



経営報告書 2010

CSR & Annual Report

新しい価値を創造し、未来へとつなぎます



飯野海運株式会社

明治32年、舞鶴港で曳船による石炭輸送を始めたことが、飯野海運グループの事業のスタートでした。それから111年の歴史の中で、海運業を発展させるとともに、それに並ぶ事業の柱として不動産業を展開してきました。海運業ではオイルタンカー、ケミカルタンカー、ガスタンカー、ばら積み貨物船など100隻あまりの船舶を運航し、人々の生活や経済活動に欠かせないさまざまな物資を、全世界に輸送しています。不動産業では、2011年6月末に竣工する飯野ビルを含め、東京都心部に6棟のオフィスビルを所有し、快適なオフィス空間を提供しています。

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
- 顧客ニーズに迅速・的確に対応
- 法令を遵守し社会と環境に十分配慮
- 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

当社ならびに飯野グループとその役職員は、企業活動を行う場合、この憲章に従って行動するものとする。

1. 社会への貢献と企業価値の向上
2. 法令遵守と社会秩序の維持
3. 差別の廃絶・人権の尊重
4. 安全の重視
5. 環境保護
6. 顧客尊重
7. 情報開示とコミュニケーション

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」として発行しています。

本報告書では、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分かりやすくお伝えすることを目指しています。そのため、全体の内容を「経営」「安全・環境性」「社会性」「財務」の категорияに分類して編集しています。

なお、原則として本文中で「飯野海運グループ」および「当社グループ」は飯野海運グループ全体（62社）、「飯野海運（株）」および「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 サステナビリティリポーティングガイドライン 2006」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。



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

CSR 関連情報：経営報告書【CSR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。

トップメッセージ	3
社長インタビュー	5

特集

飯野ビル：100年先にも愛されるビルを目指して	9
座談会：海の命のつながりを守る	13

経営報告

財務ハイライト	17
グループ事業の全体像	19
飯野海運 at a Glance	21
部門別事業概況	23
設備の概況	30
フリートリスト	31
コーポレートガバナンス	33

安全・環境性報告

海運業の安全・環境マネジメント	35
海運業の安全・環境についての施策	37
不動産業の安全・環境マネジメント	39
不動産業の安全・環境についての施策	40
安全・環境会計 / マテリアルフロー	41

社会性報告

文化・社会活動	42
海上で働く人のために	43
陸上で働く人のために	44

財務報告

主要財務データ	45
---------	----

飯野海運(株) 役員一覧	47
グループ組織体制	48
飯野海運グループの沿革	49
会社概要 / 投資家情報	50
ステークホルダーからのコメント	51
第三者意見	52
前社長からのメッセージ	53
コミュニケーション	54

新しい価値を創造し、 未来へとつなぎます



ステークホルダーの皆さまへ

当社は、今年で創業 111 年を迎えました。海運業と不動産業の 2 つを事業の柱とし、「安全の確保」を事業の基盤と位置付け、永続的な成長を目指した経営を行っております。また、永続的な成長に欠かせない企業活動の一部として CSR（企業の社会的責任）活動をとらえており、本報告書でも、経営に関する情報と CSR に関する情報を合わせて提供します。

世界の国と国をつないで、大切な価値を運ぶのが海運業の役割です。不動産業では、オフィスという場所を提供することで、人と人をつなぎます。こうした事業活動を続けることにより、「さらに新しい価値を創造し、それを未来につないでいこう」との思いをもって、本年度の報告書をまとめました。

2010 年 3 月期の業績

当社グループは、2007 年に 5 カ年の中期経営計画「ISG12 (Iino's Strategic Growth Plan to 2012)」を策定いたしました。その目標に向け、企業価値向上を目指して、事業基盤の整備を進めてまいりました。

計画期間の 3 年目にあたる 2010 年 3 月期、海運事業をとりまく状況は非常に厳しいものとなりました。海上荷動きの減少や、新造船の供給増による市況の低迷、加えて円高や燃料価格の上昇があり、その結果、主力部門であるケミカルタンカー部門および貨物船部門の業績が低下しました。海運業では不経済船の減船

や処分、コスト削減などにも努めた結果、当期連結業績は、売上高が前年度比 18.5%減の 770 億円、経常利益が同 80.2%減の 22 億円、当期純利益は同 96.8%減の 2 億円となりました。

中期経営計画について

海運業は国際的な自由競争の中で、短期間に市況が乱高下する場面が多くなりました。契約の短期化が進み、海運市況の変動が業績に与える影響は年々大きくなっています。また、不動産業においては、東京都心部のオフィスビルにおいて、供給量の増加により市況は低下しております。

このような業界状況や、リーマンショック以降の世界の激しい変化に対応するには、現中期経営計画に基づく諸施策の実効性を再評価する必要があると考えます。それを基に、新たな中期経営計画を策定する予定です。作業が完了し次第、発表いたします。

2010 年 3 月期の業績は十分な成果を残せませんでしたが、将来の核となる事業基盤の整備については、確実に進めております。重点戦略部門であるケミカルタンカー部門へ経営資源を投入し、また中長期の安定的な事業基盤を確保するため、飯野ビルの建替え計画を推進しました。さらなる事業基盤の確立に向け、限りある資源を有効活用すべく、現在は投資案件の峻別を行っております。また、IT 統制を中心とした連結グループ内部統制の確立を進めています。

また収益安定化のため、外航海運業のマーケットとの

相関性が低い国内のオフィスビル賃貸事業に取り組み、不動産業においても顧客との良好な関係を基礎とした契約を強化していきます。不動産業の安定収益を基盤として成長市場である海運業への投資を行うことにより、事業全体としての安定と成長を図ります。そして、中長期的な企業価値、ひいては株主の皆さまの共同利益の最大化に努める所存です。

安全・環境への取り組み

業績課題に取り組む一方で、安全性の向上と環境対策にも力を注いでいます。安全の確保が事業の成否を決するという認識のもと、「安全環境委員会」を毎月開催し、安全と環境に関する対策を議論しています。以下に、具体的に取り組んでいる施策のいくつかを紹介します。

2010年3月期は、アデン湾・ソマリア沖での海賊行為が拡大し、凶暴化、巧妙化しました。当社グループでは、日本の自衛艦をはじめ各国の艦船に護衛を依頼するとともに、保安要員を全通航時に乗船させるなど、当社グループ独自の警備も強化しています。

現在建替え中の飯野ビルでは耐震設計に力を入れ、同規模ビルの耐震性能を約25%上回る、最高レベルの安全性を確保しました。

地球温暖化防止に貢献するうえでは、既存ビルの改修工事を計画的に進めるとともに、テナントの皆さまのご協力を仰ぎながら、CO₂の排出量削減を進めます。

さらに、海洋における生物多様性の保全にも配慮し、ステークホルダーの方々との対話を進めることで、当社グループに何ができるかを検討し始めました。

コーポレートガバナンスのレベルアップ

コーポレートガバナンスの充実にも努めます。当社グループでは、ISO マネジメントシステムを会社運営の中核に位置づけ、PDCA サイクルを体系的に活用しています。コーポレートガバナンス体制では、社外監査役3名のうち2名を独立役員（一般株主と利益相反が生じるおそれがない社外役員）として任命しました。これにより、社外のより客観的な意見を、経営に取り入れていきます。

本年度も安全の確保に努めながら、気持ちを新たに成長を目指して取り組んでまいります。変わらぬご理解とご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

2010年6月

飯野海運株式会社
代表取締役社長

関根知之





Q & A

Question 1

飯野海運は海運業と不動産業を事業の主力としています。海運業と不動産業について、それぞれ飯野海運ならではの特徴を教えてください。

Answer 1

当社グループが運航している船舶は、2010年3月末現在で116隻ありますが、そのうちの95隻が液体を運ぶタンカーです。当社グループでは天然ガスやプロパン、ブタンなどのガスも運んでいます。実はガスも液体にしてタンカーで運んでいます。

当社グループの海運業の特徴は、このようにタンカーを中心に船隊を構成しているということ、そして、タンカーの中でも「ケミカルタンカー」の比重が高いということでしょう。

ケミカルタンカーといっても、運ぶのは化学製品だけではありません。常温の液体であればほとんどのものを運べるので、ヤシの油・潤滑油などの油類や、低濃度になると船のタンクを溶かしてしまう硫酸なども運びます。

タンカー以外には、ばら積み貨物船があります。大豆などの穀物や肥料、鋼材や発電用石炭、製紙原料となる木材チップなど、「ドライバルク」と呼ばれる貨物を、梱包せずにそのまま船倉に入れて運びます。

このように、多種多様な貨物を運んでいることも当社グループ海運業の特徴といえます。

一方で不動産業は、オフィスビルの賃貸事業を中心とした活動を行っているのが特徴です。ビルの所在地はいずれも東京都心部で、現在建替え中の飯野ビルを除き5棟が稼働しています。飯野ビルも、2011年6月末に竣工する予定です。

海運業と不動産業の組み合わせには、実は重要な意味があります。海運業は、海運市況や為替レート、燃料油価格や金利など、さまざまなマクロ要因が変動することにより、損益に影響が生じます。これに対して不動産業では、市況の変動は中長期的なものです。短期間に乱高下することはまれで、比較的安定しているといえます。

こうして、成長力はあるものの変動要素が多い海運業に、安定収益を生み出す不動産業を組み合わせることによって、グループ全体として安定的な収益を確保できるよう図っているのです。

Question 2

2010年3月期は前年度に比べ大幅な減収、減益となりましたが、その要因を教えてください。また、2011年3月期の見通し、および中期経営計画の進捗状況はいかがでしょうか。

Answer 2

2010年3月期の業績では、リーマンショックに端を発した世界経済の低迷に影響を受けた海運市況の下落

が減収、減益の大きな要因となっています。特に、ドライバルク運賃市況の下落、ケミカルタンカー部門での運賃市況の下落と輸送数量の減少が影響しました。また、為替や燃料油価格の変動も業績を下げる要因になりました。

それでも、市況変動の影響をそのまま受けたわけではなく、黒字を維持しました。ドライバルクを運ぶ当社グループのばら積み貨物船の支配船腹は比較的価格競争力があり、また、市況の下落時には船舶の用船料も下がるので、低下したマーケットから船舶を調達することで、コストの削減が図れます。

ケミカルタンカーは危険物を運ぶことから、当社グループのルールで厳しく管理する船舶を中心とした船隊を安定的に確保しています。そういった特徴のなかで、荷主との間の契約を中長期にする、燃料油価格が変動した場合に運賃を連動させる仕組みを設けるなど市況変動の影響を軽減するよう努めました。

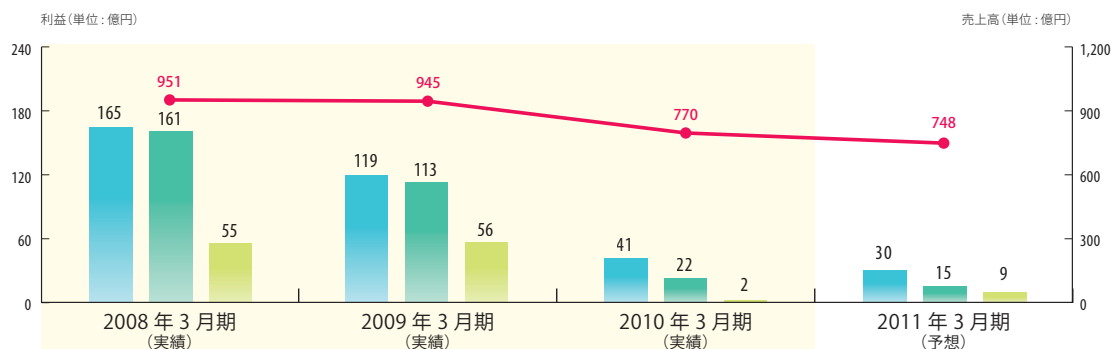
不動産業では、2008年3月期まで相当の収益を占めていた飯野ビルの建替えを進めており、賃料収入が段階的に減少し、2010年3月期は飯野ビルの賃料収入がまったく生じなかったことが業績に大きく影響しています。

2011年度3月期の業績は、海運業では2010年3月期の損益をベースに、為替と燃料油価格の変動を織り込んで予想をしています。不動産業では、飯野ビルの竣工予定が2012年3月期であるため、収益はほぼ横ばいと予想しております。2012年3月期以降の見通しについては、飯野ビルの賃貸契約の進捗に左右される割合が大きいと考えています。

2010年3月期は中期経営計画「ISG12」の3年目でしたが、残念ながら目標であったROE10%の達成はなりません。現在の経営環境を考えると、同計画の実効性について再評価する必要があると思われます。現在、新しい中期経営計画の策定を鋭意進めています。

ISG12 進捗状況 (2010年4月30日修正)

営業利益 経常利益 当期純利益 売上高



	2008年3月期 (実績)	2009年3月期 (実績)	2010年3月期 (実績)	2011年3月期 (予想)
配当	15円	15円	12円	8円
ROE ※1	10.6%	10.6%	0.3%	1.7%
DEレシオ ※2	1.88	1.98	2.09	2.09
前提条件				
為替 1US\$=	¥115.29 ※3	¥100.82 ※3	¥93.04 ※3	¥90
燃料油 ※4 US\$/MT	418	516	422	500

※1 ROE=当期純利益÷(純資産額-少数株主持分[期中平均])

※2 DEレシオ=有利子負債÷(純資産額-少数株主持分[期末])

※3 社定レートの平均

※4 実績年度は外貨油補油実績加重平均。

予想年度はシンガポール港における燃料油価格前提

Question 3

飯野海運では、安全の確保を経営上の重要課題と位置付けています。具体的には安全の確保に関してどのように考え、どのような取り組みをしていますか？

Answer 3

「安全」は平常時にはあまり意識されないものです。特に、世界の中でも比較的安全とされる日本で暮らしている日本人は、「安全はあって当たり前のもの」との感覚が強いかもしれません。

しかし、いったん安全が失われると、その影響は多大了。海運業では一つ事故が起これば、積荷や船体のみならず、人命や環境など、かけがえのないものにも被害をもたらす恐れがあります。不動産業においても、それは同じです。電気、ガス、インターネット回線などのインフラの不具合が、テナントの皆さまに及ぼす被害は甚大です。また、都心部に立地し、多くの人が集まる当社グループの賃貸オフィスビルは、事件や事故の現場となる可能性も否定できません。

したがって、日頃から「安全」を意識して、積極的に取り組んでいくことが重要になるのです。経営理念の冒頭に「安全の確保」を掲げているのもそのためで、従業員や関係者に、安全に対する意識を染み込ませるようにしています。

組織的な体制も整えています。詳しくは本報告書の後段でも触れますが、「安全環境委員会」を設け、安全と環境に関する問題に関して定期的に議論するほか、平常時と緊急時に分けてリスクマネジメントの体制を築いています。

そして、安全に関する具体的な目標を掲げ、年々改善していくよう努めています。たとえば海運業では、衝突事故防止や機関故障防止などに関して、数値目標を設けて、それを達成するための具体的な行動内容を毎年定めています。不動産業でも同様に、安全に関する目標の設定と、その達成に向けての取り組みを毎年続けています（詳しくは、本報告書 35-36 ページ、39 ページをご参照ください）。

こうした活動を通じて、毎年、より高い「安全」が確保されるよう、グループ一丸となって取り組んでいるのです。

Question 4

近年では企業の環境への取り組みが社会からも期待されています。環境の保全に関して、飯野海運ではどのように考え、取り組んでいますか？

Answer 4

さまざまな企業活動が、何らかの形で環境への負荷を与えるのと同様に、当社グループの事業活動も環境に負荷を与えています。

海運業では、船舶を運航する際に大量の化石燃料を消費します。その結果、地球温暖化や大気汚染の原因となる、二酸化炭素や硫酸化合物、窒素化合物を大気中に排出します。万一漏油事故が起これば、海洋汚染を引き起こします。また、船体を安定させるために用いる「バラスト水」が、生物多様性の保護に与える影響も指摘されています（詳しくは、本報告書 13-16 ページをご参照ください）。

不動産業では、当社グループの賃貸オフィスビルで、照明や空調などに多くの電力を消費します。オフィスでは紙を多く使用し、廃棄物（ゴミ）も排出します。

こうした環境負荷を可能な限り減らしていくこと、それが社会の一員としての当社グループの責任だと考えています。単純に減らすだけでなく、業務の効率やお客さまへのサービス品質とのバランスをどうとるかも重要な観点です。そうした点を考慮しながら、当社グループではさまざまな取り組みを行っています。

たとえば海運業では、燃料消費削減効果のある装置の導入や、漏油事故のゼロ化などに取り組んでいます。それにより、大気汚染や海洋汚染、地球温暖化の防止に貢献したいと考えます。不動産業では、省エネルギーに配慮した設備機器の導入や、共用部分のこまめな消灯などによる電力消費の削減、環境に配慮した建材の

使用などを行っています。2011年6月末に竣工する飯野ビルも、さまざまな面で環境に配慮した設計となっています。

そして、こうした環境に関する活動でも、安全と同様に毎年数値目標を掲げています。目標達成に向けて具体的な取り組みを行うことで、毎年着実に成果があげられると考えています。

Question 5

飯野海運はいわゆるB to Bの会社ですが、直接的・間接的に社会や個人ともかかわっています。その具体的な例を教えてください。また、社会にとってどのような会社でありたいと考えていますか？

Answer 5

まず、社会や個人とのかかわりが深いのは、当社グループの不動産業でしょう。お貸しするオフィスを通じて、そこで働く方々に、快適に業務を進めていただける空間を提供しています。また、旧飯野ビルにはイイノホールがあり、クラシックのコンサートや伝統芸能などの公演が多数開催されていました。新飯野ビルでも、イイノホールが装いも新たに復活します。会議用のカンファレンスセンターも設ける予定ですので、より多くの皆さまに飯野ビルに来ていただき、創造的な時間を過ごしていただけるものと考えています。

実は海運業も、社会とのかかわりが深い事業です。当社グループが運ぶ石油や液化ガス、石炭などの天然資源は、言うまでもなく個人の生活や経済活動に欠かせないものです。石油化学品の輸送は当社グループの得意とするところですが、たとえばその中のエチレングリコール(MEG)はペットボトルの原料にもなります。ほかにも、紙の原料となる木材チップや、農業

に欠かせない肥料など、人々の生活に直接・間接に結びつくさまざまなものを運んでいます。

あまり知られていませんが、世界の貿易で取引される貨物のかなりの部分が、船で運ばれているのです。日本と他の国々との間で輸出入された貨物は、2008年に合計で9億7300万トンでしたが、そのうち船で運ばれたものの割合は実に99.7%でした(重量ベース)。天然資源や食糧などの供給を海外に大きく依存する日本にとって、海上輸送の役割は非常に大切だといえます。

これからも、海運業と不動産業で、経済や社会を支える屋台骨として、その役割をしっかりと果たしていきたいと考えています。



100年先にも 愛されるビルを目指して

飯野海運グループは、東京・内幸町に2011年6月末の竣工を目指して、飯野ビルディング（飯野ビル）を建設中です。地上27階・地下4階の建物で、オフィスや商業ゾーン、多目的ホールを備えた大規模な施設となります。1960年（昭和35年）竣工の旧飯野ビルを建替えますが、その再生にあたって飯野海運グループの社員が共通して抱いたのは「かつての飯野ビルが愛されたように、これから100年先も愛され続けたい」という思いでした。その思いを込めた新しい飯野ビルをご紹介します。

1. 街に愛されたい ～日比谷公園とつながる都心のオアシス

東京の中心で人をつなげる

飯野ビルの建つ内幸町は官庁街の霞が関、オフィス街の丸の内や大手町に隣接する東京の中にある重要な街の一つです。そこで旧飯野ビルは、2008年の閉館まで、およそ半世紀にわたって街とともに歩んできました。「人と街に愛され続ける」。この目的を実現するために、飯野海運グループは「つなぐ」ことを、ビル作りの基本コンセプトに据えています。


飯野ビルは5つの駅に近く、鉄道では12路線の利用が可能です。この交通の利便性を活かせば、人のつながりを作り出せます。そして旧飯野ビルが大切にしてきた街とのつながりを受け継いでいきます。こうした取り組みによって、街や人と良い関係を築けると考えています。

イイノホールに併設されるルーフホワイエ（予想図）



飯野ビルからみる日比谷公園、霞が関と丸の内のビル群





2011年6月末に竣工する
飯野ビルディング(予想図)

人と自然を緑で結びつける

自然と人間の調和が以前にも増して大切にされる時代になりました。飯野ビルはその両者をつなげる工夫をしています。ビルは日比谷公園と国会通りを隔てて向き合います。その環境を生かして公園の多くの木々と敷地が一体となる設計をしました。公園側からビルの入り口に向かうと、「イイノの森」と呼ぶ数十本の木々を植えた庭に入ります。都心部にありながらオアシスのように緑がふんだんにある場所です。ビルの外装は白と黒の混じった温かみと清潔感のある米国産花こう岩「ロックビルホワイト」を使います。森を抜けると広がるエントランスロビーは白い大理石に囲まれた空間です。そこからオフィス、イイノホール、商業施設へつながります。

ビルの中でも自然を感じられます。4階にあるイイノホールには「ホワイエ」という広いロビーを、さらにその階上は屋外庭園の「ルーフホワイエ」と呼ぶ空間を日比谷公園側に作りました。ここに立つ人は公園とイイノの森を間近に眺め、緑に囲まれる感覚を抱くでしょう。豊かな緑は街に憩いと安心を与え、災害の場合には防災の拠点になります。

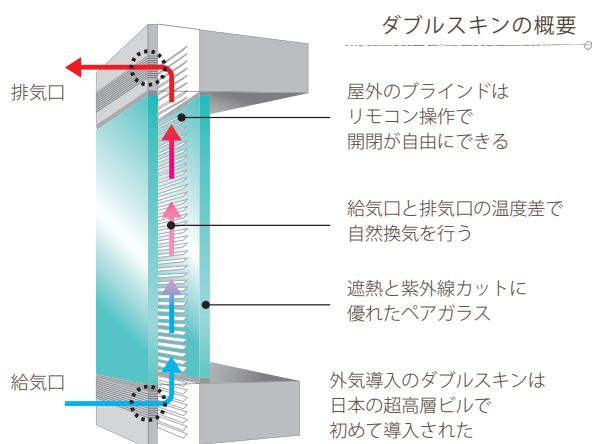
こうした取り組みによって「街に愛される」ビルを作りたいと、飯野海運グループは願っています。

2. 人に愛されたい ～集う人すべてに心地よさを

未来を見据えて環境に配慮

飯野ビルに集うすべての人が心地よさを抱き、人々の仕事や営みが長く続くものであってほしいと、飯野海運グループは考えます。そのために人々を快適にする工夫をビルの随所に取り入れながら、サステナビリティ（持続可能性）を追求しています。

ビルは自然の力を利用します。窓の部分は「ダブルスキン」という構造にしました。二重の窓を設け、外の壁や窓との間に空気を貯める構造です。冬は保温、夏は内部の熱気を外に逃がす効果があります。そして換気もしやすいのです。ビルの中央部には「風の道」を作りました。そこには階段とエレベーターが置かれ、7階から屋上まで大きな空洞があります。ここを上下に風が流れます。そして日比谷公園の緑地から吹く風を、ビルの外壁にある空気口やダブルスキンのすき間からオフィス空間に取り込み、内部の空洞を伝って外に流れ出るようにします。あたたかもビルが呼吸をするような仕組みでビルの空気が入れ替わるのです。オフィスゾーンにはガラス窓が多く、自然光も取り入れやすい構造です。



冷暖房では「デシカント空調」と呼ばれる最新設備を導入しました。湿度管理を温度設定から切り離すことで、既存の空調より快適な環境を整えます。特に夏の冷え過ぎや冬の乾燥を大幅に軽減できます。自然換気と空調、さらにビル内には LED などのエネ

ルギー使用の少ない照明を設置するなど、省エネの工夫を積み重ねました。そのために通常のビルに比べエネルギーの使用を約46%も減らせ、ほぼ同量のCO₂の削減となります。

地球温暖化問題に対応するために、今後、大型ビルではエネルギー使用の公的な規制が強化され、テナントにも削減義務が加わる見込みです。飯野ビルはビル自体の省エネ性能が高いために、テナントが環境対応する追加負担を大幅に軽減できるのです。こうしてビジネスをしやすい環境を作ります。

使いやすさと安心を同時に追求

飯野ビルでは、使う人が自由な選択をできるように心がけています。天井高3メートル、1フロア当たり712坪の広々としたオフィス空間が「コ」の字型に広がります。テナント企業は目的に合わせて自由に部屋のレイアウトを決められます。働きやすさを支える工夫もしています。高層ビルには珍しいことですが、外に出られる小さなバルコニーを設けています。オフィスで働く人向けのシャワーブースも設置します。

そして安全にも配慮しています。バックアップ電源があるために、外からの電気が一時的に止まっても、中に影響がありません。耐震性能は大地震に備え、通常の超高層ビルより約25%安全性を高めています。保安面では各部屋、各階、またエレベーターの開閉で、ICカードによる入退出チェックができます。オフィスゾーンのゲートは商業施設やイノホールの入り口から独立して3階にあります。こうしてオフィスでは、高度な安全性を確保しています。



ICカードキー

飯野ビルでは、快適さと安心を感じながら働ける環境が整えられます。「人に愛される」ビルを作りたいと飯野海運グループは願っています。

3. 文化に愛されたい ~喜びと知恵を生み出す空間

文化の拠点「イイノホール」が再生

旧イイノホールは、伝統芸能からコンサートまで多様な催しを提供する、東京の代表的な多目的ホールの一つでした。そして設備の充実ぶりと、交通の便の良さから、聴衆だけではなく演者にも愛されました。そこが『イイノホール&カンファレンスセンター』として復活します。新ホールでは照明、音響などの最新設備を整えます。そして旧ホールの運営ノウハウが継承されます。壁面を飾っていた画家の村井正誠氏(1905~95年)の作品を移し替え、過去との「つながり」にも配慮します。

新ホールは500席の規模で、ステージに向かって段差状に客席が配置された劇場型の形状です。最近はこの種の型の数が減り、平土間型のホールが増えています。そのため古くからの劇場の形を継承する最新の「表現の場」として、芸術関係者から期待を集めています。

伝統を活かし、新しさを追求

新しいイイノホールは会議やセミナーなど多様な目的に使えます。大会議室を1つ、中小会議室4つを、ホールと同一フロアに設けています。いずれも間仕切りで広さを変えられます。東京の中心にある立地を活かし、学会や大規模会議、ビジネスセミナーに使うことを想定しています。劇場型のホールで基調講演やメインイベントを行った後で、分かれて会議をすることができます。また、大小のパーティーも開くことができます。



旧イイノホール全景。伝統を受け継ぎ、新ホールでも文化、芸術の最高の舞台を提供する。



ホールと同一フロアに会議室も整える(予想図)

日比谷公園の緑を感じられるホワイエ、ルーフホワイエは、ホールの一部分を構成します。文化・芸術活動や知的な営みは、場の環境でその成果が左右されます。新ホールはそうした活動のために、最良の環境を提供するでしょう。

文化、芸術、そして知的活動を愛する人のために、役立つ存在になりたい。こうした願いを込めて飯野海運グループはイイノホールの新しい幕をあげる準備を行います。

新しい飯野ビルは街、人、文化と新しい関係を築き、集う人に使いやすくする工夫を集めました。「愛され続けるビルを作りたい」という思いを形にするために、飯野海運グループは今、ビルの建設を進めています。

不動産営業グループ
カンファレンス準備室 室長 **鈴木雅之**

仕事を通じて芸術家と頻りに話すのですが、旧ホールに愛着を感じる方が多いことに驚かされます。それを誇りに思うとともに、専門スタッフのサポートも一因と自負しています。新ホールでは、使いやすさにさまざまな工夫を凝らしました。良き伝統を継承しながら、文化・ビジネス施設として、皆さまに愛される場を再び作る予定です。

座談会： 海の命のつながりを守る

バラスト水をめぐる飯野海運グループの取り組み

飯野海運グループは111年の歴史の中で人々の生活を守る取り組みを重ね、社会との関係を大切にしてきました。世界の海運業界が今、関心を向けるのがバラスト水問題です。重心を調整するために船に積む海水のことですが、ある海域の生物を別の場所に運んでしまうために海洋生態系に悪影響を与えています。学識者、そしてNPOというステークホルダーの意見を受け止めながら、飯野海運グループの考えを紹介します。



出席者



名古屋市立大学准教授
COP10 支援実行委員会
アドバイザー

香坂 玲



NPO法人 海辺つくり研究会
理事・事務局長

木村 尚



イノマリンサービス株式会社
海務部長（船長）

山廣寿唯



(司会)
飯野海運株式会社
安全環境室長

久末 昇

※この座談会は 2010 年 4 月 28 日に飯野海運(株)本社にて行われました。

生き物のつながりが崩れつつある日本の海

久末 この座談会では、皆さんの意見をうかがいながら、海の保護をめぐる飯野海運の取り組みを紹介し、そして課題を考えたいと思います。香坂さんは大学で環境経済学を教えながら、名古屋で2010年10月に開かれるCOP10（生物多様性条約第10回締約国会議）の招致委員でもあります。私たち企業が社会の中で活動する際に、「生物多様性」という考えをどのように受け止めるべきでしょうか。

香坂 生物多様性という考えは多義的です。一般にこの問題を「生き物は大切です。だからパンダなどの絶滅危惧種を救いましょう」と、考えます。それは尊い活動ですが、問題の一面にしかすぎません。例えば海では海草、微生物、魚介類が連鎖しながら、人間に恩恵を与えています。生き物を守るだけでなく、「生き物のつながり」とその提供する価値を総合的に考えて向き合うべきでしょう。

COP10では沿岸と海洋、内陸河川での生物多様性をどのように保護するかについて議論が行われる予定です。日本では生物多様性の保護の議論が、欧州諸国に比べてそれほど進んでいません。そして陸に比べて海の生態系の保護については関心がいまひとつであるようです。海と共に歩む海運会社は、海の生物多様性を守ることに積極的にかかわる必要があると考えます。

久末 生物多様性への社会での取り組みが少ない状況の中で、木村さんは海洋保全活動を行うNPOを先駆的に立ち上げました。その取り組みは多くの人々の共感を集めています。以前は海洋調査会社を営んで、海を知りつくした方です。その立場から見ると、日本の海は今、どうなっているのですか。

木村 生物のつながりが崩れています。国と地方自治体は開発や利用のための法律や条例を詳細に作っています。しかし保護のためのルールや制度は作ってきませんでした。海を開発して生態系が崩れたら、どのような災いが人間にはね返るのか、誰も深く考えなかったのです。在来種の絶滅、海洋汚染など、さまざまな問題が出ています。このままではいけないという思いから、NPOとして活動しています。

海の恵みを人は自然と求めます。横浜市は海岸の総延

長が140キロメートルあるのですが、その中で自然海岸が500メートル、人工渚が1キロメートルしかありません。そんな場所に5月の連休には一日5万人もの人が潮干狩りや遊びに来ます。憩いや喜びなど、金銭だけでは測れない恩恵を海は私たちに提供してくれます。海を守ることは人間の生活につながっているのです。

久末 東京湾の生態系にバラスト水は影響を与えているのですか。

木村 「江戸前」という言葉があるように、東京湾はかつて豊かな海産物を提供していました。今では生き物の総量が減って、さらに繁殖力の強い外来生物が増えています。東南アジア産のサキグロタマツメタというアサリを食べてしまう貝、クラムチャウダーという貝料理に使われる北米産のホンビノスガイも増え、在来の貝を駆逐しています。逆に日本のワカメは繁殖力が強いので、世界各地の海で増えて、地元の家草を減らす問題も報告されています。これらの問題におそらくバラスト水が影響しています。可能な限り外来種の流入を防ぎ、入ったらそれを抑えながら弊害を減らさなければなりません。



東南アジアからの外来種ミドリガイに産み付けられたアカニシ(巻貝)の卵 (写真提供: 木村尚)

私たちのNPOは、干潟を守ること、海藻草類を増やすことなどの活動をしています。ただ守るということだけではなく、食文化や生業の観点からも、海辺の環境を再生しようとしています。その中で、外来種もうまく活用しようと考えています。日本人は「植える」「育てる」ということが好きですし、海草や藻は光合成や海底の環境の維持に大きな役割を果たします。そして「食べる」ことは生き物の典型的な利用法です。こうした活動によって人々が海の保護に関心を向けるようにして、生態系の崩壊を止めようと考えています。



アマモ（海草）の種付けなどの努力によって増えた東京湾のメバル（写真提供：木村 尚）

香坂 木村さんの考えはとても現実的です。一度生態系が崩れると、人の力で直すことはほぼ不可能です。そして外来種を駆除するためには、膨大なお金がかかります。また生き物を人の手でいじろうとすると、予想外の弊害が出てしまうことも多いのです。ですから生態系を守りながら生物多様性を確保するために、海運会社が本業の中でバラスト水の問題に着実に取り組むのは、有効な一手といえます。

飯野海運グループのバラスト水への取り組み

久末 山廣さんはかつて船長で、今は飯野海運の船舶管理を担当しています。バラスト水の問題は一般の方になじみが薄いので説明してください。

山廣 船は昔から積荷と揚荷が交互に行われるためにその都度船の重心やスクリューの沈み具合を調整していました。19世紀になるとスクリューを常に海面下に沈めるため、どの船もバラスト水を利用するようになりました。30年前ぐらい前はタンカーが日本から産油国に向かう際に、油のタンクに海水を入れ、排出する際には油と海水を分離させ海水部分を海に捨てていました。ですが海洋汚染が問題になって、今はどの船もバラスト水専用タンクをつけています。ところがバラスト水で運ばれる海洋生物が、海の生態系を壊す懸念が出ています。そこで IMO（国際海事機関）がバラスト水をめぐる規制を加え、「バラスト水管理条約」を各国が批准し始めました。飯野海運もこの規制強化の流れに対応しています。（注・16 ページコラム参照）

久末 その対応で、どのような問題がありますか。

山廣 二つの問題があります。まず条約への対応です。規制を守るために、バラスト水を浄化する方法を当社グループも調べ研究しています。薬品などを使って生物を処理する方法があるのですが、海を汚す懸念があります。

そのため装置を使って、バラスト水を浄化しなければなりません。ですが処理スピード、値段、そして大きな面で、満足できるものになっていません。ある試作品は、重さ 300 トン、価格が数億円でした。そうなる改造費用で、運航の採算が厳しくなります。当社グループは新造船には装置を置くスペースを設けて設計し、各重機メーカーにコンパクトで価格の手ごろなものを作ってほしいと、要請を出しています。

久末 もう一つは何でしょうか。

山廣 各国でバラスト水での規制がまちまちである点です。アメリカでは陸岸から 200 カイリ離れた地点でバラスト水を交換する規制があります。冬場の北太平洋は海が荒れ、バラスト水の交換は非常に危険です。重心が変わり、タンク内で水が打ち付ける力で船が壊れる危険があるのです。オーストラリアでは今、資源貿易が活発で船が込むのに港湾の拡充が追いついていません。そのために入港した後で貨物を積む時間が 15 時間程度に限られることがあります。その際にバラスト水を抜きながら、荷積みしなければなりません。かなり労力がかかります。各国の規制は強化される傾向にあるため、その調査と対応を行っています。

久末 各国の規制に飯野海運が従うのはもちろんですね。

山廣 法令の順守だけではなく、海を守るために、自発的に取り組みます。ですから保有する船舶には浄化装置を積極的に取り付けます。しかし運営上は難しい問題に直面します。船の一生は 20 年ほどですが、一度建造すると改造は難しいのです。そして常に運賃の競争にさらされます。また当社グループの船は世界のどの港に向かうか分からないため、一番厳しい規制に対応することになります。しかし規制が、どのような形になるか分かりません。今は浄化装置の開発とバラスト水管理条約の行く末を注視しています。

海運会社と社会との連携強化の必要性

香坂 生物多様性の問題でも、各国ごとにバラバラな規制ではなく、統一のルールを作ろうという動きがあります。バラスト水でも同じように世界の統一ルールを作ろうという声が強まり、規制は必ず強化されるでしょう。早めの対応が必要ではないでしょうか。

木村 バラスト水の規制は生態系を守るために、ぜひ行ってほしいです。後ろ向きの発想ではなく、この規制を逆に活用するということができないのでしょうか。

山廣 日本の国土は水資源が豊かです。海運業界では日本のおいしい水をバラストタンクに入れて中東地域に運ぶなどのアイデアがありました。またこのタンクを水槽代わりにして、日本の魚を海外に運ぶなどの構想もありました。ですが船のタンクでは清潔さを保つことが難しく実現しませんでした。バラスト水の問題をどのように解決するか、長い時間がかかりそうです。

久末 バラスト水の問題を含め、私たちは今後、社会のステークホルダーとの結びつきを強めながら、本業を通じて社会貢献や問題の解決を行っていきたいと考えます。学識者の立場、そしてNPOの立場から、飯野海運にはどのようなことができるか、アイデアをうかがいたいです。

香坂 一般論として述べると、海運会社は「普段どのような仕事をしているのか」について、イメージが捉えにくい業種であると思います。物の流れで考えると、上流の生産者、また消費者と向き合う下流に位置する小売業者と違って、中流に位置するためでしょう。ですが、その役割は重要ですし、バラスト水のように社会に影響を与えることもあるわけです。ですから自ら情報を発信し、社会からの意見を集め、社会との結びつき

を強めてほしいです。こうした行動が飯野海運の利益にも、社会の役にも立つはずですが、生物多様性の崩壊は非常に危険です。疫病の発生はバラスト水によって病原体が運ばれることが一因となることがあります。外来種の異常発生で在来種が絶滅することは頻繁に起こっています。バラスト水問題だけではなく、ステークホルダーと協力して、さまざまな取り組みを行うことを期待しています。

木村 私たちのNPOは海辺の清掃、プロジェクトの連携などを企業と行ってきました。海運会社とはこれまでかわりが少なかつたように思えます。同じ海から恵みを受けるものとして、さまざまなコラボレーションができるでしょう。東京湾、そして日本の海の生態系の崩壊は複合的な問題が重なり、船の運航はその一因になっています。同時に海運業は私たちの生活を支える意義深い事業です。その発展と、自然保護の両立を一緒に考え、新しい連携を広げましょう。海運会社は海外と日本、そして日本国内を海で結ぶネットワークを持っています。ですから人の結びつき、NPOや研究者の交流の場を設けていただくと助かります。

久末 私たちの海運業界、そして飯野海運も、社会との関係を深め、海からの恩恵をもっと深く考えるべきなのでしょう。皆さんの意見を、社内で真剣に受け止めながら、海洋環境の保全活動を進めます。

バラスト水をめぐる国際ルールの整備

IMO（国際海事機関）によれば、年間約120億トンのバラスト水が世界中を移動していると推定されています。日本近海にはバラスト水として推定1,700万トンの水が別の水域から持ち込まれ、逆に3億トンの水が持ち出されています。

1997年のIMO総会で沿岸から200カイリ離れた場所で水を交換するなど、バラスト水利用のガイドラインが定められました。そして2004年にIMOでバラスト水管理条約が採択されました。生物の移動を防止するために外洋でバラスト水の交換をする、または処理をして生物のいない海水にして排出するといったいずれかの方法でバラスト水の処理をしなければならないとします。同条約では1立方メートル当たり、50ミクロン以上の生物（主として動物性プラン

クトン）が10個未満など厳しい制限が課せられます。そして2016年以降は国際航路に就航しているすべての船が基準を達成することを求めています。

ただし同条約の発効要件はIMO加盟国のうち30ヶ国以上の批准、かつ批准国に登録してある船の合計総トン数が世界の船の総トン数の35%以上に達したときとなっています。2010年5月31日現在での批准国は25ヶ国、登録船の合計総トン数は世界の船の24.28%に留まっており、日本や、飯野海運グループの運航船の大半が船籍に登録しているパナマは未批准です。条約の要求を満たす能力を持つバラスト水管理システムの開発が進んでいないことが、批准国数が伸び悩む原因と言われています。

経営報告

財務ハイライト(連結)

	2005年 3月期	2006年 3月期	2007年 3月期	2008年 3月期	2009年 3月期	2010年3月期		
						(円)	(米ドル)※1	
売上高 (億円)	638	734	805	951	945	770	828	(百万ドル)
営業利益 (億円)	95	124	133	165	119	41	44	(百万ドル)
経常利益 (億円)	83	110	116	161	113	22	24	(百万ドル)
当期純利益 (億円)	49	84	39	55	56	2	2	(百万ドル)
総資産 (億円)	1,478	1,567	1,667	1,762	1,758	1,807	1,943	(百万ドル)
純資産 (億円)	395	484	520	526	534	527	567	(百万ドル)
自己資本比率 (%)	26.7	30.9	31.2	29.7	30.2	28.9	28.9	(%)
1株当り当期純利益 (円)	47.23	76.13	35.36	50.39	51.54	1.69	0.02	(ドル)
1株当り純資産 (円)	360.22	440.75	474.66	477.08	497.64	489.78	5.26	(ドル)
配当 (円)	10	15	15	15	15	12	0.13	(ドル)
配当性向※2 (%)	21.2	19.7	42.4	29.8	28.9	711.8	711.8	(%)
ROE※3 (%)	13.9	19.2	7.7	10.6	10.6	0.3	0.3	(%)
DEレシオ※4	2.23	1.73	1.72	1.88	1.98	2.09	2.09	

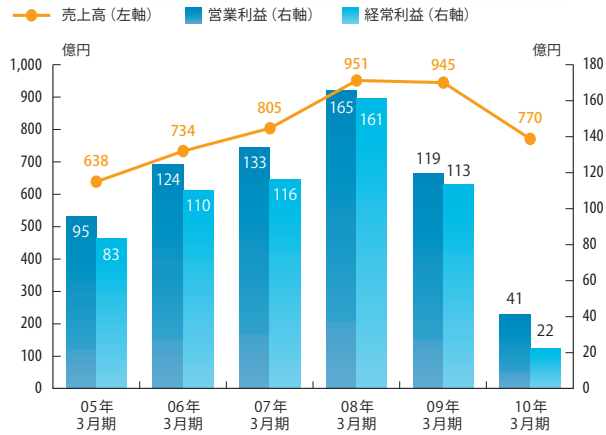
※1 2010年3月期の米ドル表示金額は、円建て金額を2010年3月期の当社グループの社定レート(平均(1米ドル=93.04円))で換算したものです。

※2 配当性向=1株当たり配当額÷1株当たり当期純利益

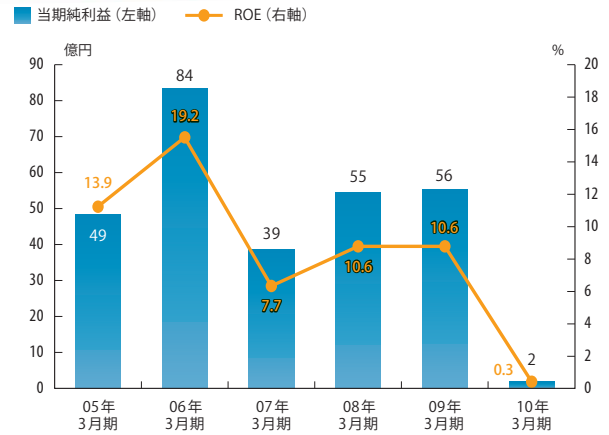
※3 ROE=当期純利益÷(純資産額-少数株主持分[期中平均])

※4 DEレシオ=有利子負債÷(純資産額-少数株主持分[期末])

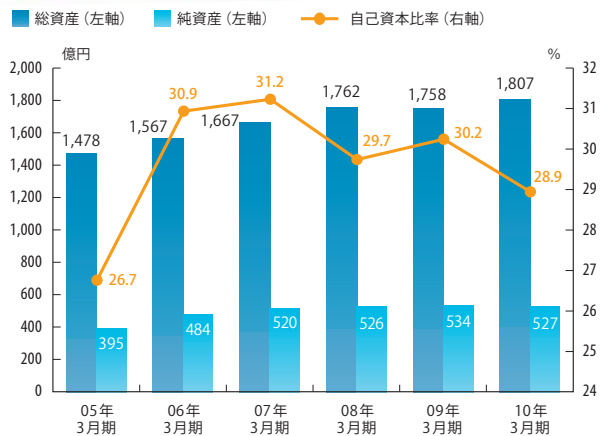
売上高・営業利益・経常利益



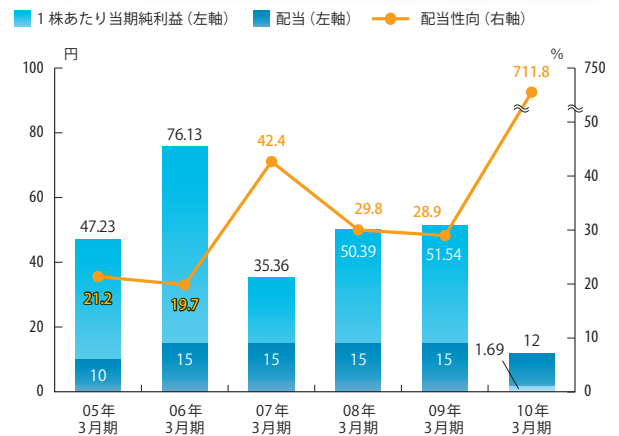
当期純利益・ROE



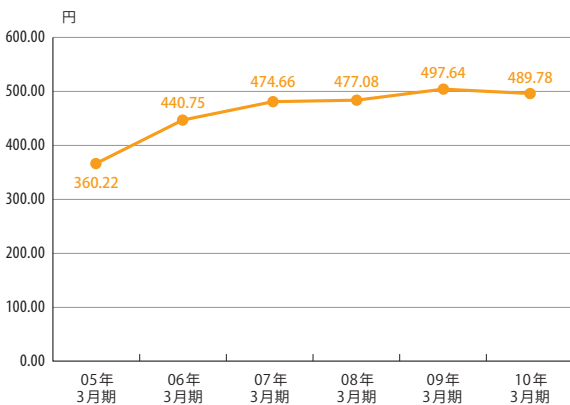
総資産・純資産・自己資本比率



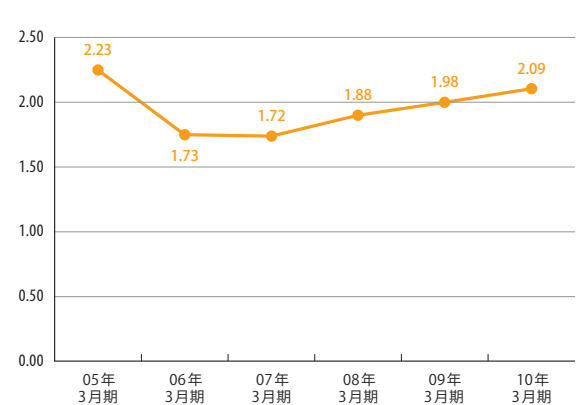
1株当たり当期純利益・配当・配当性向



1株当たり純資産



DEレシオ



グループ事業の全体像

当社グループは、海運業と不動産業を主な事業としています。海運業は、船舶の運航や所有（船舶貸渡業）、船舶管理業のほか、海運代理店、船用品販売と、貨物の輸送だけにとどまらない幅広いサービスを提供しています。不動産業は、不動産賃貸業、ビル管理業、倉庫業、フォトスタジオ経営などを行っています。海と陸から、人々の暮らしや産業を支えるベストパートナーとして、私たちはこれからも広く社会から信頼され、期待され続ける企業でありたいと考えています。

船舶貸渡業
 Lodestar Navigation S.A.
 Nestor Lines S.A.
 Methane Navigation S.A.
 Jipro Shipping S.A.
 Tri-Tiger S.A. 他

船舶管理業
 イイノマリンサービス(株) 他

船用品販売業
 合同船舶工業(株)

小型ガスタンカー部門
 イイノガストランスポート(株)
海運業(小型ガスタンカー・貨物船)
 Iino Shipping Asia Pte.Ltd

船用品販売業 他
 イイノエンタープライズ(株)

大型ガスタンカー部門
海運営業第2グループ

オイルタンカー部門
海運営業第1グループ

倉庫業
 泰邦マリン(株)

飯野海運(株)



ビル管理業
イイノ・ビルテック(株)

不動産賃貸部門
不動産関連事業部門
不動産営業グループ

不動産関連事業部門
(株)イイノ・メディアプロ

ケミカルタンカー部門
海運営業第1・5グループ

貨物船部門
海運営業第4グループ

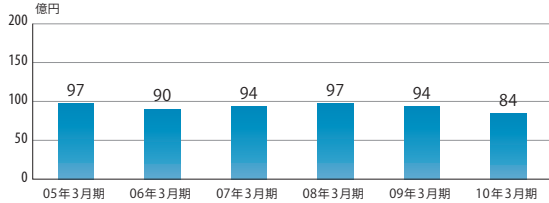
代理店業
Iino Singapore Pte.Ltd
Iino UK Ltd.

飯野海運 at a Glance【部門別事業概要(連結)】

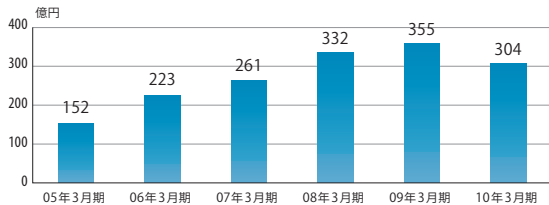
部門		売上高構成比 (2010年3月期)																					
<p style="text-align: center;">海運業</p> <p style="text-align: center;">売上高構成比 (2010年3月期)</p> <div style="text-align: center;"> <p>93.2%</p> </div> <p style="text-align: center;">売上高・営業利益推移</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1"> <caption>海運業 売上高・営業利益推移 (億円)</caption> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>売上高 (左軸)</th> <th>営業利益 (右軸)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>05年 3月期</td> <td>530</td> <td>74</td> </tr> <tr> <td>06年 3月期</td> <td>626</td> <td>102</td> </tr> <tr> <td>07年 3月期</td> <td>698</td> <td>108</td> </tr> <tr> <td>08年 3月期</td> <td>849</td> <td>134</td> </tr> <tr> <td>09年 3月期</td> <td>878</td> <td>112</td> </tr> <tr> <td>10年 3月期</td> <td>719</td> <td>34</td> </tr> </tbody> </table> </div>	年次	売上高 (左軸)	営業利益 (右軸)	05年 3月期	530	74	06年 3月期	626	102	07年 3月期	698	108	08年 3月期	849	134	09年 3月期	878	112	10年 3月期	719	34	<p>オイルタンカー部門</p>	<p>10.9%</p>
	年次	売上高 (左軸)	営業利益 (右軸)																				
	05年 3月期	530	74																				
	06年 3月期	626	102																				
	07年 3月期	698	108																				
	08年 3月期	849	134																				
09年 3月期	878	112																					
10年 3月期	719	34																					
<p>ケミカルタンカー部門</p>	<p>39.4%</p>																						
<p>大型ガスタンカー部門</p>	<p>8.0%</p>																						
<p>小型ガスタンカー部門</p>	<p>10.7%</p>																						
<p>貨物船部門</p>	<p>20.7%</p>																						
<p style="text-align: center;">不動産業</p> <p style="text-align: center;">売上高構成比 (2010年3月期)</p> <div style="text-align: center;"> <p>6.8%</p> </div> <p style="text-align: center;">売上高・営業利益推移</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1"> <caption>不動産業 売上高・営業利益推移 (億円)</caption> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>売上高 (左軸)</th> <th>営業利益 (右軸)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>05年 3月期</td> <td>88</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>06年 3月期</td> <td>88</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>07年 3月期</td> <td>90</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>08年 3月期</td> <td>88</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>09年 3月期</td> <td>55</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>10年 3月期</td> <td>52</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table> </div>	年次	売上高 (左軸)	営業利益 (右軸)	05年 3月期	88	21	06年 3月期	88	22	07年 3月期	90	25	08年 3月期	88	31	09年 3月期	55	7	10年 3月期	52	7	<p>不動産賃貸部門</p>	<p>5.4%</p>
	年次	売上高 (左軸)	営業利益 (右軸)																				
05年 3月期	88	21																					
06年 3月期	88	22																					
07年 3月期	90	25																					
08年 3月期	88	31																					
09年 3月期	55	7																					
10年 3月期	52	7																					
<p>不動産関連事業部門</p>	<p>1.4%</p>																						

売上高推移 (2005年3月期～2010年3月期)

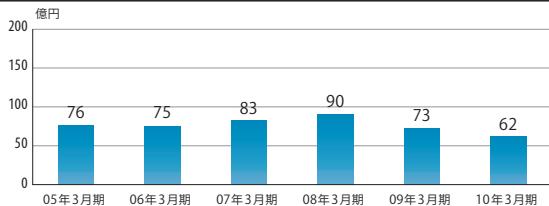
事業概要



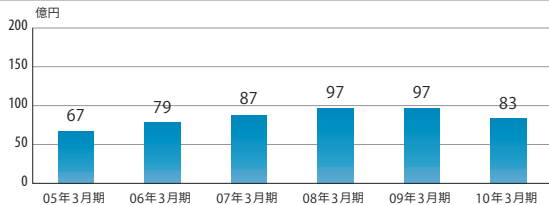
30万重量トン級の大型原油タンカー (VLCC) をはじめ、中・小型原油タンカー、プロダクト (石油製品) タンカーなどからなる船隊を運航しています。運航船の多くは中長期の用船契約に基づき、世界中に広がる航路で原油や石油製品を輸送しています。また、海洋環境保全に配慮して、保有するすべての船舶はダブルハル (二重船殻) 構造となっています。



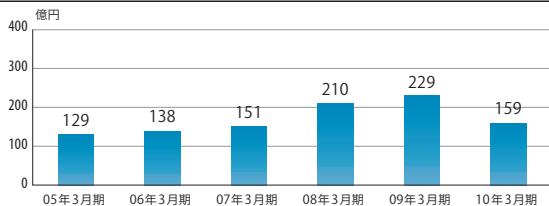
ステンレスタンクを有するケミカルタンカー、メタノール専用船など、業界でも最大級の船隊を擁しています。石油化学製品輸送に要求される高度な船舶管理ノウハウを駆使して、全世界にわたる航路で石油化学製品、植物油、メタノールなどを輸送しています。特に中東からアジア向け航路での石油化学製品の輸送量は、トップクラスのシェアを誇っています。



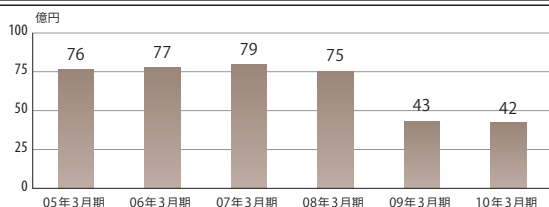
冷凍式の大型ガスタンカーを中心とした船隊で、液化石油ガス (LPG)、液化天然ガス (LNG) などを輸送しています。LPG 船は、中長期契約に基づき、主に極東向け LPG 輸送に携わるとともに、アンモニアなど石油化学ガスの輸送にも取り組んでいます。LNG 船では、日本向けおよび三国間の LNG 輸送プロジェクトへの共同参画のほか、LNG 船の船舶管理も行っています。



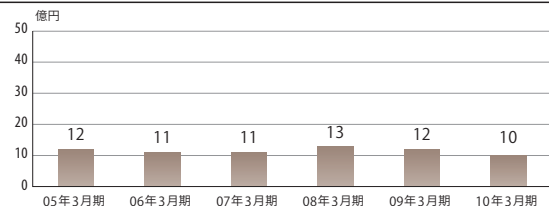
加圧式の小型ガスタンカーを中心とした船隊で、日本国内から東アジア、東南アジアなどの近海水域で、LNG、LPG といった燃料系ガスやプロピレン、塩ピモノマーなどの石油化学ガスなどを輸送しています。LPG、石油化学ガスの国内輸送シェアは業界トップクラスであり、近海水域でも有数の運航規模を誇ります。また、国内では数少ない内航 LNG 船を運航しています。



大型～小型ばら積み貨物船、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、木材チップ等を輸送しています。石炭、木材チップ輸送においては、専用船を提供し、顧客の安定輸送体制の一翼を担うとともに、肥料輸送では小型ばら積み貨物船によるフレキシブルな輸送を提供するなど、貨物によって異なる顧客ニーズにきめ細かく対応しています。



1960年の旧飯野ビルの竣工に始まり、現在は東京都心部に 5 棟 (建替え中の飯野ビルを除く) のオフィスビルを所有しています。所有ビルに関しては、プランニングから運営、管理、メンテナンスまでを一貫して行い、快適なオフィス空間を提供しています。



東京都心部に 2 棟のフォトスタジオとレタッチオフィスを運営するとともに、ロンドンにも支店を開設しています。この 2 つの都市を拠点とし、スタジオ経営のほか、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も拡充させ、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。

注 1：上記の他に、「その他海運業部門」があり、2010年3月期連結売上高は27億円、構成比は3.5%となります。
注 2：各部門の売上高には内部売上が含まれており、その合計値は連結売上高とは一致しません。

部門別事業概況

海運業 **オイルタンカー部門**

海運営業第1グループ



KIHO

○ 2010年3月期の市況について

① オイルタンカー市況

世界的な景気後退による需要の減少に加え、新造船が多く竣工したことから、船腹需給は緩み、市況は弱含みで推移しました。2010年1月以降、一時的に回復局面に入ったものの、本格的な船腹需給の改善には至りませんでした。

② プロダクトタンカー市況

洋上備蓄に転用される船舶はありましたが、景気後退に伴う石油製品需要の減退や新造船竣工による船腹量の増加により、船腹需給の引き締めには至らず、市況は弱含みで推移しました。

○ 2010年3月期の事業について

支配船腹の大半を中長期契約へ継続投入することで、市況変動のリスクを回避し、安定収益の確保に努めています。当期においても、期中に契約更改期を迎えた船舶は市況低下を反映した更改を余儀なくされたものの、部門全体としては安定収益を維持しました。

○ 2011年3月期の見通しについて

オイルタンカー市況は、国際規則により2015年にシングルハルトンカーでの輸送が全面的に禁止されることや、米国の景気回復や中国をはじめとする新興国の原油需要の増加に伴い、長期的には緩やかに回復すると見込まれます。プロダクトタンカー市況は、中国をはじめ一部の新興国において、石油製品需要が増加傾向にあります。主流船型であるMR型の新造船の竣工量が増えていることから、船腹需給の改善にはしばらく時間がかかるものと予想されます。

このような状況下において、当社グループとしては、

既存の長期契約の維持により、引き続き安定収益の確保に努めるとともに、今後成長が見込まれるアジアの石油需要を見据え、船隊の整備に積極的に取り組んでいきます。

オイルタンカー (VLCC) 運賃率



プロダクトタンカー (LR2) 運賃率



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



NORTHERN DAWN



CHEMROUTE BRILLIANT

○ 2010年3月期の市況について

当期前半は、世界的な景気後退の影響による石油化学製品需要の減少や、中東の石油化学プラントのトラブル等による海上輸送量の減少に加え、新造船の流入が続いたことから船腹需給が緩み、運賃市況は大幅に悪化しました。後半以降はアジアを中心に石油化学製品の需要が徐々に増加し、中東のプラントの稼働が回復したことや長距離のスポット輸送が堅調であったことから船腹需給も改善し、緩やかながら回復基調に転じたものの、本格的な回復には至っていません。

○ 2010年3月期の事業について

主要航路である中東／アジア航路では、新規顧客の開拓と輸送貨物の多様化を進め、往航・復航でそれぞれ新規の数量輸送契約を獲得するなど、安定的な配船と収益確保に努めました。中東／欧州航路でも、既存契約の維持に加えて新規の数量輸送契約を獲得し、同航路での輸送量は増加しました。

また、2009年11月より新規事業であるバイオETBE（エチル・ターシャリー・ブチル・エーテル）の輸送を開始し、37,000トン型ケミカルタンカー1隻を投入しました。

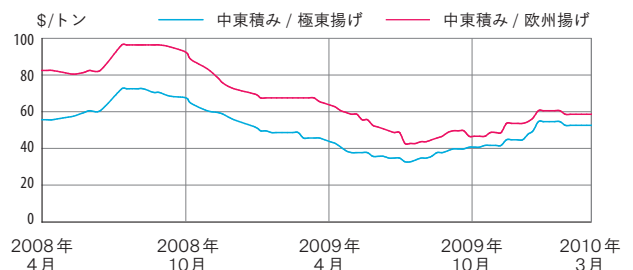
○ 2011年3月期の見通しについて

世界的な景気後退に伴い、石油化学製品の需要の落ち込みが本格的に回復していないうえ、新造船の流入による船腹量の増加もあり、市況は依然として低迷しています。しかしながら、中長期的には、中国やインドをはじめ、東南アジア、南アメリカなどで石油化学製品の需要が順調に回復していること、中東で多数の新規大型石油化学プラントの稼働開始が予定されていること

に加え、米国の石油化学製品の輸出競争力が向上したことにより、中長距離輸送の増加が見込まれていることから、船腹需給は徐々に引き締まり、運賃市況も緩やかに回復していくものと予想されます。

このような状況のなか、ケミカルタンカー部門は、現在トップシェアを誇る中東／アジア航路のシェアの維持・拡大を基本方針に事業展開を進めるとともに、事業のポートフォリオ（効率的な資産配分）を勘案し、当社グループの強みを発揮できる新規航路の開拓に努め、安定収益の確保を目指してまいります。

ケミカルタンカー運賃率（10,000トン積み）



lino Singapore Pte. Ltd.

児嶋浩然

国内外のお取引先との信頼関係を強めています

私はシンガポールで、今後も輸送需要の増大が見込まれる中東／アジア航路における配船業務の取りまとめを担当しています。他社との競争は厳しさを増していますが、過去30年にわたり蓄積された当社グループ独自の経験を最大限に活用し、国内外のお取引先との信頼関係を強化するとともに、マーケットリーダーとして一層の地位の向上に励んでいます。





SK SUNRISE

○ 2010年3月期の市況について

① 大型LPG船市況

景気後退によるエネルギー需要の減少や、増産が見込まれていた中東プラントからの出荷遅延があり、さらに金融危機以前に発注された新造船は大量に竣工しました。この結果、船腹需給が大きく緩み、市況は歴史的低水準で推移しました。

② 大型LNG船市況

地球温暖化対策や原油価格高騰に伴う天然ガスへのエネルギーシフトの動きに合わせ、中東をはじめとする地域での新規プラントの竣工によりLNGの供給量は増加しました。また、米国内ではシェールガスなどの非在来型ガス田の開発が進んだ結果、LNGの海上輸送需要は見込みより減少し、運賃市況は弱含みで推移しました。

○ 2010年3月期の事業について

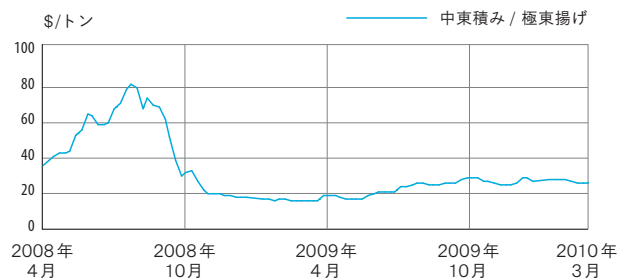
LPG船・LNG船ともに、中長期契約への投入を基本としています。当期に契約更改を迎えたLPG船については、足元の低下した市況を反映したレートでの更改を余儀なくされ、売上高は前期比で減少しました。

○ 2011年3月期の見通しについて

LPG船市況については、LPGの海上輸送量は徐々に増加すると思われませんが、新造船流入による船腹量の増加を考慮すると、本格的な市況回復には今しばらく時間がかかるものと予想されます。LNG船市況は、新規LNGプラントの建設に遅れが生じているにもかかわらず、輸送需要の拡大を見越して発注された新造船は順調に竣工することから、船腹需給が緩み運賃市況は弱含みで推移すると見込まれます。

当社グループのLPG船・LNG船は長期契約を主体としており、引き続き安定収益を確保できる見込みです。また、長期的には世界のガス需要は増加傾向にあることから、需要動向を見据え新規案件にも取り組んでまいります。

大型LPG船(VLGC)運賃率



海運営業第2グループ LPGチーム

酒井あや子

部署内のコミュニケーションを大切にしています

海運営業第2グループで営業のアシスタント業務に携わっています。主な業務内容は、船舶の運航に関する請求書の作成をはじめ、業界紙やレポートの管理、国内外の出張手配、電子文書および紙文書の管理などです。部署内のアシスタントは自分一人なので、各担当者とのコミュニケーションを積極的に図るよう心がけ、毎日の業務に取り組んでいます。





桃邦丸

○ 2010年3月期の市況について

国内LPG需要は、競合原料であるナフサの供給量減少により、石油化学原料用においては増加が見られたものの、他のエネルギー体への転換や消費者の節約意識の浸透により、民生用では2009年3月期に続き減少しました。製品需要の減少に伴って海上輸送量も減少し、不需求期である夏場には係船に踏み切るオペレーターもいました。

石油化学ガス需要は、中国の旺盛な石油化学製品需要に応じ国内石油化学プラントが高稼働を維持したため、指標であるエチレンの生産量は増加に転じました。これに伴い、内航・近海での石油化学ガスの荷動きは総じて堅調に推移しましたが、当期後半には国内の石油化学プラントの故障により不安定となる局面も見られました。

こうした状況のなか、小型ガスタンカー市況は、国内ではLPG需要の減少から依然として低迷しており、近海では、中国向けの石油化学ガス需要に支えられ、底堅い動きを示したものの、上昇は需要期である冬場のみの限定的な傾向にとどまり、船腹需要の大きな改善には至りませんでした。

○ 2010年3月期の事業について

内航部門では、LPGの荷動きが低迷するなか、石油化学ガス輸送へ船腹を投入するとともに、内外航併用船の一部を外航輸送に投入するなど、効率的な運航を行うことで、収益の維持に努めました。

近海部門では、円高による売り上げの減少はあったものの、船腹の大半を中長期契約に投入することで、安定した収益を確保しました。

○ 2011年3月期の見通しについて

内航部門においては、LPG輸送は他のエネルギー体への転換、元売り会社の統合による物流合理化などにより、引き続き減少傾向が続くと予想されます。石油化学ガス輸送については、今後、国内石油化学プラントの統廃合が進むと見られており、各メーカー間の国内物流の変化と併せて、個別メーカーでは、新たな販路、原料確保を国内からアジア域に拡大する動きが強まるものと考えられます。近海部門では、中国の石油化学製品需要を受けて海上輸送需要も底堅く推移するものと見られますが、本格的な市況回復に至るまでは今しばらくの時間がかかるものと予想されます。

当社グループとしては、内航部門において、市場の変化を商機ととらえ、隻数・船型の最適化、内外航併用船化などを促進し、荷主の要請に柔軟に対応することにより、商圏の拡大を図ります。近海部門においても、経済環境の変化に応じた国内荷主の海外展開をサポートするとともに、海外荷主との取引強化に努め、シェアの拡大を目指します。また、老齢船の新造船への代替、新船型での輸送提案など、高品質な輸送サービスを提供するため、設備投資にも積極的に取り組んでいきます。



KENTMERE



AMAKUSA ISLAND

○ 2010年3月期の市況について

中国をはじめとする新興国向けの鉄鋼原料や穀物などの輸送需要が旺盛であったことに加え、新造船契約の解約、追加発注の見合わせ、竣工の延期などにより、新造船の竣工隻数が当初の予想を下回った一方で、南米から中国向けなどの長距離輸送の増加、石炭、鉄鉱石の需要の高まりによる豪州等での滞船激化により、船腹需給は引き締まりました。この結果、当期のばら積み貨物船市況は、前期後半の急落から徐々に回復し、多少の変動はあったものの、当期後半にかけて上昇し、その後は堅調に推移しました。

○ 2010年3月期の事業について

製紙会社向け木材チップ専用船、電力会社向け石炭専用船により安定収益を確保する一方、コスト競争力のある支配船腹により堅調な市況を享受することで、収益の拡大を図りました。

船隊については、既存船1隻を返船し、2隻の新造船を加えて、船隊の拡大と若返りを行いました。

○ 2011年3月期の見通しについて

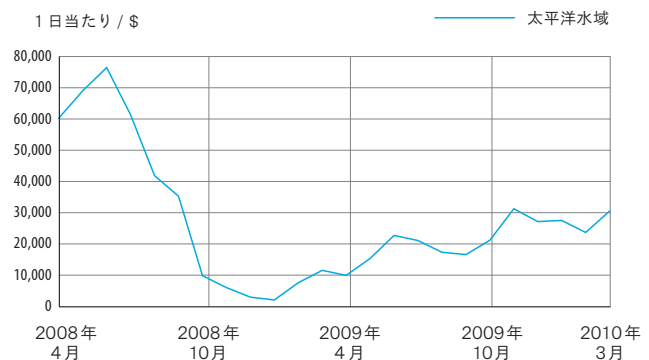
ばら積み貨物船市況は、需要面においては、引き続き中国を中心とする新興国向けの鉄鉱石や穀物などの輸送需要が底堅く推移すると予想されます。また、懸念されていた新造船の大量供給により市況が低迷するという、いわゆる「2010年問題」も、実際の竣工隻数は当初の予想を下回る傾向にあり、影響はさほど大きくないと見られています。従って市況は堅調なまま推移するものと見込んでいます。

このような状況のなか、当社グループとしては、数量輸送契約を含む中長期契約での安定収益の確保を基本とする一方、好況時の恩恵を享受できる短期契約を織り交ぜ、柔軟性に富んだバランスのよい配船・運航に努め、収益の拡大を目指していきます。



PAX SILVA

ばら積み貨物船(パナマックス型)用船料



汐留芝離宮ビルディング

○ 2010年3月期の市況について

景気後退に伴いテナント企業が賃貸面積を縮小するなど、オフィス需要が減退したことから、東京都心部の賃貸ビル市況は低迷しています。空室率においては、いわゆる「2003年問題」で市況が悪化した2004年2月以来の水準に達しました。空室率の上昇に伴い、テナントの獲得競争が激化していることから、賃料も下落傾向を示し、市況は厳しい状況にあります。

○ 2010年3月期の事業について

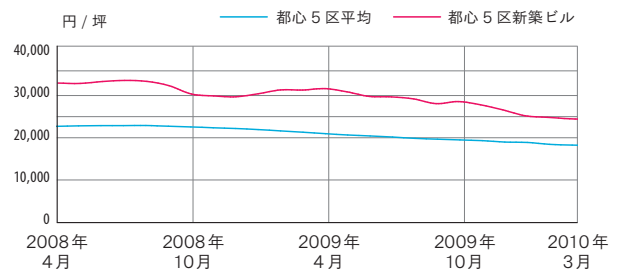
所有する一部のビルにおいて、賃貸ビル市況の低迷の影響を受けて空室率の上昇が見られたため、売上高は前期比で減少しましたが、その他の所有ビルにおいては、良質なサービスの提供に努めた結果、総じて高い稼働率を維持しました。また、飯野ビルの建替えも2011年6月末の竣工に向けて順調に進んでいます。

○ 2011年3月期の見通しについて

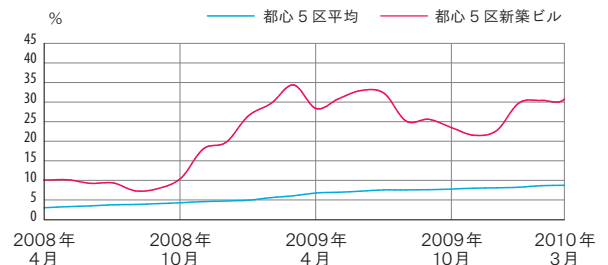
企業業績の悪化に伴うオフィス縮小の動きが弱まりつつあることから、空室率の上昇と賃料の下落は緩やかになっており、底打ちの気配も感じられます。しかしながら、東京都心部で2010年に完成する新築大規模オフィスビルの供給面積はほぼ前年並みの水準となることから、本格的な市況回復には時間がかかる見込みです。

このような状況のなか、既存ビルにおいては、引き続き質の高いサービスを提供することで稼働率を高め、安定収益の確保を図っていきます。また、飯野ビルの建設プロジェクトを着実に進行させ、テナント誘致にも積極的に取り組み、将来の収益基盤の確立を図っていく所存です。

東京都心部オフィスビル 平均賃料推移



東京都心部オフィスビル 空室率推移



不動産営業グループ ビル事業チーム

相崎信彦

テナントの店舗オープンに向けて業務に励んでいます

ビル事業チームに所属し、当社所有ビルの運営管理を担当し、テナントへの家賃請求やビル共有者との収支精算のほか、通常の入居テナント対応など、多岐にわたる業務を行っています。また、現在は当社所有ビルへの商業店舗の新規入居案件において、貸室の内覧から賃料交渉、契約締結するまでの一貫した業務に携わり、店舗オープンに向けて日々尽力しています。



不動産業 不動産関連事業部門

不動産営業グループ
(株)イイノ・メディアプロ



イイノ・広尾スタジオ

○ 2010年3月期の市況・事業について

景気後退に伴う企業の広告宣伝費削減や出版物の発行部数減少や、デジタル化の進展による広告・出版業界の構造変化などにより、フォトスタジオの稼働率や撮影コストは依然として減少傾向にあります。

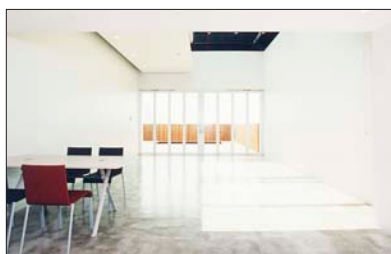
こうした状況のなか、当社グループが運営するフォトスタジオでは、スタジオスペースの賃貸のほか、広告・CD ジャケット等のデザイン制作やデジタルフォトのレタッチなど、関連サービスを幅広く提供することで収益の維持に努めましたが、売上高は前期比で減収となりました。

○ 2011年3月期の見通しについて

今後の景気回復への期待から、企業業績の悪化による広告宣伝費の削減は徐々に緩和されつつあります。急速なスタジオ稼働率の回復は見込めないものの、当社グループでは、コスト削減を進めるとともに、デザイン制作やレタッチ部門をさらに拡充し、総合的なサービスを提供していくことで、収益の確保を目指します。



イイノ・広尾スタジオ



イイノ・南青山スタジオ

美しいデジタル画像を生み出すレタッチャー

写真撮影の急速なデジタル化に伴い、フォトショップに代表される画像処理ソフトを駆使し、画像データの色の調整や汚れの除去、合成など、さまざまな加工を施すフォトレタッチ技術が注目されています。

イイノ・メディアプロでは、プロカメラマンや編集者たちとの密な交流のなかで、こうしたニーズをいち早く察知し、スタジオ事業に加え、2000年には他社に先駆けレタッチ部門を設立。現在は10名のレタッチャーが活躍中です。レタッチの基礎を学んだ人や経験者を採用し、質の高いビジュアル制作を数多く手掛けてもらうことで、日々、レタッチャーとしての技術とセンスを磨き上げていきます。単なるレタッチ(修正)ではなく、人肌を美しく見せる技、複数の写真を効果的に合成するアートワークなど、まさにクリエイターとしての力量が問われる仕事です。デジタル撮影機材の進歩も著しく、今後は動画のレタッチの需要も見込まれています。



設備の概況



運航船腹 (2010年3月31日現在)

船種	保有形態	社船		用船		合計		(参考) 2011~13年3月期 船隊整備計画	
		隻数	重量トン数	隻数	重量トン数	隻数	重量トン数	隻数	重量トン数
オイルタンカー		5	999,922	5	347,723	10	1,347,645	0	0
ケミカルタンカー		8	260,384	31	852,485	39	1,112,869	9	289,400
大型ガス タンカー	大型 LNG 船	12	860,573	0	0	12	860,573	0	0
	大型 LPG 船	1	49,651	2	79,595	3	129,246	0	0
	小計	13	910,224	2	79,595	15	989,819	0	0
小型ガス タンカー	小型 LNG 船	1	1,938	0	0	1	1,938	0	0
	小型 LPG 船	13	17,623	16	50,562	29	68,185	2	4,800
	溶融硫黄船	1	1,704	0	0	1	1,704	0	0
	小計	15	21,265	16	50,562	31	71,827	2	4,800
貨物船	ばら積み貨物船	5	421,381	12	687,358	17	1,108,739	4	166,000
	木材チップ専用船	3	85,246	1	46,900	4	132,146	0	0
	小計	8	506,627	13	734,258	21	1,240,885	4	166,000
合計		49	2,698,422	67	2,064,623	116	4,763,045	15	460,200

※社船には、グループ会社が所有する船腹を含みます。また、重量トン数には共有相手持分を含めて記載しております。

賃貸ビル

名称	所在地	延床面積 (㎡)
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
汐留芝離宮ビルディング	東京都港区海岸	32,702.37
合計		77,849.34

※東京桜田ビル、東京富士見ビルおよび汐留芝離宮ビルディングは、他社と共有しており、延床面積には他社持分を含めて記載しています。

2011年6月末竣工予定 飯野ビルディング	東京都千代田区内幸町	約104,000(予定)
--------------------------	------------	--------------



飯野ビルディング(完成予想図)



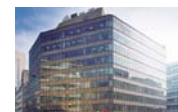
汐留芝離宮
ビルディング



東京富士見ビル



笹塚センタービル



東京桜田ビル



飯野竹早ビル

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 ゲストルーム ×1 室 デザインルーム レタッチルーム
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 ×1 室
イイノ・グラフィックイメージ 表参道オフィス (フォトレタッチ)	東京都港区南青山	レタッチブース ×7 室 ミーティングルーム ×2 室



イイノ・広尾スタジオ



イイノ・南青山スタジオ

フリートリスト (2010年3月31日現在)

飯野海運(株)

オイルタンカー

船名	重量トン数(K/T)	竣工
KOHO I	301,045	2002
KIHO	300,866	2006
隆邦丸	281,050	1999
DIAMOND CHAMP	107,198	2003
GLORY CRYSTAL	84,997	2000
PACIFIC BRAVERY	68,967	1999
FREJA SELANDIA	53,815	2007
FREJA FIONIA	53,714	2007
PACIFIC SERENITY	47,999	2003
NORTHERN DAWN	47,994	2003
10隻	1,347,645	

ケミカルタンカー

船名	重量トン数(K/T)	竣工
MAGELLAN ENDEAVOUR	47,931	2006
GULF ELAN	46,891	2007
CARIBBEAN SPIRIT	46,383	2004
CHEMWAY ARROW	38,065	2007
CHEMWAY LARA	37,982	2007
PACIFIC HORIZON II	37,981	2007
JIPRO ISIS	37,946	2008
CHEMWAY GAIA	37,300	2007
CHEMROAD LILY	33,944	2006
CHEMROAD ECHO	33,944	2004
CHEMROAD HAYA	33,916	2004
CHEMROAD FUJI	33,888	2006
CHEMROAD DITA	33,554	2009
CHEMROAD JOURNEY	33,526	2009
CHEMROAD ROSE	32,046	2005
CHEMROAD WING	32,000	2005
MADONNA	30,561	1999
CHEMROAD NOVA	30,407	2002
CHEMROAD VEGA	30,383	2003
CHEMROAD MEGA	30,364	2000
CHEMROAD LUNA	30,350	2000
RABIGH SUN	30,001	2008
CHEMROUTE SUN	25,615	2008
CHEMROUTE BRILLIANT	25,594	2009
CHEMSTAR MASA	20,819	2009
CHEMSTAR MOON	19,949	2002
CHEMSTAR YASU	19,896	2008
CHEMSTAR BRAVE	19,884	2003
CHEMSTAR SEVEN	19,700	2005
CHEMSTAR BELLE	19,662	2003
CHEMSTAR KING	19,508	1998
VICTORY OCEAN	19,481	1997
CHEMSTAR ACE	19,481	1997
CHEMSTAR VENUS	19,455	1999
CHEMSTAR DUKE	19,441	2000
SHINTOKU	18,523	1996
KIWI SPIRIT	18,200	2000
LODESTAR GRACE	14,298	2002
FAIRCHEM GENESIS	14,000	2005
39隻	1,112,869	

大型LNG船

船名	タンク容積(m³)	竣工
SK SUNRISE	138,270	2003
アルズバーラ	135,509	1996
ブルーク	135,466	1998
ゼクリート	135,420	1998
アルレイヤーン	135,358	1997
アルワックラ	135,310	1998
アルホール	135,294	1997
アルビダ	135,279	1999
アルワチバ	135,249	1997
ドーハ	135,202	1999
アルジャスラ	135,169	2000
エルエヌジーヴェスタ	127,547	1994
12隻	1,619,073	

大型LPG船

船名	タンク容積(m³)	竣工
LOTUS GAS	80,186	2008
豊洲丸	78,462	1997
ROSE GAS	35,204	2007
3隻	193,852	

ばら積み貨物船

船名	重量トン数(K/T)	竣工
BLUE ISLAND	152,398	2000
UNITED JOURNEY ※1	82,580	2009
JP CORAL	81,887	2007
AMAKUSA ISLAND	81,887	2005
PEGASUS ISLAND	77,830	2002
ATLAS ISLAND	76,554	2008
AGIOS NIKOLAS ※1	76,390	2004
DANNAN ISLAND	75,637	2006
HERMES ISLAND	75,615	2000
INTER PRIDE ※1	74,005	2000
ELINAKOS ※1	73,751	1997
JA FRONTIER	32,258	2008
CRANE ISLAND	32,154	2009
FORTUNE EXPRESS ※1	30,109	1998
JA ALADDIN DREAM II	28,611	2003
AURORA ISLAND	28,418	2009
16隻	1,080,084	

木材チップ専用船

船名	重量トン数(K/T)	竣工
SHINTONAMI	47,002	1991
PAX SILVA	46,900	2007
SHIN CHUETSU	25,331	1998
RAISHU	12,913	1989
4隻	132,146	

飯野海運(株) 合計 84隻



イノガストランスポート(株)

小型LNG船

船名	タンク容積 (m ³)	竣工
NORTH PIONEER	2,513	2005
1隻	2,513	

小型LPG船

船名	タンク容積 (m ³)	竣工
KENTMERE	8,712	2007
ORIENTAL HAWK	3,543	2010
SAEHAN STELLAR ※1	3,517	1991
PETRO MILLENNIUM	3,520	2000
ORIENTAL MIHO	3,519	2006
GLOBAL EXPRESS No.2 ※2	3,512	1996
ORIENTAL SKY	3,203	1995
ゼウス	2,522	1998
俊邦丸	1,830	2004
FORTUNE QUINTET	1,830	2004
第二十一光邦丸	1,830	2002
第103菱化丸	1,830	1999
秀邦丸	1,829	2007
瑞陽丸	1,826	1996
成邦丸	1,723	1996
第十八光邦丸	1,721	1995
大建丸	1,554	1996
第十神福丸	1,524	1986
平成丸	1,507	1990
第二大華山丸	1,498	1982
瑞光丸	1,450	2002
桃邦丸	1,443	2009
久邦丸	1,413	2006
太平丸	1,310	1999
海邦丸	1,260	2008
菱邦丸	1,207	1987
海神	1,159	1991
27隻	58,249	

溶融硫黄船

船名	重量トン数 (K/T)	竣工
硫邦丸	1,704	1992
1隻	1,704	

イノガストランスポート(株) 合計 29隻

lino Shipping Asia Pte.Ltd (2009年12月31日現在)

小型LPG船

船名	タンク容積 (m ³)	竣工
ORIENTAL OKI	5,020	2006
GLOBAL EXPRESS No.2 ※2	3,512	1996
2隻	8,532	

ばら積み貨物船

船名	重量トン数 (K/T)	竣工
PHOENIX ISLAND	28,655	1996
1隻	28,655	

lino Shipping Asia Pte.Ltd 合計 3隻

飯野海運グループ運航船腹合計 116隻

- ※1 2010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。
- ※2 「GLOBAL EXPRESS No.2」は、2010年1月に、lino Shipping Asia Pte.Ltdよりイノガストランスポート(株)に移管されたため、両社のリストに掲載されています。
- ※3 「LAUREL ISLAND (28,556重量トン、2005年竣工)」は、2010年2月に、飯野海運(株)よりlino Shipping Asia Pte.Ltdに移管されたため、両社いずれのリストにも掲載されていませんが、当社グループで継続して運航している船腹となります。

コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス体制

■ 基本的な考え方

当社グループでは、コーポレートガバナンス（企業統治）を「企業を構成するさまざまな主体（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枠組み」と考えています。

■ 三つの軸で構成する ガバナンス体制

当社グループのコーポレートガバナンスは、「取締役会・経営執行協議会」「三様監査」「三委員会」の三つの軸を中心に構成されています。

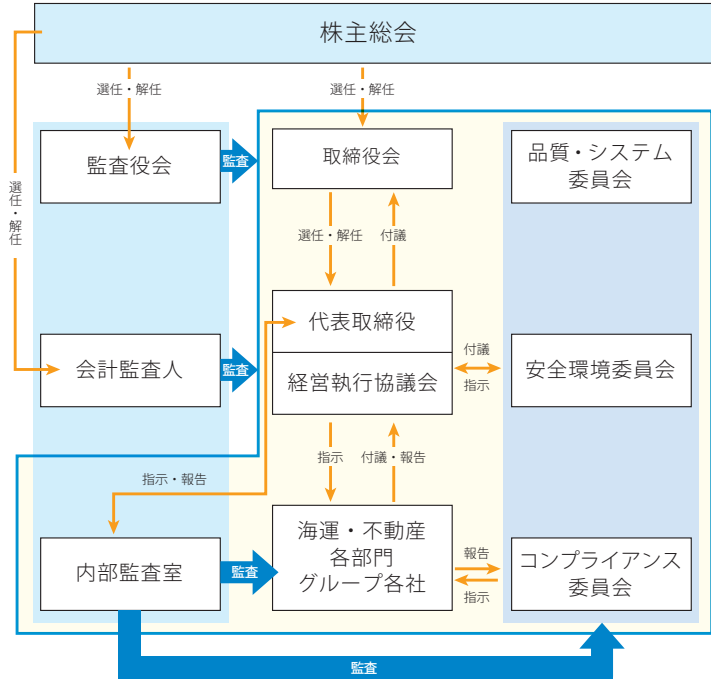
○ 取締役会・経営執行協議会： 業務執行のための審議機関

原則として毎月一回、取締役および常勤・非常勤監査役により構成される「取締役会」が開催され、業務の執行を監督し、重要事項を決定しています。また取締役および常勤監査役により構成される「経営執行協議会」が、原則として毎週一回開催されています。「経営執行協議会」は、取締役会に付議・報告される事項、あるいは業務執行に関するその他の重要事項について、取締役会の権限の一部を委譲されて審議を行います。毎週開催することにより、経営に関する意思決定をスピーディーに行うことができます。

○ 三様監査：監査のための体制

当社グループでは、監査役、会計監査人、内部監査室の三者が連携して監査を行う、「三様監査」の体制をとっています。監査役は、取締役会や経営執行協議会なども含めた企業活動全体の監査を行い、会計監査人は、財務諸表を監査します。内部監査室は社長直属の部署で、当社グループの事業活動、および三委員会（後述）の監査を行います。監査役と内部監査室は月一回のミーティングで情報交換を行い、監査役と会計監査人も密な情報交換に努めることで、それぞれの監査の品質向上を図っています。

コーポレートガバナンス体制図



○ 三委員会：リスク管理のための体制

グループ全体のリスクを管理するため、グループ横断的な組織として、コンプライアンス委員会、安全環境委員会、品質・システム委員会の三つの委員会を設けています。これらの三委員会には飯野海運（株）の役職員のほか、関係するグループ会社社長もメンバーとして参加することで、それぞれのテーマに基づいたリスク管理がグループ全体で徹底されるよう図っています。

ISOマネジメントシステムの活用

当社グループを構成する主要4社＜飯野海運（株）、イノマリンサービス（株）、イノ・ビルテック（株）、イノガストランスポート（株）＞は、ISO9001（品質マネジメントシステム）とISO14001（環境マネジメントシステム）の認証を取得しています。

ISOの規格では、PDCA（Plan-Do-Check-Action：計画-実行-検証-改善）のサイクルを実施し、継続的な改善を図ることが求められています。当社グループ

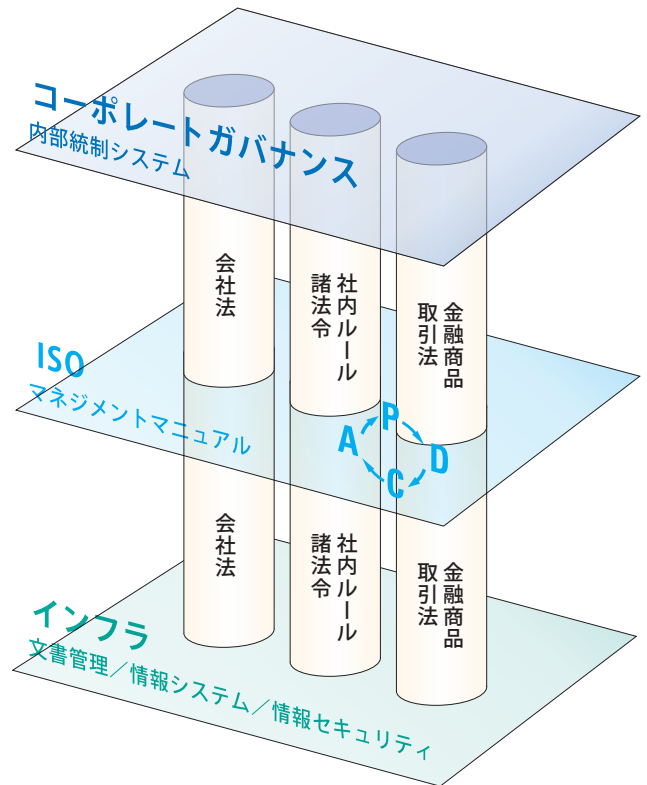
では、認証を取得した品質や環境の分野だけでなく、経営全体の基本的仕組みとして、PDCA サイクルを活用しています。

具体的には、各社・各グループにて実際に行っている業務プロセスを「マネジメントマニュアル」にまとめ、具体的な業務の進め方の基準としています。また、実際の業務と「マネジメントマニュアル」の整合性、ならびにコントロールの有効性を定期的に評価することによって、効率的な業務を追求し、継続的な業務改善と、マニュアルの改定を図っています。

当社グループのコーポレートガバナンスも、このISO のマネジメントマニュアルやそれを基盤とした業務によって実現されています。さらに両者を支えるインフラとして、文書管理や情報システム、情報セキュリティの仕組みがあります。当社グループでは、この「コーポレートガバナンス-ISO-インフラ」の三層構造で経営管理を行っています。

また、上記の三層を通じて、会社法や金融商品取引法を含む諸法令と社内ルールを順守し、それにより法令順守の体制を確立しています。

コンプライアンス構造図



リスクマネジメント

■取り組み方針

当社グループでは、経営理念の最初に「安全の確保が社業の基盤」とうたっているように、安全の確保と維持のためのリスクマネジメントを、経営の重要課題と位置づけて取り組んでいます。安全第一で事業を遂行することが、人命や顧客資産の安全確保、環境保全につながると考えています。

■平常時・緊急時の体制

平常時には取締役会・経営執行協議会および三委員会がリスクマネジメントの核となります。緊急事態発生時には、当社社長を本部長とする緊急対策本部を組織して対応します。本社内に、緊急時に必要な機器等

を備えた緊急対策室を設置し、有事に速やかに対応できるよう、ハード面の環境も整えています。

■事業継続計画 (BCP) の充実

当社グループでは、大規模自然災害や事故、パンデミック（感染症の世界的流行）など、企業としての事業継続を危うくするリスクを対象として、BCP (Business Continuity Plan) の充実を進めています。たとえば、東京都区部は当社グループ不動産業の主要な事業エリアであり、当社グループの本社機能を置く地域ですが、同地域において直下型大規模地震が発生することを想定して、事業活動の継続、早期復旧へ向けた対策整備に継続的に取り組んでいます。

安全・環境性報告

海運業の安全・環境マネジメント

安全運航の重要性

海運業にとって、安全運航を維持することは何よりも重要です。当社グループでは事業を推進するに当たり、「船舶の安全運航による貨物の安全輸送」を重視しています。

なかでも、顧客の資産である「積荷の安全」、乗組員らの「人命の安全」、船主の資産である「船体の安全」、社会全体の資産である「環境の安全」の4つを追求しています。安全の確保が、顧客満足の基盤であり、業務品質の維持・向上につながります。また、環境負荷を低減し、環境を保全するうえでも、安全の維持は不可欠の条件となります。

環境保全への グループとしての取り組み

船舶は、その運航の過程で、環境に対しさまざまな負荷を与えます。当社グループの海運業では、次の4つの環境側面について目的と目標を設定し、環境保全に取り組んでいます。

- ① 海洋汚染防止：
漏油やケミカル品の漏洩防止など(船舶)
- ② 廃棄物削減：
廃棄物の削減・適正処理(船舶・事務所)
- ③ 天然資源の消費削減：
電力と紙の使用量削減(事務所)

- ④ 大気汚染防止：
燃料消費の効率化、各種ガスの排出削減(船舶)

安全・品質・環境マネジメント システムの認証取得状況

安全と品質、環境に対する取り組みを継続し、改善を続けるため、当社グループの海運業では ISO の取得とそれに基づく事業運営を推進しています。飯野海運(株)に加えて、船舶管理会社のイイノマリンサービス(株)、内航・近海のガス輸送を行うイイノガストランスポート(株)の3社が、ISO9001とISO14001を取得しています。

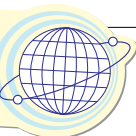
また、イイノマリンサービス(株)とイイノガストランスポート(株)は、ISMコード(国際安全管理規則)に基づく安全マネジメントシステムの認証も取得しています。ISOとISMコードを一体的に運用することで、安全・環境の問題に関して、さらに向上・改善することを目指します。

安全・品質・環境マネジメントプログラム

実際に船舶管理の現場で業務を推進しているのは、イイノマリナーサービス(株)とイイノガストラנסポート(株)です。以下の表は、イイノマリナーサービス(株)が実施している「安全・環境マネジメントプログラム」の2009年度の達成状況と、2010年度の目標を示したものです。安全や環境への取り組みにおける進捗状況を表します。

分野	目的	目標項目	2009年度目標値 (2008年度実績)	2009年度結果		2010年度 目標値
健康【H】	職務傷の防止	労働損失を伴う死傷の発生数 <船員の百万労働時間当たりの発生数>	タンカー 0.666 以下 (0.784)	×	0.863	0.863 以下
			貨物船 0.724 以下 (0.724)	○	0.712	0.712 以下
安全【S】	衝突・座礁事故の防止	衝突・座礁事故(岸壁接触、船底接触含む) <1航海当たり件数>	0.001 以下(0.00089)	×	0.00274	0.001 以下
	機関故障防止	設備・機器の故障・損傷 <1航海当たり件数>	0.03 以下(0.028)	○	0.015	0.01 以下
	荒天回避	荒天遭遇による船体損傷事故 <1航海当たり件数>	0.0010 以下(0.0013)	×	0.0014	0.0010 以下
保安【S】	保安侵害の未然防止	外部審査(PSC,MOI等)の指摘項目数 <検査・審査1回当たり項目数>	0.050 以下(0.051)	○	0.03	0.020 以下
品質【Q】	顧客の満足度向上	海難事故(衝突・火災・座礁・漏油)件数 <1航海当たり件数>	0.0030 以下(0.0031)	×	0.00319	0.0025 以下
		石油メジャーによる検船(MOI)指摘事項 <受検当たり項目数>	7.00 以下(7.64)	○	6.3	6.00 以下
		設備・機器の故障・損傷件数(運航スケジュール・ 環境・荷役に影響を与えるもの)<船舶1隻当たり>	0.20 以下(0.17)	○	0.053	0.05 以下
		2年超の全士官のリピーター率	80%以上(83.52%)	○	81.44%	80%以上
		2年超の幹部船員(トップ4)のリピーター率	80%以上(85.11%)	○	82.77%	80%以上
		顧客満足度評価点の平均点	3.8 以上(3.3)	×	2.9	3.8 以上
環境【E】	海洋汚染の防止	船舶から甲板・海上への漏油と ケミカル漏洩事故の件数 <1航海当たり件数>	0.0005 以下(0.0004)	○	0.00046	0
	廃棄物の低減	船内ゴミ・廃棄物の発生処理量(対前年比較)	前年実績以下(11%削減)	×	10%増大	前年実績以下
		プラスチック・ビニール廃棄物の陸揚げ(対象船舶)	全量陸揚げ (全量陸揚げ)	○	全量陸揚げ	全量陸揚げ
	天然資源の消費削減	事務所における月間紙購入枚数 <1人当たり枚数>	720 枚以下(758 枚)	×	830 枚	805 枚
		事務所における月間電気使用量 <1人当たり使用量>	178.9kWh 以下 (188.3kWh)	×	193.4kWh	187.6kWh
	大気汚染防止	船舶燃料油の硫黄分	3.0% 以下(2.95%)	○	2.96%	3.0% 以下
		燃料消費量削減効果のある装置・システム <管理隻数当たりの採用実績>	10% 以上(13.0%)	○	20%	20%
潤滑油消費量削減効果のある装置・システム <管理隻数当たりの採用実績>		38% 以上(37.04%)	○	40%	40%	

詳しくは飯野海運(株)の
ホームページ
経営報告書【CSR詳細報告編】
p.20~27 をご覧ください。



海運業の安全・環境についての施策

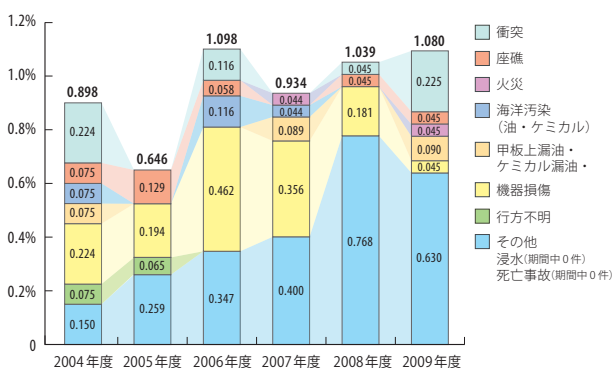
事故原因の分析と予防対策の徹底

当社グループでは、安全運航の最終目標である事故ゼロを目指し、KPI※を導入しています。PDCA サイクルで年間の種類別事故発生率(1航海当たりの事故件数)を追跡調査し、事故原因を分析し事故予防対策を強化。事故率の低減に努めています。事故原因は、Man(人)、Machine(機械)、Media(情報/環境)、Management(管理)に区分し、分析しています。

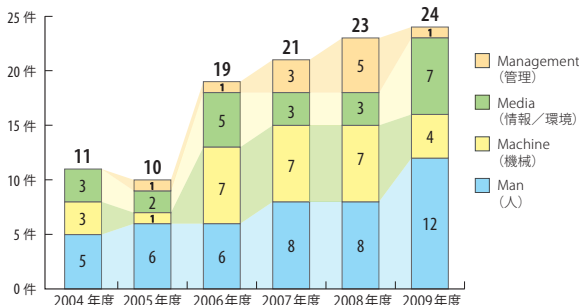
2009年度の事故件数は前年度に比べ1件増加し、事故率は増加しました。特に航海・停泊中の船舶同士の接触事故が多発しており、主因別事故件数の推移では、航海当直中の見張りや航海情報(気象・海象)不足に起因する事故が増加しました。原因を分析すると、航海・停泊当直時における要員の適正配置の不備や個人の経験不足からくる危機予知力や状況判断力の不足もその一因と考えられます。これを踏まえ、安全管理マニュアルの徹底順守を促すとともに、検証員を派遣し、当直配置や行動等が適正に行われているかをチェックする航海当直実務検証を実施。現場での実践指導を強化しています。

※ KPI : Key Performance Indicator 主要実績指標/企業の最終目的達成に向けてのプロセスの進捗状況を追跡するための指標

種類別事故発生率 <事故件数÷航海数×100(%)>



主因別事故発生件数推移



海賊対策の推進

● 激化するアデン湾・ソマリア沖の海賊襲撃

アデン湾・ソマリア沖での海賊襲撃事件が多発するなか、海賊行為もより凶暴化するとともに、巧妙に組織化され、その被害地域も拡大しています。身代金目当てに、ロケット弾などの火器を使用し、船舶を襲撃し、乗っ取るという凶悪な事件も頻発。以前は小さなボート1~2隻で沿岸部のみで活動していましたが、最近ではダウ船(この地域特有の雑貨船)や大型の漁船に襲撃用のボート数隻を積み込み、インド洋沖合まで遠征するなど、活動範囲を広げています。これに対して国連安保理決議に基づき、欧州連合軍や各国海軍による船舶警備が開始。日本も自衛隊護衛艦2隻を派遣して同海域での警備にあたっていますが、海賊行為が艦船の監視が行き届かないアラビア海中央にまで拡大しつつあり、商船自体の自己防衛対策も求められています。

● 海賊防止対策

当社グループにおいては、アデン湾航行時は、当海域に設定された安全回廊※を航行することを基本とし、日本の自衛艦や韓国海軍をはじめ、各国の艦船に護衛を依頼。それが困難な場合は他船と船団を組んで艦船による集中監視のもと航行しています。

さらに、当社グループ独自の保安要員を全通航時に乗船させ、警備の強化を図るとともに、非常時の各国艦船への迅速な連絡体制を整えています。また、海賊被害地域の拡大に備え、安全回廊をはずれた紅海~スエズ運河の入口まで保安要員の乗船区間を広げるほか、今後は設備面も強化し、陸上側からは、運航船舶の位置追跡システムの運用により、船舶の安全運航を支援しています。



アデン湾・ソマリア沖の海賊多発地域

※安全回廊(安全航行回廊ともいう)
IRTC: International Recommended Traffic Corridor
各国派遣部隊により設定された推奨航路

詳しくは飯野海運(株)のホームページ
経営報告書【CSR詳細報告編】
p.10をご覧ください。

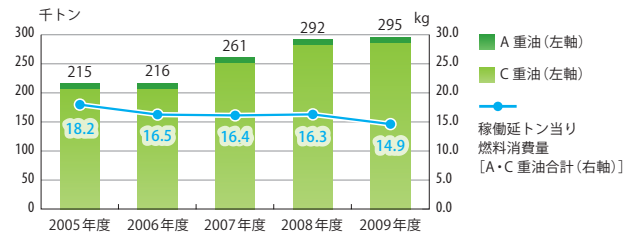


地球温暖化と大気汚染の防止

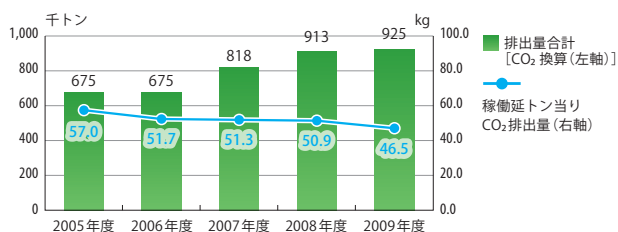
● 温室効果ガスの排出抑制

船舶は、航空機や自動車に比べ単位輸送量当たりのエネルギー消費量が少なく、環境にやさしい輸送機関です。しかし、重油を燃料とするため、CO₂等の温室効果ガスを排出します。当社グループでは、燃費改善、船体抵抗の低減等の省エネ施策により、温室効果ガスの排出抑制に努めています。2009年度は、用船者(荷主)からの燃費削減の要望が多くあり、減速航行を行った結果、燃料消費量、温室効果ガスの総排出量ともに低下、稼働延べトン当たりの排出量も低下しました。

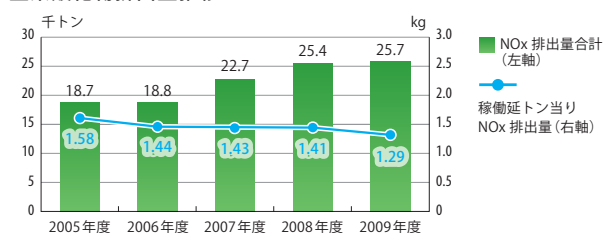
燃料消費量の推移 <当社グループ運航船舶>



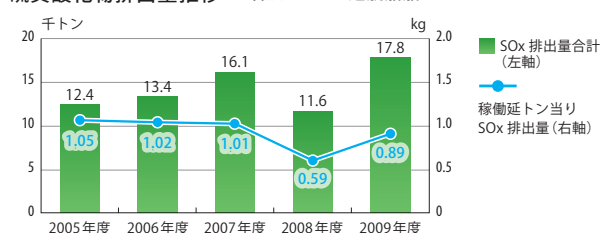
温室効果ガス排出量の推移 <当社グループ運航船舶>



窒素酸化物排出量推移 <当社グループ運航船舶>



硫黄酸化物排出量推移 <当社グループ運航船舶>



● 窒素酸化物 (NOx)・硫黄酸化物 (SOx) の排出抑制

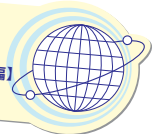
大気汚染や酸性雨の原因の一つとされている NOx や SOx の排出抑制のため、当社グループでは、NOx の発生を軽減する電子制御エンジンの採用、SOx の発生を防ぐ硫黄含有量の少ない重油の使用に努めています。また、2010年1月に欧州で EU 加盟国の港湾内、2012年1月には米国・カリフォルニア州の沿岸から 24 マイル以内の海域において、硫黄分 0.1% 以下の低硫黄燃料油の使用が義務付けられることにより、当社グループでも規制区域に航行する可能性のある船舶から、対応を進めています。

生物多様性の保全

2010年10月、「生物多様性条約第10回締約国会議 (COP※10)」が愛知・名古屋で開催されます。生物多様性条約は「地球上の多様な生物をその生息環境とともに保全すること」を一つの目的とし、生態系や遺伝子の多様性も含めた保全を目指しています。当社グループは、生物多様性におよぼす影響の低減に配慮した運航に努めています。

※ COP: Conference of the Parties
国際条約の締結国により開催される会議

詳しくは飯野海運(株)のホームページ
経営報告書【CSR詳細報告編】
p.13~14をご覧ください。



● バラスト水の適正な処理

船舶は、空荷時の船体の安定性確保のため、揚荷港で海水(バラスト水)を船内タンクに注入して運航し、積荷港で排水することから、バラスト水に含まれる小動植物や有害病原体などの海中生物が移動。積荷地の海洋生態系に悪影響を与えるとして問題になっており、2016年には、バラスト水処理装置の設置や外洋でのバラスト水交換等の規制に関する条約発効が見込まれています。当社グループは、条約発効を見据えた対応を進めるとともに、陸岸から 200 カイリ、または 50 カイリ以上離れた水深 200 m 以上の外洋でバラスト水交換を実施し、海洋生態系の保全に努めています。

不動産業の安全・環境マネジメント

安全・品質・環境管理への取り組み

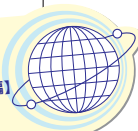
当社グループの不動産業（ビル賃貸業）では、ビル内の安全と快適さを維持することを重視し、顧客満足につながる品質管理を行っています。さらに環境マネジメントにも取り組み、ビルによる環境負荷の低減を図っています。具体的には、ビルでの天然資源の消費や廃棄物の排出などに関する取り組みを行っています。

実際に、ビル管理の現場でこうした業務を推進しているのは当社グループのイイノ・ビルテック（株）です。以下の表は、イイノ・ビルテック（株）が実施している「安全・環境マネジメントプログラム」の2009年度の達成状況と、2010年度の目標を示したものです。

なお、当社グループ不動産業では、飯野海運（株）の不動産部門と、イイノ・ビルテック（株）の2社が、ISO9001・14001の統合認証を取得しています。

分野	目的	目標項目	2009年度目標値		2009年度結果	2010年度目標値
品質【O】	顧客の満足度向上	館内での事故発生件数	0件	○	0件達成	管内ビル内の安全・環境保全 <貢献度比率> 東京桜田ビル:1%以上 東京富士見ビル:2%以上
		労務災害発生件数	0件	○	0件達成	0件
		設備工事における事故・クレームの未然防止	工事実施件数に対する事故・クレーム発生数0.9%以下	○	発生率:0.7% (年間発生件数:2件)	工事実施件数に対する事故クレーム発生率:0.9%以下
		竣工検査における指摘(是正)件数の削減	指摘件数比率:5%以内	○	指摘件数比率:0% (竣工検査実施件数93件中の指摘件数:0件)	指摘件数比率を5%以内に維持する
		清掃業務の品質向上 (清掃点検時の改善指摘件数の削減)	改善指摘件数:点検項目数の6%以下	△	未達成:1ビル (清掃要員交代のため) 達成:3ビル	改善指摘件数を点検項目数の6%以下に維持する
		内部統制環境の整備 ・全社統制 ・業務プロセス統制	全社的な内部統制評価シートの整備・見直し。 3業務のプロセスについて3点セット文書の整備・見直し	○	全社統制、業務プロセス統制とも、シートや文書内容のチェックと見直しを実施	全社的な内部統制評価シートの整備・見直し 3業務のプロセスについて3点セット文書の整備・見直し
環境【E】	天然資源の消費低減及び省エネルギーの実施	グリーン購入の推進	10品目以上の購入	○	28品目を購入	12品目以上の購入
		環境に配慮した建材の使用	塗料・接着剤・洗剤はすべてホルムアルデヒド発散等級F☆☆☆☆を使用	○	塗料・接着剤では全てF☆☆☆☆等級を使用 洗剤は元来ホルムアルデヒドを含有していないため、安全なものであることを確認して使用	環境に配慮した建材の使用。 塗装・接着剤でのF☆☆☆☆製品の利用率:100%
		省エネルギーに配慮した建材の使用	採用比率91%以上	○	調査対象項目で、全て91%以上を達成	省エネルギーに関係した環境目標を設定
		共用部照明による消費電力の削減	消灯貢献度指標 東京桜田ビル:1.5以上 東京富士見ビル:2.5以上	○	両ビルとも達成 (巡回時に不要照明を消灯)	消灯貢献度指標 東京桜田ビル:1.5以上 東京富士見ビル:3.0以上
		使用済みA4版コピー用紙の裏面の利用	裏紙利用率30%以上	△	未達成:1ビル 達成:4ビル	裏紙利用率30%以上

詳しくは飯野海運（株）のホームページ
経営報告書【CSR詳細報告編】
p.20~27をご覧ください。



不動産業の安全・環境についての施策

地球温暖化対策

● 改正省エネ法と東京都環境確保条例

2010年4月1日より「改正省エネ法」と「東京都環境確保条例」が、内容も新たに施行されました。年間のエネルギー使用量の合計が原油換算で一定量以上の事業所には温室効果ガス削減義務が生じます。改正省エネ法では中長期的に年平均1%、東京都環境確保条例は2014年度までに8~6%の削減義務率が課せられ、当社グループでは、汐留芝離宮ビルディングと飯野ビル(2011年6月竣工予定)がこれに該当。今後はテナントも含めたビル全体のエネルギー使用量を管理し、温室効果ガス削減を推進していくことが求められます。

● 汐留芝離宮ビルディングの温室効果ガス削減への取り組み

汐留芝離宮ビルディングでは、2009年度までの「東京都環境確保条例」の基準に従い、2008年8月、東京都に地球温暖化計画書を提出。2013年までに温室効果ガス削減率3.7%という目標を掲げ着実に実行した結果、2009年度には計画値に対して削減率5.0%を達成しました。

当ビルは、設計時からトップクラスの環境性能を目指して、最先端の技術と設備機器を採用。標準的な大型ビルと比べ温室効果ガス削減に大きく貢献していますが、2010年度も、新たに施行された改正省エネ法、東京都環境



コージェネレーションシステム (ガス発電機)

設置されている環境設備

[導入設備]	[温室効果ガス削減の仕組み]
ハイブリッド型自然換気システム	窓を開けず外部の騒音を遮断したままで、風の流れで外気をビル内に取り込む事で、空調設備の運転時間を短縮。
Low-E ガラス	熱貫流率が低く、日射遮蔽係数が高い外装材を利用することで建物の断熱性能を高める。
コージェネレーションシステム	ガスによる発電で生じる排熱を空調用の冷水、温水に再利用することで、ガスや電気を単独で消費するよりも資源を有効に活用。
氷蓄熱タンク	CO ₂ の排出が極端に少ない原子力発電が大きく占める夜間電力で氷を作り、昼間の冷房に利用。結果的に化石燃料による発電量が減少。

確保条例にのっとり、テナントの皆さま方と協働で温室効果ガス削減計画を進めていきます。

● 安全対策および省エネ改修工事

当社グループは、管理ビルの安全性を強化するとともに、環境負荷の低減を目指し、改修工事を適宜行っています。2009年度は、2009年10月に雨漏り等を未然に防ぐため、東京富士見ビル屋上の防水工事を行いました。2009年12月には、汐留芝離宮ビルディングの共用部入り口の2階にエアカーテン(ファン)を設置し、自動ドアの開閉による夏季の空調負荷(外気熱による室温の上昇など)の軽減に備えました。また、2010年5月から、東京富士見ビルの天井の軽鉄下地を補強する耐震性工事を行うと同時に、室内照明器具を全面的に省エネ型に切り替える工事を行っています。

防火・防災・安全活動

当社グループのビル管理会社であるイノ・ビルテック(株)では、事故ゼロを目指し、経験豊富な警備員の採用を進めるとともに、業務に必要な資格の取得や講習の受講を奨励しています。

また、万が一に備え、防災訓練や救命訓練などを定期的を実施する一方、事故・トラブル発生に関するデータを継続的に追跡・調査し、改善に努めています。

資格の保有率/講習の受講率

資格名/講習内容	保有率/受講率
防火・防災管理者	87.5%
自衛消防技術認定証	62.5%
防災センター要員講習	62.5%
上級救命技能認定証	87.5%
警備員指導教育責任者	25.0%
防火対象物点検資格者	25.0%
防災管理点検資格者	25.0%

事故・トラブル ※1 発生件数

対策の内容	2008年度	2009年度
人的要因 ※2	10件	26件
設備的要因	1件	3件
外部要因・不明	1件	1件
合計	12件	30件

※1 設備の故障や不注意による器物損傷なども含む

※2 当社グループ社員、業者、テナントなどによるもの

安全・環境会計

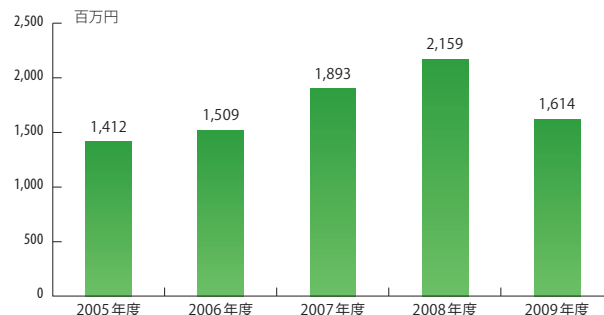
安全の確保が事業の基盤である当社グループにおいては、安全のためのコストを把握しマネジメントする必要があると考え、環境会計と合わせて、2003年度から独自の考え方に基づく「安全・環境会計」を集計し、公表しています。安全・環境活動のコストと効果を定量的に把握し、統合的に開示することを狙っています。

安全会計では、リスクマネジメントの考え方を取り入れ、事故の発生率を下げるための活動にかかる「回避コスト」「予防コスト」、事故発生時の損失を最小限に抑える活動にかかる「軽減コスト」、発生した事故に対応する活動にかかる「保有・移転コスト」を集計しています。

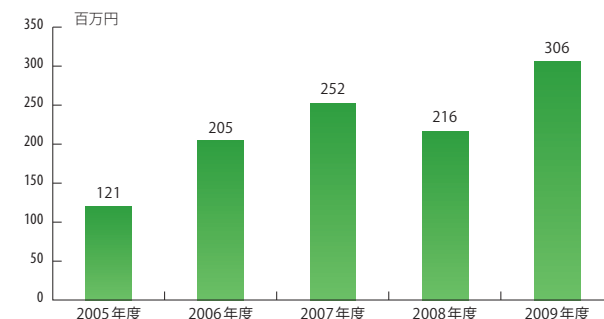
環境会計は、「環境保全および環境評価」に取り組むことで、当社グループが負担する環境負荷関連の経費「内部負担環境ロス」と社会が被る物的被害「外部負担環境ロス」の低減を図ることを目的に、それぞれを集計しています。

右のグラフは過去5年間の集計結果の一部です。

海運業の予防コスト



不動産業の環境保全および環境評価コスト



詳しくは飯野海運(株)のホームページ
経営報告書【CSR詳細報告編】
p.28~33をご覧ください。



マテリアルフロー

海運と不動産の事業活動では、資源消費（インプット）と環境負荷物質の排出（アウトプット）による影響を自然環境に与えています。事業活動で生じる環境負荷を物量で把握し、継続的な削減努力を促します。

インプット		アウトプット
<p>燃料油</p> <p>C 重油 527千t (546千kl)</p> <p>A 重油 14千t (17千kl)</p> <p>重油合計 542千t (563千kl)</p>	<p>海運業</p> <p>運航船+管理船 廃棄物は管理船のみ(注)</p>	<p>温室効果ガス(CO₂換算) 1,679千t</p> <p>NO_x 47千t</p> <p>SO_x 33千t</p> <p>船上生活系廃棄物</p> <p>プラスチック系 495㎡</p> <p>ビン・缶など 445㎡</p> <p>食物屑 276㎡</p>
<p>電気(昼間) 8,620千kWh</p> <p>電気(夜間) 3,595千kWh</p> <p>都市ガス 595千㎡</p> <p>A 重油 59kl</p> <p>上水・井水・湧水 82千㎡</p> <p>再生水 20千㎡</p>	<p>不動産業</p> <p>賃貸ビル合計 テナント分含む</p>	<p>CO₂ 6,142t</p> <p>NO_x 1,140kg</p> <p>SO_x 100kg</p> <p>一般廃棄物 645t</p> <p>産業廃棄物 243t</p> <p>下水排水 70千㎡</p>

(注) 運航(Operation) 自社グループ保有または船主から用船した船舶について、荷主から依頼された海上運送を行うために、積荷の内容、積・揚地港、積・揚荷役の期日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うこと。(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(Management) 自社グループ保有または船主から受託した船舶について、運航に必要な人材・物資など全ての条件を整え、運航中を含め船舶を運航者の指示通りの海上運送を行える状態に保ち続けること。(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行っている船舶もあります。

社会性報告

文化・社会活動



COSMIC FLIGHT
(写真・奥村浩司)

芸術とともに歩む飯野海運グループ

● 不動産と作品を融合する試み

飯野海運グループは芸術の力を不動産業の中に取り入れています。芸術作品を建物に置き、そこに集う人に心地よく、また芸術家が表現できる場を設けています。こうした取り組みで不動産とテナントや訪問者、さらには社会との良い関係を築けると考えています。

汐留芝離宮ビルディング(東京・港区)には地下1階から地上3階までの吹き抜けに「COSMIC FLIGHT」という作品が設置されています。美術作家の濱谷明夫氏の作品で、一本の白色の輝く糸をつらねて作られた長さ14メートルの巨大なオブジェが中空に浮いています。作品を見る人は波、雲、白い竜、翼など、さまざまな想像を抱くことでしょう。濱谷氏は「人々の心の触れ合う場として新しい風となり、安らぎのある希望に満ちた思いが連動することを願っています」と製作意図を述べていました。

飯野海運グループは今後も、芸術の力を活かしたビル作り、街作りを進めます。現在建設中の飯野ビルでは、ビル内の要所6カ所に芸術作品を配置する予定で、2010年春から選定を行っています。

濱谷明夫氏からのメッセージ

芸術作品と建築は、相互のコラボレーションで魅力を高めあえます。そうした取り組みが欧米ほど広がっていない日本で、先駆的に両者の融合を目指す飯野海運の取り組みは、素晴らしいものです。今回の作品では飯野海運と話し合いながら空間の広さを最大限使う大掛かりな作品を作れました。角度や高さで作品の姿が変わります。そこから見る方に面白さ、さまざまなイメージを感じていただきたいです。

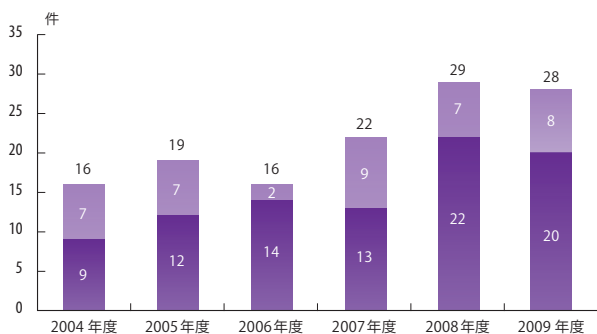
船員の労働安全衛生の確保

船員は、下記のような業務の特殊性から、多くのストレスにさらされ、長期にわたる航海中、心身ともに健康な状態を保つことは容易ではありません。

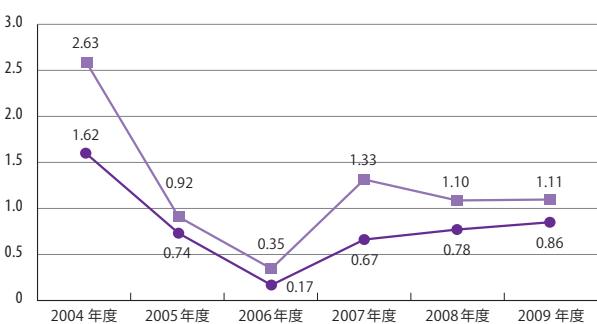
1. 長期間にわたり家庭から離れざるを得ない
2. 職場とプライベートスペース（居住区）の接近
3. 自由時間といえども行動範囲に制限がある
4. 娯楽が少なく、買い物も自由にできない
5. 乗組員数が限られ、臨時増員も簡単にはできない
6. 遠隔地のため、医療援助に制約がある

当社グループは、船員の心身の健康を第一に考え、こうした業務の特殊性による負担の軽減に努めています。乗船前後に厳重な健康診断を行うことはもちろん、航海中の心のケアとして、家族との会話を増やすよう、多数を占めるフィリピン人船員に低料金の国際携帯電話を貸与。また船の通信設備の一部を使い、私用のEメールのやりとりを接続無料で提供しています。2009年度は、

傷病発生状況（傷病による下船者数）



労働災害の発生頻度率



LTI (Lost Time Injuries) : 労働災害を伴う死傷の発生頻度率
 TRC (Total Recordable Cases) : LTIに業務上支障が出て治療を受けた負傷の発生頻度を加えた比率

船員の健康を考慮し、1月より船内の食事の原材料費を1日一人7.5ドルから9ドルに引き上げました。できるだけ良い食材を仕入れ、乗船するコックには、多国籍の船員に合わせた郷土料理の調理講習を実施するなど、満足度の向上を図っています。

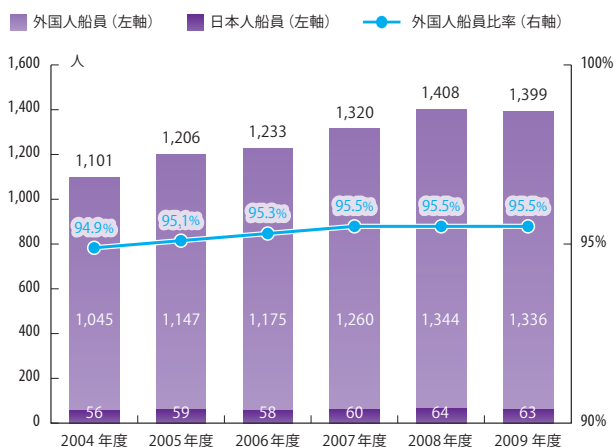


船員の多様性への配慮

当社グループの船員は、日本人、韓国人、フィリピン人(比)、ミャンマー人(ミ)で構成されており、日比、韓比、韓ミなど、ニカ国の組み合わせで混乗しています。長い航海中、文化や生活習慣の違う船員同士がともに生活や労働をしながら、調和を保つには、大変な努力が必要です。価値観の違いによるケンカや言い合いなど、ささいなことがトラブルのもととなり、大きな事故にもつながりかねません。

当社グループでは、できる限りこうしたトラブルを減らし、安全運航を達成するために、韓国・フィリピン・ミャンマーの船員配乗会社と協力し、きめ細かな対応を心がけています。乗船前に互いの国民性の相違を説明し、理解を促すよう船員に指導するほか、発生したトラブルについては、船員の下船後に原因や経緯などを丁寧に聞き出し、船員配乗会社と十分な話し合いのもと、対策を検討。次の航海に向けて、事故事例や再発防止策を周知・徹底しています。こうした地道な取り組みの結果、ニカ国船員間のトラブルも確実に減少しています。

飯野海運グループの外国人船員比率の推移（外航船舶）



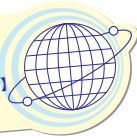
陸上で働く人のために

若手社員の育成とキャリア支援

飯野海運(株)の教育研修制度は、若手から管理職まで各階層に応じたOJTとOff-JT、自己啓発支援を組み合わせた多様なプログラムを設けています。また、中長

期的な人材育成の視点から、若手社員のキャリア形成に役立つ研修を定期的を実施しています。

詳しくは飯野海運(株)のホームページ
経営報告書【CSR詳細報告編】
p.35をご覧ください。



● フォローアップ研修(入社半年目)

入社半年を振り返り、ビジネスマナーなど社会人としての基礎を再確認するとともに、今後の課題や目標を見いだしてもらう目的で、毎年10月に実施。1日間でビジネスマナーの復習、各自の配属部署の業務内容および半年間の成果や失敗を発表し合い、最後は仕事に対する意識等を記述し、提出。後日人事グループと個別に面談します。2009年度も6名が参加しました。

● 乗船研修(入社2年目～)

入社2年目以降の陸上若手総合職の社員全員を対象に毎年実施。海運・不動産・管理部門の配属先にかかわらず、全員が現場を知ること、会社全体への理解と一体感を醸成します。実習は、主に当社の代表的な航路である極東とペルシャ湾間を往復し、期間は約50日前後。当社の海上職員(船員)が乗船する外航の大型タンカー等に見習いとして乗り組み、航海当直、甲板、機関や司厨(船内の食事担当)など船内の作業に数日ずつ配属され、現場の海上職員の業務を学びます。

2009年度は計2名が参加し、2009年10月25日～12月22日にオイルタンカー「隆邦丸」、2010年2月10日

豊洲丸での乗船実習風景



～4月4日に大型LPG船「豊洲丸」にそれぞれ乗船。参加者からは、「乗組員全員が協力して、安全運航を心がけることの大切さを実感した」という感想も聞かれ、海運会社の社員としての自覚と誇りを再認識する場となりました。

社員同士の交流を深める 共済会の活動

当社では、社員同士の活発な交流を奨励し、共済会を通じて社員有志のクラブ活動やイベントへの資金援助を行っています。現在、ボート部、スキー部、テニス部など9つのクラブがあり、2009年度は、ボート部と社員有志24名が6月6日に横浜・山下公園で行われた「ドラゴンボートレース」に参加。また、共済会と陸上労働組合が社員のためのクリスマスパーティーを毎年主催し、2009年度は12月9日に行われ、52名が参加。ビンゴゲームなどを楽しみ、盛り上がりました。

横浜の「ドラゴンボートレース」に出場



海外駐在員の家族の声

宗村美奈子

私たちの結婚生活は、2007年にシンガポールで始まり、2010年からはアメリカに在住しています。シンガポールでは手芸クラブに参加し、現地の方々とも交流。簡単な中国語を習うなど、良い経験でした。当初は言葉の壁や文化の違いに不安もおぼえましたが、何事も主人と助け合い乗り越えることで、家族の絆が強まったように感じます。2010年7月にアメリカで第一子を出産予定ですが、家族3人で貴重な海外生活を楽しみたいと思います。



財務報告

	2001年3月期	2002年3月期	2003年3月期	2004年3月期
連結損益計算書項目 (百万円)				
売上高	63,630	62,572	55,961	58,265
海運業	42,821	44,433	44,600	47,651
不動産業	9,821	9,479	8,971	8,666
流通小売業 ※1	10,988	8,660	2,390	1,948
売上原価	50,804	49,608	45,518	47,368
販売費及び一般管理費	6,383	6,852	5,278	4,962
営業利益	6,443	6,112	5,165	5,935
海運業	3,420	3,642	2,394	3,632
不動産業	3,215	2,527	2,747	2,303
流通小売業 ※1	△192	△57	24	△0
経常利益	3,943	3,523	3,113	3,557
税金等調整前当期純利益	2,245	2,325	4,187	3,701
法人税、住民税及び事業税	1,296	1,430	1,244	1,548
法人税等調整額	△556	△557	365	△41
少数株主損益	100	123	63	△67
当期純利益	1,605	1,329	2,515	2,261
連結貸借対照表項目 (百万円)				
流動資産	24,714	22,851	19,961	15,684
有形固定資産	95,744	89,855	107,829	109,070
資産合計	134,323	129,473	143,520	142,676
流動負債	30,162	29,913	23,543	39,874
純資産／資本	24,955	25,668	27,652	30,101
有利子負債	86,280	86,138	100,651	95,016
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	10,263	8,914	8,836	8,132
投資活動によるキャッシュ・フロー	△13,540	△3,405	△23,563	△5,322
フリー・キャッシュ・フロー ※2	△3,277	5,509	△14,727	2,810
現金及び現金同等物の期末残高	10,753	9,323	9,909	7,834
1 株当り情報 (円)				
1株当り当期純利益	15.67	13.01	24.81	22.24
1株当り純資産	243.64	254.85	274.13	302.64
配当金	5.00	5.00	6.00	8.00

※1 2010年3月期より「流通小売業」セグメントを廃止しました。

※2 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

主要財務データ(連結)

本主要財務データは、当社グループの10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しています連結財務諸表および注記事項を併せてご参照下さい。

2005年3月期	2006年3月期	2007年3月期	2008年3月期	2009年3月期	2010年3月期
63,763	73,382	80,516	95,090	94,496	77,031
52,968	62,629	69,760	84,863	87,627	71,812
8,795	8,697	8,906	8,744	5,500	5,219
2,000	2,056	1,850	1,483	1,369	-
48,846	55,728	61,278	72,074	75,534	66,433
5,372	5,224	5,956	6,492	7,036	6,512
9,545	12,430	13,282	16,524	11,926	4,086
7,427	10,156	10,782	13,376	11,196	3,358
2,128	2,220	2,510	3,141	749	727
△10	54	△10	7	△20	-
8,274	11,038	11,639	16,062	11,256	2,225
8,013	13,269	6,439	8,732	9,301	1,817
3,710	4,723	4,576	4,625	534	179
△575	84	△2,009	△1,420	3,176	1,409
23	45	△3	6	△14	50
4,855	8,417	3,875	5,521	5,605	180
18,918	18,296	19,804	24,670	24,790	25,115
107,349	113,318	119,773	134,460	135,501	137,904
147,777	156,659	166,736	176,228	175,808	180,735
23,282	24,865	31,348	47,501	32,498	25,191
39,525	48,372	52,008	52,591	53,395	52,727
88,025	83,851	89,712	98,049	104,916	109,227
12,139	12,553	11,910	12,780	8,648	12,306
△5,287	△7,350	△18,168	△18,946	△10,591	△12,784
6,852	5,203	△6,258	△6,166	△1,943	△478
10,831	8,669	6,890	9,237	11,087	13,728
47.23	76.13	35.36	50.39	51.54	1.69
360.22	440.75	474.66	477.08	497.64	489.78
10.00	15.00	15.00	15.00	15.00	12.00

飯野海運(株)役員一覧

取締役



代表取締役社長
関根知之

代表取締役
中上良彦

取締役
星野憲一

取締役
安齋容一郎

取締役
近光 護

取締役
根本 滋

取締役
大橋恵明

取締役
大野伸二

取締役
三宅茂樹

取締役
當舎裕己

監査役

常勤監査役
岡田俊雄

常勤監査役
河原一夫

監査役(社外)
鈴木進一

監査役(社外)
石井信彦

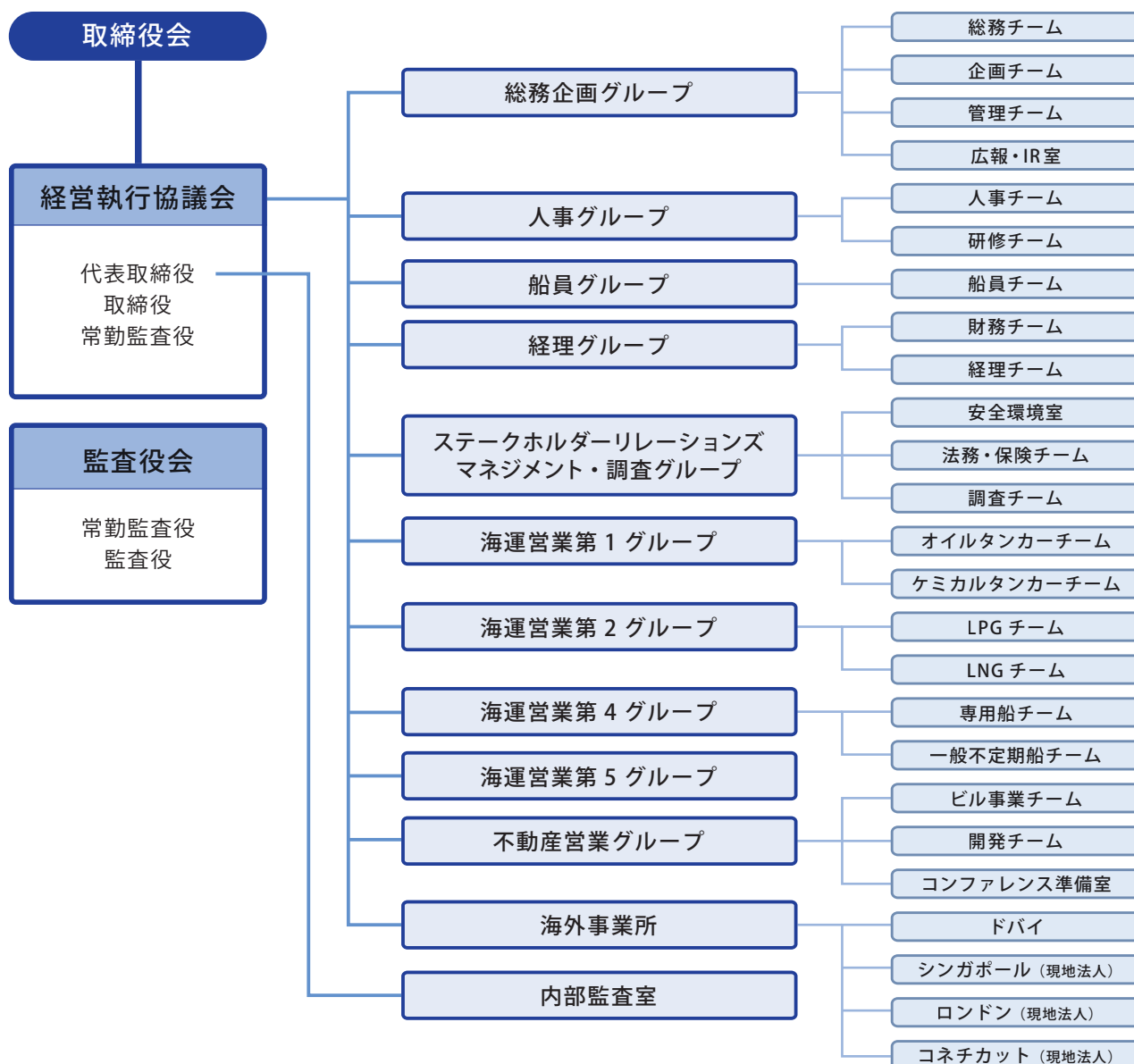
監査役(社外)
廣岡三喜雄

執行役員

社長執行役員	関根知之		執行役員	大野伸二	イノマネジメントデータ(株)代表取締役社長
常務執行役員	中上良彦	総務企画グループ管掌、経理グループ管掌 および人事グループ担当	執行役員	三宅茂樹	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	星野憲一	不動産営業グループ担当	執行役員	久保筆法	不動産営業グループ担当補佐
常務執行役員	安齋容一郎	海運営業第1グループ担当、 海運営業第5グループ担当および海外担当	執行役員	國崎孝夫	内部監査室長
常務執行役員	近光 護	海運営業第2グループ担当および 海運営業第4グループ担当	執行役員	宮下和友	イノマリンスervice(株)常務取締役
常務執行役員	根本 滋	船員グループ担当および イノマリンスervice(株)代表取締役社長	執行役員	當舎裕己	総務企画グループ担当および 総務企画グループリーダー
常務執行役員	大橋恵明	経理グループ担当および ステークホルダー・リレーションズ・マネジメント・ 調査グループ担当			

グループ組織体制

飯野海運(株)組織図



主なグループ会社

海運業	船舶の運航および貸渡	イイノガストランスポート(株) Lodestar Navigation S.A.
	船舶管理	イイノマリンサービス(株)
	海運仲立業および船用用品販売	イイノエンタープライズ(株)
不動産業	ビル管理	イイノ・ビルテック(株)
	倉庫業	泰邦マリン(株)
	不動産関連事業	(株)イイノ・メディアプロ

飯野海運グループの沿革



- 2009年(平成21年) | バイオ ETBE 輸送開始
- 2009年(平成21年) | 新「飯野ビル」建設工事に着工
(2011年6月末竣工予定)
- 2007年(平成19年) | 小型ガスタンカー部門を
イノガストランスポート株式会社に統合
- 2006年(平成18年) | Iino Singapore Pte. Ltd にて運航業務開始
- 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) | 当社グループ初の自主運航 LNG 船
「SK SUNRISE」竣工
- 2001年(平成13年) | 世界最大級のサウジアラビアメタノール
製造プロジェクトに参画(2004年操業開始)
- 1999年(平成11年) | 当社グループ初のダブルハルトンカー「隆邦丸」竣工
- 1997年(平成9年) | 貸フォトスタジオ運営会社「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 船「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ばら積み貨物船
「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」竣工(同ビルに本社移転、イノホール営業開始)
- 1949年(昭和24年) | 東京証券取引所に上場
(1952年までに順次、大阪証券取引所ほか国内全証券取引所に上場)
- 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
- 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および港湾荷役業に着手)

会社概要 / 投資家情報 (2010年3月31日現在)

会社概要

商号	飯野海運株式会社	
創業	1899 (明治 32) 年 7 月	
資本金	13,091,775,488 円	
本店	〒100-8506 東京都千代田区内幸町二丁目 1 番 1 号 ※実際の業務は下記本社事務所で行っております。	
本社	〒105-0011 東京都港区芝公園一丁目 7 番 13 号 (芝大門フロントビル)	
事業所	ドバイ (現地法人) シンガポール、ロンドン、コネチカット	
グループ会社	連結対象子会社	45 社
	持分法適用関連会社	4 社
	連結対象外関係会社	13 社
	合計	62 社
事業内容	海運業、不動産業	
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)、新日本石油(株)、 全国農業協同組合連合会、 (株)T&Dホールディングス、 電源開発(株)、東京ガス(株)、東ソー(株)、 日本ゼオン(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)日本政策投資銀行、 (株)みずほコーポレート銀行、 中央三井信託銀行(株)、 (株)三井住友銀行 他	
従業員数	単体 138 名 (陸上 89 名 海上 49 名) 連結 615 名	

投資家情報

事業年度	4 月 1 日から翌年 3 月 31 日まで	
定時株主総会	6 月下旬開催	
株式数	会社が発行する株式の総数	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、大阪(各第一部)、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。	

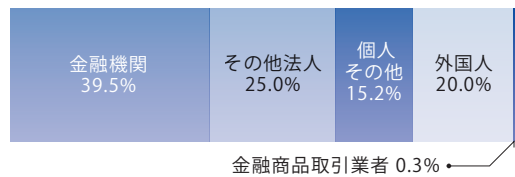
株主数 10,997 名

大株主

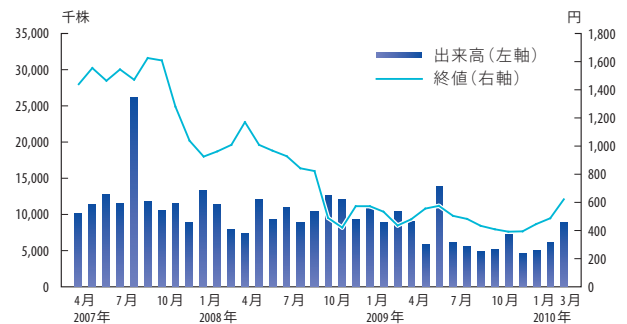
株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
東京海上日動火災保険株式会社	6,264	5.87
川崎汽船株式会社	5,940	5.56
ザ チェース マンハッタン バンク エヌエイ ロンドン スペシャル アカウント ナンバーワン	4,521	4.23
株式会社みずほコーポレート銀行	4,296	4.02
三井物産株式会社	4,200	3.93
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(CMTB 信託口)	3,622	3.39
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー 505041	3,568	3.34
飯野海運取引先持株会	3,225	3.02
日本生命保険相互会社	2,507	2.35
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口)	2,315	2.17

(注) 大株主および持株比率からは、自己株式(4,417千株)を除く。

所有者別株式分布状況



株価および出来高の推移



ステークホルダーからのコメント

船舶の効率的な活用

フランク・モーン・エーエスは、油圧駆動サブマージド・カーゴポンプ※の先駆的企業で、その製品はタンカーの建造や運航の方法を変えてしまったほど、革新的なものです。今日では、サブマージド・カーゴポンプのトップメーカーとして、世界のタンカー市場に製品を供給しています。

「見えているのに、見ていない」。格好のチャンスがあっても、思い込みによって見えなくなってしまう場合が多いものです。しかし、飯野海運は違います。飯野海運はチャンスを見極め、先進的な手法に投資することで、成功を手に入れました。簡単なことのように聞こえますが、これこそがイノベーションです。すなわち、伸びてきそうなチャンスを見出し、それを活用するための能力を築くということです。

積荷を守り、船体と環境の安全を守る。30年以上におよぶケミカルタンカーの運航にあたって、飯野海運がもっとも重視してきたことです。同社の船舶はすべて品質が高く、そのほとんどがステンレススチールの貨物タンクを備えています。揮発性、高粘度、腐食性を問わず、また食用や毒性を持ったものなど、多種多様な液体をそのタンクで運ぶことができます。

※ サブマージド・カーゴポンプ
ポンプ本体をタンカーのカーゴタンク内部に設置し、液体貨物中に浸漬した状態で運転する荷役用ポンプ。

しかし飯野海運の船舶は、難しい荷物を積載し、運送することができるだけではありません。現実的かつ安全な方法で、運ばれた液体を荷役し、タンクを洗浄することが可能な装置を備えています。したがっていかなる状況においても、マーケットの需要に効率的に対応することが可能です。この容易ではない仕事を、飯野海運とともに行えることを、当社は誇りに思います。

何百万もの人々が貧困から抜け出しつつあり、成長し続ける世界では、すべての物が今以上に必要とされています。新しい製品が開発され、運送にも新たな条件が求められることでしょう。しかし、飯野海運はそのイノベーティブな運営で、これからもサプライチェーンの中心に位置し続けることを、当社は確信しています。



フランク・モーン・エーエス 社長
トロンド・モーン

フランク・モーン・エーエスの事業

FRAMO (フラモ) のブランド名で知られる、ノルウェーの大手総合荷役機器メーカー。タンカー向けの油圧駆動サブマージド・カーゴポンプを主力製品とする。

1938年にノルウェー西部のベルゲンで創業。1960年代にサブマージド・カーゴポンプを開発し、世界のトップメーカーとなった。品質管理を徹底するため、自社製品をすべてノルウェー国内の工場で生産する。

1968年以来、累計で4万5000台のサブマージド・カーゴポンプを、世界の2800隻のタンカーに供給している。他には、海上流出油回収装置、アンチヒーリング・ポンプ装置などを開発・製造・販売している。

【フランク・モーン・エーエス 概要】

社名	Frank Mohn AS (フランク・モーン・エーエス)
本社所在地	ノルウェー ベルゲン
創業・設立	1938年
創業者	Frank Mohn
社長	Trond Mohn
従業員数	1700人(グループ全体)
売上高	42億ノルウェー・クローネ
株式	非公開

第三者意見

安全確保に向けたマネジメントシステム

わが国は原油の9割以上を中東からのタンカー輸送に頼っているほか、製油所で生産された石油製品の国内供給にあたっては内航タンカーやタンクローリーが大きな役割を果たしている。日本の石油産業のみならず、わが国のエネルギーセキュリティー上も物流は生命線といって過言ではない。

一方で石油は危険品であり、かつ環境に与える影響が非常に大きい物資であるため、その取り扱いには細心の注意が必要とされる。メキシコ湾での油田事故のように、万一原油が大量流出した場合、自然環境への影響は甚大かつ長期にわたる。その意味で、エネルギーセキュリティーと地球環境保全の両面から、飯野海運(株)の担う社会的使命は極めて大きいものがある。

本報告書では、同社が海運業の安全・環境マネジメントにおいて積荷・人命・船体・環境の4つの安全を追求するとして、目標を明確にし、具体的な取り組みを行っていることが記され、安全・環境面の取り組みの実効性が読み手に十分伝わる内容となっている。

定量評価に基づく適切な情報開示

安全活動の評価は、ともすれば事故発生件数の増減のみに終始したり、経営への影響評価が定性的になりがちだが、同社では事故発生率を下げるための活動、事故発生時の損失を最小限に抑える活動、および発生した事故に対応する活動にそれぞれかかるコストを定量的に把握し、安全会計として環境会計とともに統合的に開示しており、注目に値する。

さらに船員の労働安全衛生の面では、労働災害の発生頻度率の推移を明らかにしているが、必ずしも良好な結果ではないにも関わらずデータを開示している点は同社の情報開示に対する真摯な姿勢の表れといえる。

環境保全に向けた着実な取り組み

環境面では、海運業ならではの独自の視点による取り組みが紹介されている。それがバラスト水をめぐり取り組みに関する特集記事である。バラスト水が海洋生態系に悪影響を与えるという問題に対し、近年国際ルールの整備が進んでいる。しかし、その一方で規制強化はコストアップにつながるほか、各国で規制がまちまちであるなど企業側の対応は決して容易ではない。

本報告書では有識者を招いての座談会の模様を紹介しているが、その中で同社が企業側の立場から対応の難しさを率直に述べている点は、現実面と冷静に向き合いつつ高い目標に向けて一步一步着実に前進していこうという同社の「本気」がうかがえ、むしろ好感を抱かせる。

今後の経営に期待すること

世界経済は緩やかな回復基調にあるが、依然先行きは不透明である。また、同社の主力事業であるタンカー部門は新造船流入による船腹需給の緩和もあり、引き続き経営環境は厳しいものがある。そのような中、同社はケミカルタンカー部門へ経営資源を集中させる一方、収益安定化のため国内オフィスビル賃貸事業に取り組むとのことで、戦略の方向性は明確である。

しかし、現状で同社売上高の93%強を海運業が占め、不動産業が同社の収益安定化に寄与するまでに至っていないのが実態であり、今後バランスの取れた安定的な収益基盤を着実に構築されることを期待したい。



出光興産株式会社
常務取締役 常務執行役員経営企画部長

月岡 隆

第三者意見を受けて

本報告書および当社グループの活動に対して、月岡様から激励を含めた貴重なご意見を頂戴し、改めて気を引き締めております。

当社グループは安全確保を経営の基盤としており、ISO規格に基づくマネジメントシステムを運用し、目標と結果の開示を通じ、継続的な改善を目指します。

ご指摘のとおり安定的な収益基盤の構築に努めるとともに、企業としての新しい価値の創造と、環境と調和した未来へ向けて、今後も皆さまからのご意見を真摯に受け止め、当社グループの活動に活かしていく所存ですので、どうぞよろしくご意見申し上げます。

取締役 常務執行役員
編集委員会委員長

大橋 恵明

前社長からのメッセージ

当社は、「安全」の確保をもっとも重要な経営課題と考えてきました。そして私たちのいう「安全」という言葉には、二つの想いがあります。

一つは、自ら重大事故を起こすことがあってはならない、という想いです。例えば当社グループのオイルタンカーが運んでいる原油や、ケミカルタンカーに積載している危険物が海上へ流失してしまうと、地球環境に大きな影響を与えてしまいます。このようなことがあってはならないという、自戒の想い。

もう一つは、危険に巻き込まれないでほしい、という想いです。今も当社グループの船は海賊の出没する危険な海域を航行しています。また、停泊中に他船が接触してくるなど、最善を尽くして対応してもどうしても避けられない事態に遭遇することもあります。常に注意を怠らないこと、危険への備えを忘れないことも必要ですが、これらを実行しても避けることができない不測の事態に巻き込まれることがないよう、全船の航海の安全を想い、安航を祈ります。

振り返ると、私の海運マンとしての人生は、海運集約直後の小さな会社からはじまり、その後の会社の成長とともに歩んでまいりました。そしてそれは、海運集約に至った経緯を顧み、自分の足で立つて歩くことの大切さと、安全の確保に寄せる多くの方々の想いとが合わさり、長期的な安定と独立を大切に思う社風が育まれる過程でもありました。このような背景があって、「堅実経営の飯野」というご評価をいただくことがあったのかもしれない。

そしてこの文化は、長期的な視点に立った粘り強い投資戦略や、安定収益源の確保として位置付けている不動産業への投資といった独特の戦略にも表れております。例えば、現在当社の主力であるケミカルタンカー部門の事業開始は1979年でした。それから苦節二十有余年、目に見える収益に結びついたのは2000年代に入ってからのことでした。このような企業内起業家精神も脈々と受け継がれ、今日の当社グループを作り上げております。これからも私たちは、安心・安全で快適なサービスのご提供に努め、新しい価値を創造する企業でありつづけたいと考えております。

今後私は相談役として新社長を支え、グループの発展に尽くす所存でございます。これからも全役職員一丸となり、皆様のご期待にお応えできるよう精励いたしますので、引き続き倍旧のご指導ご鞭撻を賜りますよう、心から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および、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)

杉本勝之

編集委員会 / 編集事務局より

より多くの皆さまに幅広い情報をお伝えするべく、昨年からアニュアルレポートと安全・環境報告書を統合し、「経営報告書」として発行しています。

本報告書の制作にあたっては、職種・部門に偏りがないよう選出した当社グループの従業員で構成する編集委員会が中心的な役割を担いました。委員会では、読者の皆さまに当社グループの特性をいかにお伝えし、ご理解いただくかを議論した結果、「歴史と堅実な社風を源泉とする強み」、「環境に配慮している誠実さ」、「社員の顔が見える身近な存在」にフォーカスするという編集方針を定めました。また、一人でも多くの方に本報告書を手にとっていただけるよう、視力の弱い方や色覚障がい

のある方に配慮した誌面づくりにも取り組みました。

不動産業の特集では、飯野ビルの建替えに際し、不動産部門の開発担当者が中心となり、当ビルへの思い入れと意気込みを語り、海運業の特集では、東京湾の生物多様性をテーマに、東京湾再生に取り組まれている方や生物多様性条約 COP10 のアドバイザーを外部からお招きし、当社グループの社員を交え、海洋生物の命のつながりを守る活動について論じていただきました。

本報告書をご覧になった読者の皆さま方には、当社グループの今後の事業および IR・CSR への取り組みや報告書作成の参考にさせていただくため、ぜひとも率直なご意見・ご感想を賜りますようお願い申し上げます。

編集委員会メンバー

委員長	飯野海運(株) 取締役 常務執行役員 大橋恵明
副委員長	飯野海運(株) 代表取締役 常務執行役員 中上良彦
顧問	飯野海運(株) 特別顧問 愛葉光彦
委員	飯野海運(株) 當舎裕己、國崎孝夫、藤村誠一、 吉川貢市、山田雄弘、鈴木健志、 小林宏是、鮎子田修、和田浩二、 豊田真之、小池希光子、見立大祐 イイノマリンサービス(株) 山廣寿唯、石田英寿 イイノ・ビルテック(株) 神崎崇、池康弘 イイノガストランスポート(株) 大高忠明、井上英勝 イイノマネジメントデータ(株) 高木利明
編集事務局	飯野海運(株) 久末昇、保木裕二、羽山晶子、伊藤夏彦、鎌田英佑 イイノリサーチアンドパソナ(株) 鈴木康昭



問い合わせ先

飯野海運株式会社 〒105-0011 東京都港区芝公園一丁目7番13号 芝大門フロントビル
総務企画グループ 広報・IR室 電話: 03(5408)0356 FAX: 03(5408)0443 電子メール: ikk_soumu2@ex.iino.co.jp
ステークホルダーリレーションズマネジメント・調査グループ 安全環境室
電話: 03(5408)0373 FAX: 03(5408)0383 電子メール: srm-1@ex.iino.co.jp

その他の発行媒体

1. 有価証券報告書 2. 事業報告 3. 株主通信

【入手方法】上記総務企画グループまでお問い合わせください。当社グループのホームページ(www.iino.co.jp)からもご覧いただけます。

経営報告書 2010 発行日: 2010年6月 発行: 飯野海運株式会社
制作協力: 株式会社感響舎 デザイン: イクシノ イメージラボラトリー イラストレーション: 中島美弥
次回発行予定: 2011年夏



IINO LINES

www.iino.co.jp

