

CSR & Annual Report

# 経営報告書

# 2020

2019.4 ▶ 2020.3

【詳細報告編】



- 1 報告範囲・ガイドライン
- 2 経営理念・行動憲章
- 3 飯野海運グループの品質・環境への取組み

【安全に関するデータ】

- 5 海運業の安全データ
- 7 不動産業の安全データ

【環境に関するデータ】

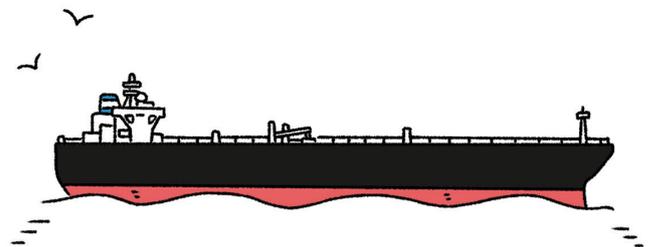
- 8 飯野海運グループの環境データ
- 8 海運業の環境データ
- 9 不動産業の環境データ

【人材に関するデータ】

- 11 飯野海運の人材データ

- 12 GRIガイドライン対照表

- 15 用語集



飯野海運株式会社

# 報告範囲・ガイドライン

## 報告範囲

### 報告内容

飯野海運グループのサステナビリティ（持続可能性）に向けての取組みを総合的に報告しています。経営面、安全・環境面、人材をはじめとする社会面の各分野の取組み・パフォーマンスを系統立てて報告しています。これらについては、「経営報告書2020」でも報告しています。

### 報告対象期間

原則として2019年4月1日から2020年3月31日までの2019年度（財務会計の期間と同一：第129期）を対象としています。ただし、報告対象期間以降の情報を提供することが適切なものについては、新しい情報を掲載しています。

### 報告組織の範囲

本報告書は飯野海運グループ全体（73社）を報告対象範囲としています。

2020年3月末現在

飯野海運(株)		
海運業	不動産業	管理業務
海運部門	不動産部門	管理部門
<b>[船舶管理会社]</b> 計3社 イノマリンサービス(株)(IMS) IINO MARINE SERVICE BUSAN CO., LTD. など	<b>[ビル管理会社]</b> イノ・ビルテック(株)(IBT)	<b>[システム開発・管理会社]</b> 飯野システム(株)
<b>[海運会社]</b> 計4社 イノガストランスポート(株) ALLIED CHEMICAL CARRIERS, LLC. など	<b>[不動産関連事業]</b> 計3社 イノホール(株) (株)イノ・メディアプロ 泰邦マリン(株)	<b>[機能分社]</b> 計2社 イノマネジメントデータ(株) イノビジネスサービス(株)
<b>[船員配乗会社]</b> IMS PHILIPPINES MARITIME CORP.	<b>[海外不動産業]</b> IKK HOLDING LTD	
<b>[海外現地法人]</b> 計3社 IINO SINGAPORE PTE. LTD. など		
<b>[海運関連事業]</b> 計2社 イノエンタープライズ(株) 合同船舶工業(株)		
<b>[仕組船会社他]</b> 計51社		

※当社グループの2019年度中の異動および年度末の社数は以下のとおりです。

連結対象子会社	: 2社増	▶ 58社	} 関係会社 計72社	[凡例] (太字) 連結対象子会社 (細字) 持分法適用関連会社 非連結関係会社
持分法適用関連会社	: 増減なし	▶ 5社		
非連結関係会社	: 増減なし	▶ 9社		

※飯野海運とIMS、IBTの3社はISO9001、ISO14001を取得

## 参考としたガイドライン

### 報告書

「GRIサステナビリティ レポートリング スタandard」  
 「環境報告ガイドライン（2012年版）」（環境省）  
 「ISO26000」

# 経営理念・行動憲章

## 経営理念

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

## 行動憲章

「経営理念」を実現する具体策としてこの「行動憲章」を定める。飯野海運グループ(以下グループという)とその役職員は、この憲章に従って行動する。

### 1 安全の重視

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

### 2 社会への貢献

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

### 3 取引先の尊重

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

### 4 コンプライアンスと社会秩序の維持

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

### 5 差別の廃絶・人権の尊重

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

### 6 環境の保護

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

### 7 情報開示とコミュニケーション

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

# 飯野海運グループの品質・環境への取組み

## 1 飯野海運グループの品質・環境マネジメントシステムについて

### 1 飯野海運のマネジメントシステム認証取得状況

飯野海運（以下、当社）では、顧客満足度の向上と環境負荷の低減を目的として、2004年3月に海運業において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）の認証を取得しました。さらに、不動産業においても翌2005年3月にISO9001とISO14001の認証を取得しました。当社では品質及び環境の方針を策定し、海運業・不動産業の事業全般にわたり、ISO規格に基づくマネジメントシステムを構築・運用し、業務改善を図っています。

#### 品質及び環境の方針

1. 顧客要求事項である“船舶の安全運航による貨物の安全輸送”並びに“賃貸ビルにおける安全で且つ快適な賃貸スペースの提供”に対して高品質のサービスを提供する。
2. 品質及び環境目的・目標を策定し、定期的に達成状況を評価し、見直しを実施する。
3. 海上運送業務、不動産業務及び会社事務所における環境負荷の低減に努める対策を確立する。
4. 会社における、品質及び環境マネジメントシステムを構築し、汚染の予防に努め、継続的な改善を行う。
5. 関連する法的要求事項及びその他の要求事項を順守する。
6. 関係する全ての要員に対する教育・訓練を実施し、この方針の意義と個々の役割を認識させる。

### 2 当社グループ各社のマネジメントシステム認証取得状況

当社グループでは、当社に加えて、船舶管理会社であるイノマリンサービス（株）及びビル管理会社であるイノ・ビルテック（株）の2社が、ISO9001とISO14001の認証を取得しています。

#### ①イノマリンサービスにおける取組み

イノマリンサービス（株）（以下、IMS）では、「H・S・S・E・Q基本方針」（Health, Safety, Security, Environment, Quality）のもとに、ISO9001とISO14001に基づくマネジメントシステムを統合し、顧客（船主）から委託された船舶（2020年6月末時点38隻）の管理サービス事業の中にISOの規格要求事項の理念を取り込み、事業運営の継続的な改善を図っています。

また、IMSでは2004年に国内では初めてとなるGreen Award認証（※1）を取得しており、環境保全のため、高い品質管理及び環境管理を現在に至るまで継続しています。

深刻な地球環境問題を背景に、「船舶バラスト水規

制管理条約」の発効やNOx・SOx排出規制等、海運業においても環境規制が厳格化される方向にあります。IMSではISO規格に基づくマネジメントシステムの運用を通じて、国内外の環境規制の遵守を確実にし、これからの環境負荷低減の活動を進めてまいります。

なお、本詳細報告編にはIMSによる管理船舶を対象とした安全・環境に関するデータを掲載しておりますので、ご参照ください。

（※1）1994年にオランダ運輸局とロッテルダム港湾局が設立した公益法人が国際船舶の安全運航と海洋汚染防止を目的として運営している認証のこと

## ②イイノ・ビルテックにおける取組み

イイノ・ビルテック（株）（以下、IBT）では、管理ビル（2020年3月末時点4棟）を対象として、ISO9001とISO14001を統合したマネジメントシステムに基づき、ISOの規格要求を生かした事業活動を継続しています。

環境に関する取組みについては、省エネルギー、省資源を念頭にビル運転管理を行い、温室効果ガス（GHG）の排出削減に努め、地球環境負荷の低減に貢献しています。特に当社グループの基幹ビルである飯野ビルディングでは、東京都地球温暖化対策の第三計画期間（2020年～2024年）において、トップレベル

事業所認定の再取得へ向けて準備を進めています。

安全に関する取組みについても2018年に東京消防庁による優良防火対象物（通称：優マーク）を飯野ビルディングで取得しており、2020年度にこちらも再取得へ向けて準備を進めています。

IBTは飯野ビルディングをはじめ、各ビルで安全・環境に配慮した取組みを推進しています。

なお、本詳細報告編にはIBTによる管理ビルを対象とした安全・環境に関するデータを掲載しておりますので、ご参照ください。

## 2 当社グループにおけるISO9001/14001規格要求事項に即した取組みについて

当社グループでは当社の他、主要な関係会社であるイイノマリンサービス（株）、イイノ・ビルテック（株）においてもISO9001とISO14001の認証を取得しております。国際標準化機構（ISO）が制定した組織の品質活動や環境活動を管理するための仕組み（マネジメントシステム）についての規格であるISO9001、ISO14001の基本的な考え方以下の通りです。

まず、組織が管理（マネジメント）したい対象（ISO9001であれば業務品質、ISO14001であれば環境負荷低減）における問題点を選び出し、リスクや成果を期待できる度合いの大きさによって優先順位を決め、課題を設定する。

次に、課題を解決するための「計画・方策（Plan）」を立て、それを「実施（Do）」する。さらに実施した結果が課題の解決につながったかどうかを検証し、必要に応じて課題を「見直し（Check）」たり、実施方法を変更するなどの「改善（Act）」をして次の活動に繋げていく。

「計画（Plan）→実施（Do）→見直し（Check）→改善（Act）」という組織活動のループ（「PDCAサイクル」と呼ばれる）を回すことで「継続的改善」を行うことを要求事項として定めている。

ISOの規格自体も適宜改訂が行われています。最近では、

- ・意図した成果を上げることが重視
- ・トップのリーダーシップとコミットメントの強調
- ・業務プロセスとISO規格の統合
- ・プロセスアプローチの採用推奨

などを要点とした改訂が行われ、当社グループの認証取得会社でも新規規格に合わせて品質・環境マネジメントシステムの大幅な改訂を実施しました。

当社グループでは現在の中期経営計画で掲げている「高品質なサービス（IINO QUALITY）の提供追求」に向けて、上述のISO規格の考え方を踏まえ、PDCAサイクルを回すことによりグループ全体の事業において継続的な改善活動を進めています。

# 安全に関するデータ

## 海運業の安全データ

### 事故発生状況

船船管理会社であるイノマリンサービス（以下、IMS）では、さまざまな指標を用いて事故の発生状況を追跡調査し、事故原因の分析や予防対策の強化を通じて、事故発生率の低減に努めています。

2019年度は、「設備・機器の故障・損傷」の発生率は増加しましたが事故原因の分析や予防対策の立案・実施状況を踏まえ、飯野海運グループを挙げて安全基盤強化、安全文化確立への取組みを継続していきます。

### 一航海当たり発生件数



### 労働安全衛生

当社グループでは従業員の健康と安全の維持向上に努めています。IMSでは、船員の乗船中の病気による下船を減らすため、Treadmill Stress Test（心臓疾患ストレステスト）など検診項目を追加導入して乗船前健康診断を強化し、特定の船舶から下船した船員には下船時健康診断を実施しています。また、乗組員の新型コロナウイルスの感染防止対策にも万全を期しています。2019年度にはタンカーでの労災が増加したため、各種研修並びに安全キャンペーンを継続的に実施し再発防止に努めております。

### 従業員数の労災認定者数

イノマリンサービス(株) (人)

	2017	2018	2019
死亡	0	0	0
負傷	0	0	0
疾病	0	0	0
合計	0	0	0

### 船員の労働災害発生度数率※1



※1 災害発生の頻度をあらわす指標で、100万延べ実労働時間当たりの、労働損失を伴う労働災害による死傷者数を示す  
 ※2 全産業は厚生労働省「労働災害動向調査」による

### 外部審査による指摘

自国の港に入港する外国船籍の船に対し、寄港国（外国船舶の入港を許可した国）は、船内設備や乗組員の資格などに関して、ポートステートコントロール（PSC）と呼ばれる立入検査を行います。

IMSでは、安全管理を徹底し国際規則を遵守することで、こうした外部審査における指摘事項を減らすよう努めています。

### PSC検査・審査一回当たり指摘項目数



### 検船実績

#### メジャーオイルインスペクション

大型原油タンカー、ケミカルタンカー、LPG船にて、世界の大手石油会社の原油石油化学製品などの輸送を行うには、各社による船舶の検査（検船）を受け、合格する必要があります。この検船では、船舶の設備、各種マニュアルの整備などの項目で安全性が重要視され、安全運航の指標になっています。

#### メジャーオイルインスペクション受検実績

	2015	2016	2017	2018	2019
受検数	140隻	125隻	125隻	107隻	99隻

#### 受検当たり指摘項目数

	2015	2016	2017	2018	2019
項目数	3.1	2.8	2.7	3.2	2.9

## CDIインスペクション

ケミカルタンカーについては、石油化学製品業界各社が1994年に設立したChemical Distribution Institute (CDI) による検船も受検しています。

### CDIインスペクション 受検実績

	2015	2016	2017	2018	2019
受検数	34隻	36隻	37隻	38隻	32隻

## 飯野検船システム

外部による検船に合格するには、安全に対する日頃の取組みが全てです。当社グループでは、セーフティマネジメントシステム (SMS) で要求されている内部監査と、管理船舶を対象とした独自の検船システム (飯野検船) を実施し、安全管理水準の向上を図っています。この飯野検船は、原則として各船年2回実施しています。

### 飯野検船 実施実績

	2015	2016	2017	2018	2019
実施件数	85件	83件	78件	89件	85件

## 安全監査臨船

大型原油タンカー、LPG船、ドライバルク船が日本国内で荷役を行う際、安全監督を派遣しています。安全監督は、船体や荷役機器などの状態を確認して、安全かつ環境に十分配慮した荷役作業を行うよう、現場で指導・助言しています。

### 安全監督臨船 受検実績

	2015	2016	2017	2018	2019
延べ隻数	174隻	141隻	129隻	94隻	124隻
延べ日数	534日	501日	400日	291日	477日

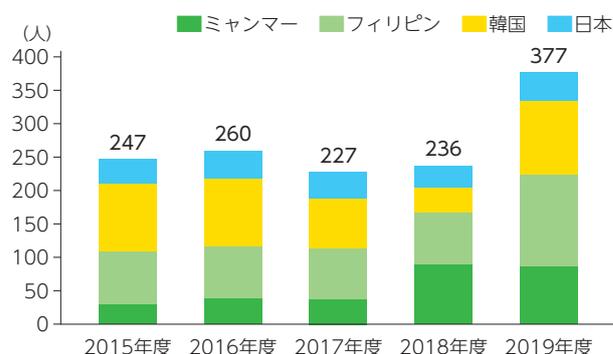
## 外国籍船員への研修

IMSでは、船舶の所有者である船主から委託された船舶の保守管理に努めるとともに、運航のための船員配乗手配や船員の育成などを行っています。

当社グループの船員のうち、大多数を占める外国籍船員に対しては、当社グループ専属の船員配乗会社である韓国のIMS KOREA CO., LTD.およびフィリピンのIMS PHILIPPINES MARITIME CORP.などによる教育研修を行っています。また、IMSから派遣された講師による、安全マネジメントシステムや危険予知訓練の習熟のための、短期安全研修を行っています。船舶安全研修の内容や頻度等の見直しを行った結果、2019年度の短期安全研修の受講人数が大幅に増加しました。加えて、ヒューマンエラー対策や船上でのコミュニケーション強化に関する研修や、メンタルヘルスやメ

ンタリングをテーマにしたセミナーを、外国籍船員に対しても日本人船員と同様に実施するなど、エラーに強い組織作りを今後も継続していきます。

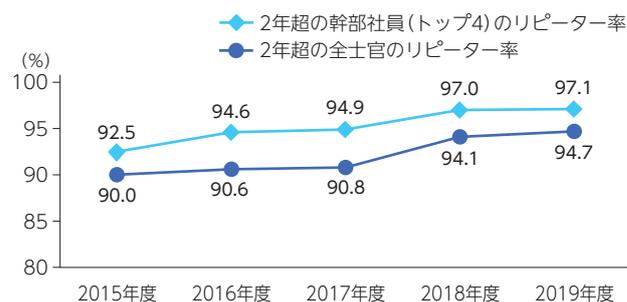
### 短期安全研修 受講人数



## 船員のリピーター率

安全運航を実現するうえで、優秀な船員を安定的に確保することが重要です。IMSでは、船員の離職理由の分析や改善対策を積極的に進め、高いリピーター率 (再雇用率) を保持しています。

### 船員のリピーター率



※ 定年退職者は対象外

## 顧客満足度評価

船舶を管理するうえで、事故を未然に防ぐ取組みである安全運航と、船舶の保守整備などの費用である船費の削減を両立させることが重要です。IMSでは、船主から船舶管理業務を請け負っており、顧客満足度調査を年1回実施して、指摘事項の改善に取り組んでいます。

2016年度以降は顧客満足度評価が減少していますが、2020年に船員教育管理部を新たに立ち上げ船員教育の充実・強化を図るなどの「船舶管理の品質向上」を行うことで、顧客満足度の向上にむけ取り組んでいます。

### 顧客満足度評価の平均点 (5点満点)



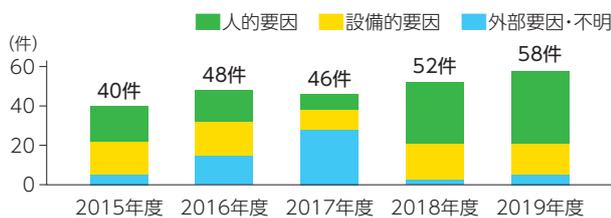
## 不動産業の安全データ

当社グループでは、「安全の確保が社業の基盤」を経営理念とし、不動産業においても安全管理の追求を絶えず行っております。所有するビルごとに安全配備に重点を置き施設維持管理はもとより、テナント・館内の皆さまの安全確保を最優先し、防火・防災訓練や入居テナントの皆さまと協力して避難訓練等を実施し、大規模災害時にも臨機応変に対応できるように備えております。

### 事故・トラブル発生状況

ビル管理を担うイイノ・ビルテック（株）（以下、IBT）では、所有するビルの安全かつ快適な利用の実現を目指し、事故・トラブルに関するデータの継続的な収集・分析などを通して、改善に努めています。

#### 要因別事故・トラブル発生件数



### 労働安全衛生

IBTでは、安全衛生委員会を設置し、毎月定例会を開催しています。また、協力会社と連携して年一度、安全衛生協議会を開催することで労働災害防止に努めています。また、従業員に対して、年2回の健康診断を実施しています。

#### 従業員の労災認定者数

	2017	2018	2019
死亡	0	0	0
負傷	1	0	0
疾病	0	0	0
合計	1	0	0

### 全テナントとの災害対策訓練

飯野ビルディング・汐留芝離宮ビルディングで年2回行っている全テナント参加の避難訓練では、震災後に火災発生を想定したブラインド型避難訓練を実施し、テナントの皆さまの災害への意識向上を図り、回を重ねるごとに参加人数が増えております。また、個別訓練としては、消火器を用いた消火訓練、AEDとマネキンを用いた応急救護訓練、煙体験、起震車体験等も実施しております。

さらに飯野ビルディングでは不動産部門の訓練としてBCP対応訓練（初動机上訓練）を年2回行い、災害後直ちに飯野ビルディングにて「緊急対策室」を設置し、管理建物及び内、外部からの情報収集や対応指示、対策への意思決定を行い総合的な情報集約本部として機能できる体制を整備しています。

#### 2019年度の各ビル訓練実施内容/回数

ビル名	総合訓練	消火訓練	煙体験訓練	AED訓練	その他訓練
飯野ビルディング	2回	2回	2回	0回	3回
汐留芝離宮ビルディング	2回	2回	1回	0回	0回
東京富士見ビル	1回	1回	0回	0回	1回
飯野竹早ビル	1回	0回	0回	0回	1回
NS虎ノ門ビル	1回	1回	0回	0回	0回

### 安全に対する従業員教育

ISO教育訓練計画書に基づき、OFF-JT（上級救命講習、安全管理者講習、他）及びOJT（KY訓練、防火・防災設備取扱い訓練、非常無線通話訓練、他）を計画通り実施し、従業員への安全意識向上に取り組んでいます。また、飯野ビルディング警備隊を主体に、護身用具を用いた不審者対応訓練並びに護身術を毎年実演してテナント・館内の皆さまへ安全で安心なビルであることを知って頂けるように継続的に実施しております。

### 不動産関連の資格/講習

IBTの社員は、全員が「上級救命講習」を受講し、上級救命技能認定を取得しています。そのほかにも各種の資格取得、講習への参加により、安全に関する知識の習得と訓練を行っており、今後も継続して実施していきます。

#### 2019年度の資格保有/講習の受講

資格名/講習内容	有資格者/受講者数
1級建築士	3名
電気主任技術者	6名
エネルギー管理士（電気・熱）	2名
建築物環境衛生管理技術者	14名
1級電気工事施工管理技士	6名
1級管工事施工管理技士	4名
1級建築施工管理技士	5名
上級救命技能認定証（含む指導員）	58名
自衛消防技術認定証	41名
防災センター要員講習終了者	38名

### 清掃/警備ロボットの実証実験の検討

効率的で付加価値の高い施設運営、より安全・安心・快適なビルの実現に向けて、飯野ビルディングにおいて、2019年夏から清掃ロボットの実証実験を開始しています。警備ロボットにおいてもロボット・人の役割分担により協働運用の体制確立を図ることで安全管理の質が向上すると考え、飯野ビルディングにおいて2020年秋より実証実験を開始しています。

# 環境に関するデータ

## 飯野海運グループの環境データ

### 当社グループのサプライチェーン排出量

当社グループのSCOPE1\*,SCOPE2\*,SCOPE3の数値 (トン)

	SCOPE1*	SCOPE2*	SCOPE3
2018年度	827,797	12,788	132,699
2019年度	882,435	11,883	201,048

SCOPE3内訳\*\* (トン)

	計	廃棄物	出張	通勤	燃料及び エネルギー関連活動	資本財
2018年度	132,699	339	182	23	50,029	82,126
2019年度	201,048	221	151	32	127,636	73,007

\* ClassNKより取得した検証証明書 (<https://www.iino.co.jp/kaiun/csr/pdf/ClassNK.pdf>) とは2018年度の排出係数が異なるため、数値は一致しない  
\*\*現時点で、集計可能な数値を公表

### 当社グループの温室効果ガス (GHG)/CO<sub>2</sub>の中長期削減目標の進捗 (2008年度比)

2008年度と比較したGHG/CO<sub>2</sub>排出量の削減率 (%)

	海運業	不動産業
2019年度	24.8	22.5

※海運業は、輸送単位当たりのGHG排出量 (2008年度比) で算出し、不動産業は、単位面積当たりのCO<sub>2</sub>排出量 (2008年度比) で算出

## 海運業の環境データ

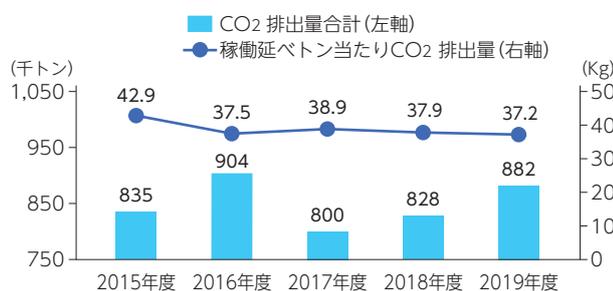
### 地球温暖化と大気汚染の防止

船舶の運航には、二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) などの温室効果ガスの排出や、大気汚染や酸性雨の原因のひとつとされている窒素酸化物 (NOx) や硫黄酸化物 (SOx) の排出を伴います。当社グループでは排ガス浄化装置 (スクラバー) の導入や低硫黄燃料の採用のほか、2元燃料主機関搭載船の推進など、船種や船舶ごとにさまざまな検討・対応を進めています。

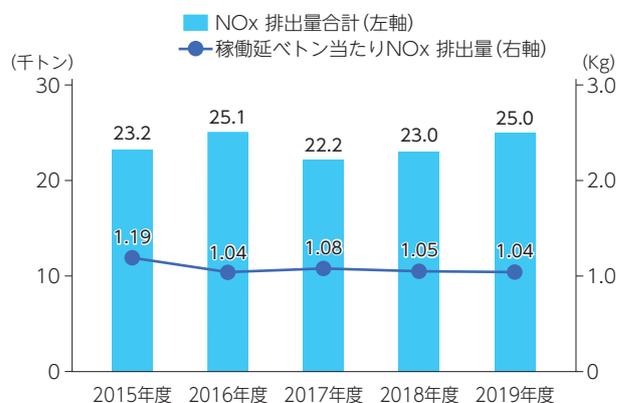
また、船舶エネルギーマネジメントプラン (SEEMP) により、一航海あたりの燃料消費データについて半年ごとのモニタリング・解析を継続するとともに、ヨーロッパで発効したEU-MRV規制、IMOで定められたDCS規制など、燃料消費実績の報告制度にも対応しています。

当社グループは、今後も燃料効率改善と環境負荷低減のための取組みを継続していきます。

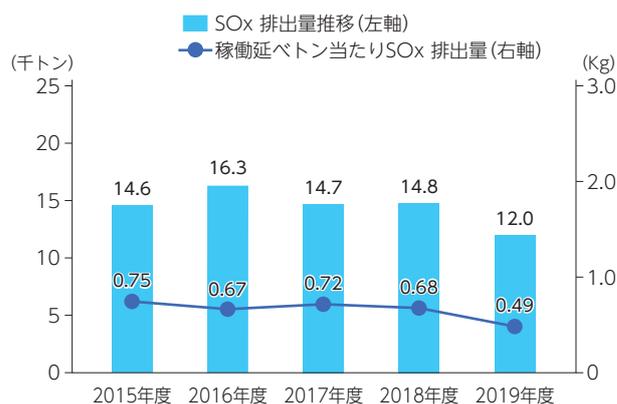
温室効果ガス (CO<sub>2</sub>) 排出量の推移  
<当社グループ運航船>



NOx排出量推移  
<当社グループ運航船>



SOx排出量推移  
<当社グループ運航船>



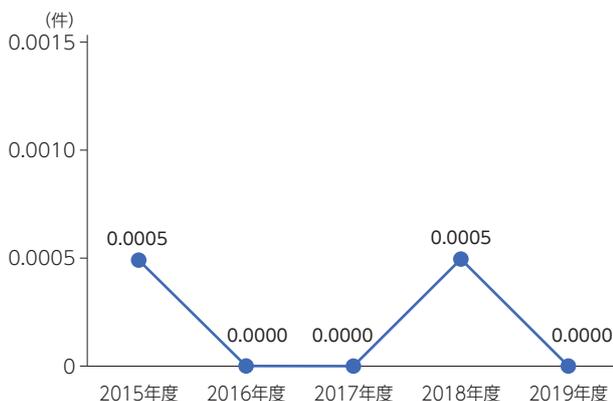
※CO<sub>2</sub>・NOx・SOxの稼働延べトン当たり排出量は、集計方法の見直しにより本詳細報告書編から記載データを変更

## 海洋汚染(油・ケミカルの海上流出)事故の発生状況

油や化学物質の漏洩は、海洋汚染や人体、生物への悪影響など、深刻な事態が生じる可能性があります。

船舶の海洋汚染事故を防ぐため、船員教育や関係設備の適切な運用、保守など安全対策の徹底を図っています。

### 一航海当たり発生件数

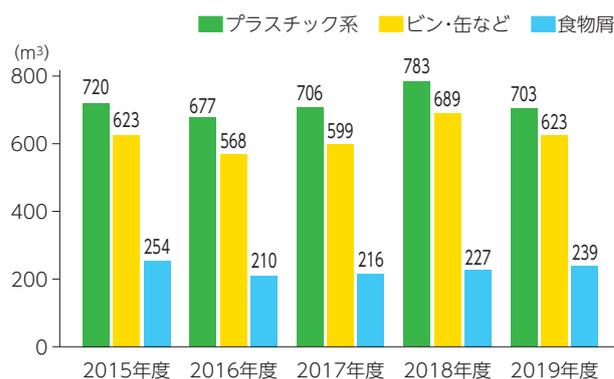


## 船上での廃棄物

船舶では、乗組員の船内での生活に伴い、さまざまな生活系廃棄物が発生します。こうした廃棄物は、「MARPOL73/78条約」に基づき適正に処理し、海洋環境の保全に努めています。

廃棄物は分別収集され、焼却処理、海洋投棄、または陸上受入施設へ移送します。特にプラスチック類などは、本船で保管の上、陸揚げ処分し、受領書を付して記録簿へ記載しています。

### 船上生活系廃棄物



## 不動産業の環境データ

環境・エネルギーを中心とした社会課題に対する関心がグローバルで高まる中、世界の国々が一致して温暖化対策に取り組むことを定めたパリ協定や、国連が掲げるSDGs（持続可能な開発目標）においても気候変動への対策が目標の一つとして掲げられています。当社グループとしては、地球温暖化の主な原因である二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の更なる削減や生物多様性の保全など、さまざまな環境問題に積極的に取り組み、地球環境に対する責任を果たしていきます。

## 電力消費量

当社グループでは、所有するビルへの最先端の技術や設備機器の採用、エネルギー消費量の「見える化」システムの導入などを通じて、ビル全体の省エネルギー化を進めています。また、テナントの皆さまと協力しながらエネルギー消費量の削減により一層努めています。

## グリーンリース契約

汐留芝離宮ビルディングでは一部テナントと専有部のLED照明についてグリーンリース契約\*を締結し、テナントと共に電力消費量の削減を推進しています。

\*ビルオーナーとテナントが協働して環境負荷低減を目的に改修や運用を行うために結ぶ契約

### 各ビルの電力消費量とCO<sub>2</sub>排出量※（2019年度）

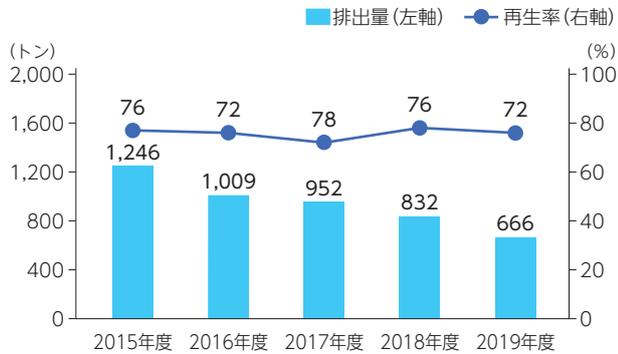
項目 (単位)	時間帯	飯野 ビルディング	汐留芝離宮 ビルディング	東京富士見ビル	NS虎ノ門ビル	飯野竹早ビル
		電力消費量 (千kWh)	昼間	9,834	4,048	768
	夜間	3,444	1,872	166	—	72
CO <sub>2</sub> 排出量(t)	—	6,492	2,894	456	442	189

※CO<sub>2</sub>の消費電力量に対する排出係数は、東京都環境確保条例「総量削減義務と排出量取引制度における特定温室効果ガス排出量算定ガイドライン2020年4月」での規定値(0.489t-CO<sub>2</sub>/千kWh)

## 廃棄物の排出と再生

当社グループでは、テナントの皆さまと協力し、ゴミの分別を推進していますが、その取組みが功を奏し、高い再生率を維持しています。

### 廃棄物排出量と再生率の推移



## 水資源の使用

排水を再生処理した中水の外構部の植栽散水やトイレ洗浄水などへの利用や、節水型トイレの導入、当社グループ社員への節水の啓発など、テナントの皆さまの協力を得て、水資源の有効活用に努めています。

### 各ビルの水資源使用状況

項目 (単位)	上水使用量 (千㎡)			再生水使用量 (千㎡)			中水(処理水)使用量 (千㎡)		
	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度
飯野ビルディング	47	46	41	16	13	12	39	41	39
汐留芝罘宮ビルディング	26	24	22	16	17	17	—	—	—
東京富士見ビル	6	6	6	—	—	—	—	—	—
飯野竹早ビル	3	4	4	—	—	—	—	—	—
NS虎ノ門ビル	3	3	3	—	—	—	—	—	—
合計	85	83	76	32	30	29	39	41	39

項目 (単位)	井水放出量 (千㎡)			湧水(雨水)放出量 (千㎡)			下水放出量 (千㎡)		
	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度
飯野ビルディング	0	0	0	10	5	7	63	53	51
汐留芝罘宮ビルディング	—	—	—	—	—	—	36	34	33
東京富士見ビル	—	—	—	0	0	0	4	4	4
飯野竹早ビル	0	0	0	0	0	0	3	4	3
NS虎ノ門ビル	—	—	—	0	0	0	3	3	3
合計	0	0	0	10	5	7	109	98	94

※0.01千㎡以下の数値は0。計量不可の場合は「—」と表記

## 不動産の安全衛生の維持

建築物における衛生的環境の確保に適する法律に基づき、空気環境の定期測定、飲料水の定期検査、水槽を含めた建物の定期清掃などを実施し、ビルの安全衛生の維持を図っています。

### 空気環境測定(基準値達成地点数/測定値点数、達成率)

ビル管理法* 規定項目	2015	2016	2017	2018	2019	
検査結果	二酸化炭素濃度	3,353/3,420 (98%)	3,505/3,526 (99%)	3,211/3,294 (98%)	3,238/3,294 (98%)	3,140/3,239 (96.9%)
	一酸化炭素濃度	3,420/3,420 (100%)	3,526/3,526 (100%)	3,294/3,294 (100%)	3,294/3,294 (100%)	3,239/3,239 (100%)
	浮遊粉じん量	3,420/3,420 (100%)	3,526/3,526 (100%)	3,294/3,294 (100%)	3,294/3,294 (100%)	3,239/3,239 (100%)

※「建築物における衛生的環境の確保に関する法律」で定める目標基準値

### 水質検査

	2015	2016	2017	2018	2019
検査結果	水質基準 適合	水質基準 適合	水質基準 適合	水質基準 適合	水質基準 適合

※検査項目は、「水道法」および「建築物における衛生的環境の確保に関する法律」に定める項目

# 人材に関するデータ

## 飯野海運の人材データ

飯野海運単体における人材に関する各種データを紹介します。

### 社員の状況

項目		年度					
		2017年度		2018年度		2019年度	
		陸上職	海上職	陸上職	海上職	陸上職	海上職
男女別社員数 (人)	男性	67	55	70	55	74	56
	女性	25	0	27	0	30	0
	合計	92	55	97	55	104	56
男女別採用人数 (人)	男性	3	6	3	4	2	5
	女性	0	0	3	0	4	0
	合計	3	6	6	4	6	5
平均勤続年数 (年)		14.3	9.1	14.6	9.9	14.9	10.2
離職率 (%)		3.2	3.6	0	3.6	0.9	1.7
勤続3年以内の離職者数 (人)		0	1	0	0	0	0
従業員一人当たり月平均残業時間 (時間)		23.5		23.9		23.5	

### 社員支援体制

項目	年度		
	2017年度	2018年度	2019年度
有給休暇平均取得日数(日)	8.8	8.6	9.4
産前・産後休暇取得者数(人)	1	1	0
育児休業制度利用者数(人)	1	1	1
育児休業女性・男性取得者数(人)	女性	1	0
	男性	0	1
育児休業復職率(%)	0	100	100
ワーキングマザー人数*(人)	10	10	9
介護休業取得率(%)	0	0	0
介護休業制度利用者数(人)	0	0	0
再雇用制度利用者数** (人)	N/A	N/A	N/A
内部通報件数(件)	0	1	1

※ 当社従業員の内、2020年3月31日時点で児童のいる母親の人数  
 ※※2020年6月より導入の配偶者の転勤等に伴い退職する社員を対象としたジョブリターン制度であり、2017年度～2019年度は対象外

### 社員の多様性

項目	年度		
	2017年度	2018年度	2019年度
女性比率 (%)	17.0	17.8	18.8
女性管理職比率 (%)	3.6	2.9	0*
障害者雇用率 (%)	1.3	1.2	1.2

※2019年6月よりグループ会社出向のため単体の女性管理職比率低下

### 労働安全衛生

当社では定期健康診断を毎年2回実施するほか、産業医との個別面談を月1回実施し、従業員の健康と安全の維持向上に努めています。

項目		年度		
		2017年度	2018年度	2019年度
労災認定者数 (人)	死亡	0	0	0
	負傷	1*	2*	0
	疫病	0	0	0
	合計	1	2	0
健康診断受診率 (%)		98	93	N/A**

※ 通勤労災  
 ※※2019年度の比率は新型コロナウイルスの影響により医療機関が健診の受入休止したことに伴い、2019年度中に実施すべき定期健診の期限が最長で2020年10月末まで延長されたため

### 労使間の対話

当社は労使間協議の実現手段として従業員の団結権および団体交渉権を尊重しております。

飯野海運と飯野海運労働組合は会社の発展、労使関係および会社事業活動の円滑化のため定期的に対話を実施し労働協約を締結しています。労使代表の対話の場として衛生委員会を月に1回開催し、組合員の人事、勤務、給与、安全衛生などについて幅広く意見交換を行い組合員の安全と健康の確保と向上に労使協働で取り組んでいます。

なお、当社における陸上社員の労働組合加入率は100%となっています。

# GRIガイドライン対照表

本報告書と経営報告書2020では、サステナビリティに関する報告書への理解促進とその作成をサポートする非営利団体（GRI）が策定した国際基準である、「GRIサステナビリティ・レポート・スタンダード」を参照しています。以下のGRI本対照表で掲載箇所を示します。

## GRIガイドライン対照表

項目	指標	記載ページ
<b>一般開示事項 2017 (102)</b>		
<b>組織のプロフィール</b>		
102-1	組織の名称	62
102-2	活動、ブランド、製品、サービス	3-4
102-3	本社の所在地	62, 裏表紙
102-4	事業所の所在地	62
102-5	所有形態および法人格	3-4 1
102-6	参入市場	4
102-7	組織の規模	3-4,60
102-8	従業員およびその他の労働者に関する情報	22,49,51-52, 57-58,60
102-9	サプライチェーン	49
102-10	組織およびそのサプライチェーンに関する重大な変化	—
102-11	予防原則または予防的アプローチガバナンス	41-44
102-12	部外イニシアティブ	8,50
102-13	団体の会員資格	—
<b>戦略</b>		
102-14	上級意思決定者の声明	11-16
102-15	重要なインパクト、リスク、機会	19-20,43, 51-52
<b>倫理と誠実性</b>		
102-16	価値観、理念、行動基準・規範	5,14,18, 43-44 2
102-17	倫理に関する助言および懸念のための制度	44
<b>ガバナンス</b>		
102-18	ガバナンス構造	41
102-19	権限移譲	41
102-20	経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	41,46
102-21	経済、環境、社会項目に関するステークホルダーとの協議	41,46
102-22	最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	41
102-23	最高ガバナンス機関の議長	41
102-24	最高ガバナンス機関の指名と選出	41-42
102-25	利益相反	42-43
102-26	目的、価値観、戦略の設定における最高ガバナンス機関の役割	41-44
102-27	最高ガバナンス機関の集会的知見	41-44
102-28	最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	42-44
102-29	経済、環境、社会へのインパクトの特定とマネジメント	42-44
102-30	リスクマネジメント・プロセスの有効性	43-44
102-31	経済、環境、社会項目のレビュー	49-50
102-32	サステナビリティ報告における最高ガバナンス機関の役割	43
102-33	重大な懸念事項の伝達	43
102-34	伝達された重大な懸念事項の性質と総数	—
102-35	報酬方針	42

項目	指標	記載ページ
102-36	報酬の決定プロセス	42
102-37	報酬に関するステークホルダーの関与	42
102-38	年間報酬総額の比率	—
102-39	年間報酬総額比率の増加率	—
<b>ステークホルダー・エンゲージメント</b>		
102-40	ステークホルダー・グループのリスト	—
102-41	団体交渉協定	—
102-42	ステークホルダーの特定および選定	—
102-43	ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法	—
102-44	提起された重要な項目および懸念	—
<b>報告実務</b>		
102-45	連結財務諸表の対象になっている事業体	3-4 1
102-46	報告書の内容および項目の該当範囲の確定	9-10 1
102-47	マテリアルな項目のリスト	9-10,21-22
102-48	情報の再記述	—
102-49	報告における変更	—
102-50	報告期間	5 1
102-51	前回発行した報告書の日付	—
102-52	報告サイクル	5
102-53	報告書に関する質問の窓口	裏表紙
102-54	GRIスタンダードに準拠した報告であることの主張	5 (参考)
102-55	内容索引	6 表紙
102-56	外部保証	—
<b>マネジメント手法および項目別のスタンダード</b>		
<b>経済 (200)</b>		
<b>経済パフォーマンス</b>		
103	マネジメント手法 <a href="http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html">http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html</a>	
201-1	創出、分配した直接的経済価値	1-4,20, 25-26
201-2	気候変動による財務上の影響、その他のリスクと機会	—
201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	—
201-4	政府から受けた資金援助	—
<b>地域経済での存在感</b>		
103	マネジメント手法 <a href="http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html">http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html</a>	
202-1	地域最低賃金に対する標準新人給与との比率(男女別)	—
202-2	地域コミュニティから採用した上級管理職の割合	—
<b>間接的な経済的インパクト</b>		
103	マネジメント手法 <a href="http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html">http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html</a>	
203-1	インフラ投資および支援サービス	—
203-2	著しい間接的な経済的インパクト	—
<b>調達慣行</b>		
103	マネジメント手法 <a href="http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html">http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html</a>	
204-1	地元サプライヤーへの支出の割合	—

項目	指標	記載ページ
<b>腐敗防止</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所	—
205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	—
205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	—
<b>反競争的行為</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により受けた法的措置	—
<b>環境 (300)</b>		
<b>原材料</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
301-1	使用原材料の重量または体積	59
301-2	使用したリサイクル材料	—
301-3	再生利用された製品と梱包材	—
<b>エネルギー</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
302-1	組織内のエネルギー消費量	59 9
302-2	組織外のエネルギー消費量	—
302-3	エネルギー原単位	59 9
302-4	エネルギー消費量の削減	59 9
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	59 9
<b>水</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
303-1	水源別の取水量	59
303-2	取水によって著しい影響を受ける水源	—
303-3	リサイクル・リユースした水	59 10
<b>生物多様性</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、賃借、管理している事業サイト	55-56
304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	—
304-3	生息地の保護・復元	56
304-4	事業の影響を受ける地域に生息する IUCN レッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	—
<b>大気への排出</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
305-1	直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 1)	59 8
305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 2)	59 8-9
305-3	その他の間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 3)	8
305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	59 8
305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	50,59 8
305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	—
305-7	窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、およびその他の重大な大気排出物	22,55,59 8,10
<b>排水および廃棄物</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
306-1	排水の水質および排出先	26,49,59 10
306-2	種類別および処分方法別の廃棄物	8-10

項目	指標	記載ページ
306-3	重大な漏出	—
306-4	有害廃棄物の輸送	—
306-5	排水や表面流水によって影響を受ける水域	—
<b>環境コンプライアンス</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
307-1	環境法規制の違反	—
<b>サプライヤーの環境面のアセスメント</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	—
308-2	サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	—
<b>社会 (400)</b>		
<b>雇用</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
401-1	従業員の新規雇用と離職	60 11
401-2	正社員には支給され、非正規社員には支給されない手当	—
401-3	育児休暇	60 11
<b>労使関係</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	—
<b>労働安全衛生</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
403-1	正式な労使合同安全衛生委員会への労働者代表の参加	11
403-2	傷害の種類、業務上傷害・業務上疾病・休業日数・欠勤および業務上の死亡者数	5,7,11
403-3	疾病の発症率あるいはリスクが高い業務に従事している労働者	—
403-4	労働組合との正式協定に含まれている安全衛生条項	—
<b>研修と教育</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間	—
404-2	従業員スキル向上プログラムおよび移行支援プログラム	58 6-7
404-3	業績とキャリア開発に関して定期的なレビューを受けている従業員の割合	—
<b>ダイバーシティと機会均等</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	58 11
405-2	基本給と報酬総額の男女比	—
<b>非差別</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
406-1	差別事例と実施した救済措置	—
<b>結社の自由と団体交渉</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
407-1	結社の自由や団体交渉の権利がリスクにさらされる可能性のある事業所およびサプライヤー	—
<b>児童労働</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	—

項目	指標	記載ページ
<b>強制労働</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	—
<b>保安慣行</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
410-1	人権方針や手順について研修を受けた保安要員	—
<b>先住民族の権利</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
411-1	先住民族の権利を侵害した事例	—
<b>人権アセスメント</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
412-1	人権レビューやインパクト評価の対象とした事業所	—
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	—
412-3	人権条項を含むもしくは人権スクリーニングを受けた重要な投資協定および契約	—
<b>地域コミュニティ</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
413-1	地域コミュニティとのエンゲージメント、インパクト評価、開発プログラムを実施した事業所	—
413-2	地域コミュニティに著しいマイナスのインパクト（顕在的、潜在的）を及ぼす事業所	—
<b>サプライヤーの社会面のアセスメント</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
414-1	社会的基準により選定した新規サプライヤー	—
414-2	サプライチェーンにおけるマイナスの社会的インパクトと実施した措置	—
<b>公共政策</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
415-1	政治献金	—
<b>顧客の安全衛生</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
416-1	製品およびサービスのカテゴリーに対する安全衛生インパクトの評価	—
416-2	製品およびサービスの安全衛生インパクトに関する違反事例	—
<b>マーケティングとラベリング</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
417-1	製品およびサービスの情報とラベリングに関する要求事項	—
417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する違反事例	—
417-3	マーケティング・コミュニケーションに関する違反事例	—
<b>顧客プライバシー</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して具体化した不服申立	—
<b>社会経済面のコンプライアンス</b>		
103	マネジメント手法 http://www.iino.co.jp/kaiun/csr/index.html	
419-1	社会経済分野の法規制違反	—

#### 凡例

数字：経営報告書2020の対応記述ページ  
数字：【詳細報告編】の対応記述ページ  
—：対応記述していない項目

## 海運関連

### COA:Contract of Affreightment

本来の意味は包括的な海上運送契約だが、一般的には数量契約あるいは数量輸送契約と呼ばれる。使用船舶を特定せず、一定の期間に一定量の特定貨物をあらかじめ取り決められた一定の運賃率で輸送する契約。この契約のもとで輸送される貨物には、原油、鉄鉱石、石炭、セメント、ボーキサイト、穀物、肥料などのように、大量の定期的荷動きが期待できる品目が多い。

### DWT:Deadweight Tonnage 載貨重量トン数

満載喫水線の限度まで貨物を積載したときの全重量から船舶全体の重量を差し引いたトン数。運航に必要な燃料や水などの重量も含まれるが、積載可能な貨物量を示す目安となる。

### IMB:International Maritime Bureau 国際海事局

1981年に設立された、国際商業会議所 (ICC) の特殊局。海上貿易、輸送、特に海賊行為や商業詐欺に関連した犯罪の防止・取り締まりを目的とする。

### IMO:International Maritime Organization 国際海事機関

海上の安全、船舶による環境汚染防止など、海運に関する技術的・法律的問題について政府間の協力を促進し、各種規則や条約などの作成を行う国連の専門機関。1958年、IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization: 政府間海事協議機関) としてロンドンに設置され、1982年にIMOに改称。

### ISMコード:International Safety Management Code

#### 国際安全管理規則

1993年11月にIMOにおいて採択された国際的な船舶管理のための規則で、SOLAS第IX章として採用された。人的ミスによる事故を未然に防ぐため、ソフト面での安全対策強化を目的としている。

### LNG船:LNG Carrier

メタンを主成分とする天然ガスを-161.5℃の超低温で液化した液化天然ガス (LNG) を運ぶ専用船。液化すると体積が600分の1になるという天然ガスの性質を利用して大量輸送を実現した。超低温のLNGを輸送するためにタンクの材質にはニッケル鋼、ステンレス鋼、アルミ合金など低温に強い素材が使用されているほか、気化したガスの処理、火災対策などに高度な技術が採用され、また衝突や座礁からタンクを守るために二重殻構造となっている。

### LPG船:LPG Carrier

プロパン、ブタンなどの液化された石油ガスを運ぶ専用船。プロパン、ブタンを大気圧でそれぞれ-42.2℃、-0.5℃以下に冷却する低温式と、低温 (15℃) でそれぞれ7気圧、2気圧に加压する加圧式、両者の折衷方式の加圧低温式の3種類がある。外航船はほとんどが低温式で、加圧式は小型の内航船に多い。

### MARPOL:International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 海洋汚染防止条約

Marine Pollution (海洋汚染) を略してMARPOL条約と称する。海洋汚染防止を目的として、油の排出規制等のために船舶の構造、設備などの技術基準を定めている。1973年条約の1978年議定書 (MARPOL73/78条約) は次の6つの附属書から構成されている。

附属書	規制内容	発効日
I	油による汚染防止	1983.10.2
II	ばら積み有害液体物質による汚染防止	1987.4.6
III	容器・コンテナ・タンク等に収納されて輸送される有害物質による汚染防止	1992.7.1
IV	汚水による汚染防止	2003.9.27
V	廃棄物による汚染防止	1988.12.31
VI	排ガスによる汚染防止	2005.5.19

### P&I保険:Protection and Indemnity Insurance

油濁等の第三者に対する責任、船員の死傷に対する賠償、あるいは積荷に関する責任を担保することを目的に、船舶所有者や運航者が相互保険組合を組織し船舶の所有、賃貸運航に伴う事故による経済的損失を相互に補填しあうもの。日本船主責任相互保険組合 (JAPAN P&I CLUB) などがある。

### PSC:Port State Control

船舶が寄港する国が入港船舶に対し、船舶設備や乗組員の資格等について国際条約の基準に適合しているか検査すること。地域ごとの検査手順の統一と検査情報の集中化のために、Paris MOU (欧州地域)、Tokyo MOU (アジア太平洋地域) 等、世界で9つのMOU (Memorandum of Understanding) が結ばれている。

### SMS:Safety Management System 安全管理システム

船舶の安全運航や環境保護に関する方針を効果的に実施できるよう構築された船舶管理システム。ISMコードによりその構築が義務づけられている。船舶管理者はこのシステムを策定・実施・維持しなければならない。

### SOLAS:The International Convention for the Safety of Life at Sea 海上人命安全条約

航海の安全を図るため船舶の検査、証書の発給などの規定を設け、船舶の構造・設備・救命設備・貨物の積付けに関する安全措置等の技術基準を定めた条約。1912年4月14日に発生したタイタニック号事故を受けて、最初のSOLAS条約が1914年に採択された。その後、新条約が採択され、現在の条約は1974年11月に採択された1974年SOLAS条約である。1980年5月に発効。

### VLCC:Very Large Crude Oil Carrier

30万DWTクラスの大型原油油槽船 (タンカー) のことを言う。特にマラッカ海峡を通航可能な最大船型をマラッカマックスという。その他船型には以下のようなものがある。

名称	対象船種	内容
パナママックス	タンカー/バルク船	旧パナマ運河を満載状態で通航しうる最大船型。通航可能な船舶の最大幅は32.31mであるため、通常は船幅を32.2mとしている。一般的には6~7万DWT程度。なお、2016年6月に完成した幅49mの新閘門を通航できる最大船型をポストパナママックスと呼ぶ。
スエズマックス	タンカー	スエズ運河を満載状態で通航できる最大船型で14~15万DWT程度。
アフラマックス	タンカー	Average Freight Rate Assessmentの略。元々は79,999DWTのタンカーの呼称だったが、現在では、8~12万DWTクラスのことを言う。
ケーブサイズ	バルク船	パナマ運河を通航出来ず、南アフリカ共和国の喜望峯を回る大型船。
ハンディサイズ・バルカー	バルク船	3万~4万DWT前後の小型船でもっとも一般的なバルク船の総称。

### VLGC:Very Large Gas Carrier

LPG船の最大船型でカーゴタンクの容積が8万m<sup>3</sup>クラスの大型船 (低温式) を言う。

### WS:Worldwide Tanker Nominal Freight Scale

タンカーに適用される運賃率。1969年より使用されており、船費、燃料消費、停泊時間、運河通行料、滞船料などをベースに年1回改訂されている。

### 運航:Ship 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・揚荷役の期日等を定めスケジュールを船舶に指示するとともに、必要な諸手配を行うこと。(積・揚荷役の手配、燃料油の補給など。船舶管理者に指示して実施することを含む)

## 海運関連

### メジャーオイルインスペクション:Major Oil Inspection

メジャー(石油の探鉱・精製から販売までを行う国際石油資本)が、原油や石油製品の輸送を委託する際に、独自に定めた安全運航に関する基準に基づきタンカーを検船する仕組み。これに合格することが契約の条件となる。

### オフハイヤー:Off Hire

用船の期間中に船主側の責任における事故あるいは事情により、本船が使用できなくなった時、その期間中の用船料は船主に支払わなくても良いという条項のこと。

### 稼働延べトン:Operating Deadweight Ton per Month

特定期間における輸送可能なトン数を表す船舶の単位。当社では(本船DWT)×(稼働日数)÷30.4で算出される。

### ケミカルタンカー:Chemical Tanker

ベンゼン、トルエンなどの石油化学製品、メタノール、エタノールなどのアルコール類、苛性ソーダ、硫酸、燐酸液などの無機化学品、動植物油、糖蜜などの輸送に使用される。多種類の製品を積み合わせるために、数多くのタンクを持ち、各タンクごとに独立したポンプとカーゴラインを備えている場合が多い。また、腐食や貨物同士の汚染を防ぐために、タンク自体にも特殊なコーティングを施したりステンレスを用いたりといった工夫がなされている。

### シェールオイル・シェールガス:Shale Oil・Shale Gas

頁岩(けつがん;シェール)と呼ばれる粒子が細かく固い地層から採掘される天然ガス、原油のこと。これまでは効率的な採掘技術が無かったため注目されなかったが、新たな採掘技術が開発されたことで商業生産が可能となり、エネルギー資源として活用されている。

### 仕組船:FOC(Flag-Of-Convenience) Ship

外航海運会社が、パナマ、リベリア等の便宜置籍国に設立した子会社を通じて建造し、登録、保有させ、外国人船員を配乗させて用船(チャーター)する船舶のこと。税金の軽減、法規制の緩和などの利点がある。

### 純トン数:NT(Net Tonnage)

貨物を積載できる部分の容積を示す。主に税金徴収の基準として使用される。

### スポット契約:Spot Contract

長期契約せず、一航海ごとに契約するもの。

### 船級:Class

船舶に付与された等級のこと。保険契約や用船契約等を円滑に行うための国際的な標準となる。船級協会(中立的な立場で船舶を検査し証明する民間の非営利団体)が機関、船体、艙装品等を一定の基準に基づいて検査し、船級を決定する。船級協会には、日本のNK、英国のLRS、米国のABS、フランスのBV、ノルウェーのDNV、ドイツのGL等がある。

### 船舶管理:Ship 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・物・金などすべての条件を整え、運航中を含め船舶を運航者の指示どおりの海上運送を行える状態に保ち続けること。(船舶整備、船用品の手配、船員の配乗手配等を含む)

### 総トン数:GT(Gross Tonnage)

船全体の容積を示す単位。各種の統計に使用されるとともに、課税、水先料金、船舶検査料、入港料、岸壁使用料などの基準として使用される。

### ダブルハル(Double-hull Construction)

衝突や座礁などで船体に多少の損傷を受けても貨物油が流出し海洋汚染につながらないように、タンカーの船体を二重構造にすること。1992年3月にIMOにおいて、MARPOL73/78条約附属書Iの一部改正が採択され、1993年7月に発効した。1993年7月以降に建造契約が締結される/1994年1月以降に起工・改造に着手される/1996年7月以降に竣工・引渡される、600DWT以上の石油タンカーのダブルハル化が義務付けられた。

### パナマ運河:Panama Canal

太平洋とカリブ海・大西洋を結ぶ、中米のパナマ共和国にある運河。2016年6月には新閘門が完成し、従来の幅32.26m、長さ294mから、新たに幅49m、長さ366mの船舶が通行可能になった。

### バルク船:Bulk Carrier

貨物を包装・梱包せずに、そのまま船倉内に積み込み輸送する。貨物としては、鉱石類、石炭、穀物などさまざまなものがあり、それら貨物を輸送する船をバルク船という。

### バラスト水:Ballast Water

船体の姿勢制御や復元性確保のためにバラストタンクに積載される海水のこと。船舶の安全運航には不可欠のもの。

### 硫黄酸化物(SOx):Sulfur oxides

硫黄の酸化物の総称で、一酸化硫黄(SO)、三酸化二硫黄(S<sub>2</sub>O<sub>3</sub>)、二酸化硫黄(SO<sub>2</sub>)、三酸化硫黄(SO<sub>3</sub>)、七酸化二硫黄(S<sub>2</sub>O<sub>7</sub>)、四酸化硫黄(SO<sub>4</sub>)などがある。ソックス・SOxともいう。石油や石炭などの化石燃料を燃焼するとき、あるいは黄鉄鉱や黄銅鉱のような硫化物鉱物を焙焼するときには排出される。

### 窒素酸化物(NOx):Nitrogen oxides

高温でものが燃えるときに発生する窒素の酸化物の総称で、大気中では一酸化窒素(NO)、二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)、亜酸化窒素(N<sub>2</sub>O)、三酸化二窒素(N<sub>2</sub>O<sub>3</sub>)などが存在する。ソックス・NOxともいう。燃料に含まれる窒素化合物や空気中の窒素が高温燃焼時に酸化されることにより発生する。

### プロダクトタンカー:Product Tanker

原油を精製した二次製品(石油製品)のばら積み輸送に使用される専用船。精製品は白油(Clean Products)と呼ばれる沸点の低い軽質油(ナフサ、灯油、ガソリン、ジェット燃料など)と重油などの黒油(Dirty Products)に大別される。輸送する貨物の性状によってはタンクの材質あるいはタンク内部塗装に特別なものを必要とすることがある。

### 木材チップ専用船:Woodchip Carrier

製紙原料として用いられるチップ(木材を砕いた小片)を専門に運ぶ。極めて比重の小さな貨物であるため、船倉容積を最大限にとれる設計となっている。揚げ荷役には本船装備のベルトコンベアとクレーンが用いられる。

### 用船:Chartering

特定の荷主の特定の貨物について約定し、船腹を貸切提供して運送するもの。船腹を必要とする荷主は、直接あるいは用船仲立人(Chartering Broker)を通じ、運賃その他諸条件について運送人と引き合いを行い、合意に達すると用船契約書(Charter Party)を取り交わす。船舶を有する運送事業者とその運送機関を用船する人との賃借関係。裸用船、定期用船、航海用船がある。

#### 裸用船:BBC(Bareboat Charter)

賃賃料を払うことによって、船舶の占有ならびに支配を一定期間譲り受ける契約。用船者は本船の償却費用以外のすべての運航費用を負担するとともに、船主の了承のもと、本船の船員配乗・管理に関する一切の責任を引き受ける。

#### 定期用船:T/C(Time Charter)

一定期間に限り用船する契約。数か月の短期のものから、十数年の長期に及ぶものまである。定期用船の場合、本船の載貨能力をもとに一日当たりの運賃が定められる。

#### 航海用船:Voyage Charter

特定の航海に関して用船する契約。特定港間の一航海または数航海について契約が交わされる。航海用船は特定貨物の輸送を引き当てに契約が結ばれ、ほとんどの場合、実際に輸送される貨物量に基づいてトン当たりの運賃が定められる。1航海の運賃総額を一括で定められることもある。

## 不動産関連

### エコボイド:Eco-void

建築物を縦方向に貫く煙突状の吹き抜け空間のこと。建物内外の温度差と風の力を利用し、自然に換気が行われる。また、採光にも優れている。

### タスク&アンビエント:Task-and-ambient Style

「アンビエント(周囲環境)」照明として控え目の照度で室内全体を照明し、「タスク(作業)」照明として局部的に作業面を明るく照明する方式。執務者が感じる空間全体の明るささえ保てれば、アンビエント照明による机上照度は下がってもよい。この考えのもと、作業のための明るさは執務者が個別にタスク照明で確保し、アンビエントの照度を抑える。照明エネルギーを大幅に削減するだけでなく、天井照明が放散する熱も減らすことができるため、冷房効率の向上にもつながる。

### ダブルスキン:Double-skin Facade

実際の外壁(インナースキン)の外側に、層(アウトースキン)を設けた構

造。2層間に空気層を作ることで、外部からの熱負荷を低減する。また、ダブルスキンを貫通する通風口によって、建物内に自然通風を採り入れる。

### デシカント空調:Desiccant Air Conditioning

一般の空調機が湿度の処理をコイルを冷却して空気中の水分を結露させることで行っているのに対し、デシカント空調機は、デシカント濾材にて直接除湿し、温度と湿度を個別に制御する。これより、高い温度設定で除湿の空調が可能となり、快適性を損なわずに省エネルギー化を図ることができる。

### グリーンリース:Green Lease

ビルオーナーとテナントが協働し、不動産の省エネなどの環境負荷の低減や執務環境の改善について契約や覚書等によって自主的に取り決め、取り決め内容を実践すること。この取組みにより、ビルオーナー・テナント双方が光熱費削減等の恩恵を受ける。

## 共通

### BCP(Business Continuity Plan):事業継続計画

自然災害や事故・事件などの要因により緊急事態が発生した場合、企業の重要業務が中断しないこと、または中断しても目標復旧期間内に業務活動が再開でき、顧客に対するサービスレベルが許容される程度で維持できるよう、組織体制、事前対策・初動対策・復旧対策を定めた実行計画。

### CSR(Corporate Social Responsibility):企業の社会的責任

企業は利益のみを追求するのではなく、さまざまな社会的課題の解決に向けて自主的に取組み、事業活動を通じて社会の発展に資することが重要であるという概念。企業の事業活動は環境や社会にさまざまな影響を及ぼすため、法令遵守と法を超えた自主的な取組みを推進し、ステークホルダーとの関係に配慮しながら、倫理的な行動を推進する責任を企業は持つ、という考え方。

### ERM:Enterprise Risk Management

全社的リスクマネジメントとも呼ばれる危機管理手法のひとつ。企業の運営上起こりうるあらゆるリスクに対し、従来の縦割り型の管理ではなく、組織全体で管理しようとする体制。

### GRI:Global Reporting Initiative

全世界に適用可能な持続可能報告書のガイドラインの策定・普及を使命として米国NPOのセリズ(CERES:Coalition for Environmentally Responsible Economies)と国連環境計画(UNEP)が中心になって1997年に設立した民間団体。2002年に本部をオランダのアムステルダムに設置した。

### ISO 9001

「国際標準化機構(ISO:International Organization for Standardization)」が1987年3月に発行した品質保証体制に関する国際規格。顧客視線から製品やサービスの品質を維持するための体制。組織としての方針・目標を定め展開・実行・検証していく仕組み。実現のための計画を立案、実地及び運用した上で、第三者機関による定期的な審査を含む監視が行われる。

### ISO 14001

「国際標準化機構(ISO:International Organization for Standardization)」が1996年9月に制定。環境に配慮し、環境負荷を継続的に軽減していく仕組みを組織が維持していく体制。環境対策の方針に基づき、実現のための計画を立案、実地及び運用した上で、第三者機関による定期的な審査を含む監視が行われる。

### ISO 26000

各国の代表的な標準化機関により構成される国際標準化機構(ISO:International Organization for Standardization)が2010年11月に発行した、社会的責任に関する世界標準の手引書(「社会的責任に関する手引」)。気候変動、生物多様性、貧困、人権といった、1つの国や1つのセクターだけでは解決できない課題の解決のため、組織はどのような社会的責任を果たす必要があるのかを「7つの原則」、「7つの中核主題」と「期待される行動」、「組織が社会的責任に取組むための方法」を具体的に解説している。

### サプライチェーン排出量:Supply Chain Emissions

事業者の原料調達・製造・物流・販売・廃棄など一連の流れ全体(サプライチェーン)における組織活動に伴って発生する温室効果ガスの排出量の

こと。SCOPE1(直接排出量)、SCOPE2(エネルギー起源間接排出量)、SCOPE3(その他間接排出量)から構成されている。

### 温室効果ガス:Greenhouse Gas

地球温暖化の原因となる気体の総称。太陽により暖められた地表より放射される赤外線を吸収し、熱エネルギーとして蓄積して地表付近の大気を暖める「温室効果」作用を有することから、こう呼ばれる。二酸化炭素CO<sub>2</sub>、メタンCH<sub>4</sub>、亜酸化窒素N<sub>2</sub>O、代替フロンであるハイドロフルオロカーボンHFC、パーフルオロカーボンPFC、六フッ化硫黄SF<sub>6</sub>の6種類が削減対象となっている。

### KYT(Kiken Yochi Training):危険予知訓練

ゼロ災害を目標として職場で行われる訓練で、全員参加でチームワークや危険に対する感受性を高めること、全員で危険を発見し対策を考え、分かり合って実行することなどを狙いに実践されている。(1)現状把握、(2)本質追求、(3)対策樹立、(4)目標設定という4R(ラウンド)法が見本手法。

### サステナビリティ(Sustainability):持続可能性

現在の経済・環境・社会のニーズのバランスを取り、将来世代のニーズを犠牲にしないことで実現する。1987年、環境と開発に関する世界委員会により「持続可能な開発(Sustainable Development)」の概念が提唱され、1992年の地球サミットによるリオ宣言で世界的な方針として採用された。

### CSV(Creating Shared Value):共通価値の創造

経済的価値を創造しながら社会的ニーズに対応することで社会的価値も創造するアプローチのこと。

引用: Porter, Michael E., and Mark R. Kramer. "Creating Shared Value." *Harvard Business Review*

### ESG(環境・社会・ガバナンス)

ESGとは、環境(Environment)、社会(Social)、ガバナンス(Governance)の頭文字を取って作られた言葉である。近年では、この三つの観点から企業を分析して投資する「ESG投資」が注目されている。

### SDGs(Sustainable Development Goals):持続可能な開発目標

持続可能な開発目標(SDGs)とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っている。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル(普遍的)なものであり、日本においても積極的に取り組んでいる。

### ハザードリスク:Hazard Risk

ハザードとは偶然性の強い外的なリスク要因を意味し、ハザードリスクとは、地震、台風、水害などの自然災害や、火災や戦争・テロなどの事故・事件など主に外的要因で突発的に発生するリスクを指す。

### リスクマネジメント:Risk Management

事業体を取り巻くあらゆるリスクを対象とし、リスクの回避・予防策と発生時の損失軽減策を検討・実施する事業継続と持続的成長の確保のための経営活動。



[www.iino.co.jp](http://www.iino.co.jp)

経営報告書 2020【詳細報告編】

発行日：2020年10月

発行：飯野海運株式会社