

## 株式会社商工組合中央金庫が実施する 中尾運輸株式会社に対する 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（JCR）は、株式会社商工組合中央金庫が実施する中尾運輸株式会社に対するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、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・ファイナンス原則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 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

2024年3月29日  
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

中尾運輸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・ファイナンス原則に適合している。

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」）が中尾運輸株式会社（「中尾運輸」）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 PIF 原則に適合していること、および、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、SDGs の目標達成に向けた企業活動を、金融機関が審査・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。

PIF 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かまたは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 PIF 原則との適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、PIF 原則で参照するインパクト領域における「包括的で健全な経済」、「経済収れん」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 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では 52.9%にとどまることからわかるとおり、個別の中小企業のインパクトの発現の仕方や影響度は、その事業規模に従い、大企業ほど大きくはない。<sup>1</sup>
  - ③ サステナビリティ実施体制や開示の度合いも、上場企業ほどの開示義務を有していないことなどから、大企業に比して未整備である。

## II. PIF 原則への適合に係る意見

---

### PIF 原則 1

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かまたは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、中尾運輸の持ちうるインパクトを、UNEP FI の定めるインパクト領域および 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、中尾運輸がポジティブな成果を発現するインパクト領域を有し、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。

---

### PIF 原則 2

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

---

JCR は、商工中金が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

---

<sup>1</sup> 経済センサス活動調査（2016年）。中小企業の定義は、中小企業基本法上の定義。業種によって異なり、製造業は資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下、サービス業は資本金 5 千万円以下または従業員 100 人以下などだ。小規模事業者は製造業の場合、従業員 20 人以下の企業をさす。



(1) 商工中金は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(出所：商工中金提供資料)

(2) 実施プロセスについて、商工中金では社内規程を整備している。

(3) インパクト分析・評価の方法とツール開発について、商工中金からの委託を受けて、商工中金経済研究所が分析方法及び分析ツールを、UNEP FI が定めた PIF モデル・フレームワーク、インパクト分析ツールを参考に確立している。

### PIF 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

PIF 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。



---

### PIF 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中尾運輸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・ファイナンス原則に適合している。

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。

(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

梶原 敦子

梶原 敦子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

日野 響

日野 響



### 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(PIF)原則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、PIF 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。本事業により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

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 PIF の事業主体または調達主体と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

#### ■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、事業主体または調達主体及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、またはその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると暗示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、または当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかなるものを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。本第三者意見は、評価の対象であるポジティブ・インパクト・ファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、価格変動リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、本第三者意見は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。本第三者意見は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、または撤回されることがあります。本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本文書の一部または全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

#### ■用語解説

第三者意見：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト金融原則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)

#### ■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

2024年3月29日

株式会社商工中金経済研究所

---

商工中金経済研究所は株式会社商工組合中央金庫（以下、商工中金）が中尾運輸株式会社（以下、中尾運輸）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、中尾運輸の活動が、環境・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 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」に則った上で、中堅・中小企業<sup>※1</sup>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 経営理念
  - 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	中尾運輸株式会社
借入金額	100,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	5 年（コミットメントライン 1 年 + 更新オプション 4 回）
モニタリング実施時期	毎年 12 月

## 2. 企業概要・事業活動

### 2.1 基本情報

本社所在地	大阪府大阪市住之江区平林北 2-7-99
創業・設立	創業:1965 年 10 月 設立:1979 年 8 月 14 日
資本金	20,000,000 円
従業員数	120 名（2024 年 1 月現在）
事業内容	引越業務（一般家庭・工場・事務所） 不用品引取・廃棄処分（一般家庭・工場・事務所） 家具配送業務（チャーター便、ツーマン配送(*1)） 一般雑貨配送 (*1)ツーマン配送 ドライバーと助手の二人で配送や作業を行うこと。商品の配送のみならず、開梱、組立、設置、梱包材の回収まで一連のサービスを提供する。

<b>主要取引先</b>	<p>(引越業務) 株式会社 SBS ロジコム、株式会社リベロ、株式会社椿本チエイン他</p> <p>(配送業務) UHA味覚糖株式会社他</p>
--------------	---

### 【業務内容】

- 中尾運輸は、大阪市住之江区に本社を置く、創業 58 年の運送業者である。引越業務を主に、家具や一般雑貨の配送を行う。
- 事業は、①引越業（売上比率 90%）、②配送業（売上比率 10%）の 2 つに大別される。

#### ①引越業

書道の表装店から美術館への配送を多く取り扱ってきた経験から、荷物の搬出入・運搬技術が高く、引越荷物を安心して任せられるとの評判を得ている。“LIVE（ライブ）引越サービス”ブランドで運営し、社員教育に力を入れている。引越の約半分が事務所移転であり、OA 機器・事務機のレイアウト図の作成から間仕切り工事迄ワンストップで請け負う。

#### ②配送業

主に UHA 味覚糖のセンター間配送を担う。また中尾運輸は 4 トン平車(\*2)を有し、業務用送風機ほか大型貨物の配送を得意とする。

#### (\*2)平車（平ボディ車）

屋根がない荷台トラックの総称。一方で荷台部分が箱型タイプのドライバンは、屋根や壁に囲まれており、風雨、直射日光に強い。ドライバンの普及により大型の平車は減少傾向にあるが、平車は荷物の形状や大きさに関係なく積み下ろしが出来るため、根強い需要がある。

### 【事業拠点】

拠点名	住所	機能
本社	大阪市住之江区平林北 2-7-99	本社及び営業拠点
東京支店	東京都足立区南花畑 5-2-16	営業拠点
千葉支店	千葉県船橋市本中山 5-11-17	営業拠点
東京倉庫	東京都足立区南花畑 4-18-4	引越用備品・処分品（ゴミ）の保管



(写真①) 本社の外観 (中尾運輸提供)

**【沿革】**

1965年 10月	中尾商店設立
1979年 5月	中尾運輸株式会社設立（資本金 500 万円）
1980年 7月	資本金 2,000 万円に増資 ハナテン引越サービス開設
1995年 4月	日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会(*3)に加盟 (*3)日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会（JL 連合会） 全国の中小トラック運送事業者が生き残りをかけ、新しい物流システムの創造を目指して構築した日本で最大の情報と求荷求車（貨物と車輛のマッチング）の物流ネットワークシステム。
2001年 7月	古物取扱 大阪府公安委員会許可
2002年 4月	産業廃棄物収集運搬業許可
2009年 10月	東京支店開設（現在の東京倉庫）
2014年 8月	千葉支店開設
2020年 8月	業務拡大のため東京支店を現在地に移転

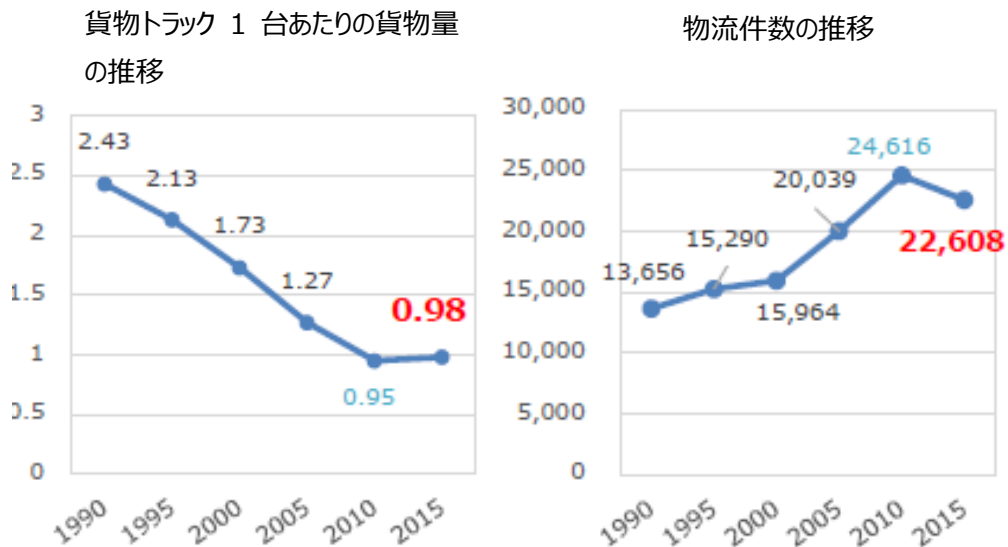
## &lt;免許・許可&gt;

一般区域貨物自動車運送事業	陸運局免許番号 第 5133 号（近運自貨） 陸運局免許番号 第 2372 号（関運自貨）
自動車運送取扱事業	許可番号 第 6707 号
産業廃棄物収集運搬業	許可番号 第 6600083617 号
公認リサイクル業	大阪府公認許可記番号 第 621281302745 号 東京都公認許可記番号 第 305551007280 号

## 2.2 業界動向

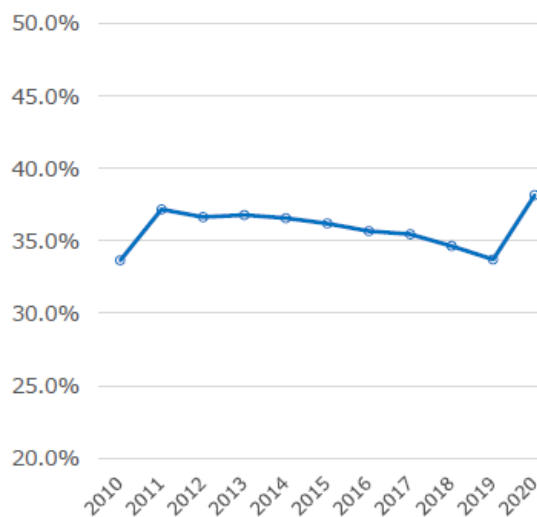
### ■ 営業トラックの積載効率の低下

貨物トラック 1 台あたりの貨物量が直近 20 年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口多頻度化が急速に進行している。貨物トラックの積載効率（輸送トンキロ/能力トンキロ）は 2010 年以降 40%以下の低い水準で推移している。



(図表①) 出所:国土交通省 全国貨物純流動調査(物流センサス)

### 貨物自動車の積載率の推移



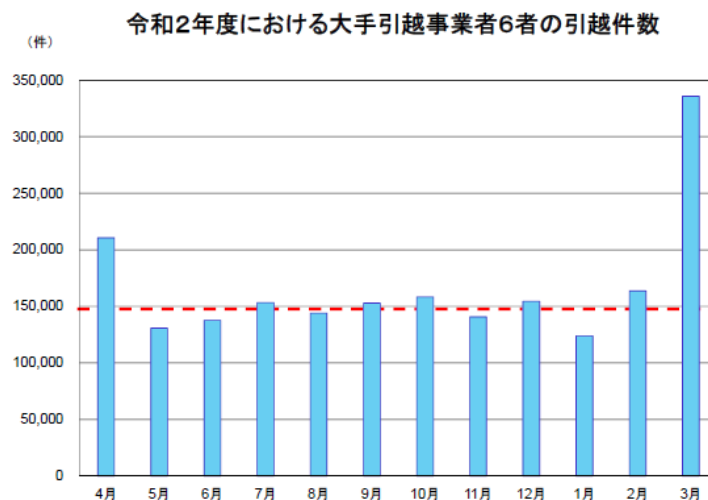
(図表②) (注) 1.「自動車輸送統計年報(国土交通省総合政策局情報制作本部)」より作成  
2.積載効率 = 輸送トンキロ ÷ 能力トンキロ  
3.2020 年分調査から調査方法及び集計方法を一部変更したため、変更前後の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性は担保されない。

(図表①②の出所:2022年9月2日経済産業省・国土交通省・農林水産省「我が国の物流を取り巻く現状と取り組み状況」)

## ■ 分散引越の呼びかけ

なお、以下は、公益財団法人全日本トラック協会（以下、全ト協）「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2023」を参考に記載した。

- 引越は例年3～4月に繁忙期を迎え、1年の引越の約3分の1が、この期間に集中することから全ト協は国土交通省と連携して、トラブルのないスムーズな引越が出来るよう分散引越を呼び掛けている。中尾運輸ではWebサイト（LIVE引越サービス）に首都圏での「お得日」「混雑日」が一目で簡単にわかるカレンダーを掲載しており、3月や4月の引越繁忙期の混雑状況を消費者が事前に確認しやすいよう配慮している。



(図表③) 全ト協による大手引越業者6社によるヒアリング結果

出所：国土交通省 Web「引越時期の分散に向けたお願い」

## ■ 引越輸送の信頼性の向上

- 引越輸送は、最近ではインターネットの一括見積りサイトの利用で、消費者が質より値段や手軽さで引越事業者を選択しがちで、結果としてトラブルが発生しやすい環境となっている。
- このため、全ト協では「引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）」を創設し、消費者が安心・安全な事業者を選ぶことができる環境の整備に努めている。「引越安心マーク」は、顧客対応窓口の設置、各事業所への引越講習修了者の配置、安全性優良事業所（Gマーク）の取得、法令遵守や誠実な顧客対応等を誓約した事業者認定されており、2018年に国土交通省の推奨制度となっている。
- 引越安心マーク事業者は、車両に認定の証となるステッカーを



(図表④) 出所:全ト協 Web

貼付し、会社のホームページやパンフレット、名刺等にマークが使われていることから、消費者に幅広く認知されている。

中尾運輸は、取引先の要請もあり、2024 年中に引越安心マークの取得を予定している。



## 2.3 経営理念

### 【経営理念】

経営理念
引越し・物流・配送を三本柱に常に時代・ニーズをいち早く感じ取り、業務に反映させることへの努力を惜しみません。
顧客満足度百パーセントをめざし、会社一丸となり意識改革に励んでまいります。
従業員が一生働ける恒久雇用を実践していきます。

中尾運輸は引越業・配送業の2つが主業務であるが、とりわけ引越業に重点的に取り組んでいる。ネット検索で引越業者を比較し、簡単に選べるようになった。但し、東代表取締役は一生のうちの大切なイベントである引越を「安かろう、悪かろう」で終わらせることなく、“高品質を低価で提供する”をモットーに努力し、サービス向上のための社員教育に力を入れ、顧客に「この品質をこの価格でいいの?」と思われる業者になりたいと考えている。

## 2.4 事業活動

中尾運輸は以下のような環境・社会・経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

### 【環境面】

貨物輸送から発生する環境面での負の影響に対して、様々な対策を講じている。

#### ■ 環境負荷低減への取り組み

- 配車の効率化による省エネルギーへの取り組み

運送業者は一般的に帰り荷の確保に苦勞し、これが積載率向上への妨げとなっている。長距離の引越で帰り荷を確保することは、採算性の向上に不可欠である。中尾運輸は、東京に拠点を設け、関西と関東間の引越で帰り荷や混載可能な荷物を確保している。日本ローカルネットワークシステムや WebKIT(\*4)等の求貨・求車の有効活用により、実車率・積載効率の向上や鉄道コンテナ利用の増加を図り、輸送量当たりの燃費向上、ひいては CO2 排出量の削減を図っていく。

(\*4)WebKIT

WebKIT とは、中小トラック運送事業者のための求荷求車情報ネットワークシステムであり、全ト協が開発し、全国組織のトラック運送事業者の協同組合である日本貨物運送協同組合連合会（日貨協連）が運営している。日貨協連は、中小トラック事業者がこのシステムの積極利用と中継・複合輸送や共同輸配送を勧め、輸送効率向上を図っている。

- 環境基準諸規制対応車の使用

車輛は、NOx（窒素酸化物）・PM（粒子状物質）等削減のための諸規制を満たす車輛を使用しており、更に新車ディーゼル車等に対し適用される世界最高水準の厳しい規制であるポストポスト新長期規制(\*5)に対応した低公害車に順次代替を図っている。

中尾運輸は、保有トラック 33 台のうち、平成 22 年排出ガス規制対応車 19 台、平成 28 年排出ガス規制対応車 4 台を保有しており、未対応車も車輛更新のタイミングで順次、最新の規制対応車に入れ替えていく。

(\*5)ポストポスト新長期規制（平成 28 年排出ガス規制）

世界最高水準の厳しい自動車排出ガス規制と言われたポスト新長期規制（平成 22 年規制）より NOx・PM を更に 4 割程度削減を求める厳しい排出ガス規制。

#### ■ 廃棄物への取り組み

- 主な廃棄物である廃タイヤ、エンジンオイル等は全て処理業者に回収させている。
- 事務所の引越作業では多くの不用品処分の依頼を受けるが、中尾運輸は適切な産業廃棄物中間処理業者及び最終処理業者と委託契約を交わし、マニフェスト（産業廃棄物管理票）により、適切に最終処分されていることを確認している。
- 本社や営業所内に給油場は無く、燃料・オイル漏れの発生等、土壌汚染につながる事情はない。

## 【社会面】

### ■ 資格取得支援等への取り組み

- 中尾運輸は、業務上必要となる資格の取得支援に取り組んでいる。具体的には、講習会受講や受検料等の取得にかかる費用は全額会社負担としており、2024年1月現在の資格保有者は13名である。今後、引越件数増加により、新たな営業所の設立が必要となる際に運行管理者(\*6)が、また2024年2月義務化によるテールゲートリフター作業資格者(\*7)の確保が必要となる。会社としてはドライバーの中から適性等を見極め選別し、両資格の取得を推奨していく。

資格取得者の内訳				(人)
運行管理者	整備管理 主任者	フォークリフト 運転免許	テールゲート リフター	計
5	4	2	2	13

(2024年1月現在の延べ人員数)

#### (\*6)運行管理者

運行管理者資格取得には、公益財団法人運行管理試験センターが実施する運行管理者試験(国家試験)に合格することが必要である。自動車運送事業者は法律で安全運航に必要なドライバーの勤務時間を設定し、運行管理のための指揮命令を明確にする必要があり、この中心的役割を運行管理者が果たす。営業所ごとに車輛数に応じた人数の運行管理者を配置することが義務付けられている。運行管理者の主な業務は、ドライバーの乗務スケジュールの作成、乗務記録の管理、休憩・睡眠施設の保守管理、ドライバーの指導監督、業務前後の点呼によるドライバーの疲労・健康状態の把握や安全指導等多岐にわたっている。(出所:公益財団法人運行管理者試験センターWeb)

#### (\*7)テールゲートリフター作業資格

テールゲートリフターとは、貨物自動車後部に設置されている荷物の積み下ろし昇降装置である。貨物自動車の荷役作業時の墜落・転落防止対策の強化のための労働安全衛生管理規則等の一部改正により2024年2月からテールゲートリフターを使用して荷を積み下ろす際の機械操作は、労働安全衛生法で規定される特別教育の受講が必須となっている。

### ■ 労働環境改善への取り組み

#### ● 労働時間短縮への取り組み

2024年4月から自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限される。この「物流の2024年問題」への対応は、物流業界全体の課題である。中尾運輸は、2024年問題への対応が不可欠であるという認識をドライバー及び運行管理者とともに共有し、物流効率化やドライバーの負担を減らす勤務シフトを労使双方で考え、改善に努めている。一例として、配車担当車が複数の案件の作業進捗状況を常時把握し、早い作業終了が見込まれる作業チームを進

扱が遅いチームにタイムリーに投入し、総体としての作業時間の短縮化を図っている。結果として2023/7期のドライバー1人当たりの年間時間外労働時間は60.6時間と比較的少ない。物流業界全体の問題である到着地での荷下ろし待機について、荷主や取引先に待ち時間の短縮や解消の要請を続けていく等、今後ともドライバーの時間外労働時間の抑制に努めていく。

- 有給休暇取得率向上への取り組み

法令で定められている対象従業員の年次有給休暇5日以上の取得は遵守されているが、有給休暇取得率は31%と同業種平均59.1%（厚労省「令和5年就労総合調査の概況」運輸業、郵便業）と比べ少ない。引越が立て込む時期があり、ドライバーが休みを取るのに躊躇することが一因と考えられる。人事担当者が毎月のミーティングでドライバーの前月までの有給休暇取得状況を確認し、取得の少ないドライバーに対し法人引越（事務所移転）が比較的少ない1月、5月、8月の取得を推奨し、今後有給休暇取得率を同業種並みの60%以上へ引き上げを図る。

- 恒久雇用への取り組み

体力のある若手従業員中心に引越業務をこなす。従業員本人が体力的に厳しいと感じた時点で会社は配送業務に配置転換を勧めている。引越で培われた細やかな接客が配送業務取引先より好感を持たれ、顧客満足度の向上につながっている。またこの配置転換により、経営方針である「従業員が一生働ける恒久雇用」を実現している。

- 重大運輸事故ゼロへの取り組み

中尾運輸は、輸送安全に関する基本方針「運転安全マネジメント」の下、安全に関する目標や年間の安全教育スケジュールを取り決め、年1回全従業員による安全マネジメントの概念研修や部署ごとの安全講習会を開催している。代表取締役や運行管理者が現場へ足を運び、従業員に車両の出庫前点検などの基本動作を徹底させている。また従業員と対話の上、安全意識の維持・向上に努めさせている。2023年度（2023年4月～2024年3月）の輸送安全に関する目標として車輛事故件数5件以内を掲げる。（車輛事故件数の推移：2019年度13件、2020年度6件、2021年度9件、2022年度8件）

なお、国交省自動車事故報告規則第2条で規定する自動車重大事故は2016年6月に1件発生（歩行者への接触事故）したが、以降はゼロである。

中尾運輸株式会社 | 運輸安全マネジメント

# SAFETY MANAGEMENT

## 事故防止のための「安全方針」

- 1 輸送の安全確保が最重要である。
- 2 輸送の安全確保が経営の根幹である。
- 3 関係法令及び規定を遵守し職務遂行にあたる。

### 令和5年度の安全目標

対象期間：令和5年4月1日～令和6年3月31日	目標値
車輻事故件数	5件以内
労災事故件数	2件以内
自動車報告規則第2条に規定する事故	0件

### 目標達成のための計画

- 1 ドライバーの個別添乗指導等による安全教育の実施
- 2 後方視界補助装置等、予防安全技術の導入
- 3 ドライブレコーダー等、先進的運行管理技術の導入

#### 輸送の安全に関する目標及びその達成状況

対象期間：令和4年4月1日～令和5年3月31日	目標値	結果	結果
車輻事故件数	5件	8件	非達成
労災事故件数	2件	0件	達成
自動車報告規則第2条に規定する事故	0件	0件	達成

自動車事故報告規則第2条に規定する事故に関する統計

事故の種類	発生件数
1.転覆事故	0件
2.転落事故	0件
3.火災事故	0件
4.踏切事故	0件
5.死傷事故	0件
6.積載された危険物の全部若しくは一部が飛散し、漏洩した場合	0件
7.運転者の疾病により運行できなくなった場合	0件
8.車輛事故に起因する事故	0件
9.その他国土交通大臣が得に必要と認めて報告をした場合	0件

(図表⑤) 運輸安全マネジメント (中尾運輸提供)

● 引越安心マーク取得への取り組み

中尾運輸は、かつて引越安心マークを取得したことがあるが、自社で安心・安全な運輸環境が構築できているとの判断より、更新を行わなかった。取引先から引越安心マーク再取得の要請があり、自社でも「荷物のみならず、顧客の昨日の生活そのままを引越するためには、ドライバー、事務スタッフとともに、一層のスキルアップが必要」と認識し、2024 年中に引越安心マークを再取得することとした。まずは引越安心マーク取得の要件となっている G マーク(\*8)を 2024 年上半期に取得する。G マークの認定要件として法令の遵守状況、事故違反の状況と安全性に関する積極性が評価されるため、前述の通り、運輸安全マネジメントの下、基本動作の徹底や安全意識の維持・向上に努めている。



(\*8)G マーク (安全性優良事業所)

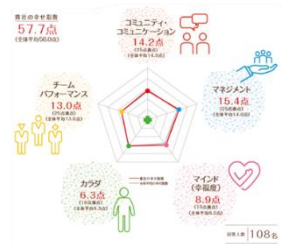
全ト協が 2003 年 7 月から評価実施する「安全性優良事業所」の認定制度で、荷主がより安全性の高い事業者を選びやすくするための環境整備を図ることを目的としている。2023 年 3 月末現在 28,521 事業所 (全事業所の 32.1%) が認定を受けている。

(図表⑥) G マーク 出所：全ト協 Web

■ 働きがいのある職場づくりへの取り組み

● 幸せデザインサーベイの活用

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（※2）」に取り組むとしている。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、社員にとって満足度の高い、働きがいのある職場を目指す。



※2 幸せデザインサーベイ

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）

【社会面・経済面】

■ ダイバーシティへの取り組み

- 中尾運輸は、高齢者の雇用を大切にしており、65歳以上の従業員は3名在籍、60歳定年を迎えた従業員より継続雇用の希望があれば、従前と同条件で1年更新での雇用延長に応じている。体力に見合った作業と勤務シフトを勧め、高齢者の雇用増に努めていく。
- 障がい者雇用は現時点でゼロである。引越業は重労働との一般的なイメージから求職者は少なく、着席での勤務が可能な部署へ配属する等の配慮により新規雇用を図っていく。
- 女性11名（全従業員の9%）が在籍しており、事務や営業に就いている。また女性管理職は取締役として1名就任している。残業なく定時で退社できるような業務分担を図ったり、有給休暇を気兼ねなく取れる雰囲気醸成したりする等、女性が働きやすい職場づくりに努めている。

【経済面】

■ 売上拡大、生産性向上への取り組み

中尾運輸は、売上拡大と生産性向上を図るため、引越業務を個人引越と法人引越（事務所移転）に区分した上で、対応策（下表）を立案した。今後、これを着実に実行していく。

<個人引越>

	受注ルート	対応策
①	全国の賃貸不動産会社契約代理店からの紹介	・関東エリア中心に新規契約代理店を開拓。代理店ラウンダー（店舗巡回スタッフ）による営業を強化し、契約代理店数を2023年7月末現在550店舗より2028年7月末600店舗まで増加を図る。
②	引越一括サイトからの受注	・単価は他の受注ルートより低いが、配車効率を上げ、他社よ

		<p>り良い条件の見積りを提示できるようにする。これにより一括サイト情報からの見積りの受注率を 2023 年 7 月末現在約 3%から 2028 年 7 月末 6%まで引き上げる。また引越付帯サービス（インターネット回線、ウォーターサーバ、電気、ガス契約の取次ぎ）の受注増を図る。</p>
③	個人の勤務先からの紹介	<p>・取引がある企業（同業の運送業者や保険会社、通信会社等）で勤務している従業員は、転勤等により引越が必要になった際、優先的に中尾運輸のサービスを利用している。</p> <p>現時点での取引先は 20 社であるが、これを毎年 3 社ずつ新規開拓することにより、サービス利用者を更に増やしていく。</p>
④	当社宛て直接申し込み	<p>・自社ホームページ閲覧客やリピーター客の当社への直接申し込みが年 1,600 件程度（個人引越の 6.9%）ある。相応に満足度を有する顧客層であり、引越作業員のスキル、顧客への細やかな対応により更に満足度を高めていく。</p>

<法人引越（事務所移転）>

	受注ルート	対応策
①	法人からの直接申し込み	<p>・リピーター法人からの受注維持とリピーター法人からの新規顧客の紹介増に努める。</p>
②	入札案件の受託	<p>・業務提携先からの官公庁の移転の受注を 2023/7 期年間 30 件から 2028/7 期年間 50 件への増加を図る。</p>



### 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

入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質（一定の固有の特徴がニーズを満たす程度）		
水（アクセス）	食糧	住居
保健・衛生	教育	雇用
エネルギー	移動手段	情報
文化・伝統	人格と人の安全保障	正義・公正
強固な制度・平和・安定		
質（物理的・科学的構成・性質）の有効利用		
水（質）	大気	土壌
生物多様性と生態系サービス	資源効率・安全性	気候
廃棄物		
人と社会のための経済的価値創造		
包摂的で健全な経済	経済収束	

（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領域を表示）

#### 【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	道路貨物運送業
ポジティブ・インパクト	雇用、移動手段、包摂的で健全な経済
ネガティブ・インパクト	保健・衛生、雇用、大気、土壌、生物多様性と生態系サービス、資源効率・安全性、気候、廃棄物

#### 【当社の事業活動を踏まえ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	➢ 資格取得の支援への取り組み
雇用	➢ 幸せデザインサーベイを活用した従業員幸福度の向上
雇用、包摂的で健全な経済	➢ ダイバーシティの推進による雇用機会の拡充
経済収束	➢ 売上拡大、生産性向上への取り組み

##### ■ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）

インパクト	取組内容
保健・衛生、雇用	➢ 労働環境改善、重大な運輸事故ゼロへの取り組み

---

---


大気	➤ 環境基準諸規制対応車の使用
資源効率・安全性、気候	➤ 燃料消費量削減への取り組み
廃棄物	➤ 廃タイヤ、エンジンオイル等廃棄物の適正な処理


同社事業では、旅客輸送には携わっていないことから「移動手段」をポジティブ・インパクトとして特定していない。また土壌影響を与える排出物質はなく、生物多様性の減少に関わる開発等の事例もないことから、UNEP FI のインパクト分析で発出された「土壌」「生物多様性と生態系サービス」は、ネガティブ・インパクトとして特定していない。


#### 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



中尾運輸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】

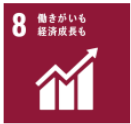

特定したインパクト	教育	
取組内容（インパクト内容）	資格取得支援への取り組み	
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2028 年未までに運行管理者 7 名（+2 名）、テールゲートリフター作業資格者 6 名（+4 名）とする。 （2024 年 1 月現在の有資格者:運行管理者 5 名、テールゲートリフター 2 名）</li> </ul>	
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 今後、引越件数増加により、新たな営業所の設立が必要となる際に運行管理者が、また 2024 年 2 月義務化によるテールゲートリフター作業資格者の確保が必要となる。会社としてはドライバーの中から適性等を見極め選別し、両資格の取得を推奨していく。</li> </ul>	
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。 

特定したインパクト	雇用	
取組内容（インパクト内容）	幸せデザインサーベイを活用した従業員幸福度の向上	
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2024 年中に幸せデザインサーベイを実施し、その数値改善のための施策を決定する。以降改善効果を確認するため、幸せデザインサーベイを隔年実施し、スコアアップに取り組む。</li> </ul>	
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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、社員にとって満足度の高い、働きがいのある職場を目指す。</li> </ul>	
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。	
--	------	---	---


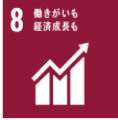
特定したインパクト	雇用、包摂的で健全な経済		
取組内容（インパクト内容）	ダイバーシティの推進による雇用機会の拡充		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者雇用の増加 2028年末までに65歳以上の雇用者数を2名増加させる。 (2024年1月現在3名)</li> <li>● 障がい者雇用者の新規雇用 2028年末までに障がい者雇用者数を1名以上とする。 (2024年1月現在0名)</li> </ul>		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 65歳以上の従業員は3名在籍、障がい者雇用は現時点では0名である。高齢者には体力に見合った作業と勤務シフト、障がい者には着席での勤務が可能な部署へ配属する等の配慮により雇用を図っていく。</li> </ul>		
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、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。	



特定したインパクト	経済収束
取組内容（インパクト内容）	売上拡大、生産性向上への取り組み
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 個人引越の年間受託件数を2023/7期11千件より2028/7期15千件へ増加させる。また1件あたりの単価を</li> </ul>

	<p><b>2023/7 期 82 千円より 2028/7 期 85 千円へ増加させる。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>法人引越（事務所移転）の年間受託件数を 2023/7 期 829 件より 2028/7 期 900 件へ増加させる。</b></li> </ul>	
<b>KPI 達成に向けた取り組み</b>	<p>➢ 個人引越、法人引越ともに受注ルート別の対応策（P14、15）を実施し、売上拡大と生産性の向上を図っていく。</p>	
<b>貢献する SDGs ターゲット</b>	8.2	<p>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。</p> 
	9.1	<p>全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。</p> 

【ネガティブ・インパクト】

<b>特定したインパクト</b>	<b>保健・衛生、雇用</b>
<b>取組内容（インパクト内容）</b>	労働環境改善、重大な運輸事故ゼロへの取り組み
<b>KPI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>2028/7 期までにドライバー 1 人あたりの年間時間外労働時間を 50 時間まで削減する。（2023/7 期実績 60.6 時間）</b></li> <li>● <b>有給休暇取得率を 2023/7 期 31%から 2028/7 期までに 60%以上とする。</b></li> <li>● <b>2024 年末までに「引越安心マーク」を取得し、以降継続する。</b></li> <li>● <b>車両事故件数を年間 5 件以内に抑え、国土交通省が定める重大運輸事故ゼロを継続する。</b></li> </ul>
<b>KPI 達成に向けた取り組み</b>	<p>➢ 作業チームの応援投入等、物流効率化やドライバーの負担を減らす勤務シフトに取り組み、改善に努めている結果、2023/7 期のドライバー 1 人あたりの年間時間外労働時間は 60.6 時間と比較的少ないが、今後もドライバーの時間外労働時間の抑制に努めていく。</p> <p>➢ 有給休暇取得率は 31%と同業種平均 59.1%と比べ少ない。人事担当者によるドライバー有給休暇取得状況の把握と閑散期での取得を推奨することにより、有給休暇取得率を同業種並みの 60%以上への引き上げを図る。</p> <p>➢ 「引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）」を取得し、安心・安全な事業者な運送環境整備に努めている証として継続す</p>

		る。 ➤ 国交省自動車事故報告規則第 2 条で規定する自動車重大事故は 2016 年 6 月に 1 件発生（歩行者への接触事故）したが、以降はゼロである。輸送安全に関する目標である「運転安全マネジメント」の遵守、年 1 回全従業員による安全マネジメントの概念研修等の着実な実行により、車両事故件数を年間 5 件以内に抑え、重大運輸事故ゼロを継続する。	
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、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	資源効率・安全性		
取組内容（インパクト内容）	燃料消費量削減への取り組み		
KPI	● 燃料使用量：kL/百万円（購入量を売上で割った数字）を 2028/7 期までにレギュラーガソリンを 10%、軽油を 5%減少させる。（2023/7 期実績：レギュラーガソリン 61.6kL/百万円、軽油 205.4kL/百万円）		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 更なる配車の効率化により受注件数を増やし、輸送量当たりの燃費向上を図っていく。ひいては CO2 排出量の削減につながる。		
貢献する SDGs ターゲット	7.3	2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。	
	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。	

---

なお、「大気」「気候」「廃棄物」はインパクトとして特定しているものの、KPI を設定しない理由は以下の通りである。

●大気

車両は大半が NOx、PM 等削減の諸規制対応車であり、未対応車も車両更新のタイミングで順次、最新規制対応車に入替えを予定している。

●気候

燃料消費量削減への取り組みとして、加減速の少ない運転やアイドリングストップ等、エコドライブ推進の取り組みは従前より実施し、定着しており、特に KPI に設定しない。

●廃棄物

自社（廃タイヤ、エンジンオイル等）や他社（引越に伴い依頼を受けた不用品）の産業廃棄物を適切に処分している等、既に取り組みが進んでいる。

## 5.サステナビリティ管理体制

中尾運輸では、本ファイナンスに取り組むにあたり、東代表取締役を最高責任者として、自社の事業活動とインパクトレーダー、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、東代表取締役を最高責任者とし、宮川監査役が事務局となり、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 東 宏樹
(事務局)	監査役 宮川 真一

## 6.モニタリング

本ファイナンスに取り組むにあたり設定した KPI の進捗状況は、中尾運輸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、中尾運輸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。中尾運輸は、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」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