

株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社ネクストイーストに対する 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ネクストイースト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

2026 年 9 月 30 日

株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社ネキストイースト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」）が株式会社ネキストイースト（「ネキストイースト」）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、ネクストイースト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、ネクストイースト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

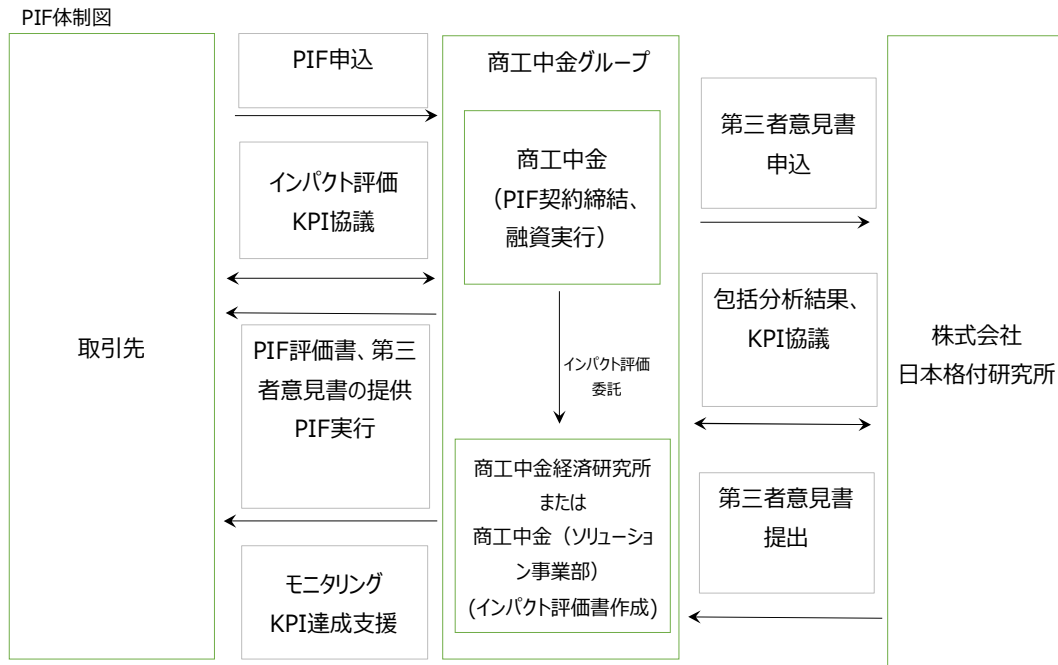
PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。

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

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。

価値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ネキストイースト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



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

神田 美咲

神田 美咲

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行為との関係

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行為とは異なります。

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行います。

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブインパクト作業部会メンバー
- ・環境省 グリーンボンド外部レビュー者登録
- ・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

2026 年 9 月 30 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）が株式会社ネクストイースト（以下、当社）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あたって、当社の活動が、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（※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、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	株式会社ネクストイースト
借入金額	200,000,000 円
資金使途	運転資金
モニタリング期間	9 年
モニタリング実施時期	毎年 7 月

2. 企業概要・事業活動

2. 1 基本情報

本社所在地	東京都墨田区向島 1-32-7 KSビル 5 階
創業・設立	【設立】2020(令和 2)年 7 月 1 日
資本金	29,000,000 円
従業員数	186 名(2026 年 3 月現在)
事業内容	一般貨物自動車運送事業、貨物利用運送事業 倉庫業 各種梱包及び荷造りの請負業
主要取引先	プライフーズ株式会社、ヤマト運輸株式会社、 株式会社ロジネットジャパン東日本、フジトランスポート株式会社、 イセデリカ株式会社、日本サーモンファーム株式会社、 株式会社十文字チキンカンパニー 他

【2. 1. 1 当社グループの概要】

（１）ネキストグループについて

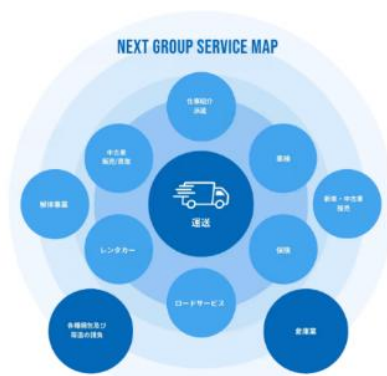
- 当社は株式会社ネキストを中核に物流事業（一般貨物自動車運送事業及び倉庫業）を行う企業グループ（以下、ネキストグループ）の一社である。ネキストグループでは首都圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県）、関西（京都府）及び東北（青森県）に合計 18 か所の営業所を設置している。保有する車両台数は418 台（2026 年 3 月現在 トレーラーを含む）である。特定貨物自動車運送事業は行っていない。
- ネキストグループでは「大型トラックによる長距離運送」や「大手宅配便運送事業者からの幹線運送の受託」「中小型トラックを利用した大手小売業者の商品ロジスティクス（物流センター間運送や店舗への運送）を担う中近距離のルート運送」等幅広く貨物運送業務を行っている。営業所ごとに地元の荷主や物流ニーズにあわせて様々な荷物を運んでいる。運送の効率性と損益管理による収益性向上に注力した事業運営を行っている。
- 多様な荷物の運送を行いながら運送品質を確保していくために、運送は自社で雇用した運転手による運行を主体としている（2026 年 3 月末時点の実績では自社運転手による運送比率は 80%以上である）。温度管理や荷物の取り扱いなどで高い運送品質と安全衛生が求められる食品運送に強みを持っている。
- 倉庫業に関しては、2024 年に青森県八戸市に低温物流センター（※2）を新設して、本格的に参入している。このセンターでは主に北東北（青森県、岩手県等）で生産される鶏肉の低温保管を行い、首都圏等の大消費地に向けて鶏肉を供給する大手食品事業者の物流拠点となっている。
- また、ネキストグループの関連企業では、新車や中古車の販売・保険代理店・ロードサービスなど自動車や貨物運送に付随する事業を営んでいる。

（２）当社(株式会社ネキストイースト)について

- 当社はグループの主要企業として、前述の八戸低温物流センターでの倉庫業務の運営の他、青森県（青森市・八戸市の 2 か所）及び茨城県（ひたちなか市）に営業所を置き、一般貨物自動車運送事業を行っている。当社の保有する車両台数は大型トラック及びトラクタ・トレーラーを主体に 119 台である（2026 年 3 月現在 トレーラーを含む）。



物流の2024年問題、トラックドライバーや配送スタッフが不足することは、社会全体にとっても非常に重大な問題となります。わたしたちは、物流総合カンパニーとしての事業はもちろんのこと、2024年問題の核となる「運送」の品質を追求し続けてきました。



すべてはお客様のために

1978年の創業時、運送業からはじまった事業はお客様や時代のニーズにあわせ、さまざまな事業・サービスを増やしてきました。おかげさまで40年以上にわたり、事業を拡大し続けることができました。

（画像は当社 HP より引用）

※2：当社の運営する八戸低温物流センターは、霞が関キャピタル株式会社（東証 PRM:3498）の展開する次世代物流ブランド「LOGI FLAG TECH」の第 2 号案件として当社の依頼に基づき企画・設計された倉庫である。

【2. 1. 2 当社の行う各事業の概要】

（１）当社の倉庫事業

当社は 2024 年に青森県八戸市に八戸低温物流センターを新設している。このセンターは大手食品事業者の日本の北東北での鶏肉物流の拠点となっている。北東北地区（主に青森県・岩手県等）は鶏肉生産に関して南九州地区（主に宮崎県・鹿児島県）と並ぶ日本の主要な生産地である。この地域で生産された鶏肉を冷凍により保管し、需要に応じて首都圏等の消費地へ向けて出荷を行うための物流拠点としての機能を担っている。

鶏肉の物流では「チキン箱」と呼ばれるダンボール箱（概ね幅 65 cm×奥行 38 cm×高さ 20 cm）を単位とすることが一般的であるが、精肉された鶏肉をこのチキン箱に詰めると重さは 1 箱あたりで約 10～12Kg とかなりの重量物となる。また鶏肉は鮮度保持のため冷凍（氷点下 18℃以下）での保存・運送が必要なため、倉庫での入庫・出庫作業は作業員にとって身体的な負担が大きい業務である。新設した当社のセンターは鶏肉の保管及び出入庫業務を自動化しており、この業務に従事する従業員の作業負担を大幅に軽減している。またこれによりセンター内での作業を 15 名程度の少人数で運営することを可能としている。またこのセンターでは 26 か所のトラックバース（※3）を設置している。これにより鶏肉を運ぶトラックの荷待ち時間を短縮し、荷積み・荷下ろし等の荷役作業を円滑にするなどトラック運転手の労働時間の短縮にも配慮した施設となっている。

（２）当社の運送事業

前述のとおりネキストグループでは各営業所が所在地の物流ニーズを踏まえた様々な貨物運送を行っているが、当社は以下の 3 か所に営業所を設置して一般貨物自動車運送事業を行っている。（東自貨第 319 号）

●**青森営業所（青森県青森市）**：主に青森県（津軽地区）の野菜・果実等の関東地区や東北各地への運送を担っている。野菜・果実等は季節により運送する荷物の需要に大きな変動があるため、その他の一般貨物や水産物（養殖サーモン等）の運送も行っている。

●**八戸営業所（青森県八戸市）**：北東北地区は南九州地区と並ぶ日本屈指の鶏肉の生産地域である。当営業所では八戸低温物流センターとともに当地区で生産の鶏肉や鶏卵の首都圏等への運送を行っている。

●**ひたちなか営業所（茨城県ひたちなか市）**：高速道路を利用した首都圏への接続が良く、本州と北海道（苫小牧港等）との物流の拠点となっている大洗港や常陸那珂港に近接した営業所である。同港で陸揚げや船積みされる多様な貨物の運送を行っている。大手宅配便事業者の幹線運送の一部を担っている。



※3：トラックバースとはトラックが倉庫に接車して、荷積み、荷下ろしを行うための専用スペースのこと。物流倉庫において作業効率と安全性を確保する上では重要な場所である。近年では運転手の待機時間短縮など物流の 2024 年問題への対応策として「バース予約システム」や「バースの多数化」などが進んでおり、物流の効率化においても重要なポイントの一つとなる設備である。

【2. 1. 3 主な事業拠点】

拠点名	所在地	事業内容等
本社	東京都墨田区向島 1-32-7 KSビル 5 階	本社
青森営業所	青森県青森市浪岡大字徳才子山本 106-1	運送事業の営業所
八戸営業所	青森県八戸市北インター工場団地 2-1-40	運送事業の営業所
八戸低温物流センター	青森県八戸市北インター工場団地 2-1-40	冷凍・冷蔵倉庫 (8 類倉庫 (※4))
ひたちなか営業所	茨城県ひたちなか市足崎 1539-6	運送事業の営業所

(本社)

(八戸低温物流センター)



(青森営業所)



(八戸営業所)

(ひたちなか営業所)

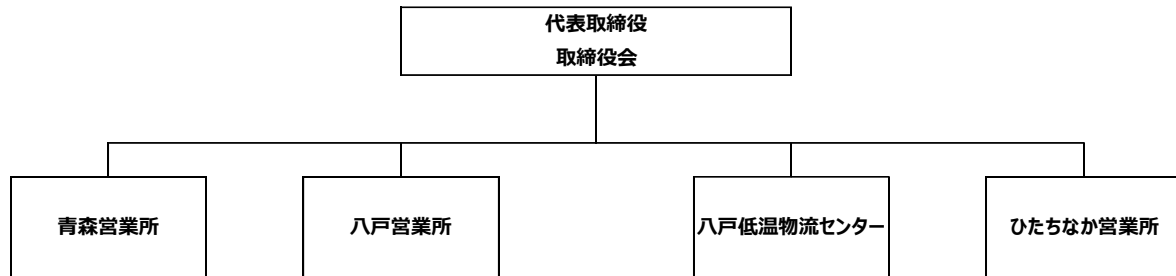


(画像は当社から提供)

※4 8 類倉庫：倉庫法における倉庫の一種。常時 10℃以下の温度で保管することが適当な貨物（第 8 類物品＜農産物、畜産物、水産物の生鮮品や冷凍食品等＞を保管する営業倉庫（冷蔵倉庫））のこと。

【2. 1. 4 当社の組織】

(図表 1：当社の組織図)

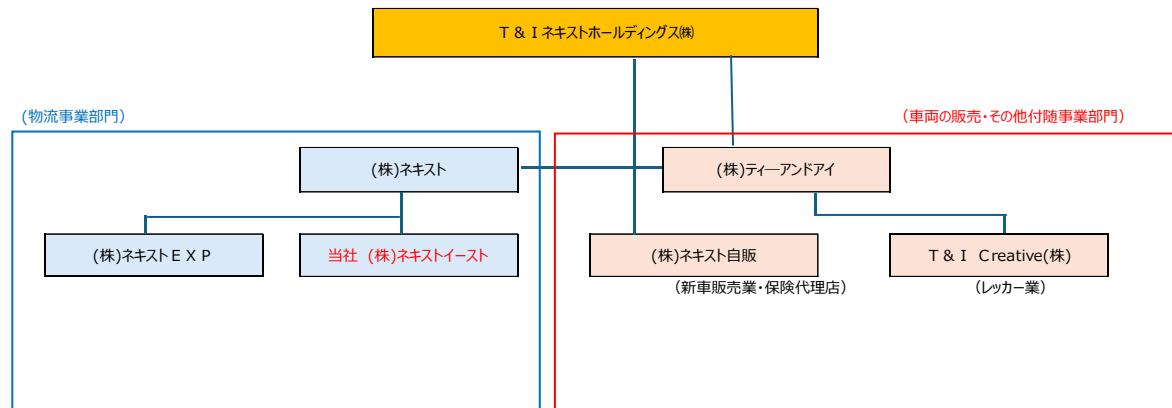


(当社へのヒアリングに基づき商工中金経済研究所にて作成)

【2. 1. 5 主な関係会社】

法人名	所在地	事業内容等
株式会社 T&I ネキストホールディングス	東京都渋谷区神宮前 6-19-16 越一ビル 901	純粋持ち株会社
株式会社ネキスト	東京都墨田区向島 1-32-7 KSビル 5 階	一般貨物自動車運送事業ほか 従業員 298 名 保有車両 232 台
株式会社ネキスト EXP	東京都江戸川区北葛西 5-19-1	一般貨物自動車運送事業ほか 従業員 81 名 保有車両 67 台
株式会社ティーアンドアイ	東京都墨田区向島 1-32-7 KSビル 5 階	中古車販売業・輸出・钣金 ・レンタルほか 従業員 15 名
T&I Creative 株式会社	埼玉県八潮市西袋 1390 番地	ロードサービス業ほか 従業員 15 名 保有車両 16 台
株式会社ネキスト自販	東京都墨田区向島 1-32-7 KSビル 5 階	自動車販売・钣金・修理・ 保険代理店ほか 従業員 15 名

(図表 2 : ネキストグループ関連の企業状況)



(当社へのヒアリングに基づき商工中金経済研究所にて作成)

ネキストグループは株式会社ネキストを中心とする物流企業系の企業グループと株式会社ティーアンドアイを中心とする自動車販売及び自動車に関連する付随サービス（レッカー・保険等）を行う企業グループの 2 つの企業グループにより構成されている。

【参考】ネキストグループ（物流事業部門）の他の主要な企業の概要

前述 2.1.1 (1) に記載のとおりネキストグループは大手宅配便事業者からの幹線運送の受託や大手小売業者の食品運送、自動車部品の運送など各営業所が地域の様々な物流ニーズに対応した運送業務を行っている。自社で直接雇用して教育を行った運転手による運送を行うことにより高い運送品質を維持しながら徹底した物流効率化と損益管理を行うことにより成長している物流企業グループである。現在のグループ内の関係会社の営業拠点は以下のとおりである。

●株式会社ネキスト

- ・茨城県 (1 か所) : 土浦
- ・埼玉県 (3 か所) : 所沢、狭山、鴻巣
- ・千葉県 (4 か所) : 船橋、新港（千葉市内）、野田、茂原
- ・神奈川県 (4 か所) : 川崎、横浜、相模原、湘南（平塚）

●株式会社ネキストEXP

- ・東京都 (1 か所) : 東京（江戸川）
- ・京都府 (2 か所) : 八幡（2 か所）

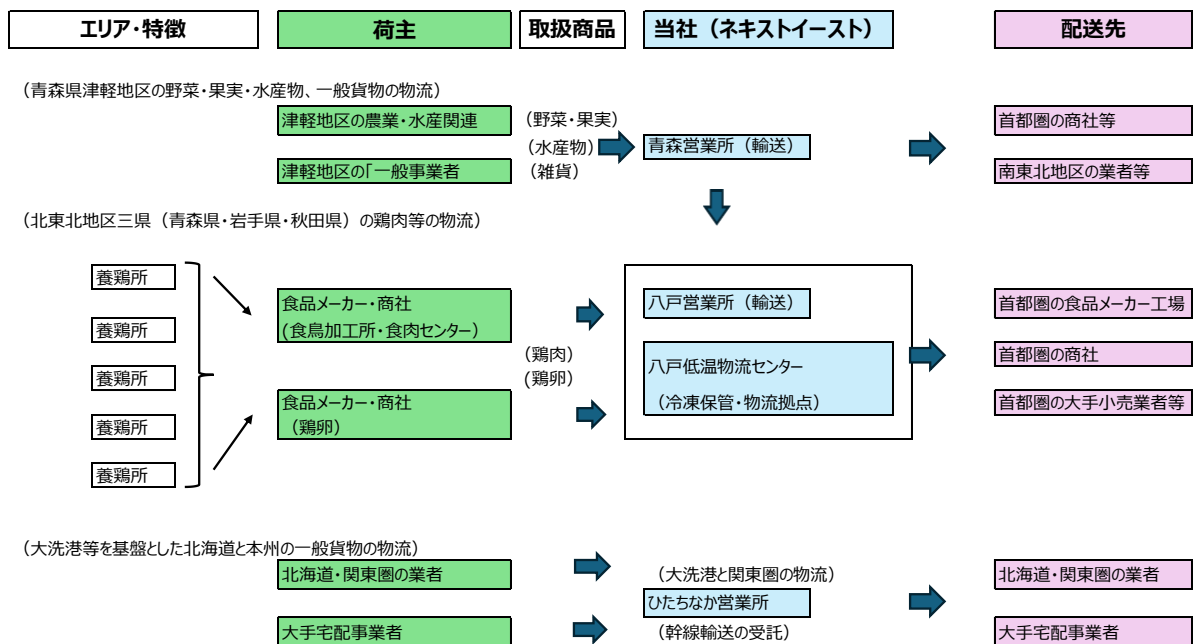
【2. 1. 6 ネキストグループの沿革】

年 月	事 項
1978 年 9 月	東京都江戸川区東葛西において、一般貨物自動車運送業を目的に 浪速運送株式会社設立（現、株式会社ネキスト）【ネキストグループの創業】
1995 年 3 月	浪速運送株式会社を株式会社ネキストに商号変更
2003 年 5 月	株式会社ネキスト自販、株式会社ティーアンドアイを設立
2012 年 8 月	T&I Creative 株式会社を設立
2018 年 1 月	グループ内の豊栄急送株式会社（1977 年設立）を株式会社ネキスト EXP に社名変更
2018 年 10 月	現代表取締役である田中正男氏が株式会社ネキストの代表取締役に就任
2020 年 7 月	当社（株式会社ネキストイースト）設立
2024 年 11 月	八戸低温物流センター稼働

【2. 1. 7 当社の業務フロー】

（図表 3：当社の業務フロー）

（1）業務フローの概要



（当社へのヒアリングに基づき商工中金経済研究所にて作成）

（２）当社の事業で使用する主な設備に関する事項

① 運用する倉庫に関する事項

●八戸低温物流センター

2024 年 11 月より稼働している当社の八戸低温物流センターは敷地面積 6,897.74 坪、延床面積 4,816.14 坪、鉄骨造り地上 2 階建ての大型物流施設である。26 個のトラックバースを有し多数のトラック等が円滑に接車して荷積みや荷下ろしができる構造となっている（前述 2.1.2（１）記載のとおり）。倉庫内には自然冷媒による冷凍設備が設置されており、氷点下 18℃以下の環境で鶏肉の保管をしている。冷凍自動倉庫内の収容能力（保管パレット数）は 8,952 パレットであり、システム制御されたロボットにより、鶏肉の保管や先入れ先出しによる入出庫が自動で行える倉庫となっている。

トラックバースにつながる広大な荷捌き場（ヤード）の近くには搬入した鶏肉を急速に凍結できる「凍結庫（氷点下 35℃）」を 3 室、低温でトラックへの荷積みの準備ができる「冷凍仕分け室」を 1 室設置するなど物流の効率化に配慮した設計となっている。

（トラックバース 外側）



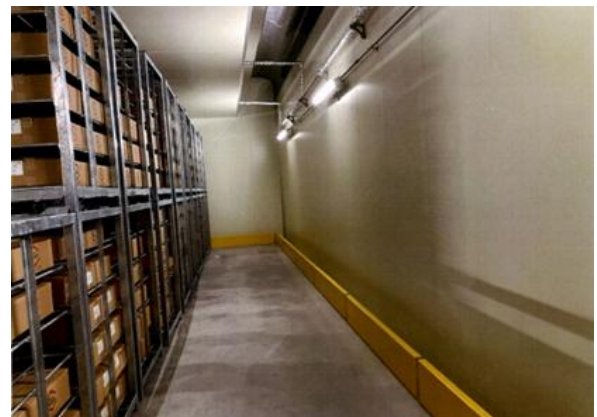
（トラックバース 内側（荷捌き場））



（自動倉庫の内部）



（ラックに収納されたチキン箱）



（画像は当社から提供）

当社が上記のセンターを設置した「八戸北インター工業団地」は八戸自動車道の八戸北 IC に近接しており、東北自動車道を利用した首都圏へのアクセスも 8 時間程度と物流拠点として良好な立地である。また海上輸送の拠点である八戸港への距離も 12 km 程度と近く貨物船を利用した首都圏へのアクセスも可能である（貨

物船による首都圏への輸送時間は概ね 1 日程度）。また三沢空港（20 km 程度）や東北新幹線八戸駅（9 km 程度）と多様な輸送手段へのアクセスにも優れた立地であり、物流の 2024 年問題を踏まえて物流の多様化が進む中で、当社の物流センターは大手食品事業者の首都圏等への大量の鶏肉物流の拠点としての一層の機能の発揮が期待されている。

② 保有する車両に関する事項

当社は雪の多い地域を営業基盤にしていることから、トラック等の運送車両は定期的に代替更新を行っている。2026 年 5 月時点では保有するトラック等のうち国産のディーゼル車に対する国の最新の排気ガス規制である「平成 28 年排出ガス規制（ポストポスト新長期規制）」又は欧州での最新の排気ガス規制である「ユーロ 6 規制」の適合車の比率は全体の約 90% である。今後も順次、最新の排気ガス規制適合車への更新を進めていく予定である。

燃費についても、国内では 2025（令和 7）年に燃費基準の見直しが行われているが、当社は順次最新の燃費基準（令和 7 年基準）に適合した車を導入していく予定である。なお、当社の運送業務は大型トラックによる長距離運送が中心で、10t 車トラック等（大型）が主体であるため、EV トラック等の導入実績はない。

ネクストグループでは保有する全車両に IT 技術を活用した見える化を実施している。本社や営業所では、車両に設置した GPS により全車両の位置・作業状況の動静状況をリアルタイムで把握できる体制となっている。また、当社では鶏肉・鶏卵・野菜・果実等の食品運送を多く手がけているため、多数の冷凍冷蔵車を保有しているが、各冷凍冷蔵車には全車に温度管理（温度センサー）と連動したデジタルタコグラフを装着しており、トラック内の荷室（庫内）に装着した温度センサーのデータをリアルタイムで収集し、記録として保存している。

（図表 4：当社及びネクストグループが保有する車両の台数 2026 年 3 月時点）

車種	当社保有台数	（参考）グループ 3 社の 合計保有台数
10 t ウイング車	1 3 台	1 1 9 台
10 t 冷蔵冷凍車	2 6 台	4 2 台
4 t ウイング車	5 台	4 0 台
4 t 冷蔵冷凍車	0 台	9 7 台
2 t ドライ車	0 台	8 台
2 t 冷蔵冷凍車	0 台	2 3 台
トラクタ	3 7 台	4 2 台
トレーラー	0 台	5 台
ウイングトレーラー	1 9 台	2 5 台
冷凍冷蔵トレーラー	1 9 台	1 9 台
合計	1 1 9 台	4 2 0 台

（当社資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

（３）事業に使用する動力（電力・化石燃料等）に関する現在の状況

当社の事業で使用するエネルギー源は主に「事業所や低温倉庫で使用する電気」と「車両の燃料である石油類（軽油・揮発油等）」である。

① 事業所での電力使用に関する事項

電力に関して、青森・ひたちなかの各事業拠点はトラック運送の営業所であるため低圧電力契約等による電力供給を受けているが、八戸（営業所・物流センター）では大型の低温倉庫を運用していることから高圧電力契約による電力の供給を受けている。八戸低温物流センターは 2024 年 11 月竣工の最新型の施設であり、省エネに配慮した設計になっている。冷凍設備の冷媒には、強力な冷凍能力が必要となる凍結室などの一部の場所を除き、自然冷媒を採用している。この自然冷媒や高機能な冷凍機の活用等により、当センターでは当初の想定（一般的な電力使用量）より 40%程度、電力使用量を低減させている。また、施設内の照明設備は全て LED 化されており、空調機器についても温度や電力の消費量等をモニターに可視化して管理ができるようになっている。今後はこれらの機能も活用して DR（デマンドリスポンス）によるピークの電力使用量の削減にも取り組む予定である。

なお、太陽光発電等の再生可能エネルギーの活用は現時点では行っていない。

② 車両の燃料消費に関する事項

当社の保有する車両には全車にデジタルタコグラフを設置し、アイドリング・速度・急発進急停止等の記録に基づくエコ運転管理や教育を行っている。一方、近時は酷暑化等の地球環境の変化も踏まえ、従業員の健康管理にも配慮した空調管理（アイドリングの使用）を行っている。

なお、車両の保有に関しては前述 2.1.7（２）②記載のとおりである。

（４）事業での水の使用に関する事項

当社は倉庫業及び貨物自動車運送事業者であり、事業上で商品や機械等の洗浄や冷却のために大量の水を使用することはない。倉庫業では、酷暑日に冷凍の機能をあげる（電力使用を減少させる）目的で、空調の室外機に散水を行うことがある。また運送業でのトラック等の洗車は、外部業者による洗車と自社内での洗車を併用している。自社内での洗車は手洗いによる洗車であり、洗車機などの洗車設備は設置していない。なおこれらに使用する水は主に工業用水を利用している。

（５）事業上で発生する大気への排出物に関する事項

倉庫による保管業務では、化学物質等を使用していない。また倉庫にはボイラー等の燃焼施設も有していない。冷凍冷蔵設備による冷却に関しても前述(3)①に記載のとおり、凍結室など急速な冷凍が不可欠な一部の施設を除き自然冷媒を利用することで、代替フロン等高い温暖化係数(GWP)の利用を極力抑えた施設となっている。保有する車両からの NOx・PM 対策に関しては前述(2)に記載のとおりである。

（６）廃棄物及び資源循環に関する事項

当社の事業から排出される主な産業廃棄物は荷物（商品）の梱包に使用される「廃プラスチック類」である。社内でも包装の簡素化や代替物の利用等の検討は行っているものの、包装等の変更を伴うものは荷主や受

取業者との調整が必要であり見直しには時間を要する事項である。

廃棄物の管理については、当社にて分類し一時保管の上、専門の産業廃棄物処理業者に処分を委託している（自社処分は行っていない）。なお廃棄物の排出管理は電子マニフェストを導入して管理している。

車両について、当社での事業供用終了後は基本的に中古車として売却を行っている。車両関連品（廃タイヤ、廃オイル）についても専門の業者による処分の委託を行っている。

構内で使用するパレットに関して当社では、チキン箱の荷重に耐えられる自社倉庫内専用のパレット約10,000枚を備えて作業を行っており、一般的な物流の過程でよく見られるパレットの散逸や紛失等が発生しない仕組みをとっている。

商品の取り扱いについては前述のとおり大部分が自動化されているものの、商品の移動や確認にあたって一部に人の手（目視）による確認作業も残っている。当社ではその作業の標準化をすすめることで、商品の取り扱い作業の過程で生じる手違いや落下等により発生する商品の棄損・廃棄を防ぐ取り組みも行っている。

（７）間接部門・全社共通に係る事項

●DX化の推進に関する現在の状況

当社では業務の基盤となるシステムとして、運行管理システムを利用している他、八戸低温物流センターにて自社専用の倉庫管理システムを採用してオンプレミスでの運用を行っている。

物流業に共通する課題である「受発注のオンライン化」については当社も課題認識をもっているが、この点も荷主等と協調した対応が必要な課題でもある。当社では荷主等とも相談しながら「受発注のオンライン化」やそれに基づく「ピッキングリストの作成」等のDX化を今後も継続的に検討していく予定である。

また基幹業務においてはSaaSを利用している。今後はこれらのシステムのデータを連携させることにより、業務の効率化や紙資源の削減を図っていくことを検討している。

【２．１．８ 食品の安全衛生に関する事項】

八戸低温物流センター内の物流スペースでは工程ごとに鶏肉の取り扱いに適した温度設定、管理がされており、食品の安全衛生の確保に努めている。また車両の温度管理についても前述のとおり、各冷凍冷蔵車で温度管理を行っており、データをリアルタイムで収集・記録している。

【２．１．９ 当社の従業員の雇用環境等に関する事項】

（１）概況

当社の従業員は186名（2026年3月時点）である。職種は「運転職（ドライバー）」「作業職（倉庫作業員）」「事務職」に分かれ、そのうち運転職（ドライバー）は90名である。なお八戸低温物流センター内での構内作業員は前述のとおり15名である。従業員のうち、短時間勤務労働者が1名在籍しているが、当該社員は概ね正社員の3/4以上の労働時間となる勤務体系であり、福利厚生や社会保険等については正社員と同様の対応としている。

トラック運転手の勤務体制に関しては、青森や八戸の事業所から主要な運送先である東京までの距離が約700km前後あり、車での移動には通常でも片道8時間以上を要する。これに荷積み荷下ろしなど荷役作業の

所要時間や待機時間等も拘束時間に加わるため、厚生労働省の改善基準告示（※５）を踏まえて、当社では現状、青森（八戸）と首都圏との間の一回の運行は「２泊３日」をベースに設定している。

（２）所定休日・有給休暇等に関する事項

当社の所定の年間休日は105日である。休日については、事務職は会社の定めるシフトによる週休二日制をとっている。作業職・運転職については日々の物流業務があるため、一年単位の変形労働時間制を採用しており、休日については会社が事前に定めたカレンダーにより設定している。年次有給休暇については法令の定めに沿って従業員に付与している。また年次有給休暇以外の特別休暇制度も設けている。なお、法で定める年5日の有給休暇は全従業員が取得している。

（３）労働時間・時間外勤務に関する事項

作業職・事務職についてはシフト制による1日8時間の勤務時間であり、深夜勤務もある。時間外勤務については職種により異なるが、作業職・事務職については36協定の届出により時間外勤務を行っている。取得実績は月平均では概ね10時間程度である。

運転職については、前述のとおり当社は長距離運送が主体となるため、前述の改善基準告示に沿って、青森（八戸）から首都圏への運送は「２泊３日」を基本とする運行計画を組んでいる。

当社の事業の特性上、長距離運送が主体となるため告示に沿って運用するためには一定の負担もある。この対策として、現在当社では青森・東京間の中間地点に拠点を設け告示に定めた基準内（連続運転は4時間まで等）で運転職に負担の少ない運行スケジュールが設定できるよう運送体制の見直しを検討中である。

（４）賃金・評価制度に関する事項

当社の賃金体系は社内の賃金規定により定めている。長距離運送を担う運転職は距離及び運送重量に基づく歩合制を採用し、その他の職種の従業員は日給月給制に基づく固定給制度を採用している。

① 賃金水準・賃上げに関する事項

給与水準としては地域（青森県）の同業他社の平均以上の水準を指向して賃金制度を設計・支給しており、賃上げについても社会情勢を踏まえた賃上げを行っている。

② 評価制度に関する事項

前述のとおり運転職の給与は歩合制であるが、固定給制度を採用している作業職・事務職に関しては、評価制度に基づき賃金の決定を行っている。

（５）非正規社員に関する事項

当社には、有期雇用契約により雇用している従業員も在籍しているが、社内規定にて無期転換ルールは定

※５：厚生労働省が定めたトラック、バス、タクシー等の自動車運転手の労働時間等の労働条件の向上を図るために拘束時間、休憩時間を定めた告示。1日について「拘束時間（運転時間と荷役作業時間・待機時間を含む）」は原則13時間以内（最大は15時間だが、適用は週2回まで）、「運転時間」は平均で9時間まで（運転開始後4時間以内に合計30分以上の休憩などを取得する）、「1日の休憩時間」は勤務終了後、次の勤務までに継続9時間以上の休息を与える（継続11時間以上になることが基本）等と運転手の勤務時間や休憩時間について細かく規定している。

められており、有期雇用から正社員に転換させている実績もある。

（６）採用及び人材育成に関する事項

●**採用**：現状では中途採用が中心となっている。運転手の採用に関して、従来は免許保有者の採用が中心であったが、現状では未取得者を採用して大型・けん引免許等の取得をサポートしていく取り組みも進めている。

●**人材育成**：当社は青森県と首都圏間での長距離運送が主体であり、大型免許・けん引免許取得者の育成に力を入れている。未取得者の支援や中型から大型・けん引免許等へのステップアップのサポートも行っている。

運転免許以外の業務に必要な資格取得に関しては、その取得費用等を会社が費用負担することにより従業員に資格取得を推奨している。その結果、下記図表５のとおり、各事業所には必要な有資格者が適正に配置されている。管理者（運行管理関連・安全衛生関連）については資格手当制度も設けている。

その他、貨物運送業務に関して行う法定講習（初任運転者、定期的な法定教育、運転管理者講習等）も適切に実施している。

（図表５：当社の業務に法令上必要な資格者の配置状況 2026年３月時点）

営業所名	運行管理関連		自動車運転関連		作業関連	労働安全衛生関連		食品衛生関連
	運行管理者	整備管理者	大型免許	けん引免許	フォークリフト	安全管理者	衛生管理者	食品衛生責任者
青森営業所	4	2	35	23	38		2	
八戸営業所	5	1	40	22	23	1		
八戸低温物流センター		1	1		15	1		2
ひたちなか営業所	4	2	16	12	10			
総人数	9	4	76	45	76	2	2	2

（当社の資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

（７）福利厚生に関する事項

従業員の老齢・傷病・遺族に対する補償は国の社会保険制度により対応している。また退職金制度を設けている。

（８）メンタルヘルス、ハラスメント対策に関する事項

法令で定めるストレスチェックは実施している。また、産業医も選任済みであり、従業員の健康管理をサポートできる体制がとられている。各種ハラスメントに対する対応方針や相談窓口も設置しており、窓口は従業員に周知済である。

（９）従業員間のコミュニケーションの増進や従業員のエンゲージメントの向上に関する事項

当社では従業員と交流の機会を設けることを大切にしており、従業員の誕生日にはプレゼントを渡す制度を設けて、社内でのコミュニケーションを図っている。また夏休みには従業員の家族も招いたイベント等の開催を行うなど従業員同士の交流の場も提供している。

当社では大型トラックやトラクタ等は、基本的に運転手毎の専任担当制としている、また近時は高い走行性と居住性で運転手に人気が高いスカニア社（スウェーデン）のトラクタを積極的に導入し、運転手の身体的負担の軽減やエンゲージメントの向上にも配慮している。（2026 年 3 月時点で 14 台のスカニア車を導入している。）



（１０）労働安全衛生等に関する事項

① 労働災害発生防止に関する事項

労働災害に関して当社では過去 5 年間に、転倒などの労働災害が 10 件発生しているが、休業期間が 4 日以上となる労働災害は発生していない。事業規模の拡大により、2025 年度より八戸の事業所（営業所・低温物流センター）にて毎月、安全衛生委員会を開催して労働安全衛生の推進に向けた取り組みを行っている。

② 交通安全に関する事項

ネクストグループでは運輸グループ 3 社とも国土交通省が示す運輸安全マネジメント方針に基づき、安全管理規定を整備し安全目標をたて、運輸安全マネジメントを行っている。2024 年度及び 2025 年度は死亡事故・重大事故等は発生していない。2026 年度の目標は人身事故等については発生 0 件、物損事故のうち加害の車両・対物事故は 16 件以内に抑えることを目標とし、交通安全に取り組んでいる。

従業員全員を対象に無事故・無違反表彰制度（年 2 回 夏・冬）を実施している。年 2 回 SD カード（※6）を申請し、その結果を踏まえ対象者（無事故・無違反者）を表彰する制度を設けている。

③ 健康管理に関する事項

一般の健康診断は全従業員が受診している。当社の業務には従業員が「特定業務従事者の健康診断」の対象となる業務（深夜業、著しく寒冷な場所での業務）もあるが、特定健康診断も対象者全員が受診している。

（１１）育児介護休業法に関連する事項

育児介護休業に関しては、2024 年度及び 2025 年度は対象者が不在であり、取得者数は 0 人である。

今後は法令の改正に伴い、規定の整備を行い、対象となる従業員の把握の徹底及び対象者への周知を図っていく方針である。

※6 SD カード(セーフティドライバーカード)：警察庁が所管する特別民間法人である自動車安全運転センターが発行するカード。同センターが「無事故・無違反証明書」や「運転記録証明書」を発行する際に対象となる運転手（1 年以上無事故・無違反の運転者）に対して発行している。無事故・無違反の期間に応じて 5 段階（グリーン（1 年以上 2 年未満）～スーパーゴールド（20 年以上））のカードがある。このカードの取得により運転手にとっては SD カード優遇店での燃料代や食事代等の割引がある。運送業者にとっても従業員である運転手の安全意識の高さを示す客観的な指標として広く認識されている。

（１２）ダイバーシティに関連する事項

① 女性雇用に関する事項

2026 年 3 月時点での女性従業員比率は 8.6%（16 名／186 名）であり、女性管理職比率は 0% である。これは主要な職種である運転職に求められる荷役作業に重量物の手積み・手下ろし作業もあることから女性運転手は 2 名と少ないことも要因の一つでと思われる。但し、当社では求人・採用は性別にかかわらず公平に実施しており、作業負担の軽減にも継続的に検討していく等女性の活躍推進にも配慮した事業運営を行っている。

② 外国人就労者に関する事項

現時点では外国人就労者等の受入実績はない。

③ 高齢者雇用に関する事項

当社は社内の規定により、定年年齢を 65 歳と定め、70 歳までの継続雇用制度を設けている。
（2026 年 3 月時点の 65 歳以上の雇用者は 2 名である。）

④ 障がい者雇用等に関する事項

2026 年 3 月時点では障がい者雇用の実績はないが、法令に沿った対応を行っており、また継続的に地域のハローワークと連携をとり、障がい者への求人活動を継続している。

2. 2 業界動向

【2. 2. 1 倉庫業及びトラック運送業の状況・需要の動向】

（1）業界の概要

① 倉庫業界の概要

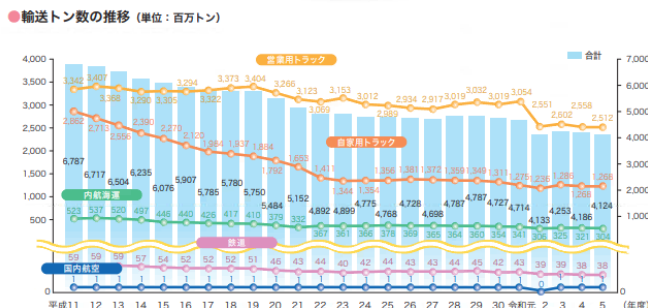
令和6年に（一社）日本倉庫業協会が公表した資料によれば、倉庫業の市場規模は2兆6千億円となっている。事業者数は6,582者、従業員数は13万2千人とされている。民間調査による市場予測では物流センターの需要増加等により2030年の市場規模は現状より10%程度増加していくとの資料もある。

② トラック運送業界の概要

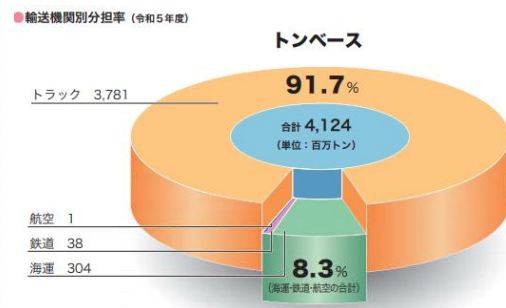
国土交通省の自動車運送統計調査では、2024年度の貨物自動車運送トン数は37億2,480万tで前年度比1.5%の減少となっている（うち営業用は25億948万tで前年対比0.1%の減少）。運送量の傾向は下記図表6のとおり、概ね横ばい推移である。また、トラックの運送量は国内の貨物運送においてトン数ベースでは全貨物量の90%以上を担っている物流の主要な担い手である。（運送距離を含むトンキロベースでは約55%の実績となる。いずれも2024年度の実績）

なお、上記の日本倉庫業協会の資料ではトラック運送業の市場規模は18兆3,473億円、事業者数は63,251者、従業員数は201万人となっている。

（図表6：国内貨物の運送トン数の推移）



（図表7：運送機関別分担率）



（図表6、7とも 公益社団法人全日本トラック協会 公表資料より引用）

（2）主要な荷物の業界の状況

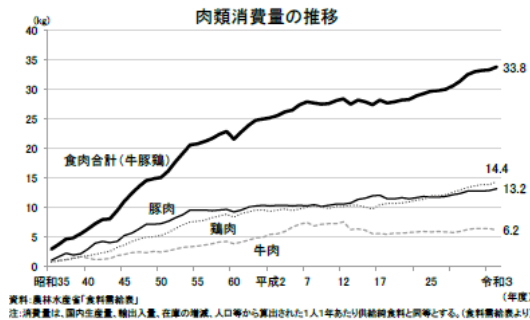
① 鶏肉の需給状況について

ここでは、当社（八戸営業所等）の主要な荷物である「鶏肉」について記載する。

牛肉・豚肉・鶏肉を合わせた肉類の消費量は年々伸びており、2021年には過去最高の国民一人当たり年間消費量が33.8kgに達した。なかでも鶏肉の消費量はその経済性（安さ）、健康志向（高たんぱく・低脂肪）等の要因から成長傾向にあり、2012年以降は豚肉を抜いて肉類3品種の中でトップとなっている。牛肉が横ばい推移をしている中で、鶏肉と豚肉は堅調な成長を続けている。（次頁 図表8参照）

供給に関して、鶏肉は比較的国内需給率も高く、鶏肉全体の年間総供給量（約220～230万t）のうち国内生産が約65%（約169万t）を占め、不足分をブラジル・タイ等からの輸入（約60～70万t）によりまかなわれている。（次頁 図表9参照）

(図表 8：肉類消費量の推移)



(図表 9：鶏肉の供給量の推移)



(独立行政法人 農林漁業信用基金の公表資料より引用)

国内では南九州地区と北東北地区が鶏肉生産の二大産地であり、鶏肉（ブロイラー）の生産量ではこれらの地区にある鹿児島県、宮崎県、岩手県、青森県の上位4県で国内全体の6割以上を占めている。近時は大消費地である首都圏に近く、八戸港など鶏のエサとなる穀物の輸入拠点がある北東北での生産が増加している。(下記図表 10 のとおり)

(図表 10:国内の都道府県別ブロイラーの生産数量)

順位 (飼養羽数)		都道府県	飼 養 羽 数			(参考) 飼 養 戸 数			1戸当たり 羽 数 〔千羽〕
今年	前年		〔千羽〕	対前年比 〔%〕	シェア 〔%〕	〔戸〕	対前年比 〔%〕	シェア 〔%〕	
1	1	鹿児島	32,003	102.3	22.1	402	103.1	19.6	79.6
2	2	宮崎	28,155	99.6	19.4	442	95.7	21.6	63.7
3	3	岩手	23,604	113.7	16.3	301	102.0	14.7	78.4
4	4	青森	7,639	110.6	5.3	59	98.3	2.9	129.5
5	6	北海道	5,531	103.1	3.8	8	100.0	0.4	691.4
6	7	佐賀	3,929	99.5	2.7	62	100.0	3.0	63.4
7	8	徳島	3,855	103.5	2.7	134	100.0	6.5	28.8
8	6	熊本	3,746	94.4	2.6	56	88.9	2.7	66.9
9	10	長崎	3,297	109.0	2.3	48	96.0	2.3	68.7
10	9	鳥取	3,151	97.8	2.2	11	100.0	0.5	286.5
全 国			144,859	102.4	100.0	2,050	97.6	100.0	70.7

資料：農林水産省「畜産統計」(令和6年2月1日現在)

注1：年間出荷羽数3,000羽未満の飼養者を除く数値である。

(農林水産省 HP より引用)

【2. 2. 2 倉庫業・運送業の雇用の状況】

(1) 雇用状況の概況

厚生労働省職業情報検索サイト job-tag (2026年3月時点) による当業界の雇用状況は以下のとおりである。運送業での求人状況については「2024年問題」と言われるとおり、人手不足感が認められる状況である。

・倉庫業 有効求人倍率 0.83 労働時間 163 時間 平均年収 394.5 万円

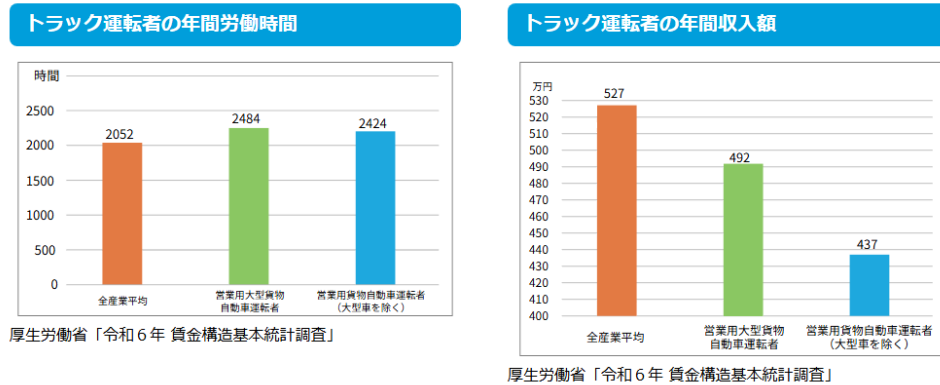
・運送業 有効求人倍率 3.20 労働時間 174 時間 平均年収 491.9 万円

運送業の雇用状況のうち、中心となる運転手の雇用状況については以下(2)に記載する。

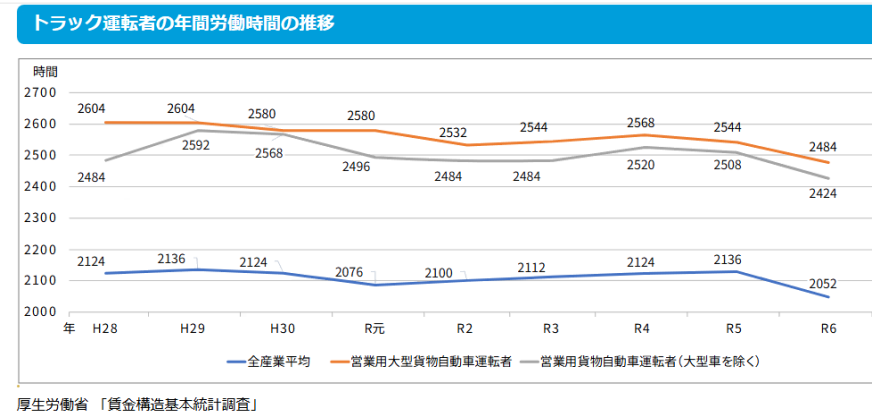
（２）運送業での運転手の雇用状況について

トラック運転手の賃金・労働環境は「一般産業と比べて賃金は約 2 割安い（低い）、労働時間は約 2 割長い」と言われている。厚生労働省のサイト自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトでも下記図表 11、12 のとおり、全産業平均（橙）と貨物自動車運転者（大型が緑、大型以外が青）との労働時間・賃金の比較が示されている。

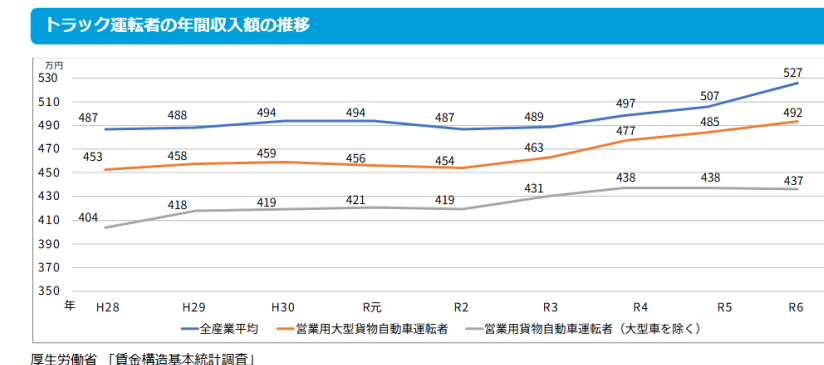
（図表 11、12:トラック運転者の平均労働時間（右）と平均給与（左）の全産業との比較＜2024 年＞）



但し、この傾向も「2024 年問題」を契機に改善の傾向が見受けられる。（下記図表 13、14 参照）

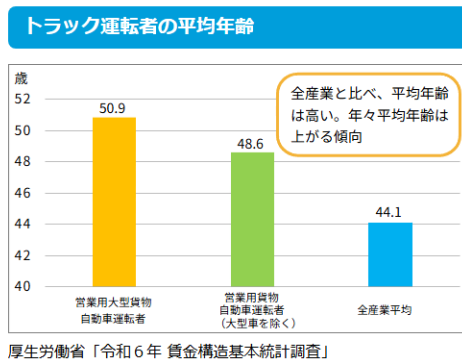


（図表 14：トラック運転手の年間収入額の推移）

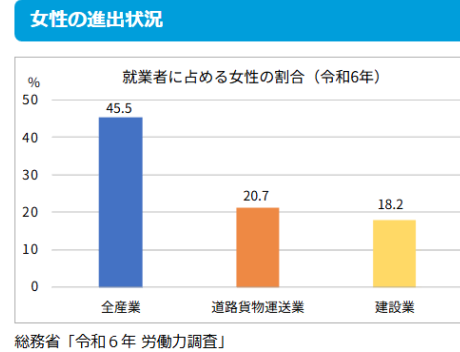


- トラック運転者の平均年齢は大型で 50.9 歳、大型以外で 48.6 歳と全産業平均（44.1 歳）よりも高く、女性の進出割合も 20.7%と全産業平均（45.5%）に比して低くなっている。

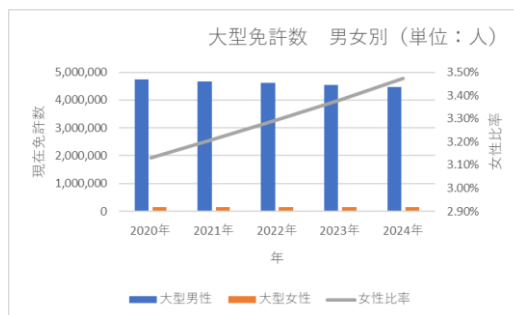
(図表 15：トラック運転者の平均年齢)



(図表 16：業種別の女性進出割合)



(図表 17：大型免許取得数の男女別推移)



(警察庁運転免許統計のデータに基づき

商工中金経済研究所にて作成)

運送業での主力となる大型免許取得について 2024 年時点で約 4,631 千件の大型免許が発行されているが、そのうち男性が 4,470 千件と約 97%を占めており、圧倒的に男性が多いが、女性取得者も 160 千件 (約 3%) と 2020 年の実績 (153 千件) 対比で 5%増加しており、男性がほぼ横ばい推移している中では増加傾向にある。

【2. 2. 3 倉庫・運送業に関する最近の主な法令・国の施策・指針の動き】

(1) トラック運転手の働き方改革 (いわゆる「2024 年問題」)

トラック運転手は前述のとおり長時間労働・低賃金のイメージが強い職業である。時間外労働に関して従来は法令による罰則規定がなかったが、国は 2019 年の労働基準法の改正後 5 年間の猶予を踏まえて 2024 年 4 月より改正法を施行した。トラック運転手の場合、時間外勤務の上限を 960 時間 (休日労働を含まない) に設定した。また、同法の施行に併せて厚生労働省・国土交通省による「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 (いわゆる「改善基準告示」)」が同時に適用されることにより運送業者・運転手は「1 年、1 か月の拘束時間」「1 日の拘束時間」「1 日の休息時間」「運転時間」「連続運転時間」等に関して、新基準が適用されることになった。これによりトラック運転手の運転時間 (拘束時間) に影響が発生し、運転手不足が懸念されるといういわゆる「2024 年問題」が発生し、それへの対応が喫緊の課題となっている。

（２）外国人運転手（ドライバー）の受入について（外国人特定技能制度等）

上記の雇用環境の変化も踏まえ、政府では 2024 年 4 月より出入国管理法の見直しにより「自動車運送業分野における特定技能の在留資格に係る制度の方針」とその「運用要領」を定め、トラック運送等の自動車運転業務での外国人労働者の受け入れを可能とした。（特定技能資格での在留期間は最長 5 年）

これにより外国人でも一定の日本語能力に関する試験に合格したうえで、日本の運転免許を取得（外免切替含む）し、新任運転者研修を終了した者は、国内でのトラック運転手の業務ができることとなった。なお、外国人労働者に対する適切な安全運転管理・労務管理を行う必要があることから、特定技能の資格による外国人運転手の受け入れができる事業所は公益社団法人全日本トラック協会の認定する安全性優良事業所

（G マーク認証取得事業所）及び一般財団法人日本海事協会の認証する運転者職場環境良好度認証制度の認証を受けた事業所に限られている。

（３）物流関連二法の改正等

① 今回の改正内容

今般、物流業界の 2024 年問題等を踏まえ社会インフラである物流の持続的な成長を図る目的で物流関連の 2 法「流通業務総合効率化法（いわゆる物効法）」及び「貨物自動車運送事業法」を改正する法律が 2024 年 5 月に公布され、2025 年度より段階的に施行されている。この改正により、今後変更が予定されている主な内容は以下のとおりである。

●物資流通効率化法（旧流通業務総合効率化法）の改正

- ・「荷主」「物流事業者」に対し、国が定める判断基準（「荷待ち・荷役時間の削減」「積載効率の向上による運送能力の向上」等）に関して努力義務を課す。

- ・一定規模以上の事業者（特定事業者）には、上記に対し中長期計画の作成や定期報告を義務付け、不十分な場合には国が勧告、命令の実施を行えるようにする。

●貨物自動車運送事業法の改正

- ・運送契約の締結時で契約内容（付帯業務料・燃料サーチャージ等）を記載する書面交付等を義務付ける。

- ・元請け事業者に対し「実運送体制管理簿」の作成を義務付け、実際に荷物を運んだ実運送事業者（下請け会社）に関する記録の作成を行うことにより、多重下請け構造の透明化を図る。

- ・下請け事業者への発注適正化に関する努力義務を課す。

② トラック事業適正化関連法の新設

貨物自動車運送に関しては、上記の他「①事業の「許可制（一度許可を取得したら、取消にならない限り事業の継続が可能）」から「事業更新制（一定期間ごとに事業許可の更新を要する）」への移行」「②国交省が定める適正原価を継続的に下回らないことの確保」「③下請けへの委託回数（再委託の回数）の 2 回以内への制限」等を定めたトラック事業適正化関連法が 2025 年 6 月に国会にて可決成立し、公布した。

（本法は 3 年以内の施行予定で、2026 年 4 月から委託回数制限などが段階的に施行されている。）

これによりトラック業界では法令を遵守しない企業等を排除し、業界全体として適正化と持続可能な成長を目指す。

【2. 2. 4 倉庫業・運送業に関連する技術の状況】

（1）倉庫業に関する事項

① **データ・AI 管理**：人手不足を背景に倉庫業では「省力化・自動化」或いは「人を前提にしない物流（無人化・最適化）」への移行が進んでいる。AMR（自動搬送ロボット）やAGV（無人搬送車）を活用し、それにAI技術を加え、在庫管理（WMS）から倉庫の実行管理（WES）に移行し、AIとデータが連携した管理が進みつつある。

② **冷媒での脱フロン化**：冷媒については 2019 年に国際的に発効された「キガリ規制」により代替フロン（HFC）の規制が開始された。この規制では 2029 年～2036 年にかけて HFC の使用量を 70～85%削減することを見込んでいる。海外の一部では HFC の使用を禁止している国もある。国内ではフロン排出抑制法により規制が行われており、現時点では使用の削減まで課せられてはいないものの冷媒管理や記録・報告義務を設けている。国際的な流れや供給量の減少に沿って今後は代替フロンにおいても地球温暖化計数の高い GWP から低い GWP への移行や自然冷媒への代替が求められてくる。

③ **省エネルギーでの動き**：冷凍冷蔵庫は多くの電力を必要とする設備であり、その高効率化（インバーター制御や施設の設備運用の改善）や再生可能エネルギーの活用等により省エネルギーへの取り組みが求められている。

（2）運送業に関する事項

① **自動車の電動化**：トラックについても、中小型トラックを中心に電気自動車化の波は始まっている。海外では既に急速に普及している国もあるが、諸外国に比べ日本国内での普及率は低く 2025 年 3 月末時点でハイブリッドトラックは 8,662 台、電気トラックは 4,471 台、燃料電池トラックは 111 台（電動車等の合計は 13,244 台）とトラック全体（GVW 8t 以下）に占める割合は 3.07%（前年同月対比+0.17%）であり、あまり普及は進んでいない（公益社団法人全日本トラック協会調べ）。大手宅配便事業者での小型トラックの EV 化の動きは見られるものの、車両価格・バッテリー容量等の問題から業界全体での伸びは低調である。また、大型トラックでの EV 化等については走行距離や馬力の点から現時点では大きな動きは見られない。

2. 3 企業理念、経営方針等

【ネクストグループの経営理念・経営姿勢】

経営理念
安全と信頼を第一に、 物流を通してお客様のさまざまなニーズにお応えすると共に、 時代を超えていつまでも社会に貢献できる企業であり続けたい。
経営姿勢
1.お客様の要望に柔軟に対応し、高品質な物流の提供による顧客満足度(CS)の向上を図ります。 2.魅力ある職場と、社員の生活の向上を目指します。 3.法令順守による公正で透明な企業経営に徹します。

●安全（交通安全・労働災害発生防止）に関する取り組み

当社の交通安全方針（グループ3社共通）経営理念
安全確保を全てにおいて優先する。我社のドライバーは『安全を守る3か条』を遵守します
交通安全を守る3か条
1,私は子供・高齢者の近くを走行する際は徐行を致します 2,私は横断歩道（信号機なし）を渡ろうとしている人がいたら、止まります 3,後退時は運転席の窓を開け目視にて確認の徹底を致します
交通安全の目標
①人身事故 0、②追突事故 0 有害事故、前年比 50%削減

2. 4 事業活動

当社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。

【2. 4. 1 自然環境面（プラネタリーバウンダリー）での取り組み】

1. 当社の事業の中での自然環境への取り組み

（1）エネルギー消費等の削減に関する取り組み

- 前述のとおり、当社の事業の中で使用する主要なエネルギー消費はトラック等の運送用車両の燃料となる軽油と八戸低温物流センターの冷凍設備で消費する電力である。軽油の消費について、既に当社グループではデジタルタコグラフを活用したエコ運転管理を徹底してきた実績がある。但し、最近では酷暑化の影響により、過度なアイドリングストップの呼びかけ（冷房等の空調の抑制）は運転手の健康にも影響が及ぶことから数値目標を伴った更なる燃費削減への取り組みは、現時点では行わない。
- 一方、2024 年 11 月から本格参入した倉庫業では、設備の設置に際し高効率の冷凍機等の機器の導入や効率の良い自然冷媒を採用することにより、当社の低温倉庫は従来型の倉庫より約 40%の電力使用量を削減している。ただ、それでも電力使用量は年間で約 3,000 千 kWh と大きいため、今後も日常的な保守点検等の実施などのマネジメントによる更なる電力使用量の削減（CO₂ 排出量の削減）を図っていく方針である。（但し、冷凍冷蔵設備については「外気温」や「取扱う物流量」により電力使用量が影響を受けることから、その点についても配慮した削減への取り組みを行う予定である。）
- 当社ではデマンド管理による最大需要電力低減も検討し、電力ネットワークへの負担軽減も図る方針である。
- 太陽光発電等の再生可能エネルギー設備は現時点では導入していないが、今後は投資回収等も踏まえ必要に応じて検討していく方針である。

（2）大気への排出物の削減に関する取り組み

- 大気への排出物の削減に関する取り組みに関しては NO_x・PM 対策として最新の排気ガス規制適合車を積極的に導入しており、既に全体の 90%の車両を平成 28 年排ガス規制適合車に代替済みであるなど、大気への有害物質の排出物削減に十分に取り組んでいる。

（3）廃棄物の削減に関する取り組み

- 当社の事業は倉庫業及び運送業であり、基本的に業務の中で発生する廃棄物は少量である。その中で商品の梱包に関する資材（ラッピング等）の削減には既に取り組んでいる。また八戸の低温倉庫内作業で使用するパレットについては自社専用のパレットを備え、管理を行うことにより紛失、所在不明等によるロスの発生を抑止できる体制をとっている。
- 主要な設備であるトラック等の車両に関しては定期的に代替更新をおこなっており、当社での事業に供用した後は、中古車等として第三者に譲渡されることが多い（自社での廃車処分を行うことは少ない）。またトラック等の車両は国の自動車リサイクル法の対象としてあり、法令に基づきリサイクルの仕組みが構築されている。
- 当社の業務の中では倉庫業務は新規参入分野であり、生鮮食品である鶏肉等で商品の取り扱いや発送

相違により商品の鮮度に大きく影響を及ぼすものもある。これに対して当社では作業手順の標準化及び文書化、またそれに基づく従業員教育を行うことで物流を担う人材を育成し、配送業務を安定的に行っていく方針である。標準化・文書化を整備した後は、作業手順の習得状況の確認や複数の工程に対応できる人材を育成して行くことを検討している。また、この取り組みにより飲食店や店舗での欠品を防止し食品物流の安定化を図ること、配送違い等による廃棄品の発生防止（廃棄処理の削減）を図っていく方針である。

●物流業に共通する課題となっている、受発注の効率化・電子化による紙の削減については課題も残るが、この点については取引先との間での協議も必要な事項であり、継続的に荷主等取引先との相談も進めていく方針である。

【2. 4. 2 社会面（個人のニーズ）に関する取り組み】

1. 商品の供給や食品安全衛生に関する取り組み

●2.2.1 の（2）に記載のとおり、鶏肉は国民の健康を支える貴重な食料であると同時に、鶏肉生産は北東北地区で多くの個人事業主や中小企業が携わる主要な地場産業でもある。その保管・流通に関しては適切な温度管理（冷凍）が必要であるため、当社では倉庫での冷凍保管や冷凍庫を備えたトラックの運送など徹底した温度管理を行い、鶏肉の品質管理に注力している。一方そのような環境が必要となる鶏肉の物流に関しては、トラック運転手や構内作業員の身体的負担が大きい業務である。当社は主要な産地の近くに大型の物流拠点を新設し、その作業の大部分を自動化することにより、倉庫での構内作業員の人的負担や人手不足対策等も行いながら、北東北産の鶏肉の物流の安定化及び拡大に貢献していく方針である。今後は前述のとおり自動化の対象とはならない人の手による作業について標準化を進めることによる運送品質の向上にも取り組んでいる。

2. 働きやすい職場環境づくりに関する取り組み

（1）ワークライフバランスの拡充に関する取り組み

●前述のとおり、当社は作業職・事務職の時間外勤務時間は少ない。運転職については基本的に長距離離運送を行う青森営業所、八戸営業所所属の運転手を中心に時間外勤務（拘束時間）が長くなっている傾向がある。当社としては営業所での運行管理により、改善基準告示の規定に沿って運転時間（休憩時間）を管理することに努めている。今後、法令遵守の観点からも全営業所で全日本トラック協会の G マーク（安全性優良事業所認定）の取得を目指している。

●但し、東京～青森間の距離（約 700km）の貨物運送を継続的に行うためには現実的な課題があることは事実であり、当社は現在東京～青森の中間点に拠点を設けることにより、長距離運送に関して中間での運転手の交替が可能な体制を取れるようにすべく、現在、宮城県等で候補地等の検討をしている。この体制の構築後は運転手の希望も踏まえ、法令遵守の観点から多様な働き方ができる体制に移行していく予定である。

●有給休暇についても制度の多様化による取得率の推進を図っていく。

（2）処遇や労働条件に関する取り組み

●水準としては県内の同業者以上であり、今後も社会情勢や物価の上昇に合わせた賃上げを行っていくことで

従業員の取組の維持・向上を図っていく方針である。

（３）人材育成及び能力開発に関する取り組み

a. 法定の免許取得・技能講習・特別教育等に関する取り組み

大型免許、けん引免許等業務に必要な免許の取得支援に関して、当社では免許未取得者の採用及び育成の体制も整備している。また引き続き、社内での対象者への支援を行っていく方針である（大型免許などの既取得者の牽引免許取得支援等を含む）。また業務に必要な法定の資格等の取得（免許・法定講習の受講・特別教育の実施）についても、引き続き取得費用を会社負担にて実施し、一部の資格については資格を取得した従業員に手当を支給するなど従業員の育成を行っていく。

b. その他の技能・技術の育成に関する取り組み

その他の教育に関して、当社はもとの運送事業を行う事業者であるが、今回新しく参入した倉庫部門でも作業の標準化や文書化を行うこと、そしてそれを踏まえて対象となる従業員への教育を行い、そして新たな事業である倉庫部門の運営を担える人材を育てていくことは北東北地区の食肉物流を安定して担うこと、そして、当社の事業運営や収益性の向上を図っていくこと、取り扱う鶏肉の廃棄物を削減することによって重要な事項である。当社はこの取り組みを行うことで、従業員の人材育成と業務の安定化、品質の向上を図っていく方針である。

（４）健全な労働環境・労働安全衛生に関する取り組み

●職場のコミュニケーションの活性化、カルチャーの醸成、従業員のエンゲージメント向上に関する取り組み

当社では 2027 年 3 月末までに、会社の発展と社員の幸福を追求しながら、個人の幸福度と組織のパフォーマンスを両立させる目的で商工中金が提供する「幸せデザインサーベイ（※7）」を実施し、従業員の認識の確認や会社の課題を抽出し、抽出された課題の改善に向けて取り組む予定である。



●育児介護休業制度に関する取り組み

2025 年の法改正に伴い、今後対象となる従業員の確認と対象者への周知と移行の確認を行っていく方針である。

●労働安全衛生・交通安全に関する取り組み

① 労働災害の発生防止に関する取り組み

構内作業のある八戸の事業所では月 1 回の安全衛生委員会を継続して開催し 5S や安全パトロールの実施をしている。今後も他社事例の紹介や KY 活動やヒヤリハット事例の収集等を行い、継続的に労働災害の

※7 幸せデザインサーベイ：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）。

発生防止に努めていく。

② 交通安全に関する取り組み

運輸業の営業所では運行管理、健康管理、点呼の実施等基本的な管理や法定教育を含む運転者の継続的な教育及び運輸安全マネジメント等により継続的に交通事故や労働災害の発生防止に努めている。

また今後は、当社の設置する全営業所において、国土交通省及びトラック協会で行う G マーク（安全性優良事業所）認定を取得する方針である。

（５）雇用全般に関する取り組み

当社では、北東北の農産物、畜産物に関する物流を安定的に行い、高い運送品質を持つ当社がその中で果たす役割を増やすため、非正規社員も含め、安定した従業員雇用を行い、地元住民の採用を中心に雇用の拡大を行っていく方針である。また従業員に対して、大型免許等の資格取得支援を含む教育を継続的に行うことにより、業務の品質の維持・向上を図っていく方針である。

【２．４．３ 社会経済面（人間の集団的のニーズ）に関する取り組み】

１．中小企業・地場産業振興への取り組み

（１）地場産業への取り組み

当社は運送業で蓄積したノウハウに加え、今回新設した大型低温物流センターの特性を活かして倉庫業でも作業の標準化や効率化に取り組むことにより、更なる物流品質の向上を図っていく方針である。作業員の身体的負担も大きい鶏肉物流を始めとした北東北の主要産品である農産物、畜産物の食品を首都圏等の大消費地に安定して届けるために質の高い物流を継続・拡大していく方針である。そしてそのことにより個人・中小企業の多い北東北地域の農林水産業・畜産業の振興にも寄与していく方針である。

【２．４．４ まとめ】

当社は今般、八戸低温物流センターを新設して北東北の主要な産業である鶏肉生産の物流を担うこととなった。鶏肉の物流は倉庫作業やトラック運転手にとって低温環境の中で重量物を取り扱う業務であり、身体的負担の大きい業務である。新設の物流センターではこの点に配慮し、保管業務の自動化や多くのトラックバースを設置するなど働く人の環境に配慮した施設となっている。加えて環境面でも高機能の冷凍機や自然冷媒を採用するなど環境にも配慮している施設である。当社では、この施設の特性を活かして物流業務の効率化・高度化を図っていくことにより、鶏肉の安定的な物流を担い地域経済の振興や国内の食生活の安定を図ることを目的に以下に記載する取り組み内容と KPI を設定する。

3.包括的インパクト分析

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

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

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

【UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた結果】

国際標準産業分類	陸路による貨物運送、倉庫保管
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
食料、零細・中小企業の繁栄	- 商品供給や食品安全衛生に関する取組み - 地場産業への取組み
賃金	処遇や労働条件に関する取組み

■ ネガティブ・インパクト（緩和の取組み）

インパクト	取組内容
健康および安全性	- 商品供給や食品安全衛生に関する取組み - ワークライフバランスの拡充に関する取組み - 健全な労働環境・労働安全衛生に関する取組み （職場のコミュニケーションの活性化、カルチャーの醸成、従業員のエンゲージメント向上に関する取組み） （労働安全衛生・交通安全に関する取組み）
大気	大気への排出物の削減に関する取組み
気候の安定性、資源強度	エネルギー消費等の削減に関する取組み

■ ポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクト（緩和の取組み）の両方

インパクト	取組内容
（ポジティブ・インパクト） 食料、教育 （ネガティブ・インパクト） 廃棄物	- 商品供給や食品安全衛生に関する取組み - 人材育成及び能力開発に関する取組み （その他の技能・技術の育成に関する取組み） - 廃棄物の削減に関する取組み
（ポジティブ・インパクト） 教育、雇用、賃金 （ネガティブ・インパクト） 社会的保護	- 雇用全般に関する取組み - 人材育成及び能力開発に関する取組み （法定の免許取得・技能講習・特別教育等に関する取組み）

■ 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	➤ 当社の事業は貨物自動車運送業であり、「人間のモビリティへのアクセス」に対する直接的なインパクトはない。

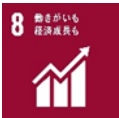
<ネガティブ・インパクト>

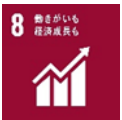
インパクト	特定しない理由
自然災害	➤ 貨物の運送時や拠点となる営業所の設置、利用に関して環境に影響を及ぼす要素（排水や大気への排出物等）はなく、持続不可能な土地利用はない。
土壌	当社は食品運送を主体としており、輸送に使用する車両に関しては安全面、衛生面について配慮を行っている、よって物流（運送）時に土壌の安定性に影響を及ぼすような排出物はない。
生物種、生息地	➤ 物流倉庫や営業所及び輸送中のトラック等による水の利用や排水において、当社の事業が生態系に影響を及ぼすことはない。

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

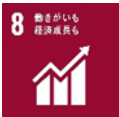
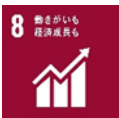
当社は商工中金と共同し、本ファイナンスにおける重要な以下の管理指標（以下、KPI という）を設定した。
なお設定した KPI のうち目標年に達したものについては再度の目標設定等を検討する。

【ポジティブ・インパクト】

特定したインパクト	「食料」「零細・中小企業の繁栄」		
取組内容（インパクト内容）	・商品の供給や食品安全に関する取り組み ・地場産業への取り組み		
KPI	●北東北の主要産品である鶏肉、鶏卵等の物流に積極的に取り組み八戸事業所（営業所・低温物流センター合算）の売上高を2031年3月期までに23億円とする。 （2026年3月時点の年間売上実績 19.7億円）		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 取り扱いの標準化や効率化、多様な荷物の取り扱い（時間・荷主）を強化していく。 ➤ 八戸低温物流センターの特性を活かし、取扱体制の整備を図っていく。		
貢献する SDGs ターゲット	2.1	2030年までに、飢餓を撲滅し、全ての人々、特に貧困層及び幼児を含む脆弱な立場にある人々が一年中安全かつ栄養のある食料を十分得られるようにする。	
	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。	

特定したインパクト	「賃金」		
取組内容（インパクト内容）	・処遇や労働条件に関する取り組み		
KPI	●賃金に関し、毎期、消費者物価上昇率（※8）を目安とした賃上げを行う。 ※8：毎年1月に総務省が公表する前年の消費者物価指数（生鮮食品を除く総合指数）の年間上昇率を指標とする。2025年は3.1%		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 事業基盤の拡充を行い、事業基盤の拡大を図る。 ➤ 原価低減努力や価格交渉を行い、適正収益の確保を図る。 ➤ 事業計画に基づき、適正な労働分配率の確保を図る。 ➤ 人事評価制度・賃金制度について、実績に応じた公平で客観的な制度の構築を図る。		
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。	

【ネガティブ・インパクトの緩和】

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）	・ワークライフバランスの拡充に関する取り組み		
KPI	●2030年までに全営業所（3営業所）でGマークを取得する。 （現時点ではGマーク認証取得事業所は青森営業所1か所）		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 運行管理を徹底し改善基準告示に基づく運転手の拘束時間・休憩時間の遵守を徹底する。 ➤ 遠距離運送の構造的な課題の見直しを図るために青森～東京間に運転手の交替が可能な「中継拠点」を設置する。 ➤ 多様な休暇制度を設けること等により、休暇が取得しやすい体制を整備していく。		
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。	
	8.5	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。	

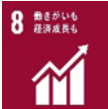
特定したインパクト	「健康および安全性」		
取組内容（インパクト内容）	・健全な労働環境・労働安全衛生に関する取り組み （労働安全衛生・交通安全に関する取り組み）		
KPI	① 毎期、労働災害の発生件数を 0 件とする（不休災害を含む） ② 毎期、交通事故の発生を 0 件とする。		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 各営業所での法令遵守に対する体制を拡充する。 ➤ 人員を増強し、余裕を持った運行管理を行う。 ➤ 発生した事象の周知やK Y活動やヒヤリハット活動等によるリスク管理意識を醸成していく。		
貢献する SDGs ターゲット	3.6	2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。	
	8.5	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【任意】	「健康および安全性」		
取組内容(インパクト内容)	・健全な労働環境・労働安全衛生に関する取り組み (職場のコミュニケーションの活性化、カルチャーの醸成、従業員のエンゲージメント向上に関する取り組み)		
KPI	●2027年3月までに「幸せデザインサーベイ」を実施する。 調査結果を踏まえ、当社の取り組む課題を抽出、検討し取り組み内容を検討する。取り組みの効果の検証のため、定期的に幸せデザインサーベイの実施等による効果の検証を行う。		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 今後も「幸せデザインサーベイ」を実施し、その結果を経営陣と従業員が対話の上、課題を抽出しそれに取り組むことによって社員にとって満足度の高い、働きがいのある企業を目指す。		
貢献する SDGs ターゲット	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	10.2	2030 年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。	

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)	・エネルギー消費等の削減に関する取り組み		
KPI	●八戸事業所（八戸低温物流センターと八戸営業所）での、年間電力使用量を 2031 年 3 月期までの 5 年間で、2026 年 3 月時点での直近年間電力使用量対比で 5%（年平均 1%）減少させ、CO2 の排出を削減する。 （2026 年 3 月時点の直近年間電力使用量 3,095 千 kWh）		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 主な電気設備である冷凍庫（コンプレッサー）の他、ファン、除霜設備、急速凍結設備（チラー）等の定期的な点検、計画的な更新を行う。 ➢ 商品の入出庫における作業手順等を明確化、標準化し、ドアやシャッターの開閉、商品の出し入れの回数を少なくする。 ➢ エネルギー消費の可視化を行い、電力量削減に関する P D C A を展開する。 ➢ 回収可能性を検討したうえで、太陽光発電等の再生可能エネルギー施設導入の検討を行う。		
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。	

【ポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクトの両方】

特定したインパクト	「食料」「教育」（ポジティブ・インパクト） 「廃棄物」（ネガティブ・インパクト）		
取組内容(インパクト内容)	・商品の供給や食品安全に関する取り組み ・人材育成及び能力開発に関する取り組み (その他の技能・技術の育成に関する取り組み) ・廃棄物の削減に関する取り組み		
KPI	① 鶏肉の取り扱い（八戸低温物流センター、八戸営業所等）における主要な作業、業務の取り扱いに関する手順を 2030 年までに 100%標準化、文書化した上で、作業員に教育を行うことにより、業務品質の安定・向上を図り、鶏肉の安定的な物流に貢献する。 (2026 年 5 月時点の文書化率：作業面 70%、業務面 10%) ② 上記により八戸事業所での取扱荷物の廃棄数の毎期 0 件を継続する。		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 手順の明確化・標準化・文書化等が必要な業務の洗い出し及び見直しを定期的に行う。 ➢ 順次、手順の改善・標準化・明文化を行っていく。 ➢ 策定した手順書に基づく従業員教育を行う。		
貢献する SDGs ターゲット	4.5	2030 年まで、教育におけるジェンダー格差を無くし、障害者、先住民及び脆弱な立場にある子供など、脆弱層があらゆるレベルの教育や職業訓練に平等にアクセスできるようにする。	
	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	12.3	2030 年までに小売・消費レベルにおける世界全体の一人当たりの食料の廃棄を半減させ、収穫後損失などの生産・サプライチェーンにおける食品ロスを減少させる。	

特定したインパクト	「教育」「雇用」「賃金」(ポジティブ・インパクト) 「社会的保護」(ネガティブ・インパクト)		
取組内容 (インパクト内容)	・雇用全般に関する取り組み ・人材育成及び能力開発に関する取り組み (法定の免許取得・技能講習・特別教育等の管理・支援に関する取り組み)		
KPI	● 運転職を中心に地域での雇用を増やし、2029 年までに従業員数を 200 名以上に拡大する。(2026 年 3 月時点で 186 名)		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 働きやすい職場環境づくりに取り組む。 ➤ 大型免許・けん引免許取得支援等の人材育成に取り組む。		
貢献する SDGs ターゲット	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。	
	8.5	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。	
	8.6	2020 年までに、就労、就学及び職業訓練のいずれも行っていない若者の割合を大幅に減らす。	

■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
大気	大気への排出物の削減に関する取り組み	➤ 当社の事業所（営業所・倉庫）から大気に有害な排出物が排出されることはない。 ➤ 使用する車両に関しても適切な NOx・PM 対策がとられている。

5. サステナビリティ管理体制

当社では、本ファイナンスに取り組むにあたり、田中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、田中社長を最高責任者、大石取締役をプロジェクト・リーダーとし、KPI ごと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 田中 正男
(プロジェクト・リーダー兼事務局)	取締役 大石 勝也
(KPI 推進リーダー)	設定した KPI ごとにリーダーを選任

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、当社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、当社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。当社は、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 岩本 任史

〒104-0028

東京都中央区八重洲 2 丁目 10 番 17 号

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