

COMPANY RESEARCH AND ANALYSIS REPORT

|| 企業調査レポート ||

飯野海運

9119 東証プライム市場

[企業情報はこちら >>>](#)

2025年7月14日(月)

執筆：客員アナリスト

水田雅展

FISCO Ltd. Analyst **Masanobu Mizuta**



FISCO Ltd.

<https://www.fisco.co.jp>

目次

■ 要約	01
1. 海運業、不動産業とも安定収益源の積み上げに向けた取り組みを推進	01
2. 2025年3月期は増収も一部市況軟化の影響等で減益	01
3. 2026年3月期は減収減益予想	01
4. 中期経営計画の進捗は順調	02
■ 会社概要	03
1. 会社概要	03
2. 沿革	03
■ 事業概要	05
1. 事業の概要	05
2. 海運業	06
3. 環境配慮型の最新鋭・次世代燃料船	07
4. 不動産業	09
5. リスク要因・収益特性と課題・対策	10
■ 業績動向	10
1. 2025年3月期連結業績の概要	10
2. 財務の状況	12
■ 今後の見通し	13
1. 2026年3月期連結業績予想の概要	13
2. 2026年3月期の市況見通し	14
■ 成長戦略・サステナビリティ経営	15
1. 中期経営計画「The Adventure to Our Sustainable Future」の進捗状況	15
2. 安定収益源を積み上げるための重点戦略	16
3. 株主還元策	17
4. サステナビリティ経営	18
5. 弊社の視点	19

■ 要約

中期経営計画（2024 年 3 月期～2026 年 3 月期）の進捗は順調

飯野海運 <9119> は 1899 年に創業し、125 年を超える歴史を持つ海運会社である。企業理念（IINO PURPOSE）に「安全の確保を最優先に、人々の想いを繋ぎ、より豊かな未来を築きます」を掲げ、事業ポートフォリオ経営の推進による経済的価値の向上に加え、マテリアリティ（サステナビリティ重要課題）の克服により社会的価値の創造を図り、同社の掲げる共通価値の創造に向けた取り組みを強化している。

1. 海運業、不動産業とも安定収益源の積み上げに向けた取り組みを推進

同社は資源・エネルギー輸送を主力とする海運業（外航海運業、内航・近海海運業）と、本社の飯野ビルディング（東京都千代田区）を主力とするオフィスビル賃貸の不動産業を両輪として事業展開している。海運業は中東積み極東揚げ航路でトップクラスのシェアを誇るケミカルタンカーや、中長期契約を積み上げる大型ガス船などを特徴・強みとしている。不動産業は飯野ビルディングなど東京都心部の一等地に賃貸オフィスビルを複数所有していることが特徴だ。両事業とも市況変動の影響を軽減すべく安定収益源の積み上げに向けた取り組みを推進しているほか、海運業では地球環境負荷軽減や競争力強化に向けた取り組みとして環境配慮型の最新鋭・次世代燃料船を積極的に投入し、不動産業ではポートフォリオ拡大に向けて海外展開も本格化させている。

2. 2025 年 3 月期は増収も一部市況軟化の影響等で減益

2025 年 3 月期の連結業績は売上高が前期比 2.8% 増の 141,866 百万円、営業利益が同 10.3% 減の 17,100 百万円、経常利益が同 20.3% 減の 17,368 百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同 7.0% 減の 18,367 百万円となった。各利益は減益となったが会社予想（2025 年 1 月 31 日付の 3 回目の修正値）は上回った。大型原油タンカーの一部船舶の採算改善、為替の円安影響などプラス要因はあったが、ケミカルタンカーの運航隻数減少、大型ガス船の一部船舶における市況軟化、ドライバルク船におけるコスト増加、不動産業における英国不動産 2 棟目の初期費用計上などが影響した。全社営業利益の前期比 19.6 億円減少の内訳は、大型原油タンカーが同 4.8 億円増、ケミカルタンカーが同 12.4 億円減、大型ガス船が同 15.7 億円減、ドライバルク船が同 7.6 億円減、中小型ガス船が同 0.4 億円減、不動産業が同 0.5 億円減、その他(各分野の為替影響を抜き出して集約)が同 12.2 億円増となった。

3. 2026 年 3 月期は減収減益予想

2026 年 3 月期の連結業績は売上高が前期比 5.5% 減の 134,000 百万円、営業利益が同 33.3% 減の 11,400 百万円、経常利益が同 33.8% 減の 11,500 百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同 37.4% 減の 11,500 百万円を見込んでいる。米国関税政策の影響、米 USTR(米国通商代表部)による中国建造船に対する米国の入港税の影響、紅海情勢の影響については織り込まないが、中国を中心とする世界経済の不透明感や円高影響などを考慮して減収減益を予想している。米国関税政策及び入港税の影響については、同社は米国発着貨物の取り扱いが少ないため直接的な影響は軽微であり、紅海情勢については紅海の航行が再開しない前提としている。米国関税政策や紅海情勢によって業績が変動する可能性があるものの、中期経営計画で掲げている安定収益源の積み上げに向けた各種取り組みの着実な進展を期待したい。

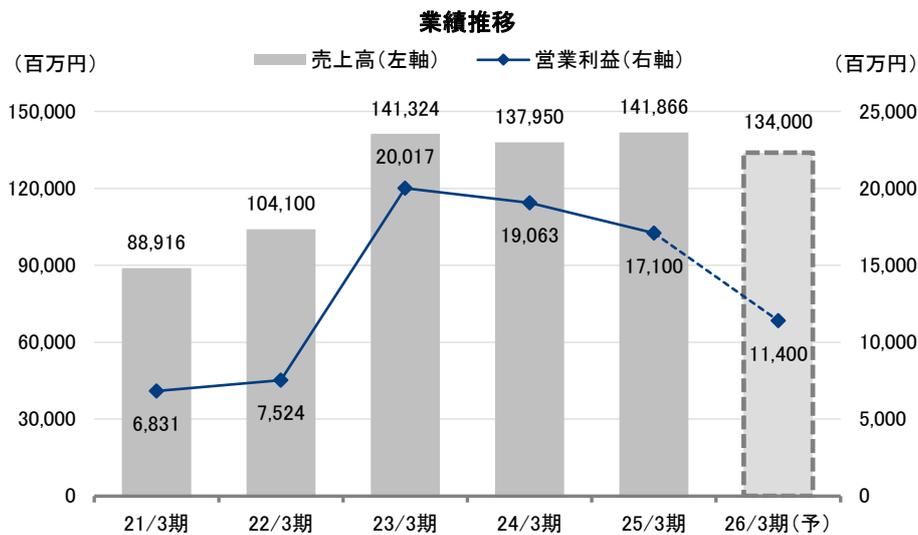
要約

4. 中期経営計画の進捗は順調

同社は、中期経営計画「The Adventure to Our Sustainable Future」(2024年3月期～2026年3月期)で掲げた財務数値目標について、1期目の2024年3月期と2期目の2025年3月期は、ほとんどの項目が計画値を上回る着地となった。最終年度の2026年3月期は世界経済の不透明感や円高影響などを考慮して減収減益予想としているが、中期経営計画の進捗はおおむね順調と言えるだろう。また3年間合計で1,000億円の投資(うち環境関連投資に600億円)を計画しており、2025年1月末時点で意思決定済みの投資進捗率は85%程度と順調である。なお株主還元については2026年3月期の配当性向の基準を従来の30%から40%に引き上げた。2027年3月期以降の配当方針については次期中期経営計画(2026年5月頃開示予定)策定時に再検討する。

Key Points

- ・ 歴史ある海運業と不動産業が両輪、安定収益源の積み上げを推進
- ・ 2025年3月期は前期比増収も一部市況軟化の影響等で減益
- ・ 2026年3月期は減収減益予想
- ・ 中期経営計画の進捗は順調、株主還元も強化



出所：決算短信よりフィスコ作成

■ 会社概要

125年を超える歴史を持つ海運会社

1. 会社概要

同社は1899年に創業（飯野商会、京都府舞鶴市）し、125年を超える歴史を持つ海運会社である。新たな企業理念（IINO PURPOSE）に「安全の確保を最優先に、人々の想いを繋ぎ、より豊かな未来を築きます」を掲げ、事業ポートフォリオ経営の推進による経済的価値の向上にとどまらず、マテリアリティ（サステナビリティ重要課題）の克服により社会的価値の創造を図り、同社の掲げる共通価値の創造に向けた取り組みを強化している。2025年3月期末の資産合計は306,431百万円、純資産は145,645百万円、自己資本比率は47.5%、発行済株式数は108,900,000株（自己株式3,096,941株を含む）、連結従業員数は698名となっている。同社グループは同社及びグループ会社84社（連結対象子会社67社、持分法適用会社8社、連結対象外関係会社9社）で構成されている。海外では駐在員事務所を上海に、現地法人をシンガポール、ドバイ、ロンドン、ヒューストンに、船舶管理拠点をプサンにそれぞれ展開している。主要な連結子会社は船舶管理を行っているイイノマリンサービス（株）、内航・近海海運業のイイノガストランスポート（株）などである。

2. 沿革

1899年、創業者の飯野寅吉（いいのとらきち）氏が京都府舞鶴市に飯野商会を設立して港湾荷役業及び石炭運送業に着手した。その後、1944年に現商号の飯野海運（株）に改称、1949年に東京証券取引所（以下、東証）へ株式上場、2022年4月の東証の市場再編に伴ってプライム市場へ移行した。

海運業では1964年の海運集約に際して定期航路部門を分離・譲渡し、以来、タンカー・不定期貨物船経営を主力としている。近年は2019年12月にメタノールを燃料として使用可能な同社初の二元燃料主機関搭載メタノール船が竣工、2020年3月に同社保有船初のSOxスクラバー（脱硫装置）搭載VLCCが竣工、2022年2月にLPGを燃料として使用できる同社初の二元燃料主機関搭載VLGCが竣工、2024年2月にゼロエミッション燃料として注目されるアンモニア燃料への将来的な切り替えに対応可能なアンモニア運搬船が竣工するなど、環境への負荷を低減する技術を積極導入している。

不動産業では2011年10月に飯野ビルディング建て替え1期工事が完了して開業、2014年11月に飯野ビルディング2期工事が完了してグランドオープンした。2021年6月には旧東京桜田ビルを含む新橋田村町地区市街地再開発事業で日比谷フォートタワーが竣工した。海外では2020年3月に英国ロンドンのオフィスビルを取得、2024年3月に英国ロンドンにおいて2棟目となるオフィスビルを取得するなど、不動産業の海外展開も積極化している。

会社概要

沿革

年	主要項目
1899年	飯野寅吉が京都府舞鶴市に飯野商會を設立し、港湾荷役業及び石炭運送業に着手
1931年	わが国最大の外航タンカー初代「富士山丸」竣工
1944年	現商号の飯野海運(株)に改称
1949年	東京証券取引所(以下、東証)に上場
1950年	戦後わが国初の大型タンカー「隆邦丸」竣工
1960年	旧「飯野ビルディング」(イノホールを併設)が竣工し、同ビルに本社移転
1963年	同社初の外航 LPG 船「豊洲丸」竣工
1964年	海運集約に際して定期航路部門を分離・譲渡。以来、タンカー・不定期貨物船経営を主力とする
1991年	インドネシア産 LNG プロジェクトに参画し、LNG 輸送事業に進出
1996年	カタール産 LNG プロジェクトに参画
1999年	創業 100 周年
2002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)
2003年	同社初の自主運航 LNG 船「SK SUNRISE」竣工
2004年	海上運送業において ISO9001 及び ISO14001 同時認証を取得
2005年	ビル賃貸業において ISO9001 及び ISO14001 同時認証を取得
2011年	建て替えに伴う飯野ビルディング 1 期工事完了(10 月開業) 本社オフィス(飯野ビルディング)が日本初の「LEED プラチナ認証」を取得
2014年	飯野ビルディング 2 期工事完了(11 月グランドオープン)
2018年	スノービット LNG プロジェクトの Northern LNG Transport Co.,l LTD. 及び ll Ltd. の株式を追加取得
2019年	同社初の二元燃料主機関搭載メタノール船竣工
2020年	英国ロンドンのオフィスビルを取得 同社初の SOx スクラバー搭載船(VLCC)竣工
2021年	新橋田村町地区市街地再開発事業「日比谷フォートタワー」が竣工 TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)提言への賛同を表明し、TCFD コンソーシアムに加入
2022年	Equinor ASA 向け同社初の LPG 二元燃料主機関搭載 VLGC「CALLUNA GAS」竣工 東証の市場再編に伴いプライム市場へ移行 米国オレゴン州ポートランド市における再開発事業「Press Block プロジェクト」へ参画 「飯野海運グループ人権方針」及び「飯野海運グループ腐敗防止方針」を策定
2023年	Borealis AG 向け LPG 二元燃料主機関搭載 VLGC「OCEANUS AURORA」竣工 「飯野海運グループ調達方針」及び「飯野海運グループサプライヤー行動規範」を策定
2024年	三井物産(株)向け新造アンモニア運搬船「GAS INNOVATOR」竣工 「飯野海運グループ サステナビリティ基本方針」を策定 英国ロンドンに 2 棟目のオフィスビル「111 STRAND」を取得 Borealis AG 向け LPG 二元燃料主機関搭載の大型 LPG 船(Ice Class VLGC)の長期定期用船契約を締結 米国テキサス州ダラス近郊の木造 7 階建て ESG 配慮型オフィスビル竣工 本邦初となるメタノール二元燃料焚き大型原油タンカーの建造を決定
2025年	燃料輸送船「YODOHIME」にローターセイル(風力推進補助装置)の搭載を完了 TNFD(自然関連財務情報開示タスクフォース)フォーラムへ参画、TNFD Adopter に登録 秋田県男鹿市に所有する遊休地を活用した秋田申川(さるかわ)太陽光発電所の建設を決定

出所: 会社リリースよりフィスコ作成

■ 事業概要

海運業（外航海運業、内航・近海海運業）と不動産業が両輪

1. 事業の概要

同社は、資源・エネルギー輸送を主力とする海運業（外航海運業、内航・近海海運業）と、本社の飯野ビルディング（東京都千代田区）を主力とするオフィスビル賃貸の不動産業を両輪として事業展開している。海運業の業績は海運市況、燃料油価格、為替、新造船竣工、売船、入渠などの影響により大きく変動する傾向がある。同社の海運業の特徴として、市況変動の影響を受けにくい中長期契約と市況の影響を受けるスポット契約を組み合わせ、収益の最大化を図っている。不動産業の業績は賃貸ビル取得・売却、賃料・空室率、設備更新・営繕費用などの影響を受けるが、海運業に比べると変動が少なく、高利益率の安定収益源となっている。

過去5期（2021年3月期～2025年3月期）のセグメント別業績では、海運業は2023年3月期～2025年3月期に海運市況と為替が収益を大幅に押し上げた。不動産業は売上高、営業利益ともに大きな変動はなく、おおむね堅調に推移している。なお2025年3月期の連結売上高構成比は外航海運業が82.8%、内航・近海海運業が8.0%、不動産業が9.2%、連結営業利益構成比は外航海運業が77.1%、内航・近海海運業が2.7%、不動産業が20.2%、連結営業利益率は外航海運業が11.2%、内航・近海海運業が4.0%、不動産業が26.4%となった。

事業概要

セグメント別業績推移

(単位：百万円)

	21/3期	22/3期	23/3期	24/3期	25/3期
連結売上高	88,916	104,100	141,324	137,950	141,866
外航海運業	69,295	82,546	117,977	114,782	117,501
内航・近海海運業	8,581	9,535	10,503	10,278	11,343
不動産業	11,158	12,254	12,930	12,973	13,103
合計	89,033	104,335	141,409	138,034	141,947
調整額	-118	-235	-85	-84	-81
構成比(調整前)					
外航海運業	77.8%	79.1%	83.4%	83.2%	82.8%
内航・近海海運業	9.6%	9.1%	7.4%	7.4%	8.0%
不動産業	12.5%	11.7%	9.1%	9.4%	9.2%
連結営業利益	6,831	7,524	20,017	19,063	17,100
外航海運業	2,463	2,860	15,622	15,104	13,184
内航・近海海運業	505	513	594	443	454
不動産業	3,863	4,150	3,801	3,516	3,462
合計	6,831	7,524	20,017	19,063	17,100
構成比					
外航海運業	36.1%	38.0%	78.0%	79.2%	77.1%
内航・近海海運業	7.4%	6.8%	3.0%	2.3%	2.7%
不動産業	56.6%	55.2%	19.0%	18.4%	20.2%
連結営業利益率	7.7%	7.2%	14.2%	13.8%	12.1%
外航海運業	3.6%	3.5%	13.2%	13.2%	11.2%
内航・近海海運業	5.9%	5.4%	5.7%	4.3%	4.0%
不動産業	34.6%	33.9%	29.4%	27.1%	26.4%

注1：外航海運業に含めていた一部船舶を25/3期より内航・近海海運業に変更、24/3期は変更後区分による数値

注2：連結営業利益(率)はセグメント利益(率)

出所：決算短信よりフィスコ作成

海運業はケミカルタンカーや大型ガス船が主力

2. 海運業

海運業のうち、外航海運業は世界の全水域において、原油を輸送する大型原油タンカー、石油化学製品を輸送するケミカルタンカー、LNG（液化天然ガス）やLPG（液化石油ガス）を輸送する大型ガス船、石炭・木材チップを輸送する専用船及び石炭・穀物・鋼材・肥料などを輸送する中型～小型ドライバルク船（ばら積み貨物船）を運航している。内航・近海海運業は国内及び近海を中心とした水域において、LNG・LPG・石油化学系ガスを輸送する中小型ガス船を運航している。

事業概要

2025 年 3 月期末時点のグループ運航船舶数は合計 87 隻（社船 47 隻、用船 40 隻、共有相手持分及び短期用船を含む）である。船種別の内訳は、外航海運業の大型原油タンカー 4 隻、ケミカルタンカー 33 隻、大型ガス船 7 隻（LPG 船 7 隻）、ドライバルク船 19 隻（ドライバルク船 18 隻、木材チップ専用船 1 隻）、内航・近海海運業の中小型ガス船 24 隻（LNG 船 1 隻、LPG 船 21 隻、アンモニア船 1 隻、溶融硫黄船 1 隻）となっている。今後、自社保有で 2026 年 3 月期にケミカルタンカー 2 隻、大型ガス船（大型液化エタン船）2 隻、2027 年 3 月期以降に大型原油タンカー（二元燃料主機関搭載メタノール船）1 隻、大型 LPG 船（Ice Class VLGC）1 隻の竣工を予定している。

主要取引先としては、アストモスエネルギー（株）（出光興産 <5019> グループと三菱商事 <8058> グループの LPG 部門が統合した LPG 商社）、出光興産、王子ホールディングス <3861>、ENEOS（株）（ENEOS ホールディングス <5020> グループ会社）、全農（全国農業協同組合連合会）、J-POWER<9513>（電源開発）、日本ゼオン <4205>、北海道ガス <9534>、Equinor ASA、Borealis AG、ARAMCO TRADING FUJAIRAH FZE/Saudi Basic Industries などがある。

同社は資源・エネルギー関連輸送を主力として、グローバル・ネットワークを駆使した効率的な輸送で、遠洋から近海にわたる幅広い水域で海上輸送サービスを提供している。業界トップクラスの船隊規模を誇るケミカルタンカーや、安定収益源として中長期契約を積み上げる大型ガス船などが特徴・強みであり、特に中東積み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る。さらに、同社が運航するケミカルタンカーの多くはステンレス製タンクを有していることも特徴だ。ステンレス製タンクは通常のコーティングタンクに比べて耐腐食性が強いいため、石油化学製品だけでなくパーム油などの輸送も行うことで効率的な運航を図っているほか、タンク洗浄など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有していることが同社の競争優位性につながっている。また LPG・石油化学系ガスの国内輸送量シェアは業界トップクラスで、国内では数少ない内航 LNG 船も運航している。

環境負荷軽減や競争力強化に向けた環境配慮型船舶を積極投入

3. 環境配慮型の最新鋭・次世代燃料船

海運業界は地球環境負荷軽減への取り組み強化が求められており、2020 年 1 月には国際海事機関（IMO）が船舶燃料硫黄分規制（SOx 規制）の適用を開始した。船舶燃料に含まれる硫黄分濃度を従来の「3.5% 以下」から「0.5% 以下」とする国際規制の強化で、対応選択肢としては低硫黄燃料油（規制適合燃料油）の使用、SOx スクラバー（船舶の排出ガス中の SOx を除去する脱硫装置）の設置がある。ただし、規制適合燃料油対応仕様に変更するための船用品・修繕費の増加、規制適合燃料油を使用するための従来の船用燃料油との価格差などがコストアップ要因となる。同社の対応としては規制適合燃料油使用をはじめとする環境規制対応コストを荷主に求め、COA（数量輸送契約）等の契約に反映すべく交渉を行っているほか、規制適合燃料油使用にとどまらず、海運業における環境負荷軽減や競争力強化に向けた取り組みとして、環境配慮型の最新鋭・次世代燃料船を積極投入している。

事業概要

2019 年 12 月にはメタノールも燃料として使用可能な同社初の二元燃料主機関搭載メタノール船が竣工、2020 年 3 月には同社初の SOx スクラバー搭載船 (VLCC) が竣工した。その後も SOx スクラバー、海洋生態系保護のためのバラスト水処理装置、船尾フィン及びフィン付き舵 (Rudder-Fin) などを装備した最新鋭船へのシフトや、風力推進補助装置ローターセイル搭載などの取り組みを行っている。2022 年 2 月には Equinor ASA 向けに同社初の LPG 二元燃料主機関搭載 VLGC 「CALLUNA GAS」が竣工した。SOx 規制対応に加え、新造船の CO₂ 排出量規制である EEDI (Energy Efficiency Design Index) 規制についても、2022 年以降の建造契約船から適用されるフェーズ 3 に先行対応している。また、本船は主機関並びに発電機関に NOx 排出量を抑制するシステムを搭載することで、NOx 排出規制にも対応するなど環境負荷が小さくなっている。2023 年 3 月には同社として 2 隻目となる LPG 二元燃料主機関搭載 VLGC 「OCEANUS AURORA」が竣工した。本船は同社にとってクリーンエネルギーとして注目されているアンモニアを貨物として積載可能な初めての VLGC である。

2024 年 2 月には三井物産 <8031> 向け新造アンモニア運搬船 「GAS INNOVATOR」が竣工した。米国 ABS (American Bureau of Shipping) によるアンモニア燃料船化の基礎認証を受けて設計・建造された世界初のアンモニア運搬船である。また同年 6 月には Borealis AG 向け LPG 二元燃料主機関搭載 Ice Class VLGC (耐氷船) の長期定期用船契約を締結 (2027 年 1 月～3 月竣工予定) した。VLGC として最大船型であり、輸送貨物 1 トン当たりの燃料消費量を削減するだけでなく、燃料としての LPG は従来の重油に比べ、二酸化炭素 (CO₂)、粒子状物質 (PM)、硫黄酸化物 (SOx)、窒素酸化物 (NOx) の排出量を削減することが可能である。同年 10 月にはわが国初となるメタノール二元燃料焚き大型原油タンカーの建造 (2028 年 3 月期竣工予定) 並びに出光タンカー (株) との用船契約への投入を決定した。

海運、船舶に対する環境規制はこれまでも強化されているが、2023 年 1 月には、A-E の 5 段階で毎年の燃費実績を評価・格付けし、一定の評価を下回った船に改善計画の提出と主管庁による認証を義務付けることで、継続的な省エネ運航を促進させることを目的とした CII 規制 (Carbon Intensity Indicator 規制) が施行された。また 2024 年 1 月には EU 排出量取引制度 (EU-ETS) の海運セクターへの適用が開始された。2030 年までに 1990 年比で少なくとも 55% の GHG 排出量削減を目指した気候変動政策パッケージ (Fit for 55) の一環で、海運業は適用対象外とされていたが、2023 年 4 月の欧州議会・EU 理事会の最終採択により海運業も適用対象となった。EU-ETS は事業者や施設ごとに排出量の上限を割り当て、過不足分の排出枠 (GHG を排出する権利) を売買する「キャップ・アンド・トレード方式」が採用されている。海運に対する排出枠は有償となり、排出量に応じて排出枠を市場などで購入する必要がある。このような環境規制に対応するべく、同社は次世代燃料船の竣工に加え、海外スタートアップとの協業なども活用して環境対策を加速させている。

不動産は東京都心部の一等地でオフィスビルを賃貸、海外展開も本格化

4. 不動産業

不動産業はオフィスビルの賃貸・管理・メンテナンスを行っている。本社ビルである飯野ビルディング(イノホール&カンファレンスセンターを含む)など、東京都心部の一等地に賃貸オフィスビルを複数所有していることが特徴だ。またフォトスタジオ事業(イノ・広尾スタジオ、イノ・南青山スタジオ)など関連事業も展開している。2025年3月期末時点の所有賃貸ビルは国内6棟(飯野ビルディング、汐留芝離宮ビルディング、日比谷フォートタワー、東京富士見ビル、飯野竹早ビル、NS虎ノ門ビル)、及び海外3棟(英国ロンドン BRACON HOUSE、英国ロンドン 111 STRAND、米国ダラス SOUTHSTONE YARDS OFFICE-B)の合計9棟となっている。

主力の飯野ビルディング(2011年10月開業、2014年11月グランドオープン)は「100年先にも愛されるビル」をコンセプトとして、通常の外壁・窓ガラスを二重構造にして断熱空気層を作ることでも熱負荷を軽減する「ダブルスキン外装」を採用するなど、高度な環境性能を追求したビルである。LEED-CI(米国グリーンビルディング協会による環境性能評価システム)の最高位であるプラチナ認証を日本で初めて取得した。また2015年には生物多様性保全に取り組むオフィスビルや商業施設を評価する「いきもの共生事業所®認証」(ABINC認証)を取得し、2016年にはABINC認証事業所のうち特にABINCの普及啓発や生物多様性の主流化への貢献度の高い施設として「第1回ABINC特別賞」を受賞した。2021年6月に竣工した日比谷フォートタワーも屋上緑化、低蓄熱型舗装、日光による放射熱を低減するLow-Eガラスの採用、庇による直射日光の遮蔽など環境面に配慮した施設となっている。そして(株)日本格付研究所(JCR)によるグリーンボンド評価及びグリーンローン評価において最上位の「Green1」総合評価を取得し、(株)日本政策投資銀行(DBJ)からはDBJ環境格付において「環境への配慮に対する取り組みが先進的」との格付けを取得している。

同社にとって不動産業は長期的な視野における安定収益源の柱の1つであり、不動産業のポートフォリオ拡大に向けて海外展開も本格化させている。第一弾として2020年3月に英国ロンドンのオフィスビル BRACON HOUSEを取得したのにつき、2024年3月には英国ロンドンで2棟目となるオフィスビル 111 STRAND(2002年竣工)を同物件保有会社の株式取得を通じて取得した。同年4月には、住友林業<1911>及び熊谷組<1861>とともに進めていた米国テキサス州ダラス近郊における木造7階建てESG配慮型オフィスが竣工した。また2022年10月には(株)竹中工務店などとともに、米国オレゴン州ポートランド市における再開発事業「Press Blockプロジェクト」に参画(2025年10月竣工予定)している。

事業概要

5. リスク要因・収益特性と課題・対策

リスク要因として特に外航海運業は海運市況や為替等の影響を受けやすく、業績が大きく変動する可能性がある。この対策として同社は、市況変動の影響を軽減すべく中長期の定期用船契約が中心の大型原油タンカーやガス船で安定収益源の積み上げを図るほか、ケミカルタンカーでは1年程度の複数のCOAとスポット貨物を組み合わせることで利益の最大化を図っている。輸送数量の構成比はCOAが約7割、スポット貨物が約3割となっている。なおCOAでは一般的に、燃料油価格変動に伴う燃料費調整係数(BAF)を付けているため、燃料価格変動の採算への影響は軽微である。さらに内航・近海海運業も含めて、効率的配船やコスト増加に対応した契約有利更改を推進することにより、採算性向上を目指している。

不動産業は賃貸契約更改時に不動産市況、空室率、賃料などの影響を受けるものの、国内における同社保有賃貸ビルはいずれもオフィスビル賃貸市況が堅調な東京都心部の一等地に立地しているため、市況の影響を比較的受けにくい。収益柱の飯野ビルディングは立地面の優位性や高度な環境性能を強みとしており、競争優位性は高い。さらに安定収益源の積み上げを図るべく、2020年3月に英国ロンドンのオフィスビルを取得するなど海外展開も本格化させている。

■ 業績動向

2025年3月期は一部市況軟化の影響等で減益

1. 2025年3月期連結業績の概要

2025年3月期の連結業績は売上高が前期比2.8%増の141,866百万円、営業利益が同10.3%減の17,100百万円、経常利益が同20.3%減の17,368百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同7.0%減の18,367百万円となった。平均為替レートは152.73円/米ドル(前期は143.82円/米ドル)、平均燃料油価格(適合油)は612米ドル/MT(同620米ドル/MT)だった。各利益は減益となったが、会社予想(2025年1月31日付の3回目の修正値、売上高143,000百万円、営業利益16,600百万円、経常利益16,900百万円、親会社株主に帰属する当期純利益17,200百万円)は上回った。大型原油タンカーの一部船舶の採算改善、為替の円安影響などがプラス要因だったが、ケミカルタンカーの運航隻数減少、大型ガス船の一部船舶における市況軟化、ドライバルク船におけるコスト増加、不動産業における英国不動産2棟目の初期費用計上などが影響した。

売上総利益は同2.6%減少し、売上総利益率は同1.1ポイント低下して20.1%となった。販管費は同11.8%増加し、販管費率は同0.7ポイント上昇して8.1%となった。この結果、営業利益率は同1.7ポイント低下して12.1%となった。営業外では為替差損益が同1,983百万円減少(前期は為替差益1,495百万円、当期は為替差損488百万円)したほか、営業外費用に休止資産関連費用449百万円を計上した。また特別利益では投資有価証券売却益が同1,265百万円増加(前期は537百万円、当期は1,802百万円)し、特別損失では前期に減損損失(2,137百万円)を計上したが当期は生じていない。

業績動向

2025年3月期連結業績の概要

(単位：百万円)

	24/3期		25/3期		前期比		会社 予想	予想比	
	実績	売上比	実績	売上比	増減額	増減率		増減額	増減率
売上高	137,950	100.0%	141,866	100.0%	3,916	2.8%	143,000	-1,134	-0.8%
売上総利益	29,283	21.2%	28,525	20.1%	-758	-2.6%	-	-	-
販管費	10,220	7.4%	11,425	8.1%	1,205	11.8%	-	-	-
営業利益	19,063	13.8%	17,100	12.1%	-1,963	-10.3%	16,600	500	3.0%
経常利益	21,800	15.8%	17,368	12.2%	-4,433	-20.3%	16,900	468	2.8%
親会社株主に帰属する当期純利益	19,745	14.3%	18,367	12.9%	-1,378	-7.0%	17,200	1,167	6.8%
平均為替レート (円 / 米ドル)	143.82	-	152.73	-	8.91	-	-	-	-
適合燃料油平均価格 (米ドル / MT)	620	-	612	-	-8	-	-	-	-

注：会社予想は2025年1月31日付の3回目の修正値
 出所：決算短信よりフィスコ作成

セグメント別の業績について、外航海運業は売上高が前期比2.4%増の117,501百万円で営業利益が同12.7%減の13,184百万円、内航・近海海運業は売上高が同10.4%増の11,343百万円で営業利益が同2.5%増の454百万円、不動産業は売上高が同1.0%増の13,103百万円で営業利益が同1.5%減の3,462百万円となった。また同社資料によると、全社営業利益の前期比19.6億円減少の内訳は、大型原油タンカーが同4.8億円増、ケミカルタンカーが同12.4億円減、大型ガス船が同15.7億円減、ドライバルク船が同7.6億円減、中小型ガス船が同0.4億円減、不動産業が同0.5億円減、その他(各分野の為替影響を抜き出して集約)が同12.2億円増となった。

大型原油タンカーは一部船舶の採算改善や、前期の入渠工事費用の反動などで増益となった。ケミカルタンカーは安定的なCOAや高運賃のスポット貨物の取り込みなどで好採算を確保したが、運航隻数減少に伴う稼働日数減少やコスト増加の影響で減益となった。大型ガス船は一部の船舶が市況軟化の影響を受けたため減益となった。ドライバルク船は効率的な配船・運航により運航採算を確保したが、コスト増加により減益となった。不動産業は全体としてオフィスフロアの稼働が順調に推移したが、英国不動産2棟目の初期費用計上に加え、飯野ビルディングの自社利用フロア拡大に伴うテナント家賃収入減により小幅減益となった。その他は為替の円安が寄与した。

2025年3月期セグメント別業績

(単位：百万円)

	24/3期		25/3期		前期比	
	実績	構成比	実績	構成比	増減額	増減率
連結売上高	137,950	100.0%	141,866	100.0%	3,916	2.8%
外航海運業	114,782	83.2%	117,501	82.8%	2,719	2.4%
内航・近海海運業	10,278	7.4%	11,343	8.0%	1,065	10.4%
不動産業	12,973	9.4%	13,103	9.2%	130	1.0%
調整額	-84	-	-81	-	-	-
	実績	利益率	実績	利益率	増減額	増減率
連結営業利益	19,063	13.8%	17,100	12.1%	-1,963	-10.3%
外航海運業	15,104	13.2%	13,184	11.2%	-1,920	-12.7%
内航・近海海運業	443	4.3%	454	4.0%	11	2.5%
不動産業	3,516	27.1%	3,462	26.4%	-54	-1.5%

注1：外航海運業に含めていた一部船舶を25/3期より内航・近海海運業に変更、24/3期は変更後区分による数値

注2：連結営業利益(率)はセグメント利益(率)

出所：決算短信よりフィスコ作成

財務体質の改善が進展

2. 財務の状況

財務面で見ると2025年3月期末の資産合計は前期末比13,203百万円増加して306,431百万円となった。主に現金及び預金が同6,251百万円減少、船舶（純額）が同6,534百万円減少した一方で、土地が同7,791百万円増加、建設仮勘定が同20,265百万円増加した。負債合計は同315百万円減少して160,787百万円となった。長短借入金合計が同1,890百万円増加して120,654百万円となった一方で、流動負債のリース債務が同2,963百万円減少した。純資産は同13,519百万円増加して145,645百万円となった。利益剰余金が同12,442百万円増加したほか、為替換算調整勘定が同1,809百万円増加した。この結果、自己資本比率は同2.5ポイント上昇して47.5%、D/Eレシオは同0.06ポイント低下して0.84倍となった。

自己資本比率の上昇やD/Eレシオの低下など財務体質の改善が進展している。過去5期（2021年3月期末～2025年3月期末）の推移を見ると、自己資本比率は2021年3月期末の32.5%から2025年3月期末の47.5%へ15.0ポイント上昇、D/Eレシオは同じく1.65倍から0.84倍へ0.81ポイント低下した。海運業と不動産業を両輪に安定収益基盤を構築しており、財務健全性に特に懸念材料はないと判断できるだろう。

連結貸借対照表及びキャッシュ・フロー計算書（簡易版）

（単位：百万円）

項目	21/3 期末	22/3 期末	23/3 期末	24/3 期末	25/3 期末	増減
資産合計	245,611	247,130	265,453	293,228	306,431	13,203
（流動資産）	29,818	33,550	40,104	46,757	41,139	-5,618
（固定資産）	215,793	213,580	225,350	246,472	265,292	18,820
負債合計	165,776	155,797	154,866	161,102	160,787	-315
（流動負債）	44,345	38,232	52,780	55,707	67,341	11,634
（固定負債）	121,430	117,565	102,086	105,395	93,446	-11,949
純資産合計	79,835	91,333	110,587	132,126	145,645	13,519
（株主資本）	76,282	85,845	102,913	115,991	128,432	12,441
自己資本比率（%）	32.5%	36.9%	41.6%	45.0%	47.5%	2.5pp
D/Eレシオ（倍）	1.65	1.32	1.04	0.90	0.84	-0.06pp

項目	21/3 期	22/3 期	23/3 期	24/3 期	25/3 期
営業活動によるキャッシュ・フロー	19,282	15,782	35,268	29,448	30,729
投資活動によるキャッシュ・フロー	-22,991	-3,115	-18,488	-22,007	-30,786
財務活動によるキャッシュ・フロー	2,894	-14,824	-13,246	-3,871	-8,325
現金及び現金同等物の期末残高	13,301	11,654	15,521	19,853	11,593

出所：決算短信、決算補足資料よりフィスコ作成

■ 今後の見通し

2026年3月期は減収減益予想

1. 2026年3月期連結業績予想の概要

2026年3月期の連結業績は売上高が前期比5.5%減の134,000百万円、営業利益が同33.3%減の11,400百万円、経常利益が同33.8%減の11,500百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同37.4%減の11,500百万円を見込んでいる。前提の平均為替レートは140.00円/米ドル（前期実績は152.73円/米ドル）、適合燃料油平均価格は590米ドル/MT（同612米ドル/MT）、市況はケミカルタンカー（19,999dwt 1年TC Rate）が19,500米ドル（同20,625米ドル）、大型ガス（LPG）船（中東-極東）が46米ドル（同58米ドル）、ドライバルク船（太平洋ラウンド）Panamax型が14,500米ドル（同12,386米ドル）、Small Handy型が13,000米ドル（同12,191米ドル）としている。為替感応度（1円変動による経常利益への影響額、営業外の為替差損益除く）は187百万円/年としている。なお2025年5月8日時点におけるスポット比率は大型原油タンカーが0%、ケミカルタンカーが31%、大型ガス（LPG）船が14%、中小型ドライバルク船が45%、電力専用船・チップ専用船が0%となっている。大型原油タンカー、電力専用船・チップ専用船は中長期契約のみで構成されているため、市況影響をほぼ受けない。

2026年3月期連結業績予想の概要

(単位：百万円)

	25/3期		26/3期		前期比		上期 予想	下期 予想
	実績	売上比	予想	売上比	増減額	増減率		
売上高	141,866	100.0%	134,000	100.0%	-7,866	-5.5%	65,000	69,000
営業利益	17,100	12.1%	11,400	8.5%	-5,700	-33.3%	4,800	6,600
経常利益	17,368	12.2%	11,500	8.6%	-5,868	-33.8%	3,700	7,800
親会社株主に帰属する当期純利益	18,367	12.9%	11,500	8.6%	-6,867	-37.4%	3,900	7,600
平均為替レート (円 / 米ドル)	152.73	-	140.00	-	-12.73	-	-	-
適合燃料油平均価格 (米ドル / MT)	612	-	590	-	-22	-	-	-
市況前提 (米ドル)								
ケミカルタンカー	20,625	-	19,500	-	-	-	-	-
大型ガス (LPG) 船	58	-	46	-	-	-	-	-
ドライバルク船 Panamax 型	12,386	-	14,500	-	-	-	-	-
ドライバルク船 Small Handy 型	12,191	-	13,000	-	-	-	-	-

出所：決算短信、決算補足資料よりフィスコ作成

今後の見通し

同社資料によると、全社営業利益の前期比 57.0 億円減少の内訳は、大型原油タンカーが同 0.9 億円減、ケミカルタンカーが同 20.2 億円減、大型ガス船が同 12.7 億円減、ドライバルク船が同 1.9 億円増、中小型ガス船が同 4.3 億円減、不動産業が同 1.2 億円増、その他（各分野の為替影響を抜き出して集約）が同 21.1 億円減の見込みとしている。大型原油タンカーは入渠による稼働減少で小幅減益、ケミカルタンカーは市況軟化や一部 COA 契約更改での価格下落により減益、大型ガス船は市況軟化や一部船舶を前期に売船したことにより減益、ドライバルク船は市況回復により小幅増益、中小型ガス船は入渠や前期に一部船舶を返船した影響で減益、不動産業はオフィスフロアの高稼働や前期に発生した英国不動産 2 棟目の初期費用の剥落により小幅増益、その他は為替の円高影響で減益の見込みとしている。

なお 2026 年 3 月期の連結業績予想には、米国関税政策の影響、米 USTR（米国通商代表部）による中国建造船に対する米国の入港税の影響、紅海情勢の影響については織り込まないが、中国を中心とする世界経済の不透明感や円高影響などを考慮して減収減益予想としている。米国関税政策及び入港税の影響について、同社は米国発着貨物の取り扱いが少ないため直接的な影響は軽微であり、紅海情勢については紅海の航行が再開しない前提としている。米国関税政策や紅海情勢によって業績が変動する可能性があるものの、中期経営計画で掲げている安定収益源積み上げに向けた各種取り組みの着実な進展を期待したい。

ケミカルタンカーの市況は弱含みだが、 ドライバルク船の市況が回復見込み

2. 2026 年 3 月期の市況見通し

2026 年 3 月期の市況見通しについては、ケミカルタンカーの市況は弱含みでの推移を見込んでいる。ケミカルタンカーの竣工数が少なく市場への新造船流入は限定的だが、中国の景気停滞に伴う需要減少やプロダクトタンカーのケミカルタンカー市場への流入が増加しているためである。大型ガス船の市況は弱含みでの推移を見込んでいる。2025 年は新造 VLGC の竣工予定が 13 隻と少ないことに加え入渠予定が 75 隻のため新造船流入の影響は限定的だが、米中間の貿易戦争の影響で LPG の荷動きが不透明な状況となっているためである。ドライバルク船の市況は回復に向かう見込みとしている。米国関税政策等の影響は不透明だが、船腹供給の面では環境規制強化を背景に老齢船の解撤が進むことが予想され、一方で新造船竣工も例年を大幅に上回る増加が見込まれていないためである。不動産業の国内（東京都心）オフィス市況は堅調な推移を見込んでいる。新築大型ビルへの集約移転や利用面積の拡張などにより、空室率の改善とともに平均賃料の上昇傾向も続き、市況回復が鮮明となっているためである。なお、保有不動産は引き続きほぼ満床で稼働している。

■ 成長戦略・サステナビリティ経営

中期経営計画の進捗は順調

1. 中期経営計画「The Adventure to Our Sustainable Future」の進捗状況

同社は長期ビジョン「IINO VISION for 2030」の実現に向けて、2023年5月に策定した中期経営計画「The Adventure to Our Sustainable Future」（2024年3月期～2026年3月期）において、「ポートフォリオ経営とカーボンニュートラルへの挑戦」をテーマに掲げた。重視する財務数値目標は、2024年3月期に経常利益111億円、EBITDA（営業利益+減価償却費+主たる事業投資に係る受取配当金及び持分法投資損益）255億円、ROE9%、ROIC4.5%など、2025年3月期に経常利益115～125億円、EBITDA270～280億円、ROE9～10%、ROIC4～5%など、2026年3月期に経常利益130～140億円、EBITDA280～290億円、ROE9～10%、ROIC4～5%などを掲げた。これに対して中期経営計画1期目の2024年3月期は経常利益218億円、EBITDA333億円、ROE16.3%、ROIC8.6%など、2期目の2025年3月期は経常利益174億円、EBITDA325億円、ROE13.2%、ROIC7.5%など、2期連続ですべての項目が計画値を達成または上回る着地となった。最終年度の2026年3月期は世界経済の不透明感や円高影響などを考慮して減収減益予想としているが、中期経営計画の進捗はおおむね順調と言えるだろう。

財務数値目標達成状況（詳細）

	2022年度 実績	2023年度		2024年度		2025年度		2030年度 計画
		計画	実績	計画	実績	計画	予想 (5/8時点)	
為替前提	135.07円/\$	125円/\$	143.82円/\$	125円/\$	152.73円/\$	125円/\$	140円/\$	
燃料油**前提	\$802/MT	\$700/MT	\$620/MT	\$700/MT	\$612/MT	\$700/MT	\$590/MT	
売上高	1,413	1,230	1,380	1,200~1,300	1,419	1,250~1,350	1,340	1,900
営業利益	200	117	191	120~130	171	130~140	114	210
海運業	162	86	155	85~93	136	93~100	79	150
不動産業	38	31	35	35~37	35	37~40	36	60
経常利益	209	111	218	115~125	174	130~140	115	200
当期純利益	234	100	197	110~120	184	120~130	115	180
EBITDA**	342	255	333	270~280	325	280~290	267	440
ROE	23.3%	9%	16.3%	9~10%	13.2%	9~10%	7~8%	10%以上
ROIC**	11.2%	4.5%	8.6%	4~5%	7.5%	4~5%	4~5%	5%以上
D/E Ratio	1.04倍	最大1.5倍	0.90倍	最大1.5倍	0.84倍	最大1.5倍	1.0倍程度	最大2.0倍

*1 適合燃料油の単価（補油地：シンガポール）
 *2 営業利益+減価償却費+主たる事業投資に係る受取配当金及び持分法投資損益
 *3 利払前税引後利益 ÷ 投下資本

出所：決算補足資料より掲載

安定収益源を積み上げ

2. 安定収益源を積み上げるための重点戦略

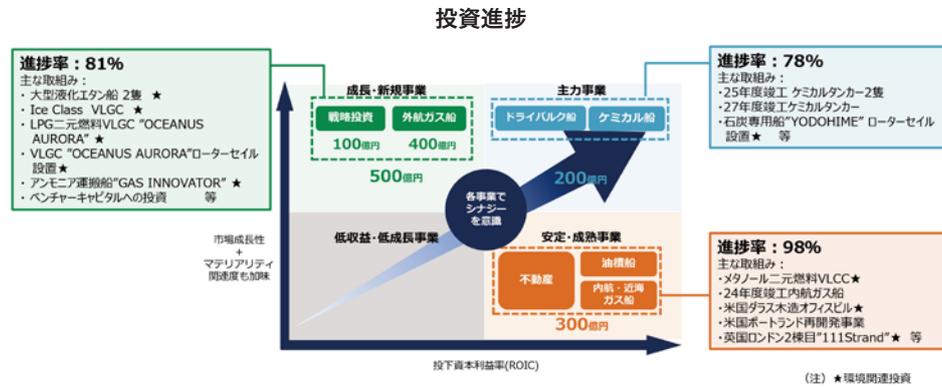
同社の事業は市況変動の影響が避けられないものの、市況変動リスクを軽減するため安定収益源の積み上げを推進し、盤石な事業基盤の構築を目指している。重点戦略としては、「経済的価値の創造」として事業ポートフォリオ経営（成長事業への経営資源配分、グローバル事業の拡張、環境配慮への取り組みと投資推進）、「社会的価値の創造」としてマテリアリティの克服（脱炭素社会の実現に向けた計画策定と実行、人的資本の強化、人権尊重への対応）を推進している。

事業ポートフォリオ経営の成長事業への経営資源配分では、脱炭素化の加速で成長が見込まれる外航ガス船事業の強化・拡充、競争力向上やシナジー創出につながる戦略投資の実行を推進する。これにより、現在は成長事業領域に位置付けている外航ガス船を主力事業にシフトさせてケミカルタンカーやドライバルク船に並ぶ柱とする方針だ。また主力事業のケミカルタンカーは強みを持つステンレス船隊による差別化営業の強化やインフレ・環境対応追加コストを適切に反映した COA の更改など、ドライバルク船は中長期契約獲得や独自性・差別化強化など、安定・成熟事業領域の油槽船は既存船の環境負荷軽減への対応とサービス強化など、内海・近海ガス船はアンモニア輸送や LNG バンカリング等の新たな需要への対応など、不動産は築古ビルのバリューアップや海外不動産への戦略的な取り組みなどを推進する。

グローバル事業の拡張では、各事業の既存ネットワークを生かした横断的な営業展開、成長の見込めるエリア（特にアジア～中東～欧州）での事業拡張を推進する。環境配慮への取り組みと投資推進ではサステナブルな貨物輸送への対応を継続し、環境負荷軽減に資する船舶や不動産への投資を推進するとともに、その管理ノウハウを蓄積する。また戦略投資では、本業の競争優位性を向上させるため、事業間シナジーが見込める未参入の船種や不動産物件のほか、再生可能エネルギー関連事業やスタートアップへの投資などにも取り組む方針である。なおスタートアップへの投資では 2023 年 6 月に海外 2 社の海事ベンチャーキャピタル（VC）に出資した。再生可能エネルギー関連では 2024 年 12 月に石油資源開発<1662>（以下、JAPEX）と太陽光発電所の共同事業に関する基本合意書を締結し、2025 年 4 月に第 1 号案件として秋田申川太陽光発電所（秋田県男鹿市）の建設を決定した。JAPEX の開発支援を受けて同社 100% 出資の合同会社が保有し、2025 年 12 月の運転開始を予定している。

なおキャッシュ・アロケーション（2025 年 5 月時点の最新見通し）としては、3 年間合計で前中期経営計画比 2 倍超となる 1,000 億円の投資（うち環境関連投資に 600 億円）と追加投資枠 105 億円、及び株主還元 185 億円を計画しており、投資の内訳は成長・新規事業（外航ガス船、戦略投資）に 500 億円、主力事業（ケミカルタンカー、ドライバルク船）に 200 億円、安定・成熟事業（油槽船、内航・近海ガス船、不動産）に 300 億円としている。そして 2025 年 1 月末時点で意思決定済みの投資進捗率は 85% 程度とおおむね順調である。投資進捗率の内訳は成長・新規事業が 81%（新型アンモニア運搬船「GAS INNOVATOR」や LPG 二元燃料主機関搭載「OCEANUS AURORA」など）、主力事業が 78%（2026 年 3 月期竣工予定のケミカルタンカー 2 隻、石炭専用船「YODOHIME」ローターセイル設置など）、安定・成熟事業が 98%（米国テキサス州ダラス近郊木造オフィスビル、英国ロンドン 2 棟目オフィスビル 111 STRAND など）となっている。船台の状況、船価の高騰、次世代燃料エンジン選択などの不透明感があるため、特に主力事業について慎重な投資判断が求められる状況だが、残り 1 年でさらなる投資の上積みを図る方針だ。

成長戦略・サステナビリティ経営



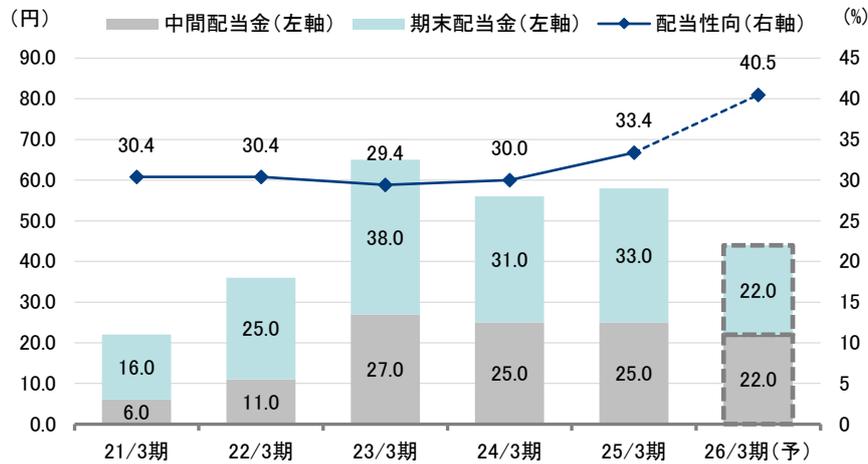
マテリアリティの克服については、2050年までにカーボンニュートラル（CN）を達成するためのロードマップを策定し、脱炭素への取り組みを一段と強化する方針としている。海運業においては、ゼロエミッション燃料（水素、アンモニア）を含めた次世代燃料への本格転換を推進するほか、風力を含む推進性向上・燃費改善設備及びシステムの搭載、バイオ燃料の安定的確保と段階的導入、船上CO₂回収・貯留の導入、AIを活用した運航効率改善などにも取り組む。2030年までの次世代燃料船への投資額は、自主運航船（主に中小型のケミカルタンカー・ドライバルク船・内航ガス船）ベースで650億円、定期貸船（主に大型の油槽船・外航ガス船）ベースで1,500億円の計画である。不動産業においては、再生可能エネルギー利用の拡大、築古ビルの改修や高効率機器への更新、非化石証書付電力の調達拡大、次世代オフィスビルの知見獲得・保有などにより、脱炭素化を推進するとともに、競争力強化にもつなげる。

2026年3月期の配当性向の基準を40%へ引き上げ

3. 株主還元策

同社は2025年5月8日付で配当方針の変更を発表した。株主への利益還元のさらなる強化、資本コストや株価を意識した経営の実現のために、現中期経営計画最終年度2026年3月期の配当性向の基準を従来の30%から40%に引き上げた。これにより、2025年3月期の1株当たり配当金は前期比2.00円増配の年間58.00円（中間25.00円、期末33.00円）、2026年3月期の1株当たり配当金予想は同14.00円減配の年間44.00円（中間22.00円、期末22.00円）とした。配当性向は2025年3月期が33.4%、2026年3月期が40.5%となる。なお新たな配当方針の適用時期は2026年3月期の1年間で、2027年3月期以降の配当方針については次期中期経営計画（2026年5月頃開示予定）策定時に再検討する。また株主優待制度については、毎年3月末日時点で同社株式500株以上保有株主を対象として、保有株式数と継続保有期間に応じて贈呈（カタログギフトから商品、または寄付を選択、イイノホールで開催予定の公演へ抽選で招待など）している。

1株当たり配当金と配当性向の推移



出所：決算短信よりフィスコ作成

サステナビリティ経営を強化

4. サステナビリティ経営

サステナビリティ経営に関しては、2021年9月にTCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）に賛同してTCFDコンソーシアムに加入した後、2022年10月に飯野海運グループ腐敗防止方針及び飯野海運グループ人権方針を策定、2023年5月に飯野海運グループ調達方針及び飯野海運グループサプライヤー行動規範を策定、同年9月に飯野海運グループ社会貢献方針を策定、2024年2月に飯野海運グループ競争法遵守方針を策定、同年3月に飯野海運グループサステナビリティ基本方針を策定、2025年3月に自然関連財務情報開示タスクフォース（TNFD）フォーラムへ参画してTNFD Adopterへ登録するなど、気候変動への対応にとどまらず、人的資本や人権尊重への対応、海事イノベーションの推進などサステナビリティに関する取り組みを強化している。

人的資本の強化では職場・労働環境の整備、多様な人材の確保、人材育成・リスクリングの強化、能力発揮の機会の提供、成果評価・処遇への反映など人材投資とその価値を引き出す戦略を推進し、会社と従業員がともに成長する好循環の確立を目指す。人的資本強化の主要KPIとしては、育児休業取得率（2026年3月期目標100%、2025年3月期実績100%、以下同順）、総合職（管理職候補者）に占める女性比率（20.0%、19.4%）、海外短期研修・海外駐在経験者（75名以上、66名）を設定している。

人権尊重への対応では、人権デューデリジェンス（人権DD）の継続的な実施、調達方針・サプライヤー行動規範に基づく調達活動における人権尊重、サステナビリティ評価機関の認定取得、外部通報窓口の設置、社内人権教育研修の実施などを推進する。さらにサプライチェーンも含めた人権対応体制を確立し、人権尊重への取り組みを強化する方針だ。人権対応に関する主要KPIとしては人権に関する研修の受講率（100%、100%）を設定している。

DXの推進について、2023年6月に設置したDX推進部では専任者が社内外関係先と連携しながらDX推進を行い、船舶・ビル管理の品質向上（安全・安心の提供）、ESG推進サポート、競争力強化のための事業変革を目指している。2023年10月には、シンガポールのテクノロジー・スタートアップのGreywing Pte. Ltd.との協働プロジェクトで開発したAI配乗計画作成プログラムCrew Matrix Planningを導入した。本プログラム導入によって船舶管理部門の業務負担を軽減し、海技者の持つ専門性を、より経済的付加価値の高いプロジェクト等へのリソースに再配分を行っていく。

コーポレート・ガバナンスの強化では、取締役会の独立性・多様性確保への取り組みとして、2023年6月に女性社外取締役を1名増員し、社外取締役比率は50.0%、女性取締役比率は25.0%となった。

こうしたサステナビリティ経営への積極的な取り組みや財務状況改善への取り組みが評価され、2024年2月にはCDP（本部：英国ロンドン）より2023年気候変動質問書においてリーダーシップレベルの「Aマイナス」評価を獲得、同年7月にはFTSE Blossom Japan Index及びFTSE Blossom Japan Sector Relative Indexの構成銘柄に3年連続で選定、MSCI日本株ESGセレクト・リーダーズ指数の構成銘柄に選定、同年8月にはJPX日経インデックス400の構成銘柄に選定、JPX日経中小型株指数の構成銘柄に2年連続で選定、2025年5月にはEcoVadis（本社：フランス）のサステナビリティ評価においてシルバー評価（上位15%以内）を取得した。また格付けに関しても2024年4月にJCRによる格付けが「BBB+（ポジティブ）」から「A-（安定的）」に格上げされ、（株）格付投資情報センター（R&I）による格付けが「BBB（ポジティブ）」から「BBB+（安定的）」に格上げされた。

5. 弊社の視点

同社は従来から市況変動の影響を軽減すべく安定収益源の積み上げを推進しているほか、海運業では環境負荷軽減や競争力強化に向けた取り組みとして環境配慮型の最新鋭・次世代燃料船を積極投入し、不動産業ではポートフォリオ拡大に向けて海外展開も本格化させている。中期経営計画で掲げた財務数値目標について、1期目の2024年3月期と2期目の2025年3月期に計画値を上回る形で着地したのは、単に市況や為替が追い風となっただけでなく、こうした取り組みの成果と弊社では評価している。また2026年3月期の配当性向の基準を引き上げたことも評価できる。同社の代表取締役社長・社長執行役員である大谷祐介（おおたに ゆうすけ）氏は「不透明感の強い状況だが、人的資本を含めた積極的な投資を継続し、安定収益の底上げに注力することにより、株主還元強化や企業価値の向上につなげたい」と熱く語っている。したがって次期中期経営計画（2026年5月頃開示予定）で示される成長戦略や株主還元の一層の強化に注目したいと弊社では考えている。

重要事項（ディスクレマー）

株式会社フィスコ（以下「フィスコ」という）は株価情報および指数情報の利用について東京証券取引所・大阪取引所・日本経済新聞社の承諾のもと提供しています。本レポートは、あくまで情報提供を目的としたものであり、投資その他の行為および行動を勧誘するものではありません。

本レポートはフィスコが信頼できると判断した情報をもとにフィスコが作成・表示したのですが、フィスコは本レポートの内容および当該情報の正確性、完全性、的確性、信頼性等について、いかなる保証をするものではありません。

本レポートは、対象となる企業の依頼に基づき、企業への電話取材等を通じて当該企業より情報提供を受け、企業から報酬を受け取って作成されています。本レポートに含まれる仮説や結論その他全ての内容はフィスコの分析によるものです。

本レポートに掲載されている発行体の有価証券、通貨、商品、有価証券その他の金融商品は、企業の活動内容、経済政策や世界情勢などの影響により、その価値を増大または減少することもあり、価値を失う場合があります。本レポートは将来のいかなる結果をお約束するものでもありません。お客様が本レポートおよび本レポートに記載の情報をいかなる目的で使用する場合においても、お客様の判断と責任において使用するものであり、使用の結果として、お客様になんらかの損害が発生した場合でも、フィスコは、理由のいかなを問わず、いかなる責任も負いません。

本レポートに記載された内容は、本レポート作成時点におけるものであり、予告なく変更される場合があります。フィスコは本レポートを更新する義務を負いません。

本文およびデータ等の著作権を含む知的所有権はフィスコに帰属し、フィスコに無断で本レポートおよびその複製物を修正・加工、複製、送信、配布等することは堅く禁じられています。

フィスコおよび関連会社ならびにそれらの取締役、役員、従業員は、本レポートに掲載されている金融商品または発行体の証券について、売買等の取引、保有を行っているまたは行う場合があります。

以上の点をご了承の上、ご利用ください。

■お問い合わせ■

〒107-0062 東京都港区南青山 5-13-3

株式会社フィスコ

電話：03-5774-2443（IR コンサルティング事業本部）

メールアドレス：support@fisco.co.jp