2007
SHIN CHUETSU	25,331	9.050	4/4	1,819,922	2	1998
2隻	72,231					

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

イノガストラスポーツ株式会社

合計 28 隻

小型 LNG キャリア

船名	載貨重量トン数(MT)	総トン数(GT)	タンク容積(m ³)	タンクタイプ	船籍	竣工
NORTH PIONEER	1,938	3,056	2,513	LNG 運搬船	日本	2005
1 隻	1,938	3,056				

小型 LPG キャリア

船名	載貨重量トン数(MT)	総トン数(GT)	タンク容積(m ³)	タンクタイプ	船籍	竣工
KENTMERE	9,197	6,743	8,712	半低温・半加圧式	シンガポール	2007
HAPPY PELICAN	6,509	8,009	6,827	低温式	マン島	2012
ORIENTAL HAWK	3,939	3,430	3,543	圧力式	パナマ	2010
HUMMING BIRD	3,851	3,419	3,519	圧力式	パナマ	2006
IRIS	3,200	2,999	3,518	圧力式	パナマ	2014
FORTUNE SWALLOW	3,874	3,494	3,611	圧力式	パナマ	2015
ゼウス	2,719	2,230	2,522	圧力式	日本	1988
第百三菱化丸	1,335	997	1,830	圧力式	日本	1999
第二十一光邦丸	1,253	999	1,830	圧力式	日本	2002
俊邦丸	1,406	998	1,830	圧力式	日本	2004
FORTUNE QUINTET	1,413	995	1,830	圧力式	日本	2004
徳邦丸	1,449	999	1,830	圧力式	日本	2013
秀邦丸	1,445	999	1,829	圧力式	日本	2007
瑞邦丸	1,447	997	1,829	圧力式	日本	2014
瑞陽丸	1,446	1,357	1,826	圧力式	日本	1996
成邦丸	1,271	999	1,723	圧力式	日本	1996
第十八光邦丸	1,318	999	1,721	圧力式	日本	1995
大建丸	1,499	1,199	1,554	圧力式	日本	1996
第二太華山丸	1,500	1,573	1,498	低温式	日本	1982
東栄丸	1,173	749	1,458	圧力式	日本	2005
瑞光丸	1,184	749	1,450	圧力式	日本	2002
桃邦丸	1,024	749	1,443	圧力式	日本	2009
久邦丸	1,060	749	1,413	圧力式	日本	2006
大昂丸	1,288	749	1,330	圧力式	日本	2014
太平丸	1,100	749	1,310	圧力式	日本	1999
海邦丸	1,250	749	1,260	圧力式	日本	2008
26 隻	58,150	48,678				

溶融硫黄船

船名	載貨重量トン数(MT)	総トン数(GT)	タンク容積(m ³)	タンクタイプ	船籍	竣工
光邦丸	1,787	993	798	溶融硫黄運搬船	日本	2013
1 隻	1,787	993				

IINO SHIPPING ASIA PTE. LTD.

合計 4 隻

ケミカルタンカー

船名	載貨重量トン数(MT)	タンク素材	IMO	竣工
LODESTAR GENESIS	14,000	STST(316L)	II/III	2005
1 隻	14,000			

ドライバルクキャリア

船名	載貨重量トン数(MT)	夏季喫水(m)	ホールド/ハッチ数	ホールド容積(CFT)	本船ギア数	竣工
AURORA ISLAND	28,418	9.819	5/5	1,317,978	4	2009
1 隻	28,418					

小型 LPG キャリア

船名	載貨重量トン数(MT)	総トン数(GT)	タンク容積(m ³)	タンクタイプ	船籍	竣工
ORIENTAL OKI	5,350	4,484	5,020	圧力式	シンガポール	2006
DAIMON	3,848	3,419	3,517	圧力式	パナマ	2010
2 隻	9,198	7,903				

飯野海運グループ運航船腹 合計 111 隻

沿革

- 2016年(平成28年) 飯野ビルディングが東京都環境確保条例における「トップレベル事業所」に認定 **1**
- ▲
- 2015年(平成27年) 当社「経営報告書2014」が環境コミュニケーション大賞環境報告部門「優良賞」を受賞
- ▲
- 2014年(平成26年) 北米拠点増設、ヒューストン事務所を開設
- ▲
- 2011年(平成23年) **新「飯野ビルディング」開業 **1****
- ▲
- 2007年(平成19年) 小型ガスキャリア部門をイノガストラנסポート株式会社に統合
- ▲
- 2006年(平成18年) **IINO SINGAPORE PTE. LTD. にてケミカルタンカーの運航業務開始**
- ▲
- 2004年(平成16年) **海上運送業においてISO9001、14001 同時認証を取得 (翌年、ビル賃貸業においても同認証を取得)**
- ▲
- 2003年(平成15年) **当社グループ初の LNG キャリア管理・保有船「SK SUNRISE」竣工 **2****
- ▲
- 2001年(平成13年) サウジアラビアで世界最大級のメタノール製造プロジェクトに参画(2004年操業開始)
- ▲
- 1997年(平成9年) フォトスタジオ運営 デザイン・広告制作会社「株式会社イノ・メディアプロ」設立
- ▲
- 1991年(平成3年) インドネシア産 LNG プロジェクトに参画、LNG 輸送に進出
(翌年、当社グループ初の LNG キャリア「エルエヌジー ヴェスタ」の共有船主となる)
- ▲
- 1974年(昭和49年) イノマリンサービス株式会社設立、船舶管理業務を行う。翌年、わが国初の仕組船大型タンカーの混乗化を実現する。
- ▲
- 1970年(昭和45年) 当社グループ初のパナマックス型ドライバルクキャリア「第五全購連丸」竣工
- ▲
- 1964年(昭和39年) **海運集約に際し、定期航路部門を分離し、新たに設立した「飯野汽船株式会社」に譲渡
(同社は川崎汽船株式会社と合併。以来当社グループはタンカー、不定期貨物船経営を主力とする)**
- ▲
- 1960年(昭和35年) **旧「飯野ビルディング」竣工(同ビルに本社移転、イノホール営業開始) **3****
- ▲
- 1949年(昭和24年) 東京証券取引所に上場
- ▲
- 1944年(昭和19年) 社名を現在の商号である「飯野海運株式会社」と改称
- ▲
- 1931年(昭和6年) **わが国初の本格的な外航タンカー「富士山丸」竣工 **4****
- ▲
- 1929年(昭和4年) **当社グループ初のタンカー「第一鷹取丸」竣工**
- ▲
- 1899年(明治32年) **飯野寅吉、京都府舞鶴市に「飯野商会」を創立 (曳船による石炭運送業及び港湾荷役業に着手) **5****



事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報



代表取締役社長

當舎 裕己

経営理念を実行しステークホルダーから選ばれる企業へ

2016年6月に代表取締役社長に就任した當舎(とうしゃ)です。2014年4月にスタートした当社グループ中期経営計画「STEP FORWARD 2020」では、「差別化による競争力強化」「国際ネットワークの強化」「安定収益基盤の更なる強化」の3つを重点強化項目として掲げ、2020年に向けて皆様に信頼されるグローバル企業への成長と、企業価値の持続的向上のため収益力を強化することを目標にしています。

Q1: まず2015年度を振り返られていかがでしたか？

2015年度を振り返りますと、世界経済は、先進国で景気拡大の動きが見られる一方で、中国等の新興国経済の減速及び原油価格の下落等により、先行き不透明感が高まりました。日本では、企業収益や雇用情勢の改善が見られますが、中国等の新興国経済減速が輸出や設備投資の重しとなっており景気の足踏み状態が続きました。

海運業においては、いわゆる原油・石油製品・液化ガス・石油化学製品など液体を扱うタンカーの市況は、原油価格下落による物流の増加、硬い岩盤に閉じ込められた石油や天然ガスの抽出が可能となった「シェール革命」に伴う物流の変

化により、通期にわたり底堅く推移しました。当社の主力のケミカルタンカーについては、シェールガス由来の製品も含め北米・カリブからアジア向け等、長距離の輸送需要が増えたこと等により、船腹の需給は引き締まり、運賃市況は総じて安定して推移しました。一方、ドライバルクキャリアにおいては、老齢船のスクラップの進展は見られたものの、中国経済の減速や新造船の竣工圧力が続き、市況は歴史的な低位水準に落ち込み、通期にわたり低迷しました。

不動産業においては、各企業における業容・人員拡大を背景としたオフィスの拡張・統合需要により大型新築ビルの稼働率も改善され、既存ビルを含めた全体の空室率は低下し、賃料水準は緩やかながら上昇傾向が継続しました。

このような事業環境の下、オイルタンカーにおいては、支配船腹の延長契約を獲得し、引き続き長期契約に投入したほか、ケミカルタンカーにおいては、既存契約に加え新規数量輸送契約を獲得し、当社の基幹航路である中東積みの配船頻度に見合う輸送数量を確保しました。当社と米国オペレーターとの合弁事業会社では大西洋域内を中心に、数量輸送契約に加えてスポット貨物も効率的に集荷し高稼働を維持し



- 事業概況
- 特集
- 部門別事業概況
- 経営管理体制
- 安全・環境
- 社会
- コミュニケーション
- 企業情報

ました。大型ガスキャリアにおいては、期中に竣工した新造1隻を含め全船が中長期契約へ継続投入され、安定収益を確保しました。一方、ドライバルクキャリアは市況低迷が長期化しており、不採算船の処分等で船隊規模の適正化を図りました。不動産業においては、各ビルにおいて継続して良質なテナントサービスの提供に注力し、概ね順調に稼働しました。

この結果、売上高948億43百万円、営業利益81億15百万円、経常利益76億55百万円、親会社株主に帰属する当期純利益36億59百万円となりました。為替の円安やケミカルタンカー市況が安定的に推移したことを背景に営業利益と経常利益は前年度を上回りました。

Q2: 中期経営計画「STEP FORWARD 2020」による企業価値向上に向けた取り組みの進捗について教えてください。

2014年4月からスタートした当社グループ中期経営計画「STEP FORWARD 2020」は、2017年3月までの3カ年の方針を策定したものです。攻めの営業展開を進めるため、以下に挙げる3つの重点強化策を設定し取り組んでまいりました。

一つ目の「差別化による競争力強化」では、ケミカルタンカー事業・ガスキャリア事業・ドライバルクキャリア事業の3つを重点戦略事業と定め、当社グループの強みの一層の強化を目指すための方針を示しています。

まず、ケミカルタンカーにおいては、主力の中東配船のシェアを維持しつつ中南米や北米、大西洋マーケットの開拓強化を進めています。2014年度から新造船投資も再開しており、2015年度は1隻が竣工し、発注残は用船を含め計8隻(2016年3月31日時点)となっています。中国経済の減速が鮮明となっていることが市況の下押し圧力となりますが、2017年以降は北米で建設中のシェールガスを利用した複数のエタングラッカーが稼働を始めるため、米国を発着点とした石油化学製品の新たな海上物流が生まれ、好調な市況が維持されると予想しています。

また大型ガスキャリアにおいては、今後も輸送量拡大が見込まれるLPG(液化石油ガス)の輸送等を担う新造LPGキャリア(VLGC)3隻の中長期契約を顧客と締結し、収益基盤を強化しました。2016年3月にはこの3隻のうち1隻が竣工し、VLGC5隻(2016年3月31日時点)が稼働しております。そして残り2隻の新造船がそれぞれ2016年度、2018年度に竣工すると7隻体制となります。既に当初の中期経営計画での目標であるVLGCの6隻体制は達成しておりますが、今後も新規の契約獲得を目指し船隊を増強したいと考えています。

ドライバルクキャリアにおいては、小型船の中東航路の強化を掲げ、輸送シェア向上など一定の成果をあげていますが、市況の低迷が顕著となっており2015年度は2014年度に続き保有船舶の減損処理や売船に伴う特別損失を計上しました。今後も、市況の低迷が長引くことが予想されることから、船隊規模の適正化を進めています。具体的な方策としては不経済船の返船、売船などで船隊規模を縮小し市況にさらされる船腹の比率を下げる一方、長期契約/既存商権の船腹の維持・強化を図っております。2016年2月には石炭専用船が1隻竣工し長期契約へ投入されました。今後も安定収益基盤を拡充していきたいと考えています。

二つ目の重点強化策は「国際ネットワークの強化」です。シェール革命により、今後北米では石油製品や石油化学製品の生産量が増加し海上物流が大きく変化することが見込まれます。実際に、米国でメタノールプラントが竣工した結果、カリブ海の国であるトリニダードトバゴから米国に輸出されていたメタノールが新たに遠方のアジアや欧州に運ばれるという海上物流の変化が起こりました。今後このような変化はメタノールだけでなく多種多様な石油化学製品に波及していくと思われれます。米国ヒューストンは石油化学産業の一大中心地であり、石油メジャーや石油化学会社をはじめ日本の有力エネルギー各社も拠点としているシェール革命の最前線といえます。そのヒューストンに顧客とのパイプを拡張し、資源・エネルギー全般について事業機会を探ることを目的として2014年9月に事務所を開設しました。これにより、海外営業拠点はシンガポール、ドバイ、ロンドン、大連、コネチカットとヒューストンの全6拠点となりました。世界的な営業展開を行うことができる体制を整え、多様化するお客様の要望に対応していきます。



三つ目の重点強化策は「安定収益基盤の更なる強化」です。海運業では、契約形態（市況リスクにさらされるスポット契約や市況リスクにさらされない長期契約など）により市況リスクの軽重がありますが、当社では主にオイルタンカー、大型ガスキャリアと石炭専用船は顧客と中長期契約を締結しており安定収益部門として位置づけています。これらの船種に共通するのは貨物が原油、ガス、発電用石炭などのエネルギー資源であり、国内の各種産業を安定的に動かしていく基盤となるものであり、生産地である海外から消費地である日本へ安定的に供給し続ける必要があるものです。そのような貨物の性質上、荷主である国内石油元売・ガス会社・電力会社なども安定供給を主眼においているため一定の比率については中長期契約が主体となっています。2015年度はLPGキャリア1隻の新規契約を獲得、そして大型原油タンカー（VLCC）2隻の契約を延長して、安定収益基盤の強化を行いました。これまで培ってきた顧客との信頼関係をさらに深め国内石油元売・電力・ガス会社との国際輸送ビジネスを強化するとともに、新たな成長を求め海外用船者とも新規事業の開拓を行い、安定収益基盤の強化に努めてまいります。

不動産業では、現在、都内に6棟のオフィスビルを所有し、各ビルにおいてほぼ満床に近い稼働状態を維持しています。そして新たな安定収益基盤の更なる強化を目的とし、東京都心中心部での新規投資や、再開発を中心とした検討を行っております。飯野ビルディングが位置する内幸町の南側の西新橋・虎ノ門エリアは、2020年東京オリンピックに向けて環状2号線や地下鉄新駅の整備などが進み、それにあわせ大規模再開発による国際的なビジネス交流拠点として変貌を遂げつつあるエリアです。今後ますますの発展が期待できる西新橋・虎ノ門エリアでの不動産事業の新規展開を検討してまいります。

Q3: 社業の基盤と位置付けている安全に対するお考えと取り組みについて教えてください。

当社グループでは経営理念の第一に「安全の確保が社業の基盤」を掲げています。それは、「安全」というものは、当然のように手に入るものではなく、平素から安全に対し高い意識を持ち続け、従業員一人一人が最大限の努力を払わなければ確保することが困難な経営課題であると考えているからです。その一方で「安全」は顧客から求められる最も基本的なサービスでもあり、ともすると価格競争に陥りがちな海運業や不動産業において、他社との差別化を図ることのできる重要な要

素の一つであると考えています。

船舶やオフィスビルで大きな事故が起これば人命が危険に晒され、環境へ大きな影響を及ぼします。当社は運航船腹の過半数、所有オフィスビルの6棟全てをそれぞれグループ会社が管理しており安全確保のための諸施策にグループ一体で取り組んでおります。そして各管理会社には、長年の管理業務で培った経験と知識がありますが、最終的には知識、経験に加えて社員一人一人が自分こそが安全確保を担っているという意識を向上させることで「安全」が確保され、ひいては企業価値向上につながると考えています。

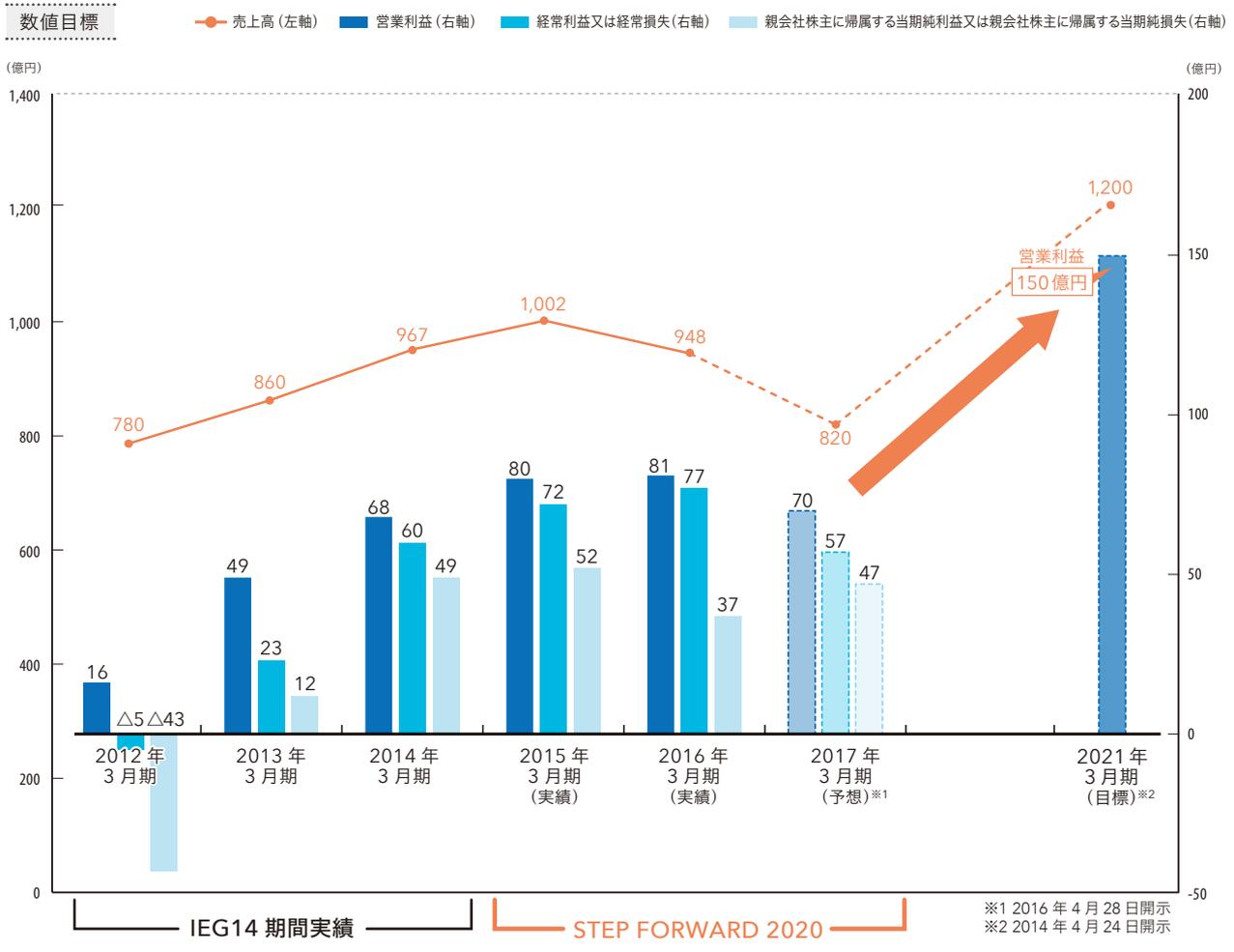
当社グループの安全への取り組みの一例として、本経営報告書では入渠工事（ドック：船の修繕）を特集記事として取り上げています。入渠工事は船の安全性を維持するために定期的に行われるものです。普段あまり目にする事のない船のBefore and Afterを紹介いたします。（→P.15へ）

Q4: 飯野ビルディングが東京都のトップレベル事業所認定を取得されましたが、環境に対する取り組みについて教えてください。

飯野グループでは環境負荷を抑え、環境に配慮した経営を行うことが重要であり、企業が創意工夫をこらして環境対策に積極的に取り組むことは、環境への良い影響のみならず他社との差別化につながる重要な要素であると考えています。

2016年3月に飯野ビルディングは東京都のトップレベル事業所認定を受けました。飯野ビルディングは設計段階から省エネルギーを大きな目標としており、これまでもLEED（建築物の環境性能を評価する米国のシステム）の日本初となるプラチナ認証やCASBEE（建築物の環境性能を評価する日本のシステム）では最高位のSランクを取得しました。トップレベル事業所認定がこれまでの認証と大きく異なる点は、建物のハード面だけでなくテナントの皆様を含んだ省エネルギーへの取り組みや建物内の各種機器の運用などのソフト面の評価が認定にあたり重視されることです。ソフト面の評価においては各種機器の運用を行う社員一人一人の知識、経験そして環境への意識が重要となります。当社では、環境について正しい意識を浸透させるため、経営理念に「環境に十分配慮する」という項目を入れ経営の重要課題として掲げるだけでなく、社員各自のパソコンから個別執務スペースの空調・照明の制御を行ったりエネルギー使用状況を見える化するなど、常日頃から社員の意識啓発を図っています。

数値目標



*1 2016年4月28日開示
*2 2014年4月24日開示

また、飯野ビルディングは日比谷公園に隣接しており都心に関わらず緑が多く残っている地域であり、その立地特性を活かして、飯野ビルディングの公開空地に「イイノの森」を併設し、皇居から日比谷公園そして飯野ビルディングまでを緑でつなぎ自然環境との共生を重視しながらグループ全体で環境保全活動推進に取り組んでいます。

トップレベル事業所認定取得については、その詳細を本経営報告書で特集記事として掲載しています。当社グループの環境への取り組みの一例としてお読みいただければ幸いです。(→P.19へ)

Q5: 最後に2016年度の見通しについてお願いします。

2016年度は不透明な経済見通し、為替の円高傾向など厳しい経営環境が続くと予想されます。その様な環境下、海運業では、当社主力のケミカルタンカーにおいては引き続き安定稼働を堅持し、また、オイルタンカーや大型ガスキャリアは

既存の中長期契約に継続投入します。一方、ドライバルクキャリアでは市況低迷が長引くと予想されるためコスト競争力の強化に継続して取り組んでまいります。

不動産業では、飯野ビルディングをはじめとした各ビルにおいて、引き続き高品質なサービスの提供に高い稼働を維持してまいります。

これら諸施策の実現により、2016年度業績は売上高820億円、営業利益70億円、経常利益57億円、親会社株主に帰属する当期純利益47億円と予想しています。

新しい経営体制のもとグループ役職員の総力をあげて企業価値を向上させてまいります。今後とも、皆さまからのご理解、ご支援を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。

代表取締役社長

當 倉 裕 己

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

特集

特集1：海運業「安全な航海を実現するための“入渠工事(ドック)”での取り組み」



船員部担当及び海務安全部担当 専務執行役員

大島 久弘

海運業では、人命はもちろん、社会共通の資産である環境、顧客の資産である積荷、船主の資産である船体の安全を確実にすることが重要です。当社の「社業の基盤」である安全確保の前提となる「予防保全」の考え方、その具体例として入渠工事(ドック：造船所で行う修繕)での取り組みをご紹介します。

■ 安全こそが経営上の最優先課題

人間が“人間ドック”を受けるように

船舶も、定期的な保守整備の実践が肝心

当社では、経営理念の筆頭に「安全の確保が社業の基盤」を掲げ、安全を経営上の最優先課題として位置付けています。

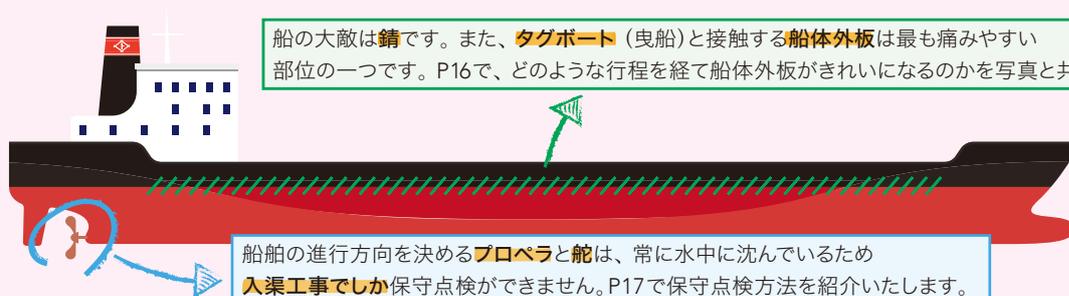
なぜなら、ひとたび船舶で事故が起こると、人命・顧客財産の損傷、環境汚染などをもたらす危険性が高く、なおかつ

外洋を航海する船舶は、万一の故障や事故に際し、本船が自力で対応せざるを得ません。

よって、海運業に関わる人命、環境、積荷、船体の4つの安全をしっかりと確保するには、事前に故障や不具合をできるだけ発生させないという考え方が極めて大切です。つまり、「予防保全」のための保守整備を日頃から実践していくことが使命ともいえるのです。

実際の船舶の保守整備及び修繕には、①航海中の整備、②停泊中の整備、③入渠工事の3種がありますが、なかでも入渠工事は航海中には行えない大掛かりな保守整備、修繕を行うものです。これは、いわば人間が疾病予防のために、病院で定期診断や人間ドックなどの検査を受けるのと同じで、船舶も定期的に船の建造、修繕などを行う設備、つまり修繕専用の造船所で徹底的な検査と修繕を実施することが法的に義務付けられています。

入渠工事では様々な保守整備が実施されています。たとえば…



イノマリンサービス株式会社は、飯野海運グループの船舶管理会社として、国際安全管理規則 (ISMコード) に準拠した安全管理マニュアルに則り、各種船舶の保守整備、入渠工事なども手掛け、グループ外の顧客からも一定の評価を得ています。

■ 船舶検査の種類とその目的

5年ごとに実施される定期検査のほか、

中間検査、船底検査なども実施

船舶検査は、大きく次の3種が挙げられます。

①登録検査：主に船舶の建造時に実施される検査です。船体構造、防火構造、脱出や消防に関わる設備、電気設

備などについて、各規則に適合していることを確認し、検査に合格すると、有効期間が5年の船舶検査証書が交付されます。

②船級維持検査：主な検査としては、定期検査、中間検査、年次検査、船底検査の4つがあります。なかでも、定期検査は、①の登録検査あるいは前回の定期検査終了の日から、5年ごとに実施すること、中間検査は定期検査後の2～3年目を実施することが、船舶安全法によって義務付けられています。

③条約検査：海上人命安全条約 (SOLAS)、海洋汚染防止条約 (MARPOL) などの国際条約の要請による検査で、毎年、安全無線・設備・構造検査などを中心に実施されます。

CLOSE UP 1：船底検査の流れ

船級維持検査のなかでも、定期検査は、ドライドック (乾船渠) での検査が義務付けられています。ドライドックとは、通常、水中に没している船底部を露出させた状態で点検し、整備、修理などの入渠工事を行う設備になります。

タグボートの支援を受け修繕専用の造船所のドライドックへ。

水の排出により普段は保守点検できない船底の検査が可能となる。



腐食の原因となる「錆」を落とし、船体の腐食を防ぐため塗料を塗り直す。



作業完了

CLOSE UP 2: プロペラ、プロペラ軸の保守点検の作業の流れ

検査基準に従い、プロペラ及びプロペラ軸の保守点検を行います。プロペラを再装着するには1 μ m(0.001mm)単位の正確さが要求されます。



プロペラボスキャップ*を取り外す



プロペラをプロペラ軸より取り外す



プロペラ軸を抜き、船尾管の点検

※ プロペラ翼をプロペラ軸に取り付ける部位（プロペラボス）をプロペラ軸に取り付けるための蓋



船級の検査官立会いの下、
圧入（プロペラ再装着）作業



丁寧にプロペラを磨く



保守点検完了

■ 工務監督が果たす役割

入渠工事仕様書が入渠工事の成否を握る

適切な入渠工事を実現するには、事前の綿密な計画と準備が大前提となります。

そのカギを握っているのが入渠工事仕様書です。これは、工事の詳細要領・行程・予算を決定する計画書にあたり、適切な仕様書を作成することが、入渠工事の成否をほぼ決定すると言っても、過言ではありません。

入渠工事仕様書の作成及び入渠工事選定を担当する工務監督（陸上から各船の保守・整備の支援業務を行う）は、日頃から訪船や船からの要望をもとに担当船の船体及び設備機器の状態を把握し、さらに同様の設備を搭載している船や姉

妹船の状況も参考にして、約3,000項目にもわたる工事の行程・要綱を、入渠工事仕様書としてまとめています。

入渠工事を実施する造船所の選定も工務監督の大事な仕事です。入渠工事仕様書を作成すると、費用や入渠工事の品質はもちろん、主航路からの距離、さらには混雑状況などを踏まえ、見積もりをとった上で、造船所と交渉し発注します。人間の入院に置き換えれば、病院の決定にあたる重要な業務であり、造船所所在地における国際紛争のリスクや自然環境、季節要因なども考慮する必要があります。現在、当社では主にシンガポールや中国の長江流域、欧州ではスペイン、オランダの造船所などで入渠工事を行っています。

■ 船種に合わせた入念なチェック体制

機器・機関装置の安全確認から

船底塗料の塗り直しまで広範に実施

船内への海水の侵入、燃料タンクからの重油や貨物タンクからの積荷の海上漏えいは事故の中でも最もリスクの高いものです。どちらも船体の物理的損耗や溶接部の腐食等に起因する事故ですが、特に積荷は船種毎に異なる（オイルタンカーは原油、液化ガスキャリアはLNG（液化天然ガス）、LPG（液化石油ガス）など）ため船種毎に積荷の特性に合わせて検査する必要があります。

例えば、原油からは腐食性が強い硫化水素が発生するため、原油を積む貨物タンク内が痛みやすいのが特徴です。そのため入渠工事時は貨物タンク内に足場を組み、隅々まで入念に検査する必要があります。

また、液化ガスキャリアの場合においても、液化ガスの貨物タンクからの漏洩は重大事故につながりかねません。貨物タンク内部を検査することはもちろんのこと、万一、ガスが漏れた場合の安全装置の作動の確認も行います。液化ガスキャリアについては、当社では定期検査や中間検査の他に10年に1回、重点的かつ集中的な検査を実施しています。このように、船種によって搭載されている設備類が異なるため、検査・修繕内容も異なります。入渠工事では、船種により異なる作業に加え、船体や機器、機関装置の安全確認、保守整備、塗料の塗り直し、主機等の調整など、広範な保守作業が同時に実施されます。入渠工事中は、工務監督だけでなく、各船員も機器・船体の各責任担当者となり、検査・修繕に立ち合い、必要に応じて提言を行います。特に、機器・設備については、航海中でなければ問題箇所やその詳細を把握できないケースもあり、現場からの意見も工事における重要な判断材料となります。部品の検査や交換に関しては、各機器メーカーから派遣されるサービスエンジニアとの連携や情報共有も重要です。

入渠から出渠までの期間は、船舶の状態や経年数によっても異なり、早い場合は1週間から10日ほど、竣工してから10～15年を経た船舶では20日程度かかることもあります。

航海中もシステムと人間のダブルチェックを実践

安全効率的な航海を実現していくには、航海士や機関士による、日頃からの設備・機器類のチェックや異常事態が発生した際の迅速な対応も欠かせません。

現場で培った知識、経験を活かし、航海中でも必要に応じて保守作業を実施するなど、電子化されたメンテナンスシステムに頼りきるのではなく、システムと人間のダブルチェックにより、事故発生リスクの低減を図っています。

こうした安全への取り組みの成果は、外部機関による検船でも評価されています。大手石油メジャーの原油、石油化学製品などの輸送を行うには、各社による船舶の検査（検船）を受け、合格する必要がありますが、当社はこれらの検船で高い合格率を誇っています。シェル社では安全、危機管理などのパフォーマンスの高い海運会社を表彰していますが、当社はケミカルタンカー部門において2011年、2012年と2014年の3回、アワードを受賞しています。

これも、普段から、全社員が安全に関し、常に高い意識を持って業務に取り組んできた成果といえます。今後も「事故ゼロ」を目標に安全確保とともにお客さま満足度の向上にも熱意を持って取り組んでまいります。



入渠工事完了、新たな航海へ

特集2：不動産業 東京都の「トップレベル事業所」の認定により、さらなる不動産価値向上を目指す



不動産事業部担当 執行役員

小林 宏是

2016年3月、最先端の環境性能を採用したオフィスビルとして、国内外で評価の高い飯野ビルディングが、東京都が定める「トップレベル事業所」（地球温暖化対策が極めて優れた事業所）の認定を取得しました。「トップレベル事業所」認定取得を切り口に、当社のオフィスビルにおける環境保護に対する考え方、その取り組みについてご紹介します。

■ 不動産業において、こだわり続けてきた開発姿勢 オフィスビルの環境保護への取り組みは、 もはや地球規模レベルでの時代の要請

当社は、1960年の旧飯野ビル竣工から続く不動産業の歩みのなかで、「社会の期待水準を上回る価値を提供する」という開発姿勢を一貫して追求してまいりました。

「荘重なモダン」という設計思想に基づき、当時の最新建築技術を駆使した旧飯野ビルディングに始まり、環境対応の先駆けとなった夕留芝離宮ビルディング、そしてこれら物件開発の集大成として2011年に竣工したのが、最先端の環境性能を採り入れ、大幅な省エネと快適性の両立を実現した飯野ビルディングです。

その環境性能の高さは、国内賃貸オフィスビルのなかでもトップレベルを誇り、国内外の建築、環境関連各賞を多く受賞していますが、2016年3月、新たに取得したのが東京都の「トップレベル事業所（優良特定地球温暖化対策事業所）」の認定です。これは、東京都の環境確保条例に基づき、地球温暖化対策の推進が極めて優れた事業所と東京都知事が認

トップレベル事業所の概要

「トップレベル事業所（優良特定地球温暖化対策事業所）」とは、「地球温暖化の対策の推進の程度が極めて優れた事業所」として、「東京都知事が定める基準」に適合すると東京都知事が認めたとき、当該対象事業所の削減義務率を地球温暖化の対策の推進の程度に応じて軽減する仕組みです。

評価項目

I. 一般管理事項

- CO₂削減推進体制の整備
- 主要設備等に関する計測・計量及び記録

II. 建物、設備性能に関する事項

- 自然エネルギーの利用
- 建物外皮の省エネルギー性能
- 設備・制御系の省エネルギー性能

III. 運用に関する事項

- 運用管理
- 空調・換気設備
- 照明・電気設備
- 保守管理（熱源・熱搬送設備、空調・換気設備、照明・電気設備等）

飯野海運の対応状況

- テナント様への省エネ協力の依頼と啓発を目的としたCO₂削減連絡会議を年6回開催。
- 環境エネルギー情報提供システムの導入。
- オフィス専用部にLED照明導入、自然採光を併用した照明制御。
- 太陽光追従システムによるブラインドの日射制御。
- デシカント空調システム、フリークーリングシステム等の導入。
- テナント様の協力を得たうえで居室内温度及び照明照度の適正化。
- 中長期計画に基づく定期的な設備メンテナンス、整備の実施。

定することにより取得できる制度で、当該対象事業所の削減義務率を地球温暖化対策の推進の程度に応じて軽減するものです。そして、「トップレベル事業所」認定にあたっては温室効果ガスの排出量を始め、厳しい基準が設けられています。

こうした新たな制度が登場したのも、地球規模の環境保護への関心の高まりのあらわれであり、お客さまがオフィスビルに求めるニーズは利便性や耐震性をはじめとする安全性はもちろんのこと、環境対応が必須の時代に突入しているといえます。当社では、今回の「トップレベル事業所」認定を、「社会の期待水準を上回る価値を提供する」という開発姿勢への具体的な取り組みの成果として、また、入居テナントの皆さまにも資するブランド価値向上につながる契機ととらえております。

■「100年先にも愛されるビル」の実現へ

外部機関からも高い評価を得ている飯野ビルディング

飯野ビルディングは、「100年先にも愛されるビル」をコンセプトに、サステナビリティ（持続可能性）を重視した高性能な環境対応を実現しています。

環境性能の高さは、LEED-CI（米国グリーンビルディング協

会による環境対応評価システム）の最高位であるプラチナ認証を日本で初めて取得し、CASBEE（建築環境総合性能評価システム）における最高位のSランク認証も取得するなど、外部機関からも高い評価をいただいております。

国内最先端、最高レベルの環境性能が実現した理由としては、設計・施工を担当した（株）竹中工務店、自社グループ内のビル管理会社であるイノ・ビルテックとの協力関係、さらにグループ4社でISO9001、ISO14001の認証を取得し、品質及び環境マネジメントシステムを実施、推進してきたことも挙げられます。

また、トップレベル事業所の認定過程においては、建物・設備性能の向上施策だけでなく、環境負荷低減に向けた管理・運用体制など、オフィスビルとして高度な環境性能を維持し、環境保全に取り組む企業としての姿勢を重点的に評価されます。

そのため、業界や東京都からの情報収集、ヒアリングを経て、2012年、イノ・ビルテック内に専任チームとなる環境対策室を設置。イノ・ビルテック及び不動産事業部が一体となり、「トップレベル事業所」認定の取得を目標に全力で取り組み、2016年3月、目標を達成するに至りました。

エネルギーの見える化

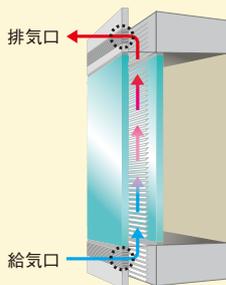
テナント様ご入居フロアの照明、コンセント、空調などのエネルギー消費量を数値化した「エネルギーの見える化」を実施。飯野ビルエネルギーマネージャーサイトにログインすることで、ビル全体及び入居フロアのエネルギー消費量等の可視化を実現。ビル関係者のみでなく、テナント様のご協力のもと、CO₂削減に取り組んでいます。



飯野ビルエネルギーマネージャー

呼吸する外皮

オフィス階の四周の外装に、熱負荷制御と自然通風の機能を併せもった「自然通風貫通型ダブルスキン」を採用。実際の外壁（インナースキン）の外側にもう一枚の外皮（アウトースキン）を設け、その間に空気層を作ることで室内への熱負荷を軽減、併せて外気導入も可能とするようにダブルスキンの層間部を貫通する通風機能をもたせています。



ダブルスキン構造



所在：東京都千代田区内幸町二丁目1番1号
 主用途：事務所、店舗、ホール・会議室、駐車場
 敷地面積：8,027 m²
 延床面積：103,827 m²
 階数：地上27階、地下5階、塔屋2階
 竣工年月：2011年10月
 事業者・所有者：飯野海運株式会社
 設計会社：株式会社 竹中工務店
 設計監修：株式会社 日建設計
 施工会社：株式会社 竹中工務店
 管理会社：イノ・ビルテック株式会社
 テナント数：オフィス4社、商業23社

■ 「トップレベル事業所」の特徴

厳しい運用基準をクリアするには、
テナントの皆さまとの協調関係が必須

「トップレベル事業所」認定により、地球温暖化対策が「極めて優れた」事業所という外部評価を得るわけですが、この難しい目標を達成できた背景には、大きく2つのポイントが挙げられると考えています。

1つ目は、テナントの皆さまとの協力関係の構築に注力したことです。

トップレベル事業所の認定にあたっては、約220の項目があり、40の必須項目をすべてクリアした上で、その他の項目が加点形式で診断されます。また、いわゆる照明や空調といったハード（設備機器）自体の性能に加え、平準的な運用が継続的になされているかも認定基準として重視されます。

具体的には、空調や照明などの過去1年間の運転実績を踏まえ、東京都知事が認める目標削減量などのガイドラインに即しているかが条件となり、基準をクリアするには、過去の運用データと綿密に突き合わせながらの設備運用面の見直し、改良が必須となります。

つまり、ビル全体で省エネルギー化を進めるには、テナントの皆さまの協力が不可欠であり、自社内で取り組みを実施するだけでなく、テナントの皆さまと専任チームが一堂に会しての会合を定期的に行き、当社としての方針や目標、テナントの皆さまのニーズなどを確認しあい、協調関係を構築するなかで、具体的な策定、実践を進めてきました。その観点では、当ビルのコンセプトに共感し、入居いただいたテナントの皆さまの多くが非常に高い環境意識をお持ちで、全面的な協力を得られたのは大きな支えとなりました。

■ イイノ・ビルテックとの協力体制

不動産の所有から運用、運営管理まで
自社グループで手掛ける強み

2つ目には、不動産の所有から運用、イイノ・ビルテックによる運営管理まで、自社グループ内で手掛けることで同じベクトルを共有し、一丸となって設備運用を強化できていることも、当社ならではの強みとして挙げられます。

現在、当ビルでは従来のエネルギー消費量の単位面積当たり20%削減という高水準の省エネを達成していますが、「トップレベル事業所」認定については、5年ごとに検証制度があり、毎年、適合報告書の提出も義務付けられています。今後も、テナントの皆さまのお力も得ながら、エネルギー消費量の削減により一層努めてまいります。



ターボ冷凍機（冷房用）の点検・調整



空調熱源機の点検・調整

■ 周辺環境との繋がりを重視した取り組み

都心好アクセスの立地の下、人々と都市との繋がりを重視した空間を実現

飯野ビルディングでは周辺環境との繋がりも重視し、隣接する日比谷公園とビルの中間の公開空地に「イノの森」と名付けた植栽帯を設けています。

ビル計画時から生物多様性保全への取り組みの一環として位置づけ、岐阜県高山市より寄贈された2種類の桜の実生から育てた二世桜ほか、日比谷公園に面した国会通り沿いには日本古来の品種である江戸彼岸桜やヤマザクラを15本植樹しています。その他にも、在来種を含む多くの樹種を植樹しており、日比谷公園と一体となった緑豊かな空間は、テナントの皆さまほか、近隣のオフィスビルに勤務する方々にも憩いの場として好評いただいております。

こうした在来種を含む多くの種々を植樹している取り組みが認められ、2015年2月には、「いきもの共生事業所認証（ABINC認証）」も取得しました。

また2016年6月には、高いレベルの省エネ性能を有する執務空間を実現した点、飯野ビルディングから日比谷公園に続く歩行者と緑のネットワークを創出した点等が評価され、「第42回東京建築賞」の優秀賞を受賞しました。

その他にも、飯野ビルディングは霞ヶ関官庁街、新橋オフィス街、皇居も近く、地下鉄霞ヶ関駅、虎ノ門駅、建設予定の地下鉄日比谷線新駅などの交通機関との好アクセスを確保しているほか、旧イノホールから文化発信機能を受け継いだイノホール&カンファレンスセンターも備え、アート作品を随所に配置するなど、人々と都市を豊かさでつなぐ空間を実現しています。

今後も、人の心に訴える「感性価値」ともいべき多様なニーズにもしっかり応えつつ、今回の「トップレベル事業所」認定により、テナントの皆さまのCSR活動の推進をも一助する環境性能を有するビルとして、不動産価値の向上をはかってまいります。



事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

部門別事業概況

油槽船・ガス船部



油槽船・ガス船部担当 執行役員

長谷川 陽一

業界パイオニアの知見を活かし、安定収益部門を担う

■ 2016年3月期の事業環境

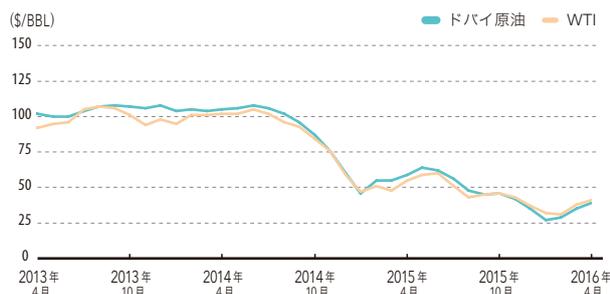
好調なオイルタンカー市況とLPGキャリア市況に対し、LNGキャリア市況は船腹の過剰供給が継続し低調

オイルタンカー市況は、原油安による中国の輸入増や冬場の需要期に輸送需要が高まったことから、総じて順調に推移しました。

LPGキャリアについても、インド・中国などを中心とする堅調な需要の伸びや、米国からのLPG輸出増加などを受け、市況は高水準に推移しました。

一方、LNGキャリアは、新造船竣工に対する新規輸送需要が伸び悩んだことから、スポット市況は低水準に留まりました。かつての原油価格の高騰やシェールガスブームなどを背景に、LNGキャリアへの投機目的の発注が増加したことが影響し、船腹の供給過剰による市況低迷が長引くことも予想しています。

原油価格推移



■ 2016年3月期の保有船腹と営業状況

中長期契約への継続投入による安定収益確保で業績は順調に推移

保有船隊は、VLCC (大型原油タンカー) が社船2隻、LPGキャリアにおいてはVLGC (大型LPGキャリア) が社船3隻、用船2隻、アンモニア船の用船1隻で構成、VLGC2隻 (2016年3月31日現在) が発注残となっています。

LNGキャリアは、他社との共有による社船が主ですが、当社が過半を所有する外航LNG船が1隻、その他の外航LNG船が26隻、内航LNG船が1隻あります。

営業状況としては、オイルタンカー部門は、VLCC2隻の既存契約を更新、LPGキャリア部門では、新規契約を獲得しました。LNGキャリア部門は、過剰な船腹供給、原油価格の低迷などによる中長期契約案件数の低迷もあり、期中の契約獲得にはつながりませんでした。

当期業績は、オイルタンカー部門は好調な市況と契約更改が重なり、支配船腹を中長期契約に継続投入することで安定収益を確保しました。LPGキャリア及びLNGキャリア部門においても、既存の中長期契約へ継続投入することで安定収益を確保し、全体としての業績も想定通り、順調に推移しました。当社における油槽船・ガス船部は中長期契約をベースとする安定収益部門に位置付けられ、市況に左右されにくいのが特徴となっています。

VLCC (大型原油タンカー) 運賃率【中東積み/極東揚げ】



※ WS : Worldwide Tanker Nominal Freight Scale 国際的なタンカー運賃指標

VLGC (大型LPGキャリア) 運賃率【中東積み/極東揚げ】





■ 中期経営計画に基づく取り組み

シェールガス由来のLPG輸出増加などの強化策により、最終年度の業績目標に寄与

中期経営計画「STEP FORWARD 2020」では、北米シェールガス由来物流へのLPG、LNGキャリアによる取り組みを重点戦略のひとつに掲げています。今後の市場の反転を見据えてのLNGキャリアの契約獲得に向け、引き続き社内の体制整備を進めるとともに、LPGキャリアについても、今後も見込まれる北米からのシェールガス関連のLPG輸出増加をとらえるべく、対応していきます。

もうひとつ、中長期経営計画のなかでは「エネルギー船事業」という観点から、当部門の取り組みを強化することがテーマとなっています。

安定収益を担う部門の使命として、契約の獲得とセットで船隊を維持・拡充する基本スタンスを維持し、各種エネルギーの国際輸送サービスを提供してまいります。また、中期経営計画の最終年度である今期の業績目標に対しても順調に推移しており、一定の貢献を果たせるものと考えております。

■ 2017年3月期の見通し

石油業界における企業再編の動きを見据えた契約構築、水素・エタンなどの新たな物流輸送にも対応

オイルタンカーのマーケットは、新造船の流入により、前期よりやや市況が下振れる懸念があると見ています。LPGキャリアについても同様で、前期の好況を受け、投機的な発注も含めた新造船流入圧力が高まる分、平常時の市況レベルに戻ると予測しています。

また、LNGキャリアは、シェールガス由来のLNG輸送が本格的に立ち上がり、需給を吸収するまで、市況回復に時間がかかると考えられます。

こうしたなかで、当部門は中長期契約をベースとする安定収益を積み上げることを大前提に、昨今の石油業界における企業再編の動きも見据えつつ、お客さまのニーズに合わせVLCCのリプレース契約に取り組んでまいります。

また、新しい取り組みとしては、輸送需要が生まれつつある水素、エタンの輸送への取り組みについても、検討を開始しております。

■ 将来に向けた長期的ビジョン

グループ力を活かし、お客さまの信頼を獲得

当社は、「タンカーのイノ」と呼ばれた時代もあり、その長年の実績に裏打ちされた原油輸送の経験値や、パイオニアとして築き上げてきたLPG輸送のノウハウ、イノマリンサービス株式会社との連携による船舶管理、安全面での品質の高さは他社にはない強みといえます。

また、オイルタンカーやLPG、LNGキャリアは、船舶の投資規模が大きい事業であり、そうした特性を踏まえ、安定収益部門を担っていくには中長期契約の獲得が最大の使命となります。その上で、シェールガス由来の各海上物流への取り組みや、エタンなどの新たな石化原料輸送に関する情報収集も、会社一丸となって取り組む必要があると考えています。

今後も当社ならではの強み、蓄積してきた知見を生かし、より多くのお客さまからの信頼を得ることで、サービス価値向上を実現し、当社が目指す独立系グローバル企業になるべく、成長に寄与してまいります。



新造VLGC「SUMIRE GAS」

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

専用船・不定期船部



専用船・不定期船部担当 執行役員

古澤 宏

2つの事業を相互に補完し、 新たな成長につなげる

■ 2016年3月期の事業環境と営業状況

船腹の過剰供給と中国経済減速により、
ドライバルクキャリアの低迷が続く

2016年3月期のドライバルクの市況は、2015年3月期に続き、歴史的安値での推移が継続しました。ドライバルクキャリアは、タンカーなどと比較して船価が安く、船舶管理の負担も少ないため、近年、投機対象として発注が増加していることが主な理由です。そこに中国経済の減速による輸送量減が加わり、船腹の過剰供給をより深刻化させる結果となりました。

部門	主船型	隻数*
専用船部門	①大型船（パナマックス以上） 特徴 ・電力会社向け石炭の数量輸送契約(COA)輸送 ・国内電力会社と長期契約を締結	6隻
	②チップ船 特徴 製紙会社向けチップ木材チップを運搬	2隻
不定期船部門	スモールハンディ等 特徴 肥料原料や中東向けの鋼材を輸送	10隻

※短期的に用船している船舶は除く

(2016年3月31日現在)

市況の低迷は、石炭専用船と木材チップ専用船の長期契約を除く全ての支配船の稼働状況に大きく影響し、従来は安定収益だった大型船の数量輸送契約においても、市況の悪化で損益分岐点に達しない状況でした。当部門では、採算の向上をはかるため、フリー船を対象に、売却・返船といった減船施策を実施しました。

営業状況としては、石炭専用船や木材チップ専用船での中長期契約、数量輸送契約のそれぞれで効率配船により採算の改善をはかったものの、全体的な業績改善には至りませんでした。

■ 中期経営計画に基づく取り組み

三国間トレードによる中東航路の収益性向上、
電力自由化による新規石炭火力発電向けの需要獲得を目指す

当社の専用船部門は、「STEP FORWARD 2020」が掲げる重点戦略「安定収益基盤の更なる強化」では、特に「エネルギー船事業」で長期契約を積み重ねることを目標としています。

2016年2月に竣工した新造の石炭専用船は、電力会社との間で長期契約を締結しました。4月からの電力自由化スタートを受け、ローコストな電力供給源として、2020年以降も、国内では石炭火力発電の新設が多く計画されています。足下の市況が悪いため新たな長期契約締結には時間を要すると予測されるものの、引き続き新たな石炭船契約獲得に向けた取り組みを進めてまいります。

中期経営計画の重点戦略におけるもうひとつの取り組みが、中東航路の収益性向上です。不定期船部門では、中東向けの鋼材輸送が比較的大きな割合を占めており、中東から極東地域に戻る航海となる新規航路を開拓することが大きな課題となっています。

中東航路では、タンカーとは異なりドライバルクキャリアで日本に運ぶ中東積み貨物はほとんどありません。したがって、日本以外を揚げ地とせざるを得ず、新たな輸送需要の開拓が効率的な配船には非常に重要となるため、ドライバルクキャリアでの輸送を主とする船社はこの航路に積極的に進出しようとはしません。

しかし、当社には長年の石油化学製品輸送で得た顧客とのつながりに加え、ドバイ事務所との連携があり、中東域でも貨物を積めるという大きな利点があります。日本を積み地揚げ



地としないいわゆる三国間トレードについても一定のシェアを獲得しており、ドバイ事務所と連携した取り組みが着実に実を結びつつあるといえます。

今後も、積極的に中東向けの鋼材を運びつつ新たな輸送需要を獲得し、より効率的な配船を実現するべく、取り組みを進めてまいります。さらに不定期船部門では、不採算船の減船と並行して省エネ性能の高い新造大型船の導入を進め船隊の競争力の向上も行っています。

■ 2017年3月期の見通し

収益改善を実現すべく減船を実施し、 中期経営計画に基づく強化施策を推進

今期は、依然として市況の低迷が続いていくと見ています。当事業では、部門収益の改善に向けた処置として減船を実施しながら、中期経営計画に基づく強化施策も進めていきます。

一方で、市況低迷の時期は、新造船を安値で発注できるなど、契約獲得に向けての好材料も少なくありません。

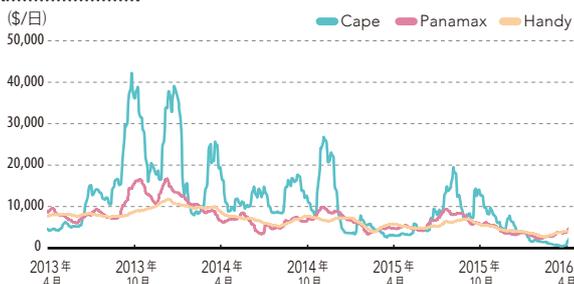
2017年度以降から市況復活の兆しが見え始めると予測しておりますが、今はその準備期間として、顧客からの信用、信頼をしっかりと確保しつつ、新たな輸送需要獲得に向けた体制作りを努めてまいります。

バルチックドライバルク指数*



※ロンドン海運取引所が算出する外航不定期船の運賃指数
(1985年1月4日を1,000とした指数表示)

日建用船料



■ 将来に向けた長期的ビジョン

社会的使命を担う必要不可欠なインフラとして サービス品質と適正なコストによる輸送を実践

当事業のビジョンは、長期契約が主体の専用船部門と、短期契約が主体で世界の経済成長の取り込みを目指す不定期船部門という2つの事業を相互に支えあいながら、それぞれの強みを生かして成長していくことが肝要だととらえています。

安定収益志向だけでは、好市況時に収益拡大を享受することはできず、スポット収益だけでは、今回のような市況下落時に負うリスクをカバーできません。

その観点から、長期的な成長戦略としては、先に挙げた中東からの本格的な第三国トレードの準備、2020年以降のエネルギー事情の新潮流に対応していくことが必須と考えています。

また、当事業は、資源・エネルギーの供給を支える世の中に不可欠なインフラであり、大きな社会的使命を負っています。市場の動向に左右されることなく、サービス品質を保ちながら適正なコストで輸送を実践し、引き続き、皆さまの信頼に応えてまいります。

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

ケミカル船第一部・ケミカル船第二部



ケミカル船第一部及びケミカル船第二部担当 常務執行役員

小藺江 隆一

物流の変化をとらえ、 新たな航路の開拓へ

■ ケミカルタンカー事業の部門構成

中東航路でトップクラスのシェアを誇り、
米国合併事業で大西洋水域をカバー

ケミカルタンカー事業は、石油化学製品、植物油、メタノール、バイオマスエネルギーといった液体貨物を輸送するビジネスです。組織上では「ケミカル船第一部」「ケミカル船第二部」の2部門体制、事業内容は「貸船」「米国合併」「運航」の3種で編成されています。

部署名	事業内容	隻数*
ケミカル船第一部 (東京本社)	①貸船	7隻
	②米国合併	8隻

特徴

- ①安定収益源となるメタノール専用船等の長期貸船
- ②米国オペレーターとの合併事業アライドケミカルキャリア (ACC) 社と連携

※短期的に用船している船舶は除く

部署名	事業内容	隻数
ケミカル船第二部 (主にシンガポール)	運航	24隻

特徴

- ・集荷配船業務をシンガポールの現地法人へ委託
- ・ミドルリスクミドルリターンの数量輸送契約が主体
- ・中東からアジア及び欧州向けの航路で輸送量トップクラスシェア

(2016年3月31日現在)

■ 2016年3月期の事業環境と営業状況

基幹航路の輸送数量の確保、
合併事業におけるスポット貨物の効率的な集荷などが奏功

ケミカルタンカーの市況は、2014年夏以降から続く中国経済

の減速などの影響から、輸送需要が停滞する動きが見られたものの、プロダクトタンカーの市況が堅調に推移した結果、ケミカルタンカー市場への新造船流入が少なかったこともあり、運賃市況は総じて安定的に推移しました。

また、夏場以降、アジア、アフリカ、アメリカでのガソリン需要が減少に転じた影響などもあり、全体の輸送量がやや減少するなか、基幹航路である中東配船の輸送数量については大きな落ち込みは見られず、アジアや欧州からインド・パキスタンへの航路においても、配船計画に見合う輸送数量を確保しました。

また、為替の円安効果に加え、原油価格の低迷により燃料油の価格が下落したことも好材料となりました。

とくに合併事業においては、大西洋域内を中心に、数量輸送契約に加えスポット貨物も効率的に集荷し、高稼働率を維持するとともに、燃料油の価格下落によるコスト減の恩恵を享受する形となりました。

この結果、業績においては、ほぼ当初の計画通りに推移し、売上高の構成も前期と大きく変わらず、運航で約7割、合併と貸船で約3割という割合を維持しました。

事業別の取り組みについては、貸船は中長期契約が大半のため大きな動きはありませんが、運航及び合併事業においては、シェールガス由来の石油化学製品が物流面にもたらす変化をとらえるべく、前期から引き続き北米の配船も実践し、本格的な米国展開に向けての取り組みも、さらに具体化しつつあります。

■ ケミカルタンカー事業の競争力につながる強み

中東航路におけるシェアと高度な船舶管理体制が競争力の源泉

ケミカルタンカー事業における、当社の強みは大きく2点が挙げられます。1つ目は、中東航路という世界有数のマーケットで高いシェアを保持していることです。とくに、一定の市況の影響は受けるものの当航路において安定的な配船を実践している点は、中東の荷主からの高い評価につながるるとともに、当社ならではの競争優位性となっています。

2つ目は、運航管理から船舶管理まで、自社グループ内で実践していることです。イノマリンサービスを中心に、船員教育、安全運航、保守整備、新造船建造、予算・コストなど、あらゆる面で高度な管理体制と運航品質を実現しており、シンガポールにおける営業部門と連動する形で、海外の荷主に対するサポートも迅速に実践できるのは、他社にはない強みです。



荷主として大きな存在感を持つ石油メジャーから高い信頼を得ているのも、船舶管理会社と営業の運航管理部門が共同で、運航品質の向上に取り組んできた成果と自負しております。

■ 中期経営計画に基づく取り組み

シェールガス市場の拡大を睨んだ

北米進出への取り組み強化とグローバル人材の育成が課題

中期経営計画「STEP FORWARD 2020」において、ケミカルタンカー事業は重点戦略部門に位置付けられており、計画のテーマ「攻めの展開へ」の牽引を担っています。その戦略は、まずはホームグラウンドである中東で数量輸送契約をベースに安定収益を追求していくことが肝要と捉えています。前述したように、中東での高いシェアは大きな強みであり、今後も必須条件であると考えています。

もうひとつの重点戦略は、前期に続き、シェールガス由来の石油化学製品の輸出拡大を睨んだ北米における集荷力の強化です。昨年、にわかにブームとなったシェールガス関連市場のインパクトも、取引増により荷動きが活発化するなど、具体的な形となって見え始めています。

一方で、将来的に中国が石油化学製品の自給自足化に向かうシナリオが濃厚となっており、今後は中東から中国への輸出が頭打ちになってくる可能性もあります。こうしたシナリオ、物流の変化も視野に入れ、ヒューストンの事務所ほか合併事業のパートナーとも連携しつつ、より広いビジネス展開を目指

していく所存です。

また、米国を始めとするグローバルなビジネス展開を担う人材を強化をする上でも、シンガポールの現地法人での活動を通じ、優秀な人材の採用・育成を推進していくことも大事なミッションとして位置付けています。

■ 2017年3月期の見通し

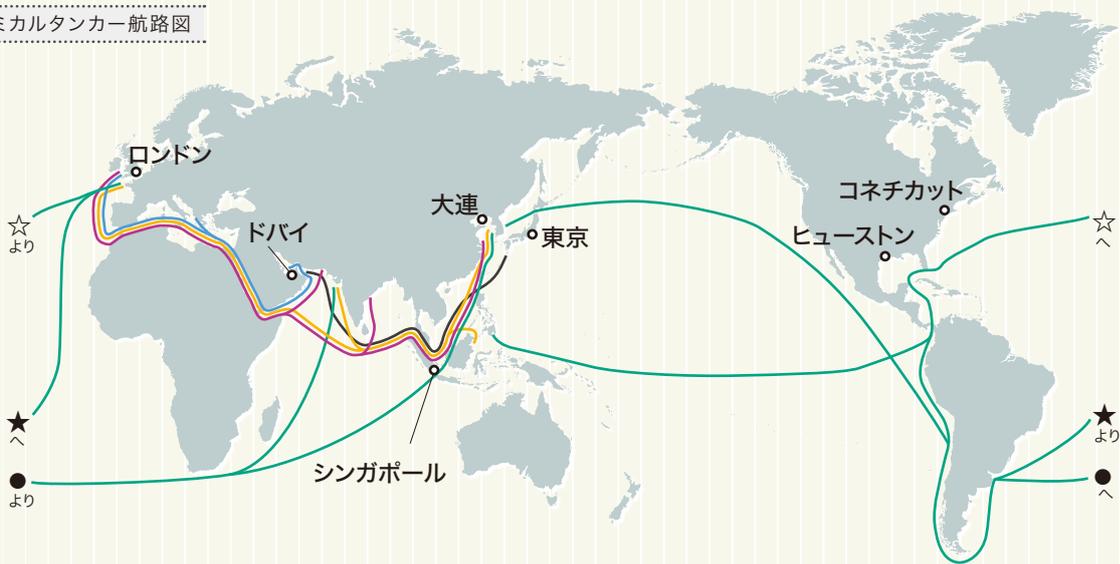
北米航路を中東航路に次ぐ将来の柱とし、今期中の定期配船及びビジネス案件の具体化を目指す

今期の市況としては、ケミカルタンカー、プロダクトタンカーともに、急増している新造船の流入に対する輸送量の動向がカギを握ることになりますが、ケミカルタンカー市場については、アメリカからアジア向けなどの航海日数が長い海上物流が拡大傾向にあり、全体としては、前期並みの水準で推移すると見ています。

プロダクトタンカー市場は、原油価格の動向次第では、ガソリンや軽油関連の需要の下落リスクも懸念されますが、一方でアジアにおけるエチレンの需要が増加しており、その原料となるナフサの需要が堅調に推移すれば、原油価格が上昇した場合の需要落ち込みをカバーしてくれる効果が期待できると考えています。

よって、当社としては今期も引き続き、中東航路での安定収益を確保するとともに、今後、市場を牽引するであろう北米航路の今期中の定期配船とビジネス案件の具体化を契機として、新たな商権獲得による業績のプラス成長を目指してまいります。

ケミカルタンカー航路図



事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

不動産事業部



不動産事業部担当 執行役員

小林 宏是

中長期的視点で安定収益を確保し、グループ全体を支える

■ 2016年3月期の事業環境と営業状況

オフィスビル賃貸市況は改善傾向が継続

飯野ビルディングが「トップレベル事業所」認定を取得

当期の東京都心部（千代田・中央・港・新宿・渋谷の5区）のオフィスビル賃貸市況は、平均空室率が2016年1月まで31か月連続で低下、平均賃料は2014年1月以降、26か月連続して上昇するなど、市況は改善傾向を示しました。

その背景としては、2020年の東京オリンピック開催に向けた再開の進展、各企業の業容・人員拡大を受けてのオフィスの拡張・統合の需要増、外国人観光客増加や、円安、資金調達環境改善による不動産投資意欲の高まりなどが挙げられます。

都内に賃貸オフィス6棟を所有する当事業においても、好調な市況を背景に良質なテナントサービスの提供に注力し、2014年秋にテナント退去があった1棟についても新規に学校法人の入居が決まりました。加えてコスト低減もはかり、当事業において前期とほぼ同程度の収益を確保できました。

なかでも基幹ビルに位置付けられる飯野ビルディングは、高い環境性能と快適性を兼ね備えた最先端のオフィスビルとしてご評価いただき、2011年10月の竣工以降、満床稼働を続けております。とくにその高度な環境技術については、CASBEE（建築環境総合性能評価システム）における最高位のSランク認証を取得するなど、各種外部機関からもお墨付きをいただいております。

また、2016年3月29日には、2012年から取り組んでまいりました東京都の「トップレベル事業所（優良特定地球温暖化対策事業所）認定」を新たに取得しました。これは東京都が推進する地球温暖化対策において、管理体制、建物の設備性能、運用推進などが極めて優れた事業所を認定する制度で、当社が一貫して取り組んできた環境性能へのこだわりと、日頃からテナント各社さまと協調しながら、CO₂排出量削減を推進してきた効率的な設備運用が、名実ともに認められた結果と自負しています。

また、飯野ビルディングの2014年11月のグランドオープンと同時に、公開空地に造成した「イノの森」についても、岐阜県高山市から寄贈された「荘川桜」（県指定天然記念物）、「臥龍桜」（国指定天然記念物）の実生から育てた二世桜をはじめ、在来種を中心とする樹木が順調に生育しています。当期には樹木の世代交代に貢献するキツツキの一種、コケラの飛来も確認されるなど、生物多様性保全への取り組みが、形となって表れつつあります。

今後も、こうした業績数値には必ずしも換算できない新たな価値創出も含め、オフィスビルに寄せられる多様なニーズに対応、快適性を高めながら、当社の不動産事業のさらなる価値向上と安定的収益の確保につなげていきたいと考えています。

■ 中期経営計画に基づく取り組み

安定収益の確保を前提に、既存ビルの再開発を中心とする着実な施策を検討

中期経営計画「STEP FORWARD 2020」では、不動産業の重点戦略として「選択と集中による収益基盤の強化」を掲げています。しかし、東京圏における現在の不動産市場は、好市況が継続する一方、東京オリンピックに向けた工事の増加などによる技能労働者の不足傾向が改善されないなか、物件価格の上昇とともに工事費も高止まりの状況にあります。新規物件の獲得や入れ替えによるターゲットエリア展開が、必ずしも容易ではない環境とも言えます。

当事業の使命は、経済合理性を重視した取り組みで安定収益を確保し、当社グループ全体を中長期的な観点から支えていくことにあります。その前提のもと、市況や賃料、コスト変動要因といった不動産市場の動きを機敏かつ的確に

とらえ、老朽化した既存ビルの再開発を中心とする検討を推進しています。

同時に、当事業の特色である自社保有・管理物件ならではのきめ細やかで丁寧なビル管理サービスや高度な環境性能を通じ、安全で快適なオフィス環境の向上をはかることで、入居テナントさまの満足度向上、空室率の低減につなげてまいります。

■ 2017年3月期の見通し

好市況を背景に、きめ細やかなテナントサービスで 新たなテナント獲得も積極展開

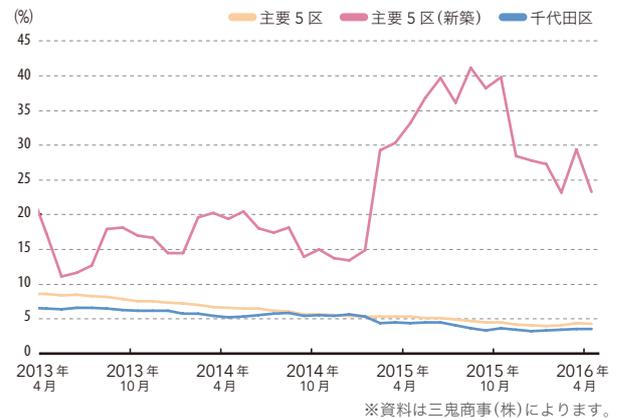
近年の新規竣工ビルの空室率の消化ペースの早期化、満床までの期間短縮化などから見ても、今期に関してはオフィス賃料の緩やかな上昇と空室率の低下傾向が続き、業績も安定的に推移すると見えています。

また、当事業が保有する賃貸ビルについては、契約更改を迎える物件、一部空室が残っている物件もあり、引き続き新たなテナント入居獲得に向けて、都心大型ビルの竣工、稼働状況などを注視しながら、積極的な営業展開ときめ細やかなテナントサービスの提供に注力してまいります。

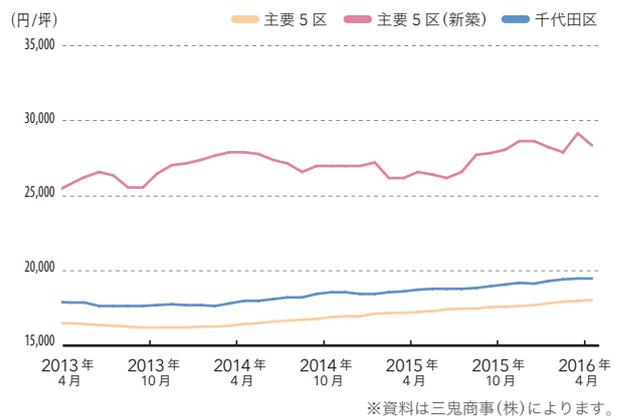
2017年以降は、新規オフィス物件の大量供給などを受け、都心部の再開発がピークを迎える2019年、市況は一旦踊り場を迎える可能性もありますが、2020年以降、再びゆるやかな上昇傾向で推移するものと予測しています。

当事業の長期ビジョンとしても、オリンピック開催を機に、さらに付加価値が高まっていくことが予想される東京都心部に引き続き軸足を置き、よりスペックの高い新規物件の開発や既存物件の入れ替え・再開発を推進し、当事業のブランディングにより所有物件の価値向上及び当社の企業価値の向上に貢献してまいります。

東京都心部（主要5区）オフィスビル空室率推移



東京都心部（主要5区）オフィスビル平均賃料推移





イノホール&カンファレンスセンター

機能性と顧客重視のオペレーションで 新規需要・リピーター獲得を目指す

■ 2016年3月期の営業状況

好立地などの強みを活かし、

積極的な営業展開で3期連続売上増を実現

2011年10月の「飯野ビルディング」開業とともにイノホール&カンファレンスセンターが稼働を開始し、4年半が経過しました。

当施設は、官公庁が集まる霞が関に位置し、交通の利便性が高い好立地を誇ります。また、同一フロアに段床式ホールとカンファレンスセンターを併設し、講演会、展示会、パーティ、商談を組み合わせた連動利用など、幅広い用途にお応えできるのも特徴です。

当社では、施設の稼働開始からこうした利便性、機能性を実感していただくべく、積極的な営業活動を継続してまいりました。ホールにおいては、旧イノホールから引き継いできた落語、コンサート、映画上映会といった文化・エンタテインメントなどの催事需要を取り込み、稼働率を上げてきました。さらに、カンファレンスセンターでは、官公庁街・オフィスビル街に位置する立地条件ときめ細かい運営サービスの提供により、講演会、展示会、商談などのビジネス系の需要、リピーターも増加傾向にあります。

都内では、リーマンショック以降の景気回復基調や東京オリンピックの影響から、新施設増加にともなう競争も激化しています。当社では、こうした営業活動により、施設の機能性や顧客重視のオペレーションへの評価、認知度が高まるなか、施設が通年稼働を開始した2012年から4期連続で、今期も売上増を実現することができました。

■ 2017年3月期の見通しと今後の方向性

世界の注目が集まる東京に根差して、

文化・芸術の発信拠点として社会に貢献

事業環境としては、企業業績の改善傾向が続き、ホール及びカンファレンス施設の催事利用も堅調に推移していくと見えています。一方、多くの競合施設があるなか、以前に増して厳しい顧客獲得競争が継続する可能性も指摘できます。

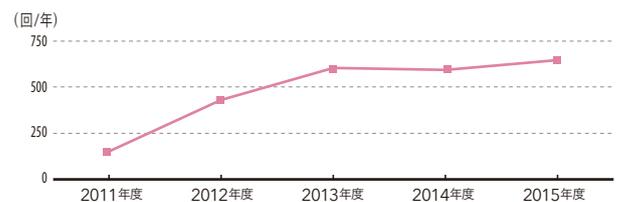
当社では、引き続き認知度とサービスの品質向上に努めるとともに、企業活動、エンターテインメント・文化活動の時代性、多様性といった潮流を的確にとらえた営業活動で、5期連続の売上拡大を目指してまいります。

また、映像・音響・無線など最新の設備導入を積極的に推進するとともに、予約受付から計画準備、催事進行、アフターケアまで一貫した顧客重視のオペレーション、舞台、音響、照明、映像の専門スタッフによる質の高いご提案など、当社施設とその運営手法が持つ優位性を有効に発揮しながら、サービス品質をアピールし、新規利用及びリピート利用の獲得につなげていく方針です。

今後は、東京オリンピックを控え、海外のお客さまからの注目度、需要が高まることも予想されます。当施設は同時通訳室も備え、国際的なイベントに対応できるのも特徴で、新たなニーズの掘り起こしにも注力してまいります。

また、イノホール&カンファレンスセンターでの取り組みは、地域に根差しながら、次世代へつなぐ文化・芸術の発信拠点として、社会貢献を果たしていくことにもつながります。海外からの注目も集まる東京の中心地で、心豊かな快適な時間と空間を創出し、飯野ビルディング施設全体のさらなる価値向上にもつなげていきたいと考えています。

催事件数の推移



イノホールの舞台



(株)イイノ・メディアプロ

創業20周年に向けて、 「総合メディア企業」への飛躍をはかる

■ 2016年3月期の営業状況

海外事業の積極展開、ロケーション部門の新規顧客開拓により、業績は堅調に推移

株式会社イイノ・メディアプロは、都内で写真スタジオの運営とフォトタッチ及びアートディレクション・デザイン等のプロデュースを中心とする事業を展開しています。写真スタジオは広尾と南青山という利便性の高い立地にあり、スタジオという場所の提供だけでなく、プロデューサーが在籍し、撮影全般の支援や予算策定など、あらゆる分野で必要なサポートを実践する体制を構築しています。

また、ロンドンにも拠点を構え、英国を含む各国での撮影手配、英国在住のカメラマンの手配やその支援、英国から日本への撮影手配等を行い、海外へも業務の幅を広げています。2014年4月からは、レタッチ部門を南青山の東京オフィスへ集約し、レタッチ業務を強化するなど、業務効率の向上と競争力の強化を図っています。

当期の事業環境については、広告市場規模全体は微増傾向にあるものの、雑誌販売低迷による出版業界のスタジオ利用需要の減少傾向が続き、また、一部のスタジオで建物保全工事の実施により稼働率が低下するなど、厳しい状況に置かれました。しかしながら、プロダクション部門での海外からの大型案件の受注、スタジオ、ロケーションの各部門での新規顧客開拓により、2015年度通期で前年以上の売り上げを達成することができました。

■ 2017年3月期の見通しと今後の方向性

時代の潮流を見据えた、ワンランク上のロケーションサービスで新規顧客開拓、売上拡大を目指す

近時、企業活動におけるグローバル化・デジタル化の波は、その動きをますます顕著にしています。イイノ・メディアプロは、こうした流れに対応し、海外経験が豊富で語学も堪能なスタッフの増員を図り、動画部門にも一層注力し、スキル向上を図っていく予定です。現在、プロモーション動画の作成を計画しており、今後は動画作成技術もアピールしていきたい

と考えています。ロケーション事業では、2015年8月、サービスのさらなる充実と強化を目的として、新たにライティング・グリップチームを創設し、経験豊かなスタッフが、ロケーション撮影における事前準備から、撮影後のデータ納品まできめ細かく対応する新サービスで、ワンランク上のサポートの提供を可能とする体制を整えています。

こうした成長分野の潮流を機敏かつ確にとらえた戦略を推進するには人材が要となります。多くの撮影スタジオが人材不足という課題に直面するなか、有能な技術者集団を擁する会社として、さらなる人材のレベルアップをはかり、新規の顧客獲得も積極的に推進していく考えです。

今期の業績については、前期が前述の工事で稼働率が落ち込んだ分、フル稼働となる今期は増益を見込んでいます。また、東京オリンピックも見据えた海外への営業活動も強化し、さらなる増益を目標に事業を進めてまいります。イイノ・メディアプロは、2017年6月で創業20周年を迎えます。その節目の年に向けて、当社が目指す「総合メディア企業」への飛躍をはかり、豊かな社会の創造に寄与していきたいと考えています。



イイノ・広尾スタジオ

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報



イノガストランスポート(株)



イノガストランスポート株式会社 代表取締役社長

佐藤 仁

質の高い運航サービスで 顧客の信頼と既存商権を維持

■ 2016年3月期の事業環境と営業状況

好調な内航輸送が近海輸送の低迷をカバーし、
前期並みの業績を維持

内航輸送の事業環境は、国内LPG需要の微減傾向が続いているものの、当社主力荷主の販売が好調だったこともあり、当社の輸送数量は予想数量を上回りました。石油化学ガスについては、原油価格の下落に伴い国内石油化学プラントの競争力が高まったため、エチレンを始めとする石油化学ガスの生産量が堅調な伸びを示し、専用船契約を中心に安定した収益を確保しました。

近海輸送では、新造船の流入が減少したものの中国経済の減速により、前期に続き、中国向けの輸出が低調だったため、市況は低迷しました。当社では自主運航船1隻を中期契約に投入し市況低迷による損益変動を最小限に食い止めることに努めました。内航部門は堅調でしたが近海部門が低調だったため全体としては減益となりました。

■ 内航海運業の特色と今後の方向性

均一でレベルの高い運航品質サービスで
顧客からの信頼を獲得

当社船隊は、内航船(一部内外併用)として高圧ガス船19隻、LNG船1隻、エチレン船1隻、溶融硫黄船1隻の合計22隻を運航しています。外航船は高圧ガス船4隻、冷凍船2隻の合計6隻です。

内航海運の特徴としては、経済情勢や顧客業界の動向と

いったマクロ経済の動きだけでなく、荷主の生産・販売計画など、日々の需要に影響を受けやすく、それらの細かな動きに対応し、配船をコントロールすることが求められます。その観点から、運航船舶の大半を自社で配乗・管理し、均一でレベルの高い運航品質サービスを提供するとともに、人材の安定確保を実現していることは、当社ならではの強みといえます。

内航部門については、燃料系LPGの長期的な需要増加は期待できませんが、自社配乗・管理という同業他社にはないビジネスモデルを活かし、顧客からの信頼と既存商権をしっかりと維持するとともに、飯野海運グループの幅広いネットワークを活かし、新規顧客との新たな接点を模索していくことが肝要と考えています。

■ 2017年3月期の見通し

為替変動の影響のない円建てによる安定収益を確保する
べく、内航部門の収益性向上を推進

内航部門については、LPGの海上輸送量は堅調に推移すると見ております。新造船の流入圧力も小さいため、需給は足元の基調が続くものと見ています。石油化学ガスは、国内エチレンプラントの閉鎖により全体の供給力は落ちましたが、残ったプラントの稼働は上昇傾向にあり、海上輸送量は堅調に推移すると見ています。ただし、近海部門については、中国経済回復の目的がまだ立っていません。また、エチレン船の代替船の竣工が当初予定よりも遅れる影響もあり今期の業績はやや下振れる見込みです。

飯野海運グループのなかで、当社は為替変動の影響のない円建てによる安定収益の確保が重要な使命となります。今後も内航部門においてはより収益性を高めるべく、引き続き既存商権の維持とシェア向上に注力し、近海部門では国内主力荷主との緊密な関係を維持しながら、収益改善への取り組みを実行してまいります。

飯野海運グループの社業の基盤である「安全の確保」を担う二つのグループ会社

海運業 イノマリンサービス株式会社

イノマリンサービス(以下、IMS)は、1974年に設立され、グループ運航船腹を中心に52隻の船舶管理を行っています(2016年3月31日現在)。船舶管理業務とは、「船主から委託を受け、船舶を安全に運航できる状態にし、それを維持向上する業務」です。その業務内容は、船員の配乗、船上機器の維持・管理、各種国際規則への対応と業務等、多岐に亘ります。

海上にいる船舶は情報が不足がちになるため、船舶を安定的に運航するためには陸上との連携がとても重要です。IMSには、長年の船舶管理で培ったノウハウや経験があり、世界中を航海する船舶に対し随時必要な支援を行っています。

また、船舶管理業において最も重要な課題は「船舶の安全運航と地球環境保全への貢献」ですが、その実現のためには優秀な船員の存在が不可欠です。IMSが船舶管理を行っている船舶には日本人、韓国人、フィリピン人、ミャンマー人と様々な国籍の船員が配乗しています。IMSは海外3ヶ国(韓国、フィリピン、ミャンマー)の船員供給元との密接な連携の下、教育や人材発掘に力を注いでいます。異なる国籍の船員がお互いの国の文化を理解しあい、安全を達成するため様々な取り組みを実施しています。

イノマリンサービスの船舶管理隻数	隻数
オイルタンカー	9隻
ケミカルタンカー	29隻
大型ガスキャリア	6隻
ドライバルクキャリア	8隻
計	52隻

(2016年3月31日現在)

不動産業 イノ・ビルテック株式会社

イノ・ビルテック(以下、IBT)は、1987年に設立され、主として飯野海運グループの所有ビル・建物の維持管理を行っています。その中心となるのは飯野ビルディングであり、環境に配慮したビルであることから、これまでも多くの認証を取得しています。2016年3月にはIBTの長年培ったビルの省エネ運営管理と相俟って、東京都環境確保条例のトップレベル事業所にも認定されました。

IBTのビル管理業務は、施設設備の保守・営繕、運転管理、保安警備、環境衛生に分けられます。

保守・営繕：建物や設備を長く、安全に利用できるよう、日常の点検の他、月次や年次での定期点検・保守整備を行います。また、中長期の営繕計画を策定し、必要な補修を実施します。一級建築士や電気主技術者などの専門知識を有した社員がその任に当たっています。

運転管理：館内のテナントや来館者が快適に過ごすことができるよう、空調やエレベーター・エスカレーター、給排水などの各種設備を運転管理しています。また、飯野ビルディングには他のビルの運転状況も把握可能な群管理システムを備えています。特に、専門技術者・設備有資格者によって機器の効率運転を意識し、エネルギー消費量の削減を行っています。

保安警備：入居者の安全、安心を守るために、施設警備業務検定や防災要員資格を有している警備員、消防の知識を有する要員で運営されています。IBTはその役職員のほぼ全員が非常時に対処できるよう救急救命講習を受けており、東京消防庁より優良事業所として認定されています。

環境衛生：施設的美観維持、清潔で快適な環境を提供するための清掃、廃棄物の処理を行っています。また、環境負担軽減のための分別廃棄による資源のリサイクルを推進しています。

IBTは今後も快適で、安全、安心なオフィス環境を目指してまいります。

IBT社員が東京消防庁から感謝状授与

2016年3月飯野ビルディング内で心肺停止状態に陥り生命の危機に瀕していた女性に対し、適切な救命処置を施したIBT社員ら3名に東京消防庁より感謝状が授与されました。



事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

経営管理体制

コーポレートガバナンス



代表取締役専務執行役員 チーフコンプライアンスオフィサー

近光 護

当社グループは、会社経営方針の根幹をなすものとしてグループ共通で「経営理念」を掲げています。そして「経営理念」を実現するための行動指針として「行動憲章」を定めています。この「行動憲章」を実践するために経営の健全性、透明性、効率性を確保するコーポレートガバナンスを「企業を構成する様々な主体（ステークホルダー）間の利害を調整し、効率的な企業活動を実現するための仕組み」と考えております。

三様監査体制を基礎とした組織体制のもと、コーポレートガバナンスを充実させ、経営の健全性・透明性と効率性との両立を図り、株主、従業員その他の様々なステークホルダーとの関係に配慮し、最良の経営成果をあげ、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に取り組んでおります。

当社グループは、経営の意思決定・監督機関としての取締役会と、その意思決定に基づく業務執行方法を協議する「経営執行協議会」及びグループを横断して「コンプライアンス」「安全環境」「品質・システム」の委員会、これら全般を管理する「リスク管理委員会」を設置しております。

さらに当社グループでは、取締役会の重要事項に関する意思決定機能と監督機能を強化することを目的として、2016年6月に業務執行取締役執行体制から執行役員執行体制へ移行いたしました。今後もコーポレートガバナンスの一層の充実を図ってまいります。

●取締役会/経営執行協議会

重要事項の決議及び取締役の職務執行・執行役員の業務執行の監督を行うために毎月1回定例取締役会を開催しております。さらに、取締役会から授権された事項の決議や経営に関する意見交換等を行うため、執行役員で構成される経営執行協議会を毎週開催しております。

●リスク管理委員会

グループ全体のリスク管理を、効率的に実施するための諸施策を決定及び管理し、会社の業績に重要な影響を及ぼす重要な経営執行協議会付議案件について、予備審議を行い、提案、助言、状況報告を行っております。

●取締役会の構成

当社の取締役会は、取締役8名（社外取締役2名）で構成されております。

社外取締役は、取締役会の役割・責務を実効的に果たすことができるという観点から、建設的な意見を持ち、当社より一層の成長に対する貢献が期待できる人物を選任しており、行政監督、外交官の経験や他社の役員経験者、学者など高い専門性を有する人材を選任し、知識・経験・能力のバランスと多様性に十分配慮しております。

●監査役会の構成

監査役会は、監査役4名(社外監査役2名)で構成されており、業務執行の監査を行っております。

監査役は当社グループの監査を適正に実施するため、会計監査人の独立性を監視し、会計監査人から会計監査の内容について説明を受け、情報交換を行うなど緊密に連携することで、各々の監査の質を高めております。

当社グループ全体の業務執行の適正性の確保を目的として、当社監査役及び会計監査人と連携して、グループ全社を対象に業務監査を行う「内部監査室」を設置し、毎月一回の定例打合せを開催している他、常勤監査役は内部監査室と必要に応じて都度情報交換を行っております。

●取締役会から経営陣への委任の範囲

取締役会では、法令又は定款に定められた当社及びグループ会社の重要事項を、社内規程や当社の規模を考慮した金額基準等を設けて決定しております。決定した事項に関する細目的な事項や、社内規定により取締役会が決定すべき事項とされていない事項については、経営執行協議会や執行役員に権限を委任しております。

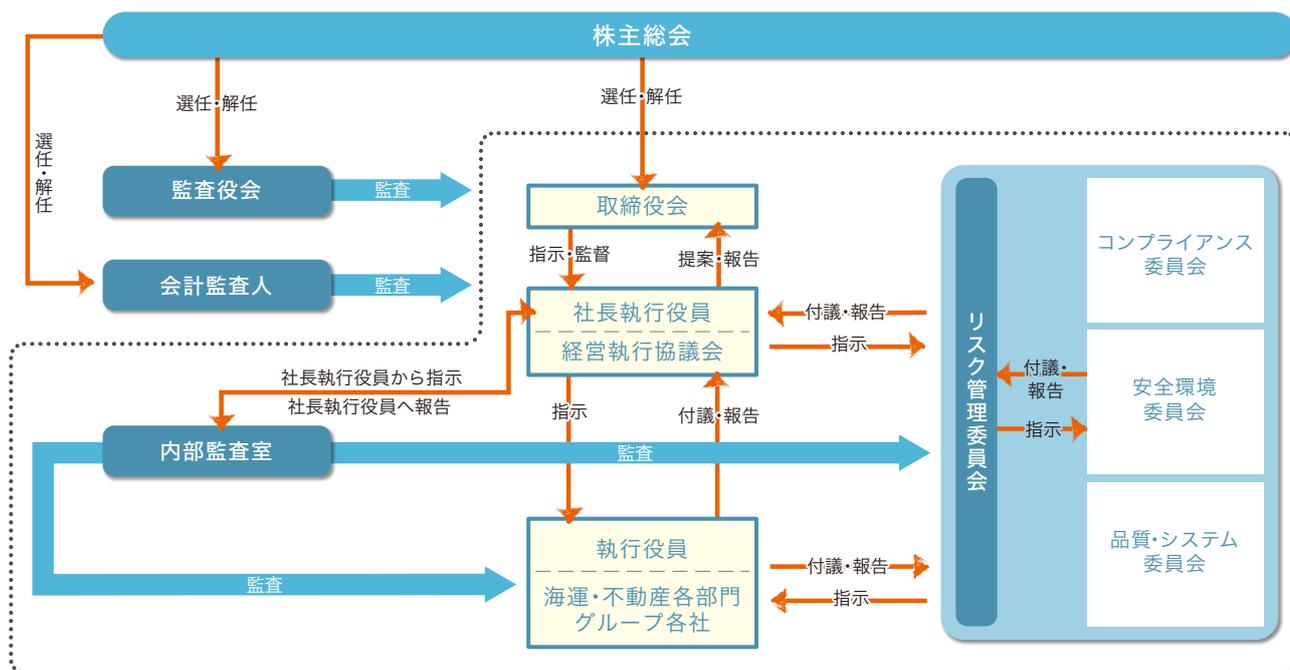
●社外取締役(社外監査役)のサポート体制

取締役会に先立ち、社外取締役には総務・企画部担当執行役員が、必要な事前説明、情報提供を行うとともに、内部統制に関わる重要な会議での討議内容についても報告しております。一方、社外監査役には、監査役の職務を補助すべき使用人として監査役付1名を配置しております。また、社外取締役及び社外監査役に対する、経営執行協議会、取締役会の資料の事前配布については主として、所管部署のスタッフがサポートしております。

●社外役員同士の情報交換・認識共有

当社社外役員は、外交官としての豊富な国際経験と知識、企業経営者としての経験と知識、公認会計士としての財務及び会計に関する豊富な専門知識と経験を有し、いずれも幅広い見地から当社の経営及び監査に的確な助言を行い、社外役員として職務を適切に遂行しています。これらの職務を円滑に経営に反映させるために、議案内容に限定されない広い経営課題についての情報共有と意見交換をすることを目的として、社外取締役と社外監査役及び常勤監査役で、定期的に会合を実施しております。

コーポレートガバナンス体制図



事業概況
特集
部門別事業概況
経営管理体制
安全・環境
社会
コミュニケーション
企業情報

社外取締役からのメッセージ



社外取締役

遠藤 茂 (外務省参与 / 元 在サウジアラビア特命全権大使)

■ 飯野海運は生き延びる

ここ数年、大波がドライバルクマーケットを襲っていますが、飯野海運はその大波を凌いでいます。社の持つユニークな業務ポートフォリオがそれを可能にしています。多くの投資家が信頼を寄せる所以であります。

飯野海運は117年の歴史を持っていますが、この業界でこれだけの時間を生き延びているのは稀であります。成功と失敗を繰り返す中で、飯野海運は生き延びる智慧を培ってきました。等身大の身の丈を深く認識しています。今この先行き不透明の時代にあって、常に身の丈を自覚しつつ、生き延びていく決意をしています。

身の丈は常に一定とは限りません。身の丈は成長します。飯野海運は身の丈が成長することを一時も忘れていません。

117年の歴史の中で、飯野海運は荒波に揉まれResilientになりました。レジリエンスこそ飯野海運の持ち味であるべきです。今は、更にこのレジリエンスを強化する絶好のチャンスでもあります。自主・独自路線を更に進めていくのです。

飯野海運のコーポレートガバナンスに対する取り組みは真剣です。日々議論を重ねています。約150名の社員という規模で良く健闘しています。会社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図る、これがコーポレートガバナンスの目的ですが、私は、経営陣幹部による適切なリスクテイクを支える環境整備を行うことが現在の国内外の政治・経済状況を見るにつけ極めて重要であると考えています。飯野海運にこれを期待します。

飯野海運は会社全体としてまとまりが良いと思います。そこ

で人材育成で特徴を出してもらいたいと考えます。競争社会であることは論を待ちませんが、その中で如何に特徴のある逞しい人材を育てていけるか、会社の将来を左右する核心です。その意味ではナンバーワンもさることながらオンリーワンの人材も欲しい。飯野海運の場合、新入社員は毎年5~6名です。多いとは云えません。競争も必要でしょう。しかし、最大のメリットは人一人の特徴を掴んできめ細かく育成していけることです。変化の激しい時代の中で、唯一変わらないのは人材の重要性であります。競争(横軸)における緊張感よりは、自らの描く将来像と現実のギャップ(縦軸)における緊張感を楽しんでいける人材が欲しいのではないのでしょうか。

飯野海運はまた、海外とのネットワーク作りに余念がありません。一昨年にはヒューストンに事務所を立ちあげ、その強化に取り組んでいます。更に私が注目するのは、サウジ大手企業の若手スタッフやサウジ留学生の研修に貢献していることです。サウジ以外の国の若者にもその用意があるとしています。このような社会貢献の姿勢は飯野海運のビジネス環境を増進します。それこそ中長期的に企業価値を高めているのです。

飯野海運における社外取締役としての自分の役割は何か。独立した立場から取締役会等で様々な問題提起を行うことは当然として、ひとつは上記の通り、国際社会における厳しいビジネス環境の中で他企業と対等に渡り合い、戦える人材を如何に輩出していくかという観点から飯野海運を見ていきたいと思えます。「人は城、人は石垣、人は堀」は時代を超えて如何なる組織にとっても最重要課題だからです。



社外取締役

大江 啓

■ 飯野海運の本気度

コーポレートガバナンス・コード(「コード」)に対応した体制を整備しても不祥事は起きています。人はややもすれば仏作って魂入れずの怠慢に陥りがちということです。今や体制の整備とともにその実効性確保への本気度が問われています。

この点、当社は第一に、実効性を担保しやすい基盤があります。本体の社員数は約150人と小規模であること、社員のローテーションが活発で相互の意思疎通が図りやすいことなどから、経営方針が末端まで浸透し、また各人の行動に目が届きやすいからです。

第二に、上場企業と言っても大小、業種、業態はさまざまです。したがって、実効性を高めるためにはコードの許容範囲の中で企業の実情にあった体制を構築することが肝要です。当社はそのような方針に基づき体制構築に日々努めています。

第三に、社外取締役の活用に積極的です。コードは取締役会の活性化を求めています。社外取締役は業務執行取締役のように事業の細部に通暁しているわけではありません。したがって、彼らとは視点の異なる、大局的な立場からの切込みが重要です。一方、真理は細部に宿るともいい、細かい事柄に立ち入ることが必要な場面もあります。この点、当社はそれを可能にする機会を提供してくれています。たとえば、取締役会に先立って総務・企画部の担当執行役員から社外取締役に対し全案件の詳細なレクチャーと質疑応答、それを踏まえ、取締役会までの比較的余裕ある時間を利用して独自の事前調査・検討が可能になっています。また、現場視察、執行役員等との個別の懇談、会社行事への参画、監査役との定

期的なミーティングなど、様々な便宜を図ってくれています。このような当社の姿勢は、社外取締役の機能に期待しがバナンス体制の実効性を担保しようとする経営意思の顕れであると評価しているところです。また、社外取締役間で頻繁な意見交換が可能で、中堅社員との懇談の機会も積極的に設けるべく努めています。

■ 収益力の向上にむけて

このようなガバナンス体制を踏まえ、社外取締役として当社の競争力・収益力の向上に貢献しなければなりません。海運業は海が舞台だけに不況時の荒波は殊の外厳しいという冗談はさておき、このところ、史上最安運賃を記録したドライバルクキャリア事業の不採算を中心に各社収益の悪化に苦しんできました。当社は不動産事業との均衡のとれた経営を行っていますし、海運業自体もドライバルクキャリアに特化せずケミカル船運航などにも力を入れています。それでも影響を免れることはできません。このような不況時の悪影響をいかに少なくするかは、積極的成長戦略と同様、経営の重要課題だと考えます。社外取締役は日々のマネジメントには携わりませんので、短期的な利益追求や過去からのしがらみから距離をおいて自由な立場で発言ができます。このようなスタンスで個別具体的な投資案件についても意見を明らかにする所存です。今後とも当社の企業価値向上に努めてまいります。

安全・環境

海運業の安全・環境についての取り組み

安全への取り組み

海運業で事故が発生した時には、海上の船舶と陸上の従業員が一体化した、迅速な初動対応からの確な危機対応が求められます。

当社グループでは「安全の確保が社業の基盤」を経営理念に掲げ、「人命の安全」「環境の安全」「積荷の安全」「船体の安全」の4つの安全の確保を経営上の最重要課題に位置づけています。

■ 海陸を一体化させた安全の取り組み

海運業では、航海の安全性確保のための国際条約「SOLAS (The International Convention for the Safety of Life at Sea) 条約」他様々な規則を遵守する必要があります。当社グループではこれらの国際ルールに従った多様な訓練を実施しています。

また、上述の4つの安全を確保するために、事故防止のための安全意識を高揚する研修を実施し、海上・陸上が一体となって緊急事態への危機対応が確実に実施できるよう、あらゆる場面を想定した危機対応訓練を行っています。

■ 全社安全セミナーを実施

当社グループでは、毎年テーマを決め、事故防止のための安全意識を全社で育てるための研修として「全社安全セミナー」を開催しています。

2015年は、「基本に立ち返ること」をテーマに掲げ、日本・釜山・マニラで夫々2回、ヤンゴンにて1回、休暇中の乗組員を対象に安全セミナーを実施しました。また、安全意識の向上と社内風土の醸成を目的とし海上・陸上の従業員と経営層が一堂に会して研修を受けるといった取り組みも行っています。



安全セミナーの様子

す。基本的な安全対策を疎かにせず徹底していくことの重要性について、座学やケーススタディを通して共有しました。

■ 緊急事態への対応

また実際の事故を想定して、定期的に海陸が連携した緊急対応訓練を実施し、緊急事態発生時に事故現場の状況を正確かつ迅速に把握し、「緊急対応マニュアル」に則った対応を確認しています。

訓練では事故発生を想定し、海上と陸上の連絡手順や事故対応の段取りを確認し、顧客や関係省庁など関係各所と連携した迅速な対応、訓練の結果の分析、対応マニュアルの改訂を行っています。

この他、船上では毎日、「危険予知トレーニング (KYT)」を実施し、危険を回避する作業手順の確認や、事故防止についての打合せを行っています。陸上では、事故が発生した際の作業を確認する月例訓練を実施しています。

今後も、重大事故・緊急事態を想定した事故対応訓練を定期的に行い、万が一に備える体制を整えていきます。



緊急対応訓練の様子

■ 「Shell Award 2014」受賞

当社グループの安全運航に対する諸施策は、関係各社から高い評価をいただいております。大手石油会社各社による船舶品質検査 (オイルメジャーインスペクション) で当社グループの船舶は100%に近い合格率を誇っています。2015年10月には大手石油会社のシェル社より、安全、危機管理、環境保全、運航技術などのパフォーマンスが最も高かった海運会社を表彰する「Shell Award」を2011年、2012年に続き3度目の受賞をしました。

環境への取り組み

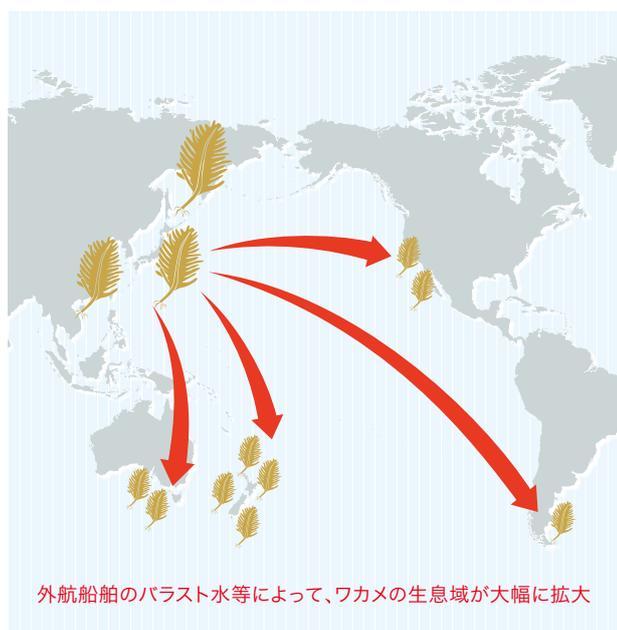
いまや全産業で進む環境規制。特に海運業は、地球規模で生態系に悪影響を及ぼす「バラスト水」規制の他、CO₂などの温室効果ガス、窒素酸化物 (NO_x) や硫黄酸化物 (SO_x) などの排出規制があります。当社グループでは、国際海事機関IMO (International Maritime Organization) の海洋汚染の国際統一基準や国内の環境法規則などを遵守し、環境対策の継続的改善を進めています。

■ 生物多様性を保全するバラスト水対策

バラスト水とは、船舶を安定させ安全に運航するために、必要に応じて船内に積載する水です。通常は貨物を揚げた港湾で貨物の代わりに船舶周辺の河・海水を積載し、他の港へ移動し荷物を積む際に積載した河・海水を排出します。このバラスト水に水中の生物が含まれていると、積載場所と異なる水域で船舶から排水した際に、本来その場所に生息していない「外来生物」を放出し、その水域の生態系に悪影響を与えることが問題視されてきました。

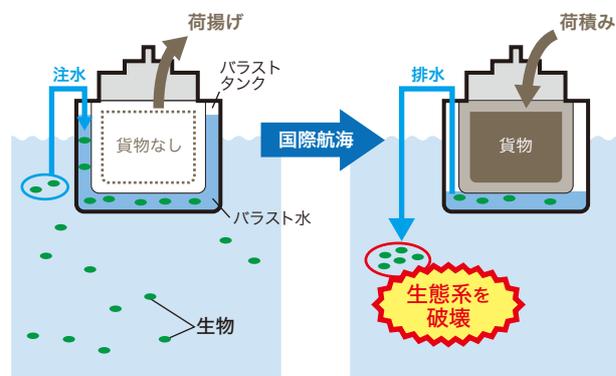
国際海事機関IMO (International Maritime Organization) では、このようにバラスト水によって環境に顕著な影響を及ぼす生物を指定しています。その中には、日本人にとって身近なワカメも含まれています。

ワカメの生息域拡大イメージ



かつてワカメは、極東アジア沿岸しか生息していませんでした。しかし外航船舶のバラスト水等によって、オーストラリア、ニュージーランド、北太平洋岸やアルゼンチンなど生息分布を広げ、自生する海藻類を駆逐し、水域独自の藻場生態系 (魚の産卵場所や仔魚の生息場所) が損なわれてしまいました。同様の事例は様々な水域で発生しています。

今後も、経済活動の活発化とグローバル化で船舶のバラスト水の積載と排出を続ければ、さまざまな生物が船舶を介して移動し、地球規模で環境へと悪影響を及ぼすことが危惧されています。



バラスト水問題の解決策として、国際海事機関IMOでは、全ての船舶にバラスト水中に含まれる生物を一定水準まで減らすための装置の搭載を義務付ける「船舶バラスト水規制管理条約 (International Convention for the control and management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004)」を採択しました。船舶バラスト水規制管理条約は30ヵ国が批准し、批准国の合計商船舶腹量 (総トン) が世界の35%に達した時点から発効することになっています。2015年9月末時点で批准国44ヵ国、合計船腹量は世界の32.86%となっており、2017年以降には、条約発効することが有力視されています。

船舶バラスト水規制管理条約が発効されると、既存船は条約発効日以降、順次バラスト水処理装置を搭載することが義務づけられます。

船舶バラスト水規制管理条約発効に向け、これを国内的に担保するため、既に2014年6月には船舶からの有害なバラスト水の排出を規制する「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律」が国会を通過し成立しています。

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

当社グループでは、バラスト水管理条約と国内法での規制を見据え、バラスト水の処理に対する作業手順の確認や船員に対する教育、書類作成などの事務作業の周知徹底を図るとともに、バラスト水処理装置のメーカー各社からのプレゼンテーションを受け、機器の選定及び既存船に搭載するにあたっての設計・施工、パイプラインの改造から取り付けに至る工事全体の見積りを取得し、順次搭載が開始できるように準備を進めています。

メーカーからの情報収集に加えて、実際にバラスト水処理装置を搭載した船舶で運用経験を積み、当社グループ所有の船舶に最適な機器選定を進めてバラスト水対策を推進していきます。

国内法のポイント	
排出規制	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 船舶からの有害なバラスト水の排出を禁止 水中生物（プランクトン、細菌等）を基準値以上含むバラスト水が、その生物の本来の生息地ではない外国に移動し排出されることにより排出先の生態系に悪影響を与えるため、海洋環境の保全の見地から、未処理のまま排出することを禁止 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 船舶所有者等に対する義務付け <ul style="list-style-type: none"> ・ 処理設備の設置 ・ 管理者の選任 ・ 手引書の作成及び備置き ・ 処理設備の設置義務：新造船は条約発効後、現存船は一定期間猶予 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 船長に対する義務付け 記録簿の備付け 	
規制の担保	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 処理設備及び手引書について、船舶検査を実施し、国際証書を交付 ■ 外国船舶の立入検査を実施（国際証書・記録簿を確認、違反船舶は拘留が可能） 	

■ 環境に配慮したエネルギーマネジメント

船舶の運航は、化石燃料を燃焼するために、CO₂などの温室効果ガスの他に、酸性雨や大気汚染の原因となる窒素酸化物（NO_x）や硫黄酸化物（SO_x）の排出が伴います。当社グループでは、環境に配慮しながら、船舶航行のエネルギー効率を管理するために、船舶エネルギーマネジメントプラン SEEMP（Ship Energy Efficiency Management Plan）を

導入・運用しています。SEEMPでは、エンジン出力の調整と減速航行を組み合わせた、燃費向上と燃料削減のバランスを取り、航行時の燃料効率やCO₂排出量などのデータを航海ごとに記録し、データを解析することで、燃費効率のよい、環境に配慮した運航を行っています。

■ NO_x・SO_x規制に向けた取り組み

国際海事機構IMOでは、船舶から排出され人体へ悪影響を与え、また酸性雨などの原因となる窒素酸化物（NO_x）や硫黄酸化物（SO_x）についての1次規制を2005年から実施し、段階的に規制強化を行ってきました。

特に2016年からのNO_xの3次規制は、1次規制の80%削減と大幅な規制強化となりました。北米及び米国カリブ海の排出規制海域では2016年1月1日以後に建造される船舶から適用され、その他の海域についても順次適用される計画です。

また、NO_x排出規制と同様に、ディーゼル機関やボイラ等から排出されるSO_xについても、規制が強化されています。このSO_xは燃料油に含まれる硫黄分が起因しています。そこで、燃料油中の硫黄分濃度の段階的な規制強化が行われています。2015年以降は北米及び米国カリブ海と北海及びバルト海のSO_x排出規制区域では、2015年以降は0.1%（日本の軽油相当）、一般海域では2020年以降は0.5%（日本の低硫黄A重油相当）とされています。

当社グループのNO_x、SO_x排出規制区域を航行する船舶は、NO_x排出規制、SO_x排出規制を全てクリアしています。2016年以降に建造される新造船は、全てNO_xの3次規制をクリアしています。

今後は、排出規制区域が広がっていくことが予想されます。当社グループでは、このような排ガス規制についても、積極的な情報収集を進め着実に対応していきます。

安全への取り組み

半世紀以上にわたり、当社グループでは安全で快適な環境に配慮したオフィス、商業施設を提供してきました。安全面に関しては、テナント・館内の皆さまの安全確保を最優先と考え、所有する施設ごとに万全の体制を整え、大規模な災害に備えた訓練を実施するなど、安全への取り組みに力を入れています。

■ 緊張感のある避難訓練を実施

飯野ビルディングでは大規模災害の発生時、テナントやイノホール来場者他、来館者の皆さまの避難誘導や必要に応じ帰宅困難者の受け入れを行います。災害発生時には飯野ビルディングの地下会議室（緊急対策室）に緊急対応の指揮を行う緊急対策本部を立ち上げます。

緊急対策本部と各ビルの防災センターや所長などの責任者との間で、停電時でも被害状況の確認や指示等のやり取りができるように、各ビルにもそれぞれ無線装置を設置しています。このように緊急対策本部は飯野ビルディングを含む当社グループが所有する全ビルの総合的な情報集約拠点としても機能します。



地下の緊急対策室

この緊急対策室を有効に機能させるために、入居している全テナントの防災担当者と組織された防火防災協議会を年2回実施し、テナントの皆さまと防災に関する取り組み強化を進めています。

また、防火防災協議会後に行う避難訓練では、想定事案を作成し、数時間毎に時系列でどのような施策が必要となるか、そのための行動基準を作成し、各担当者を定めてどのような

対応をするかを規定した災害対策指針を作成しています。

これまでは想定出火階を特定した避難訓練を行っていましたが、2015年度からは、訓練開始まで出火階を知らせず実際の災害発生時のような緊張感のある避難訓練を実施しています。



飯野ビルディングで行った避難訓練

■ 100年ビルにふさわしい耐震構造と設備

飯野ビルディングは、100年ビルにふさわしい、「通常の超高層ビルより25%安全性の高いグレード」（施工の（株）竹中工務店の社内基準）の耐震/躯体構造を有する建物です。さらに、入居テナントの皆さまの事業継続を支援するために、最長72時間連続運転が可能な非常用発電機を備えており、屋上にはテナント専用の非常用発電機設置スペースも確保しています。

さらに、大規模な災害発生時には、テナントやイノホール来場者等が帰宅困難となった場合に備えて、1,300人規模の保存食や毛布を常備し、定期的に入れ替え・点検を実施しています。

また、消防設備の法定点検・整備の他、煙検知器や防火戸、スプリンクラーなどの定期的な点検・整備はもちろんのこと、ビル管理に携わる清掃員や警備員など全てのスタッフが集まる総合管理定例会議を週1回開催し、安全・安心に関わる様々な意見を集約し、防災・防火の取り組みに活かしています。

今後も設備面だけではなく、「人の目」による安全への取り組みを重視し、これらを通じて、より一層の安全強化を図っていきます。

環境への取り組み

2014年4月に「エネルギーの使用の合理化等に関する法律（改正省エネ法）」が施行され、エネルギー使用の合理化、電気需要の平準化や対策強化が、産業界の大きな潮流となってきました。

当社グループでは、優れた環境性能を有する飯野ビルディングをはじめ、各ビルで改正省エネ法遵守に加えて、さらに環境に配慮した対応を推進しています。

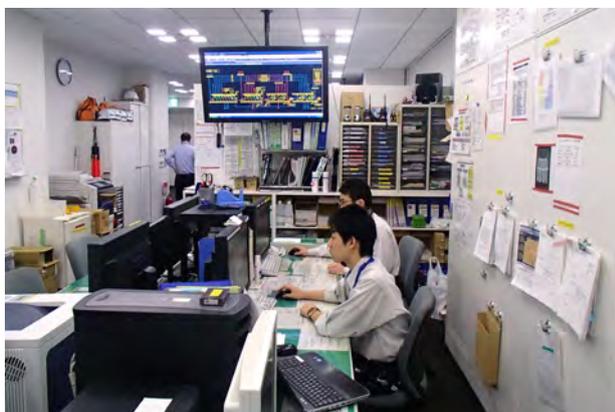
■ 「トップレベル事業所」に認定された飯野ビルディング

飯野ビルディングは環境に配慮した省エネルギービルとして、夏期は室温を高く設定しても体感温度が下がるデシカント（除湿）空調機を導入し、約5%の空調エネルギーを削減、ビル全体の消費エネルギー量では、既存同型ビル比、約20%削減されています。

また、全オフィスフロアのテナント専用部にLED照明を採用し、従来の蛍光灯に比べ消費エネルギーを大幅に低減。LED照明は当社グループの他のオフィスビルにも徐々に導入していきたいと考えています。

省エネ性能が高い飯野ビルディングでは、テナントの協力体制や省エネ意識を高める啓発活動など、運営面での環境対策も積極的に実施しています。これらハード・ソフト両面での取り組みによって、2016年3月には東京都環境確保条例に基づき都が認定する「トップレベル事業所」認定を取得しました。

このような飯野ビルディングの環境性能は、不動産業のみならず各業界、学識経験者他から注目されており、多くの見学者が訪問されています。



監視センターでの空調設備の監視

■ 多様な生き物が住む「イイの森」

飯野ビルディングの公開空地には「イイの森」という木々の生い茂る公園があります。「イイの森」を含む飯野ビルディングの敷地全体では、土地に根差した在来種を中心に、約200本の中高木、樹種数では、低木・地被類を加え約80種を植樹し、向かいの日比谷公園から皇居にいたる「緑をつなぐ森」を実現しています。

最近では野鳥のコゲラが、日比谷公園から「イイの森」に飛来するようになりました。コゲラは、日本全国の平地から山地の林に生息するキツツキの仲間で、主に木の幹内の昆虫類を餌としています。健全な生態系の指標種として知られている野鳥です。また、アゲハチョウの一種であるナミアゲハが「イイの森」内の山椒の木に産卵し無事に羽化している様子も確認できました。

2014年5月からは環境指標生物のひとつである日本ミツバチの養蜂活動にも取り組んでいます。

今後も当社グループでは、生物多様性を念頭においた環境保全活動に取り組んでいきます。



イイの森に飛来したヒヨドリ(左)、メジロ(右)

■ 感性価値向上を目指した文化環境保護活動

飯野ビルディングでは自然環境保護だけではなく、ビル全体の活性化や感性価値*向上、テナントの皆さまに対する働きやすい環境づくり、来館者に向けた文化活動にも積極的に取り組んでいます。

代表的なイベントは、1階のエントランスロビーでクラシック音楽を中心とした「ランチタイムコンサート」や入居テナントと協同で実施する東日本大震災復興支援の行事です。

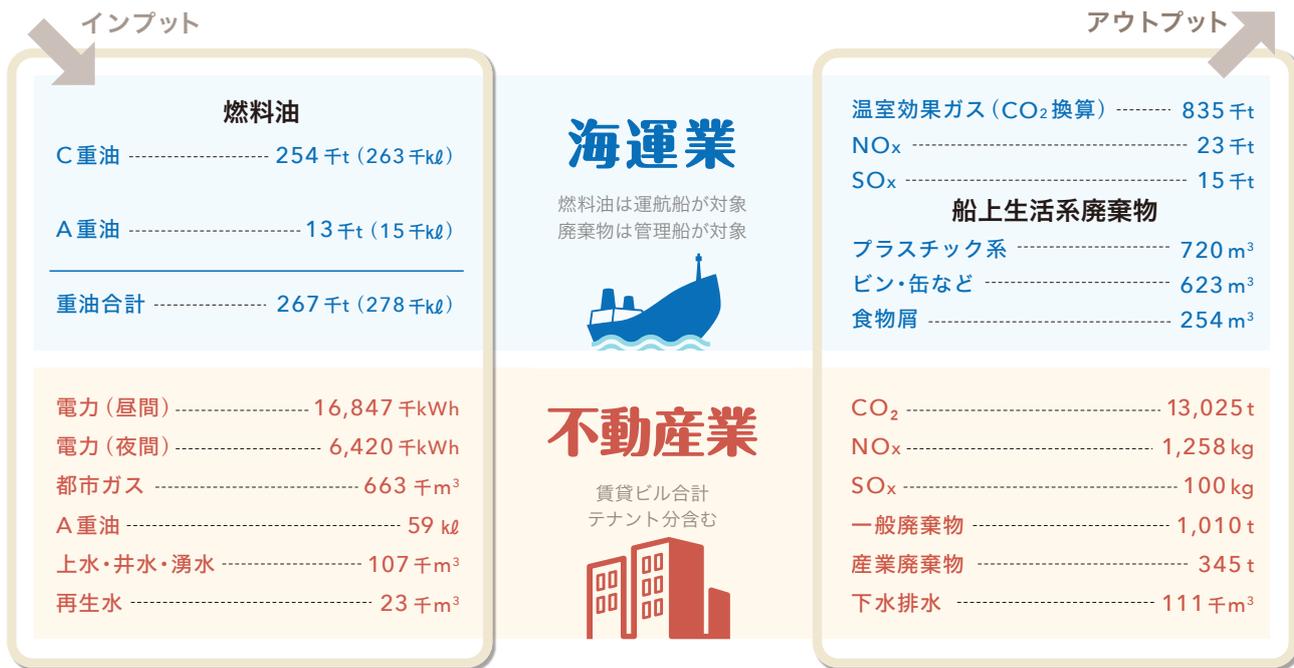
今後、これらの文化・環境保護活動についても、積極的に注力していきます。

※そこに関わる（生活する、執務する）人の感性に働きかけ、感動や共感を得ることによって顕在化する価値

マテリアルフロー

当社グループでは、海運業と不動産業における資源のインプットと、環境負荷物質のアウトプットを算定することで、事業活動によって生じる環境負荷レベルを定量的に把握するとともに、環境マネジメントシステムの活動を通じて、継続的な環境負荷の低減に努めています。

海運業では運航船の増加によりアウトプットの総量は一時増加しましたが、2013年度以降は一貫して減少しています。また、2015年度の不動産業におけるCO₂アウトプットの増加は、特定温室効果ガス排出量算定に係る排出係数の変更によるものです。



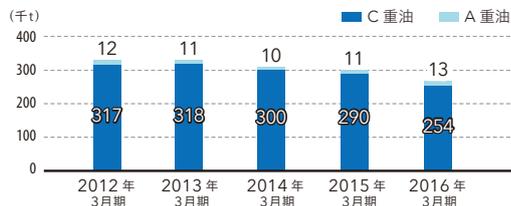
(注) 温室効果ガス ----- 海運業における温室効果ガス(CO₂換算)のアウトプットはCO₂のほかにメタン(CH₄)、亜酸化窒素(N₂O)を含みます。

運航船 ----- 当社グループ保有または他の船主から用船した船舶で、荷主から依頼された海上運送を行うために、当社が積荷の内容、積・揚港、積・揚荷役などを定め運航スケジュールを船舶に指示するとともに、運航に必要な諸手配を行っているもの。(積・揚荷役の手配、燃料の補給など、船舶管理者に指示して実施することを含む)

管理船 ----- 当社グループ保有または他の船主から受託した船舶で、運航に必要な人材・物資などすべての条件を整え、運航中を含め船舶を運航者の指示どおりの海上運送を行える状態に保ち続けているもの。(船舶整備・船用品の手配、船員の配乗手配などを含む)

なお、当社グループで運航及び管理両方を行っている船舶がある一方、運航、管理のいずれか片方のみを行っている船舶もあります。

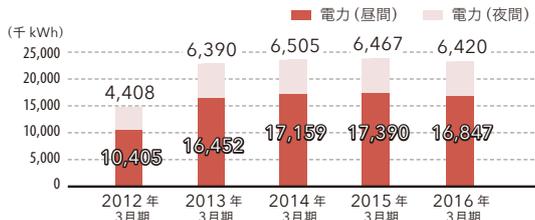
海運業におけるインプットの推移



海運業におけるアウトプットの推移



不動産業におけるインプットの推移



不動産業におけるアウトプットの推移



※ 2016年3月期の増加は排出係数の変更によるもの。
変更前の排出係数で算定すると10,557tとなる。

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

社 会

従業員とともに

海運業では、海上で働く「海技者」と陸上で働く「陸上従業員」の2つの職種があります。

当社グループでは、各々の業務環境に合わせ、最大限の能力を発揮するための支援に取り組んでいます。

海上で働く従業員のために

■ 「安全の確保」に直結する海技者の教育・育成

海運業にとって重要な課題は、優秀な海技者の確保・育成です。優秀な海技者の確保・育成は「安全の確保」にも直結します。飯野海運の船舶には日本人海技者と共に多くの韓国人、フィリピン人、ミャンマー人が乗船しており、乗船前を中心に教育・研修を行っています。

当社グループでは、安全の確保及び技術の向上のための教育・研修を継続的に行っています。

例えば、海技者に求められる技能を一覧にして見える化を図った「技能要件表」の見直しをはじめ、2015年12月には、新たに視聴覚教材として講義映像を中心としたコンピューターベーストレーニングを採用しました。これは、2017年4月から本格稼働となる予定です。

コンピューターベーストレーニングのプログラムは、約200本の講義映像が用意されております。当社グループの安全管理マニュアルと密接に関連した知識確認機能もあり、当社グループの要求水準と現状の海技者の能力のギャップを都度把握し、必要に応じてピンポイントでの教育・研修を実施できます。

「安全の確保」は、知らない技術をなくし、また知っているという思い込みをなくす作業の繰り返しです。当社グループでは、今後も「安全の確保」のために海技者の教育と育成に注力していきます。

■ グローバル人材の育成と人材多様化への対応

当社グループが保有・運航する船舶の多くは、多様な国籍の船員が乗り組む混乗船です。各船員がお互いの国の文化や風習を把握し理解できるグローバルな視点を持つことが、「安全の確保」には不可欠となります。そのため海技者の意識向上や協調性を醸成する教育・研修にも注力しています。

例えば国柄によって、指導方法ひとつとっても効果のある方法は異なります。普段からの小さなコミュニケーションひと

つひとつの中で、各々の国柄や風習を理解する姿勢が欠けていては、確実な「安全の確保」は成り立ちません。当社グループでは、各国の文化を尊重し、船員同士で柔軟なコミュニケーションを取る事についての研修を設ける等の検討を行っています。

また、船員にとって最も大きな楽しみの1つである食事の良し悪し働きやすい環境づくりの大きな要素となります。各国の食文化を理解し、食事をつくる司厨(コック)が各国の代表的な料理を美味しく作れるようになるためのトレーニングを行っています。



ミャンマーでのコンピューターベーストレーニング



ミャンマーでの韓国料理のトレーニング

陸上で働く従業員のために

■ 乗船研修

当社グループでは、実務研修や自己開発支援はもちろん、様々な人材育成の取り組みを進めています。特徴的なものは、入社2年目以降の陸上総合職が約1ヶ月間、外航船に乗船し船舶の運航現場の体験を通じて、安全の大切さと専門知識を学ぶ「乗船研修」です。



バラスタングの点検(乗船研修にて)



火災を想定した訓練(乗船研修にて)

■ 一体感を深めるコミュニケーションの改善

2015年度には、社内のコミュニケーション活性化のために、「イイノパワーアップミーティング(IPM)」を企画・実施しています。2014年度から始めた人事評価制度の見直しを推進していく上で、ちょっとしたコミュニケーションの改善が、日々の業務をさらに円滑にするのでは?と思ったのが導入のきっかけとなっています。コミュニケーション不足の解消策として、

まずはお互いの趣味など業務には直接関係のない分野の話題も交え、忌憚のない意見交換をする雰囲気づくりから始めました。

2016年度も引き続き部署を変えてIPMを実施し、社内各部署及びグループ全体のコミュニケーション充実と活性化を図っていきます。

■ 女性の活躍推進について

2015年8月、女性活躍推進法が国会で成立し、2020年までに、指導的地位や管理職に占める女性比率を少なくとも3割程度にするという目標が政府により設定されています。

当社においても企業活動に貢献するという人材の採用や教育を通じ、女性管理職の育成を進めていきます。

そのためにも女性社員の就業にとって大きな課題である妊娠・出産・育児に対する働きやすい職場環境は必要です。当社では妊娠中の時短勤務、出産休業、1歳半までの育児休業という法定の制度に加え小学校入学前までの育児時短などの各制度を整備しており、制度を利用する社員も増えています。

■ 風通しの良い職場づくりへの取り組み

従来の制度を拡充する形で2016年4月から新しい内部通報制度を制定しました。コンプライアンス問題やいわゆるセクハラ・パワハラ問題などについて社内だけではなく外部に相談できる方法を整備し、社内では人事部長、社外では弁護士を相談窓口としています。

また、2015年12月から企業に義務づけられた「ストレスチェック制度」については、産業医と連携し、社員の健康に配慮した取り組みを検討していきます。

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

人材多様化への取り組み



左から 羽山晶子[専用船・不定期船部 専用船課長] 佐藤靖男[人事部長] 渡辺聖一郎[船員部長] 金赫[イノマリンサービス 海上人事部 海上人事課長]

世界を一つに 飯野海運の人材多様化への取り組み

2015年8月、女性活躍推進法が国会で成立し、2020年までに指導的地位に女性が占める割合を少なくとも30%程度とする政府目標が設定されています。

当社グループでは、これまででも多国籍の船員が同じ船に乗船する混乗をはじめ、性別及び国籍を含めた人材多様化(ダイバーシティ)に取り組んできました。ここでは4人の社員に、当社グループが推進している人材多様化について話を聞きました。

Q.人材多様化への取り組み状況について お聞かせください。

佐藤 — 当社グループでは、行動憲章の中で「差別の廃絶・人権の尊重」を掲げ、雇用、取引行為等において国籍や性別その他不当な理由による差別を行わず人権を尊重し働きやすい職場環境の整備に努めることを定めています。2016年4月現在、陸上事務職のうち女性総合職は8名うち管理職は1名、今後も女性管理職候補が登場することを期待しています。

渡辺 — 船員の方では、1974年から乗組員の混乗がスタートしました。当時はお互いの文化に対する理解が足りなかった

こともあって、様々な問題が発生していました。今ではインターネットを中心に様々な情報を簡単に得られるようになったこともあり、お互いの文化の違いも理解できる環境が整っています。

金 — 船の中で一番問題になるのが食事です。混乗当初司厨部がフィリピン人になった時は、韓国料理に欠かせないキムチなどは全く出てきませんでした。しかし2年3年と経つうちに、韓国人よりも美味しいキムチが作れるフィリピン人も出てきたのです。お互いの国の歴史や文化を理解して1つの家族のような絆ができました。2009年4月、イノマリンサービス海上人事部に女性総合職の新入社員が配属されました。きびきびと船員の乗船先を決定する配乗業務をこなす姿をみて、当社グループでは、男性と女性を区別する必要はないと実感しました。

羽山 — 海運業界自体は男性が多い社会ですが、私自身は、あまり女性だからと意識したことはありませんね。女性だからといって特に優遇されることもありませんし、男性と同様の評価を受けます。就職活動で企業訪問した学生と面談をする機会があった時には「やりたいことに果敢に取り組んで欲しい」とアドバイスしました。

佐藤 — 採用や昇進では、性別や国籍に関係なく、あくまで人物本位で評価しています。

Q.人材多様化によって社内は活性化しましたか？

渡辺 — 人材多様化というのは、ものの見方の多様性を理解して、いろんな考え方や意見を取り上げていくことが真意だと思います。混乗船においては異文化を理解することが大切です。自国文化の固定観念だけで、他国の文化を排除してしまうと、彼らも十分な能力を発揮できず、船内も活性化しません。

羽山 — 当社は海運業として国境がない世界で仕事をしているから、海外にも駐在員を派遣して国際的な感覚や考え方を多様性の一つとして積極的に取り込んでいくことが大切です。そのような企業文化が当社グループでは既に浸透していると思いますね。

佐藤 — シンガポール現地法人のローカルスタッフとの面談で、毎月1回、平日金曜日の午後3時位にお茶とケーキで行う誕生日会や年1回のバーベキューなどの会社行事をとて楽しんでにしていると聞きました。会社行事を活用して、お互いの交流や理解を深めていくという考え方は今後も続けていきます。

Q.今までの取り組み、今後取り組んでいきたいことをお話しください。

佐藤 — 毎年8月に、家族が職場に訪れる「家族見学会」を実施しています。子育てのため時短勤務をしている社員が同僚や上司に子供を紹介し、日頃のバックアップへあらためて感謝を述べたり、社員と家族同士がコミュニケーションを深める絶好の機会になっており、これは毎年継続してやっています。

羽山 — 以前、他社のCSRを担当している女性管理職が集まる会議に参加しました。他社の多様化進捗の状況を社内にフィードバックしていくことも大切だと思いました。

金 — 当社グループでは現在、日本、韓国、フィリピン、ミャンマーと4カ国の船員が混乗しています。船上でのミーティングは英語ですね。国籍が違って英語を公用語として、身振り手振りでフォローしています。陸上とのコミュニケーションも英語です。私も入社当時は、日本語も英語も上手く話す事ができなかったのですが、コミュニケーションを十分に取るために、その後一生懸命勉強しました。

渡辺 — 年に2回程度、各国船員会社の配乗担当の部長クラスが持ち回りで会議を開催し、混乗、人材多様化に関わる問題を協議しています。この会議は英語が母国語でない者同士が英語で会話しますので、自然と相手を思いやりながら会話します。協議の中では各国の船員の気質やコミュニケーショ

ンの取り方で注意すべきことなども確認し、必要に応じて乗組員に指導しています。

Q.飯野海運らしいダイバーシティとは？

金 — 私が入社した当時は、外国人は韓国のみでしたが、今は韓国人、フィリピン人が東京事務所で働いています。10年後はもっと外国人のスタッフが増えると思います。その中には、課長や部長といった管理職になる方もでてくるでしょう。私もそうでしたが、業務スキルにプラスして英語はもちろん日本語や各国の母国語を習得することが大切です。語学の教育プログラムは、今後も注力して欲しいですね。

渡辺 — 国籍や性別などが気になるという時点で多様性に関する偏見があることとなります。そのようなことが全く気にせず人物本位の採用や会社に対する貢献を公平に評価する。これまでと同様にそのような会社であり続けたいですね。

羽山 — 早くから船員部門では、多国籍の混乗に取り組んできました。今後は、営業や管理部門でも優秀な外国人スタッフを採用して、一緒にやっていける環境にしていきたいです。女性活用という点では、私が最初の女性管理職として、後進の総合職に対する相談やアドバイスに積極的に取り組んでいきたいと思います。

佐藤 — 日本の文化や国民性のいいところは是非伸ばしていくとともに、世界の方々と接していく上で、相手の考え方の違いを理解して、どのように仕事を進めていくべきか。そのような観点をもつことが、当社グループらしい多様性です。この企業文化を育てていきます。

.....
当社グループは、従業員一人ひとりが活き活きとして、十分な能力を発揮できる職場環境を支える人材多様化に今後も積極的に取り組んでいきます。

コミュニケーション

ステークホルダーからのコメント

JA全農は、農業協同組合として、日本の農家組合員が農業生産や生活に必要な資材を供給し、できた農畜産物を消費者へ販売する事業をおこなっています。私どもの担当する肥料は農産物の生育に欠かせない資材ですが、その原料のほとんどを輸入に頼っているため、弊会は、世界各国から肥料原料の安定輸入に努めています。

弊会与飯野海運様とは、1958年以来非常に長きに渡りお付き合いさせて頂いております。私事ですが、肥料原料の仕事に携わった頃は、ちょうど弊会がヨルダンに生産能力30万トンの肥料工場を建設し化成肥料の輸入を開始する時期でした。化成肥料もバラ貨物ですが、そのままの状態ですぐに袋詰めして販売するため、原料とは異なり取扱いに気の使う商品です。この化成肥料をヨルダンの肥料工場から日本全国の農家まで届けるサプライチェーンを構築するうえで、まさに海上輸送がキーと言っても過言ではありません。この難しいオペレーションを昼夜を問わず当方の要望に応じて頂いた結果、全国の農家にヨルダンで製造した肥料を届けられたことに大変感謝しております。このように顧客のニーズや要望に真摯に向き合う姿勢と、柔軟かつきめ細かいサービスが飯野海運様の高い信頼につながっていると思います。私どもJA全農の肥料事業では、飯野海運様は最も信頼できる船会社であり、欠かすことのできないパートナーとなっています。

この経験は私ひとりに限らず、古くは1970年に遡ります。戦後の食糧増産にともない、年々増加する日本の肥料需要に応えるため、弊会は大量の原料をいかに安定的に海上輸送するかという大きな課題に直面しました。この際も飯野海運様

から肥料では初のパナマックス船型で、しかも画期的な全天候荷役が可能な肥料専用船の提案がありました。この新造船は1970年に「第5全購連丸」として就航し、弊会の肥料事業を象徴するものとなりました。その後継船には「第1全農丸」と名付け、同様に肥料原料の安定輸送に多大に貢献して頂きました(1972年に全購連と全販連が合併し全農が発足)。

時とともに、肥料原料は北米、アフリカ、中東といった遠隔地から大量に輸送する時代から中国を始めとしたアジア近隣諸国から小ロットで調達するように変化しています。飯野海運様には肥料を熟知した経験からこの変化にも柔軟に対応して頂いています。単に船会社と荷主という関係だけでなく、今後とも日本農業の重要なサポーターとして飯野海運様のご発展を願っております。



全国農業協同組合連合会
肥料農薬部 肥料海外原料課長

日比 健

全国農業協同組合連合会(全農)グループのご紹介

全農グループは、JAグループにおける経済活動[※]の担い手として、経済活動に関するさまざまな情報・技術・物資を効率的に活用するしくみを構築し、その事業活動を通して、国民全体に「食料」を供給するという責務を負っています。とりわけ近年では、市場主義的な事業環境が激化する中、食を通じて消費者に「安全」「安心」といった真の生活の豊かさを提供する役割が強まっています。全農グループは、わが国の食料生産・供給に関し大きなシェアを占める組織として、これからも最大限の努力を続けていきます。

※組合員の生産した農畜産物を消費者に届ける「販売事業」と組合員に必要な資材を供給する「購買事業」をおこなうこと。

- 設 立：1972年3月30日
- 資 本 金：1,152億6,660万円
- 代 表 者：代表理事理事長 成清 一臣
- 本 社 所 在 地：〒100-6832 千代田区大手町1-3-1 JAビル
- 拠 点 数：国内35(東京本所/34都道府県本部)／海外20(現地法人、現地事務所)
- 従 業 員 数：8,067名

(平成27年8月1日現在)

第三者意見

経営報告書2016は、中期経営計画「STEP FORWARD 2020」に基づく各事業部門の活動成果と今後の展望を主題に据えつつ、同時に、全編を通して、収益力の源泉である「競争力のある価格」が、安全、環境などの非財務的要素に支えられていることを強く示唆する「統合的」な性格のレポートです。

この特徴を端的に示すのが、トップメッセージを受けて展開される特集です。まず、海運業を素材に、「社業の基盤」である安全について、入渠工事における徹底したハード対策に加え、船種毎に異なるリスクに対応したエンジニアリングといったソフト面も含めて詳しく解説されます。次に、不動産業に則して、差別化要素としての環境が示されます。2011年に竣工した飯野ビルは、既に国内外から高く評価されていますが、今回は、東京都の「トップレベル事業所」認定というトピックスを通して、テナントとの協働というソフトの重要性が強調されました。貴社の競争力を支える安全と環境という要素の重要性は、これまでの報告でも一貫していましたが、この非財務情報をハードとソフトに分解し、深みを持たせたのが今号といえましょう。

この観点から、続く部門別事業概況を読み進めるのは、大変興味深い作業です。例えば、油槽船・ガス船部での中長期契約の獲得、ケミカルタンカー事業の競争力を支える中東航路での高いシェア維持の背景には、3度に亘るShell Award受賞に象徴される荷主からの厚い信頼があること、また、長期に亘る安定収益源として期待される不動産事業では、その裏返しとして、テナントの多様なニーズに応じた価値創造を続ける不断努力が重要であること、が強調されています。いずれも、

競争力を支える要素としての安全と環境を想起させる貴社らしい展開です。

また、社会性報告が、このロジックを担う「人」にフォーカスしたのも、ソフト面を重視した今号らしい点です。船員部門の多国籍化を通じて先鞭をつけたダイバーシティへの対応が、今後どのように進化していくのか楽しみです。

今後の期待点として、非財務的要素と競争力との接続性をより明示する工夫を挙げたいと思います。多くの企業が直面している難しい課題ではありますが、貴社は、別途作成されている詳細報告編において、顧客満足度、船員リピーター率など個性的な指標を含む、環境と安全に関するデータを多数開示しています。この蓄積を活用することで、貴社ならではのメッセージがよりクリアになるように思います。



株式会社日本政策投資銀行
産業調査部長

竹ヶ原 啓介

第三者意見を受けて

竹ヶ原様には、2012年版の経営報告書より継続して貴重なご意見を頂戴しており、心より御礼申し上げます。

本年の報告書では、当社が経営理念に掲げている「安全の確保」、「環境に十分配慮」への具体的な取り組みとして、海運業では入渠工事、不動産業ではトップレベル事業所を特集記事で紹介しました。また、幅広いステークホルダーの方々に、当社の企業価値向上への取り組みをお伝えするために、2014度に策定した中期経営計画「STEP FORWARD 2020」の進捗について部門別事業概況で具体的に開示いたしました。

今回この2点をご評価いただいたことは、大変光栄に思います。

当社の海運業においては、既に船員の混乗や外国人スタッフの活用などを実施しておりますが、世界中の顧客と接していく上で、ダイバーシティの重要性は増す一方であることを実感しております。今後も国籍・性別を含めた多様な人材の活用推進に取り組んでまいります。

また、今後の期待点としてご指摘いただきました「非財務的要素と競争力との接続性を明示」につきましては、蓄積した各種データを活用し、さらにわかりやすく明瞭な報告書としてゆくよう努めてまいります。

今後もステークホルダーの方々との対話や協働を促進し、さらなる安全の徹底、環境負荷の低減に向けての当社グループの活動に活かしてゆく所存です。



総務・企画部担当 常務執行役員 岡田 明彦

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

企業情報

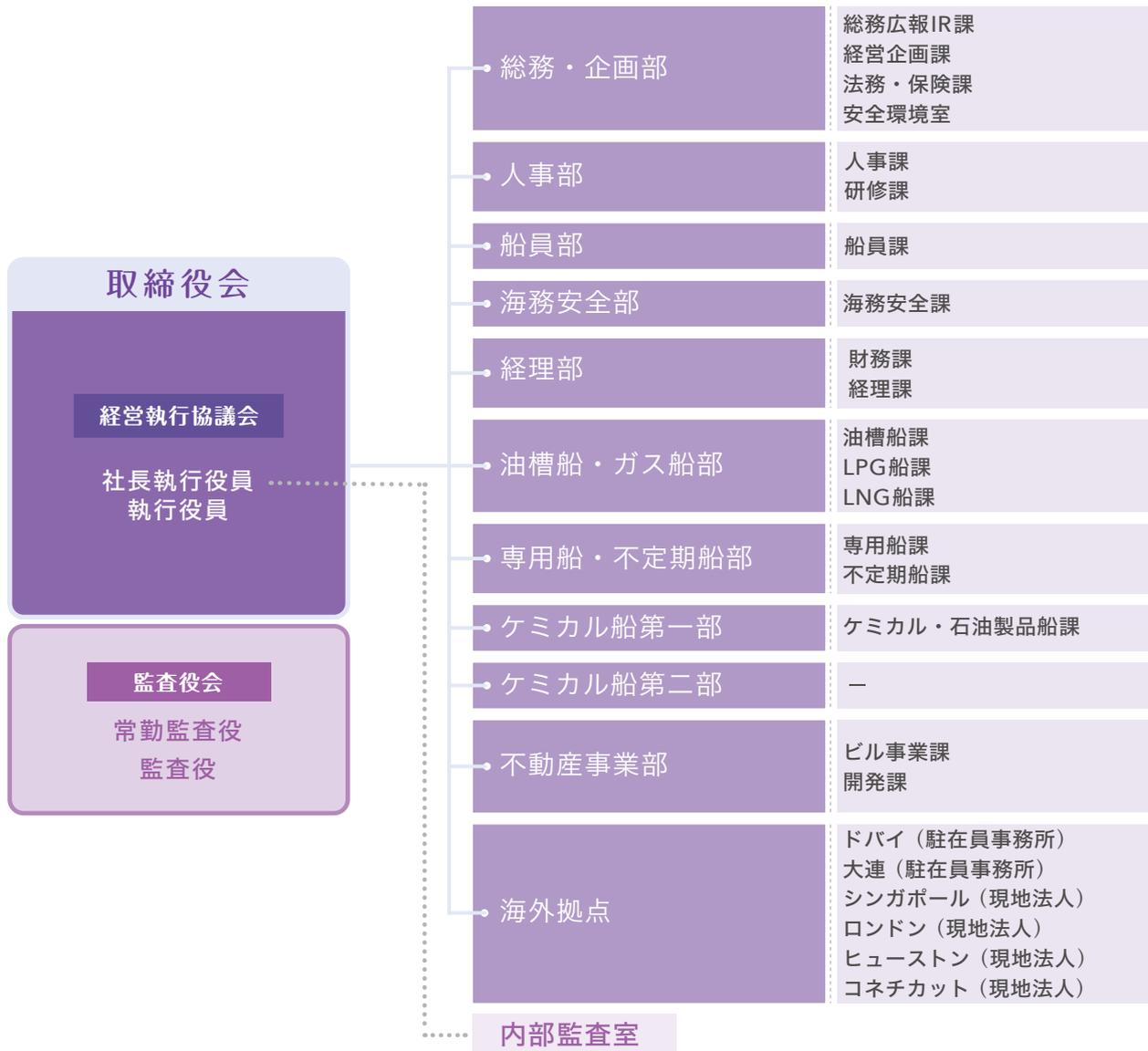
会社概要

会社概要 (2016年3月31日現在)

商号	飯野海運株式会社 IINO KAIUN KAISHA, LTD. (略称: IINO LINES)
創業	1899 (明治32) 年7月
資本金	13,091,775,488円
本社	〒100-0011 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 飯野ビルディング
事業所	(駐在員事務所) ドバイ、大連 (現地法人) シンガポール、ロンドン、ヒューストン、コネチカット
主要事業内容	海運業、不動産業
グループ会社	連結対象子会社 54社 持分法適用関連会社 4社 連結対象外関係会社 10社 合計 68社
上場取引所	東京(第一部)、福岡
主要取引先	アストモスエネルギー(株)、出光興産(株)、伊藤忠商事(株)、王子ホールディングス(株)、 JXエネルギー(株)、全国農業協同組合連合会、双日(株)、中越パルプ工業(株)、 電源開発(株)、東京ガス(株)、東ソー(株)、日本ゼオン(株)、パンパシフィック・カップー(株)、 北海道ガス(株)、三井物産(株)、三菱商事(株)、Saudi Basic Industries Corporation、 SK Shipping Co., Ltd. 他
主要取引銀行	(株)みずほ銀行 (株)日本政策投資銀行 (株)三井住友銀行 三井住友信託銀行(株) 他
従業員数	単体 146名(陸上94名、海上52名) 連結 619名

グループ組織体制

会社概要 (2016年6月28日現在)



主な連結グループ会社

外航海運業	船舶管理業 海運仲立業及び船用品販売業 船舶貸渡業	イイノマリンサービス (株) イイノエンタープライズ (株) Chemroad Echo Navigation S.A.
内航・近海海運業	船舶の運航・貸渡及び管理業	イイノガストランスポート (株)
不動産業	ビル管理業 倉庫業 フォトスタジオ、フォトレタッチ ホール・カンファレンスの運営	イイノ・ビルテック (株) 泰邦マリン (株) (株)イイノ・メディアプロ イイノホール (株)

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報

飯野海運株式会社 役員一覧 / 投資家情報

取締役 (2016年6月28日現在)



當舎 裕己
代表取締役社長
社長執行役員



近光 護
代表取締役
専務執行役員



大島 久弘
取締役
専務執行役員



岡田 明彦
取締役
常務執行役員



小藺江 隆一
取締役
常務執行役員



神宮 知茂
取締役
常務執行役員



遠藤 茂
取締役 (社外)



大江 啓
取締役 (社外)

執行役員 (2016年6月28日現在)



古澤 宏
執行役員



荒木 俊雄
執行役員



長谷川 陽一
執行役員



佐藤 仁
執行役員



小林 宏是
執行役員

監査役 (2016年6月28日現在)



星野 憲一
常勤監査役



橋村 義憲
常勤監査役



鈴木 進一
監査役 (社外)



堀之内 博一
監査役 (社外)

取締役及び監査役並びに執行役員 (2016年6月28日現在)

取締役及び監査役

代表取締役社長	當舎 裕己	取締役	岡田 明彦	取締役 (社外)	遠藤 茂	監査役 (常勤)	橋村 義憲
代表取締役	近光 護	取締役	小藺江 隆一	取締役 (社外)	大江 啓	監査役 (社外)	鈴木 進一
取締役	大島 久弘	取締役	神宮 知茂	監査役 (常勤)	星野 憲一	監査役 (社外)	堀之内 博一

執行役員

社長執行役員	當舎 裕己	執行役員	古澤 宏	専用船・不定期船部担当
専務執行役員	近光 護	執行役員	荒木 俊雄	船員部担当補佐、海務安全部担当補佐及びイノマリンサービス(株)常務取締役
専務執行役員	大島 久弘	執行役員	長谷川 陽一	油槽船・ガス船部担当
常務執行役員	岡田 明彦	執行役員	佐藤 仁	イノガストランスポート(株)代表取締役社長
常務執行役員	小藺江 隆一	執行役員	小林 宏是	不動産事業部担当及び不動産事業部長委嘱
常務執行役員	神宮 知茂			

相談役からのメッセージ

海運に期待される役割は、近年大きく変化しています。かつては船社だけが持つノウハウだったとされる技術が他産業や海外に移転し、船社の他にも船主業だけではなく一定水準の運航や船舶管理の技術を持つ会社が出現したり、また、リースをはじめ船主業に特化した会社なども多様な形で存在しています。そして、外航海運においては、税制や労働事情など異なる条件の中で、安全と品質管理確保を前提とした競争力のある価格提示を求められています。

そのような時代に、会社を継続的に成長させ、企業価値を高める推進力となり続けるものは何か。

その答えの一つは、会社組織が環境の変化に合わせて自ら変わっていく仕組みを持つことだと考えています。当社にはその仕組みが伝統的に息づいており、その結果100年以上の歴史を刻みつづけています。一方で、変わることと同時に、本質的に変えてはならないものを徹底的に守ることも大切だと考えています。それは、当社においては「安全の確保」です。

当社では「安全の確保」を社業の基盤として、当社経営理念の冒頭に掲げております。当社は原油、石油化学製品、液化ガス等の危険物を多く輸送しており、ひとたび事故が起きれば環境への影響は甚大です。また、事故を起こせばこれまで築き上げてきた顧客との信用も失いかねません。無事故は当たり前の責務ではあるものの、当社では「安全の確保」

を永遠の課題とし、厳格な管理体制とそれを守る現場力の維持向上を図っております。また、積荷の品質管理も船社にとって重要な課題であり、それらを含めた「高品質なサービスの提供」を追求しつづけることの一連の活動が、結局は、当社を選んでいただける理由となるはずです。

この海運の徹底した安全の考え方は、不動産事業のビル管理にも継承されております。

これからも私たちは、海運と不動産を軸とした経営で、安心・安全で快適なサービスが提供できる企業であり続けたいと考えております。これからも全従業員一丸となって、皆さまの期待に応えられる会社として努力を重ねていきたいと考えておりますので引き続き倍旧のご指導ご鞭撻をよろしくお願い申し上げます。

最後に、寄稿していただいた社外の方々及び本報告書を手にとって読んでくださった方々に、この場を借りて厚く御礼申し上げます。



相談役(前 代表取締役社長) 関根 知之

投資家情報 (2016年3月31日現在)

事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで			
定時株主総会	6月開催			
株式数	発行可能株式総数 440,000,000株 / 発行済株式の総数 111,075,980株			
単元株式数	100株			
上場取引所	東京(第一部)、福岡			
公告の方法	電子公告 (ただし、電子公告によることができない事故その他やむを得ない事由が生じたときは、日本経済新聞に掲載して行うこととします。当社の公告はホームページに掲載しています。[http://www.iino.co.jp])			
株主数	9,074名			
大株主 (上位10名)	株主名	持株数(千株)	持株比率(%)	
	川崎汽船株式会社	5,940	5.35	
	東京海上日動火災保険株式会社	5,264	4.74	
	株式会社みずほ銀行	4,941	4.45	
	NORTHERN TRUST CO.(AVFC) RE IEDU UCITS CLIENTS NON LENDING 15PCT TREATY ACCOUNT	4,251	3.83	
	飯野海運取引先持株会	4,105	3.69	
	三井住友信託銀行株式会社	3,622	3.26	
	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	3,308	2.98	
	ザ チェース マンハッタン バンク エヌエイ ロンドン スペシャル アカウント ナンバー ワン	3,000	2.70	
	RBC ISB S/A DUB NON RESIDENT / TREATY RATE UCITS-CLIENTS ACCOUNT	2,500	2.25	
	日本生命保険相互会社	2,256	2.03	
所有者別 株式分布状況	金融機関	41.2%	その他法人	25.2%
	個人・その他	12.7%	外国人	20.0%
	金融商品取引業者	0.9%		

(注) 1. 持株数は表示単位未満の端数を切り捨てて表示しております。2. 持株比率は自己株式(106千株)を除いて計算しております。

主要連結財務データ

本主要財務データは、当社グループの15年間にわたる財政状況の推移をご覧いただくため、当社グループが独自に作成したもので、独立監査人の監査を受けたものではありません。

利用に際しては、有価証券報告書に掲載の連結財務諸表及び注記事項をあわせてご参照ください。

	2002年3月期	2003年3月期	2004年3月期	2005年3月期	2006年3月期	2007年3月期
連結損益計算書項目 (百万円)						
売上高 ※1	62,572	55,961	58,265	63,763	73,382	80,516
海運業 ※2	44,433	44,600	47,651	52,968	62,629	69,760
外航海運業						
内航・近海海運業						
不動産業	9,479	8,971	8,666	8,795	8,697	8,906
流通小売業 ※3	8,660	2,390	1,948	2,000	2,056	1,850
売上原価	49,608	45,518	47,368	48,846	55,728	61,278
販売費及び一般管理費	6,852	5,278	4,962	5,372	5,224	5,956
営業利益又は営業損失 (△)	6,112	5,165	5,935	9,545	12,430	13,282
海運業 ※2	3,642	2,394	3,632	7,427	10,156	10,782
外航海運業						
内航・近海海運業						
不動産業	2,527	2,747	2,303	2,128	2,220	2,510
流通小売業 ※3	△57	24	△0	△10	54	△10
経常利益又は経常損失 (△)	3,523	3,113	3,557	8,274	11,038	11,639
税金等調整前当期純利益 又は税金等調整前当期純損失 (△)	2,325	4,187	3,701	8,013	13,269	6,439
法人税、住民税及び事業税	1,430	1,244	1,548	3,710	4,723	4,576
法人税等調整額	△557	365	△41	△575	84	△2,009
非支配株主に帰属する当期純利益又は非支配株主に帰属する当期純損失(△)	123	63	△67	23	45	△3
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)	1,329	2,515	2,261	4,855	8,417	3,875
連結貸借対照表項目 (百万円)						
流動資産	22,851	19,961	15,684	18,918	18,296	19,804
有形固定資産	89,855	107,829	109,070	107,349	113,318	119,773
総資産額	129,473	143,520	142,676	147,777	156,659	166,736
流動負債	29,913	23,543	39,874	23,282	24,865	31,348
純資産額	25,668	27,652	30,101	39,525	48,372	52,008
有利子負債 ※4	86,138	100,651	95,016	88,025	83,851	89,712
連結キャッシュ・フロー計算書項目 (百万円)						
営業活動によるキャッシュ・フロー	8,914	8,836	8,132	12,139	12,553	11,910
投資活動によるキャッシュ・フロー	△3,405	△23,563	△5,322	△5,287	△7,350	△18,168
フリー・キャッシュ・フロー ※5	5,509	△14,727	2,810	6,852	5,203	△6,258
現金及び現金同等物の期末残高	9,323	9,909	7,834	10,831	8,669	6,890
1株当たり情報 (円)						
当期純利益又は当期純損失 (△)	13.01	24.81	22.24	47.23	76.13	35.36
純資産額	254.85	274.13	302.64	360.22	440.75	474.66
配当額	5.00	6.00	8.00	10.0	15.00	15.00
主要財務指標						
自己資本比率 (%) ※6	19.8	19.3	21.1	26.7	30.9	31.2
配当性向 (%)	38.4	24.2	36.0	21.2	19.7	42.4
ROE (%) ※7	5.3	9.4	7.8	13.9	19.2	7.7
D/Eレシオ ※8	3.36	3.64	3.16	2.23	1.73	1.72

※1 各セグメントの売上高はセグメント間取引消去前の売上高を記載しています。
 ※2 2011年3月期より前年分を含めて「海運業」のセグメントを「外航海運業」「内航・近海海運業」に分割しました。
 ※3 2010年3月期より「流通小売業」セグメントを廃止しました。
 ※4 有利子負債 = 社債 + 借入金
 ※5 フリー・キャッシュ・フロー = 営業活動によるキャッシュ・フロー + 投資活動によるキャッシュ・フロー

※6 2002年3月期～2006年3月期：自己資本比率 = 純資産 ÷ 総資産(期末)
 2007年3月期～：自己資本比率 = (純資産 - 少数株主持分) ÷ 総資産(期末)
 ※7 2002年3月期～2006年3月期：ROE = 当期純利益 ÷ 純資産(期中平均)
 2007年3月期～：ROE = 当期純利益 ÷ (純資産 - 新株予約権 - 少数株主持分)(期中平均)
 ※8 2002年3月期～2006年3月期：DEレシオ = 有利子負債 ÷ 純資産(期末)
 2007年3月期～：DEレシオ = 有利子負債 ÷ (純資産 - 少数株主持分)(期末)

2008年3月期	2009年3月期	2010年3月期	2011年3月期	2012年3月期	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期
95,090	94,496	77,031	74,472	77,975	86,021	96,701	100,177	94,843
84,863	87,627	64,047	61,374	62,887	67,024	76,595	79,397	72,865
8,744	5,500	7,765	7,790	7,673	7,715	8,675	9,192	8,907
1,483	1,369	5,219	5,307	7,416	11,282	11,430	11,588	13,071
72,074	75,534	-	-	-	-	-	-	-
6,492	7,036	66,433	65,830	69,996	75,234	83,621	85,799	79,974
16,524	11,926	6,512	6,250	6,393	5,908	6,234	6,392	6,754
13,376	11,196	4,086	2,393	1,587	4,879	6,846	7,986	8,115
3,141	749	3,051	1,062	△25	622	1,823	3,285	3,767
7	△20	306	459	250	289	805	650	364
16,062	11,256	727	873	1,362	3,967	4,218	4,051	3,984
8,732	9,301	-	-	-	-	-	-	-
4,625	534	2,225	1,059	△464	2,259	5,953	7,194	7,655
△1,420	3,176	1,817	1,253	△4,144	1,412	5,265	5,302	4,267
6	△14	179	779	254	165	315	149	198
5,521	5,605	1,409	△185	△80	78	△42	△56	403
24,670	24,790	50	5	△24	3	72	△4	6
134,460	135,501	180	654	△4,294	1,166	4,920	5,213	3,659
176,228	175,808	25,115	24,945	27,696	25,810	36,496	31,455	29,125
47,501	32,498	137,904	143,142	167,257	171,114	171,338	174,779	181,113
52,591	53,395	180,735	184,842	209,752	212,724	225,312	228,693	230,278
98,049	104,916	25,191	32,798	32,739	38,684	46,306	36,416	35,342
12,780	8,648	52,727	52,871	45,782	47,228	58,568	65,907	65,285
△18,946	△10,591	109,227	110,860	135,955	135,767	130,189	126,353	130,383
△6,166	△1,943	12,353	10,993	10,162	11,311	13,785	16,107	18,804
9,237	11,087	△12,784	△13,187	△34,022	△11,567	△2,224	△13,022	△18,551
50.39	51.54	△431	△2,194	△23,860	△256	11,561	3,085	253
477.08	497.64	13,728	13,091	11,522	8,670	16,906	11,965	14,326
15.00	15.00	1.69	6.13	△40.60	11.66	45.77	46.98	32.97
29.7	30.2	489.78	490.04	452.38	468.86	525.39	593.72	587.51
29.8	28.9	12.00	6.00	2.00	4.00	8.00	10.00	10.00
10.6	10.6	28.9	28.3	21.6	22.0	25.9	28.8	28.3
1.88	1.98	711.8	97.9	-	34.3	18.0	21.3	30.3
		0.3	1.3	-	2.5	9.4	8.4	5.6
		2.09	2.12	3.01	2.9	2.23	1.92	2.0

事業概況

特集

部門別事業概況

経営管理体制

安全・環境

社会

コミュニケーション

企業情報



[問い合わせ先]

飯野海運株式会社

〒100-0011 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 飯野ビルディング

総務・企画部 / 電話: 03(6273)3069 FAX: 03(6273)3057 電子メール: ikk_soumu2@ex.iino.co.jp

発行: 飯野海運株式会社 デザイン: 株式会社イイノ・メディアプロ

