

株式会社北海道銀行が実施する 日免オートシステム株式会社に対する 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、株式会社北海道銀行が実施する日免オートシステム株式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

2026年3月31日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

日免オートシステム株式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：株式会社北海道銀行

評価者：株式会社道銀地域総合研究所

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、株式会社北海道銀行（「北海道銀行」）が日免オートシステム株式会社（「日免オートシステム」）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、株式会社道銀地域総合研究所（「道銀地域総合研究所」）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。北海道銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、道銀地域総合研究所・一般財団法人北陸経済研究所・株式会社浜銀総合研究所・株式会社北陸銀行サステナビリティ推進グループ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、北海道銀行及び道銀地域総合研究所にそれを提示している。なお、北海道銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、ポジティブ・インパクト金融原則等で参照している IFC（国際金融公社）の定義に加え、中小企業基本法の定義する中小企業、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

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。

北海道銀行及び道銀地域総合研究所は、本ファイナンスを通じ、日免オート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、日免オート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。

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、北海道銀行が 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

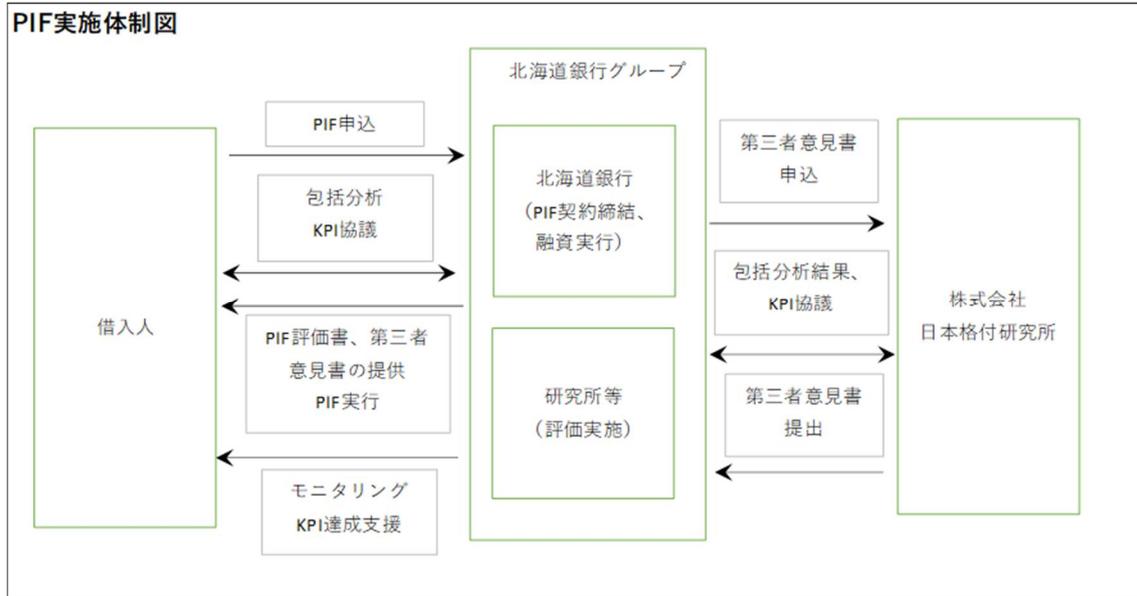
¹ 令和 3 年経済センサス-活動調査。中小企業の区分は、中小企業基本法及び中小企業関連法令において中小企業または小規模企業として扱われる企業の定義を参考に算出。業種によって異なり、製造業の場合は資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下、サービス業の場合は資本金 5,000 万円以下または従業員 100 人以下などとなっている。小規模事業者は製造業の場合、従業員 20 人以下の企業をさす。



JCR Sustainable PIF for SMEs

評価ツールを確立したことを確認した。

(1) 北海道銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



※研究所等：道銀地域総合研究所・北陸経済研究所・浜銀総合研究所・北海道銀行サステナビリティ推進室・北陸銀行サステナビリティ推進グループ

(出所：北海道銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、北海道銀行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、北海道銀行からの委託を受けて、道銀地域総合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、全て道銀地域総合研究所が作成した評価書を通して北海道銀行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、道銀地域総合研究所が、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免オートシステムから貸付人である北海道銀行及び評価者である道銀地域総合研究所に対して開示がなされることとし、可能な範囲で对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



JCR Sustainable PIF for SMEs

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

佐藤 大介

佐藤 大介



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、明示的であると默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、依頼者の求めに応じ、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 (気候債券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

評価対象企業：【日免オートシステム株式会社】

評価実施機関：株式会社道銀地域総合研究所

株式会社 道銀地域総合研究所

DOGIN REGIONAL RESEARCH INSTITUTE Co., Ltd.

道銀地域総合研究所は、「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（PIF 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）」に適合するように、また 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スクワーズがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に整合するように、日免オートシステム株式会社（以下、日免オートシステム）の包括的なインパクト分析を行った。

北海道銀行は、本評価書で特定されたポジティブ・インパクトの向上とネガティブ・インパクトの低減に向けた取組みを支援するため、日免オートシステムに対し、ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る借入金の概要

借入人の名称	日免オートシステム株式会社
借入金の金額	300 百万円
借入金の資金用途	運転資金
モニタリング期間 (返済期限)	7 年 (2033 年 3 月 20 日)

1. 日免オートシステム株式会社の事業概要

(1) 会社概要

企業名	日免オートシステム株式会社
従業員数	114 人（2025 年 12 月末現在）
売上高	5,831 百万円（2025 年 12 月期）
所在地	札幌市北区東茨戸 1 条 1 丁目 8 番 5 号
総店舗数	29 店舗（北海道内グループ全体 2026 年 3 月現在）
主たる事業分野	自動車販売業 自動車整備・修理業 保険代理店業
子会社・関連会社	・タキグチ自動車工業株式会社 ・沢谷自動車工業株式会社 ・鳥羽機興株式会社 ・有限会社愛車の救援隊

(2) 主な沿革 (抜粋)

西暦年	月	主な内容
1964	7	レンタカー業を目的に、日免レンタカー株式会社を設立
1984	11	社名を日免レンタリース株式会社に変更
1990	10	札幌市北区東茨戸 1 条 1 丁目に茨戸営業所を開設
1992	4	本社営業所にて中古車販売を目的としたアルファシティー札幌の商号で中古車センターを開設
1993	7	茨戸営業所にて自動車板金塗装業を開業
1994	3	アルファシティー札幌を札幌市北区篠路 10 条 1 丁目に移転
1998	2	茨戸営業所に本社を移転
2000	6	現本社にて自動車分解事業認証を受け自動車整備を開業 (認証番号第 1-2315)
	10	北海道運輸局指定整備事業の認定 (承認番号第 1-973)
2001	3	自動車メーカー「スズキ」と業務提携後、アルファシティー札幌を「スズキ SHINORO」に商号変更、スズキ篠路営業所として新車・中古車の販売を開始
	4	・社名を日免オートシステム株式会社に変更 ・日本車体協同組合指定推奨工場の認定 (承認番号 5086)
	8	札幌市北区篠路町拓北に自動車板金塗装部門の社屋を完成し現住所に移転
2003	3	札幌市北区新琴似 773 番地にトラック・重機を中心とした特殊車両販売部門を開設
2004	3	本社営業所にて 24 時間対応のロードサービス事業を開始
2005	4	札幌建機センター株式会社を合併
	7	札幌市北区新琴似 766 番地にスズキ新琴似店を開設
	9	スズキ新琴似にて自動車分解事業認証を取得 (認証番号第 1-2502)
2007	9	拓北板金塗装センターにて自動車分解事業認証を取得 (認証番号第 12-2587)
2009	3	札幌建機センターにて自動車分解事業認証を取得 (認証番号 1-2688)
2010	7	・u-建機札幌株式会社を合併、重機専門の販売を開始 ・環境に配慮した自動車水性塗料を導入
	8	・BMW の認定ボディショップとして認証取得 (北海道内 2 番目) ・環境省策定の環境経営システム「エコアクション 21」認定取得
2011	1	福祉車両事業部を開業
	9	小樽支店開業
2013	5	札幌建機センター展示場開設
2014	12	札幌商工会議所主催「第一回札幌なでしこ表彰」を受賞
2015	7	岩見沢サービス工場開設 (認証番号 1-2903)
2017	8	テュフ ラインランドジャパン株式会社より認証基準で最高水準となるカテゴリー「プラチナ」に基づく認証取得 (専業板金塗装工場としては、日本で初めての認証取得)
2019	1	ダイハツ北海道販売株式会社より、代理店許可となるダイハツ・ベストピットの認定
	3	ジャガー・ランドローバーの認定ボディショップとして認証取得
	9	ラバーディップの認定ディップショップ(施工認定店)となる
2020	1	・ダイハツ北海道販売株式会社より、代理店最高位のダイハツ・スーパーピット店の認定 ・岩見沢サービス工場にて北海道運輸局指定自動車整備事業の認定を受ける(承認番号第 1-1354)
	6	マセラティの認定ボディショップとして認証取得 (北海道では初導入・初認定)

西暦年	月	主な内容
2022	3	日免オートシステム株式会社のSDGs宣言を策定
	4	テスラの認定ボディショップとして認証取得
	5	日免オートシステム株式会社のサステナビリティ経営方針を策定
	6	フォルクスワーゲン/アウディの認定ボディショップとして認証取得
2024	2	北海道100選企業※に選定
	5	ボルボ/ランボルギーニの認定ボディショップとして認証取得
	6	Keeper (キーパー) コーティング技術認定店・キーパープロショップとなる
	7	北海道障がい者就労支援企業の認証取得
	8	ボルボ・カー・ジャパン (VCJ) の全国で第1号となるパートナー工場の認定取得
2025	7	フェラーリ認定ボディショップとして認証取得

※北海道100選企業：株式会社IOBIが2021年より運営する日本一の地方創生メディア「Made In Local」のメインコンテンツで、北海道に本社所在地があり、その中から厳選された限定100社の企業を紹介する取組みである。

(3) 企業理念、経営方針等

経営理念	コーポレートメッセージ「まごころを感動に」	 <p>代表取締役社長 安部 直人 氏 (写真出所) 日免オートシステム HP</p>
主な内容	<p>創業以来一貫して自動車関連事業の総合商社として歩み続け、その原動力となっているのが、コーポレートメッセージでもある「まごころを感動に」である。この言葉を胸に社員一人一人が顧客に寄り添い、おもてなしの精神でサービスと技術の双方を磨き上げている。この先もこれは変わることはなく、引き続き、寄り添う力（傾聴力・共感力・提案力）で顧客と接し、「車のことなら日免さん」と言われる会社を目標に、北海道を代表するオールラウンドのカーブランドを目指している。</p> <p>この実現のためにも忘れていけないのは、社員を「財産」と考え、社員を大切に、社員本人とその家族からも「日免の社員で本当に良かった」と思ってもらえるようにするのが経営者としての責務である。</p>	
企業ロゴ	コーポレートカラーのブルーは、同社ブランドの一部として、信頼性と安定性を象徴しており、同社の誇りでもある。	



(4) 各種認証の取得

①主な許可資格

各種許可 資格一覧	分解整備	国土交通省運輸局指定工場（指定番号 1-973）
	板金・塗装	日本車体協同組合指定推奨工場（承認番号 5086）

②主な専門ライセンス

輸入車の板金塗装・整備点検は専門のライセンスが必要であり、多くの海外メーカーからライセンス認定を取得している。以下のライセンスが証明するようにスペシャリストが多数在籍、全ての修理に対応できる技術に加え、修復の難しいアルミボディも骨格の歪みをミリ単位で計測しており、高品質なサービスを提供している。なお、同社で修理作業を行った車両に対して「修理保証書」を発行しており、修理箇所に万が一不具合が生じた場合、「修理保証書」が示す条件に基づき、再度修理対応している。

図表 1 主な専門ライセンス一覧と修理の様子



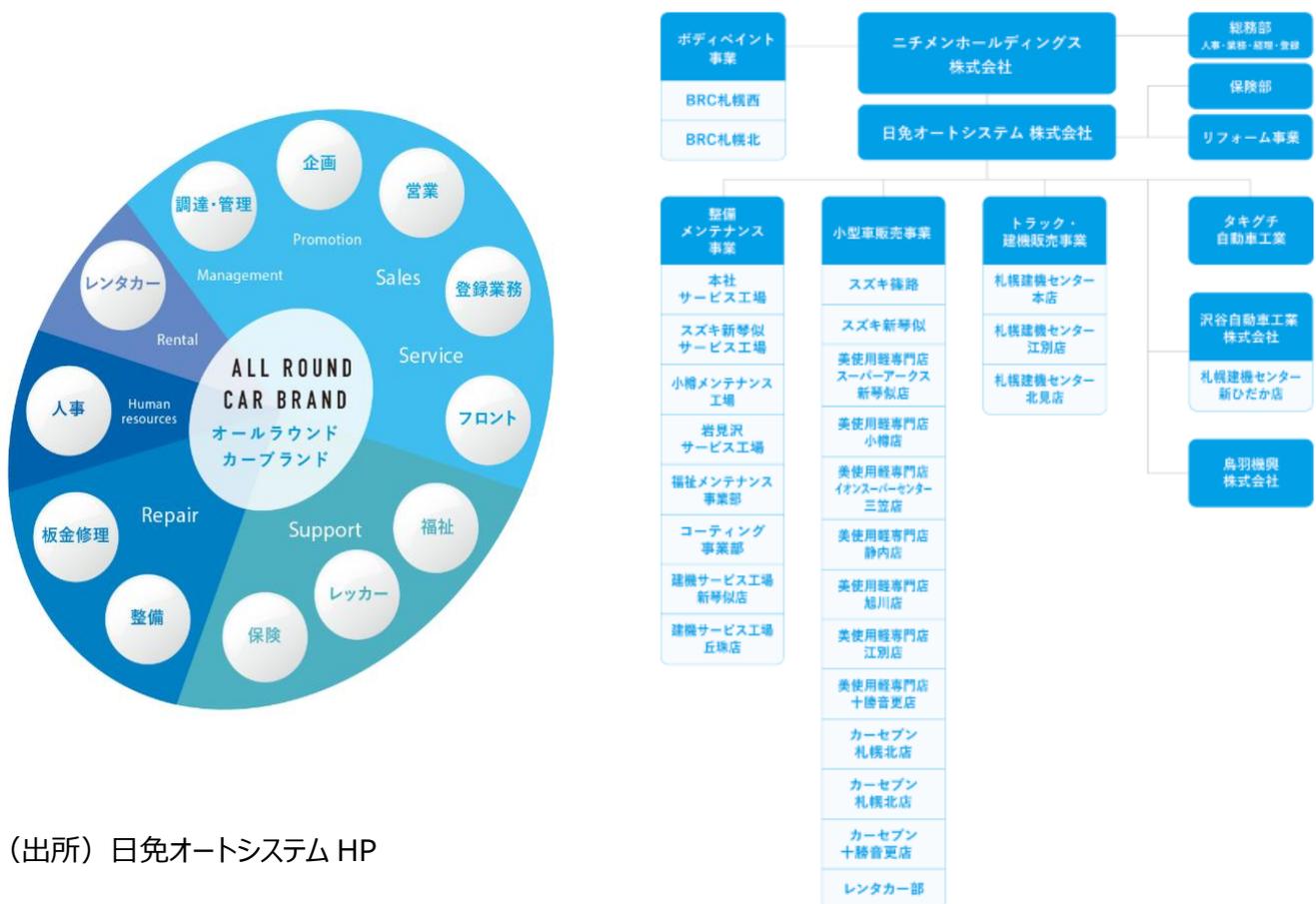
(写真出所) 日免オートシステム HP

(5) 主な業務内容

日免オートシステムは、ニチメンホールディングスを中核に自動車関連事業の総合商社として、国産・輸入車メーカーの新車・中古車の販売のほか、カーセブンブランドによる車買取事業、公共事業需要にも対応できる建設車両機械販売等を柱としている。また、道内では数少ない各輸入車メーカーから認証資格を得た板金塗装工場を有しており、最先端技術で日々のメンテナンスから修理・車検までワンストップ対応の質の高いカーライフを提供している。さらにレンタカー事業においては一般自動車のみならず、福祉車両や工事車両などの専門車両も取り揃え、幅広いニーズに応えている。

主な業務内容	自動車販売業	同社は全車種全メーカーを取り扱っており、新車・中古車販売、リース販売、残価クレジットの取り扱い、未使用軽自動車販売、建設車両販売、輸入車販売、福祉車両販売等、多岐にわたる販売サービスを提供している。
	自動車整備・修理業	道内各地に自動車整備工場を構えているとともに、最新鋭の設備も整備している。また、スタッフは輸入車メーカーの認定研修を修了しており、キズ修理から事故修理に至るまで、各種板金塗装・修理に対応可能である。加えて、塗装や研磨作業を一ヶ所に対応できるため、作業時間の大幅な短縮によりトータルコストの削減を実現した。
	レンタカー事業	創業当初から続く事業であり、現在では、一般自動車から大型トラック、高所作業車、福祉車両まで多種多様な車種を取り揃えている。レジャーなどの一般利用のみならず、自動車ディーラーや整備工場の代車利用など幅広い顧客のニーズに対応している。

図表 2 主な業務内容図と会社組織図



(出所) 日免オートシステム HP

(6) 内部環境・外部環境

①内部環境

自動車関連事業の総合商社である日免オートシステムは、1964年の創業以来、地域に密着して各種自動車事業を展開しており、2024年には創業60周年を迎えた。店舗数も年々増加しており、現在（2025年12月末時点）、北海道内で27店舗を運営している。

同社の強みとしては、自動車関連商社として長年培ってきた技術力であり、販売から修理、アフターフォローまでワンストップで高品質なサービスを提供できることである。特に、整備・板金塗装の分野においては、高い技術力とともに多数の輸入車メーカーから認証工場と指定されている北海道では数少ない企業である。

1) 事業拡大による「100億宣言」

日免オートシステムは、自動車販売店の新規出店、自動車アフター事業の拡充及びM&A、海外進出等により大幅な売上拡大、飛躍的成長を遂げるために、自ら、「売上高100億円」という目標を掲げている。2028年にはその目標を達成し、2033年には売上高200億円を目指しており、地域に根差した自動車ビジネスを通じて地域や顧客、従業員が幸せを築ける社会を目指していく。具体的な取組や目標は以下のとおり。

図表3 「100億宣言」の主な取組・目標



100億宣言

日免オートシステム株式会社（自動車販売・整備業）

企業理念・100億宣言に向けた経営者メッセージ



代表取締役社長
安部 直人

まごころを感動に

当社は創業以来一貫して自動車関連事業の総合商社として歩み続けており、その原動力となっているのが「まごころを感動に」という想いです。当社は、自動車の販売だけでなく、その安全を守ることも、当社の重要ミッションと考えています。当社は、社員育成を強化し、高い技術力と対応力で、安心の地域社会実現へ貢献し、また多くのお客様に自動車を通じた感動を与えることで、当社の成長へとつなげてまいります。

売上高100億円実現の目標と課題

実現目標	課題
2028年売上高100億円の達成（CAGR30%） ・自動車販売店の新規出店 ・自動車アフター事業の拡充及びM&Aの実施 ・自動車アフター事業の海外進出 ※2033年には売上高200億円の達成を目指す	・事業拡大・M&Aに伴う、社員の育成 ・人手不足による生産性の向上のための設備投資 ・自動車の進化に合わせた技術・設備力の強化

売上高100億円実現に向けた具体的措置

目指す成長手段	実施体制
1. 自動車販売出店加速と社員教育強化による売上の拡大 2. 自動車アフター事業における、工場の機能分化による専門性強化・生産性の向上、及びM&Aによる売上の大幅拡大 3. 自動車アフター事業におけるASEANへの進出	・社員教育の早期化・高度化のための教育部門の立ち上げと研修施設の開設 ・輸入車・国産車それぞれの自動車修理のすみわけに向けた組織改編と工場の新設 ・国産乗用車修理工場と大型車修理工場との統合 ・海外進出に向けた外国人材の受入と海外事業の中核人材の教育機関の確立

100億宣言

○本社所在地：北海道札幌市北区東茨戸1条1丁目8番5号
 ○事業概要：自動車販売・整備・修理
 ○常時使用する従業員：100名（2025年9月時点）
 ○現在の売上高：61.7億円（2024年12月期）
 ○法人番号：2430001012899
 ○Web：
<https://www.nichimen-g.co.jp/>

※本宣言は企業自身がその責任において売上高100億円を目指して、自社の取組を進める旨を宣言するものです



100億宣言

日免オートシステム株式会社（自動車販売・整備業）

売上高100億円実現

当社は自動車販売店の新規出店、自動車アフター事業の拡充及びM&A、また、海外進出により、大幅な売上拡大を図ります。

- ・2028年：100億円達成
- ・2033年：200億円達成



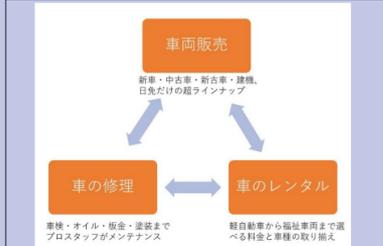
単位：億円

年	売上高 (億円)
2025年	61.7
2026年	61.7
2027年	61.7
2028年	100
2029年	100
2030年	100
2031年	100
2032年	100
2033年	200

【当社の事業】

当社は、自動車に関するトータルサービスを提供しており、それぞれの分野において高い専門性を持つため、北海道で長く事業を続けています（北海道を代表する企業best100に選出）。自動車の修理部門では、以下のとおり多くの認証工場となっており、作業クオリティの高さが証明されています。

デュフラインランドジャパンプラチナ認証取得工場
 フェラーリ、マセラティ、テスラ、ジャガー、ランドローバー、アウディ、フォルクスワーゲン、BMW、MINI、ボルボ、ランボルギーニ認定ボディショップ



車販売
 新車・中古車・新古車・経機、日免だけのラインナップ

車の修理
 車検・オイル・板金・塗装までプロスタッフがメンテナンス

車のレンタル
 軽自動車から福祉車両まで選べる料金と各種の取り扱

(出所) 日免オートシステム HP

2) 「サステナビリティ経営方針」の策定

日免オートシステムは「企業理念」を基軸とし、自動車関連事業を通じて、地域住民に豊かに安全に生活できるよう、様々な貢献活動によって成長してきた。今後も変化するクルマ社会に柔軟に対応しながら、ユーザーが求めている質の高い価値創造の実現に向け、自律型考働社員の輩出を使命とした組織運営を実現させ、地域住民が安心して利用できる持続可能なサービスの提供に貢献すべく、「サステナビリティ経営方針」を2022年5月に策定した。主な内容は、以下のとおり。

図表 4 日免オートシステムのサステナビリティ経営方針・取組内容



テーマ	重要課題	主な取組内容	KPI	SDGs17の目標
環境	環境配慮型経営の実現	店舗・工場の省エネ化を推進する	2030年度までに店舗・工場の照明LED化100%	
		CO2排出量の削減する	2030年度までに全ての代車をエコカーに入替する	
社会・地域	ダイバーシティ&インクルージョンの取組み	女性の働きやすい職場づくりを推進しジェンダー平等を実現する	2030年度までに女性従業員比率を40%にする 2030年度までに当社基準における女性管理職比率を15%にする	
		外国人実習生の積極登用を行う	2030年度までに外国人実習生をグループ全体で30名雇用する	
経済・ガバナンス	自動車整備技術の向上	次世代車両に関する整備技術者を育成する	2030年度までに全メカニックが次世代車両に関する整備技術を習得する	
	災害等リスクマネジメント強化	BCP計画を実用化する	2025年度までに想定される災害対策を構築する	
	SDGs経営の実装	SDGsへの取組みをHPで社外公表する	2022年中にHPを更新し、SDGsへの取組みを毎年度公表する	
SDGs浸透に向けた体制を構築する				

(出所) 日免オートシステム HP

3) 外国人の積極的な活用

日免オートシステムでは、2018 年より外国人実習生を含む外国人従業員の積極採用を開始しており、現在（2025 年 12 月末）では 12 名の外国人従業員が活躍している。同社では、自動車整備業務を中心に外国人従業員の採用を進めてきたところであるが、昨今の求人活動においては、学生側から SDGs に対する取組みの問い合わせが増えていることから、同社の「サステナビリティ経営方針」の策定にあわせて、雇用の目標数を掲げた。外国人従業員の確保に当たっては、安心して働くことができるための生活支援のほか、日本文化や日本語の学習支援も行っている。現状、人手不足等の影響により人材確保が難しい中、今後も外国人を活用しながら、同社の持続可能な整備サービスの維持、向上を図っていく。

図表 5 日免オートシステムで働く外国人



(出所) 日免オートシステム HP

【ポイント】

- ・長年培ってきた技術力により、販売から修理、アフターフォローまでワンストップで高品質なサービスを提供できる。
- ・高い技術力とともに多数の輸入車メーカーから認証工場と指定されている北海道では数少ない企業である。
- ・2028 年に売上 100 億円企業を目指すとともに、地域に根差した自動車ビジネスを通じて地域や顧客、従業員が幸せを築ける社会を目指していく。
- ・「企業理念」を基軸に「サステナビリティ経営方針」を策定、各種目標の達成により持続可能な社会の実現に向けた貢献を図っていく。
- ・外国人従業員の積極的な採用により、持続可能な整備サービスの維持、向上を図っていく。

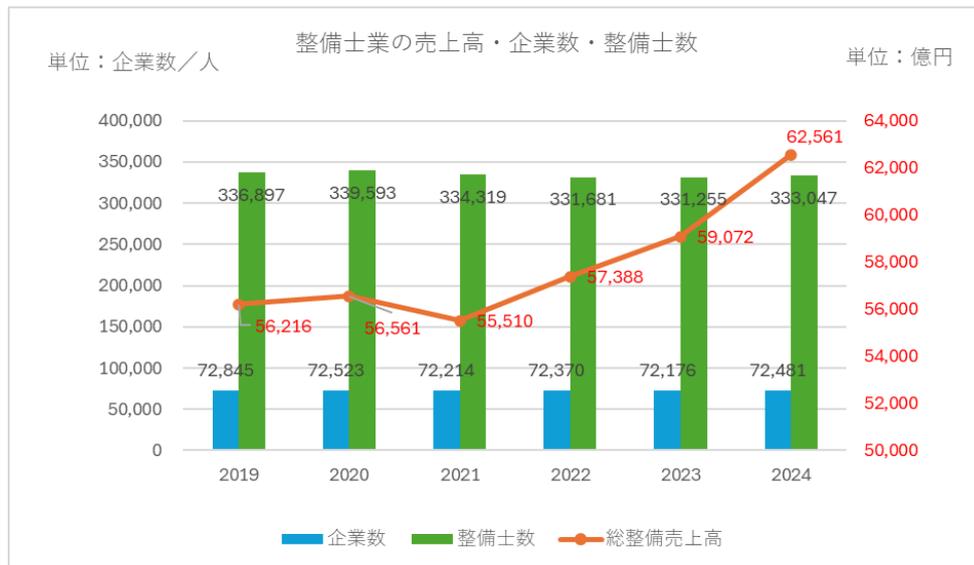
②外部環境

1) 自動車整備業の現状

直近6年間の総整備売上高の推移をみると、2021年に一旦減少したが、2022年以降3年連続で増加傾向となっており、企業数は横ばい傾向、整備士数は横ばいまたは微増傾向にある。その一方で、将来的には整備士の人手不足および高齢化が進行すると懸念されている。自動車整備専門学校の入学者数は年々減少していることに加え、自動車整備士等の平均年齢は上昇傾向となっている。加えて、自動車整備士資格の受験者数も減少の一途をたどっており、給与や休暇取得等といった環境面でも優遇されていないことから、敬遠されている職種の一つとなっている。

整備需要は増加傾向の見込みであるが、整備士数も横ばいもしくは微増に留まる見込みであり、整備士の業務は負担増となっていることから、これらの自動車整備業の取り巻く現状を直視した上で、持続可能な成長に向けて、業界全体として人材確保や自動車整備の高度化、生産性向上といった喫緊の課題に取り組む必要がある。

図表 6 整備士業の売上高・企業数・整備士数

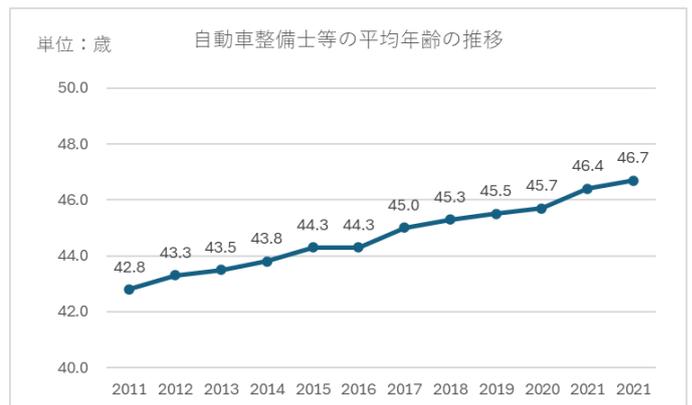


(出所) 日本自動車整備振興会連合会「令和6年度自動車特定整備業実態調査」

図表 7 自動車整備専門学校入学者数の推移 (抜粋)

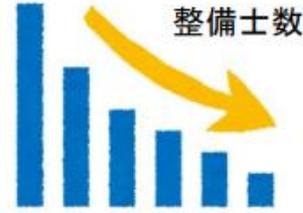
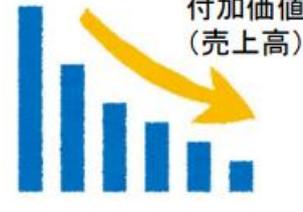
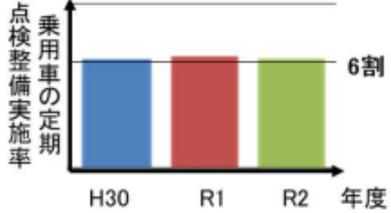


図表 8 自動車整備士等の平均年齢の推移



(出所) 国土交通省「自動車整備分野における人材確保に係る取組」

図表 9 自動車整備業が直面している主な課題

<p>1. 自動車整備士の人材確保</p>	<p>少子化や職業選択の多様化により、自動車整備士の確保が不可欠</p>	
<p>2. 自動車整備の高度化</p>	<p>電動車や衝突被害軽減ブレーキ等を搭載した自動車に対応するため、整備の高度化が急務</p>	
<p>3. 付加価値の向上 (生産性の向上)</p>	<p>人材不足や整備の高度化への対応とともに、整備士 1 人あたりの付加価値の向上や、業界全体の付加価値の向上が必須</p>	
<p>4. 自動車ユーザーの保守管理の徹底</p>	<p>適切な点検整備に関する自動車ユーザーの理解をさらに進めることが必要</p>	

(出所) 国土交通省「自動車整備分野における人材確保に係る取組」

2) 自動車整備士の人材確保

2013 年から国土交通省は自動車整備士人材不足の背景にある課題を解決するため、官民一体となったワーキンググループを設置した。2023 年 3 月には「中間とりまとめ」を発表して、以下の 3 つの柱が提示されている。

それらに加え、今後、少子高齢化による整備士の人材確保にも限界があるため、女性自動車整備士のさらなる採用・活躍を後押しすることや外国人採用も必要不可欠であることから、女性や外国人に対して働きやすい職場環境づくりのガイドラインを整備することが業界に求められている。

<p>人材の募集</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・若年層（小学生・中学生等）への PR 強化を行い、自動車整備士の認知度を早期段階から高める。 ・高校生等を対象とした整備工場における職業体験を実施し、自動車整備士の職業選択を促す。
<p>人材の定着</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車整備士の働きやすい職場ガイドラインを策定し、事業者の達成状況を評価することで、自動車整備業の職場環境改善を支援する。 ・国による経営者向けセミナーを開催し、短時間勤務や週休 3 日勤務などの自動車整備士の多様な働き方の提示について意識喚起する。
<p>人材の育成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の整備事業者が合同で行う先進技術の研修に対する支援 ・整備士養成施設における VR 教材や最新車両（安全・環境技術搭載車両）等の導入に対する支援

(出所) 国土交通省 自動車整備の高度化に対応する人材確保の対策「中間とりまとめ」

2) 業界全体で取組む環境活動

地球温暖化問題が世界共通の重要な課題であり、政府の最重要課題の一つとして位置付けられ、国を挙げて地球温暖化防止への取組みが行われている。自動車整備業界にも温室効果ガスの削減に向けた取組みの強化が求められていることを受け、日本自動車整備振興会連合会(以下、日整連)は、2008 年度に新たな「自動車整備業界における地球温暖化防止のための自主行動計画」を策定し、「二酸化炭素の排出量を 2012 年度までに 5% (2007 年度比) 削減する」という目標を上回る 6.5%の削減を達成した。引き続き政府が掲げるカーボンニュートラルの実現などに向けて、より一層の取組みの強化が必要となっていることから、2020 年度までに 10% (2007 年度比) 削減し、2030 年度までに 15% (2007 年度比) 削減する目標を策定している。

また、日整連は、自動車整備業界における地球温暖化防止のためのボランタリープラン(自主行動計画)を推進する一環として、整備事業者自身が取組みの効果を把握できる「自動車整備事業場用環境家計簿システム」を構築し、公開している。整備事業者が自社における電気等のエネルギー使用量を視覚的に把握することができる画期的なシステムで、本システムの活用により、「環境保全」や「消費エネルギーの管理・削減」など、自動車整備業界の二酸化炭素排出量削減のさらなる取組みを推進している。

図表 10 自動車整備事業場用環境家計簿システム



写真：グラフ画面

入力したエネルギー使用量から二酸化炭素排出量を算出し、グラフを作成。取組みの効果が可視化され、業態別、規模別、所属振興会別等の二酸化炭素排出量平均値と比較が可能。

(写真出所) 東京都自動車整備振興会 HP

写真：排出量ランキング

入力したエネルギー使用量から二酸化炭素排出量を算出し、業態別、規模別、所属振興会別にランキング、自事業場の二酸化炭素排出量の順位が確認できる。

【ポイント】

- ・整備需要は増加傾向の見込みであるが、整備士数も横ばいもしくは微増に留まる見込みであり、整備士の業務は負担増となっている。
- ・業界全体として人材確保や自動車整備の高度化、生産性向上といった喫緊の課題に取り組む必要がある。
- ・人材確保対策として、女性や外国人に対して働きやすい職場環境づくりのガイドラインを整備することが業界に求められている。
- ・業界全体として環境活動に取り組んでいるとともに、個別企業においては自社の二酸化炭素排出量を把握した上で、二酸化炭素排出量削減に向けた取組みが求められている。

(7) SDGsへの理解と取組み

①「SDGs 宣言」の策定

日免オートシステムは、2022年3月に「SDGs 宣言」を策定し、持続可能な社会の実現に向けて、職場の多様性確保や環境配慮型経営の実践を行うなど、積極的に各種取組みを図っている。宣言の主な内容は以下のとおり。

図表 11 日免オートシステムの「SDGs 宣言」

SDGs の達成に向けた取組テーマ	具体的な取組内容	該当する SDGs の目標
<p>『人』を大切に、質の高い『価値』を提供 多様化する職場環境を整備し、「財産」である社員が自ら考え行動・挑戦できるよう育成することで、自動車関連事業の総合会社として、お客様が求める質の高い価値の提供を目指してまいります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「健康事業所宣言」認定の取得 ・定期健康診断、メンタルケアの実施 ・女性が活躍できる職場づくりの推進 ・育児休業、育児従業員優遇制度の実施 ・各種研修制度、社内外のセミナーや勉強会の実施 ・社員表彰実施によるモチベーション向上 ・外国人技能実習生等の外国人労働者への適切な処遇 ・代表者、部門責任者による定期的な面談 	
<p>『まごころ』を持って感動と安心を提供 社員一人一人がお客様に寄り添い、心からのサービス精神と感謝の気持ちを忘れず、サービスと技術の両方を磨き、お客様にご満足いただける感動と安心を提供してまいります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・中期経営計画の策定 ・社内外への経営情報の開示 ・コンプライアンス遵守のための研修実施 ・次世代車輻への対応に向けた人材育成、最新技術導入 ・代表宛お客様アンケートの実施 ・お客様の声の社内共有化 	
<p>地域の発展と未来のために 地域密着をテーマに、変化する社会情勢に柔軟に対応しながら事業展開を進め、地域貢献活動等を通じて、持続可能な地域社会の実現に寄与してまいります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・職場見学の実施 ・周辺地域での清掃活動とスクールガードの実施 ・定年制の延長、延長雇用制度の制定 ・地元人材の積極的な採用 ・ボランティア活動実施 ・地域貢献活動のHP等への掲載 	
<p>環境への配慮 廃棄物の適正処理・削減、省エネ・省資源への取り組みにより、環境負荷低減に努め、自然環境の保全に貢献してまいります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・社内での廃棄物の削減や分別、リサイクルの促進 ・ペットボトルキャップ、リングルの寄贈 ・店舗内照明のLED化 ・全ての代車をハイブリッドカーへ入替 ・空調の適正温度の設定 ・環境への取り組みをHP等へ掲載 ・ペーパーレス化の推進 	

(出所) 日免オートシステム HP

2. 【日免オートシステム】の包括的分析

セグメント、エリア及びサプライチェーンの観点から、インパクトを生み出す要因を包括的に検討した。

(1) 業種別インパクトの状況

PIF 原則及びモデル・フレームワークに基づき、道銀地域総合研究所が定めるインパクト評価の手続きを実施した。まず、日免オートシステムの事業については、国際標準産業分類における「自動車販売業」、「自動車整備・修理業」、「自動車のレンタル及びリース業」に整理した。事業別の UNEP FI の分析ツールによるポジティブ、ネガティブなインパクトエリアの判定結果は、以下の通り。各インパクトエリア内で該当したインパクトトピックの内訳は、別表 1 のとおり。

《産業分類別及び全体の特定したインパクトの一覧》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	全事業	
		ポジティブ	ネガティブ
社会	健康および安全性		●
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	●	
	生計	●	●
社会経済	健全な経済	●	
環境	気候の安定性		●
	生物多様性と生態系		●
	サーキュラリティ	●	●

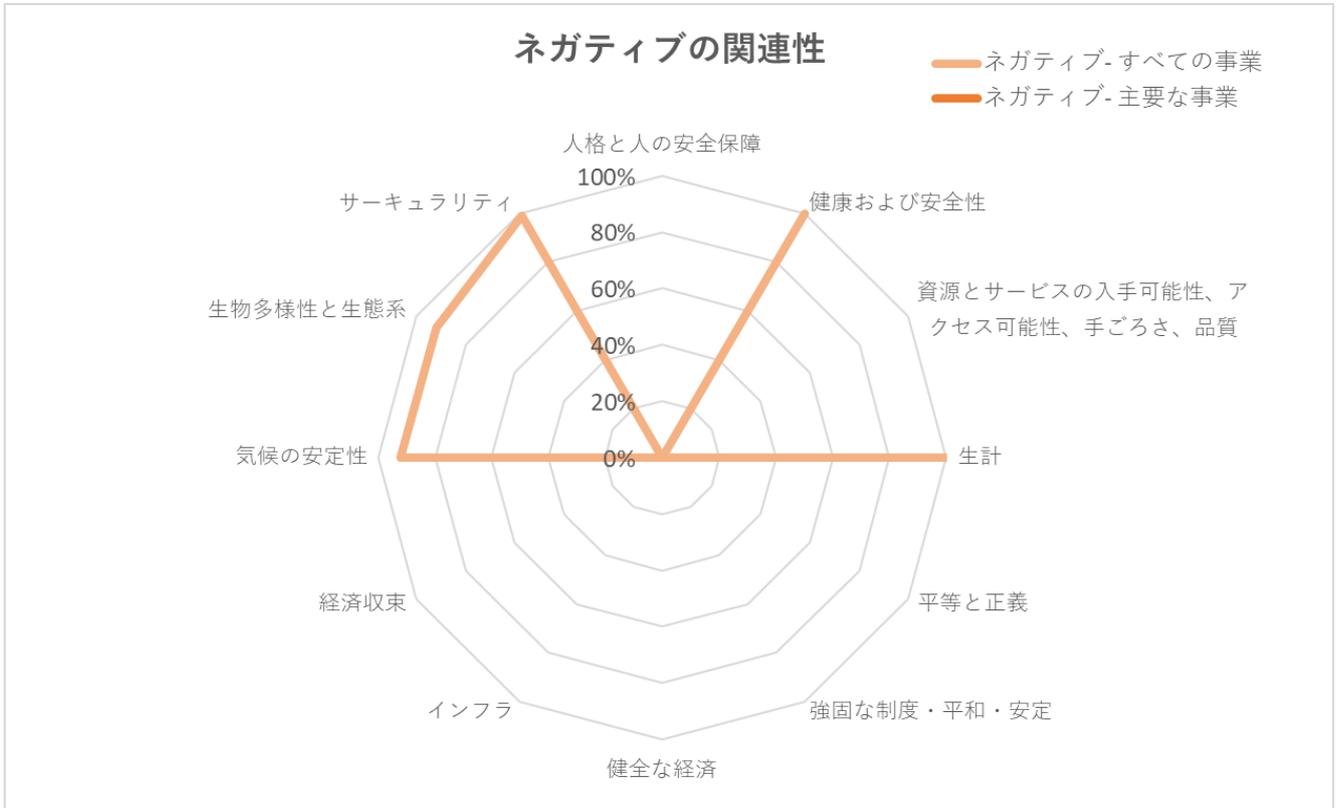
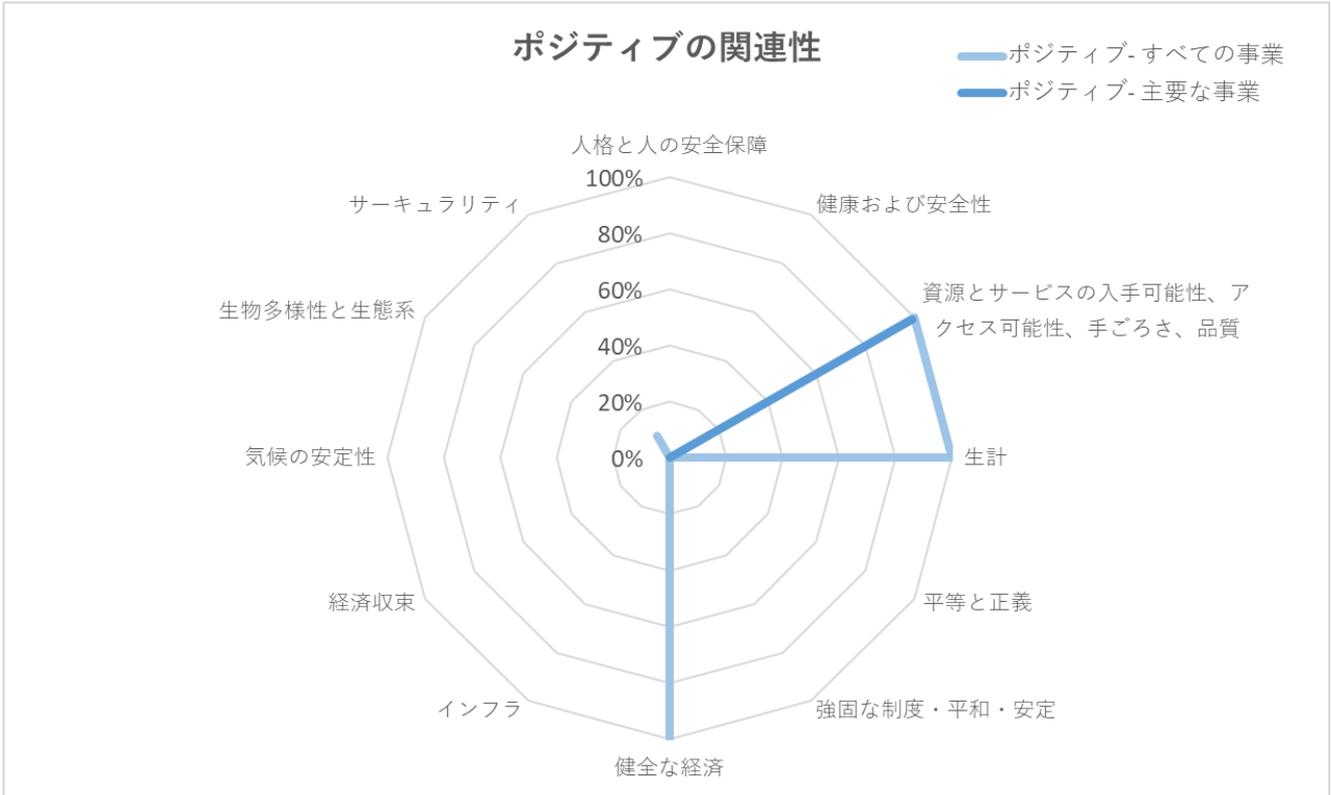
(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

《別表1》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	全事業		4510 自動車販売業		4520 自動車整備・修理業		7710 自動車のレンタル及びリース業	
			ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障	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	—		●		●		●		●
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	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										
生計	雇用	●		●		●		●		
	賃金	●	●	●	●	●	●	●	●	
	社会的保護		●		●		●		●	
平等と正義	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	強固な制度・平和・安定	法の支配								
		市民的自由								
	健全な経済	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	—									
環境	気候の安定性	—		●		●			●	
	生物多様性と生態系	水域								
		大気		●		●				●
		土壌								
		生物種								
		生息地								
	サーキュラリティ	資源強度	●	●		●	●		●	●
廃棄物		●	●		●	●	●	●	●	

(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

<全体のデフォルトインパクトレーダー>



これらの集約結果、及び日免オートシステムの個別要因を加味した修正結果は、以下のとおり。また、インパクトピック単位での修正内容は別表2のとおり。

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	全事業	
		ポジティブ	ネガティブ
社会	健康および安全性		●
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	●	
	生計	●	●
	平等と正義		●
社会経済	健全な経済	●	
環境	気候の安定性		●
	生物多様性と生態系		●
	サーキュラリティ	●	●



全事業	
ポジティブ	ネガティブ
	●
●	
●	●
	●
●	
	●
	●
●	●

(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

まず、UNEP FI が定めたインパクト評価ツールを用い、ポジティブ・インパクトが発現するインパクトエリア／トピックとして、「移動手段」、「雇用」、「賃金」、「零細・中小企業の繁栄」、「資源強度」、「廃棄物」を確認した。

一方、ネガティブ・インパクトが発現するインパクトエリア／トピックとして、「健康および安全性」、「賃金」、「社会的保護」、「気候の安定性」、「大気」、「資源強度」、「廃棄物」を確認した。なお、標準値からの追加・削除したインパクトエリア／トピックは以下のとおり。

		インパクト カテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	追加・削除した理由
追加項目	ポジティブ・ インパクト	社会	資源とサービスの入手 可能性、アクセス可能 性、手ごろさ、品質	教育	資格取得の支援や人材育成の積極的な 推進を行っているため、ポジティブ・インパクト の対象に追加した。
	ネガティブ・ インパクト	社会	平等と正義	ジェンダー平等	ダイバーシティ等の取組みを通じて不平等の 是正を行っているため、ネガティブ・インパクト の対象に追加した。
				民族・人種平等	
				年齢差別	
その他の社会的弱者					
削除項目	ポジティブ・ インパクト	環境	サーキュラリティ	廃棄物	事業活動で発生した産業廃棄物の再資 源化へ向けた取組みは実施しているもの の、社会的な影響は限定的であるため、ポ ジティブ・インパクトの対象より削除した。
	ネガティブ・ インパクト	社会	生計	賃金	北海道の業種別平均賃金以上の賃金水 準を確保していることと、低収入かつ不規則 な収入ではないため、ネガティブ・インパクト の対象より削除した。

《別表 2》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	全事業		全事業	
			ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障	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	—		●		●
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	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					
	生計	雇用	●			●
		賃金	●		●	
		社会的保護			●	
平等と正義	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	強固な制度・平和・安定	法の支配				
		市民的自由				
	健全な経済	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	—				
環境	気候の安定性	—		●		●
	生物多様性と生態系	水域				
		大気			●	
		土壌				
		生物種				
		生息地				
	サーキュラリティ	資源強度	●		●	
		廃棄物	●		●	



(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

3. インパクトに係る戦略的意図やコミットメント

インパクトテーマと、PIF 原則及びモデル・フレームワークにより、特定したインパクトエリアまたはトピックの関連は、以下のとおり。

	インパクトテーマ	特定したインパクトエリア	特定したインパクトトピック
I	環境配慮に向けた取組み	健康および安全性	—
		気候の安定性	—
		生物多様性と生態系	大気
		サーキュラリティ	資源強度、廃棄物
II	働きやすい職場づくりに向けた取組み	健康および安全性	—
		生計	雇用、賃金、社会的保護
		平等と正義	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
III	人材育成の強化・労働生産性向上に向けた各種取組み	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	教育
		生計	賃金、社会的保護
IV	経済力を高める各種施策の取組み	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	移動手段
		健全な経済	零細・中小企業の繁栄

4. 日免オートシステムに係る本ポジティブ・インパクト・ファイナンスにおける KPI の決定

特定したポジティブ・インパクト（以下、PI）とネガティブ・インパクト（以下、NI）の内容を記載する。

(1) 環境配慮に向けた取組み

項目	内容												
インパクトの種類	PI の向上、NI の低減												
インパクト エリア/トピック	PI： 〈資源強度〉 NI： 〈健康および安全性〉、〈気候の安定性〉、〈大気〉、〈資源強度〉、〈廃棄物〉												
影響を与える SDGs の目標	   												
内容・対応方針	環境配慮に向けた各種施策の実行												
毎年モニタリングする 目標と KPI	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自社事業における環境配慮に向けた取組みの促進 <p>【KPI】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2031 年度末までに再資源化により廃棄物処理費用を 2024 年度比 40%削減 ・2031 年度末までに水性塗料使用量を 12.5%増加 ・大気汚染対策への取組み <table border="1"> <thead> <tr> <th>取組項目</th> <th>実績（2024 年度）</th> <th>目標（2031 年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>低排出ガス車・低燃費車の導入</td> <td>204台</td> <td>400台</td> </tr> <tr> <td>電気自動車の導入</td> <td>0台</td> <td>5台</td> </tr> <tr> <td>低公害車の販売数割合</td> <td>55%</td> <td>70%以上</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・2031 年度末までに DX 化推進により紙の購入量を 2024 年度対比 20%削減 <p>※設定した KPI のうち目標年度に達したものについては、再度の目標設定等を検討</p>	取組項目	実績（2024 年度）	目標（2031 年度）	低排出ガス車・低燃費車の導入	204台	400台	電気自動車の導入	0台	5台	低公害車の販売数割合	55%	70%以上
取組項目	実績（2024 年度）	目標（2031 年度）											
低排出ガス車・低燃費車の導入	204台	400台											
電気自動車の導入	0台	5台											
低公害車の販売数割合	55%	70%以上											

①再資源化の取組み（PI：〈資源強度〉 NI：〈資源強度〉、〈廃棄物〉）

同社では資源循環型社会の実現に向け、各拠点及びグループ会社を含めた全社的なリサイクル体制を構築している。従来は破棄されて不要になったタイヤ・ホイール・ミラー・ヘッドライト・エンブレム等の自動車部品について、専門部署を立ち上げ、再利用可能な部品を選別し、リサイクル品として販売する取組みを始めた。本取組みにより、廃棄物の削減及び資源の有効活用を推進するとともに、自動車部品の再流通を通じて、環境負荷低減に貢献していく。

ア. 再資源化による廃棄物の削減

実績（2024 年度）	目標（2031 年度）
産業廃棄物処理費用 260 万円／年度	2024 年度対比 40%削減

②水性塗料使用推進による大気汚染の防止（NI：〈健康および安全性〉、〈大気〉）

自動車の塗料には油性と水性の2種類があるが、日免オートシステムでは2010年より水性塗料を導入し、積極的に使用している。水性塗料は揮発性有機化合物（VOC）の排出が少なく、大気汚染の防止に貢献するほか、作業員などの人体への影響を軽減する。同社では今後も水性塗料を積極的に使用し、併せて油性塗料の使用量を削減していくことで、大気汚染の防止や従業員の健康負荷軽減を推進していく。

ア. 水性塗料の使用推進

実績（2024年度）	目標（2031年度）
水性塗料使用量 1,084ℓ／年度	2024年度対比 12.5%増加

③大気汚染対策への取組み（NI：〈気候の安定性〉、〈大気〉）

二酸化炭素（CO₂）排出量を部門別に見ると、2020年度実績で産業部門は約37%を占めていることから、国土交通省ではこれまで燃費性能の向上による省CO₂化やICT施工による作業効率の向上を進めているところである。

このような背景を踏まえて、日免オートシステムにおいても低排出ガスや低燃費機能のある車両の導入を進めている。現在、代車やレンタカーなど保有する車両は250台を超え、今後の事業拡大に伴い保有台数は増える見込みではあるが、低排出ガス車・低燃費車に加え、電気自動車（EV）の導入も進めていく。また、販売する車両についても、低排出ガス車や低燃費車の販売割合を増やしていくことで、CO₂や粒子状物質（PM）、窒素酸化物（NO_x）の削減の取組みを推進していく。

ア. 低排出ガス車・低燃費車等の保有実績・導入目標

実績（2024年度）

	保有台数	うち低排出ガス車もしくは低燃費車	うち電気自動車
レンタカー	128台	98台	-
代車（整備・販売・板金）	130台	106台	-
合計	258台	204台	

目標（2031年度）

	保有台数	うち低排出ガス車もしくは低燃費車	うち電気自動車
レンタカー	240台	240台	-
代車（整備・販売・板金）	165台	160台	5台
合計	405台	400台	5台

イ. 低排出ガス車・低燃費車等の販売実績・目標

	実績（2024年度）	目標（2031年度）
車両販売実績に対する低排出ガス車もしくは低燃費車の割合	55%	70%以上

④DX化推進による紙使用量の削減（NI：〈資源強度〉、〈廃棄物〉）

日免オートシステムでは現在クラウド化やITツールの活用などを通じて、社内のDX化を推進している。会計や勤怠管理、経費精算に関するシステムを順に導入し、紙の使用量削減を図り、森林資源の保護や廃棄物の削減に努めていく。

ア. DX化推進による紙購入量の削減

実績（2024年度）	目標（2031年度）
紙の購入枚数 109万枚／年度	2024年度対比 20%削減

(2) 働きやすい職場づくりに向けた取り組み

項目	内容																					
インパクトの種類	PI の向上、NI の低減																					
インパクト エリア/トピック	PI: 〈雇用〉、〈賃金〉 NI: 〈健康および安全性〉、〈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〉																					
影響を与える SDGs の目標	    																					
内容・対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ワークライフバランスの推進のほか従業員の労働安全衛生に対する取り組みの実施 賃金のベースアップの実施により、従業員のモチベーションの向上や採用面での優位性を高めていく 多様な人材が働きやすい社内環境づくりの実践を通じて、性別や国籍等にかかわらず、従業員全員が差別なく働ける職場環境の確立 																					
毎年モニタリングする 目標と KPI	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 有給休暇取得率の向上／平均月間残業時間の減少 賃金のベースアップの実施 労働災害事故の発生件数ゼロの継続 女性従業員や外国人従業員等、多様な従業員の増加 女性役職者割合の増加／地域人材採用数の増加 <p>【KPI】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2032 年までに全社員平均有給休暇取得率向上(15%/2025 年→50%/2032 年) 2032 年までに平均月間残業時間の減少 (20 時間/2025 年→15 時間/2032 年) 2032 年度の一人当たりの平均給与を 2024 年度から 25% アップ 2026 年以降の労働災害発生件数を毎年度ゼロ 多様な人材の採用 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>実績 (2025 年 12 月末)</th> <th>目標 (2032 年 12 月末)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>女性従業員数</td> <td>31 人</td> <td>48 人</td> </tr> <tr> <td>女性役職者割合</td> <td>35.4%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>障がい者従業員数</td> <td>3 人</td> <td>5 人</td> </tr> <tr> <td>外国人従業員数</td> <td>9 人</td> <td>15 人</td> </tr> <tr> <td>シニア層従業員数</td> <td>5 人</td> <td>8 人</td> </tr> <tr> <td>地域人材の採用数</td> <td>8 人</td> <td>40 人 (累計)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※設定した KPI のうち目標年度に達したものについては、再度の目標設定等を検討</p>	項目	実績 (2025 年 12 月末)	目標 (2032 年 12 月末)	女性従業員数	31 人	48 人	女性役職者割合	35.4%	40%	障がい者従業員数	3 人	5 人	外国人従業員数	9 人	15 人	シニア層従業員数	5 人	8 人	地域人材の採用数	8 人	40 人 (累計)
項目	実績 (2025 年 12 月末)	目標 (2032 年 12 月末)																				
女性従業員数	31 人	48 人																				
女性役職者割合	35.4%	40%																				
障がい者従業員数	3 人	5 人																				
外国人従業員数	9 人	15 人																				
シニア層従業員数	5 人	8 人																				
地域人材の採用数	8 人	40 人 (累計)																				

① ワークライフバランスの推進（NI：〈健康および安全性〉、〈社会的保護〉）

厚生労働省がこのほど公表した「令和7年就労条件総合調査の概況」によると、全国の年次有給休暇取得率の全業種平均が66.9%である中、「卸売業・小売業」の有給取得率は59.9%で平均を下回っている。また、残業時間（所定外労働時間）については、厚生労働省の「毎月勤労統計調査令和6年度分結果確報」にて、全国の全業種平均が10.0時間、「卸売業・小売業」は7.1時間との結果が出ている。

日免オートシステムでは、働き方改革関連法を遵守し、2025年末では平均有給休暇取得率は15%、平均月間残業時間は20時間となっている。現状では前述の全国平均を上回る水準でないものの、繁忙期・閑散期を勘案しながら、残業や有給取得実績の管理や責任者・従業員への啓発を通じて、2032年末までには平均有給休暇取得率50%、平均月間残業時間は15時間を目指す。

なお、年次有給休暇は労働基準法39条に則り付与しているとともに、各種社会保険の完備や介護休業制度の整備など、関係法令を遵守した職場環境を整えている。加えて2024年には男性社員の育児休業取得も4名に上るなど、福利厚生への取組みを活性化させている。

② 賃金のベースアップの実施（PI：〈賃金〉）

日免オートシステムでは担当業務の内容や資格の取得状況に応じた公平な人事考課を行い給与に反映させている。同社の従業員1人当たりの平均給与額は、毎月勤労統計調査地方調査（北海道分）2025年10月平均給与（事業所規模30人以上）の産業別（卸売業・小売業）259,303円を上回る水準である。今後については、2032年度の一人当たりの平均給与を2024年度から25%アップさせることで、従業員のモチベーションの向上や採用面での優位性を高めていく。

③ 労働環境改善や安全性向上に向けた取組み（NI：〈健康および安全性〉）

日免オートシステムでは、労働環境改善や安全性向上に向けた各種取組みを積極的に行っており、安全で衛生的な職場環境の整備に取り組んでいる。直近では休業4日以上の中重篤な災害が2024年に1件、2025年に1件発生しているが、危険防止措置等の対策を講じ、今後も毎年度の発生件数ゼロを目指している。

ア. 直近の労働災害発生状況および対策

年（年間）	発生件数	主な原因	対策
2025年	1件	脚立からの転落	<ul style="list-style-type: none"> ・危険個所に対する防止措置 ・指差し確認や複数人の作業の徹底 ・4S活動
2024年	1件	鉄粉による負傷	
2023年	0件		

イ. 労働安全衛生に対する取組み状況

項目	実施頻度	主な内容
業務改善報告	都度	事件事案やヒヤリハット報告書事案を責任者から全社員へ報告し、再発防止を徹底する。

④ダイバーシティの推進

(PI：〈雇用〉 NI：〈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〉)

日免オートシステムでは、多様な人材の活用を推進しており、性別や年齢等、従業員全員が差別のない環境で生き生きと働けるように職場づくりを進めている。女性やシニア層の雇用も推進し、従業員が安心して就労できる環境整備に向けた取組みを引き続き図っていく。

特に外国人雇用に関しては、慢性的な人手不足解消のみならず、育成していくべき人材と位置づけ、受入れ体制や教育体制の整備を推進し、精力的な採用を検討している。

主な取組み項目	具体的な取組み内容
女性従業員雇用の向上	産休・育休後の復職支援、職場復帰面談等
障がい者雇用の向上	障がい者に配慮した軽作業・補助業務や柔軟な業務調整
外国人雇用の向上	生活面サポート、文化・慣習の違いへの配慮
定年再雇用制度	熟練人材の知見継承と安定した人材確保

ア. 従業員一覧(グループ全体 2025年12月末現在)

全従業員数 114人	男性	83人	全従業員のうちパート従業員数	11人
	女性	31人	全従業員のうち60歳以上の従業員数	5人

イ. 女性活躍推進・ダイバーシティの推進に向けた目標

項目	実績 (2025年12月末)	目標 (2032年12月末)
女性従業員数	31人	64人
役職者における女性の割合	35.4% (総役職者31名のうち11名)	40% (総役職者40名のうち16名)
障がい者従業員数	3人	5人
外国人従業員数	9人	15人
シニア層従業員数(60歳以上)	5人	8人
全従業員数	114人	160人

ウ. 地域人材の積極的な採用

日免オートシステムでは、札幌市を中心に継続的に地域人材を採用してきた。近年ではリファラル制度（社員の紹介を通じて人材を採用する仕組み）やウェルカムバック制度（家庭の事情や転職で一度退職した元社員を再雇用する仕組み）を導入した結果、入社実績が順調に増加しており、地域人材の確保が進んでいる。札幌市及び近郊の地域人材の採用は地域経済の活性化に貢献する取組みでもあることを鑑み、同社では今後も地域に根ざした企業として積極的に地域人材の採用を図っていく。

項目	実績 (2025年単年)	目標 (2026~2032年累計)
地域人材採用数	8人	40人
うち リファラル制度利用者	5人	30人
うち ウェルカムバック制度利用者	1人	6人

(3) 人材育成の強化・労働生産性向上に向けた各種取組み

項目	内容
インパクトの種類	PIの向上、NIの低減
インパクト エリア/カテゴリー	PI: 〈教育〉、〈賃金〉 NI: 〈社会的保護〉
影響を与える SDGsの目標	 
内容・対応方針	・労働生産性向上に向けた従業員の資格取得のサポート
毎年モニタリングする 目標とKPI	【目標】 ・人材育成の強化に注力するとともに、労働生産性向上に向けた取組みの推進 【KPI】 ・2032年末までに有資格者数の増加 (2025年末/延べ193人→2032年末/延べ232人)

① 資格取得のサポート (PI: 〈教育〉、〈賃金〉、NI: 〈社会的保護〉)

従業員のスキルアップにつながる資格の取得については、その受験費や研修費等を会社負担しており、従業員の資格取得により業務の生産性向上を目指している。加えて有資格者に対しては資格に応じた資格手当を支給し、資格取得へのモチベーション向上と人材育成の強化を図っている。同社では今後の事業拡大を視野に、従来の資格のほか、1級自動車整備士や行政書士などの資格取得への取組みを促進させる。

ア. 主な資格者一覧 (抜粋) (2025年12月末現在)

資格名	人数
3級自動車整備士	2人
2級自動車整備士	19人
整備主任者	15人
自動車検査員	13人

イ. 有資格者※の状況

実績 (2025年末)	目標 (2032年末)
有資格者 (延べ人数) 193人	有資格者 (延べ人数) 232人

※ 有資格者 特定の業務を行うことができることを証明する資格や認定、免許等の保有者のこと

②人材育成の推進（PI：〈教育〉、NI：〈社会的保護〉）

日免オートシステムでは、会社全体の生産性向上とレベルアップを目指した以下の各種研修の実施に加え、外部専門機関が提供する講習や研修への積極的な参画を推進している。これら多角的な教育機会の提供を通じて、全従業員の業務スキル向上や組織力強化を図っている。

ア. 研修の実施状況

研修名	実施頻度	主な研修内容等
北海道経営未来塾	年 12 回	次世代経営者育成
グループ代表・執行役員研修	年 3 回	簿記及び立場に応じた討論会
会議出席者研修	年 3 回	立場に応じた討論会、野外研修
班長・主任メンバー研修	年 3 回	立場に応じた討論会、野外研修
女性プロジェクトチーム研修	不定期	社内規律や方向性の検討

(4) 経済力を高める各種施策の取組み

項目	内容
インパクトの種類	PI の向上
インパクト エリア/カテゴリー	PI: 〈移動手段〉、〈零細・中小企業の繁栄〉
影響を与える SDGs の目標	 
内容・対応方針	・経済力を高める各種施策の実行
毎年モニタリングする 目標と KPI	【目標】 ・事業規模の拡大 【KPI】 ・2032 年度末までに売上規模を 175 億円、取引先 500 社に拡大

①事業規模の拡大(PI : 〈移動手段〉、〈零細・中小企業の繁栄〉)

北海道においては人口減少や人手不足の加速により、バスや鉄道においてダイヤの縮小や廃線など公共交通機関が従来どおりのサービス提供が困難になる中で、自家用車やレンタカーといった移動手段は地域住民の生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラとなっている。日免オートシステムは、自動車小売業を中心に、整備・修理、レンタカーまでを網羅する多角的な事業展開を行っており、これらのサービスを安定的に供給し続けることは、地域住民の安心・安全な移動と、地域経済の基盤維持に貢献している。

同社は、今後 2032 年度末までに売上高 175 億円へと事業の大幅な拡大を目指している。この急成長の背景には、後継者不足や収益性の悪化に直面する同業他社の事業承継 (M&A) を担い、地域に蓄積された雇用や技術を次世代へ継承するという社会的役割に加え、自動車ディーラーやレンタル企業と提携強化や ASEAN への進出といった成長戦略が据えられている。同社の取引先は現在 300 社に上り、大手自動車ディーラーから地域企業まで多岐にわたるが、その大半を地域の中小企業が占めている。国内の地域インフラ維持と海外市場での事業展開を両輪で推進し、事業を拡大することで、取引先である中小企業等へ高品質な修理体制を提供し、地域経済を支える企業群の価値向上へ貢献していく。

事業規模拡大へ向けた項目	主な取組み内容
店舗拡大と社員教育の強化	自動車販売店の加速的展開と並行し、社員教育を強化することで、顧客満足度の高い付加価値サービスを提供する。
自動車アフター事業の拡充	自動車アフター事業において工場の機能を分業化し、専門性を高めることで生産性の向上を図る。併せて M&A や ASEAN への進出により、事業規模やエリアを拡大していく。
取引先との関係深化	自動車ディーラーやレンタル企業等との業務提携を深化させ、事故修理や板金塗装の受託、建設機械の貸出・買取等を通じた安定的な受注体制を確立する。

ア. 事業規模拡大へ向けた目標

項目	実績 (2025 年 12 月期)	目標 (2032 年 12 月期)
売上高の増加	58 億 3 千万円	175 億円
取引先の増加	300 社	500 社

5. 本ファイナンスで KPI を設定したインパクトの種類、SDGs 貢献分類、影響を及ぼす範囲

(1) 本ファイナンスで KPI を設定したインパクトの種類、SDGs 貢献分類、影響を及ぼす範囲

日免オートシステムの事業活動は、SDGs の 17 の目標と 169 のターゲットに以下のように関連している。

①環境配慮に向けた取組み

SDGs17 の目標	ターゲット	内容
 3 すべての人に健康と福祉を	3.9	2030 年までに、有害化学物質、並びに大気、水質及び土壌の汚染による死亡及び疾病の件数を大幅に減少させる。
 11 住み続けられるまちづくりを	11.6	2030 年までに、大気、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 つくる責任つかう責任	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。
 13 気候変動に具体的な対策を	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。

期待されるターゲットの影響としては、環境負荷の低減に向けた各種施策を実行することで、二酸化炭素排出や廃棄物等の削減に寄与する。

②働きやすい職場づくりに向けた取組み

SDGs17 の目標	ターゲット	内容
 3 すべての人に健康と福祉を	3.4	2030 年までに、非感染性疾患による若年死亡率を、予防や治療を通じて 3 分の 1 減少させ、精神保健及び福祉を促進する。
 4 質の高い教育をみんなに	4.4	2030 年までに、技術的・職業的スキルなど、雇用、働きがいのある人間らしい仕事及び起業に必要な技能を備えた若者と成人の割合を大幅に増加させる。
 5 ジェンダー平等を実現しよう	5.5	政治、経済、公共分野でのあらゆるレベルの意思決定において、完全かつ効果的な女性の参画及び平等なリーダーシップの機会を確保する。
 8 働きがいも経済成長も	8.5	2030 年までに、若者や障がい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。
 10 人や国の不平等をなくそう	10.2	2030 年までに、年齢、性別、障がい、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。

期待されるターゲットの影響としては、賃金のベースアップ等による社員の待遇改善をはじめ、多様な人材が働きやすい社内環境づくりの実践を通じて、従業員全員が差別なく働ける職場環境の確立に寄与する。

③人材育成の強化・労働生産性向上に向けた各種取組み

SDGs17の目標	ターゲット	内容
 4 質の高い教育を みんなに	4.4	2030年までに、技術的・職業的スキルなど、雇用、働きがいのある人間らしい仕事及び起業に必要な技能を備えた若者と成人の割合を大幅に増加させる。
 8 働きがいも 経済成長も	8.2	高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。

期待されるターゲットの影響としては、人材育成の強化に注力することを通じて、労働生産性向上に寄与する。

④経済力を高める各種施策の取組み

SDGs17の目標	ターゲット	内容
 8 働きがいも 経済成長も	8.3	生産活動や適切な雇用創出、起業、創造性及びイノベーションを支援する開発重視型の政策を促進するとともに、金融サービスへのアクセス改善などを通じて中小零細企業の設立や成長を奨励する。
 9 産業と技術革新の 進歩をつくろう	9.1	すべ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えるための、地域を越えたインフラなどの質の高い、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。

期待されるターゲットの影響としては、経済力を高める各種施策の実行により地域貢献を図ることに寄与する。

(2) 企業の所在地において認識される社会的課題・環境問題への貢献

環境省では、地域ぐるみで中堅・中小企業の脱炭素経営を支援する体制を構築すべく、「地域ぐるみでの脱炭素経営支援体制構築モデル事業」（以下、本事業）を推進している。令和7年度、札幌市が本事業の実施工場に採択され、北海道銀行や地域の各種団体と連携し、市内中小企業に対する支援体制構築に取り組んでいる。その一環として、日免オートシステムは本ポジティブ・インパクト・ファイナンスを活用した脱炭素経営支援のモデル事例に選出され、取組みのさらなる促進を図っている。

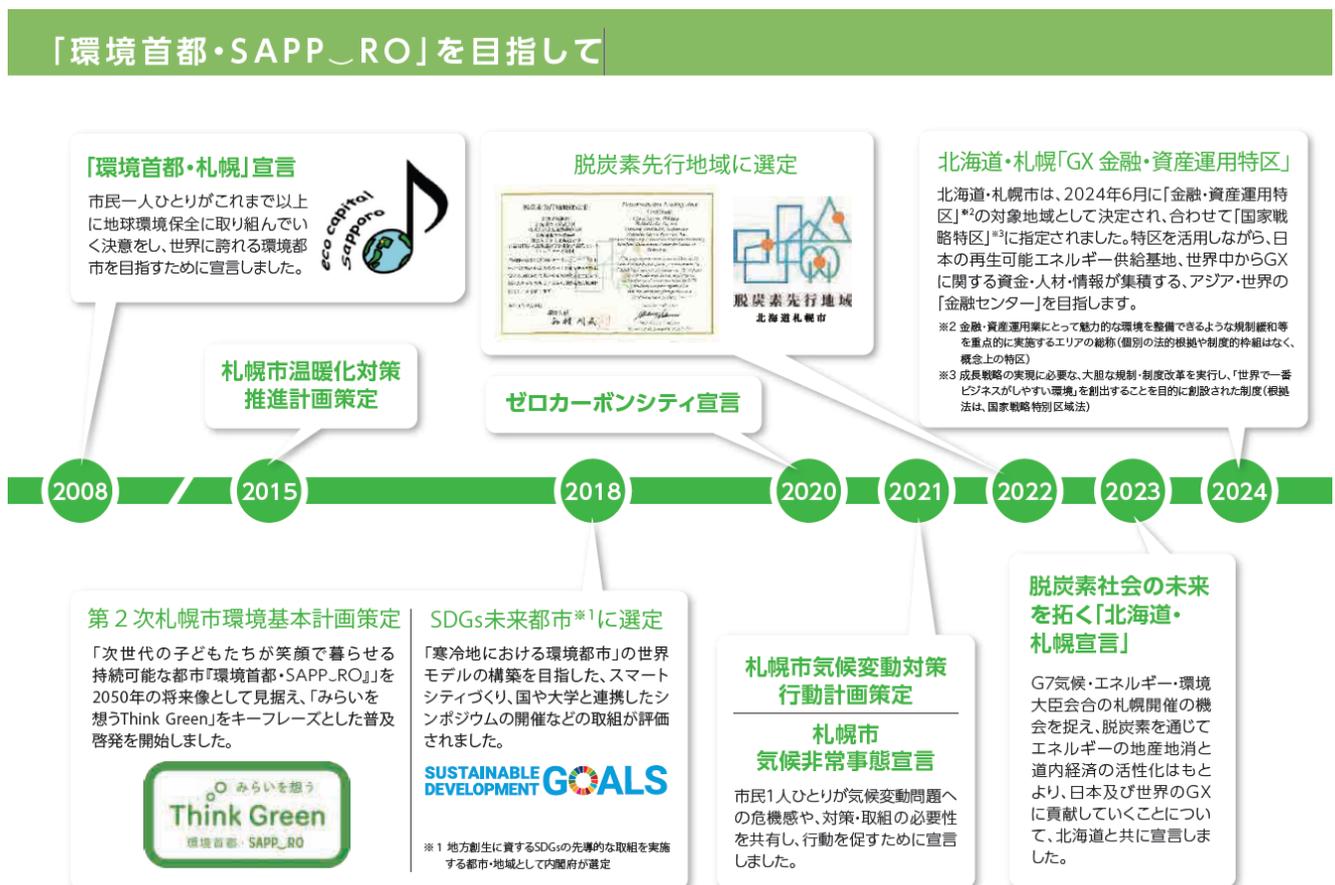
現在、札幌市では将来像として「次世代の子どもたちが笑顔で暮らせる持続可能な都市『環境首都・SAPPURO』」（以下、「環境首都・SAPPURO」）を掲げ、環境保全と経済・社会の発展を両立させる多様な取組みを推進している。

2008年の洞爺湖サミット開催を契機に、市民一人ひとりが地球環境保全に主体的に取り組む決意を示すものとして、2008年に「環境首都・札幌」を宣言、10年後の2018年には「第2次札幌市環境基本計画」（以下、本計画）において、「環境首都・SAPPURO」を2050年に向けた札幌の環境の将来像として設定した。札幌市では近年の気候変動への危機感を共有し、2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボン都市」の実現を目指しており、札幌市のみならず企業や市民と連携により各種環境施策を推進している。

以上の取組みにより、札幌市は都心の低炭素で持続可能なまちづくりなど、環境分野をはじめとしたSDGs達成に向けた各種取組が評価され、2018年6月に内閣府が初めて選定した全国29の「SDGs未来都市」のひとつに選定された。2024年度からは、CDP※を通じた環境情報の開示を開始し、「適応と緩和全体にわたり、先進的な取組を実施するとともに、野心的かつ現実的な目標を設定し、その目標達成に向けて進捗している」として、リーダーシップレベルである「A-」の評価を取得した。今後、札幌市は「寒冷地における環境都市」の世界モデルの構築を目指しており、企業の「SDGsの目標達成」や「ESG投資に対する評価向上」にも貢献していくことが期待されている。

※CDP:「カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト（Carbon Disclosure Project）」の略で、ESGの評価機関として2000年にイギリスで設立されたNGO組織、現在は「CDP」が正式名称。

図表 12 「環境首都・SAPPURO」の実現に向けたロードマップ



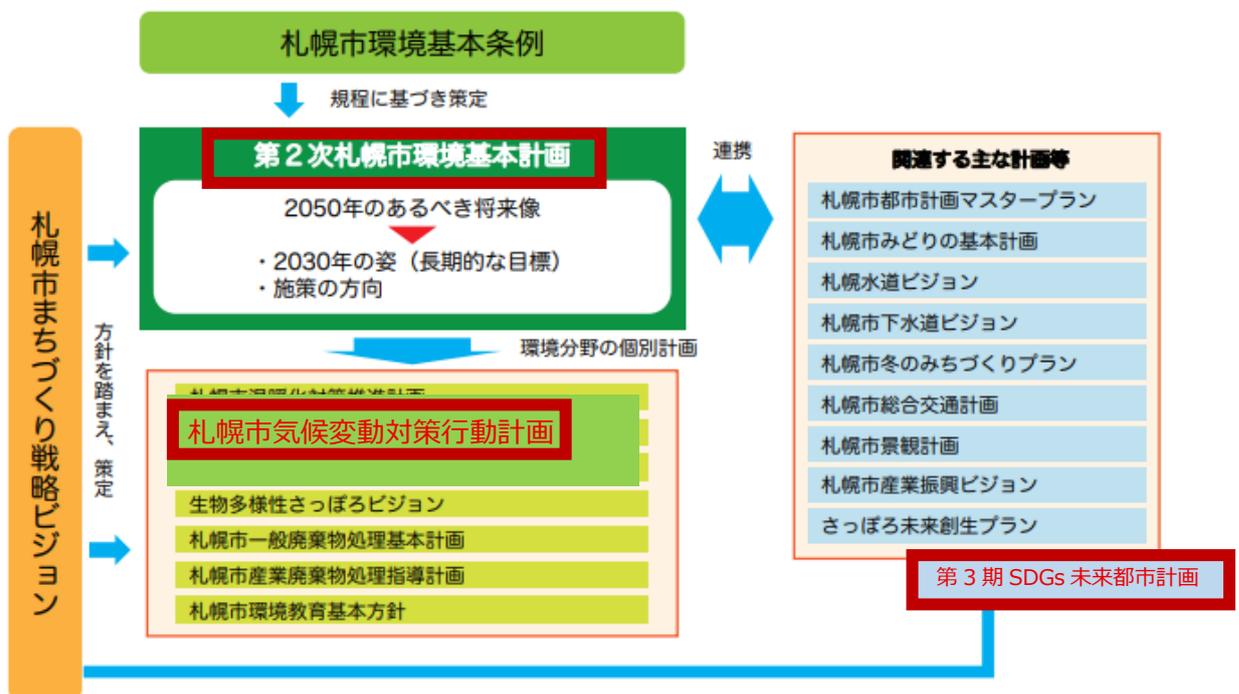
(出所) 札幌市

①札幌市が推進する環境施策・計画

札幌市は、2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティ」の実現を最上位目標に掲げ、「環境首都・SAPPORO」の実現に向けたロードマップに沿って、以下の主要な重点計画を推進している。札幌市の環境施策は、最上位計画である本計画に基づき、気候変動に特化した「札幌市気候変動対策行動計画」が個別の実行計画として位置づけ、「第3期SDGs未来都市計画」とは「環境」を起点とした持続可能なまちづくりにおいて密接に連携している。なお、各計画の役割や範囲、関係性は以下のとおり。

第2次札幌市環境基本計画	札幌市環境基本計画は、札幌市環境基本条例に基づき、環境保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定する計画で、第1次計画（1998年-2017年）の終了後、札幌市及び地球規模での環境問題の解決や将来に向けた環境政策のさらなる推進を図るため、「第2次札幌市環境基本計画」（2018年-2030年）を策定した。
札幌市気候変動対策行動計画	札幌市では持続可能な低炭素社会の実現に向けた温室効果ガス排出量の削減を推進するための計画として、2015年3月に「札幌市温暖化対策推進計画」を策定し、施策を進めてきた。計画策定以降、低炭素社会から脱炭素社会への動きが加速していることから2021年3月に「札幌市気候変動対策行動計画」を策定した。なお、当該計画は、「札幌市温暖化対策推進計画」、「札幌市エネルギービジョン」及び「札幌市役所エネルギー削減計画」を統合し、新たに気候変動適応法に基づく「地域気候変動適応計画」としても位置付けるものである。
第3期SDGs未来都市計画	2018年に札幌市が内閣府から「SDGs未来都市」に選定されたことを受け、持続可能なまちづくりをさらに推進するために策定された。人口減少局面で初めて策定された「第3期さっぽろ未来創生プラン」と連動し、都心の再開発促進、企業誘致、環境配慮型まちづくりを進め、持続可能な都市の実現を目指している。低炭素で健康的な都市開発と市民・企業のSDGs参画促進を加速させること、北海道という地域特性（寒冷地・積雪寒冷地）を活用した各種取組を進め、「寒冷地における環境都市」の世界モデルの構築を目指している。

図表 13 各計画の役割と範囲



(出所) 札幌市

図表 14 第2次札幌市環境基本計画の5つの柱と他計画との関係性

第2次札幌市環境基本計画の5つの柱	札幌市気候変動対策行動計画	第3期SDGs未来都市計画
①健康で安全な環境の中で生活できる都市の実現	○	○
②積雪寒冷地に適した低炭素社会の実現	◎	
③資源を持続可能に活用する循環型社会の実現	○	
④都市と自然が調和した自然共生社会の実現	◎	
⑤環境施策の横断的・総合的な取組の推進	○	○

(◎：特に深くかかわる／○：深くかかわる)

②各計画の主な取組内容・目標・指標

上記の札幌市の各計画は、SDGsの視点を取り入れて、2050年のゼロカーボン実現と持続可能な都市運営を目指し、互いに密接に連携している。各計画の主な取組内容・目標・指標のほか、関連するSDGsは以下のとおり。

図表 15 各計画の主な取組内容・目標・指標



(出所) 札幌市の各種資料に基づき道銀地域総合研究所が作成

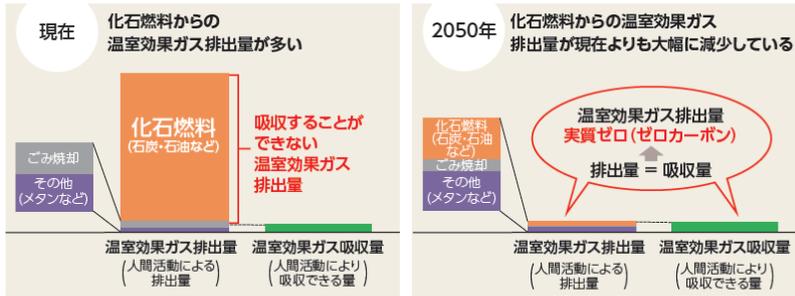
③札幌市が目標で掲げる「ゼロカーボンシティ」

札幌市は2020年2月に「ゼロカーボンシティ」を宣言し、2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにすることを目指している。ゼロカーボンシティの実現に向けて、2030年には温室効果ガス排出量を2016年と比べて55%削減するという高い水準の目標を掲げている。「ゼロカーボンシティ」の実現に向けては、各種施策・計画を通じて、市民のライフスタイルの変革や市内事業者の脱炭素型経営への転換が必要不可欠である。

図表 16 「ゼロカーボン都市」の実現に向けた札幌市の目標

札幌市の目標

2050年目標:温室効果ガス排出量を実質ゼロとする(ゼロカーボン)



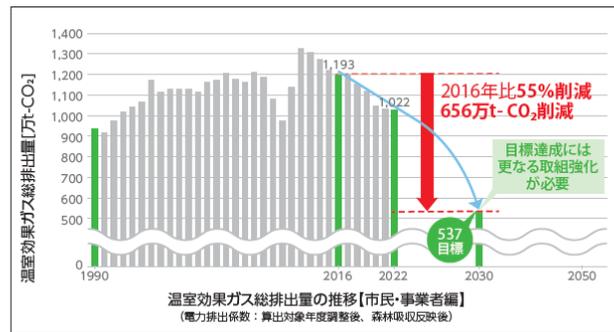
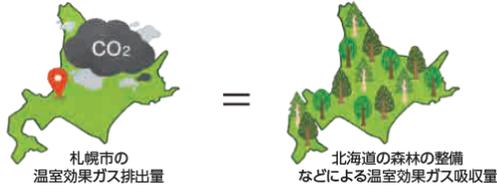
国の目標(2013年比46%削減)よりも高い目標

2030年目標:温室効果ガス排出量を2016年比で55%削減(2013年比で59%削減)

※札幌市気候変動対策行動計画(2021年3月策定)で目標を設定

市内では2022年の1年間で1千万トンを超える温室効果ガスが排出されました。これは道内の森林の整備などにより1年間で吸収する量に相当します。

2012年をピークに徐々に減少していますが、目標の達成には、エネルギーの有効利用と再生可能エネルギーへの転換を進め、これまで以上に削減ペースを上げることが必要です。



(出所) 札幌市「さっぽろ気候変動対策ガイドブック」

④企業の所在地において認識される社会的課題・環境問題への貢献

札幌市の上記の計画を基に、日免オートシステムの事業内容や社会貢献活動に照らし合わせると、以下のSDGs17の目標と主な取組内容等が認められる。また、前述のとおり、環境省の本事業のモデル企業として本ポジティブ・インパクト・ファイナンスを通じて脱炭素経営を加速するべく、廃棄物の削減や再資源化、環境負荷の少ない自動車の導入など新たな取組みも積極的に推進する。同社は自社内の取組みと事業拡大を通じて、札幌市が目標に掲げる「ゼロカーボンシティ」に対して十分に貢献していると考えられる。

日免オートシステムの取組み・目標	各計画の指標・目標・取組み			札幌市が掲げるSDGs17の目標
	第2次札幌市環境基本計画	札幌市気候変動対策行動計画	第3期SDGs未来都市計画	
<p>■ 廃棄物の削減</p> <p>【目標】 紙の購入枚数 2024年度比20%削減</p>	<p>資源を持続可能に活用する循環型社会の実現</p> <p>【指標】 札幌市内で排出されるごみの量を大幅に削減</p>	<p>【資源】 資源循環・吸収源対策</p> <p>【目標】 GHG排出削減量 ▲7万t-CO2</p> <p>【取組み】 ①事業廃棄物の減量 ②リサイクル推進 ③プラスチック製品の削減</p>	<p>環境分野</p>	
<p>■ 廃棄物の再資源化</p> <p>【目標】 産業廃棄物処理費用削減 2024年度比40%削減</p>	<p>【取組み】 ①廃棄物のさらなる減量に向けた2Rの推進 ②資源を有効に活用するリサイクルや廃棄物の適正処理の推進</p>	<p>【移動】 移動の脱炭素化</p> <p>【目標】 GHG排出削減量 ▲132万t-CO2</p> <p>【取組み】 ①EV,PHV,FCVなど環境負荷の少ない自動車の導入 ②エコドライブの実践</p>	<p>—</p>	

6. 日免オートシステムのサステナビリティ経営体制（推進体制、管理体制、実績）

日免オートシステムは、安部直人代表取締役を最高責任者とし、事業活動とインパクトリーダー、SDGs との関連性について検討を重ね、取組内容の抽出を行っている。取組施策などは前段に記載した内容である。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンス実行後においても、安部代表取締役を最高責任者として、銀行に対する報告は安部睦貴取締役が担当する。全従業員が一丸となり、KPI の達成に向けた活動を実施し、社会的な課題の解決への貢献とともに持続的な経営を実現していく。各 KPI は前述の推進体制に基づき各部門が中心となって取組み、安部代表取締役が統括し、達成度合いは安部奨平取締役がモニタリングしていく。

このような推進体制を構築することで、地域における社会的課題や環境問題にも積極的に取組み、北海道内をリードしていく企業を目指す。

責任者	代表取締役 安部 直人
モニタリング担当者	取締役 安部 奨平
銀行に対する報告担当者	取締役 安部 睦貴

7. 北海道銀行によるモニタリングの頻度と方法

上記目標をモニタリングするタイミング、モニタリングする方法は以下の通りである。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスで設定した KPI の達成及び進捗状況については、北海道銀行と日免オートシステムの担当者が定期的に会合の場を設け、共有する。会合は少なくとも年に 1 回実施するほか、日頃の情報交換や営業活動の場などを通じて実施する。具体的には、決算後 5 ヶ月以内に関連する資料を北海道銀行が受領し、モニタリングとなる指標についてフィードバックなどのやりとりを行う。

北海道銀行は、KPI 達成に必要な資金及びその他ノウハウの提供、あるいは北海道銀行の持つネットワークから外部資源とマッチングすることで、KPI 達成をサポートする。また、モニタリングの結果、当初想定と異なる点があった場合には、北海道銀行は、同社に対して適切な助言・サポートを行う。

モニタリング方法	対面、テレビ会議などの指定は無し 定例訪問などを通じた情報交換
モニタリングの実施時期、頻度	少なくとも年 1 回実施
モニタリングした結果のフィードバック方法	KPI などの指標の進捗状況を確認しあい、必要に応じて対応策及び外部資源とのマッチングを検討

以上