

## 株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社ほくうんに対する ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る 第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、株式会社商工組合中央金庫が実施する株式会社ほくうんに対するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト・ファイナンス原則への適合性に対する第三者意見書を提出しました。

本件は、環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」への整合性も併せて確認しています。

\* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。



## 第三者意見書

2024年3月22日  
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社ほくうんに対するポジティブ・インパクト・ファイナンス

貸付人：株式会社商工組合中央金庫

評価者：株式会社商工中金経済研究所

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス原則に適合している。

また、環境省のESG金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的である。

## I. JCR の確認事項と留意点

JCR は、株式会社商工組合中央金庫（「商工中金」）が株式会社ほくうん（「ほくうん」）に対して実施する中小企業向けのポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、株式会社商工中金経済研究所（「商工中金経済研究所」）による分析・評価を参照し、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した PIF 原則に適合していること、および、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的であることを確認した。

PIF とは、SDGs の目標達成に向けた企業活動を、金融機関が審査・評価することを通じて促進し、以て持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとして、当該企業活動が与えるポジティブなインパクトを特定・評価の上、融資等を実行し、モニタリングする運営のことをいう。

PIF 原則は、4 つの原則からなる。すなわち、第 1 原則は、SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できるかまたはネガティブな影響を特定し対処していること、第 2 原則は、PIF 実施に際し、十分なプロセス、手法、評価ツールを含む評価フレームワークを作成すること、第 3 原則は、ポジティブ・インパクトを測るプロジェクト等の詳細、評価・モニタリングプロセス、ポジティブ・インパクトについての透明性を確保すること、第 4 原則は、PIF 商品が内部組織または第三者によって評価されていることである。

UNEP FI は、ポジティブ・インパクト・ファイナンス・イニシアティブ（PIF イニシアティブ）を組成し、PIF 推進のためのモデル・フレームワーク、インパクト・レーダー、インパクト分析ツールを開発した。商工中金は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、商工中金経済研究所と共同でこれらのツールを参照した分析・評価方法とツールを開発している。ただし、PIF イニシアティブが作成したインパクト分析ツールのいくつかのステップは、国内外で大きなマーケットシェアを有し、インパクトが相対的に大きい大企業を想定した分析・評価項目として設定されている。JCR は、PIF イニシアティブ事務局と協議しながら、中小企業の包括分析・評価においては省略すべき事項を特定し、商工中金及び商工中金経済研究所にそれを提示している。なお、商工中金は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、中小企業基本法の定義する中小企業等(会社法の定義する大会社以外の企業)としている。

JCR は、中小企業のインパクト評価に際しては、以下の特性を考慮したうえで PIF 原則との適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、PIF 原則で参照するインパクト領域における「包括的で健全な経済」、「経済収れん」の観点からポジティブな成果が期待できる事業主体で

- ある。ソーシャルボンドのプロジェクト分類では、雇用創出や雇用の維持を目的とした中小企業向けファイナンスそのものが社会的便益を有すると定義されている。
- ② 日本における企業数では全体の 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では 52.9%にとどまることからわかるとおり、個別の中小企業のインパクトの発現の仕方や影響度は、その事業規模に従い、大企業ほど大きくはない。<sup>1</sup>
  - ③ サステナビリティ実施体制や開示の度合いも、上場企業ほどの開示義務を有していないことなどから、大企業に比して未整備である。

## II. PIF 原則への適合に係る意見

---

### PIF 原則 1

SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できるかまたはネガティブな影響を特定し対処していること。

SDGs に係る包括的な審査によって、PIF は SDGs に対するファイナンスが抱えている諸問題に直接対応している。

---

商工中金及び商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、ほくうんの持ちうるインパクトを、UNEP FI の定めるインパクト領域および SDGs の 169 ターゲットについて包括的な分析を行った。

この結果、ほくうんがポジティブな成果を発現するインパクト領域を有し、ネガティブな影響を特定しその低減に努めていることを確認している。

SDGs に対する貢献内容も明らかとなっている。

---

### PIF 原則 2

PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。

---

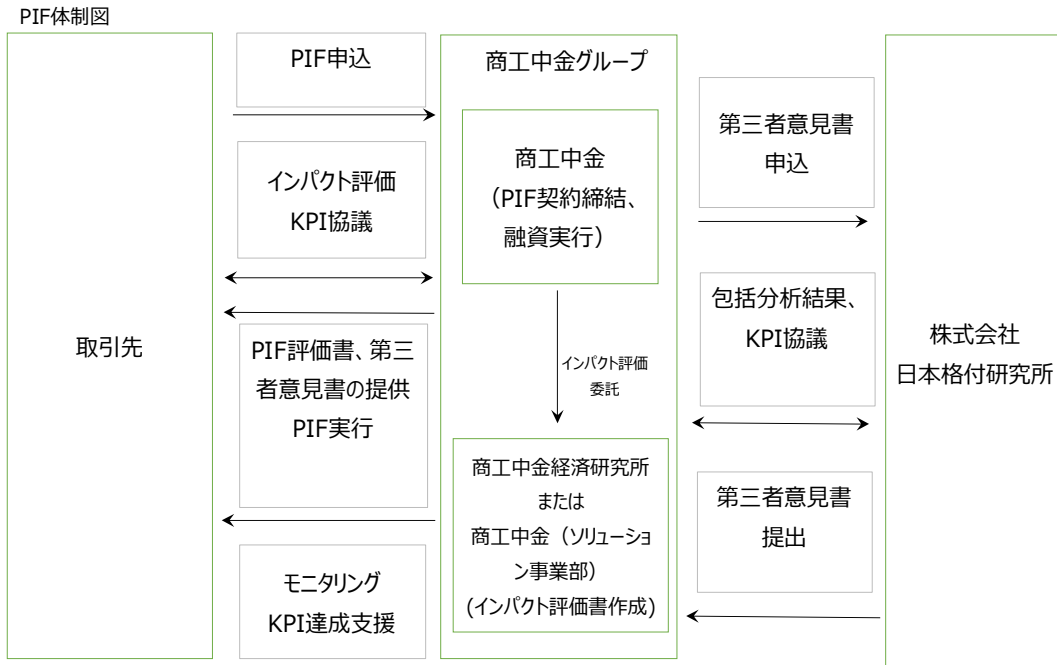
JCR は、商工中金が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

---

<sup>1</sup> 経済センサス活動調査（2016年）。中小企業の定義は、中小企業基本法上の定義。業種によって異なり、製造業は資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下、サービス業は資本金 5 千万円以下または従業員 100 人以下などだ。小規模事業者は製造業の場合、従業員 20 人以下の企業をさす。



(1) 商工中金は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(出所：商工中金提供資料)

(2) 実施プロセスについて、商工中金では社内規程を整備している。

(3) インパクト分析・評価の方法とツール開発について、商工中金からの委託を受けて、商工中金経済研究所が分析方法及び分析ツールを、UNEP FI が定めた PIF モデル・フレームワーク、インパクト分析ツールを参考に確立している。

### PIF 原則 3 透明性

PIF を提供する事業主体は、以下について透明性の確保と情報開示をすべきである。

- ・本 PIF を通じて借入人が意図するポジティブ・インパクト
- ・インパクトの適格性の決定、モニター、検証するためのプロセス
- ・借入人による資金調達後のインパクトレポート

PIF 原則 3 で求められる情報は、全て商工中金経済研究所が作成した評価書を通して商工中金及び一般に開示される予定であることを確認した。



---

### PIF 原則 4 評価

事業主体（銀行・投資家等）の提供する PIF は、実現するインパクトに基づいて内部の専門性を有した機関または外部の評価機関によって評価されていること。

---

本ファイナンスでは、商工中金経済研究所が、JCR の協力を得て、インパクトの包括分析、特定、評価を行った。JCR は、本ファイナンスにおけるポジティブ・ネガティブ両側面のインパクトが適切に特定され、評価されていることを第三者として確認した。

### III. 「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合に係る意見

インパクトファイナンスの基本的考え方は、インパクトファイナンスを ESG 金融の発展形として環境・社会・経済へのインパクトを追求するものと位置づけ、大規模な民間資金を巻き込みインパクトファイナンスを主流化することを目的としている。当該目的のため、国内外で発展している様々な投融資におけるインパクトファイナンスの考え方を参照しながら、基本的な考え方をとりまとめているものであり、インパクトファイナンスに係る原則・ガイドライン・規制等ではないため、JCR は本基本的考え方に対する適合性の確認は行わない。ただし、国内でインパクトファイナンスを主流化するための環境省及び ESG 金融ハイレベル・パネルの重要なメッセージとして、本ファイナンス実施に際しては本基本的考え方に整合的であるか否かを確認することとした。

本基本的考え方におけるインパクトファイナンスは、以下の 4 要素を満たすものとして定義されている。本ファイナンスは、以下の 4 要素と基本的には整合している。ただし、要素③について、モニタリング結果は基本的には借入人であるほくうんから貸付人である商工中金及び評価者である商工中金経済研究所に対して開示がなされることとし、可能な範囲で対外公表も検討していくこととしている。

---

要素① 投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、少なくとも一つの側面においてポジティブなインパクトを生み出す意図を持つもの

要素② インパクトの評価及びモニタリングを行うもの

要素③ インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うもの

要素④ 中長期的な視点に基づき、個々の金融機関/投資家にとって適切なリスク・リターンを確保しようとするもの

---

また、本ファイナンスの評価・モニタリングのプロセスは、本基本的考え方で示された評価・モニタリングフローと同等のものを想定しており、特に、企業の多様なインパクトを包括的に把握するものと整合的である。



#### IV. 結論

以上の確認より、本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス原則に適合している。

また、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項 (4) に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的である。

(第三者意見責任者)

株式会社日本格付研究所

サステナブル・ファイナンス評価部長

梶原 敦子

梶原 敦子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

日野 響

日野 響



### 本第三者意見に関する重要な説明

#### 1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が提供する第三者意見は、事業主体及び調達主体の、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト金融(PIF)原則への適合性及び環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内に設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」への整合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該ポジティブ・インパクト金融がもたらすポジティブなインパクトの程度を完全に表示しているものではありません。

本第三者意見は、依頼者である調達主体及び事業主体から供与された情報及び JCR が独自に収集した情報に基づく現時点での計画又は状況に対する意見の表明であり、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、本第三者意見は、PIF によるポジティブな効果を定量的に証明するものではなく、その効果について責任を負うものではありません。本事業により調達される資金が同社の設定するインパクト指標の達成度について、JCR は調達主体または調達主体の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

#### 2. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、以下の原則等を参照しています。

国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブ・インパクト金融原則

環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内ポジティブインパクトファイナンスタスクフォース  
「インパクトファイナンスの基本的考え方」

#### 3. 信用格付業にかかるとの関係

本第三者意見を提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかるとは異なります。

#### 4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、または閲覧に供することを約束するものではありません。

#### 5. JCR の第三者性

本 PIF の事業主体または調達主体と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

#### ■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、事業主体または調達主体及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、またはその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると暗示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、または当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかなるものを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。本第三者意見は、評価の対象であるポジティブ・インパクト・ファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、価格変動リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、本第三者意見は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。本第三者意見は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、または撤回されることがあります。本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本文書の一部または全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

#### ■用語解説

第三者意見：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト金融原則への適合性について第三者意見を述べたものです。

事業主体：ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する金融機関をいいます。

調達主体：ポジティブ・インパクト・ビジネスのためにポジティブ・インパクト・ファイナンスによって借入を行う事業会社等をいいます。

#### ■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブインパクト作業部会メンバー
- ・環境省 グリーンボンド外部レビュー者登録
- ・ICMA (国際資本市場協会)に外部評価者としてオブザーバー登録、ソーシャルボンド原則作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ認定検証機関)

#### ■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL : 03-3544-7013 FAX : 03-3544-7026

株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.

信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座5-15-8 時事通信ビル



## ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2024年3月22日

株式会社商工中金経済研究所

---

商工中金経済研究所は株式会社商工組合中央金庫（以下、商工中金）が株式会社ほくうん（以下、ほくうん）に対してポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するに当たって、ほくうんの活動が、環境・社会・経済に及ぼすインパクト（ポジティブな影響及びネガティブな影響）を分析・評価しました。

分析・評価にあたっては、株式会社日本格付研究所の協力を得て、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に則った上で、中堅・中小企業<sup>※1</sup>に対するファイナンスに適用しています。

※1 中小企業基本法の定義する中小企業等（会社法の定義する大会社以外の企業）

## 目次

1. 評価対象のファイナンスの概要
2. 企業概要・事業活動
  - 2.1 基本情報
  - 2.2 業界動向
  - 2.3 企業理念等
  - 2.4 事業活動
3. 包括的インパクト分析
4. 本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性
5. サステナビリティ管理体制
6. モニタリング
7. 総合評価

## 1. 評価対象のファイナンスの概要

企業名	株式会社ほくうん
借入金額	1,000,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	1 年(更新オプション 4 回)
モニタリング実施時期	毎年 7 月

## 2. 企業概要・事業活動

### 2.1 基本情報

本社所在地	北海道札幌市東区中沼町 31-4
創業・設立	1987 年 8 月 6 日
資本金	45,000,000 円
従業員数	350 名 (2024 年 1 月現在)
事業内容	一般貨物自動車運送業
主要取引先	佐川急便(株)、東日本エア・ウォーター物流(株)、ヤマト運輸(株)、(株)MMJ、(株)ホームロジスティクス、日本郵便輸送(株)、鴻池運輸(株)、(株)北雄産業、(株)サカイ引越センター、エア・ウォーター物流(株)、(株)ワイム、日本チルド物流(株)、(株)食品急送、アートバンライン(株)、マリネックス(株)

【業務内容】

- ほくうんは、北海道札幌市にある 1987 年設立の北海道を代表する一般貨物運送及び倉庫業者である。事務所を道内に 5 か所、道外に 4 か所展開している。全国配送の定期・スポット便やルート配送により、雑貨、食品(冷凍食品含む)、建築資材、ステンレス鋼材、自動車部品、配電盤、家具等の多種多様な商品を輸送しており、同時に引っ越し業務も行っている。長距離輸送を得意としており、2024 年問題に備えて、一部中継輸送を開始している。また関係会社と多数連携することにより急な案件にも迅速かつ丁寧な対応ができるよう体制を整えている。多品種少量生産により物流形態が大きく変化しており、当社も単なる物流ではなく、顧客と共に輸送システムを考え、顧客のニーズに最大限応えるべく常に進化を続けている。



添付上①下②：車両写真 当社より提供

【事業拠点】添付群③：事業所写真 全て当社より提供

拠点名	住所
本社	北海道札幌市東区中沼町 31-4
区域事業部	北海道北広島市大曲 774-38
苫小牧事業部	北海道苫小牧市字勇払 276-29
千歳物流センター	北海道千歳市泉沢 1007-166
函館営業所	北海道北斗市久根別 5 丁目 102-17
八戸営業所	青森県八戸市大字河原木字蓮沼 18-26
茨城営業所	茨城県水戸市栗崎町 1416-2
中京営業所	愛知県江南市木賀町新開 144-1 第 2 アーバンハイムサハシ 203
東京営業所	東京都江東区有明 4 丁目 8-6 4F 11-1

《道内エリア》

(本社)



(区域事業部)



(苫小牧事業部)



(千歳物流センター)



(函館営業所)



《道外エリア》

(八戸営業所)



(茨城営業所)



(中京営業所)



(東京営業所)



【車両情報】(添付④、⑤、⑥、⑦、⑧については当社より提出)

OWNED TRUCK LIST		TOTAL	
4t平	10	平トレーラー (フラット)	22
4tユニット	1	平トレーラー (アオリ付き)	26
4t冷凍・冷蔵・PG	3	ボルトトレーラー	3
4tウイング・PG	12	低床トレーラー	1
5t7.2mウイング・PG	8	ウイングトレーラー	27
7tユニット	17	冷凍・冷蔵トレーラー	49
8tウイング・PG	1	コンテナトレーラー	15
13t平	22	ミルクタンクトレーラー	27
13tユニット	22	大型タンク	4
13tウイング	147	25tラフタークレーン	2
13t冷蔵ウイング	13	50tラフタークレーン	1
13t冷凍・冷蔵箱	71	ショベル	7
トラクターシングル	93	バックホー	2
トラクター3輪ツードフ	4	農作業車	1
		フォークリフト	5

※ 2023年時点  
「商工中金グループ会社  
車両台数261台」

株式会社 ほんくらん

添付④：13t ウイング



添付⑤：冷凍・冷蔵トレーラー、コンテナ



添付⑥：ウイング格納ゲート(PG)



添付⑦：ミルクタンクトレーラー

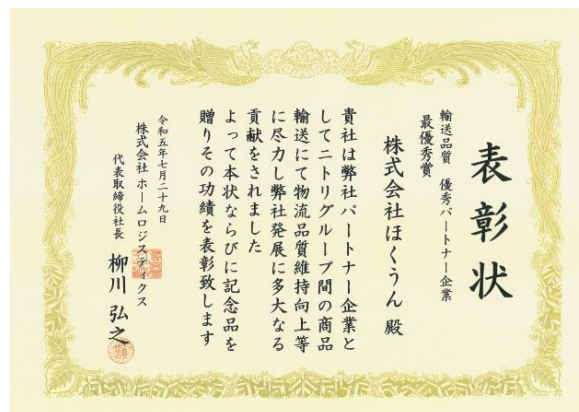


添付⑧：平トレーラー(アオリ付き)



【沿革】

1987年8月	株式会社ほくうんとして創業
1989年6月	苫小牧営業所開設
1990年8月	本社を北海道札幌市東区中沼に移転
1990年11月	苫小牧営業所が現住所に移転
1997年3月	函館営業所開設
2002年12月	区域営業所開設
2004年7月	本社営業所が品質マネジメントシステム取得
2010年2月	経営革新計画承認
2011年12月	宝運輸(株)設立
2013年8月	千歳物流センター開設
2015年3月	(株)ロジフル・トラポ開設
2015年12月	八戸営業所開設
2016年3月	長栄自工(株)設立
2016年6月	第3駐車場新設
2016年7月	東日本電装サービス(株)設立
2017年11月	福島営業所開設
2018年8月	第3駐車場拡張
2019年4月	クリーンアップ運動開始
2019年8月	宏信貿易(株)設立
2020年1月	(株)東日本ほくうん設立
2021年4月	丸一運送(株)をM&Aにて取得
2021年8月	第二種貨物利用運送事業許可取得
2023年7月	(株)ホームロジスティクスより輸送品質優秀パートナー企業として表彰状を授与
2023年12月	Gマーク(貨物自動車運送事業安全性評価事業)を取得

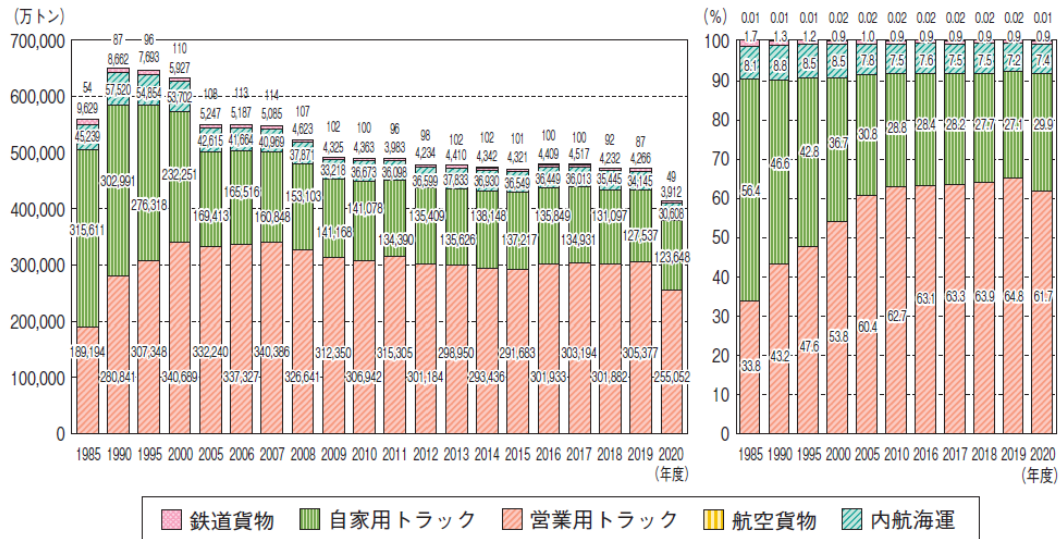


添付⑨ 表彰状 当社より提供



## 2.2 業界動向

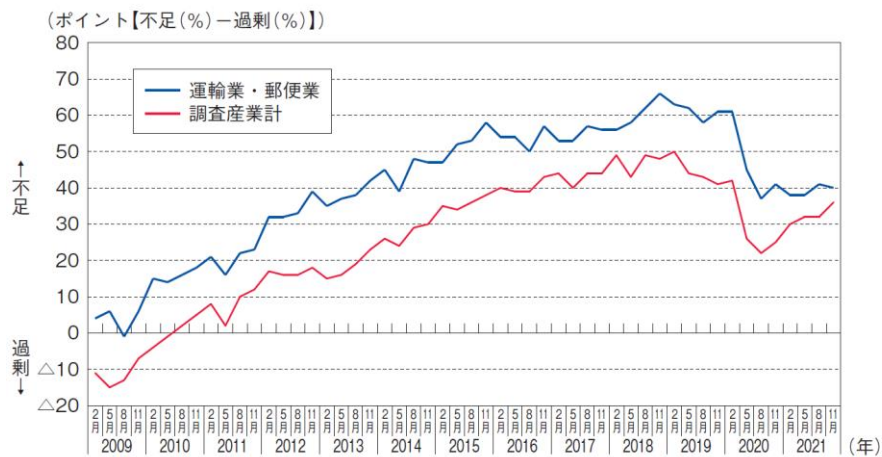
国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

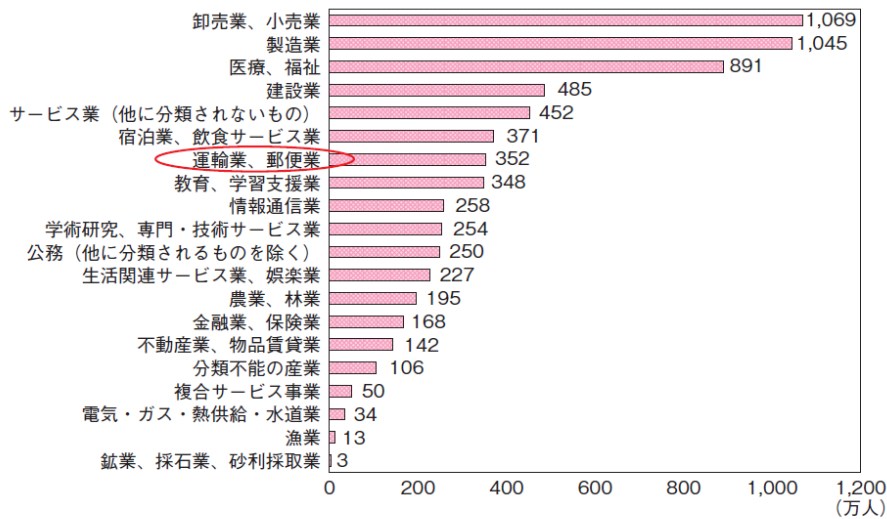
- 国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少があると考えられる。
- 2020年度の国内貨物輸送における各交通モードの分担率は、営業用と自家用を合わせたトラックが91.6%を占め、内航海運が7.4%、鉄道が0.9%、航空は0.01%である。トラックが非常に高い分担率を担っている背景としては、ドア・ツー・ドア輸送の利便性や時間を問わないフレキシブルなサービスが可能であり、幅広い物流ニーズに対応していること、船舶、鉄道、航空による長距離輸送の末端輸送のうち大半をトラックが担っていることが挙げられる。ほくうんはトラック輸送において、国内貨物輸送に貢献している。

常用労働者の過不足判断D.I.の推移



資料：厚生労働省「労働経済動向調査」から国土交通省総合政策局作成

産業別の就業者数 (2021年)



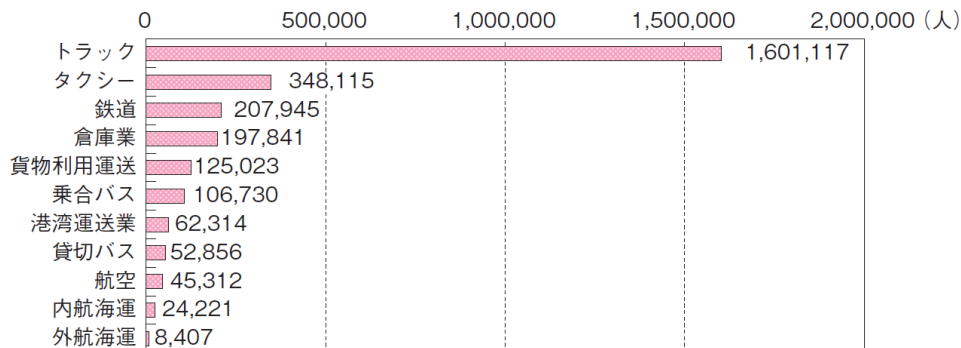
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

事業区分ごとの事業者数、営業収入

区分	事業者数(者)		営業収入(億円)	
	事業年度	数	事業年度	収入
トラック事業	(2020年度)	62,844	(2019年度)	193,576
タクシー事業	(2019年度)	47,904	(2019年度)	14,951
貸切バス事業	(2018年度)	4,127	(2018年度)	5,729
内航海運事業	(2021年度)	3,353	(2019年度)	8,664
乗合バス事業	(2018年度)	2,279	(2018年度)	9,545
旅客船事業	(2021年度)	953	(2019年度)	2,731
港湾運送事業	(2019年度)	859	(2019年度)	10,095
旅客鉄軌道事業	(2021年度)	203	(2019年度)	73,101
外航海運事業	(2018年度)	192	(2018年度)	33,360
航空事業	(2020年度)	17	(2020年度)	14,674
貨物鉄軌道事業	(2021年度)	10	(2019年度)	1,508

(資料：令和4年版交通政策白書を基に弊社作成)

図表1-2-2-8 交通事業の主な事業区分の従業者数 (2016年)



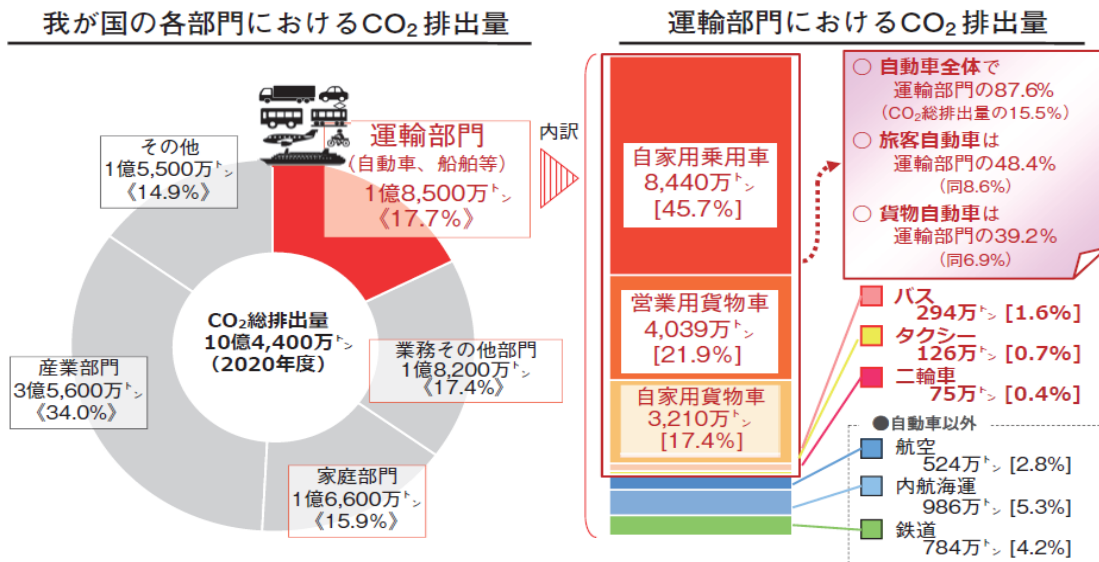
注：各事業の値は、日本標準産業分類(小分類)別の結果を以下の区分により集計したもの。

「トラック」：一般貨物自動車運送業・特定貨物自動車運送業・貨物軽自動車運送業、「タクシー」：一般乗用旅客自動車運送業、「鉄道」：鉄道業、「倉庫業」：倉庫業(冷蔵倉庫業を除く)・冷蔵倉庫業、「貨物利用運送」：集配利用運送業・貨物運送取扱業(集配利用運送業を除く)、「乗合バス」：一般乗合旅客自動車運送業、「港湾運送業」：港湾運送業、「貸切バス」：一般貸切旅客自動車運送業、「航空」：航空運送業、「内航海運」：沿海海運業、「外航海運」：外航海運業

資料：総務省・経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査」から国土交通省総合政策局作成

- 2021年の交通事業の就業者数は352万人で、全産業の就業者数の5.2%を占めている。交通事業の労働者不足感が生じている一方で、就業者数はほぼ横ばいとなっている。交通事業の事業区分別の従業者数では、事業者数と営業収入が最も大きいトラックが圧倒的に多く、交通事業全体の約半数を占めている。トラック運送業界は長時間労働等を背景にドライバー不足が深刻化しており、将来の担い手確保のためにも、働き方改革は喫緊の課題となっている。
- 物流の2024年問題として、「働き方改革関連法」によって2024年4月以降、ドライバーの年間時間外労働時間の上限が960時間に制限される。ほくうんは、トラックドライバーの長距離輸送による長時間労働の改善に向け、労務負担を軽減する「中継輸送」を導入する等、働き方改革の推進によってドライバー不足対策に取り組んでいる。

日本の各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳



注1：電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。  
 注2：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。  
 注3：二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。  
 注4：本図表のCO<sub>2</sub>排出量は、エネルギー起源CO<sub>2</sub>の排出量である（ただし、「その他」及び「CO<sub>2</sub>総排出量」には、非エネルギー起源CO<sub>2</sub>の排出量が含まれる。）。  
 資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2020年度）確報値」から国土交通省総合政策局作成

- 2020年度の日本のCO<sub>2</sub>排出量は10億4,400万トンであるが、そのうち運輸部門におけるエネルギー起源CO<sub>2</sub>排出量は1億8,500万トンで、CO<sub>2</sub>排出量全体の17.7%を占めている。さらに、運輸部門におけるエネルギー起源CO<sub>2</sub>排出量の内訳を見ると、自動車が87.6%（日本のCO<sub>2</sub>排出量全体の15.5%）を占め、そのうち、自家用乗用車を中心とする旅客自動車が48.4%（同8.6%）、貨物自動車（トラック）が39.2%（同6.9%）を排出している。
- CO<sub>2</sub>排出量の状況を踏まえ、国土交通省では、総合物流施設大綱（2021年度～2025年度）の柱である「物流DXや標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」や「労働力不足対策の推進と物流構造改革の推進」に即した取り組みを行っている企業を積極的に支援し、物流の生産性向上を推進している。また、（公社）全日本トラック協会では「環境ビジョン2030」において、トラック運送業界のCO<sub>2</sub>排出量削減に向けた指針を示している。

## 2.3 企業理念等

### 企業理念

- ほくうんは100年企業をめざします。
- みんなで幸せに暮らせる会社になります。
- 安全・安心・信頼を大切にします。

添付⑩ 企業理念 当社より提供

【SDGs 宣言】



当社は、経営理念である「ほくうんは100年企業をめざします。みんなで幸せに暮らせる会社になります。安全・安心・信頼を大切にします。」を体現するため、SDGsの達成に向け、以下の取り組みを実施していくことを宣言します。

2022年9月

テーマ	具体的な取組	関連するゴール
企業の持続的発展に資する健康経営	・従業員の健康維持/増進に向けた経営スタイルを確立し、健康経営優良法人の認定を目指します。	3, 4, 8
環境に配慮したクリーンな会社であり続ける	・環境に対する自社の方針を明確化し、エコカー導入などの継続した温室効果ガス削減取組を通じ、環境経営を行っていきます。	7, 8, 13
地域/社会に求められる存在に	・会社として、地域、そして社会に求め続けられる“オンリーワン”の存在であるために、継続した社会貢献/地域奉仕活動を実施していきます。	1, 2, 4, 5, 6, 11



SDGsとは

Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)の略称で、2015年9月に国連で採択された2030年までの国際目標。「地球上の誰一人取り残さない」をスローガンに、持続可能な社会の実現を目指しており、経済・社会・環境などの分野で17の目標と169のターゲットで構成されています。



添付④ SDGs 宣言 当社より提供

## 2.4 事業活動

ほくうんは以下のような環境・社会・経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

### 【環境面】

#### ■ 環境負荷低減に係る取り組み

##### ● NOx・PM 削減のための最新適合車輛の導入

当社では、車両から排出される NOx、PM による影響の低減に向け、現在 614 台保有している営業車両は全車「自動車 NOx-PM 法」適合車となっている。また、日常点検、通常点検（3 か月毎）、車検（1 年毎）時の点検整備の確実な実施、設定キロ数に応じたオイル交換の実施により、ディーゼル車の黒煙の低減に取り組んでいる。

今後も環境に配慮した車両の導入を通じ、大気汚染防止に貢献していく考えである。

##### ● エコアクション 21 取得を目指す取り組み

経営における課題とチャンスを踏まえた環境経営を通じて進化した組織へと成長するために、環境負荷削減、環境保全に取り組むとしており、エコアクション 21 の取得を目指す。従業員の能力・経験・意欲を向上させ、地域や社会から高い価値を有した事業者であると評価されると共に、社会や地域から高い信用を得ることを目的としている。

##### ● クリーンアップ、植林活動の実施

月に一回、社員全員で協力して構内や周辺道路、駐車場のごみ拾い、清掃活動を 2020 年から継続的に行っている。また敷地内での植林活動も行っており、地域住民の方と共に暮らしやすい街づくりや自然環境の保全に努めている。



添付⑫ クリーンアップ風景 当社より提供

##### ● 温室効果ガス排出量削減

当社は 2019 年より温室効果ガス削減による環境保護活動の一環として、国土交通省からエコドライブ機器として認定されているベバストヒーターを導入した。これは、トラックのエンジンが停止した状態でも使用が可能な暖房機器であり、当社では全車両に搭載している。本州便の乗務員の休憩時間に使用したと想定すると年間 1,123t-CO<sub>2</sub> の温室効果ガスの削減が見込まれる。今後も定期的な講習への参加や運転管理者からの呼びかけによって全ドライバーへのアイドリングストップやエコドライブを徹底し、温室効果ガス削減に繋げる方針である。



添付⑬ ベバストヒーター 当社より提供

- **廃棄物への対応**

当社で主に排出される廃棄物(2022年廃棄物量実績 232.9t)は、タイヤ、梱包用の段ボールや紙、ビニール類であり、それらは外部委託業者により回収され、適切に処理されている。同社では排出量を把握して、業者と連携し廃棄物のリサイクルや再資源に取り組むことで、廃棄物の削減に貢献している。

## 【社会面】

### ■ 安心安全な労働環境の整備

- 年に一度の健康診断の受診に加え、希望者に対しては、産業医との個別面談を行う制度を導入している。当社では従業員とのコミュニケーションを重要視しており、毎朝点呼時には社長自ら乗務員との対話を行い、副社長や管理職が乗務員との面談を定期的に行っている。この取り組みにより早期離職防止(2022年度時点離職率 3%)に繋がっている。従業員は2024年1月時点で、350名(男性330名、女性20名)であり、平均有給休暇取得率は64%となっている。

- **AIドライブレコーダーの導入による労働災害低減への取り組み**

2021年にAIドライブレコーダーの導入を開始した。現在6割程度の車両に導入されており、将来的には全車両への導入を目指す。このAIドライブレコーダーはわき見運転や車間距離不足、速度超過などの危険運転を感知し、設定管理者に自動通知する仕組みになっており、乗務員の運転状況をリアルタイムで把握し、スピード感を持って指導教育することで事故減少に繋がっている。

また安全促進の取り組みとして、創業以降、自社及びグループ会社の運行管理者に対して、月に一度の安全講習及び年に2回安全大会を実施している。安全講習では全乗務員を対象として危機予測及び回避並びに緊急時における対応方法や交通事故に係る運転者の生理的・心理的要因及びこれらへの対応方法の指導を継続的に行い、危機意識の向上を図っている。安全大会では外部講師を招き、輸送の安全確保に向けた運行管理の重要性や管理・指導のポイント、事故の傾向・対策などについて学び、安全に対する意識を喚起している。



添付⑭ 安全大会風景 当社より提供

- **携帯型アルコールチェッカーによる労働災害防止**

2021年度より、グループ会社含め、全車両に携帯型アルコールチェッカー「アルキラー」を導入し、飲酒運転の撲滅を図っている。これはいつ・どこで・誰がアルコールチェックを行ったかを瞬時に本社にて確認できるものである。対面点呼が不可能な本州便運航の乗務員もアルコールチェックが可能のため、より厳格に管理を行うことができる。また対面点呼ができない中間点呼時も、アルコールチェックができる体制となっている。



添付⑮ 携帯型アルコールチェッカー  
当社より提供

- **資格取得・免許取得サポート・人材育成**

当社では資格取得を支援することで、人材育成に取り組んでいる。具体的には、運行管理者や中型運転免許、大型運転免許、フォークリフトの運転免許取得については、取得費用を全額当社が負担することで取得を支援している。高度な知識を要する資格の取得に際しては、外部講座の受講等を援助し、資格取得を支援している。また当社ではコスト管理徹底の観点から、乗務員一人ひとりに向けて燃料効率向上や事故発生に係るリスク管理などの車両管理教育を行っている。

- **社員寮の整備**

本社横の駐車場には社員寮を完備しており、道外や道内遠方地方の乗務員は家賃補助を受け、居住することができる。また道内外地域からの人材確保を強化していくためにも今後も社員寮は拡大させていく方針であり、従業員の福利厚生に繋げていく。

- **ダイバーシティ推進**

採用については中途採用を中心に行っており、2018年から2022年の過去5年間で每期平均20名程度の採用を確保している。当社では現在6名の女性乗務員、14名の女性事務員が所属しており、副社長含め、管理職が主体的に教育に関与しており、活発なコミュニケーションが図られている。今後も、女性ドライバーの雇用増加、若年層の雇用増加に向けて、SNSや自社サイトを中心とした採用活動を強化していく方針である。外国人ドライバーについては現在5名在籍しており、今度も積極的に採用を継続していく。全従業員に対して育休産休制度を確立しており、育児休業を利用し、会社復帰をした際にも、育児短時間勤務などの各種制度を完備していることから、個人のライフスタイルに合わせた柔軟な働き方を行える体制を敷いている。

- **安全性優良事業所（Gマーク）の取得**

ほくうんでは2023年12月に本社営業所において、安全に優れた運送事業の証であるGマークを取得している。認定においては評価満点を取得しており、事業者としての安全性が評価されている。安全性優良事業者(Gマーク)は国土交通省が指定した(公社)全日本トラック協会が評価実施する認定制度であり、荷主がより安全性の高い事業者を選びやすくするための環境整備を図ることを目的としている。



添付⑩ Gマーク 当社より提供

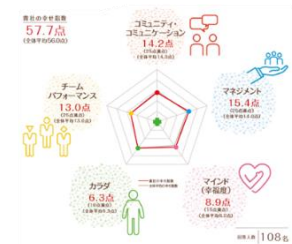


## ■ 従業員幸福度の向上

- 会社の発展と社員の幸福を追求しながら、個人の幸福度と組織のパフォーマンスを両立させる目的で、2023 年度より商工中金が提供する「幸せデザインサーベイ<sup>※</sup>」に取り組むとしている。今後、会社が持続的に発展していくことが目標であり、そのために従業員には、よりやりがいを感じてもらう必要があるとの課題認識を持っていることから、従業員の将来ビジョンやキャリアプランをしっかりと示すことでエンゲージメント向上に繋げていく予定である。

### ※幸せデザインサーベイ

幸せデザインサーベイは、従業員アンケートの実施により中小企業の幸せを可視化するサービス。会社の幸せを、組織としての「コミュニティ・コミュニケーション」、「チームパフォーマンス」、「マネジメント」と、個々の従業員の「カラダ」、「マインド（幸福度）」の5つの要素から構成。総合点を幸せ指数として算定する（100 点満点）。



添付⑦ 幸せデザインサーベイ

## ■ 2024 年問題への対応方針

- 「働き方改革関連法」によって 2024 年 4 月以降、ドライバーの年間時間外労働時間の上限が 960 時間に制限される。これにより、ドライバーの総労働時間が減少し、荷物が運び切れなくなるリスクも想定される。ほくうんでは、この問題への対応策として以下の施策を掲げている。

配車担当者
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 荷主・元請けへの輸送効率の改善提案、荷受け・待機時間減少のため現場改善要求</li> <li>➢ 空車回送を減らす配車組み</li> <li>➢ 乗務員の正確な労働時間の把握</li> </ul>
運行管理者
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 乗務員に対する月平均実働時間を 250 時間(現状 270 時間)までに抑える運行計画の制定、連続運転、休憩時間等の改善基準告示、2024 年問題への対応の周知徹底、GPS 活用による時間管理の徹底(月平均時間外労働時間：約 80 時間)</li> <li>➢ 乗務員から意見集約を行い、配車担当と連携して乗務員の負担軽減を推進する</li> <li>➢ 運転日報等の管理を徹底し、乗務員の適時状況把握を行い、改善を進める</li> <li>➢ 配車担当者に対する輸送効率化の改善提案</li> </ul>
ドライバー
<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 連続運転、休憩時間等のルール、2024 年問題への対応について理解を深める</li> <li>➢ 日報への正確な記載、社用携帯のアプリケーションを活用したコミュニケーションの活発化の推進</li> <li>➢ 運行計画に従いながらも、より良い運行経路があれば提案を行う</li> <li>➢ 日々の運行状況について、負担が大きいと感じるときは運行管理者等に伝え、自己判断のみで解決しないようにする</li> </ul>

● **輸送の安全に関する目標設定**

1. 安全最優先意識の周知

施策	実施場所	期間
輸送の安全に関する基本的な方針を提示	全営業所	通年
運輸安全マネジメントの概要、安全方針、目標、計画、関係法令等の周知	全営業所	通年
全従業員に対して運輸安全マネジメントの概要、安全方針、目標、計画、関係法令等の説明	全営業所	通年

2. 情報の連絡体制の確立と必要な情報の伝達、共有

施策	実施場所	期間
輸送の安全に関する各種情報のアナウンス	全営業所	通年
事故・災害等緊急時における情報連絡体制の周知・共有とその実施徹底	全営業所	通年

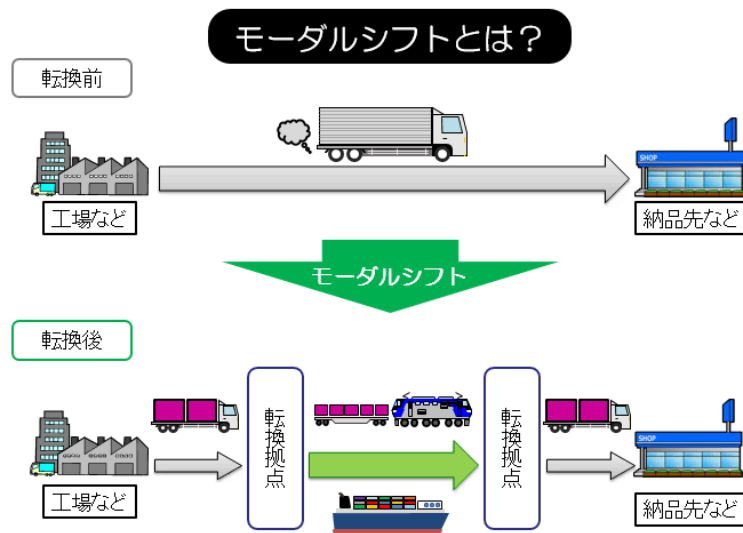
3. 交通事故防止活動

施策	実施場所	期間
安全衛生委員会の実施	本社営業所	毎月
運行管理講習（基礎・一般）への参加	運行管理者・補助者	通年
国土交通省認定の運輸安全マネジメント講習への参加	運行管理者	通年
輸送の安全に関する強化月間の周知と実施	全営業所	毎月
安全対策会議の実施	全営業所	3ヶ月毎

4. 安全機器等の導入

施策	実施場所	期間
リアルタイム GPS 運行管理システムの導入	全営業所	通年
ドライブレコーダーの導入	全営業所	通年

- 当社は 2023 年に第二種貨物利用運送事業許可を取得した。これまでの輸送形態とは違い、貨物の集荷・幹線輸送・配達までのドア・ツー・ドアの複合一貫輸送を可能にしている。幹線輸送の方式としては環境負荷の小さいフェリーでの輸送を採用しており、道内から道外へ貨物輸送の一部についてモーダルシフトを行っている。モーダルシフトとは、トラックなどの自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい幹線輸送(鉄道・フェリー)などの船舶輸送へ輸送工程の一部または全部を転換する取り組みである。フェリー輸送時にはフェリーシャーシと呼ばれる着脱可能な車両を利用し、海上輸送区間ではドライバーが運転する必要はなく、労働時間や燃料費などの輸送コストに削減を実現している。



## 【経済面】

### ■ 物流環境の変化に適応可能な営業体制の構築

- 全国に9拠点(営業所、倉庫等)を展開しており、車両数は10t超トラック275台(冷凍冷蔵車含む)、10t以下トラック50台、トラクター97台、トレーラー170台(冷凍冷蔵トレーラー含む)、大型ダンプ4台、クレーン車3台、ショベル7台、その他8台、計614台を保有し、年々高度化する物流ニーズに応えられるよう、様々な商品形態や商品特性に合った車両を取り揃えている。

当社は長距離輸送を得意としており、乗務員の長時間労働の問題を改善するために、複数のフェリー航路を絡めた運行の導入、荷主への荷役分離、モーダルシフトの導入促進による業務効率の改善などの交渉を進め、2024年度の物流問題への対応を進めている。徹底した時間管理を行うことで、業務の無駄を省き、効率的かつ環境に配慮した運行を実現する。労働時間短縮と環境負荷低減等のメリットも勘案し、中継輸送への切り替え提案を積極的に行っている。



添付⑩ 当社第3駐車場 当社より提供

### ● 損益計算システム

当社の経営基盤として、徹底したコスト管理が挙げられる。トラック1台に係る経費の迅速な把握をすることにより、日次の台当たりの利益を計算し、配車係が把握することで、より効率的な配車を可能としている。コストは乗務員にも開示され、その結果が反映される仕組みを取ることで、当社の財産である車両を大切に扱う意識が向上している。その結果、車両がより良い状態で保たれることを可能にしており、さらなる利益獲得に繋げている。例としては当社では全ドライバーに対して給油カードを支給しており、どのドライバーがどこの給油所で給油を行ったかがリアルタイムで把握できるシステムを構築している。給油価格は毎週1銭単位で見直されているほか、トラックの稼働率や車両一台ごとの損益は毎日本社にて確認しており、徹底的なコスト管理がなされている。

## ■ 事業継続力強化計画(BCP)の策定

- グループ会社である東日本ほくうんと連携して、自然災害や感染症に対する事前対策や発生時の対応方針などを社内で共有し、安定した事業展開ができる体制を構築している。災害発生時には社内で速やかに災害対策本部を立ち上げ、対応方針について協議を行う。被害状況等の確認事項、設備や装置の緊急停止方法、連絡先等の初動対応内容については、定例ミーティング時に役職員全員に周知徹底を行っている。連携事業者においては、各社の役職員との間で、災害時の安否について、社用携帯による直接電話、災害伝言ダイヤル、SNS アプリケーション、電子メールを活用し、安否報告がなされるよう周知徹底を行っている。

### 《BCP 基本方針》

- ① 顧客や役職員の安全を守る。
- ② 役務を提供する責任を果たし、地域の経済活動を支える。
- ③ 自社の経営を維持する。

### 《連携事業継続力強化に資する対策及び取り組み》

- ① 自然災害発生時における対応
    - 全ての連携事業者が、従業員及び顧客等の避難に関する手順を明確化している。
    - 全ての連携事業者が従業員の安否確認を行う手順の取り決めを行っている。
    - 連携事業者間で、自然災害が発生した場合における指揮命令系統の整備をしている。
    - 連携事業者間で、被害状況を把握し、被害情報について情報発信する手順を共有する。
  - ② 自然災害等が発生した場合における人員体制の整備
    - 連携事業者は被災した連携事業者から要請があった場合に、早期復旧等に必要な人員の派遣を行うように取り決めており、具体的人数について担当者間で調整を行う。
  - ③ 連携事業継続力強化に資する設備、機器及び装置の導入
    - 連携事業者間において、設備、機器及び装置、車両について相互に点検し、必要な対策を協議するとともに、管理状況やマニュアル等について情報共有をする。
- また日本 BCP(株)と連携し、災害発生時の燃料供給体制を確立している。通常、燃料確保については地元企業との契約に限られているため、被災地外から燃料を調達することは困難であり、燃料の配送ルートが緊急車両に限定される。しかし、この提携により当社は個別に災害時に備えて、日本 BCP(株)と災害時燃料供給契約を締結し、自社の燃料の備蓄を行うことに加え、災害発生時に最優先で燃料供給が受けられる体制を確立している。

### 3.包括的インパクト分析

#### UNEP FI のインパクトレーダー及び事業活動などを踏まえて特定したインパクト

入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質（一定の固有の特徴がニーズを満たす程度）		
水（アクセス）	食糧	住居
保健・衛生	教育	雇用
エネルギー	移動手段	情報
文化・伝統	人格と人の安全保障	正義・公正
強固な制度・平和・安定		
質（物理的・科学的構成・性質）の有効利用		
水（質）	大気	土壌
生物多様性と生態系サービス	資源効率・安全性	気候
廃棄物		
人と社会のための経済的価値創造		
包摂的で健全な経済	経済収束	

（黄：ポジティブ増大 青：ネガティブ緩和 緑：ポジティブ/ネガティブ双方のインパクト領域を表示）

#### 【UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた結果】

国際標準産業分類	道路貨物運送業
ポジティブ・インパクト	雇用、移動手段、包摂的で健全な経済
ネガティブ・インパクト	保険・衛生、雇用、大気、土壌、生物多様性と生態系サービス、資源効率・安全性、気候、廃棄物

#### 【当社の事業活動を踏まえ特定したインパクト】

##### ■ポジティブ・インパクト

インパクト	取組内容
雇用、包摂的で健全な経済	➢ 女性雇用者数の増加
雇用	➢ 幸せデザインサーベイを活用した従業員幸福度の向上

##### ■ネガティブ・インパクト（緩和の取組み）

インパクト	取組内容
保健・衛生、雇用	➢ 従業員の安全への取組み
雇用	➢ 従業員の働き方改善
大気	➢ NOx-PM 法適合車の導入
気候	➢ 温室効果ガス排出量の削減

資源効率・安全性、廃棄物

➤ 社内で発生する廃棄物量の削減


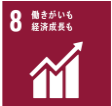

同社事業では一般貨物運送事業のみで旅客運送との兼業はなされていないことから、「移動手段」をポジティブ・インパクトとして特定していない。


同社事業では土壌の安定性を阻害する可能性のある汚染物質の排出は認められないこと、生態系を改善・悪化させる取り組みへの関与はなされていないことから、UNEP FI のインパクト分析で発出された「土壌」「生物多様性と生態系サービス」に関するネガティブ・インパクトは特定していない。

#### 4.本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性


ほくうんは商工中金と共同し、本ファイナンスにおける重要な以下の管理指標（以下 KPI という）を設定した。設定した KPI のうち目標年に達したものについては、再度の目標設定等を検討する。

##### 【ポジティブ・インパクト】



特定したインパクト	雇用、包摂的で健全な経済		
取組内容（インパクト内容）	女性雇用者数の増加		
KPI	● 2034 年度末までに女性従業員を 30 名まで増加させる (2023 年末：女性従業員 20 名)		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 業界特性として男性の入職率が高い中で、女性の働き方の多様化を推進し、社外的にアピールすることで、女性従業員の確保を目指す。		
貢献する SDGs ターゲット	5.1	あらゆる場所における全ての女性及び女児に対するあらゆる形態の差別を撤廃する。	
	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	10.2	2030 年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。	

特定したインパクト	雇用（働きがいのある職場づくり）		
取組内容（インパクト内容）	幸せデザインサーベイを活用した従業員幸福度の向上		
KPI	● 2024 年度末までに幸せデザインサーベイを導入する 以後の KPI は実施後に再設定する		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 今後も「幸せデザインサーベイ」を実施し、その結果を経営陣と従業員が対話の上、社員にとって満足度の高い、働きがいのある企業を目指す。		
貢献する SDGs ターゲット	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	


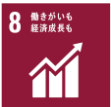



	10.2	2030年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。	
--	------	---	---


【ネガティブ・インパクト】


特定したインパクト	保健・衛生、雇用		
取組内容（インパクト内容）	従業員の安全への取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2027年度末までに交通事故発生件数を50%削減する（2023年末：交通事故件数110件）</li> <li>● 2027年度末までに貨物事故発生件数を70%削減する（2023年末：貨物事故発生件数28件）</li> <li>● 2027年度末までに労働災害発生件数を100%削減する（2023年末：労働災害発生件数16件）</li> </ul>		
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ AIドライブレコーダーを利用した各乗務員の危険運転や運転特性の分析を用いた指導教育を行う。</li> <li>➢ 荷主毎の荷役の運用ルールの指導教育の徹底を行う。</li> <li>➢ 安全に対する意識向上のため、定期的な安全大会を実施する。</li> </ul>		
貢献するSDGsターゲット	3.6	2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。	
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、すべての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	

特定したインパクト	雇用		
取組内容（インパクト内容）	従業員の働き方改善		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2024年度末までに全従業員が働き方改革関連法で定められた水準（年間時間外労働時間960時間以内）をクリアする（2022年度末、年間時間外労働時間980時間）</li> </ul>		
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 社内で設定した2024年問題への対応方針に基づき、労務管理の徹底を行い、時間外労働時間の削減に努める。</li> <li>➢ モーダルシフトによるフェリー輸送の拡大により、ドライバーの労働時間や燃料費などの輸送コストの削減を行う。</li> </ul>		

貢献する SDGs ターゲット	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	

特定したインパクト	気候		
取組内容（インパクト内容）	温室効果ガス排出量の削減		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>2025 年度末までに温室効果ガス排出量を 2022 年対比 2% 削減する</b> <b>(2022 年度温室効果ガス排出量 14,745t-CO2)</b></li> </ul>		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 現状、当社トラックは全車「自動車 Nox-PM 法」適合車であり、かつバスタヒーターを導入していることから、引き続き新規車両については温室効果ガス排出量の削減に資する対応を行う。</li> <li>➢ ドライバーに対してアイドリングストップ、エコドライブの推進を行うべく社内喚起を引き続き徹底する。</li> </ul>		
貢献する SDGs ターゲット	13.3	気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。	

特定したインパクト	資源効率・安全性、廃棄物		
取組内容（インパクト内容）	社内で発生する廃棄物量の削減		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>2025 年度末までに社内で発生する廃棄物を 2022 年対比 2%削減する(2022 年度廃棄物量 232.9t)</b></li> </ul>		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ タイヤ、梱包用の段ボールや紙、ビニール類などの廃棄物の排出量を把握して、業者と連携し廃棄物のリサイクルや再資源に取り組むことで、廃棄物の削減を目指す。</li> </ul>		
貢献する SDGs ターゲット	11.6	2030 年までに、大気の水質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。	

	12.4	2020 年までに、合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適正な化学物質や全ての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。	
--	------	--	---

なお、「大気」については、インパクトとして特定しているものの、当社車両は全車「NOx-PM 法適合車」を採用しており、事業運営上の対策が十分なされていることから KPI は設定していない。

## 5.サステナビリティ管理体制

ほくうんでは、本ファイナンスに取り組むにあたり、森高義男社長を最高責任者として、自社の事業活動とインパクトリーダー、SDGs における貢献などとの関連性について検討を行った。本ファイナンス実行後も、森高義男社長を最高責任者とし、プロジェクトリーダーを中心として、全従業員が一丸となって KPI の達成に向けた活動を推進していく。

(最高責任者)	代表取締役社長	森高義男
(プロジェクト・リーダー)	副社長	森高野歩

## 6.モニタリング

本ファイナンスに取り組むにあたり設定した KPI の進捗状況は、ほくうんと商工中金並びに商工中金経済研究所が年 1 回以上の頻度で話し合う場を設け、その進捗状況を確認する。モニタリング期間中は、商工中金は KPI の達成のため適宜サポートを行う予定であり、事業環境の変化等により当初設定した KPI が実状にそぐわなくなった場合は、ほくうんと協議して再設定を検討する。

## 7.総合評価

本件は UNEP FI の「ポジティブ・インパクト金融原則」に準拠した融資である。ほくうんは、上記の結果、本件融資期間を通じてポジティブな成果の発現とネガティブな影響の低減に努めることを確認した。また、商工中金は年に 1 回以上その成果を確認する。

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、商工中金経済研究所が商工中金から委託を受けて作成したもので、商工中金経済研究所が商工中金に対して提出するものです。
2. 本評価書の評価は、依頼者である商工中金及び申込者から供与された情報と商工中金経済研究所が独自に収集した情報に基づく、現時点での計画または状況に対する評価で、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、商工中金経済研究所は本評価書を利用したことにより発生するいかなる費用または損害について一切責任を負いません。
3. 本評価を実施するに当たっては、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」に適合させるとともに、ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に整合させながら実施しています。なお、株式会社日本格付研究所から、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに関する第三者意見書の提供を受けています。

〈本件に関するお問い合わせ先〉

株式会社商工中金経済研究所

主任コンサルタント 白石 一真

〒105-0012

東京都港区芝大門 2 丁目 12 番 18 号 共生ビル

TEL: 03-3437-0182 FAX: 03-3437-0190