

|| 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 >>>](#)

2026年6月23日 (火)

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. 事業ポートフォリオ経営の推進で安定収益源を積み上げ	01
2. 2026年3月期は市況軟化やホルムズ海峡封鎖の影響で減収減益	01
3. 2027年3月期は不透明感を考慮して減益予想だが下期回復	01
4. 新中期経営計画(2027年3月期～2031年3月期)を策定、成長投資加速	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	07
3. 環境配慮型の最新鋭・次世代燃料船	08
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. 2026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. 2027年3月期連結業績予想の概要	13
2. 2027年3月期の市況見通し	15
■ 成長戦略・サステナビリティ経営	15
1. 新中期経営計画「Transformation for a Sustainable Future」	15
2. 重点戦略	16
3. 株主還元策	18
4. サステナビリティ経営	19
5. 弊社の視点	19

■ 要約

新中期経営計画を策定、成長投資を強化

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」を掲げている。2026年5月に中期経営計画「Transformation for a Sustainable Future」を策定し、資本効率と成長投資を両立する変革をテーマとしている。重点戦略として事業戦略、財務資本戦略および脱炭素化戦略の3つの戦略を軸に、各種施策の着実な推進と取り組みの強化を図っていく。

1. 事業ポートフォリオ経営の推進で安定収益源を積み上げ

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、不動産業では収益力強化に向け海外展開も行っている。

2. 2026年3月期は市況軟化やホルムズ海峡封鎖の影響で減収減益

2026年3月期の連結業績は売上高が前期比10.3%減の127,295百万円、営業利益が同21.4%減の13,439百万円、経常利益が同2.8%減の16,885百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同16.2%減の15,391百万円となった。会社予想（2026年2月5日付の3回目の修正値）を上回ったが、前期比では減収減益で着地した。不動産業は堅調に推移したが、外航海運業においてケミカルタンカーの市況が軟化したほか、3月にはホルムズ海峡の事実上の封鎖によって中東域への配船制限の影響を受けた。営業利益の同36.6億円減少の内訳は、大型原油タンカーが同0.2億円増、ケミカルタンカーが同44.1億円減、大型ガス船が同1.4億円増、ドライバルク船が同1.3億円増、中小型ガス船が同1.5億円減、不動産が同8.9億円増、その他（各分野の為替影響を抜き出して集約）が同2.8億円減となった。

3. 2027年3月期は不透明感を考慮して減益予想だが下期回復

2027年3月期の連結業績予想は、売上高が前期比1.3%増の129,000百万円、営業利益が同32.3%減の9,100百万円、経常利益が同60.3%減の6,700百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同21.4%減の12,100百万円としている。世界経済や中東情勢の不透明感、ケミカルタンカー市況の軟化などを考慮して減益予想としている。中東情勢の影響については2026年6月中にホルムズ海峡の往来が再開され、その後2ヶ月程度をかけて中東地域との海上輸送がおおむね従来の水準に回復することを想定している。特別利益には固定資産売却益約71億円（大型原油タンカー1隻売船）を計上予定である。なお半期別の業績予想は上期が売上高65,000百万円、営業利益3,200百万円、経常利益1,100百万円で、下期が売上高64,000百万円、営業利益5,900百万円、経常利益5,600百万円としている。上期は中東情勢の影響を受けるが、下期は中東情勢の影響が和らいで営業・経常利益が回復に向かう見込みだ。

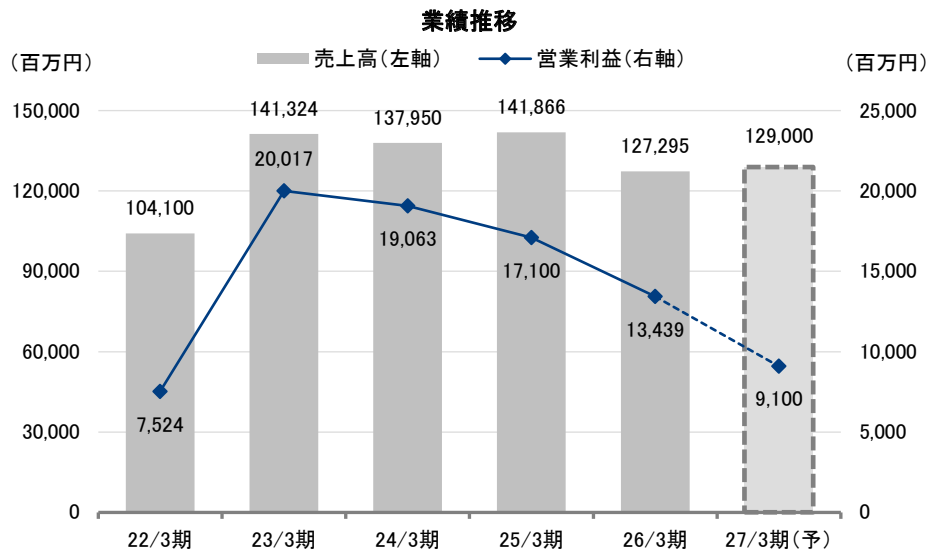
要約

4. 新中期経営計画 (2027年3月期～2031年3月期) を策定、成長投資加速

同社は2050年を見据えた同社を取り巻く事業環境の構造変化を整理し、メガトレンドからバックキャストして「2050年長期ビジョン」及び「2035年中期ビジョン」を描いた。そして2026年5月に新中期経営計画「Transformation for a Sustainable Future」(2027年3月期～2031年3月期)を策定した。新中期経営計画期間を「2035年中期ビジョン」の達成に向けた変革期間(リバランス期間)、そして次の2032年3月期～2036年3月期をリバランス期間後の収益を実現する飛躍の期間と位置付けている。新中期経営計画のテーマには「資本効率と成長投資を両立する変革」を掲げ、投資額については前中期経営計画から倍増の2,000億円(成長・新規事業650億円、主力事業500億円、安定・成熟事業450億円、戦略投資400億円)を計画している。安定・成熟事業で安定資産を積み上げながら、成長・新規事業及び主力事業への投資に転換するリバランスを行うことによって事業ポートフォリオ経営の深化を図る。また新規事業や既存事業の周辺領域へ参入する戦略投資によって収益基盤を拡充する。

Key Points

- ・ 事業ポートフォリオ経営の推進で、安定収益源を積み上げ
- ・ 2026年3月期は市況軟化やホルムズ海峡封鎖の影響で減益
- ・ 2027年3月期は不透明感を考慮して減益予想だが下期回復
- ・ 新中期経営計画 (2027年3月期～2031年3月期) を策定、成長投資加速



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。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」を掲げている。2026年3月期末の資産合計は346,684百万円、純資産合計は158,290百万円、自己資本比率は45.6%、発行済株式数は108,900,000株(自己株式3,097,203株を含む)である。同社グループは、同社及びグループ会社83社(連結対象子会社66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、船舶管理拠点をブ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ノマリンサービス(株)、内航・近海海運業の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が竣工したほか、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した。さらに、2025年9月と2026年1月にはエタンを主燃料とする二元燃料主機を搭載する大型液化エタン船が2隻竣工するなど、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、さらに2024年7月には同社が住友林業<1911>及び熊谷組<1861>と参画した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(米国ダラスSOUTHSTONE YARDS OFFICE-B)が竣工するなど、不動産事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)
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 INEOS Europe AG向け大型液化エタン船(VLEC)「IINO INEOS VESTÁ」が竣工 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)太陽光発電所の運転開始
2026年	飯野ビルディングが「WELL Building Standard™」の最高ランクとなる「プラチナ」を取得

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）と不動産業を展開

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の割合をコントロールして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（2022年3月期～2026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が、2026年3月期はケミカルタンカーの市況軟化に加え、3月にホルムズ海峡の事実上の封鎖の影響を受けた。不動産業は売上高、営業利益とも大きな変動はなく、おおむね堅調に推移している。なお2026年3月期の売上高構成比は外航海運業が80.5%、内航・近海海運業が8.5%、不動産業が11.1%、営業利益構成比は外航海運業が65.4%、内航・近海海運業が2.3%、不動産業が32.4%、営業利益率は外航海運業が8.6%、内航・近海海運業が2.8%、不動産業が30.7%となった。

事業概要

セグメント別業績推移

(単位：百万円)

	22/3期	23/3期	24/3期	25/3期	26/3期
連結売上高	104,100	141,324	137,950	141,866	127,295
外航海運業	82,546	117,977	114,782	117,501	102,464
内航・近海海運業	9,535	10,503	10,278	11,343	10,764
不動産業	12,254	12,930	12,973	13,103	14,180
合計	104,335	141,409	138,034	141,947	127,409
調整額	-235	-85	-84	-81	-114
構成比(調整前)					
外航海運業	79.1%	83.4%	83.2%	82.8%	80.5%
内航・近海海運業	9.1%	7.4%	7.4%	8.0%	8.5%
不動産業	11.7%	9.1%	9.4%	9.2%	11.1%
連結営業利益	7,524	20,017	19,063	17,100	13,439
外航海運業	2,860	15,622	15,104	13,184	8,786
内航・近海海運業	513	594	443	454	303
不動産業	4,150	3,801	3,516	3,462	4,350
合計	7,524	20,017	19,063	17,100	13,439
構成比					
外航海運業	38.0%	78.0%	79.2%	77.1%	65.4%
内航・近海海運業	6.8%	3.0%	2.3%	2.7%	2.3%
不動産業	55.2%	19.0%	18.4%	20.2%	32.4%
連結営業利益率	7.2%	14.2%	13.8%	12.1%	10.6%
外航海運業	3.5%	13.2%	13.2%	11.2%	8.6%
内航・近海海運業	5.4%	5.7%	4.3%	4.0%	2.8%
不動産業	33.9%	29.4%	27.1%	26.4%	30.7%

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全世界にわたる水域において、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、LPG (液化石油ガス) やエタン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。

2026年3月期末時点のグループ運航船舶数は合計92隻 (社船53隻、用船39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9隻 (LPG船7隻、エタン船2隻)、ドライバルク船23隻 (ドライバルク船22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23隻 (LNG船1隻、LPG船20隻、アンモニア船1隻、溶融硫黄船1隻) となっている。また今後の投資計画として、2027年3月期中長期契約の大型ガス船 (Ice Class VLGC) 1隻 (自社)、ドライバルク船1隻 (用船)、中小型ガス船1隻 (用船)、2028年3月期中長期契約の大型原油タンカー (二元燃料主機関搭載メタノール船) 1隻 (自社)、ケミカルタンカー1隻 (用船)、ドライバルク船1隻 (用船)、2029年3月期以降にドライバルク船2隻 (用船) の竣工を予定している。

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、硫酸などの高運賃の酸性貨物を積めるほか、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、近年様々な環境規制が発効している。2020年1月には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」とする船舶燃料硫黄分規制 (Sox規制) の適用が開始された。2023年には国際海事機関 (IMO) により就航船のエネルギー効率指標である EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) 規制および燃費実績の格付け制度である CII (Carbon Intensity Indicator) 規制が導入された。CII規制は、船舶の年間燃費実績をA~Eの5段階で評価し、一定基準を下回る場合には改善計画の提出が義務付けられるなど、継続的な省エネ運航が求められている。また、IMOは2023年に GHG削減戦略を改訂し、2050年頃までに国際海運からのGHG排出ネットゼロ達成を目標として掲げるとともに、2030年及び2040年に向けた中間目標を設定した。この削減目標達成のためのネットゼロフレームワークやライフサイクルベースでのGHG排出量の評価方法に関する議論が現在も進められている。欧州を中心として地域単位の環境規制導入も始まっており、2024年1月にはEU排出量取引制度 (EU-ETS) が海運分野にも適用された。これにより、EU関連航海に係るGHG排出量について排出枠の購入と償却が義務付けられた。2025年からはFuelEU Maritimeが施行され、同航海において使用される燃料のGHG排出強度に対する規制が始まった。加えて、英国においてもUK排出量取引制度 (UK-ETS) の海運分野への適用が予定されており、2026年7月からは英国国内航海を対象に導入される見込みである。このような規制強化を背景に、同社はGHG排出量の削減および規制対応による競争力強化に向けた取り組みを推進している。

同社は環境への取組として次世代燃料船の整備に力を入れており、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した。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」が竣工したほか、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であり、2024年には風力推進装置ローターセイルが設置されるなど燃料転換と省エネ機器の両方を兼ね備えた船である。2024年2月には三井物産<8031>向け新型アンモニア運搬船「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3月期竣工予定) した。本船は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 (SO_x)、窒素酸化物 (NO_x) 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。2025年9月にはINEOS Europe AG向け大型液化エタン船1番船「IINO INEOS VESTÁ」が竣工、2026年1月には2番船「IINO INEOS SUNNA」が竣工した。本船はエタンを主燃料とする二元燃料主機を搭載しており、従来の重油専焼船と比べてCO₂排出量を大幅に削減することが可能である。これらの取り組みは、将来的なゼロエミッション燃料への転換を見据えたものであり、規制対応のみならず中長期的な競争力確保の観点からも重要性が増している。

このように、海運業における環境規制は年々強化されており、同社は次世代燃料船の導入、省エネ設備の搭載、運航効率の改善など、さらには燃料転換への備えを通じて、海外スタートアップとの協業なども活用しながら環境対応を加速させている。

事業概要

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。2026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、東京富士見ビル、日比谷フォートタワー、汐留芝離宮ビルディング、NS虎ノ門ビル、飯野竹早ビル)、及び海外4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、米国ポートランドPRESS BLOCK)の合計10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。2026年4月には米国IWBI(International WELL Building Institute)が運営する「WELL Building Standard™」において最高ランクとなる「プラチナ」を取得した。また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を取得したのに続き、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、住友林業及び熊谷組とともに進めていた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(米国ダラスSOUTHSTONE YARDS OFFICE-B)が竣工した。また2025年10月には(株)竹中工務店などと参画した米国オレゴン州ポートランド市の再開発事業(米国ポートランドPRESS BLOCK)が竣工した。

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。2026年5月8日時点のスポット比率（長期契約せず、一航海ごとに契約する比率）は大型原油タンカーが0%、ケミカルタンカーが46%、大型ガス（LPG船）が0%、中小型ドライバルク船が60%、電力専用船・チップ専用船が0%となった。大型原油タンカー、大型ガス（LPG船）、電力・チップ専用船は短期的な市況変動の影響を受けない中長期契約のみで構成されている。なお燃料油価格の影響については、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、効率的な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海外展開も本格化させている。

■ 業績動向

2026年3月期は市況軟化やホルムズ海峡封鎖の影響で減収減益

1. 2026年3月期連結業績の概要

2026年3月期の連結業績は売上高が前期比10.3%減の127,295百万円、営業利益が同21.4%減の13,439百万円、経常利益が同2.8%減の16,885百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同16.2%減の15,391百万円となった。平均為替レートは150.23円/米ドル（前期は152.73円/米ドル）、適合燃料油平均価格は509米ドル/MT（同612米ドル/MT）となった。会社予想（2026年2月5日付の3回目の修正値、売上高127,000百万円、営業利益12,400百万円、経常利益14,800百万円、親会社株主に帰属する当期純利益14,400百万円）を上回ったが、前期比では減収減益で着地した。不動産業は堅調に推移したが、外航海運業においてケミカルタンカーの市況が軟化したほか、3月にはホルムズ海峡の事実上の封鎖によって中東域への配船制限の影響を受けた。

業績動向

売上総利益は前期比16.5%減少し、売上総利益率は同1.4ポイント低下して18.7%となった。販管費は同9.0%減少したが、販管費比率は同0.1ポイント上昇して8.2%となった。この結果、営業利益率は同1.5ポイント低下して10.6%となった。経常利益の減益幅は営業利益に比べて小幅となった。営業外収益で持分法による投資利益が同1,594百万円増加（前期は313百万円、当期は1,907百万円）したほか、為替差損益が同1,564百万円改善（前期は為替差損488百万円、当期は為替差益1,076百万円）した。また営業外費用で前期計上した休止資産関連費用449百万円が一巡した。特別利益では固定資産売却益が同362百万円増加（前期は939百万円、当期は1,301百万円）したが、前期計上した投資有価証券売却益1,802百万円が一巡した。

2026年3月期連結業績の概要

(単位：百万円)

	25/3期		26/3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	141,866	-	127,295	-	-14,571	-10.3%	127,000	295	0.2%
売上総利益	28,525	20.1%	23,832	18.7%	-4,693	-16.5%	-	-	-
販管費	11,425	8.1%	10,393	8.2%	-1,032	-9.0%	-	-	-
営業利益	17,100	12.1%	13,439	10.6%	-3,661	-21.4%	12,400	1,039	8.4%
経常利益	17,368	12.2%	16,885	13.3%	-483	-2.8%	14,800	2,085	14.1%
親会社株主に帰属する 当期純利益	18,367	12.9%	15,391	12.1%	-2,976	-16.2%	14,400	991	6.9%
平均為替レート (円/米ドル)	152.73	-	150.23	-	-2.5	-	-	-	-
適合燃料油平均価格 (米ドル/MT)	612	-	509	-	-103	-	-	-	-

注：会社予想は2026年2月5日付の3回目の修正値

出所：決算短信よりフィスコ作成

セグメント別では、外航海運業は売上高が前期比12.8%減の102,464百万円で営業利益が同33.4%減の8,786百万円、内航・近海海運業は売上高が同5.1%減の10,764百万円で営業利益が同33.3%減の303百万円、不動産業は売上高が同8.2%増の14,180百万円で営業利益が同25.7%増の4,350百万円となった。また同社資料によると、全社営業利益の同36.6億円減少の内訳は、大型原油タンカーが同0.2億円増、ケミカルタンカーが同44.1億円減、大型ガス船が同1.4億円増、ドライバルク船が同1.3億円増、中小型ガス船が同1.5億円減、不動産が同8.9億円増、その他（各分野の為替影響を抜き出して集約）が同2.8億円減となった。

大型原油タンカーは入渠による稼働減があったものの、安定した収益を確保した。ケミカルタンカーは世界経済の不透明感を背景とする市況軟化に加え、3月にはホルムズ海峡の事実上の封鎖によって中東域への配船制限の影響を受けた。大型ガス船は前期末に一部船舶を売却したことに伴う稼働減があったものの、市況が堅調に推移したほか、新造エタン船が利益貢献した。ドライバルク船は穀物の順調な海上荷動き、石炭及びその他のばら積み貨物の底堅い輸送需要などにより、夏場以降の市況が堅調に推移した。不動産業は全体として稼働が順調に推移したことに加え、前期計上した英国不動産2棟目の初期費用の一巡が寄与した。その他は期中平均レートが前期より円高で推移したことが影響した。

業績動向

2026年3月期セグメント別業績

(単位：百万円)

	25/3期		26/3期		前期比	
	実績	構成比・利益率	実績	構成比・利益率	増減額	増減率
連結売上高	141,866	-	127,295	-	-14,571	-10.3%
外航海運業	117,501	82.8%	102,464	80.5%	-15,037	-12.8%
内航・近海海運業	11,343	8.0%	10,764	8.5%	-579	-5.1%
不動産業	13,103	9.2%	14,180	11.1%	1,077	8.2%
調整額	-81	-	-114	-	-	-
連結営業利益	17,100	12.1%	13,439	10.6%	-3,661	-21.4%
外航海運業	13,184	11.2%	8,786	8.6%	-4,398	-33.4%
内航・近海海運業	454	4.0%	303	2.8%	-151	-33.3%
不動産業	3,462	26.4%	4,350	30.7%	888	25.7%

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

財務の健全性を維持

2. 財務の状況

財務面で見ると2026年3月期末の資産合計は前期末比40,253百万円増加して346,684百万円となった。主に建設仮勘定が同14,051百万円減少した一方で、現金及び預金が同2,457百万円増加、船舶(純額)が同35,835百万円増加、土地が同8,886百万円増加、投資有価証券が同8,696百万円増加した。負債合計は同27,607百万円増加して188,394百万円となった。主に買掛金が同3,199百万円増加したほか、長短借入金合計残高が同21,066百万円増加して141,720百万円(短期借入金が同23,062百万円減少して25,516百万円、長期借入金が同44,128百万円増加して116,204百万円)となった。純資産は同12,645百万円増加して158,290百万円となった。利益剰余金が同9,361百万円増加したほか、その他有価証券評価差額金が同4,699百万円増加した。この結果、自己資本比率は同1.9ポイント低下して45.6%、D/Eレシオは同0.06ポイント上昇して0.90倍となった。自己資本比率が低下したものの、事業ポートフォリオの安定性が向上し、財務の健全性を維持していると弊社では評価している。

業績動向

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)

	22/3期末	23/3期末	24/3期末	25/3期末	26/3期末	増減
資産合計	247,130	265,453	293,228	306,431	346,684	40,253
(流動資産)	33,550	40,104	46,757	41,139	41,261	122
(固定資産)	213,580	225,350	246,472	265,292	305,424	40,132
負債合計	155,797	154,866	161,102	160,787	188,394	27,607
(流動負債)	38,232	52,780	55,707	67,341	48,788	-18,553
(固定負債)	117,565	102,086	105,395	93,446	139,607	46,161
純資産合計	91,333	110,587	132,126	145,645	158,290	12,645
(株主資本)	85,845	102,913	115,991	128,432	137,792	9,360
自己資本比率	36.9%	41.6%	45.0%	47.5%	45.6%	-1.9pp
D/Eレシオ(倍)	1.32	1.04	0.90	0.84	0.90	0.06

	22/3期	23/3期	24/3期	25/3期	26/3期
営業活動によるキャッシュ・フロー	15,782	35,268	29,448	30,729	29,858
投資活動によるキャッシュ・フロー	-3,115	-18,488	-22,007	-30,786	-42,116
財務活動によるキャッシュ・フロー	-14,824	-13,246	-3,871	-8,325	14,310
現金及び現金同等物の期末残高	11,654	15,521	19,853	11,593	14,050

出所：決算短信よりフィスコ作成

■ 今後の見通し

2027年3月期は減益予想も下期回復見込み

1. 2027年3月期連結業績予想の概要

2027年3月期の連結業績予想は、売上高が前期比1.3%増の129,000百万円、営業利益が同32.3%減の9,100百万円、経常利益が同60.3%減の6,700百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同21.4%減の12,100百万円としている。世界経済や中東情勢の不透明感、ケミカルタンカー市況の軟化などを考慮して減益予想としている。中東情勢の影響については、2026年6月中にホルムズ海峡の往来が再開され、その後2ヶ月程度をかけて中東地域との海上輸送がおおむね従来の水準に回復することを想定した予算としている。なお特別利益に固定資産売却益約71億円(大型原油タンカー1隻売船)を計上予定である。

前提の平均為替レートは150.00円/米ドル(前期実績は150.23円/米ドル)、適合燃料油平均価格は620米ドル/MT(同509米ドル/MT)、市況はケミカルタンカーが18,375米ドル(同19,193米ドル)、ドライバルク船Panamax型が15,000米ドル(同14,135米ドル)、ドライバルク船Small Handy型が13,500米ドル(同11,545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195百万円/12ヶ月としている。なお大型原油タンカー、大型ガス(LPG)船、電力専用船・チップ専用船については中長期契約のみで構成されているため、市況影響を受けない。

今後の見通し

2027年3月期連結業績予想の概要

(単位：百万円)

	26/3期		27/3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	127,295	-	129,000	-	1,705	1.3%	65,000	64,000
売上総利益	23,832	18.7%	-	-	-	-	-	-
販管費	10,393	8.2%	-	-	-	-	-	-
営業利益	13,439	10.6%	9,100	7.1%	-4,339	-32.3%	3,200	5,900
経常利益	16,885	13.3%	6,700	5.2%	-10,185	-60.3%	1,100	5,600
親会社株主に帰属する当期純利益	15,391	12.1%	12,100	9.4%	-3,291	-21.4%	7,600	4,500
平均為替レート (円/米ドル)	150.23	-	150.00	-	0.23	-	150	150
適合燃料油平均価格 (米ドル/MT)	509	-	620	-	111	-	670	570
市況 (米ドル)								
ケミカルタンカー	19,193*	-	18,375	-	-818	-	18,500	18,250
ドライバルク船Panamax型	14,135	-	15,000	-	865	-	15,500	14,500
ドライバルク船Small Handy型	11,545	-	13,500	-	1,955	-	14,000	13,000

※ 中東情勢による市場の不透明感を背景に、3/6以降TC Rateは一時算出停止中。2026年3月期実績値は2026年2月までの数値。
 出所：決算短信、決算説明資料よりフィスコ作成

同社資料によると、全社営業利益の前期比約43億円減少の内訳は、大型原油タンカーが同5.2億円増、ケミカルタンカーが同38.7億円減、大型ガス船が同8.1億円減、ドライバルク船が同0.7億円増、中小型ガス船が同1.4億円増、不動産業が同3.3億円減の見込みとしている。大型原油タンカーは売船によって稼働が減少するが、契約の有利更改などによって増益を見込む。ケミカルタンカーは中国経済低迷などで市況軟化を見込むほか、中東情勢の影響による航路変更でスポット運賃が上昇している一方で燃料費等の費用増加が上回るため減益を見込む。大型ガス船は新造エタン船2隻の稼働開始が利益貢献するが、運賃市況連動契約船を前期に固定契約に変更したことで安定利益確保に貢献する一方で市況上振れを取り込めないため減益を見込む。ドライバルク船は市況が堅調に推移するほか、2027年3月期後半に竣工予定の新造船1隻(用船)が貢献するため増益を見込む。中小型ガス船は入渠費用が前期に比べて減少するため増益を見込む。不動産はイイノホールの工事に伴う不稼働の影響のほか、営繕費の増加により減益を見込む。その他は為替影響がほぼ変わらないと見込んでいる。

なお半期別の業績予想は、上期が売上高65,000百万円、営業利益3,200百万円、経常利益1,100百万円、親会社株主に帰属する純利益7,600百万円(上期に特別利益計上)で、下期が売上高64,000百万円、営業利益5,900百万円、経常利益5,600百万円、親会社株主に帰属する純利益4,500百万円としている。上期は中東情勢の影響を受けるが、下期は中東情勢の影響が和らいで営業・経常利益が回復に向かう見込みだ。

ケミカルタンカー市況は軟化、ドライバルク船市況は堅調見込み

2. 2027年3月期の市況見通し

2027年3月期の市況見通しとして、ケミカルタンカーについては中東域の不確実性が高いため先行き不透明な状況だが、新造船竣工隻数の増加等により市況は軟化の見込みとしている。中東域に代わる輸送地からの新規需要や紅海周辺での不安定な情勢継続を背景に、喜望峰回りによる輸送距離伸長が常態化して市況の下支え要因となっている一方、中国経済の低迷等を背景に市況は軟化を見込む。なお競合するプロダクトタンカーについては、中東情勢緊迫化や対ロシア制裁などを背景に市況が上昇しているため、ケミカルタンカー市場への流入は限定的と予想している。

ドライバルク船については、2026年3月期後半から中大型船を中心に上昇した市況が一時的に調整局面を迎える可能性があるものの、荷動きが穀物や肥料などを中心に堅調に推移する見込みである。さらに老齢船のスクラップ進行や環境規制対応による減速運航強化なども需給バランス安定要因となり、全体としての市況は堅調に推移する見込みだ。

不動産業では、一定の新規供給量があるものの、東京都心のオフィスビル賃貸市況の堅調推移を見込んでいる。優秀な人材確保を目的とした快適なオフィス空間、好立地・高品質なビルに対するニーズが需要を下支えしているため、平均賃料については上昇が継続すると予想している。

■ 成長戦略・サステナビリティ経営

新中期経営計画を策定、成長投資加速

1. 新中期経営計画「Transformation for a Sustainable Future」

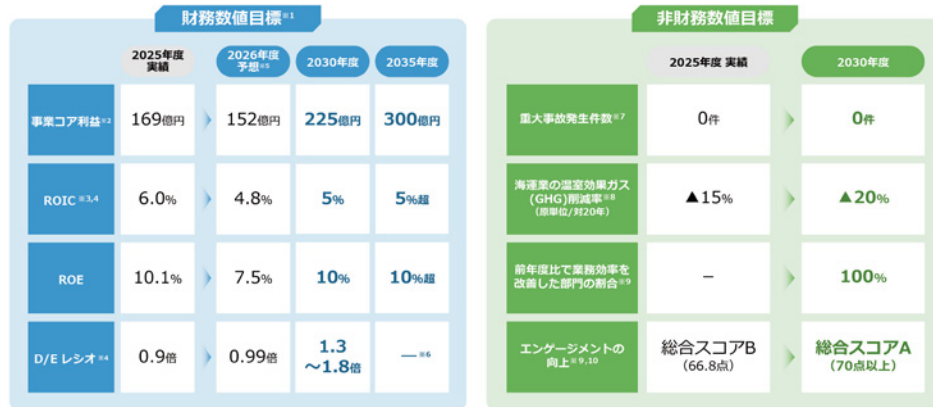
同社は、2023年5月に策定した前中期経営計画「The Adventure to Our Sustainable Future」(2024年3月期～2026年3月期)で目標として掲げた財務・非財務KPIをおおむね達成した。財務KPIでは、3ヶ年累計の経常利益は目標356億円～376億円に対して実績561億円、ROEは目標9～10%に対して実績13.2%、ROICは目標4～5%に対して実績7.4%、D/Eレシオは最大1.5倍の目標に対して実績0.88倍となった。この結果、自己資本は2023年3月期末比約1.4倍に増加して財務健全性が向上した。また事業ポートフォリオ経営の推進では当初計画どおり1,000億円の投資を実行した。ただし、投資計画の内訳である成長・新規事業500億円(外航ガス船400億円、戦略投資100億円)、主力事業(ケミカル船、ドライバルク船)200億円、安定・成熟事業(油槽船、内航・近海ガス船、不動産)300億円に対して、実績(総額1,025億円)達成率は成長・新規事業の外航ガス船が86%、戦略投資が40%、主力事業が111%、安定・成熟事業が140%となった。船価高騰のほか、次世代燃料と対応船型の見極めの難しさから成長・新規事業投資及び戦略投資が目標を下回った。

成長戦略・サステナビリティ経営

こうした前中期経営計画の成果・課題もベースに、2050年を見据えた同社を取り巻く事業環境の構造変化(新燃料・次世代貨物や環境への対応、新たな成長と投資機会など)を整理し、メガトレンドからバックキャストして「2050年長期ビジョン」(ネットゼロ社会の基盤を支えるクリーンエネルギーインフラのバリューチェーンを担う企業)、及び「2035年中期ビジョン」(資本効率の最適化と盤石な収益基盤を両立し、顧客と共創しながら価値を創造する企業)を描いた。「2035年中期ビジョン」の達成に向けた変革期間(リバランス期間)として、2026年5月に、5ヶ年の新中期経営計画「Transformation for a Sustainable Future」(2027年3月期~2031年3月期)を策定した。そして次の2032年3月期~2036年3月期をリバランス期間後の収益を実現する飛躍の期間と位置付けている。

新中期経営計画のテーマに「資本効率と成長投資を両立する変革」を掲げ、数値目標を設定した。財務数値目標(成果目標と財務規律指標)として、事業コア利益(利払前税引後利益)を2026年3月期実績169億円から2031年3月期に225億円、2036年3月期に300億円へ、ROEを2026年3月期実績10.1%から2031年3月期に10%、2036年3月期に10%超を目指す。非財務数値目標として、海運業の温室効果ガス(GHG)削減率を2026年3月期実績の-15%から2031年3月期に-20%、エンゲージメントの向上(同社単体ベース)を2026年3月期実績の総合スコアB(66.8点)から2031年3月期に総合スコアA(70点以上)などを掲げた。

新中期経営計画 数値目標



※1 成果目標と財務規律指標 ※2 利払前税引後利益 ※3 事業コア利益 + 投下資本
 ※4 2030年増減の数は新リース会計適用後、有利子負債に現時点の想定リース負債額 約350億円を加算
 ※5 ホルムと毒性物質が2026年6月中に再開され約2か月で概ね従来の水準に回復する前提
 ※6 本計画終了時点で改めて設定
 ※7 当社グループ定規による重大な事故(船舶、ビルおよび情報システム)
 ※8 2025年度は第3四半期末時点実績
 ※9 飯野海運単体数値
 ※10 株式会社タナベコンサルティンググループのエンゲージメントサーベイを採用

出所：中期経営計画資料より掲載

事業ポートフォリオの深化と稼ぐ力の底上げを推進

2. 重点戦略

新中期経営計画の重点戦略として、事業戦略では成長に導く経営資源配分によって事業ポートフォリオを深化させ、稼ぐ力の底上げを図る。投資額については前中期経営計画から倍増の2,000億円(成長・新規事業650億円、主力事業500億円、安定・成熟事業450億円、戦略投資400億円)を計画している。安定・成熟事業で安定資産を積み上げながら、成長・新規事業及び主力事業への投資に転換するリバランスを行うことによって事業ポートフォリオ経営の深化を図る。また新規事業や既存事業の周辺領域へ参入する戦略投資によって収益基盤を拡充する。

具体的には、輸送需要の増加が見込まれる外航ガス船を2030年以降の主力事業に成長させるほか、主力事業では同社の差別化の象徴であるケミカル船の大型ステンレス船隊を中心に運航船隊の拡充を進める。安定・成熟事業では長期契約を基盤として安定収益源の維持・拡大を図る。また400億円の戦略投資枠を設定することで、M&A・アライアンスも活用して既存事業の拡張や既存事業とのシナジー効果が見込まれる周辺事業・新規領域へ参入し、収益基盤のさらなる強化・拡充を図る。不動産業では外部パートナーとの協業を視野に入れつつ、国内外の不動産開発や投資機会を取り込み、バリューアップとキャピタルゲインの実現を目指す。なお、前計画で強化された財務基盤のもと、2032年3月期から2036年3月期の5年間にわたって2,000億円以上の投資を行い、主に成長・新規事業および主力事業へ配分し、資本効率と収益性を向上させつつ安定資産を積み上げる方針だ。

財務資本戦略では、規律ある成長投資の実行、資本コストの低減、持続的な株主還元の3つのバランスを最適化し、中長期の企業価値最大化を目指す。新中期経営計画期間では、前中期経営計画で強化された財務体質を基盤として、政策保有株式を含む資産売却収入や、保有不動産の価値も考慮した積極的な財務レバレッジの活用により、資本コストを上回る成長投資を実行する。なお政策保有株式の縮減については、2031年3月期までに政策保有株式の純資産比率を10%未満とし、70億円の縮減を行う方針である。

脱炭素化戦略では、2031年3月期のGHG削減目標として、海運業では2021年3月期比20%削減、不動産業では2014年3月期比75%削減を掲げている。2050年ネットゼロ目標を達成するロードマップを策定し、海運業では燃料転換や燃費改善技術の導入、AIなどを活用した航海最適化、次世代燃料船への投資促進など、環境対応(脱炭素化)への取り組みを推進することで競争力を強化する。なお国際海事機関(IMO)におけるGHG排出削減の中期対策の枠組み策定が延期され、見通しも不明瞭のため、新中期経営計画のGHG削減目標は総量ベースではなく、輸送トンマイルベースでの原単位目標を前中期経営計画から維持した。不動産業では非化石証書付き電力の調達拡大や再エネ設備の導入、環境認証の取得・維持を進めることでGHG排出量の着実な削減を図る。

また重点戦略を着実に実行するための土台となる事業基盤戦略として、人的資本経営の推進、資産管理水準の高度化、新技術採用による差別化と最適化、適切なガバナンス体制の深度化を推進する。人的資本経営の推進では、事業環境の変化に対応した組織・人材の変革を進めることで中長期的な成長基盤を構築し、「稼ぐ力」をさらに向上させる。なお人材戦略については定性的な評価にとどまらず、エンゲージメントサーベイの結果や海上・陸上間の人材交流の進展状況、総合職に占める女性比率の増加といった指標を用いて定量的に管理・モニタリングする。資産管理水準の高度化では、船舶や不動産といった重要資産について「安全・安心」と「稼ぐ力」を両立させた高品質な管理体制を構築し、コスト管理やリスク管理の精度を高める。新技術採用による差別化と最適化では、デジタル基盤整備とデータ活用により業務プロセスの最適化を進める。また外部との連携で新技術を取り込みながら、高品質な運航・運営やサービス面での差別化につなげる。適切なガバナンス体制の深度化では、取締役会機能のさらなる強化、中長期的な企業価値向上に資する報酬制度の高度化、資本市場とのコミュニケーション充実、リスク管理体制の強化などに取り組む。こうした事業基盤戦略を推進するため管理部門の組織体制を変更する。

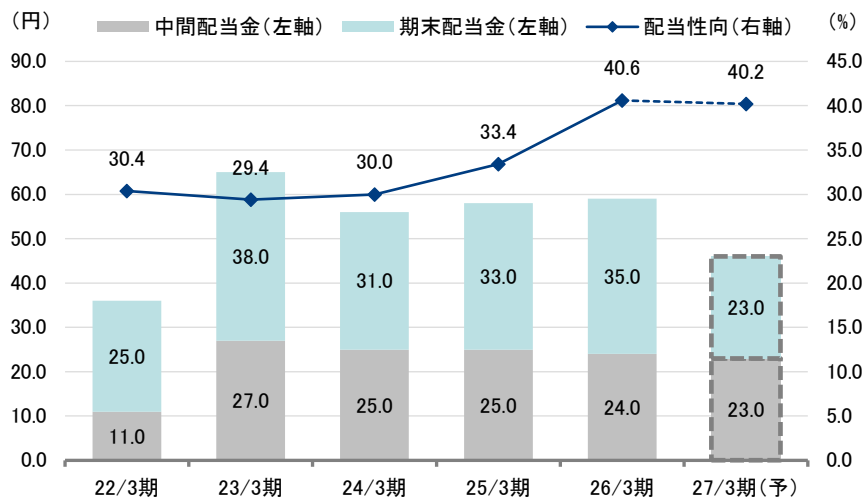
なおDXの推進では2023年6月にDX推進部を設置した。新中期経営計画では外部との連携で新技術を取り込み差別化を図るとともに、データとAIで業務を最適化し、迅速な意思決定と競争力強化を実現する考えである。また新規事業への展開も視野に入れた直近のM&A・アライアンスとして、スタートアップへの投資では2023年6月に海外2社の海事ベンチャーキャピタル(VC)に出資した。再生可能エネルギー関連では石油資源開発<1662>(以下、JAPEX)と、2024年12月に太陽光発電所の共同事業に関する基本合意書を締結(JAPEXの開発支援を受けて同社100%出資の合同会社が保有)し、2025年12月に第1号案件として秋田申川太陽光発電所(秋田県男鹿市)が運転開始した。

株主還元は配当性向40%を基準に、下限配当30円を導入

3. 株主還元策

株主還元に関しては安定性・予見性・機動性を備えた株主還元の実現を目指し、新中期経営計画において配当性向40%を基準とした配当の継続を基本としつつ、市況変動の大きい海運業において配当の安定性と予見性を高めるため新たに下限配当30円を導入した。また財務規律を踏まえつつ機動的な自己株式取得を実施し、総合的な株主還元の充実を図る方針としている。この基本方針に基づいて、2026年3月期の配当は前期比1.0円増配の59.0円(中間24.0円、期末35.0円)とした。配当性向は40.6%である。そして2027年3月期の配当予想は同13.0円減配の46.0円(中間23.0円、期末23.0円)としている。予想配当性向は40.2%である。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(カタログギフトの商品または社会貢献活動への寄付を選択、落語家オリジナル手ぬぐいまたは同社オリジナル商品を抽選で贈呈など)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

同社はサステナビリティ経営に関して、新中期経営計画の非財務数値目標として海運業のGHG削減率目標を掲げるなど取り組みを強化している。具体的には、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、サステナビリティに関する取り組みを強化している。脱炭素化戦略は、新中期経営計画の重点施策の1つに位置付けられており、各種施策の着実な推進を通じて、GHG排出量の継続的な削減を目指す。

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。新中期経営計画の人的資本強化の2031年3月期目標（同社単体ベース）としては、エンゲージメント総合スコアA（70点以上）のほか、育児休業取得率100%、総合職（管理職候補）に占める女性比率の2026年3月期実績18.4%比で3%以上増なども掲げている。

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年連続で選定されたほか、MSCI日本株ESGセレクト・リーダーズ指数の構成銘柄にも選定された。さらに、同年8月にはJPX日経インデックス400の構成銘柄に選定され、JPX日経中小型株指数の構成銘柄にも2年連続で選定された。外部評価においては、2025年5月にEcoVadis（本社：フランス）のサステナブル評価においてシルバー評価（上位15%以内）を取得し、同年12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4年連続で獲得した。また格付に関しても2024年4月にJCRによる格付が「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投入し、不動産業では収益力強化に向けて海外展開も行っている。そして前中期経営計画で掲げた財務数値目標をおおむね達成したのは、こうした取り組みの成果と弊社では評価している。また新中期経営計画ではテーマに「資本効率と成長投資を両立する変革」を掲げ、成長投資を加速する方針としている。したがって、新中期経営計画による「事業ポートフォリオの深化と稼ぐ力の底上げ」の進展状況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・表示したものです。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、配布等することは強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