

## 株式会社商工組合中央金庫及び 京都中央信用金庫が実施する 株式会社日邦レンタカーシステムに対する 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は、株式会社商工組合中央金庫及び京都中央信用金庫が実施する株式会社日邦レンタカーシステムに対するポジティブ・インパクト・ファイナンスについて、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・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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」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

2025年8月29日

株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社日邦レンタカーシステム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、京都中央信用金庫

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・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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」）及び京都中央信用金庫が株式会社日邦レンタカーシステム（「日邦レンタカーシステム」）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「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」（モデル・フレームワーク）に適合していること、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、持続可能な開発目標（SDGs）の目標達成に向けた企業活動を、金融機関等が審査・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。

ポジティブ・インパクト金融原則は、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こと、なおかつ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。また、本ファイナンスは、商工中金がサステナブルファイナンスにおける地域金融機関との連携（ノウハウ共有・協調案件創出等）の一環で、業務提携を締結した地域金融機関である京都中央信用金庫が、評価対象企業に対して PIF として実施することのできるスキームを活用したものである。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ポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークとの適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、ポジティブ・インパクト金融原則で参照するインパクトエリア/トピックにおける社会経済に関連するインパクト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約 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では約 56.0%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. ポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークへの適合に係る意見

### ポジティブ・インパクト金融原則 1 定義

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こと、なおかつ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。

商工中金及び京都中央信用金庫、商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、日邦レンタカーシステムの持ちうるインパクトを、UNEP FI の定めるインパクトエリア/トピック及び 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、日邦レンタカーシステムがポジティブな成果を発現するインパクトエリア/トピックを有し、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。

<sup>1</sup> 令和 3 年経済センサス-活動調査。中小企業の区分は、中小企業基本法及び中小企業関連法令において中小企業または小規模企業として扱われる企業の定義を参考に算出。業種によって異なり、製造業の場合は資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下、サービス業の場合は資本金 5,000 万円以下または従業員 100 人以下などとなっている。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。

## ポジティブ・インパクト金融原則 2 フレームワーク

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。

(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。

### ポジティブインパクトファイナンス



(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。

## ポジティブ・インパクト金融原則 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

ポジティブ・インパクト金融原則 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、京都中央信用金庫及び一般に開示される予定であることを確認した。

## ポジティブ・インパクト金融原則 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日邦レンタカーシステムから貸付人である商工中金、京都中央信用金庫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・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークに適合している。

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。



# JCR Sustainable PIF for SMEs

(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

菊池 理恵子

---

菊池 理恵子

担当主任アナリスト

川越 広志

---

川越 広志

担当アナリスト

井上 肇

---

井上 肇



## 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・インパクト金融原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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、ポジティブ・インパクト・ファイナンス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。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」

「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」

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

本ポジティブ・インパクト・ファイナンス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」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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行います。

### ■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)

### ■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会の定める NRSRO (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) の5つの信用格付クラスのうち、以下の4クラスに登録しています。(1)金融機関、プロンカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体、米国証券取引委員会規則17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示はJCRのホームページ(<http://www.jcr.co.jp/en/>)に掲載されるニュースリリースに添付しています。

### ■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

2025年8月29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）及び京都中央信用金庫（以下、京都中央信金）が株式会社日邦レンタカーシステム（以下、日邦レンタカーシステム）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、日邦レンタカーシステムの活動が、自然環境・社会・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「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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」に整合させた上で、中堅・中小企業(\*)に対するファイナンスに適用しています。

(\*)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

<b>企業名</b>	株式会社日邦レンタカーシステム
<b>借入金額</b>	400,000,000 円 (商工中金 300,000,000 円、京都中央信金 100,000,000 円)
<b>資金使途</b>	運転資金
<b>借入期間</b>	商工中金 1 年 (コミットメントライン+更新オプション 4 回) 京都中央信金 5 年
<b>モニタリング実施時期</b>	毎年 7 月

## 2. 企業概要・事業活動

### 2.1 基本情報

<b>本社所在地</b>	大阪府豊中市服部寿町 5-154-1
<b>設立</b>	1965 年 5 月 27 日
<b>資本金</b>	70,000,000 円
<b>従業員数</b>	71 名 (2025 年 6 月現在)
<b>事業内容</b>	レンタカー事業、駐車場管理事業、中古車販売事業
<b>主要取引先</b>	(顧客) 法人、一般個人 (仕入先) 日産大阪販売、ネットヨタニューリー北大阪、大阪日野自動車、いすゞ自動車近畿、住友三井オートサービス、三菱オートリース、日本カーソリューションズ

【業務内容】

日邦レンタカーシステムは、大阪府豊中市に本社を構え、地域に根ざしたサービスの提供を目指して、レンタカー事業に加え、駐車場管理事業、中古車販売事業を展開している。これらの事業を通じて、より便利で快適な社会の実現と、車社会における健全な秩序の構築を目指している。

● 事業の特徴

① レンタカー事業

祖業であるレンタカー事業は、以下の特徴がある。

・幅広い品揃え

乗用車（軽自動車を含む）、ワゴン、ハイブリッド車（HV）、トラック、バン、バス、特殊車両、介護車両等、多様な車種を取り揃えている。これにより個人・法人を問わず、出張・観光・業務利用等、幅広いニーズに対応したレンタカーサービスを展開している。

・介護車両の提供

スロープやリフトを備えた介護車両は一般車両に比べて高価であり、稼働率は低い。しかし、介護施設の送迎車両が故障した際の代車ニーズに応えることは当社の使命と考え、一定数を常備している。

料金一覧（単位：円 / 税込価格 全車種走行キロ無制限）



タイプ	乗用車				乗用車				ハイブリッド		ワゴン			
クラス	K1	K2	K3	J1	J2	J3	J4	H1	H2	W1	W2	W3	W4	
車種別	トヨタエース ・トヨタエース ・トヨタエース	トヨタエース ・トヨタエース												
標準	4,000	4,500	5,000	5,500	7,000	9,000	24,000	7,000	9,000	7,900	9,000	12,000	18,000	
1日標準	4,500	5,000	5,500	6,000	7,500	9,500	24,000	7,500	9,500	8,500	11,000	13,000	18,500	
1日最低	4,000	4,500	5,000	5,500	7,000	9,000	24,000	7,500	9,000	7,900	9,000	12,000	18,000	
最低1日標準	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	2,000	4,000	1,900	2,000	2,000	2,000	3,000	3,000	
最低1日標準	1,100/24h				1,100/24h		2,000/24h		1,100/24h		1,500/24h		2,000/24h	

タイプ	バン				アルミニウム				トラック						
クラス	O1	O2	O3	V1	A1	A2	A3	A4	T1	T2	T4	T5	T6	T7	
車種別	トヨタエース ・トヨタエース														
標準	4,000	6,500	7,500	9,500	15,000	15,000	22,000	28,000	3,500	4,500	7,500	10,000	15,000	15,000	
1日標準	4,000	7,500	8,500	9,500	14,000	15,000	25,000	30,000	4,500	5,500	8,500	12,000	22,000	17,000	
1日最低	7,000	8,500	9,500	9,500	11,000	12,000	22,000	30,000	5,000	6,000	9,000	11,000	18,000	16,500	
最低1日標準	1,900	1,900	2,000	1,900	3,000	3,000	4,000	4,000	1,900	1,900	1,900	2,000	3,000	3,000	
最低1日標準	1,100/24h				1,500/24h		2,000/24h		1,100/24h		1,500/24h		2,300/24h		

タイプ	特殊車両							バス				介護車両			オプション	
クラス	U1	U2	S1	S2	LK	L1	L2	D1	B	P1	P2	P3	ETC車載器		ETCカードレンタル	
車種別	トヨタエース ・トヨタエース	ETC車載器	ETCカードレンタル	軽貨物車のみ有料貸出												
標準	13,000	21,000	27,000	50,000	11,000	22,000	30,000	11,500	25,000	37,000	5,000	7,000	9,000	無料	無料/一部クラス 750円/月	
1日標準	18,000	21,000	24,000	28,000	13,000	25,000	33,000	11,500	30,000	38,000	8,000	10,000	13,000	無料	無料/一部クラス 750円/月	
1日最低	17,000	21,000	23,000	24,000	13,000	25,000	32,000	11,500	25,000	36,000	7,000	9,000	11,000	1回 1,000円	無料/一部クラス 750円/月	
最低1日標準	2,500/24h	3,000/24h	3,000/24h	1,500/24h	2,000/24h	2,500/24h	1,500/24h	1,500/24h	4,000	4,000	1,300	1,900	2,600	無料	無料/一部クラス 750円/月	

ワゴン・バスの休日料金 ご出張日がある場合は適用外の場合、 休日料金が適用となります。	ワゴン(W1~W4クラス) 土日 全日18:00~23:59 祝 祝日の前日18:00~後日終了日23:59 夏車・専従等給 開始日 11月18日(祝)~終了日 11月23日(祝) ※12月23日~1月2日(祝)・12月25日~1月2日(年末年始)	バス(Bクラス) 土日 全日18:00~23:59 祝 祝日の前日18:00~後日終了日23:59
---	--	---

(写真①) 取扱車種及び料金一覧 (日邦レンタカーシステム提供)

・短いサイクルでの入れ替え

乗用車については、「新しい車に乗りたい」という顧客ニーズへの対応、安全性の向上、環境負荷の低減を目的として2年程度の短いサイクルで、最新のHV等環境対応車へ入れ替えている。排出ガス規制が年々厳しくなるトラックについても、同様に2～3年程度で入れ替えている。

・購入とリースの効果的な使い分け

車両の調達にあたっては、その時々々の市況に応じて「購入」と「リース」を効果的に使い分けている。現時点では、中古車市場において2年程度使用した車両が比較的高値で売却できるため、経済合理性の観点から購入調達が多数。購入調達には副次的な効果もある。自動車販売店が車両購入の見返りとして、車検や修理時の代車として日邦レンタカーシステムのレンタカーを利用するケースが増えている。但しリース会社からも代車ニーズがあるため、一定数の車両はリース調達している。

② 駐車場管理事業

大手駐車場事業者から採算が取れない繁華街のコインパーキング運営を引き受け、当時は珍しかった24時間営業を導入することで、売上高の大幅な伸長と採算性の改善を実現した。この成功体験をもとに、1996年より本格的に駐車場管理業務へ参入した。

・都市部における未利用地の複合的活用

都心部や主要駅周辺にあるまとまった未利用地を一括して借り上げ、レンタカー営業所と時間貸し・月極駐車場を併設している。土地の有効活用と収益の最大化を図るため、需要に応じてレンタカー営業所と駐車場のスペースを柔軟に調整するダイナミックな運用を行っている。

・外部企業との連携

一部の土地については、大手コインパーキング事業者に貸し出し、運営を委託している。これにより、自社による運営と外部委託を組み合わせたハイブリッド型の経営体制を構築している。

③ 中古車販売事業

オークションサイトを活用し、海外向けにレンタアップ車両（償却済みレンタカー車両）の販売を行っている。

・レンタアップ車両の活用

新興国では新車の供給が需要に追いついておらず、日本の中古車に対する人気が高まっている。特に、日邦レンタカーシステムで短期間に入れ替えられる償却済みのレンタカー車両は、年式が比較的新しく、車両状態も良好なため、海外のオークションサイトで高い需要がある。

・輸出国の情勢と売れ筋車種の把握

中古車の価格は、需給バランスや経済状況によって変動しやすく、輸出先国の中古車輸入規制や環境基準の変更にも影響される。岩本社長は、長年にわたりオークションサイトを活用し、常に輸入国の情勢を把握している。その情報をもとに、数年先の売れ筋車種を予測し、それをレンタカー車種の選定に反映させている。

**【事業拠点】**

拠点名	住所	機能・特徴
本社	大阪府大阪市西淀川区西淡路 1-1-36 新大阪ビル 2 階 203 号室	本社（統轄）機能
新大阪駅前第一駐車場	大阪府大阪市東淀川西淡路 1-1-22	一時貸・月極駐車場
（大阪南グループ）		
難波営業所	大阪府大阪市浪速区難波中 2-7-17	レンタカー営業所
今宮営業所	大阪府大阪市西成区南開 1-6-26	レンタカー営業所
南津守営業所	大阪府大阪市西成区南津守 3-1-2	レンタカー車庫
NRS 南開 1 丁目駐車場	大阪府大阪市西成区南開 1-2-17	車庫・一時貸駐車場 （タイムズ 24 株に委託）
タイムズ長橋 3 丁目第 2 駐車場	大阪府大阪市西成区長堀 3-8-28	レンタカー車庫
（大阪北グループ）		
箕面牧落営業所	大阪府箕面市牧落 2-17-8	レンタカー営業所
豊中営業所	大阪府豊中市服部寿町 5-154-1	レンタカー営業所
千成営業所	大阪府豊中市千成町 3-2-8	レンタカー営業所 月極駐車場
大阪空港営業所	大阪府豊中市蛍池西町 2-10-15	レンタカー営業所
寿町モータープール	大阪府豊中市服部寿町 3-19-2	一時貸駐車場
寿町 5 丁目駐車場	大阪府豊中市服部寿町 5-125-1	月極駐車場 アパート 2 棟運営
ミズタニモータープール	大阪府箕面市牧落 2-412	レンタカー車庫

(京都グループ)		
京洛営業所	京都府京都市下京区綾材木町 201	レンタカー営業所
京都南インター営業所	京都府京都市伏見区中島烏羽離宮町 10 番地	レンタカー営業所
那波駐車場	京都府京都市下京区綾材木町 201-10	レンタカー車庫
IF 駐車場	京都府京都市下京区綾材木町 209	レンタカー車庫
(山科滋賀グループ)		
草津営業所	滋賀県草津市東草津 2 丁目 2-50	レンタカー営業所
山科新十条営業所	京都府京都市山科区西野山射庭ノ上町 52-1	レンタカー営業所
大津京営業所	滋賀県大津市桜野町 1-1-57	レンタカー営業所
下笠町駐車場	滋賀県草津市下笠 4215	レンタカー車庫
草津町ガレージ A	滋賀県草津市草津町字糠田 1513-1	レンタカー車庫



(写真②) 難波営業所



(写真③) 今宮営業所



(写真④) 箕面牧落営業所



(写真⑤) 豊中営業所



(写真⑥) 千成営業所



(写真⑦) 大阪空港営業所



(写真⑧) 京洛営業所



(写真⑨) 京都南インター営業所



(写真⑩) 草津営業所



(写真⑪) 山科新十条営業所



(写真⑫) 大津京営業所

(写真⑫～⑭は日邦レンタカーシステム提供)

【沿革】

1965年 5月	岩本英男氏が(株)日邦レンタカーシステムを設立し、代表取締役就任
1966年 2月	滋賀県大津市に本社を置く 大阪府豊中市島江町 1-59 に支店を設立し、営業を開始
1981年 8月	大阪府豊中市庄内宝町 2-1 に移転
1990年 4月	観光バス会社の株式を全株購入し、産交バス（関連会社）として営業を開始
1991年 8月	本社を大阪府豊中市服部寿町 5-154-1 に移転
1993年 5月	岩本英男氏死去に伴い、代表取締役に岩本博康氏が就任
1996年 2月	駐車場管理・運営事業を本格化し、関西圏に営業所網 50ヶ所開設計画スタート
1997年 9月	営業所網 30ヶ所開設達成
1999年 7月	業務拡大の為、本社機能を大阪駅前第三ビルに移転
2000年 3月	営業所網 40ヶ所開設達成
2001年 4月	不動産取得・賃貸を目的とし、(有)アプロを設立 (有)アプロが大阪府大阪市で土地を取得し、日邦レンタカーシステムに賃貸を開始
2001年 9月	収益力強化を目指し、営業所網の見直し計画をスタート
2002年 3月	本社を大阪駅前第三ビルから豊中市服部寿町 5-154-1 へ移転
2003年 9月	産交バスを営業譲渡し、資本をレンタカー、駐車場業に集中 資本金を 5,000 万円に増資
2005年 1月	資本金を 7,000 万円に増資
2006年 6月	中古車事業拡大につき買取専門店ユーポス箕面店の営業権を買収
2008年 1月	本社を大阪府箕面市牧落 2-17-8（箕面牧落営業所）に移転
2011年 1月	(株)バジェットレンタリース関西を新大阪駅前にて設立（FC 事業）
2013年 6月	山科新十条営業所開設
2013年 10月	イオンモール猪名川店に買取専門店ユーポス出店
2014年 4月	大津京営業所開設
2015年 6月	ユーポス事業（車両買取業務）から撤退
2017年 9月	今宮営業所開設
2018年 6月	本社（統括）機能を箕面牧落営業所から新大阪（現在地）へ移転
2019年 1月	大阪南グループを再編（日本一、道頓堀営業所を閉鎖） 京都グループを再編（四条大橋、四条河原町営業所を閉鎖）
2019年 9月	京都南インター営業所開設
2022年 3月	(株)バジェットレンタリース関西（FC 事業）から撤退
2024年 9月	(株)アプロを M&A により譲渡

## 2.2 業界動向

### ■ 国内レンタカー及びカーシェア車両数の推移

#### ● レンタカー

2000年以降、国内のレンタカー需要は右肩上がり増加している。2021年は新型コロナウイルス感染症の影響で一時的な減少が見られたが、2022年には回復し、2024年3月末のレンタカー車両数は1,095千台となっている。法人向け、個人向けともに増加しており、法人向けは、コスト削減の観点から社有車からの切替えが、個人向けは、観光需要の増加や都市部を中心とした自動車普及率の低下が影響しているものと考えられる。自家用自動車（登録車と軽自動車の合計）の世帯あたり保有台数は2006年3月末1.112台をピークに2024年3月末1.016台と減少傾向にある。都市部では自家用車を持たない世帯が増えており、必要な時にレンタカーやカーシェアリングを利用する傾向が強まっている。



2024年3月末現在（自動車登録検査業務電子情報処理システム等による集計数値）

注1) 1994年までは9月末現在、1995年以降は3月末現在。

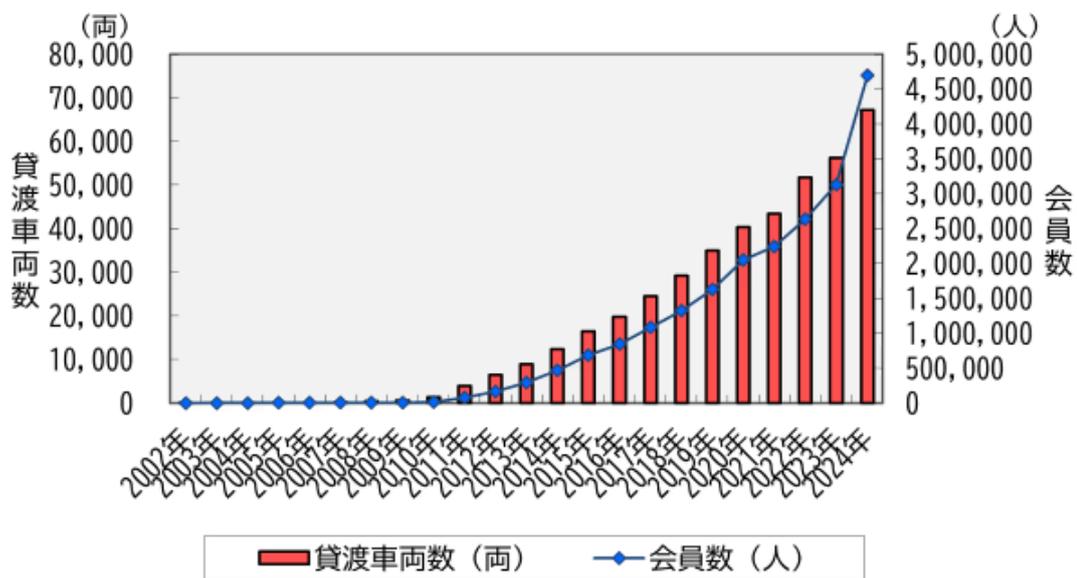
注2) 2008年までは事業者からの報告数値、2009年以降は自動車登録検査業務電子処理システム等による集計数値。

（図表①）日本のレンタカー車両数

● カーシェアリング

カーシェアリングは短時間利用に適し、日常生活での利用が多いことが特徴であり、特に駐車場確保の難しい都市部での利用が増加している。2004年に車の対面受渡し義務が緩和されて以降、国内カーシェアリング車両数も右肩上がりが増えてきている。公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団による2024年3月の調査では、わが国のカーシェアリングのためのデポジット数は26,797箇所（前年比17.6%増）、貸渡車両数は67,199両（同19.6%増）、会員数は4,695,761人（同50.0%増）となっている。但し乗用車全体（2024年3月末61,762千台）や乗用車レンタカー車両数（2024年3月末631千台）と比較すると車両数は小規模にとどまっている。

わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移



(図表②) 日本のカーシェアリング車両台数と会員数の推移

(出所：(公社)交通エコロジー・モビリティ財団 Web サイト「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移レンタカーの現状」)

訪日外国人客の増加や、都市部での自家用車保有台数の減少に伴い、個人向け・法人向けともに国内レンタカー需要は、引き続き増加が見込まれる。日邦レンタカーシステムは、主要事業であるレンタカー事業において、サービスの拡充に取り組んでおり、特に必要な時に新しい車を安く利用いただける環境の整備に努めている。

## 2.3 企業理念等

企業理念
<p>「交通秩序を正す」 「我々全てが豊か（精神的、金銭的）になること」</p>
<p>日邦レンタカーシステムは、レンタカー・駐車場管理・中古車販売の3つの事業を柱に、より良い車社会の実現を目指している。過剰な車両数や駐車場不足、環境影響といった課題に対し、レンタカーの効率的な活用や遊休地の有効利用を通じて、経済的・社会的・環境的な側面から交通秩序の改善に貢献していく。</p>
健康宣言
<p>日邦レンタカーシステムは、従業員一人ひとりの心身の健康を企業の持続的成長の基盤と捉え、以下の方針に基づき健康経営を推進いたします。</p>
<p><b>1. 継続可能な企業運営の実現</b></p> <p>当社は、短期的な成果にとらわれることなく、長期的視点に立った持続可能な経営を目指します。変化の激しい社会環境においても、安定した雇用と事業継続を実現するための体制整備に努めてまいります。</p>
<p><b>2. 従業員の健康を最優先に</b></p> <p>従業員の健康は、企業活動の根幹を成す重要な資産であると認識しております。定期健康診断の実施、メンタルヘルス対策の強化、健康増進に資する各種施策を通じて、従業員の健康保持・増進を支援いたします。熱中症対策として、全営業所にウォータークーラーの設置を順次進めていきます。</p>
<p><b>3. 柔軟かつ安心して働ける職場環境の整備</b></p> <p>従業員が体調不良や家庭の事情等が生じた際に、安心して休暇を取得できる環境を整備いたします。また、急な休暇取得にも対応可能な業務体制を構築し、属人化の排除とチームによる業務遂行を推進いたします。</p>
<p><b>4. 公正な処遇と成長機会の提供</b></p> <p>当社は、初任給水準を高く設定することで、従業員の生活基盤の安定を図っております。一方で、入社後の昇給機会が限定的であるという課題を認識しており、今後は成果や能力に応じた公正な評価制度の見直しを進め、従業員の成長意欲に応える処遇体系の構築を目指してまいります。</p>

## 2.4 事業活動

日邦レンタカーシステムは、以下のような自然環境・社会・社会経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

### 【自然環境面】

#### ■ 環境負荷低減への取り組み

- ガソリン車から環境対応車への代替促進

保有する車両はすべてレンタカーであり、自社単独で使用するものはない。レンタカー利用者に自然環境に配慮した移動手段を提供するため、現在保有しているガソリン車を順次、HV 等の環境対応車へと切り替えていく。トラックは HV・EV に割高感があり、安定的に使用しにくいいため、引き続きディーゼル車を使用するが、入替時には最新の低燃費車を導入していく。環境対応車や低燃費車の導入により、燃費性能の向上とともに、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図っていく。

<保有車両台数> (2025 年 5 月)

								(台)
乗用車	うちHV等	ワゴン車	バン	トラック	特殊車両	バス	介護車両	合計
735	132	121	36	167	28	60	8	1,155

- 全拠点の照明 LED 化

LED 照明は、白熱電球や蛍光灯に比べて省エネルギー効果が高く、温室効果ガスの削減に寄与するほか、長寿命により廃棄物の削減にもつながる。日邦レンタカーシステムでは、照明の LED 化は全 13 拠点中、本社および豊中営業所、千成営業所の 3 拠点で導入を完了しているが、残りの営業所は未対応であり、対応が遅れている。今後は計画的に照明の LED 化を進め、2030 年 3 月末までに全拠点での導入完了を目指す。

#### ■ 排水、排出ガス、廃棄物

- 排水の処理

排水は主に車両の洗浄水、生活用水や雨水のみであり、特に処理すべき物質は含まれておらず、関連法令および地方自治体の条例に則った適切な方法で処理・排出している。

- 排出ガスへの対応

保有する車両（ガソリン車、ディーゼル車）は、全て NO<sub>x</sub>（窒素酸化物）・PM（粒子状物質）等削減のための諸規制対応車を使用している。

- 廃棄物の適正処理

主な廃棄物であるエンジンオイル等全ての廃油は、法定点検やメンテナンス時にディーラーの整備工場での回収を受け、適切に最終処分されている。なお、処分された廃油の一部は、ENEOS 等石油元売り会社により CO<sub>2</sub> 排出量が抑えられた低炭素基油に利用される。

## 【社会面】

### ■ 労働環境改善の取り組み

#### ● 時間外労働削減の取り組み

従業員の所定労働時間はレンタカー店舗の営業時間に合わせ、「午前8時から午後8時まで、休憩1時間」の11時間である。1日あたり3時間の固定残業代を含むみなし労働時間制を採用し、月10日間を休日として付与している。従って従業員1人当たりの月間時間外労働時間は約60時間であり、同業種平均の17.7時間（出所：厚生労働省毎月勤労統計調査令和6年平均確報：従業員数30～99人の物品賃貸業）を上回る。2交代制の導入等により時間外労働の削減を図っていく。

#### ● 有給休暇取得推進の取り組み

年間休日は120日であり、国内企業平均112.1日（出所：厚生労働省令和6年就労条件総合調査）を上回っている。一方で、正社員の有給休暇取得率は、不動産・物品賃貸業の平均取得率60.6%（同調査）を下回っており、有給休暇取得に関しては課題が残る。特に、年10日以上の有給休暇が付与されている従業員に対する年5日以上取得義務について、現状では十分に達成されておらず、2026/3期中の是正を目指す。なお、有給休暇取得率が低い主な要因は、以下通りである。

・休暇取得時の業務代替要員の確保が困難である。

・従業員自身が「月10日間の休日で十分」と感じており、取得を躊躇している。

人員不足の状況下では短期的な改善は難しいものの、中長期的には店舗ごとの一斉休業日の導入等を通じて、有給休暇取得率の向上を図っていく。

#### ● 賃金アップの取り組み

従業員が健康・安全で働きやすい環境で働き、ゆとりと豊かさを感じられる働きがいのある職場づくりを目指しており、直近では2025年4月に平均5%の昇給を実施した。賃金水準は地域の同業界並み以上と認識しているが、毎年3%以上の賃上げ実施を目指していく。

#### ● 福利厚生充実の取り組み

働きやすい職場環境の整備は重要な経営課題との認識より福利厚生制度の充実に取り組んでいる。健康保険、厚生年金保険、雇用保険等の法定福利厚生制度は、正規雇用者、非正規雇用者分け隔てなく対象者としている。

#### ● 従業員の健康への配慮

過労防止の観点から、従業員の健康診断は毎年欠かさず実施している。炎天下での作業負担を軽減するため、洗車場所には日差しを遮るテントを設置している。また、熱中症対策として、営業所内へのウォータークーラーの設置を順次進めている。

#### ● 業務負担軽減の取り組み

現在、洗車業務は営業所スタッフによる手洗い、または近隣の洗車場への持ち込みによって対応している。スタッフ1人が担う業務は、予約管理、貸渡手続き、返却処理、車両管理、送迎等多岐にわたり、繁忙期にはアルバイトの増員や残業によって対応せざるを得ない状況である。今後、保有車

両数の増加が予定されており、スタッフ1人あたりの業務負担のさらなる増加と人員不足が懸念される。こうした課題への対応策として、敷地賃貸者の理解を得た上で、門型洗車機を順次レンタカー営業所に導入していく。門型洗車機の導入は、労務費の削減と人員不足の緩和に寄与し、生産性の向上につながるとともに、保有台数の増加に伴う業務負担の軽減にも効果が期待される。

- 労働災害事故ゼロの継続

10数年以上、労働基準監督局に届けるべき労働災害の発生はない。従業員に向けて基本動作の徹底や安全意識の維持・向上を促す文書を定期的に発信し、引き続き労働災害事故ゼロを継続していく。

- 利用者の事故抑制・削減の取り組み

通信機能を搭載し、位置情報や走行データを収集・分析するテレマティクス技術を活用した衝突回避装置を備えた車両を導入し、事故発生率の低減と顧客の安全意識向上を図っている。営業所においては、出発時の利用者に対し、安全運転に心掛けるよう一声をかけている。

- 従業員育成の取り組み

- 資格取得支援の取り組み

トラックやバスなどの大型自動車を顧客に貸し出す際、車両の確認・説明、事故発生時の対応および必要な手続きに関する助言を正確かつ迅速に行うためには、「中型（8t）限定解除」資格の取得が不可欠である。大阪南グループの営業所では、繁忙時に資格保有者の業務負担が増加する傾向が見られたが、入社半年を超える従業員に取得を推奨することで、対応可能な人員が確保できている（2025年5月10名）。今後の配車・回送業務増加時には順次増加を図っていく。なお、勤務時間内の教習場の通学を認めており、通学費、受検料等の取得にかかる費用は全て会社が負担している。

- ダイバーシティの推進

- 女性活躍支援の取り組み

2025年6月現在、全従業員71名のうち、女性従業員は13名在籍しており、主にレンタカー店舗のフロント業務を担当している。会社としては、顧客との円滑なコミュニケーションや高い共感力を活かし、女性の活躍を期待しているが、フロント業務には配車業務も含まれることから、女性求職者の応募は限定的であり、現状の雇用環境を踏まえ、当面は現在の女性従業員数を維持する方針である。また、管理職（職場リーダー以上）6名のうち、女性1名が副所長として営業所業務の統括を担い、活躍している。

- 高齢者活躍支援の取り組み

60歳の定年を迎えた従業員に対し、本人の希望を踏まえたうえで、65歳までの雇用延長（1年ごとの契約更新）に応じている。さらに、65歳以降はパートタイムとしての雇用を継続しており、現在6名が在籍している。今後も従業員のスキルや適性に応じた職務や職場環境を提供し、活躍を期待している。

- 障がい者活躍支援の取り組み

現在、障がいのある社員が1名在籍しており、レンタカー営業所業務に従事している。この業務には自動車の運転が伴うため、求職者が非常に限られており、新たな採用が困難な状況である。今後、障がい者の安定した就労環境の確保に努めていく。

## 【社会経済面】

### ■ 事業拡大の取り組み

- レンタカー事業伸長の取り組み

訪日外国人客の増加や自家用車保有台数の減少に伴い、国内レンタカー需要は、引き続き堅調な推移が見込まれる。また日邦レンタカーシステムでは、自動車ディーラー、損害保険会社や介護施設からの代車需要が年々増加している。今後の需要増に応えるべく、保有車両台数を増加させる。なお、レンタカー事業の伸長は、以下のポジティブ・インパクトの向上にも寄与する。

#### ①健康と衛生

介護車両を常備することで、介護施設の送迎車両が故障した際の代車ニーズに迅速に対応している。これにより、介護サービスの継続性と利用者の安心感を支えている。

#### ②移動手段

レンタカーは、公共交通機関が未整備な地域や自動車保有コストが高い都市部において、移動手段の選択肢を広げる役割を果たす。感染症のパンデミック時にはプライベート空間を確保できる移動手段として注目され、感染症対策として有効であると認識された。また介護車両を常備することで、介護施設の送迎車両が故障した際の代車ニーズに迅速に対応している。これにより、介護サービスの継続性と利用者の安心感を支えている。

#### ③零細・中小企業の繁栄

レンタカーの利用は観光客の利便性を高め、地方の観光地への人流増加につながることで、観光業を中心とした零細・中小企業の繁栄に貢献している。加えて、コスト削減の観点から法人による社有車からレンタカーへの切替えも進んでおり、観光・業務両面での需要拡大が地域経済の活性化を後押しすることが期待できる。

#### ④気候の安定性、大気、資源強度、廃棄物

レンタカー事業者は燃費性能の高い車両を積極的に導入しており、エコドライブの促進によって燃料消費量およびCO<sub>2</sub>排出量の削減が期待される。またレンタカー車両の共有利用は、個人・法人の車両保有台数の削減につながり、国内の車両生産量の抑制、資源利用の減少を促進し、環境負荷の軽減にも寄与する。

### 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

社会（個人のニーズ）		
紛争	現代奴隷	児童労働
データプライバシー	自然災害	健康および安全性
水	食料	エネルギー
住居	健康と衛生	教育
移動手段	情報	コネクティビティ
文化と伝統	ファイナンス	雇用
賃金	社会的保護	ジェンダー平等
民族・人種平等	年齢差別	その他の社会的弱者
社会経済（人間の集団的ニーズ）		
法の支配	市民的自由	セクターの多様性
零細・中小企業の繁栄	インフラ	経済収束
自然環境（プラネタリーバウンダリー）		
気候の安定性	水域	大気
土壌	生物種	生息地
資源強度	廃棄物	

（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	自動車のレンタルおよびリース、自動車の販売、所有または賃貸物件による不動産活動
ポジティブ・インパクト	健康および安全性、住居、健康と衛生、教育、移動手段、雇用、賃金、社会的保護、零細・中小企業の繁栄、資源強度、廃棄物
ネガティブ・インパクト	健康および安全性、住居、移動手段、文化と伝統、賃金、社会的保護、法の支配、気候の安定性、水域、大気、土壌、生物種、生息地、資源強度、廃棄物

#### 【当社の事業活動などを踏まえて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
健康と衛生、移動手段、零	➤ レンタカー事業伸長の取り組み

細・中小企業の繁栄、気候の安定性、大気、資源強度、廃棄物	➤ ガソリン車から環境対応車への代替促進
賃金	➤ 賃金アップの取り組み

■ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）

インパクト	取組内容
健康および安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 時間外労働削減の取り組み</li> <li>➤ 有給休暇取得推進の取り組み</li> <li>➤ 従業員の健康への配慮</li> <li>➤ 業務負担軽減の取り組み</li> <li>➤ 労働災害事故ゼロの継続</li> <li>➤ 利用者の事故抑制・削減の取り組み</li> </ul>
社会的保護	➤ 福利厚生充実の取り組み
気候の安定性	➤ 全拠点の照明 LED 化
大気	➤ 排出ガスへの対応
資源強度、廃棄物	➤ 廃棄物の適正処理

■ポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）の両方

インパクト	取組内容
(ポジティブ) 教育 (ネガティブ) 社会的保護	➤ 資格取得支援の取り組み
(ポジティブ) 雇用 (ネガティブ) ジェンダー平等	➤ 女性活躍支援の取り組み
(ポジティブ) 雇用 (ネガティブ) 年齢差別	➤ 高齢者活躍支援の取り組み
(ポジティブ) 雇用 (ネガティブ) その他の社会的弱者	➤ 障がい者活躍支援の取り組み

■UNEP FI 分析ツールで発出されたものの、インパクト特定しないもの

<ポジティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
健康および安全性	➤ 健康的な居住環境の提供や地域のレジリエンスや安全性向上に寄与する事業は行っていない。

住居	➤ 住環境の改善やアクセス向上に寄与する事業は行っていない。
社会的保護	➤ 不動産活動によって不動産オーナーに不動産収入を得る機会を与えるような事業は行っていない。

<ネガティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
住居	➤ 住宅に関する事業は行っておらず、強制退去等が発生することはない。駐車場事業は主に非住宅エリア向けである。
移動手段	➤ 駐車場事業において、混雑の原因となる開発は行っていない。
文化と伝統	➤ 駐車場事業では、文化遺産の保存と発展を損なう可能性のある物件の選定や開発を行っていない。
賃金	➤ 賃金水準は地域の同業界並み以上である。また賃金は労働契約に基づき安定的に支払われている。
法の支配	➤ 駐車場事業において、違法開発、汚職等の事象はない。
水域	➤ 排水は主に車両の洗浄水、生活用水や雨水のみであり、特に処理すべき物質は含まれておらず、関連法令および地方自治体の条例に則った適切な方法で処理・排出している。
土壌、生物種、生息地	➤ 駐車場事業において生態系に与える事業開発は行っておらず、影響は限定的である。

#### 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

日邦レンタカーシステムは商工中金及び京都中央信金と共同し、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。

##### 【ポジティブ・インパクト】

特定したインパクト	健康と衛生、移動手段、零細・中小企業の繁栄、気候の安定性、大気、資源強度、廃棄物		
取組内容（インパクト内容）	レンタカー事業伸長の取り組み、ガソリン車から環境対応車への代替促進		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2030年3月末のレンタカー全保有車両台数を1,500台以上とする。（2025年5月 1,155台）</li> <li>● 2030年3月末までに乗用車を50%以上環境対応車（HV等）に入れ替える。 （2025年5月 18%:乗用車735台中、HV等132台）</li> </ul>		
KPI 達成に向けた取り組み	<p>➤ 旺盛なレンタカー需要や代車需要に応えるべく、保有車両台数を増やしていく。レンタカー利用者にエコな移動手段を提供すべく、環境対応車や低燃費車の導入により、燃費性能の向上とともに、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図っていく。</p>		
貢献する SDGs ターゲット	7.3	2030年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。	
	9.1	全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。	
	11.2	2030年までに、全ての人々の、適切、安全かつ安価な住宅及び基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する。	
	11.3	2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。	

特定したインパクト	賃金		
取組内容（インパクト内容）	賃金アップの取り組み		
KPI	● 従業員平均給与を毎年 3%以上引き上げる。		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 賃金水準は地域の同業界並み以上と認識しているが、収益アップを図り、毎年 3%以上の賃上げ実施を目指す。		
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、なら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。	

【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	時間外労働削減の取り組み、有給休暇取得推進の取り組み、業務負担の軽減の取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2030/3 期までに月間時間外労働時間を月 30 時間まで削減する。（2025/3 期実績 月 60 時間）</li> <li>● 2026/3 期中に年間 10 日以上の有給休暇付与者について、年間 5 日以上の有給休暇取得率を 100%とする。また 2030/3 期までに正社員の有給休暇取得率を 60%以上とする。</li> <li>● 2030 年 3 月末までに門型洗車機を 4 台以上導入する。</li> </ul>		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ レンタカー営業所の営業時間に合わせたみなし労働時間制を採用し、所定労働時間としているため従業員 1 人当たりの月間時間外労働時間は 60 時間と多い。2 交代制の導入等により時間外労働の削減を図っていく。</li> <li>➢ 会社側の管理不足と従業員の取得意識の低さから年間 10 日以上の有給休暇付与者について月 5 日以上の有給休暇が不徹底な状況であり、早急に是正する。また、店舗ごとの一斉休業日の導入等により有給休暇取得率を業界平均まで高めていく。</li> <li>➢ 門型洗車機の導入は、労務費の低減と人員不足の軽減による生産性向上に寄与し、保有台数の増加時の作業負担軽減にもつながる。敷地賃貸者の理解を得た上で、順次レンタカー営業所に</li> </ul>		

	導入していく。		
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	気候の安定性		
取組内容（インパクト内容）	全拠点の照明 LED 化		
KPI	● 2030 年 3 月末までに全拠点の照明 LED 化を完了する。		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 13 拠点のうち、本社及び豊中、千成営業所の 3 拠点のみ完了している状況であり、対応が遅れている。計画的な代替をすすめ、2030 年 3 月末までに全拠点の照明 LED 化を完了する。		
貢献する SDGs ターゲット	7.3	2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。	
	13.1	全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。	

■ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）として特定しているものの、KPI を設定しないもの

インパクト	取組内容	設定しない理由
健康および安全性	従業員の健康への配慮	従業員の健康診断の完全実施や熱中症対策としての営業所内へのウォータークーラー設置等の取り組みを既に進めている。
	労働災害事故ゼロの継続	基本動作の徹底や安全意識の維持・向上を促す文書を従業員に定期的に発信し、周知を図ることで、10 数年以上労働基準監督局に届けるべき労働災害の発生はない。今後も抑制が可能である。

	利用者の事故抑制・削減の取り組み	通信機能を搭載し、位置情報や走行データ衝突回避装置を備えた車両の導入や出発時の利用者に対する安全運転の心掛け等、十分な取り組みが図られている。
社会的保護	福利厚生充実の取り組み	法定福利厚生制度は、正規雇用者、非正規雇用者分け隔てなく対象者としている。
	資格取得支援の取り組み	中型限定解除資格取得に際し、勤務時間内の教習場の通学を認め、通学費、受検料等の取得にかかる費用は全額会社負担としている。現状必要数を充足しており、増加目標は置かない。
ジェンダー平等	女性活躍支援の取り組み	現在の求人状況を鑑み、女性雇用者数は現状の維持に努める方針である。なお、女性管理職1名が就任し、相応の活躍支援が図られている。
年齢差別	高齢者活躍支援の取り組み	65歳までは雇用延長、65歳以上はパートとして雇用し、高齢者活躍支援は十分に実施されており、増加目標は置かない。
その他の社会的弱者	障がい者活躍支援の取り組み	現時点で法定雇用は充足している。現状雇用数の維持に努めるが、求職者が殆どなく、増員目標は置かない。
大気	排出ガスへの対応	保有する車両（ガソリン車、ディーゼル車）は、全て NOx（窒素酸化物）・PM（粒子状物質）等削減のための諸規制対応車を使用している。
資源強度・廃棄物	廃棄物の適正処理	主な廃棄物であるエンジンオイル等全ての廃油は、法定点検やメンテナンス時にディーラーの整備工場での回収を受け、適切に最終処分されている。処分された廃油の一部は、ENEOS等石油元売り会社によりCO2排出量が抑えられた低炭素基油に利用される。

## 5.サステナビリティ管理体制

日邦レンタカーシステムでは、本ファイナンスに取り組むにあたり、岩本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、岩本社長を最高責任者、小竹課長をプロジェクト・リーダーとし、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 岩本 博康
(プロジェクト・リーダー)	管理部 管理課長 小竹 貴博

## 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、日邦レンタカーシステムと商工中金及び京都中央信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、商工中金及び京都中央信金は 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、日邦レンタカーシステム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。日邦レンタカーシステムは、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、商工中金及び京都中央信金は年に 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」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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 岡 富士夫

〒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