

株式会社商工組合中央金庫が実施する 親陽運送有限会社に対する 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が実施する親陽運送有限会社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 9 月 26 日

株式会社 日本格付研究所

評価対象：

親陽運送有限会社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」）が親陽運送有限会社（「親陽運送」）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。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。¹
- 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。

商工中金及び商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、親陽運送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、親陽運送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。

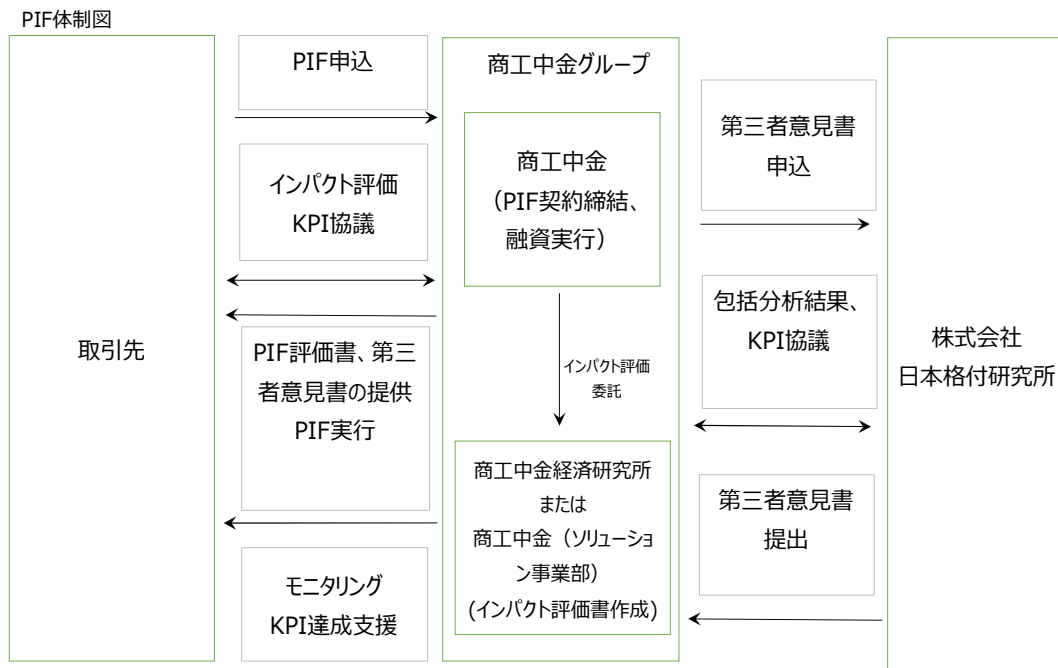
ポジティブ・インパクト金融原則 2 フレームワーク

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 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。

(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。

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親陽運送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

菊池 理恵子

菊池 理恵子

担当アナリスト

國府田 育伸

國府田 育伸

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んを問わず、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)

■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、ブローカー・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)項に基づき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 9 月 26 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）が親陽運送有限会社（以下、親陽運送）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、親陽運送の活動が、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・評価に当たっては、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」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、経営方針等
 - 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	親陽運送有限会社
借入金額	100,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	10 年
モニタリング実施時期	毎年 4 月

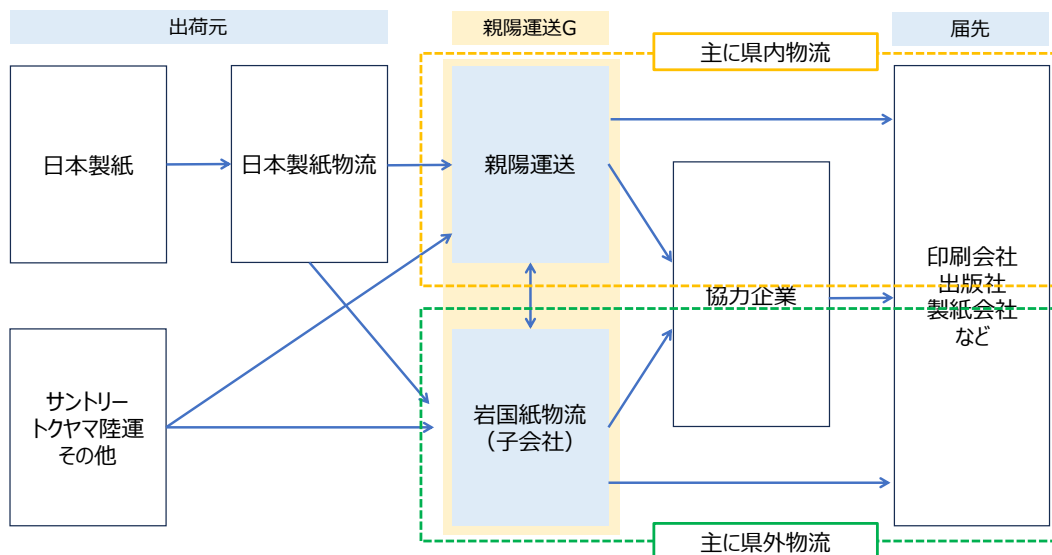
2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

本社所在地	広島県廿日市市林ヶ原 1 丁目 7-14
創業・設立	1971 年 2 月
資本金	3,000,000 円
従業員数	10 名（グループ 26 名）（2025 年 5 月現在）
事業内容	一般貨物自動車運送業
主要取引先	日本製紙物流(株) 山口コーウン(株) (株)豊徳 トクヤマ海陸運送(株) アサヒロジスティクス(株)など

【業務内容】

- 親陽運送は、山口県岩国市を拠点に、主に製紙関連の物流を担う運送会社である。子会社である岩国紙物流株式会社（以下、岩国紙物流）と連携し、グループ経営のもと、地域内外への効率的な輸送体制を一体で構築しており、以下の評価は、親陽運送グループ（以下、親陽運送 G）として行う。
長年にわたり日本製紙との信頼関係を築いており、安定した受注と実績を誇る。現在、売上の約60%を日本製紙物流からの受注が占めており、グループとして製紙業界に特化した高品質な物流サービスを提供している。
- 主な輸送エリアは、山口県から中国、関西、中京、関東、四国、九州への中長距離輸送が中心になる。大型トラック、トレーラーを中心に、グループ全体で19台のトラック、トレーラーを保有する。
- 製紙業界に特化した輸送ノウハウを蓄積しており、荷主に対して物流アドバイスを行うコンサルティング機能も有する。日本製紙岩国工場の物流協力会に加盟し、地域内でのブランド力と知名度を確立している。
- 山口県内の輸送は親陽運送、県外輸送は岩国紙物流が担当し、地域密着と広域対応を両立する。遠方輸送時には、社長や取締役自らがルート確認・荷卸し作業を行い、安全で効率的な輸送マニュアルを作成している。
- 親陽運送は、地域密着型の輸送サービスを強みとし、地元企業のニーズに迅速かつ柔軟に対応できる。製紙工場に近接した地理的優位性を活かし、生産拠点からのスムーズで安定した輸送を行う。地域内輸送と広域輸送の両立を図り、親会社・子会社・協力企業が一体となって荷主の多様なニーズに応える柔軟な対応力が特徴である。



（出典：当社へのヒアリングを基に商工中金経済研究所が作成）

【事業拠点】

拠点名	住所	特徴
親陽運送本社	広島県廿日市市林ヶ原 1 丁目 7-14	登記上の本社
親陽運送 岩国支店	山口県岩国市飯田町 1 丁目 3393-6	(株)日本製紙岩国工場に隣接しておりトラック 5 台を保有
岩国紙物流 本社	岩国市新港町 2 丁目 6-2	(株)日本製紙の隣接地で日本製紙物流と運行管理などの情報を共有している
岩国紙物流 支店	山口県岩国市飯田町 1 丁目 3393-6	日本製紙岩国工場に隣接しておりトラックなど 14 台を保有



岩国紙物流本社の入る日本製紙物流中国事業部（出典：当社提出資料）

【沿革】

1971年2月	三紙 邦夫氏が広島県大竹市に親陽運送有限会社を設立。
1979年3月	山口県岩国市に本社を移転。日本製紙構内に事務所を設立。
2000年5月	三紙 庄一氏、代表取締役役に就任。
2011年3月	岩国紙物流(株)を広島県岩国市に設立。

【車両保有状況】

車種	積載量	台数	備考
トレーラーウイング	27トン	5	岩国紙物流
トレーラー	20トン	1	岩国紙物流
トラクタ	—	2	岩国紙物流
大型トラックウイング	13トン	6	岩国紙物流
大型トラックウイング	13トン	5	親陽運送
合計	—	19	—

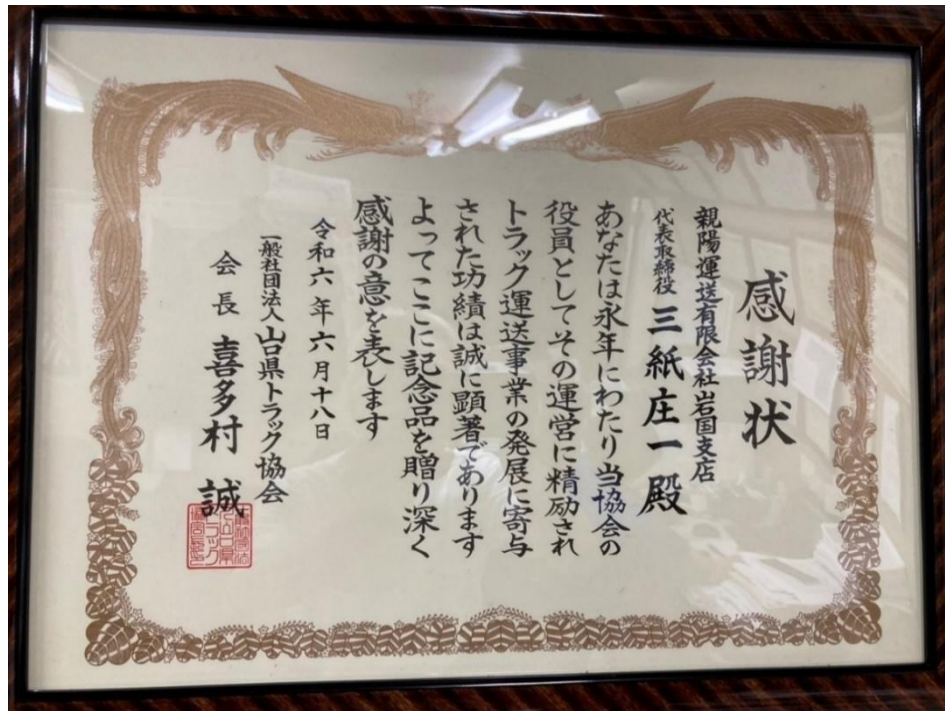
親陽運送 G の保有車両 2025 年 7 月末時点（出典：当社提供資料）



親陽運送 G の保有するトレーラー（出典：当社提供資料）

【表彰など】

親陽運送の代表取締役・三紙 庄一氏は、山口県トラック協会より、永年にわたるトラック運送事業への貢献が評価され、2024 年に感謝状が贈られた。物流業界の安全性向上と地域経済の振興に対する継続的な貢献は、企業の枠を超えた社会的価値を生み出し、親陽運送が地域に根ざした責任ある企業として信頼を築いてきた証しといえる。



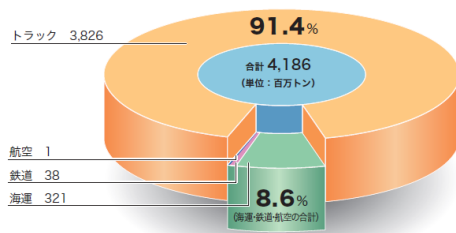
トラック協会からの感謝状（出典：当社提供資料）

2.2 業界動向

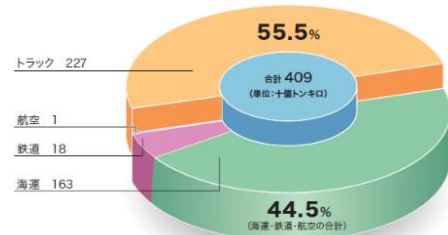
■ トラック輸送産業の概況

● トラック輸送は貨物輸送の主役

国土交通省「令和 6 年版交通政策白書」によると、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り、2022 年度の国内貨物輸送量は約 4,186 百万トンで、前年度比約 1.5% 減少となっている。輸送機関別分担率は、営業用と自家用を合わせたトラックが約 91.4% を占めている。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。また、国内貨物輸送量について輸送距離を加味したトンキロベースでみると、トラックが約 55.5% となっている。トンキロベースの分担率は、トンベースの分担率と比較すると、重量物の長距離輸送に適した内航海運と鉄道のシェアが高くなり、短距離輸送も担うトラックのシェアが低くなっている。



輸送機関別分担率（トンベース）

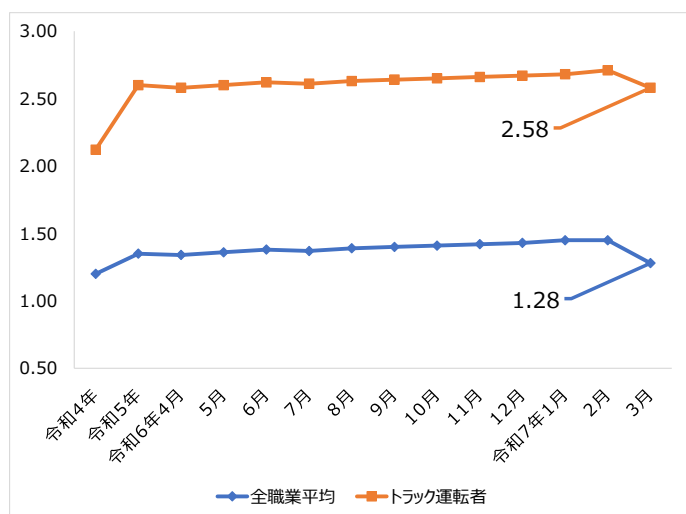


輸送機関別分担率（トンキロベース）

（出典：全日本トラック協会「輸送産業の現状と課題 2024」）

● トラック運転者の担い手不足

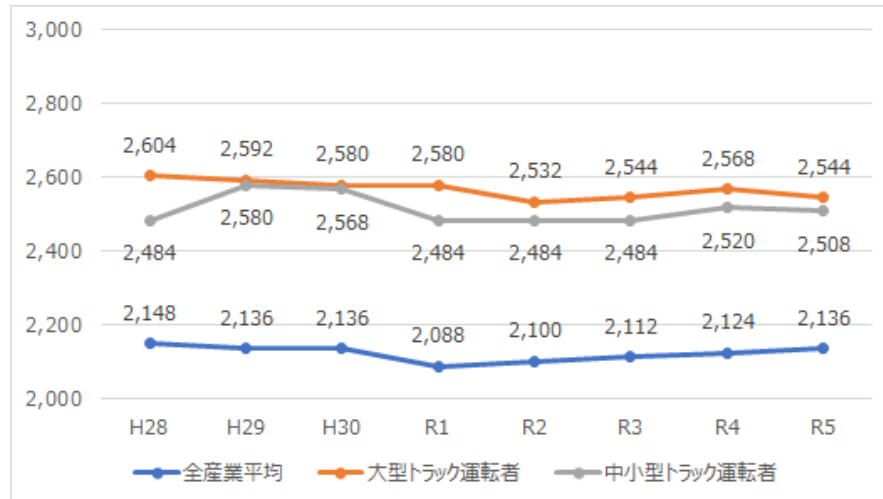
トラック運転者の有効求人倍率は 2.58 倍（令和 7 年 3 月）で、全職業平均より約 2 倍高くなっている。トラック輸送業界は、以前から人手不足の状況が続いていたが、ネット通販が広く普及し、宅配の需要が高まり、宅配便の取扱個数が約 50 億個と増加していることから、人手不足が深刻化している。また、若年労働力が不足し、ドライバーの



トラック運転者の有効求人倍率（出典：総務省「労働力調査」より）

高齢化が進んでいることから、今後さらに人手不足が進むことも考えられる。総務省「労働力調査」によると、2023 年においては、40 歳未満の若い就業者は全体の 24.9%である一方で、40 歳以上 50 歳未満が 25.4%、50 歳以上が 49.7%を占めている。女性の比率については、就業者全体で 20.4%、輸送・機械運転従事者では 3.4%と低い状況にある。

● 長時間労働と時間外労働規制の見直し（物流の 2024 年問題）



トラックドライバーの労働時間の推移（出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」より）

厚生労働省「賃金構造基本統計調査」によると、2023 年におけるトラック運転者の年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で 408 時間（月平均 34 時間）長く、中小型トラック運転者で 372 時間（月平均 31 時間）長いという結果になっている。2018 年 6 月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、2024 年 4 月より、年 960 時間（休日労働を含まず）の上限規制が適用されている。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告知」により、拘束時間等の管理が強化されている。

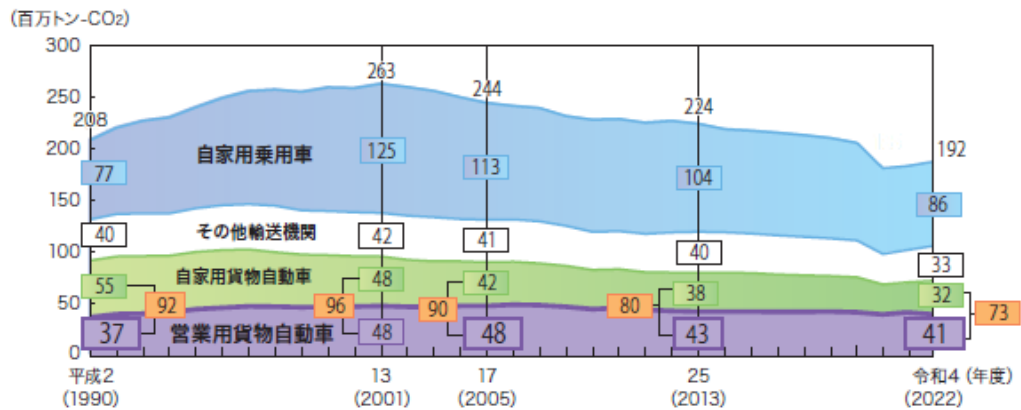
● 労働時間規制等による物流への影響

物流の 2024 年問題に対して対策をとらなければ、将来輸送能力が大きく不足することが懸念されている。この問題を解決するためには、輸送を現場で支えるトラックドライバーの働き方改革を実現し、併せて他の産業並みに賃金水準を引き上げるといったことにより、トラックドライバーを魅力ある職業にしていくことが必要となる。国においても、2023 年 6 月に、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で、「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられ、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」に係る具体的施策が取りまとめられた。業界としても、こうした施策を実効性のあるものにするために、政府と連携し、輸送会社に対し、積極的に取り組みをバックアップしていく考えである。

● 環境対策

運輸部門全体の CO₂ 排出量は 2001 年度の 2 億 6,300 万トン、うち営業用トラックからの CO₂ 排出量は 2006 年度の 4,900 万トンをそれぞれピークとして、その後は一貫して減少傾向にある。特に 2020 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により旅客・貨物ともに輸送量が減少した。2022 年度は 2021 年度に引き続きやや増加したものの、2005 年度比で運輸部門全体では 21.3%の減少、営業用トラックでは約 15%の減少となった。

貨物輸送において、CO₂ の排出量を輸送量（トンキロ）で割り、単位輸送量当たりの CO₂ 排出量を試算すると、営業用トラックの排出量は自家用トラックと比較して非常に少なく、より環境負荷の少ない輸送形態である。日本政府は 2050 年を目標にカーボンニュートラルに取り組んでおり、トラック業界においても EV の活用など環境負荷の少ない輸送手段や燃料への切り替えが求められている。



(出典：環境省「運輸部門の CO₂ 排出量の推移」)

2.3 企業理念、経営方針等

【企業理念】

親陽運送は物流を通じて安全を守り、人々の豊かな暮らしと社会を作ります。

【安全を守る】

物流は人やモノの移動を支えるインフラであり、事故やトラブルが起きれば人命や財産に大きな影響を与えます。「安全を守ることが社会への貢献である」という価値観に基づいています。

【人々の豊かな暮らし】

物流が滞ると、生活必需品や産業資材の供給が止まり、社会全体の生活水準が低下します。親陽運送は、紙類などの生活・産業に欠かせない物資を安定的に供給することで、地域社会の暮らしを支える役割を果たしています。

【社会を創造する】

「創造する」という言葉には、単なる維持ではなく、より良い未来を築くための積極的な姿勢が表れています。

【経営方針】

安全・信頼を基盤とした物流サービスの提供を通じて、
地域社会と経済の発展に貢献します。

- ① 安全・信頼の物流サービスの提供
- ② 主要荷主との信頼関係の維持・強化
- ③ 新規荷主の獲得と営業活動の強化
- ④ 働きやすい職場環境の整備
- ⑤ サステナブル経営と DX 推進

2.4 事業活動

親陽運送 G 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。

■ 環境負荷低減への取り組み

● NOx・PM 法規制適合車導入の取り組み

親陽運送 G では、環境負荷の低減に向けた取り組みを積極的に推進している。NOx・PM 法規制に適合した車両を 100%導入しており、大気汚染物質の排出を抑えることで地域の環境保全に努めている。また、今後の車両購入、入れ替えに際しても 100%適合車の導入を進める方針であり、こうした取り組みは、健康被害の抑制に寄与するものである。

● 燃費向上の取り組み

関西方面への積荷に関しては、帰りが空車になるイレギュラー便を減らし、定期便化することで、空便の削減と走行距離の最適化を図っている。売上は増加傾向にあり、軽油の使用量も増加しているが、輸送効率を高めることで、売上当たりの輸送効率をあげる。同時に走行距離あたりの燃費効率の向上を進める。燃費向上と輸送効率の改善を両立させることで、環境負荷の低減を図り、持続可能な物流体制の構築に努めている。

● 輸送効率化の取り組み

輸送効率化の一環として、27t 積載車両の有効活用を推進しており、より少ない運行回数で多くの荷物を運べる体制を整えている。これにより、車両の走行距離や運行回数の削減が可能となり、温室効果ガス（GHG）の排出量抑制にも寄与している。外注先に対しては積込時の立会者および指導員の配置を行い、客先情報の提供を通じて業務の円滑化と品質向上を図っている。

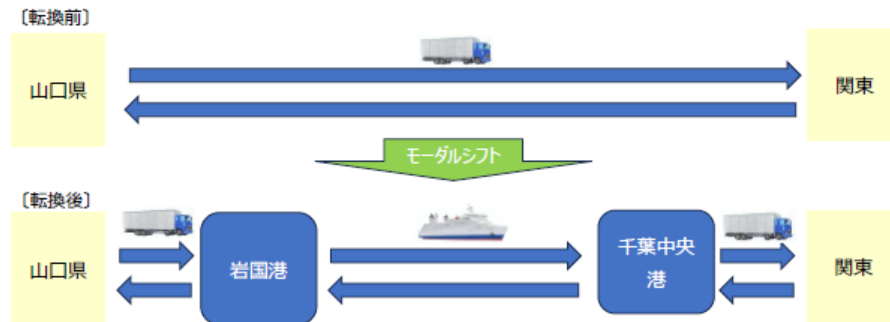
● モーダルシフトの取り組み

親陽運送 G では、環境への配慮を重視し、CO₂排出量の削減を目的とした「モーダルシフト」に積極的に取り組んでいる。これは、従来のトラック輸送から船舶輸送へと切り替えることで、輸送に伴う環境負荷を軽減する取り組みになる。

この輸送体制では、まずレンタルトレーラーを活用することで、柔軟な運用が可能となった。親陽運送が岩国港までの県内輸送を担当し、その後、RORO 船（Roll-on/Roll-off 船）を利用して関東方面へ輸送を行う。RORO 船は車両ごと積載できるため、荷物の積み替え作業が不要となり、時間と労力の大幅な削減につながった。

関東に到着したトレーラーは、東京の協力業者が配送を担当する。これにより、地域ごとの物流ネットワークを活用し、輸送の効率化と環境負荷の軽減を両立する体制が整えられている。現在、グループ全体の輸送量のうち約 5%がこのモーダルシフトに該当しており、CO₂排出量の削減に貢献している。また、さらなるモーダルシフトに対応するため、大型トレーラーの運搬に必要な専用のトレーラー

ヘッドを新たに導入し、輸送能力の強化と安全性の向上を図る。この取り組みは、日本製紙グループとの連携のもとで進められており、紙製品の安定供給と環境配慮を両立させるため、サプライチェーン全体での協力体制が強化されている。



モーダルシフトのイメージ（当社へのヒアリングを基に商工中金経済研究所が作成）

- **タイヤリサイクルの取り組み**
親陽運送は、環境負荷低減の一環としてタイヤのリサイクルに取り組んでいる。使用済みタイヤを業者に依頼して適切に処理し、資源の有効活用と廃棄物削減を推進している。
- **安心、安全への取り組み**
 - **G マーク取得の取り組み**
親陽運送では、2003 年の制度設立当初から「安全性優良事業所認定（G マーク）」を取得しており、長年にわたり安全性の高い運行体制を維持してきた。今年度は、グループ会社である岩国紙物流でも G マーク取得を目指しており、グループ全体で安全性の底上げを図っている。具体的には、交通事故ゼロ・労災ゼロを掲げ、定期的な安全教育やヒヤリ・ハット事例の共有、運転シミュレーターを活用した実践的な研修などを実施する。ここ数年は重大な交通事故や労災の発生がなく、高い安全性と信頼性を誇っている。
 - **安全意識向上の取り組み**
運行管理者による日々の点呼や健康状態の確認、車両の整備状況のチェックを徹底することで、事故の未然防止に努めている。毎月開催される安全会議では、現場の声を反映した改善策の検討や、最新の安全情報の共有が行われており、社員一人ひとりの安全意識の向上に寄与している。さらに、全従業員が年 1 回の健康診断を 100%受診しており、健康管理の面でも体制を整えている。社員一人ひとりの安全意識の向上と、企業文化としての「安全第一」の定着を目指すものである。G マーク取得は荷主企業からの信頼獲得にもつながり、安定した取引関係の構築や新規案件の獲得にも寄与する。親陽運送 G は、今後も安全性の向上を継続的に追求し、地域社会に貢献する物流企業としての責任を果たしていく。

■ 地域経済活性化の取り組み

● 地域物流体制構築の取り組み

親陽運送 G は、日本製紙物流との長年の取引を通じて、地域経済に安定した物流サービスを提供している。山口県から中国、関西、中京、関東、四国、九州への中長距離輸送を担うことで、広域経済圏の産業活動を支える。大型トラックを導入し、定期便とスポット便の両方に対応する高品質な輸送体制を構築しており、経済的なインフラとしての価値を高めている。

● 地域企業との連携

さらに、製紙工場に近接した地理的優位性を活かし、迅速かつ柔軟な対応が可能な体制を整えている。協力企業との連携により、備車率 80%という高い外注活用率を維持しつつ、荷積みのノウハウや安全教育を共有することで、地域の物流品質向上にも貢献している。特に紙製品の輸送においては、特殊な積載技術や二段積みなどの高度な対応力が求められ、親陽運送 G はその技術力と教育体制により、荷主から高い信頼を得ている。

地域の中小企業との連携を通じて、雇用創出や技術支援にも取り組んでおり、物流を通じた地域経済の活性化に寄与している。今後は、デジタル化や DX の推進により、地域の物流インフラの高度化と持続可能な成長を目指していく。

● 受注増加の取り組み

新規ルートの開拓や荷主の多様化も進めている。親陽運送が元請として受注を行い、協力会社との強固なネットワークを活かして安定した輸送体制を構築する。

紙製品輸送においては、特殊な積載技術や安全性の高い運行管理が求められるが、親陽運送 G は長年の実績と社員教育により、荷主からの信頼を獲得している。また、紙以外にも建材、飲料、原材料など多様な商材を取り扱うことで、荷主の多様化と新規ルートの開拓を進めている。営業部門では、顧客ニーズに応じた提案型営業を強化し、資料やマニュアルの作成を通じて、荷主とのコミュニケーションの質を高めている。

■ 働き方改革と職場環境改善の取り組み

● 時間外労働削減の取り組み

親陽運送 G では、2024 年問題に対応するため、ドライバーの時間外労働の上限（年 960 時間）を遵守した運行体制の整備を進めている。労働時間の短縮を目的として、全線において高速道路の使用を徹底し、輸送時間の短縮を図っている。荷主との連携による配車の見直しや、荷待ち時間の短縮にも取り組み、拘束時間の削減を実現し、親陽運送は平均月残業時間も 11 時間から 10 時間（24 年 2 月期）へと削減され、業務効率化と拘束時間の短縮が着実に進んだ。これは業界平均を下回る水準であり、ドライバーの心身の負担軽減と安全運行の確保に寄与している。一方、岩国紙物流は、残業時間の削減が進んでおらず、2025 年以降の残業時間削減を目指す。

- 有給休暇取得の取り組み

親陽運送では、有給休暇取得率が 65%と安定して高水準を維持しており、従業員が計画的に休暇を取得できる環境が整っている。岩国紙物流は、有給休暇取得率が 40%から 43%へと改善されており、今後さらなる向上が期待される。今後、運行体制の見直しや配車効率の向上などにより、有給休暇取得率の向上を目指す。なお、厚生労働省「2024 年就労条件総合調査」によると、運輸・郵便業全体の平均有給休暇取得率は 62.2%であり、親陽運送はこれを上回る水準を維持している。

- 賃上げの取り組み

人材の安定的な確保を重要な経営課題と位置づけ、積極的な取り組みを進めている。地域平均を上回る給与水準を設定し、求職者にとって魅力的な労働条件の整備に努めている。賃金体系の見直しは進行中であり、職種や業務内容に応じた適正な評価制度の導入を検討する。2025 年 2 月期に約 5%の賃上げを実施しており、これは同年の運送業平均賃上げ率（3.2%）を上回る水準である。また、岩国紙物流においても 2025 年 9 月期に 5%程度の賃上げを行う方針である。

- 教育・人材確保の取り組み

社員のスキル向上とキャリア形成を支援するため、大型免許や各種資格の取得にかかる費用を全額会社が負担しており、従業員の成長を積極的に後押ししている。福利厚生制度は正社員・パートを問わず平等に提供されており、すべての従業員が安心して働ける環境づくりに取り組んでいる。今後も、給与面だけでなく、福利厚生やキャリア支援制度の充実を図ることで、長期的に働き続けられる環境の整備を進めていく。

- 女性活躍推進の取り組み

親陽運送 G では、女性の積極的な登用を進めている。過去 2 年間で女性職員を 3 名採用し、そのうち 2 名が管理職として運行管理業務に従事しており、現場と管理の両面で女性が活躍できる環境を整えている。これにより、従来男性中心だった物流業界において、多様な視点と柔軟な対応力が加わり、組織全体の活性化につながっている。

また、17 時退社（事務職中心）の実現や週休 2 日制の導入など、ワークライフバランスに配慮した勤務体制を整備し、家庭と仕事の両立を支援している。女性社員の声を反映した職場改善も進めており、制服の見直しや更衣室・休憩スペースの整備など、働きやすい職場環境づくりに取り組んでいる。

今後は、女性管理職比率のさらなる向上を目指し、キャリア形成支援やリーダーシップ研修の導入も検討している。また、育児や介護と両立できる柔軟な勤務制度の整備を進め、ライフステージに応じた働き方を支援することで、長期的な定着と活躍を促進していく方針である。

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	陸路貨物運送業
ポジティブ・インパクト	移動手段、雇用、賃金、零細・中小企業の繁栄、
ネガティブ・インパクト	自然災害、健康および安全性、社会的保護、気候の安定性、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
雇用	➢ 人材確保の取り組み
賃金	➢ 賃上げの取り組み
零細・中小企業の繁栄	➢ 地域物流体制構築の取り組み ➢ 地域企業との連携 ➢ 受注増加の取り組み

■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	➤ Gマーク取得の取り組み ➤ 安全意識向上の取り組み ➤ 時間外労働削減の取り組み ➤ 有給休暇取得の取り組み
健康および安全性、大気	➤ NOx・PM 規制適合車導入の取り組み
気候の安定性	➤ 燃費向上の取り組み ➤ モーダルシフトの取り組み ➤ 輸送効率化への取り組み
資源強度、廃棄物	➤ タイヤリサイクルの取り組み

■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	➤ 教育の取り組み
（ポジティブ）雇用 （ネガティブ）ジェンダー平等	➤ 女性活躍推進の取り組み

■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
移動手段	➤ 移動手段を提供する事業活動を行っていないため。

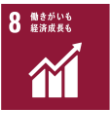
＜ネガティブ・インパクト＞

インパクト	特定しない理由
自然災害	➤ 当社の事業活動において、土地は適正に利用しており、有害物質の発生も十分抑制する取り組みをしているため。
土壌、生物種、生息地	➤ 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抑制しており、事業上生態系への影響を最小化すべく配慮しているため。

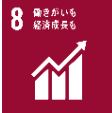
4.本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性

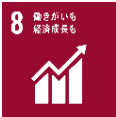
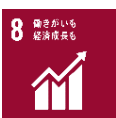
親陽運送 G は商工中金と共同し、本ファイナンスにおける重要な以下の管理指標（以下、KPI という）を設定した。設定した KPI のうち、目標年度までに達成したものについては、再度の目標設定等を検討する。

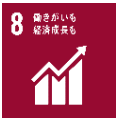
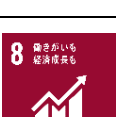
【ポジティブ・インパクト】

特定したインパクト	賃金	
取組内容（インパクト内容）	賃上げの取り組み	
KPI	● 毎年、賃上げ率を 2%以上にする	
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 地域平均を上回る給与水準の設定、賃金体系の見直し、福利厚生・キャリア支援制度の充実を通じて、長期的に働き続けられる環境を整備する。	
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。 

【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）	G マーク取得の取り組み	
KPI	● 親陽運送は G マークを維持し、岩国紙物流は 2025 年度に G マークを取得する	
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 親陽運送は G マークの更新を進める一方、岩国紙物流は 2025 年度の取得を目指して教育・研修体制を強化する。親陽運送 G では安全会議の定期開催やヒヤリ・ハット事例の共有などを通じて安全体制の強化に取り組む。	
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、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	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	有給休暇取得の取り組み		
KPI	● 有給休暇取得率の向上。2030 年にはグループで 65%以上、2035 年には 80%を目指す ● 同様に岩国紙物流でも 2030 年までに 65%の有給休暇取得率を目指す		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 有給休暇取得率の向上に向け、2030 年にグループ全体で 65%以上、2035 年には 80%を目標とする。取得しやすい体制づくりとして、制度の柔軟化に加え、社内認知の向上とキャンペーンの推進を図る。		
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	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		
KPI	● 2030 年までに岩国紙物流の時間外労働を 2024 年対比（現状 80 時間）で 20 時間削減する（2030 年以降については達成度合いをみて KPI を再設定する）		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ デジタルタコグラフや勤怠管理システムを導入し、労働時間の「見える化」を進めることで、時間外労働の早期把握を行う。ドライバーに対する時間管理や安全運転に関する教育を定期的を実施し、意識改革と行動変容を促す。		
貢献する SDGs ターゲット	8.5	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、大気		
取組内容（インパクト内容）	燃費向上の取り組み、NOx・PM 法規制適合車導入の取り組み		
KPI	● 毎年燃費 1%向上（所有トラック） ● NOx・PM 法適合車の導入率 100%を維持する		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 所有トラックの燃費を毎年 1%向上させるため、エコドライブ研修や車両管理を徹底する。NOx・PM 法適合車 100%の維持に向けて、定期的な車両更新と点検体制を強化する。		
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。	
	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。	
	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	気候の安定性		
取組内容（インパクト内容）	モーダルシフトの取り組み		
KPI	● 2030 年までにモーダルシフトの比率を 10%以上にする（現状 5%）		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ モーダルシフト率 10%の達成に向け、紙製品以外への対象案件の拡大を進めるとともに、船舶輸送ルートの増設や RORO 船の利用頻度向上を図る。関東圏での配送体制の最適化に向けて協力業者との連携を強化する。さらに、荷主企業への環境配慮型輸送の提案営業を強化し、持続可能な物流の実現を目指す。		
貢献する SDGs ターゲット	9.4	2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。	
	12.2	2030 年までに天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する。	

	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。	13 気候変動に 関係する目標
--	------	---	--------------------

【ポジティブ・インパクト】【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	雇用（ポジティブ） ジェンダー平等（ネガティブ）		
取組内容（インパクト内容）	女性活躍推進の取り組み		
KPI	● 親陽運送 G 全従業員に占める女性の割合を 2030 年までに 30%（2025 年 5 月時点 15%）にする。以降は目標を再設定する		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 2030 年までに親陽運送 G 全従業員に占める女性の割合を 30%にする目標に向けて、女性採用の強化と職場環境の整備を推進する。育児・介護支援制度の充実や柔軟な働き方の導入により、定着率向上を図る。社内啓発活動やキャンペーンを通じて、多様性への理解と受容を促進する。		
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 働きがいも 経済成長も
	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。	8 働きがいも 経済成長も

■ 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
社会的保護	教育の取り組み	現状でも正規、非正規に関わらず、平等に福利厚生が提供されておりネガティブ・インパクトの抑制に十分取り組んでいるため。
資源強度・廃棄物	タイヤリサイクルの取り組み	専門業者に直接委託しており適切に廃棄及びリサイクルされているため。

5.サステナビリティ管理体制

親陽運送では、本ファイナンスに取り組むにあたり、三紙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、三紙社長を最高責任者兼プロジェクト・リーダーとし、KPI 毎に選任された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	三紙 庄一
(プロジェクト・リーダー)	代表取締役社長	三紙 庄一

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、親陽運送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、親陽運送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。親陽運送は、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」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 野田 芳成

〒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