

株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社ブリヂストン松山タイヤセンターに対する 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株式会社ブリヂストン松山タイヤセンター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 24 日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社ブリヂストン松山タイヤセンター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」）が株式会社ブリヂストン松山タイヤセンター（「ブリヂストン松山タイヤセンター」）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」（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、ブリヂストン松山タイヤセンター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、ブリヂストン松山タイヤセンター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。

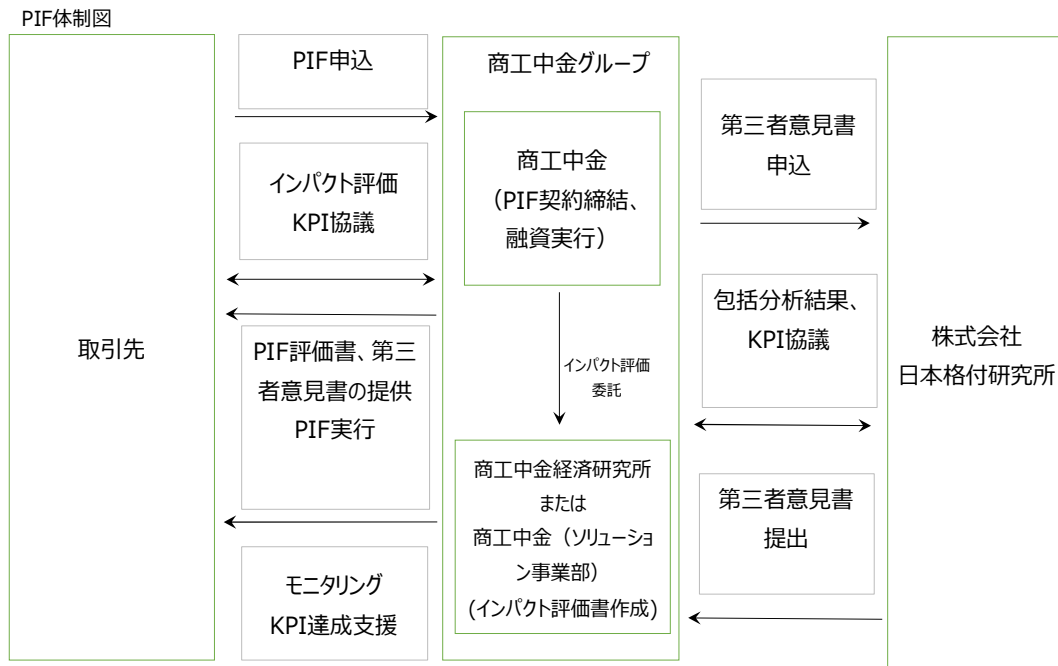
ポジティブ・インパクト金融原則 2 フレームワーク

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。

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。

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。



(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ブリヂストン松山タイヤセンター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。



JCR Sustainable
PIF for SMEs

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

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

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 24 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）が株式会社ブリヂストン松山タイヤセンター（以下、ブリヂストン松山タイヤセンター）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、ブリヂストン松山タイヤセンターの活動が、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（*1）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
 - 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	株式会社ブリヂストン松山タイヤセンター
借入金額	100,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	1 年（コミットメントライン＋更新オプション 2 回）
モニタリング実施時期	毎年 6 月

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

本社所在地	愛媛県松山市問屋町 9 番 39 号
設立	1976 年 1 月 8 日
資本金	10,000,000 円
従業員数	34 名（2025 年 6 月現在）
事業内容	タイヤの販売・保守点検、タイヤリサイクル
主要取引先	（自動車用タイヤ販売・保守点検） 運送会社、官公庁 （タイヤリサイクル） 日本製紙、愛媛製紙、住友大阪セメント

【業務内容】

ブリヂストン松山タイヤセンターは、愛媛県松山市に本社を置き、タイヤの販売・保守点検、並びに廃タイヤのリサイクル事業を展開している。

● 事業の特徴

SDGs 宣言を通じて、CO2 排出量の可視化及び削減に取り組み、持続可能な社会の実現に貢献している。加えて社内 DX（デジタルトランスフォーメーション）と人材育成を推進することで、業務効率の向上と社員のスキルアップを図り、各事業の価値向上に努めている。

①タイヤ販売・保守点検事業

- ・出張サービスカー（8 台）を保有

顧客のもとへ出向き、タイヤ交換やパンク修理等に迅速に対応する。

- ・高い機動力と即応性

出張サービスを中心に、要望やトラブルに即座に対応し、顧客より「すぐに対応してもらえる」と高い評価を得ている。

- ・ブリヂストンのサービス品質認定を取得

ブリヂストンの「品質宣言」に基づき、製品・サービスの品質向上に継続的に取り組む事業者としての証であるブリヂストンのサービス品質認定を取得している。

- ・タイヤサブスクリプションの導入

タイヤの購入・交換・メンテナンスを月額定額で受けられるブリヂストンのサブスクリプションサービス TPP（トータルパッケージプラン）を取り扱っており、ブリヂストン FC 店舗としては 2024 年全国 No.1 の取扱実績を誇る。

②廃タイヤリサイクル事業

- ・必要な許認可を取得

産業廃棄物中間処理業、処理施設設置、収集運搬業の許可を取得しており、廃タイヤの収集・運搬・処理を一貫して行う。

- ・JSRA 会員企業

廃タイヤ中間処理の環境省唯一の認可組織である協同組合日本タイヤリサイクル協会（JSRA）に所属する愛媛県内で唯一の会員企業である。

- ・サーキュラーエコノミーへの貢献

廃棄物を資源に変え、循環型社会を支える取り組みを推進している。

● 取扱商品



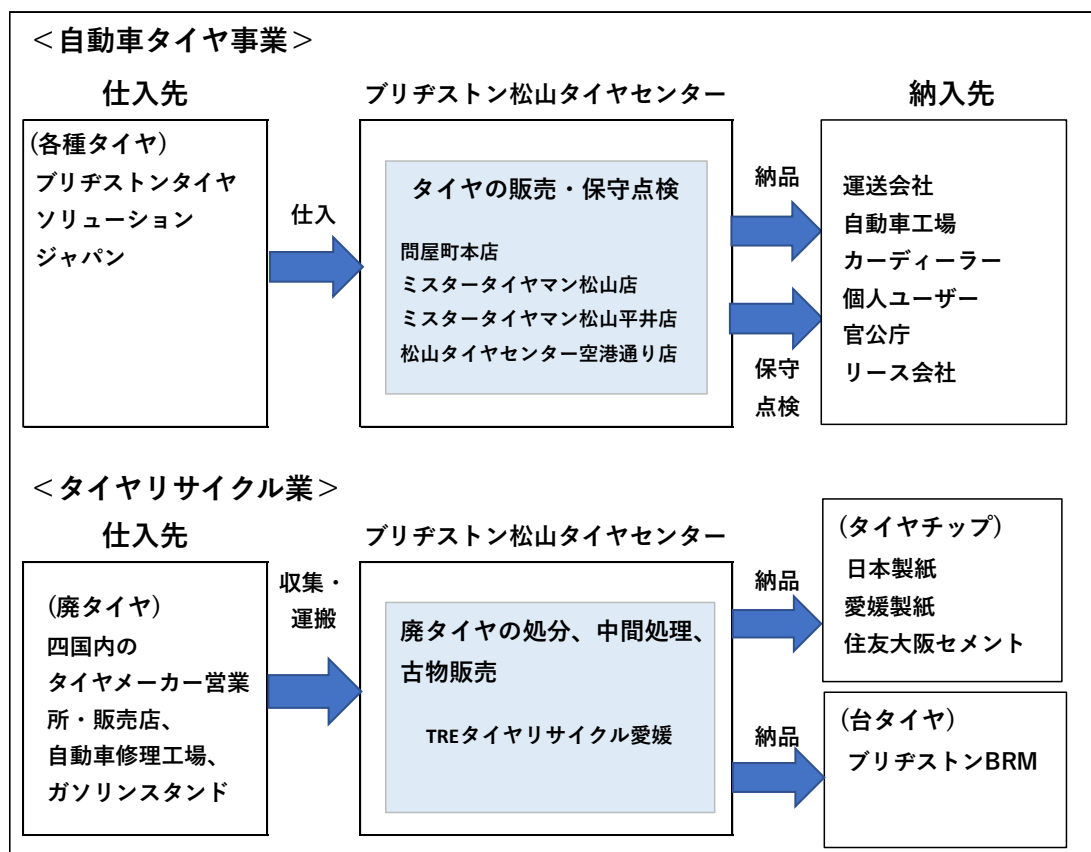
(写真①) 大きささまざまなタイヤを取扱う



(写真②) タイヤチップ

(写真①②はブリヂストン松山タイヤセンター提供)

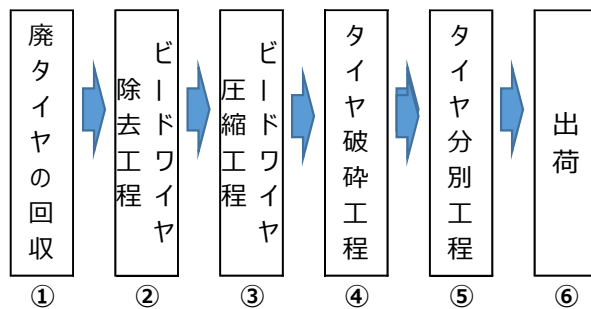
● 商流図



(図表①) 商流図 (商工中金経済研究所がヒアリングに基づき作成)

● タイヤリサイクルのフロー

廃タイヤの回収から処理、タイヤチップの供給までを一貫して行う。タイヤを構成するビードワイヤは、高炭素鋼を束ねた構造で非常に強度が高い。このため、タイヤのリサイクル工程において、破碎機の刃こぼれを引き起こす原因となり、サーマルリサイクル時に燃え残ることもある。そのためビードワイヤを可能な限り除去する必要がある。



ビードワイヤ

	業務フロー	作業内容	作業風景
①	廃タイヤの回収	廃タイヤを排出先からトラックで回収する。	
②	ビードワイヤ除去工程	専用の機械を使用してタイヤからビードワイヤを取り除く。	
③	ビードワイヤ圧縮工程	取り除いたビードワイヤを圧縮し、ブロック状にする。再生鉄用として有償供給する。	
④	タイヤ破碎工程	複数の刃で構成された破碎機で小さく破碎する。	
⑤	タイヤ分別工程	破碎されてできたタイヤチップが任意の大きさになるまで分別する。破碎が不十分なものは、もう一度破碎機に投入される。	

⑥	出荷	破碎されてできたタイヤチップを利用先に出荷する。	
---	----	--------------------------	---

(図表②) タイヤリサイクルのフロー（ブリヂストン松山タイヤセンター提供）

【事業拠点】

拠点名	住所	機能
問屋町本店	愛媛県松山市問屋町 9 番 39 号	本社機能 大型タイヤ販売・保守点検、出張サービス
ミスタータイヤマン 松山店	愛媛県松山市問屋町 9 番 39 号	乗用車用タイヤ販売・保守点検
ミスタータイヤマン 松山平井店	愛媛県松山市平井町 3293 番地 1	大型タイヤ・乗用車用タイヤの販売・保守 点検、出張サービス
松山タイヤセンター 空港通り店	愛媛県松山市空港通 2 丁目 13 番 6 号	大型タイヤ・乗用車用タイヤの販売・保守 点検、出張サービス
TRE タイヤリサイク ル愛媛	愛媛県東温市上村字堂ノ畦乙 311 番 8	廃タイヤの収集・運搬、処分、古物販売



(写真③) 問屋町本店



(写真④) ミスタータイヤマン松山店



(写真⑤) ミスタータイヤマン松山平井店



(写真⑥) 松山タイヤセンター空港通り店



(写真⑦) TRE タイヤリサイクル愛媛

(写真③～⑦はブリヂストン松山タイヤセンター提供)

【沿革】

1976 年 1 月	ブリヂストン松山タイヤセンターを愛媛県松山市竹原町に設立する
1988 年 1 月	本社を現在地（愛媛県松山市問屋町）に移転する
1991 年 1 月	BTS10 ミリオンクラブに加盟する
1994 年 1 月	空港通り店が営業を開始する
1995 年 12 月	本社西側を拡張する
1998 年 5 月	ミスタータイヤマン松山店が営業を開始する
2000 年 1 月	BSN（ブリヂストンサービスネットワーク）に加盟する（BNS24 時間対応店）
2003 年 3 月	タイヤリサイクル愛媛が愛媛県松山市高井町にて営業を開始する
2009 年 7 月	タイヤリサイクル愛媛を現在地（愛媛県東温市上村）に移転し、タイヤリサイクル事業を本格的に稼働する
2013 年 2 月	ミスタータイヤマン松山平井店が営業を開始する
2015 年 4 月	協同組合日本タイヤリサイクル協会（JSRA）に加盟する
2015 年 8 月	ものづくり補助金採択により破砕機（TMC-200）を導入し、廃タイヤからリサイクル燃料としてタイヤチップ生産をはじめ
2016 年 9 月	創立 40 周年記念事業として、社員及びその家族を対象にグアムへの招待旅行を実施する
2018 年 8 月	本社西側大型作業用 PIT に全天候型テント屋根を設置する タイヤリサイクル工場を増築する
2020 年 9 月	駐車場用土地（本社西側 106 坪）を購入する
2020 年 12 月	SDGs 宣言を行う
2021 年 4 月	タイヤ物流倉庫（BSMTC・DEPO）を愛媛県松山市久万ノ台に新築する
2021 年 4 月	TPP（タイヤトータルパッケージプラン）等、ソリューション活動を強化する
2021 年 7 月	第 6 回愛媛ふるさと環境大賞を受賞する
2021 年 11 月	中小企業等事業再構築促進補助金採択により破砕機（TCM-1000）を導入し、廃タイヤチップ増産を始める 同時に太陽光パネルを設置し、自然エネルギーによる再生エネルギー製造工場とした
2022 年 8 月	快適安全な工場を目指し、タイヤリサイクル工場内にエアコンを設置する
2022 年 11 月	ミスタータイヤマン松山店・松山平井店にオンライン予約システム導入し、運用を開始する
2023 年 8 月	ミスタータイヤマン松山店・松山平井店にて小売り向けタイヤサブスクリプションの取り扱いを開始する
2024 年 5 月	空港通り店のリニューアル工事を実施する ビードワイヤ梱包機を設置し、廃タイヤより取り出した金属を再生鉄用として有償供給する
2024 年 9 月	ミスタータイヤマン松山店にて四国初の新 MTM 化リニューアル工事（ブリヂストンの新デザイン店舗への改装）を実施する

【SDGs 宣言】



株式会社ブリヂストン松山タイヤセンター SDGs宣言

当社は、「誠実・創造・仕事は自作自演」という経営理念のもと、
事業活動を通じて「持続可能な開発目標(SDGs)」の達成に貢献し、
地域課題の解決および、持続可能な社会の実現に努めてまいります。

2020年12月1日
株式会社ブリヂストン松山タイヤセンター
代表取締役社長 加藤 定伸



重点項目(ターゲット2030)

サーキュラーエコノミーへの貢献

サーキュラーエコノミーの実現に貢献することで、
環境問題を緩和するだけでなく、新しいビジネスを創出し、
持続可能な経済成長につなげてまいります。

【主な取り組み】
使用済みタイヤの有効利用(エネルギー利用)、
リフレッドビジネス




CO2排出総量の削減

商品のライフサイクル、バリューチェーン全体を通じて
削減促進に向けて、新トツの商品・新トツのサービスに
よるソリューションにより、顧客価値を提供しながら、
CO2削減に貢献してまいります。

【主な取り組み】
低燃費タイヤの販売促進、再生可能エネルギーの活用(予定)




基本的人権と責任ある労働慣行の推進

一人ひとりの生活に寄り添いながら働き方を多様化
することで、従業員の生産性や付加価値を増加させる
とともに、多様な働き方を尊重し、エンゲージメントを向
上することで、人的資源の最大化を目指します。

【主な取り組み】
ダイバーシティの推進(定年の延長、女性活躍、女性
役員の積極登用)、差別やハラスメントの禁止、適正
な労働環境整備の推進




安全はすべてに優先する

安全は当社企業経営の基盤です。ブレない、妥協し
ない、例外をつくらない安全活動を推進し、誇りをもて
るパーフェクトな安全企業を目指します。

【主な取り組み】
安全ルール、公正な取引の遵守、厳正な情報管理







「持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals)」とは

- 貧困、気候変動、人権・性差別、働き方などのさまざまな課題が顕在化する中、
持続可能な社会をつくるために国連が定めた国際目標です。2030年までに解決
すべき優先課題として、17の目標と169のターゲットが示されています。
- 目標を達成するために、国連や政府だけでなく、企業やNPO、個人等が幅広く担
い手として活躍するよう期待されています。
- 企業がSDGsに取り組むことで、「気候変動をはじめ経営環境が変化していく中
でも持続可能な組織である」と示すことにつながります。

(図表③) SDGs 宣言 (ブリヂストン松山タイヤセンター提供)

2.2 業界動向

■ 国内自動車タイヤ販売の動向

● 需要見通し

2025 年の日本国内における自動車タイヤの総需要は、前年比 1%増の約 1 億 368 万本と予測されている。2023 年には自動車の生産・販売はコロナ禍から回復したが、2024 年は認証不正問題や物価高騰の影響で減少した。2025 年は回復が見込まれ、新車用タイヤの需要増加が期待されている。ただし、コロナ禍前の 2019 年の総需要（1 億 1,660 万本）と比較すると、依然として約 11%下回る水準である。

<自動車の国内需要>

(単位:千本・%)

		2019年 実績	2023年 実績	2024年 見込み	2025年 見通し	前年比 (%)			19年比 (%)	
						23年	24年	25年	24年	25年
新車用	乗用車用	37,231	33,609	30,695	31,355	117	91	102	82	84
	小形トラック用	5,396	4,958	4,573	4,778	100	92	105	85	89
	トラック・バス用	1,316	1,268	1,240	1,257	113	98	101	94	96
	四輪車用計	43,943	39,834	36,508	37,390	115	92	102	83	85
市販用	乗用車用	51,332	47,049	46,235	46,148	93	98	100	90	90
	小形トラック用	13,676	13,145	12,837	12,916	94	98	101	94	94
	トラック・バス用	5,458	5,106	5,057	5,119	92	99	101	93	94
	四輪車用計	70,466	65,300	64,128	64,183	93	98	100	91	91
合計	乗用車用	88,563	80,658	76,930	77,503	102	95	101	87	88
	小形トラック用	19,072	18,103	17,410	17,694	96	96	102	91	93
	トラック・バス用	6,774	6,374	6,297	6,376	95	99	101	93	94
	四輪車用計	114,409	105,134	100,636	101,572	100	96	101	88	89
二輪車用		2,190	2,203	2,132	2,108	91	97	99	97	96
合 計		116,599	107,336	102,768	103,680	100	96	101	88	89

(注) ・本数は本単位で計算し、千本単位表示した数値 ・日本自動車タイヤ協会員企業の集計

・新車用は一部会員分を含まない。2024 年より、会員会社 7 社で集計。会員輸入品を含む

(図表④) 自動車タイヤの国内需要

(出所: (一社)日本自動車タイヤ協会「2025 年 自動車タイヤ国内需要見通し」)

● 業界の課題

① 需要の伸び悩み

少子高齢化や若者の車離れにより、国内の自動車販売台数が減少傾向にあり、それに伴ってタイヤ需要も伸び悩んでいる。2025 年の需要は横ばいの見通しであり、コロナ禍前の水準にはまだ回復していない。

②新興国メーカーとの競合

中国や東南アジアのメーカーが低価格帯でシェアを拡大しており、国内大手メーカーは価格競争ではなく、高性能・高付加価値製品や環境性能を訴求した「エコタイヤ」の開発に注力している。

③デジタル技術の活用

EV 化や自動運転技術の進展に対応するため、スマートタイヤやセンサー搭載型製品の開発が進められている。これにより、タイヤは単なる消耗品から、情報収集や安全支援機能を備えたデバイスへと進化する可能性がある。

● 環境規制への対応

日本のタイヤ業界は、持続可能な社会の実現に向けて環境負荷の低減を重要課題と位置づけており、経済産業省や一般社団法人日本自動車タイヤ協会（JATMA）などの公的機関が業界の環境対応を推進している。

①廃タイヤのリサイクル推進

国内では年間約 100 万トンの廃タイヤが発生しており、そのうち 9 割以上が再利用されている。再生ゴムやゴム粉として再資源化されるほか、セメント工場などで代替燃料として活用されている。

②低燃費・低騒音タイヤの普及

JATMA は、転がり抵抗性能とウェットグリップ性能に基づく「低燃費タイヤ等のラベリング制度」を運用しており、消費者に環境性能の高い製品選択を促している。2023 年からは「低車外音タイヤ」のラベリング制度も開始され、交通騒音の低減に寄与している。

③材料の見直しと脱炭素化

国内大手タイヤメーカー4社（ブリヂストン、住友ゴム、横浜ゴム、TOYO TIRE）は、バイオマス原材料やリサイクル素材の活用を進めており、カーボンニュートラルの実現に向けた技術開発を加速させている。特に EV 向けタイヤでは、軽量化や耐摩耗性の向上が求められており、環境性能と走行性能の両立が図られている。

業界全体としては、環境対応を義務ではなく競争力の源泉と捉え、製品開発・流通・廃棄の各段階で環境負荷の低減を進めている。今後は、国際的な環境基準への対応や持続可能な天然ゴムの調達など、グローバルな視点での取り組みが重要となるであろう。

■ 廃タイヤ処分業の業界動向

● 廃タイヤの発生状況

近年、日本国内での廃タイヤ発生量は年間約 9,000 万本前後で推移している。2024 年の発生総数は 8,900 万本（前年比▲100 万本）であった。廃車台数が前年比 4.5%減の 260.8 万台と、過去 10 年間で最も低い水準となったことが影響している。

<廃タイヤ発生量の推移>

(単位:百万本)

	2021年	2022年	2023年	2024年
タイヤ取替時(*2)	76	79	78	78
廃車時(*3)	14	12	12	11
合計	90	91	90	89

(*2)市販用タイヤ販売実績、輸入タイヤ統計を基に推計。

(*3)廃車台数(自動車リサイクル促進センター公表値)を基に推計。

(図表⑤) 廃タイヤ発生量の推移

(出所: (一社)日本自動車タイヤ協会 Web サイト「廃タイヤの発生抑制」)

● 廃タイヤの有効利用量

2024 年の日本における廃タイヤの有効利用量は 69.2 万トンに達し、有効利用率は 99.6%と極めて高い水準を維持している。廃タイヤの資源循環における取り組みが着実に進展していることを示している。従前、廃タイヤの処理方法として主流であったサーマルリサイクル(熱回収利用。図表⑥製紙工場、化学工場、セメント工場向け)は、近時減少傾向にある。サーマルリサイクルは、廃タイヤを燃焼させることで発生する熱エネルギーを、製紙工場、化学工場、セメント工場等において回収・利用するものであるが、環境負荷の観点から見直しが進んでいる。

一方で、ケミカルリサイクル及びマテリアルリサイクルの比率は増加傾向にある。ケミカルリサイクルは、熱分解等の化学的処理を通じて、廃タイヤを油、カーボンブラック、鋼線、ガス等の有価物へと変換する技術であり(図表⑥熱分解施設)、資源の高度利用を可能にする。またマテリアルリサイクルは、廃タイヤを粉砕・加工し、再生ゴムやゴム粉として素材をそのまま再利用する方法である(図表⑥再生ゴム・ゴム粉、原形加工利用)。これらリサイクル手法の増加は、CO2 排出量の削減等、環境負荷の軽減に寄与する点で望ましい傾向である。今後は、これらの環境配慮型リサイクル技術のさらなる普及と技術革新が求められる。

<廃タイヤの有効利用量の推移>

(単位:千トン)

	2021年	2022年	2023年	2024年
製紙工場	425	433	476	413
化学工場	112	136	113	104
セメント工場	73	81	67	60
中小ボイラー	3	5	5	2
タイヤメーカー工場	2	3	2	1
熱分解施設	1	2	1	3
再生ゴム・ゴム粉	84	85	88	89
原形加工利用(鉄原料を含む)	1	15	24	20
製鉄工場	17	0	0	0
有効利用量	718	760	776	692
非有効利用最終処分量	11	14	6	3
有効利用率(%)(*4)	98.5	98.2	99.2	99.6

(図表⑥)廃タイヤ有効利用量の推移

(出所: (一社)日本自動車タイヤ協会
Web サイト「廃タイヤの発生抑制」)

(*4)有効利用率は、「有効利用量」÷「有効利用量+非有効利用最終処分量」×100で算出。

- リトレッドタイヤ、エコタイヤについて

以下は、JATMA Web サイト「環境・リサイクル 地球温暖化」を参考に記載した。

①リトレッドタイヤの CO2 削減効果

リトレッドタイヤは、摩耗したトレッド部分を再加工して再利用することで、資源使用量と CO2 排出量の両方を削減できる。新品タイヤと比較して、資源使用量で約 69%、CO2 排出量で約 65%の削減が可能とされている（代表サイズ 275/80R22.5 で算定）。

日本国内市場におけるリトレッド率（リトレッド率（%）＝リトレッドタイヤ本数÷（新品本数＋リトレッドタイヤ本数）×100）は、2018 年から 2022 年まで 18%前後で推移していたが、2023 年に 20.0%、2024 年 19.9%と 20%前後まで上昇している。但しトラック・バス用タイヤの約 50%がリトレッドである欧米に比べ依然低い水準にあり、更なるリトレッド率の向上が期待される。

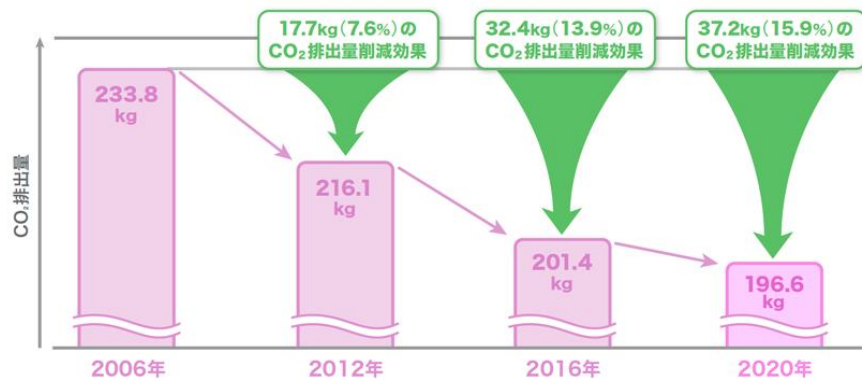


（図表⑦）リトレッド率の推移 （出所:JATMA Web サイト「環境・リサイクル 地球温暖化」）

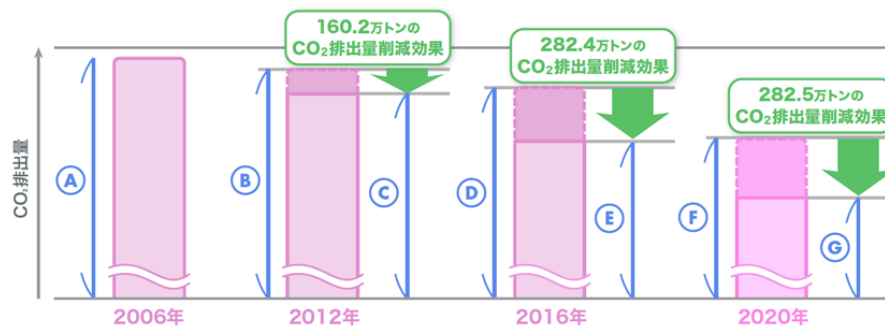
②エコタイヤの CO2 削減効果

エコタイヤは、タイヤの転がり抵抗を低減することで燃費を向上させ、自動車使用段階での CO2 排出量を削減する。タイヤのライフサイクル（原材料調達段階→生産段階→流通段階→使用段階→廃棄・リサイクル段階）における CO2 排出量は、使用段階で約 8 割を占めるため、転がり抵抗を低減したエコタイヤの普及は、CO2 排出量削減に大きく寄与する。2020 年時点で、2006 年比タイヤ 1 本あたり 37.2 kg（図表⑧）、国内全体では 282.5 万トン（図表⑨）の CO2 排出量削減が図られている。

<転がり抵抗係数（RRC）の推移とCO₂排出量削減>



(図表⑧) タイヤ使用時のCO₂排出量（タイヤ1本あたり）



- (A) : 2006年に販売したタイヤの使用時CO₂排出量(233.8kg/本)×2006年のタイヤ販売本数
 (B) : 2006年に販売したタイヤの使用時CO₂排出量(233.8kg/本)×2012年のタイヤ販売本数
 (C) : 2012年に販売したタイヤの使用時CO₂排出量(216.1kg/本)×2012年のタイヤ販売本数
 (D) : 2006年に販売したタイヤの使用時CO₂排出量(233.8kg/本)×2016年のタイヤ販売本数
 (E) : 2016年に販売したタイヤの使用時CO₂排出量(201.4kg/本)×2016年のタイヤ販売本数
 (F) : 2006年に販売したタイヤの使用時CO₂排出量(233.8kg/本)×2020年のタイヤ販売本数
 (G) : 2020年に販売したタイヤの使用時CO₂排出量(196.6kg/本)×2020年のタイヤ販売本数

(図表⑨) タイヤ使用時のCO₂排出量削減効果（国内全体）

(図表⑧、⑨の出所: JATMA Web サイト「環境・リサイクル 地球温暖化」)

2.3 企業理念

企業理念
誠実・創造 仕事は自作・自演！

ブリヂストン松山タイヤセンターは 1976 年の創業以来、全役職員が「誠実・創造 仕事は自作・自演！」を不変の使命として、心に刻み、日々の業務を遂行している。タイヤは、クルマが路面と接する唯一のパーツであり、クルマの全重量を支え、その接地面で「走る」「曲がる」「止まる」というクルマの基本性能を担っている。我々は、そのタイヤの価値を顧客にしっかりと伝え、販売とメンテナンスを通じて、顧客の安全で快適なカーライフの実現、安心・安全な輸送ビジネスに貢献していく。

2.4 事業活動

ブリヂストン松山タイヤセンターは、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

- タイヤサブスクリプション普及の取り組み

TPP（トータルパッケージプラン）は、ブリヂストンが提供するトラック・バス等、商用車向けのタイヤサブスクリプションサービスである。新品・リトレッドタイヤの提供、点検・ローテーション・空気圧管理等のメンテナンス、遠隔モニタリングによる空気圧監視、GPS による位置情報管理サービスを、月額定額または従量課金で利用できる。このサービスは、大手企業だけでなく中小企業の運送業者も対象としており、タイヤ管理の負担軽減やコストの平準化を図りたい事業者にも重宝されており、製品ライフサイクルの最適化を通じて資源の有効活用や CO2 排出量の削減にもつながる。ブリヂストン松山タイヤセンターでは、サーキュラーエコノミーへの貢献を目指し普及に努めており、2024 年にはブリヂストン FC 店舗の中で全国 No.1 の取扱実績を誇る。

- CO2 排出量削減の取り組み

- ① 自社における CO2 排出量削減

事業活動に伴う CO2 排出量の削減を目的として、2021 年 8 月～2022 年 7 月の 1 年間の排出量を算出した。自社での排出量は 302.7t-CO2 であり、特に電力使用量が最も多い「TRE タイヤリサイクル愛媛」において、太陽光発電システムの導入により 37.7t-CO2（全体排出量の約 11%）減少したことを確認した。更なる削減余地は限定的ではあるが、改めて 2025 年 12 月期の排出量を確認の上、以下の取り組みにより排出量の削減を図っていく。

- ・全拠点における照明の LED 化（現在は「ミスタータイヤマン松山店」のみ完了）
- ・省エネ性能の高い機械・空調機器への更新
- ・受発注業務の効率化による配送便の削減（1 日あたり平均 1 便の減便を目指す）

- ② タイヤ再資源化による CO2 排出量削減

従来、顧客から回収した廃タイヤ（台タイヤを含む）を全て産業廃棄物処理業者に委託して処分していたが、2009 年に「TRE タイヤリサイクル愛媛」を設立し、自社による廃タイヤの裁断処理を開始した。その後、台タイヤの供給を開始し、2015 年にはタイヤチップの製造にも着手した。これにより年間約 1,000 万円の処分費用削減を実現するとともに、埋立処分や焼却による環境負荷の軽減にも貢献している。こうした取り組みは、資源の有効活用を促進し、サーキュラーエコノミー（資源循環型社会）の構築に寄与するものであり、持続可能な社会の実現に向けた重要なステップとなっている。

・台タイヤ

台タイヤとは、使用済みの新品タイヤから取り外され、選定基準を満たしたものを指す。これらはリトレッドタイヤ（更生タイヤ）の基礎として再利用される。リトレッドタイヤは、トレッド部の古いゴムを削り取り、新しいゴムを貼り付けることで、使用可能な状態に再生されたタイヤである。

ブリヂストン松山タイヤセンターは、ほぼ全量をリトレッドタイヤメーカーであるブリヂストン BRM に納品している。



（図表⑩）リトレッドタイヤイメージ図 （出所:更生タイヤ全国協議会 Web サイト「リトレッドタイヤとは」）

・タイヤチップ

タイヤチップとは、主に天然ゴムや合成ゴムで構成された廃タイヤを細かく裁断・破砕して作られる数センチ程度のゴム片である。耐摩耗性・耐候性に優れており、土木・建設資材としては改良材、道路舗装材、クッション材、防音壁素材等に、また燃料としてはセメント工場等で石炭の代替燃料として利用されている。ブリヂストン松山タイヤセンターは、日本製紙、愛媛製紙、住友大阪セメントに石炭代替燃料としてタイヤチップを供給している。

2024 年 12 月期 1 年間のタイヤチップ出荷量 4,200t によって供給先の石炭使用量を 5,426t 減少することができ、CO2 排出量 12,628t の削減につながっている。

■ 排水、排出ガス、廃棄物の処理

● 排水の適正処理

本社及び販売店における生活用水や雨水は、油・水・汚泥を分離する三層槽を通して適切に処理されている。タイヤ再生工程では、廃タイヤの台タイヤ部分の分離及びゴムの裁断を行っており、水を使用しないため、特別な排水処理は不要である。

● 排出ガスへの対応

保有する車両 26 台は、NOx（窒素酸化物）や PM（粒子状物質）などの排出削減に対応した規制適合車両を使用している。フォークリフト 5 台のうち、EV（電動式）は 1 台のみであるが、今後の更新時には順次 EV への切り替えを進めていく。なお、タイヤ再生工程においては、特に処理を要する排出ガスは発生しない。

- 廃棄物の適正処理

タイヤ等製品輸送時には梱包材は使用しない。タイヤ再生においては、廃タイヤはほぼ 100%が有価物として分離される。処理を要する廃棄物は廃油のみであり、全て産業廃棄物処理業者に委託し、適切に最終処分され、処理の適正性をマニフェストにより確認している。

- 地域社会への配慮

タイヤ再生事業を行う TRE タイヤリサイクル愛媛は、近隣の住居や事務所から十分に距離を置いた山間部に立地し、操業に伴う騒音や臭気等が周辺環境に与える影響を抑制している。

【社会面】

■ 労働環境改善の取り組み

ブリヂストン松山タイヤセンターは、基本的人権の尊重と責任ある労働環境の推進を重視している。

- 時間外労働削減の取り組み

従業員 1 人当たりの月間時間外労働時間は、2024 年 12 月期において平均 12.1 時間である。夏季及び冬季のタイヤ交換時期には、顧客対応及び作業が集中するため、別途手当を支給した上での休日出勤で対応しているが、休日出勤を含めた年間の月間時間外労働時間の平均は同業種平均を下回っている（同業種平均（13.7 時間／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 人の自動車小売業）。今後、繁忙期の作業の前倒し実施や更なる生産性向上により休日出勤時間の削減を図っていく。なお、生産性の向上については、取締役常務が先頭に立って、以下の①②の DX 施策を順次推進している。

- ①業務用スマートフォンの活用

全従業員に業務用スマートフォンを支給し、チャットツールによる円滑なコミュニケーションの促進や、クラウド連携による業務情報のアクセス・共有を図っている。

- ②BSMTC Work Space（自社開発の業務効率化アプリ）の機能強化

現在は仮納品時の利用にとどまっているが、今後は見積書作成、入出庫管理、TPP 管理システムとの連携、売上管理などの機能を順次追加し、事務処理時間の短縮と業務負担の軽減を目指していく。

- 有給休暇取得推進の取り組み

年間休日数は 105 日であり、国内企業の平均年間休日数 110.1 日（出所：厚生労働省「令和 6 年就労条件総合調査の概況」）を若干下回っている。また、2024 年 12 月期における有給休暇取得率は 31%にとどまり、卸売・小売業の平均取得率 60.6%（出所：厚生労働省「令和 6 年就労条件総合調査の概況」）を大きく下回る状況にある。この要因としては、一部従業員において有給休暇取得に対する意識が十分に浸透していないことが一因である。よって以下の施策を講じ、有給休暇の取得促進を図っていく。

- ①長期休暇との連動による取得奨励

お盆や年末年始などの公休日に合わせた有給休暇の取得を、人事担当者が積極的に呼びかけていく。

②計画的取得の促進

前月の段階で、翌月以降の有給休暇取得予定日について従業員からの聞き取りを実施し、計画的な取得を促進する。

なお、対象となる従業員に対しては基準日から1年以内に5日以上の有給休暇を取得させる等、労働関連法令は適切に遵守されている。

● 賃金アップの取り組み

従業員が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5月に平均3%の昇給を実施した。賃金水準は同業界並み以上と認識しているが、毎年3%以上（物価上昇率以上）の賃上げ実施を目指し、従業員全員の生活水準向上を図っていく。

● 福利厚生充実の取り組み

全額会社負担で新入社員歓迎や新年会等の慰労会を年数回実施し、部署や年代を超えた従業員同士のコミュニケーションの活性化や仲間意識醸成につなげている。仕事着（ユニフォーム、作業着、靴等）を支給している。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おり、従業員のライフステージに応じた柔軟かつ包括的な制度として、以下の休暇・勤務制度を導入している。

①特別休暇制度

- ・結婚休暇：本人5日、子供の結婚1日
- ・出産休暇：配偶者の出産に際し1日
- ・服喪休暇：実父母・配偶者・子供4日、祖父母・兄弟姉妹・配偶者の父母2日、叔父叔母・孫・配偶者の祖父母・兄弟姉妹の配偶者1日

②出産・育児関連制度

- ・産前・産後休暇：産前6週間（多胎妊娠の場合は14週間）、産後8週間
- ・育児休業：子が1歳2ヵ月に達するまでの間、最大1年間取得可能
- ・母性健康管理休暇：妊娠中及びおおよび産後1年以内に、母子保健法に基づく保健指導・健康診査のための通院休暇を取得可能
妊娠23週まで：4週に1回、妊娠24～35週：2週に1回、妊娠36週以降：週1回
産後1年以内：医師の指示に基づき必要な時間を確保
- ・育児時間制度：生後1年未満の子を育てる女性従業員は、休憩時間に加え、1日2回各30分の育児時間を取得可能
- ・育児時間短縮勤務制度：1日6時間勤務への短縮が可能
- ・子の看護休暇：小学校就学前の子を対象に、1人につき年間5日、2人以上の場合は年間10日取得可能

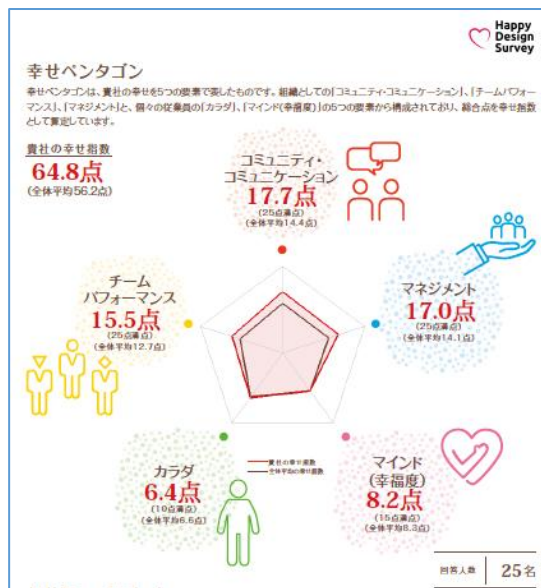
③介護関連制度

- ・介護休業：通算93日まで取得可能
- ・介護休暇：要介護者1人につき年間5日、2人以上の場合は年間10日取得可能
- ・介護時間短縮勤務制度：1日6時間勤務への短縮が可能

なお、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。

- 従業員エンゲージメント向上の取り組み

2025 年 5 月に実施された商工中金の「幸せデザインサーベイ(*4)」において、ブリヂストン松山タイヤセンターの総合スコアは 64.8 点と、全体平均を 8.6 ポイント上回る高評価を獲得した。特に、「コミュニティ・コミュニケーション」17.7 点（全体平均比+3.3）、「チームパフォーマンス」15.5 点（同+2.8）「マネジメント」17.0 点（同+2.9）の 3 項目において、全体平均を大きく上回る結果であった。これは、会社が従業員同士及び上司・経営層との円滑なコミュニケーションを促進する職場環境の整備に注力してきたこと、並びに最新設備の導入や熱中症対策など、従業員の健康と安全に配慮した継続的な環境改善の取り組みの成果と評価される。

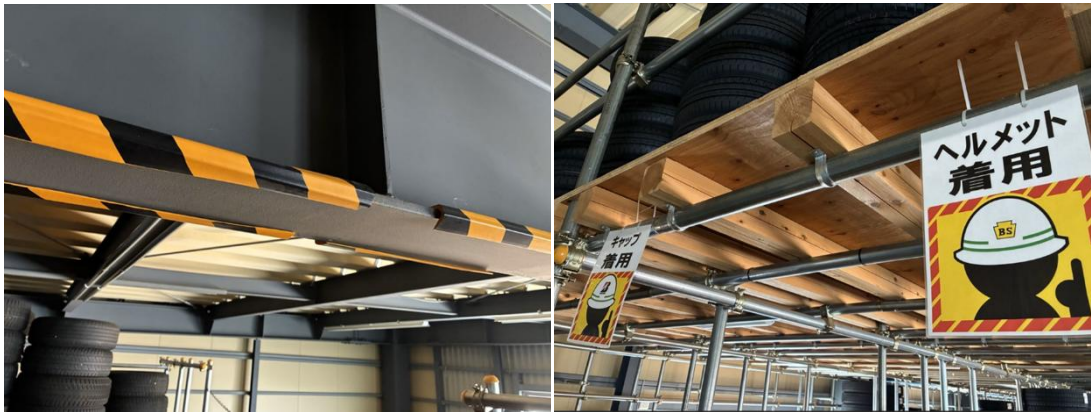


(*4)幸せデザインサーベイは、従業員アンケートの実施により中小企業の幸せを可視化するサービス。会社の幸せを、組織としての「コミュニティ・コミュニケーション」、「チームパフォーマンス」、「マネジメント」と、個々の従業員の「カラダ」、「マインド（幸福度）」の5つの要素から構成。総合点を幸せ指数として算定する（100 点満点）。

(図表⑪) 2025 年 5 月幸せデザインサーベイ実施結果（ブリヂストン松山タイヤセンター提供）

- 労働災害ゼロへの取り組み

ブリヂストンは安全宣言に基づき、店舗や現場での作業員の安全性と作業品質の向上を目的とした包括的なガイドラインである「BS 作業標準」を策定している。そこには、安全性の確保、技能向上の支援、品質の均一化、持続可能性と効率性に関する内容が記載されている。ブリヂストン松山タイヤセンターの各拠点では常にこの作業標準に則って作業を行っている。また TRE タイヤリサイクル愛媛では別途「TRE 安全ルール」を定め、月 1 回防災・3S コンサルタントから研修を受けながら、安全性の維持・向上を図っている。但し 2021 年、倉庫内のタイヤ保管ラックに頭部を打撲する労働災害事故が 1 件発生した。発生後速やかに頭上に注意喚起を促すトラテープの貼付や作業時のヘルメット着用を義務付ける等、発生の広がりを抑え、以降の発生はない。これらの取り組みを着実にやっていくことで、年間労働災害ゼロを維持していく。



(写真⑧) 倉庫内の注意喚起 左:トラテープ 右:ヘルメット着用の表示 (ブリヂストン松山タイヤセンター提供)

2025.07.01
社長 加藤 定伸
(承認済み)

TRE 安全ルール

➤ 共通ルール

1. 異常・不具合・危険を感じたら直ぐに工場長/課長に報告する。
【確認・連絡・報告】
2. 熱中症・疲労による判断ミスを防ぐため、定期的な休憩と水分補給を促す。
【休憩と体調管理の徹底】
3. 独自判断による作業は行わず、決められた手順を守る。【作業手順の遵守】
4. 整理・整頓・清掃 を行動に移す。【3S/カイゼン活動】

➤ 工場内ルール

5. ヘルメット・保護メガネ・安全靴・手袋を必ず着用する。【保護具】
6. 破砕機・切断機は作業前に安全装置の作動確認を行う【作業前安全確認】
7. 定期的に機械やリフトの点検をチェックリストに基づき行う。【機械点検】
8. 火気を伴う作業はタイヤ等可燃物のない指定の場所で行う。【火気厳禁の遵守】
9. 破砕機・切断機の危険な場所には手を近づけない。【挟まれ・巻き込まれ防止】

➤ 車両ルール

10. トラック・リフト・クレーン車等を使用する際、周囲の安全確認を徹底し、駐車時には輪止めをする。【荷役作業の安全確認】
11. 速度制限・信号の遵守・一時停止・歩行者優先・ながら運転・飲酒運転の禁止。
【交通法規の遵守】
12. タイヤの空気圧管理、ナット等ゆるみ確認、油漏れの確認を実施する。
【運行前車両点検】
13. 安全な速度で運転し、必要時にはネットを使用する。【横転防止・荷崩れ防止】
14. 気象・災害時リスクを事前確認し雨天・雪・強風などの悪天候では運搬計画の見直しを実施。【安全運行】
15. 住宅地では、徐行運転を。【地域住民の安全・配慮】

(図表②) TRE 安全ルール (ブリヂストン松山タイヤセンター提供)

● 安全運転の徹底

安全運転の徹底を図っており、人身事故等重大な交通事故は過去十年以上発生していない。タイヤの納品・回収業務における自動車運転の安全性向上を目的としてデジタル技術を積極的に活用している。具体的には、運転者によるアルコールチェックをアプリで記録・管理することで、飲酒運転の防止を徹底するとともに、運転日報の作成を通じて運行状況の可視化と安全管理の強化を図っている。今後もこれら対応策の実施により重大交通事故ゼロを継続する。

■ 従業員育成の取り組み

● 人材育成の取り組み

若手従業員の技能・スキル向上を目的として、ブリヂストン主催の「技能グランプリ」への参加を推奨している。さらに、ややボリュームのあるブリヂストンの作業手順書「BS 作業標準」をもとに、内容をコンパクトにまとめた「店舗作業習得状況確認シート」を制定し、従業員が一覧で分かりやすく作業内容を把握できるよう工夫している。これにより、さらなるスキルアップを図っている。

店舗作業習得状況確認シート

		知識 評価基準		技術 評価基準	
		評価区分		評価区分	
		A	なぜその作業をするのか説明できる	A	完全に作業標準を理解し、流れの中で1人で実行できる
		B	作業の方法や内容は説明できるが、その理由は説明できない	B	作業標準は理解したが、1人では実行できない
		C	作業標準の意味が理解できていない	C	作業標準を理解できておらず、1人では実行できない

大項目	目標	小項目	作業標準 掲載ページ	知識：知っていますか？				技術：できますか？			
				自己		他者		自己		他者	
作業者の保護装備	必要な保護装備の確認	必須装備	P4								
		都度、必要な装備	P4								
お出迎え	車両安全誘導	掛け声・ハザード点灯	P8								
		キーオフ・パーキングブレーキ確認	P8								
		車輪止め実施	P8								
作業前準備	作業内容確認	タイヤサイズ・パタンの確認	カタログ								
		ホイール（ISOとISの違い）	P9、P60～65								
		空気圧・締め付けトルクの確認	P44～47 P64～69								
	タイヤ・ホイール異常確認	タイヤ異常確認	P10,31								
		ホイール・ボルト・ナット異常確認	P10,32～33								
ジャッキアップ・ダウン作業	必要ツールの理解	ブースタージャッキ	P11、P86,87								
		枕木・リジッドラック(馬)									
	安全なジャッキアップ方法の習得	ジャッキポイントの確認	P11								
		ジャッキアップ方法									
		安全措置(枕木・リジッドラック)									
		ジャッキダウン方法(し点確認後)	P16								

(図表⑬) 店舗作業習得状況確認シート（ブリヂストン松山タイヤセンター提供）

● 資格取得支援の取り組み

業務上必要となる資格の取得支援に積極的に取り組んでおり、小型移動式クレーン、玉掛け、フォークリフト、中型自動車運転免許等の資格は、各拠点での作業の円滑化及び安全確保の観点から不可欠であり、全従業員に取得を推奨してきた。その結果、現時点では多くの従業員が資格を取得しており、業務体制上、充足している。

なお、各種資格の受検料など、取得にかかる費用は全て会社が負担している。

<資格取得者の内訳（人）>

小型移動式クレーン運転技能	玉掛け技能講習修了	フォークリフト運転技能講習修了	中型自動車運転免許
11	14	14	9

（2025年6月時点の取得者延べ人数）

■ ダイバーシティの推進

● 女性活躍支援の取り組み

従業員は 34 名のうち女性従業員 4 名であり、主に事務職として勤務している。会社としては、営業職における女性の活躍を期待しており、整理整頓された職場環境や、ほぼ定時で退社できる勤務体制など、女性が働きやすい職場であることを積極的にアピールしている。現在、女性役員 1 名が総務責任者として在籍し、活躍している。会社としては、管理職や役員の登用にあたり、性別や年齢に関係なく、マネジメントスキルを備えた人物を重視し、公平な評価に基づいた登用を進めている。

● 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、1 年ごとの契約更新により 70 歳までの雇用延長に対応している。現在、65 歳以上の従業員が 1 名在籍している。今後の人手不足への対応策として、高齢者の雇用維持は不可欠であると認識しており、引き続き従業員のスキルや適性に応じた職務の提供や職場環境の整備に努めていく。高齢者の活躍を期待し、さらなる増員を図っていく方針である。

【環境社会経済面】

■ 事業伸長の取り組み

● 環境配慮型製品の製造・販売拡大

①タイヤチップ製造量の増加

廃タイヤを原料とするタイヤチップは、CO2 排出量の削減に寄与するとともに、持続可能な資源循環の促進に貢献する重要な再生資材である。四国地域においては、タイヤメーカーの営業所・販売店、自動車修理工場等からの廃タイヤ回収要請が増加しており、資源循環ニーズの高まりが顕著であるが、現状では処理能力に制約があり、全ての回収要請に十分に対応できていない状況にある。こうした課題に対応すべく、高性能タイヤ破砕機の導入による処理能力の強化を計画している。加えて、回収効率の向上を目的とした専用アプリの活用や、回収先の新規開拓を通じて、タイヤチップ製造量の着実な拡大を図る。

②リトレッドタイヤ・エコタイヤの販売量の増加

リトレッドタイヤは、リトレッドタイヤメーカーの製造時の資源・エネルギー使用量を削減する。一方エコタイヤは自動車ユーザーに燃費向上をもたらし、いずれも CO2 排出量の削減に大きく貢献する

（詳細は P13～14「リトレッドタイヤ、エコタイヤについて」参照）。ブリヂストン松山タイヤセンターでは、2024 年 12 月期にリトレッドタイヤ 2,597 本、エコタイヤ 1,007 本を販売した。今後は、タイヤ燃費テストを通じて、一般タイヤと比較した両タイヤの CO2 排出量削減効果を顧客に認識してもらうことで、普及を促進し、2027 年 12 月期には、リトレッドタイヤ 2,900 本、エコタイヤ 1,200 本への販売増を見込んでいる。

これによりタイヤメーカー、自動車ユーザー双方の環境負荷低減を実現するとともに、タイヤ販売や運送に携わる中小企業の課題解決にも貢献していく。

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 壤	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	自動車部品および付属品の販売、自動車の整備および修理、非有害廃棄物の処理と処分
ポジティブ・インパクト	水、エネルギー、健康と衛生、移動手段、雇用、賃金、零細・中小企業の繁栄、水域、大気、土壌、生物種、生息地、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、賃金、社会的保護、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
教育	➤ 人材育成の取り組み
賃金	➤ 賃金アップの取り組み

移動手段、零細・中小企業の 繁栄、気候の安定性、資源強 度、廃棄物	➤ タイヤサブスクリプション普及の取り組み
気候の安定性、資源強度、廃 棄物	➤ CO2 排出量（タイヤ再資源化による CO2 排出量）削減の取り組み ➤ 環境配慮型製品の製造・販売拡大

■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	➤ 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 ➤ 従業員エンゲージメント向上の取り組み ➤ 労働災害ゼロへの取り組み ➤ 地域社会への配慮 ➤ 安全運転の徹底
健康および安全性、社会的保 護	➤ 福利厚生充実の取り組み
気候の安定性、資源強度	➤ CO2 排出量（自社における CO2 排出量）削減の取り組み
大気	➤ 排出ガスへの対応
水域	➤ 排水の適正処理
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

■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
水、エネルギー、健康と衛生、	➤ きれいな水、エネルギー（バイオマス）へのアクセス、健康の向上、

水域、土壌、生物種、生息地	土壌汚染の防止、生物の多様性や生息地の保全に資する直接の事業はない。
---------------	------------------------------------

<ネガティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
賃金	賃金水準は地域の同業界並み以上である。また、収入が不規則になるような給与体系になっていない。
土壌	土壌影響のある排水はない。タイヤ再生事業においては、概ね有価物に分離され、唯一の産業廃棄物である廃油は処理業者により適切に処分される等、事業で土壌汚染につながる行為はない。
生物種、生息地	タイヤ再生事業は近隣の住居や事務所から十分に距離を置いた山間部で行っており、操業に伴う騒音や臭気等が周辺環境に与える影響は抑制している。土壌影響の抑制とともに生物種、生息地に与える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

ブリヂストン松山タイヤセンター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。

【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。なお、物価水準と乖離がある際には KPI を再設定する。		
KPI 達成に向けた取り組み	賃金水準は同業界並み以上と認識しているが、毎年の物価水準以上の賃上げ実施を目指し、従業員全員の生活水準向上を図っていく。		
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、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。	

特定したインパクト	気候の安定性、資源強度、廃棄物		
取組内容（インパクト内容）	CO2 排出量（タイヤ再資源化による CO2 排出量）削減の取り組み、環境配慮型製品の製造・販売拡大		
KPI	- タイヤチップの製造量を每期 5%以上増加させる。（2024 年 12 月期 4,200t） - リトレッドタイヤ・エコタイヤの販売量を 2027 年 12 月期に以下の数量以上に増加させる。 リトレッドタイヤ 2,900 本 （2024 年 12 月期 2,597 本） エコタイヤ 1,200 本 （2024 年 12 月期 1,007 本）		
KPI 達成に向けた取り組み	廃タイヤからのタイヤチップ製造は、CO2 排出量の削減、環境負荷の軽減に寄与する。高性能タイヤ破砕機の導入、回収効率向上のための専用アプリの活用や回収先の新規開拓を通じて、タイヤ		

		チップ製造量の着実な拡大を図る。 ➤ リトレッドタイヤ及びエコタイヤは、ともに CO2 排出量の削減に大きく寄与する。ブリヂストン松山タイヤセンターは、今後、タイヤ燃費テストを通じて、一般タイヤと比べた両タイヤの CO2 排出量削減効果を顧客に認識してもらうことで、普及を図り、両タイヤの販売量を増やしていく。	
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。	9 産業と技術革新の基盤をつくろう
	12.5	2030 年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。	12 つくる責任 つかう責任
	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 気候変動に具体的な対策を

【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）	有給休暇取得推進の取り組み、安全・安心な労働環境の確保		
KPI	● 2027 年 12 月期までに有給休暇取得率を 60%以上とする。（2024 年 12 月期 31%） ● 労働災害発生件数ゼロを維持する。		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 有給休暇取得率は 31%（2024 年 12 月期）と低い。盆や正月の公休に併せて有給休暇を取得するよう勧める等により有給休暇取得率の向上を図る。 ➤ 各拠点で「BS 作業標準」や「TRE 安全ルール」を学習し、遵守することで、安全性の維持・向上が図られており、2021 年以降労働災害の発生はない。今後とも諸対応策を継続し、年間労働災害ゼロを維持していく。		
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 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。	
--	-----	--	--

特定したインパクト	気候の安定性、資源強度		
取組内容（インパクト内容）	CO2 排出量（自社における CO2 排出量）削減の取り組み		
KPI	2026 年 4 月末までに自社で発生する CO2 排出量を可視化する。以降は削減目標を設定し、削減に向けて取り組む。		
KPI 達成に向けた取り組み	2025 年 12 月期の排出量を確認の上、全拠点の照明 LED 化や省エネ効率の高い機械や空調機器への代替、受発注効率化による配送便 1 日当たり平均 1 便の減便により自社の更なる CO2 排出量削減に取り組んでいく。		
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。	
	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。	

【ポジティブ・インパクト、ネガティブ・インパクトの両方】

特定したインパクト	(ポジティブ) 雇用 (ネガティブ) 年齢差別		
取組内容（インパクト内容）	高齢者活躍支援の取り組み		
KPI	2027 年 12 月末までに 65 歳以上の高齢者の雇用を 3 名以上とする。(2025 年 6 月 1 名)		
KPI 達成に向けた取り組み	今後の人手不足への対応として高齢者の雇用維持は不可欠と認識しており、引き続きスキルや適性に応じた職務や職場環境を整え、高齢者の活躍を期待し、増員を図っていく。		
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、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。	
	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（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	時間外労働削減の取り組み	休日出勤を含めた年間の月間時間外労働時間の平均が同業種平均を下回っている。
	従業員エンゲージメント向上の取り組み	円滑なコミュニケーションを促進する職場環境の整備や従業員の健康と安全に配慮した継続的な環境改善の取り組みが十分に図られている。
	地域社会への配慮	タイヤ再生事業は、近隣の住居や事務所から十分に距離を置いた山間部で操業し、操業に伴う騒音や臭気等が周辺環境に与える影響を抑制している。
	安全運転の徹底	安全運転の徹底の諸対策により重大な交通事故は過去十年以上発生しておらず、今後も抑制が見込まれる。
健康および安全性 社会的保護	福利厚生充実の取り組み	従業員のライフステージに応じた柔軟かつ包括的な制度として、様々な休暇・勤務制度を導入している。なお、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。
社会的保護	資格取得支援の取り組み	受検料等の取得にかかる費用を全額会社負担とする等、会社が取得を推奨した結果、多くの従業員が業務上必要な資格を取得し、業務体制上、充足している。
ジェンダー平等	女性活躍支援の取り組み	女性が働きやすい環境を既に整備し、女性従業員4名中1名が役員であり、今後も積極的に管理職登用を検討していく姿勢であ

		り、特定しない。
大気	排出ガスへの対応	車両は全て諸規制対応車を使用している。タイヤ再生工程で特に処理を要する排出ガスの発生はない。
水域	排水の適正処理	本社及び販売店における生活用水や雨水は、三層槽を通して適切に処理され、タイヤ再生工程では、水を使用せず特別な排水処理は不要であるため水道システムに悪影響を与える事象はない。
廃棄物	廃棄物の適正処理	タイヤ等製品輸送時には梱包材は使用しない。特に処理を要する廃棄物は廃油のみであり、全て産業廃棄物処理業者に処分を依頼し、適切に最終処分されていることをマニフェストで確認している。

5.サステナビリティ管理体制

ブリヂストン松山タイヤセンターでは、本ファイナンスに取り組むにあたり、加藤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、加藤社長を最高責任者、加藤取締役常務をプロジェクト・リーダーとし、全従業員が丸となって 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	加藤 定伸
(プロジェクト・リーダー)	取締役常務	加藤 大典

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、ブリヂストン松山タイヤセンター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、ブリヂストン松山タイヤセンター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。ブリヂストン松山タイヤセンターは、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