

株式会社清水銀行が実施する 株式会社合同物流に対する 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、株式会社清水銀行が実施する株式会社合同物流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

2022年8月26日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社合同物流に対するポジティブ・インパクト・ファイナンス

貸付人：株式会社清水銀行

評価者：株式会社清水地域経済研究センター

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、清水銀行が株式会社合同物流（「合同物流」）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、株式会社清水地域経済研究センターによる分析・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。清水銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、清水地域経済研究センター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、清水銀行及び清水地域経済研究センターにそれを提示している。なお、清水銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、PIF 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 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、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. 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。

清水銀行及び清水地域経済研究センターは、本ファイナンスを通じ、合同物流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、合同物流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。

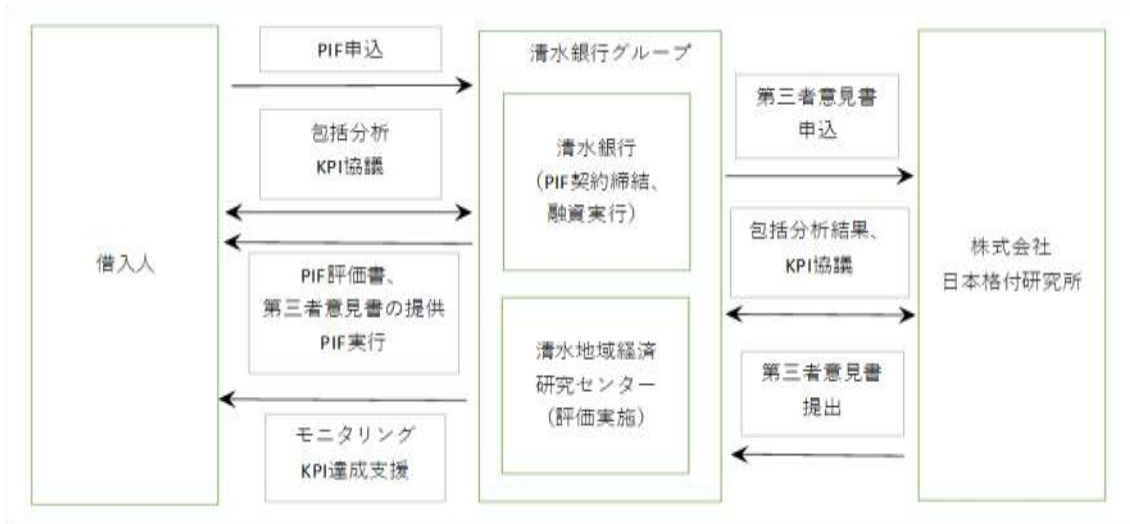
JCR は、清水銀行が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

- (1) 清水銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。

¹ 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。



JCR Sustainable PIF for SMEs



(出所：清水銀行提供資料)

- (2) 実施プロセスについて、清水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、清水銀行からの委託を受けて、清水地域経済研究センター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、全て清水地域経済研究センターが作成した評価書を通して銀行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、清水地域経済研究センターが、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合同物流から貸付人である清水銀行及び評価者である清水地域経済研究センター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。



JCR Sustainable
PIF for SMEs

(第三者意見責任者)

株式会社日本格付研究所

サステナブル・ファイナンス評価部長

梶原 敦子

梶原 敦子

担当主任アナリスト

梶原 敦子

梶原 敦子

担当アナリスト

川越 広志

川越 広志



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も、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。本書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本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 (気候変動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

2022年8月24日
株式会社清水地域経済研究センター

目次

| | |
|-----------------|----|
| 1. 評価の概要 | 1 |
| 2. P I Fの概要 | 2 |
| 3. 企業概要 | 2 |
| 4. 包括的分析 | 4 |
| 5. サステナビリティ経営体制 | 14 |
| 6. インパクトの特定 | 19 |
| 7. K P Iの決定 | 22 |
| 8. モニタリング | 27 |

清水地域経済研究センターは、株式会社日本格付研究所の協力を得て、国連環境計画金融計画（UNEP FI）が公表している「ポジティブ・インパクト・ファイナンス金融原則」に則り、株式会社合同物流（以下、合同物流という）の包括的なインパクト分析を行いました。

清水銀行は、本評価書で特定されたポジティブ・インパクトの拡大とネガティブ・インパクトの低減に向けた取り組みを支援するため、合同物流に対してポジティブ・インパクト・ファイナンス（以下、PIFという）を実行します。

1. 評価の概要

（企業概要）

合同物流は、静岡市清水区にある1957年創業の一般貨物運送及び保管荷役事業者である。東名高速道路、新東名高速道路及び中部横断自動車道といった恵まれた交通インフラを有効に活用して、UCC上島珈琲静岡工場の原料・製品の輸送を主に行っている。約70kgのコーヒー豆が入った麻袋をドライバーの荷役作業という人的付加価値により、顧客ニーズに的確に応え、ドライバーの健康状況把握も適切に行い、人身事故等の重大事故はゼロの状態を維持して事業を営んでいる。

（インパクト特定）

一般貨物運送事業におけるポジティブ・インパクトとして特定した項目は「健康・衛生」「教育」「雇用」「包括的で健全な経済」「経済収束」とし、ネガティブ・インパクトとして特定した項目は「健康・衛生」「雇用」「大気」「気候」とした。

保管荷役事業におけるポジティブ・インパクトとして特定した項目は「健康・衛生」「雇用」「包括的で健全な経済」「経済収束」とし、ネガティブ・インパクトとして特定した項目は「雇用」「大気」「気候」とした。

（KPIの決定）

ポジティブなインパクトの成果が期待できる事項として、社会面において、「健康・衛生」ではテーマを「防災対策の実施」としKPIは「事業継続計画（BCP）の策定」とした。「教育」ではテーマを「給与規則改定による従業員への資格取得促進」としKPIは「給与規則を改定し、資格取得者に対してインセンティブを付与」「運行管理者資格2名増員」とした。

「健康・衛生、教育、雇用」ではテーマを「働きやすい労働環境の整備」としKPIは「定年65歳へ引き上げ、各種ハラスメントに関する就業規則の改定」とした。経済面において、「包括的で健全な経済」ではテーマを「全従業員の平均勤続年数の向上」としKPIは「全従業員の平均勤続年数の引き上げ」とした。

ネガティブなインパクトの低減が必要となる事項として、社会面において、「健康・衛生」ではテーマを「全従業員の健康管理による事故発生件数の低減」としKPIは「軽微な車両事故発生件数を20%削減し、重大事故発生件数0件を維持」とした。「健康・衛生、雇用」ではテーマを「効率的輸送による労務環境の改善」としKPIは「デジタルタコグラフを全車両に導入」「ドライバーの年間平均残業時間を5%削減」とした。環境面において、「気候」

ではテーマを「事務所及び倉庫内のLED化」としKPIは「事務所及び倉庫内のLED化100%達成」とした。

(モニタリング)

モニタリング体制として、統括責任者に市川社長、プロジェクトリーダーに水下専務、プロジェクトチームを選定し、今後少なくとも年1回はモニタリングする体制を構築し、進捗状況を確認する。

2. P I Fの概要

今回実施予定の融資概要

| | |
|-----------|-----------------------|
| 契約日及び返済期限 | 2022年8月26日～2029年8月26日 |
| 金額 | 100,000,000円 |
| 資金使途 | 運転資金 |
| モニタリング期間 | 7年 |

3. 企業概要

| 企業名 | 株式会社合同物流 | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|--|-----------------|--|------------|----|-----|----------|-----|----------------|-----------|--------|-----------------|-----------|------|----------------|
| |  | | | | | | | | | | | | | | |
| グループ企業 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>会社名(◎中心企業)</th> <th>業種</th> <th>所在地</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>◎(株)合同物流</td> <td>運送業</td> <td>静岡市清水区押切 786-1</td> </tr> <tr> <td>合同トラック(株)</td> <td>不動産賃貸業</td> <td>静岡市清水区大坪 1-9-11</td> </tr> <tr> <td>(有)アスナロ商事</td> <td>燃料仕入</td> <td>静岡市清水区押切 792-1</td> </tr> </tbody> </table> | | | 会社名(◎中心企業) | 業種 | 所在地 | ◎(株)合同物流 | 運送業 | 静岡市清水区押切 786-1 | 合同トラック(株) | 不動産賃貸業 | 静岡市清水区大坪 1-9-11 | (有)アスナロ商事 | 燃料仕入 | 静岡市清水区押切 792-1 |
| 会社名(◎中心企業) | 業種 | 所在地 | | | | | | | | | | | | | |
| ◎(株)合同物流 | 運送業 | 静岡市清水区押切 786-1 | | | | | | | | | | | | | |
| 合同トラック(株) | 不動産賃貸業 | 静岡市清水区大坪 1-9-11 | | | | | | | | | | | | | |
| (有)アスナロ商事 | 燃料仕入 | 静岡市清水区押切 792-1 | | | | | | | | | | | | | |
| 海外拠点の有無 | 無し | | | | | | | | | | | | | | |
| 従業員 | 73名 | | | | | | | | | | | | | | |
| 資本金 | 50百万円 | | | | | | | | | | | | | | |
| 業種 | 一般貨物運送業 | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の内容 | 一般貨物運送事業 | 83.5% | | | | | | | | | | | | | |
| 売上高構成比 (2021年度実績) | 保管荷役事業 | 16.5% | | | | | | | | | | | | | |
| 主要取引先 | <主要販売先> UCC 上島珈琲グループ (UCC 上島珈琲(株)・(株)ネットランス・ソロフレ) | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|-------|---|
| | <p>ツシュコーヒーシステム(株)他 3 社) オカモト(株) 他</p> |
| 沿革 | <p>1957年 初代社長市川進が丸一商店として運輸業創業 1973年 合同トラック(株)を設立 1986年 合同トラック(株)の庸車部門の窓口として丸一配送(有)設立 1988年 丸一配送(有)を(有)合同物流に商号変更 1991年 (株)合同物流に組織変更 1992年 資本金 50 百万円に増資 1996年 (株)合同物流吉田町営業所新設 1997年 (株)合同物流富士営業所新設 2008年 (株)合同物流千葉営業所新設</p> |
| 企業理念 | 「努力・誠実・勤勉」 |
| 経営方針 | 「安全確実」という物流の基本は当然とし、更なるきめ細やかなサービスを提供するべく、従業員一人一人が物流の社会的な使命を十分に自覚し、業務に臨むこと。 |
| 組織図 | |
| 代表者経歴 | <p>【兼務役職】</p> <p>2010年 静岡県貨物運送協同組合 理事 2015年 一般社団法人静岡県トラック協会 理事 2016年 一般社団法人静岡県トラック協会 清庵支部 支部長 2016年 静岡県高速道路交通安全協議会 理事 2016年 陸上貨物運送事業労働災害防止協会 支部長・分会長</p> <p>【表彰】</p> <p>2014年 陸上貨物運送事業労働災害防止協会 功績賞 2020年 日本貨物運送協同組合連合会 表彰 2021年 国土交通省中部運輸局 表彰</p> |

| | | |
|--------------|------------------------|--------|
| | 2022年 静岡県交通安全協会 | 優良運転銀賞 |
| 合同物流 表彰履歴 | 2000年 静岡県トラック協会 | 表彰 |
| | 2015年 静岡県警察（交通安全対策） | 表彰 |
| | 2016年 陸上貨物運送事業労働災害防止協会 | 表彰 |
| | 2019年 静岡県警察（安全運転事業所） | 銅賞 |
| | 2021年 静岡県トラック協会 | 表彰 |
| | 2021年 全日本トラック協会 | 表彰 |

4. 包括的分析

(1) 業種別インパクトの状況

一般貨物運送事業におけるインパクトレーダーの標準値において、ポジティブなインパクトとして発現した項目は「雇用」「移動手段」「包括的で健全な経済」、ネガティブなインパクトとして発現した項目は「健康・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」となった。

| 4923 道路貨物運送業 | 標準値 | |
|---------------|-------|-------|
| | ポジティブ | ネガティブ |
| 水(入手可能性) | ○ | ○ |
| 食糧 | ○ | ○ |
| 住居 | ○ | ○ |
| 健康・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 | ○ | ○ |
| 強固な制度・平和・安定 | ○ | ○ |
| 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 | ○ | ● |
| 包括的で健全な経済 | ● | ○ |
| 経済収束 | ○ | ○ |

保管荷役事業におけるインパクトレーダーの標準値において、ポジティブなインパクトとして発現した項目は「雇用」「包括的で健全な経済」、ネガティブなインパクトとして発現した項目は「雇用」「大気」「気候」となった。

| 521 5210 倉庫・保管業 | 標準値 | |
|-----------------|-------|-------|
| | ポジティブ | ネガティブ |
| 水(入手可能性) | ○ | ○ |
| 食糧 | ○ | ○ |
| 住居 | ○ | ○ |
| 健康・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 | ○ | ○ |
| 強固な制度・平和・安定 | ○ | ○ |
| 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 | ○ | ○ |
| 包括的で健全な経済 | ● | ○ |
| 経済収束 | ○ | ○ |

(2) サプライチェーン全体におけるインパクトの状況

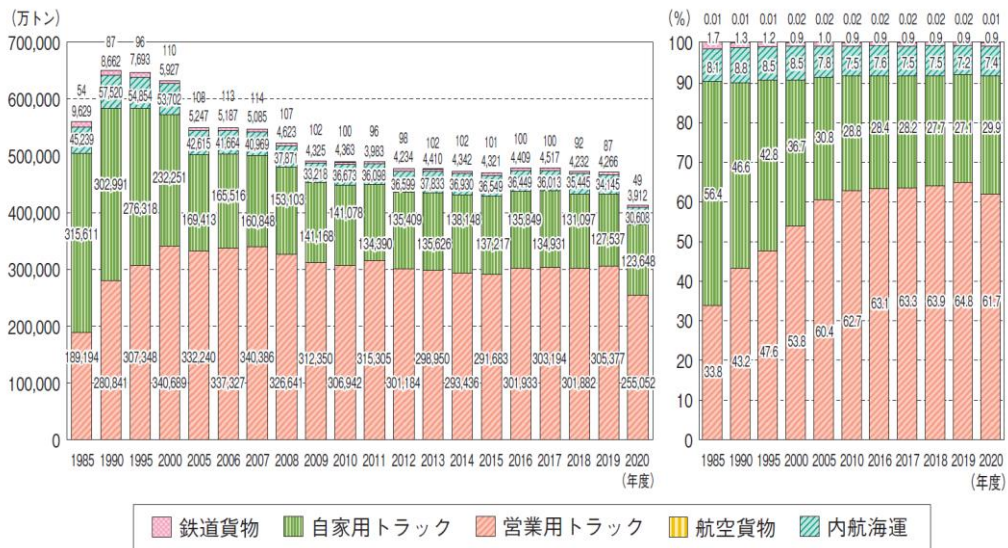
i 運送業界の概要

道路貨物運送業は、「一般貨物自動車運送」と「特定貨物運送」「貨物軽自動車運送」に大別される。モノの輸送を担っている上記運送事業は、日本経済及び地域の物流手段を支える重要な社会基盤産業である。道路貨物運送業においても、生産者、製造業者、卸売、小売業者、消費者など一次、二次、三次の全ての産業に関わっている。

国内貨物輸送量(トンベース)は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、荷主による年間総出荷量の減少や、重量のある建設資材(砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等)の出荷量の減少がある。

2020年度の各輸送手段の分担率は、営業用と自家用をあわせたトラックが91.6%を占め、内航海運が7.4%、鉄道が0.9%、航空は0.01%である。トラックが非常に高い分担率を担っている背景としては、ドア・ツー・ドア輸送の利便性や時間を問わないフレキシブルなサービスが可能であり、幅広い物流ニーズに対応していること、船舶、鉄道、航空による長距離輸送の末端輸送のうち大半をトラックが担っていることが挙げられる。

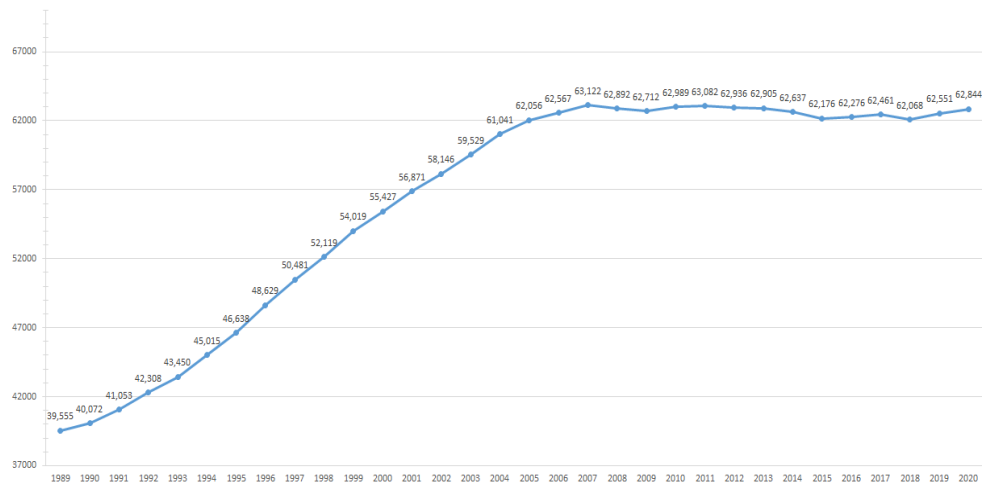
国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

1990年に施行された物流二法※1によって免許制から許可制への切り替え等の参入障壁が緩和されたことに伴い、事業者数は、2007年までは増加していたが、2008年を境に横ばい傾向で推移し、2020年では62,844事業者数となっている。

貨物運送事業者数



資料：国土交通省 自動車関係統計データ

※1 物流二法

「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」をさし、1990年に貨物輸送の規制緩和の一環として制定された。

貨物自動車運送事業法：貨物運送許可、運航管理者の選任、過積載等の行政処分の基準等を規定している。法令違反者等の参入厳格化（欠格期間の延長2年→5年）や標準的な運賃の告示制度の導入など貨物自動車運送事業の運営を適正かつ合理的

なものとす法律。営業所や車両数、車庫、仮眠施設や運送資金について基準を定めている。同法の改正では、トラック事業規制を道路運送法から独立させ、従来の免許制を許可制に切り換えた。路線トラック（路線便）と区域トラック（チャーター便）事業の免許区別を廃止し、運賃は従来の認可制から事前届け出制に改めた。貨物運送取扱事業法：事業の運営を適正かつ合理的なものとして、貨物利用運送事業の健全な発達を図り、多様化した需要に対応した貨物運送サービスの円滑な提供を確保し、利用者の利益の保護及びその利便の増進に寄与することを目的に制定された法律。貨物運送取扱事業法は、通運事業法※2を廃止して、運送取次事業※3は登録制、利用運送※4は許可制、運賃は届け出制とするなど、規制全般において簡素化される改定となった。

※2 通運事業法

通運事業とは、鉄道による物品運送に伴って、貨物の積み下ろし、集配、運送取扱いなどを行う事業のことであり、鉄道による物品運送の効率の向上を目的とした法律で1949年に公布された。

※3 運送取次事業

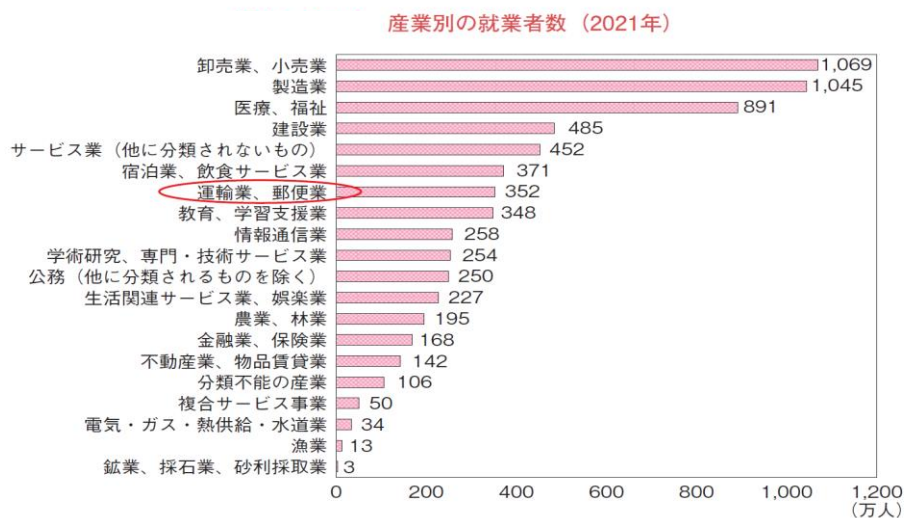
荷主の需要に応じて運送事業者への貨物運送の委託や取次ぎもしくは運送事業者からの受取りを行う事業。

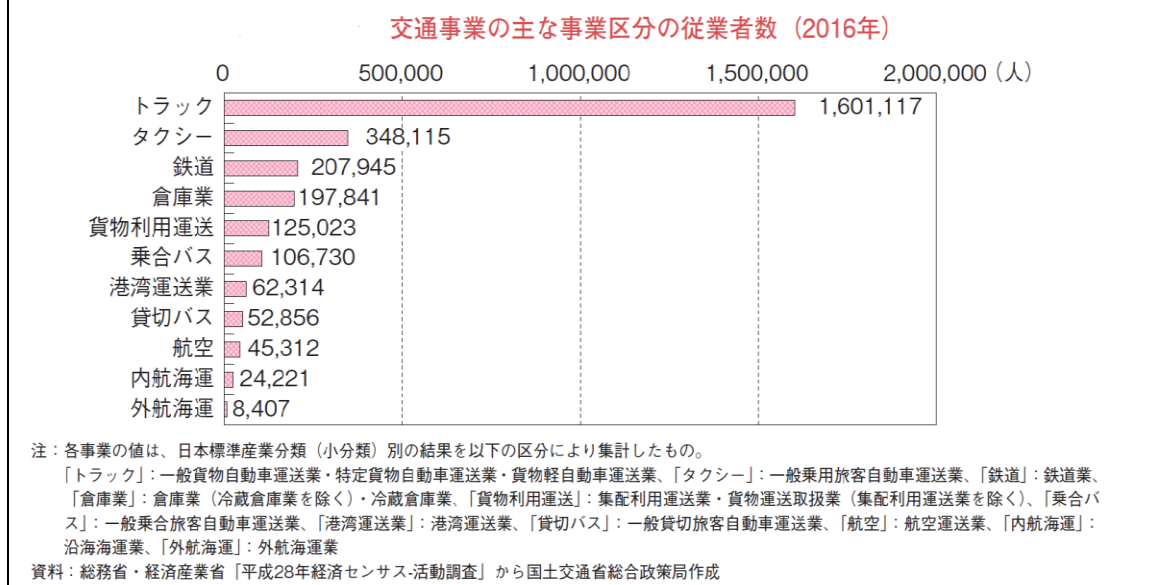
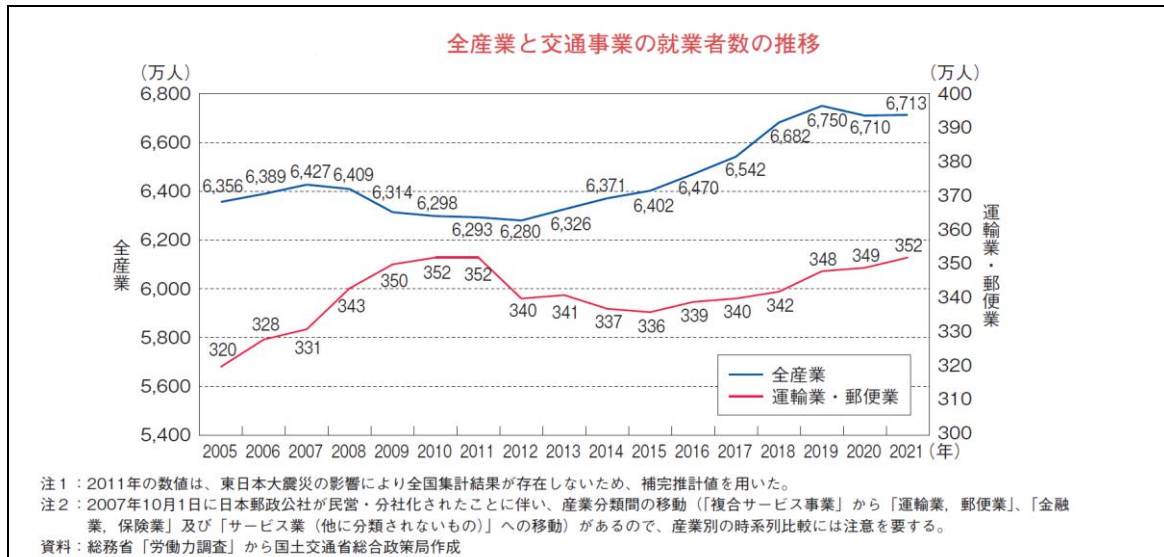
※4 利用運送

荷主より貨物を預かり、自社では運送手段を持たず自社以外の運送業者が行う運送を利用して貨物運送を行う事業。

ii 国内貨物輸送の雇用状況について

2021年の運輸業・郵便業就業者数は352万人で、全産業の就業者数の5.2%を占めている。2015年を境に、就業者数は増加傾向であるものの、輸送時間指定や輸送方法指定など求められる輸送サービスの多様化により労働力不足が生じている。





iii 運送業界における法規制

運送業界が日本経済の主な物流インフラを担っていることから、法規制も厳しく管理されている。運送業界に対する主な規制は前記の物流二法以外では以下のとおりとなる。

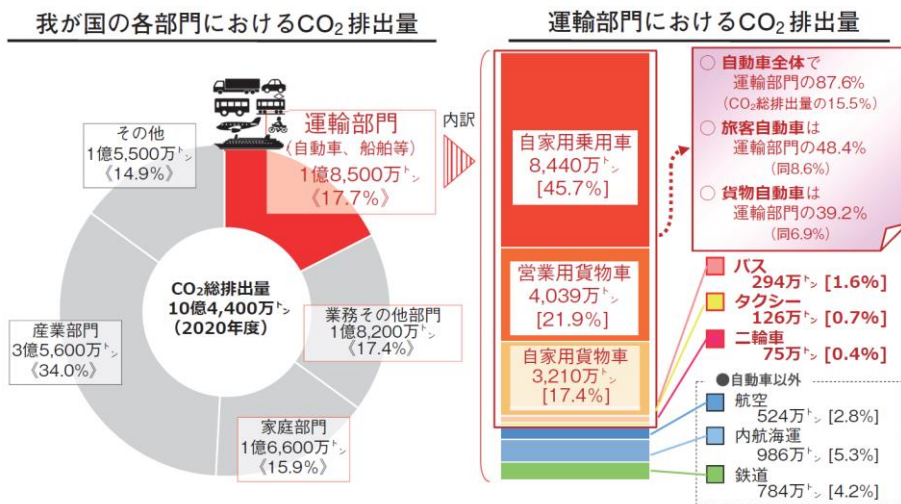
- 道路交通法：第22条では、自動車の積載物の大きさや積載の方法について制限する「自動車の積載の制限」について規制している。
- 道路運送車両法：車両の安全性を確保し、その適正な使用を期するための自動車の登録と検査の制度を設けるとともに、自動車の整備及び整備事業等について規定している。
- 自動車 NOx-PM 法：自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法。
- 下請代金支払遅延等防止法：親事業者が下請業者に委託業務を発注する場合、親事業者が優越的地位にある。そのため、親事業者の一方的な都合により支払いが遅延す

るなどを抑制するための法律として制定された。

iv 運輸部門のCO₂排出等に対する取り組み

2020年度の日本におけるCO₂排出量は10億4,400万トンであるが、そのうち運輸部門におけるCO₂排出量は1億8,500万トンであり、全体の17.7%を占めている。

さらに、運輸部門のCO₂排出量の内訳では、自動車部門だけで87.6%（CO₂総排出量の15.5%）を占めている。自家用自動車を中心とする旅客自動車が48.4%（同8.6%）、貨物自動車（トラック）が39.2%（同6.9%）を排出している。



注1：電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 注2：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 注3：二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。
 注4：本図表のCO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である（ただし、「その他」及び「CO₂総排出量」には、非エネルギー起源CO₂の排出量が含まれる。）
 資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2020年度）確報値」から国土交通省総合政策局作成

上記CO₂排出量の状況を踏まえ、国土交通省では、総合物流施設大綱（2021年度～2025年度）の柱である「物流DXや標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」や「労働力不足対策の推進と物流構造改革の推進」に即した取り組みを行っている企業を積極的に支援し、物流の生産性向上を推進している。

また、全日本トラック協会では、「エコドライブの推進」や「アイドリングストップの徹底」、「先進環境対応車※5導入」「輸送効率化の推進」等を掲げており、協会員への励行を呼び掛けている。

※5 先進環境対応車

排気ガスの削減などによって環境に与える影響が少ない車のことであり、電気自動車、ハイブリッド車、クリーンディーゼル車などに加えて、優れた環境性能をもつエンジン車も含まれる。

v 静岡県における運送業界

静岡県における運送業界は、物流の大動脈である東名・新東名高速道路という2つの高速道路が東西に並走しており、物流インフラが整備された環境にある。また、中部横断自動

車道の開通により港湾と陸路の接続環境が更に良好となり大都市圏間のほぼ中央に位置することから、トラック輸送の中継輸送拠点を設ける動きがみられる。

2020年12月には新東名高速道路の御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化が完成し、それにより大型車と一般車の混在が減少し、ダブル連結トラックの走行環境の向上など、物流の効率化に寄与している。2021年8月には、中部横断自動車道の新清水JCT～双葉JCT（山梨県）間の開通により、東名高速道路及び新東名高速道路が中央道と連結でき、強靱な東西軸に新たな南北軸が加わり、本県の高規格幹線道路のネットワークは飛躍的に向上した。一般道路に迂回していたトラックやコンテナ車両が高規格幹線道路を利用することにより、輸送時間が短縮されるほか、より大型の車両での輸送が可能になるなど、物流の効率化、非常時物資輸送等にも寄与している。中部横断自動車の開通により、静岡県・山梨県・長野県・新潟県へのアクセスが向上し、静岡県にとって大都市圏市場への一極集中を低減しつつ、「山の洲」（やまのくに）※6の広域経済圏を形成する機会が到来した。

東名・新東名高速道路の東西軸と中部横断自動車道の南北軸のクロスポイントに近接する清水港では、新興津地区国際海上コンテナターミナルの整備が進んでいる。外航航路に加えて、RORO船※7による北海道から九州までの海上ルートが形成されていることから、国内外につながる交通ネットワークの要衝として更なる発展が期待されている。また、交通インフラの整備や「物流業立地事業費補助金」など静岡県独自の補助支援制度創設や充実化により、IC付近にマルチテナント型物流施設※8が立地するなど、静岡県における物流施設の立地に向けた投資が増加している。さらに、災害時防災拠点となる流通業務団地※9の整備や、津波に対応した物流拠点を清水港に整備、防波堤の改良など安心して企業活動を営むことができるよう防災・減災対策に重点を置いた物流環境の整備が進められている。

※6 「山の洲」

「中央日本4県サミット」で連携する4県（静岡、山梨、長野、新潟）が新たな地域経済圏を形成する取り組みであり、特産品を相互に販売したり、観光キャンペーンを展開したりする。

※7 RORO 船

貨物を積んだトラックやシャーシ（荷台）ごと輸送する船舶のことであり、発地港ではトレーラが乗船し、貨物を積んだシャーシを切り離して船に載せ（ロール・オン）、着地港ではトレーラヘッドだけが乗船してシャーシを連結しそのまま下船（ロール・オフ）して陸送する仕組みのことである。

※8 マルチテナント型物流施設

一つの物流施設を複数の企業が利用する賃貸用物流施設である。各階に大型車やコンテナトレーラーが直接搬入・搬出ができる仕組みとなっており、効率的な物流オペレーションが可能な施設である。

※9 流通業務団地

大都市内の中心部に分布する卸売業店舗、トラックターミナル、営業倉庫、卸売市場などの流通関連諸施設を郊外に組織的に移転させた各種流通関連施設の集合体のことをいう。

vi 同社の事業概要

合同物流の概要

合同物流の事業は、一般貨物運送事業（以下、運送事業という）と保管荷役事業にて構成されている。2021年度実績において、運送事業売上は83.5%、保管荷役事業売上は16.5%の売上構成となっている。保管荷役事業では、各営業所の荷役作業や在庫管理が事業収入となっている。

合同物流は、1957年に現代表者の父である市川進（現会長）が「丸一商店」として運送事業を創業し、1973年に合同トラック㈱を設立し社長に就任した。創業当時は、静岡県の名産品である「みかん」や「お茶」、「缶詰」といった清水を代表する特産品を輸送する事業を展開した。1970年にUCC上島珈琲静岡工場（以下、UCC静岡という）の稼働により、同年にコーヒー豆の輸送を同社が担う業務を受け、現在の取引に至る。UCC静岡では、UCCの代名詞といわれる「UCCミルクコーヒー」を製造しており、同社はその原料輸送から製品輸送までを担い、全国各地へUCC静岡に係る全ての集配送を行う運送業者となった。現在は、静岡市清水区だけでなく富士営業所、千葉営業所にてUCC商品の運送を担っている。

また同社が保有する車両は、大型10tトラック28台、中型4tトラック3台、小型2tトラック10台、フォークリフト7台あり、交通インフラの整備された静岡市清水区の立地を活かし、顧客のニーズに応えられる体制を整えている。

創業以来の企業理念である「努力・誠実・勤勉」を全従業員が念頭に置き、顧客の要望を第一に考えた事業を営んでいる。UCC静岡ならではのコーヒー豆原料70kgの麻袋といった特殊な荷物の手積み手下しや急な出荷といったマニュアル化が困難な業務にも積極的に対応することで、UCC静岡からの信頼と実績を獲得してきた。

また、港への原料集荷業務については、同業他社では担いきれない、マニュアル化が困難な集荷作業であり、当社の特徴（強み）が発揮されている。具体的には、港にコーヒー豆（原料）を集荷し、各工場へ原料を輸送している。コーヒー豆の原産地が新興国の場合が多く、1単位約70kgのコーヒー豆が「麻袋」に入った状態で輸入される。1運航で180～190袋を大型トラックで輸送する。

麻袋の荷下ろし作業（荷役作業）の機械対応は困難であることから、全てドライバーの人的対応で行っている。ドライバーの負担は大きいものの、このような荷役作業含め、同業他社で同様の作業を行える企業は少なく、同社の強みとなっている。

合同トラック㈱の概要

合同トラック㈱の事業は、不動産賃貸業であり、合同物流への営業所の賃貸が主な事業となっている。その他、静岡市清水地区に不動産を保有しており、飲食店への不動産賃貸を行っている。1973年に市川進が一般貨物運送業として設立し、1986年に不動産賃貸業へ転換した。

(有)アスナロ商事の概要

(有)アスナロ商事の事業は、燃料・自動車部品販売業であり、親会社である(株)合同物流が保有する大型車両等へ軽油、オイル、自動車部品の販売業務を主に行っている。1977年に市川進が設立し、同年にインタンクを設置し、燃料備蓄体制を整備した。

vii サプライチェーンの概要

合同物流におけるサプライチェーンは、主な発荷主※10であるUCC 静岡より輸送を受注後、名古屋港、横浜港及び神戸港に輸入された原料を生産工場（群馬県熊谷市・伊勢崎市、静岡県富士市、愛知県海部郡、兵庫県たつの市）まで輸送し、そのまま生産工場で製品加工品を積み、着荷主※10まで輸送する業務を行っている。

「エコドライブの推進」や「アイドリングストップの徹底」、「労務管理の徹底」は、外部環境からの要請もあるため、積極的な取り組みが求められている。

同社では、原料から製品加工品の輸送まで「NOx-PM 法適合車※11」にて輸送業務を行っている。輸送途中に関しても、「エコドライブの推進」や「アイドリングストップの徹底」を全ドライバーが行い、環境に配慮した業務を行ってきた。

同社ではSDGsに資する取り組みの一つとして「デジタルタコグラフ※12」の導入を決定している。現状より徹底された車両燃費管理や運行管理が実現できるため、サプライチェーンでの環境負荷の低減が期待される。

※10 発荷主・着荷主

発荷主とは荷物の出し手のことであり、着荷主とは荷物の受け取り手を表す。

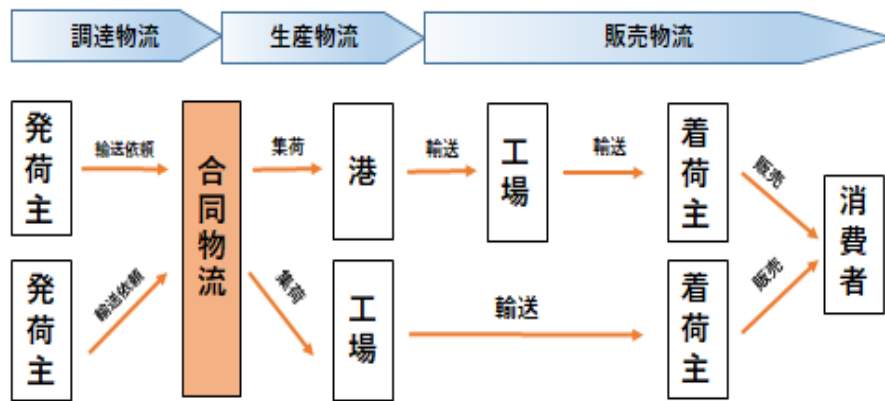
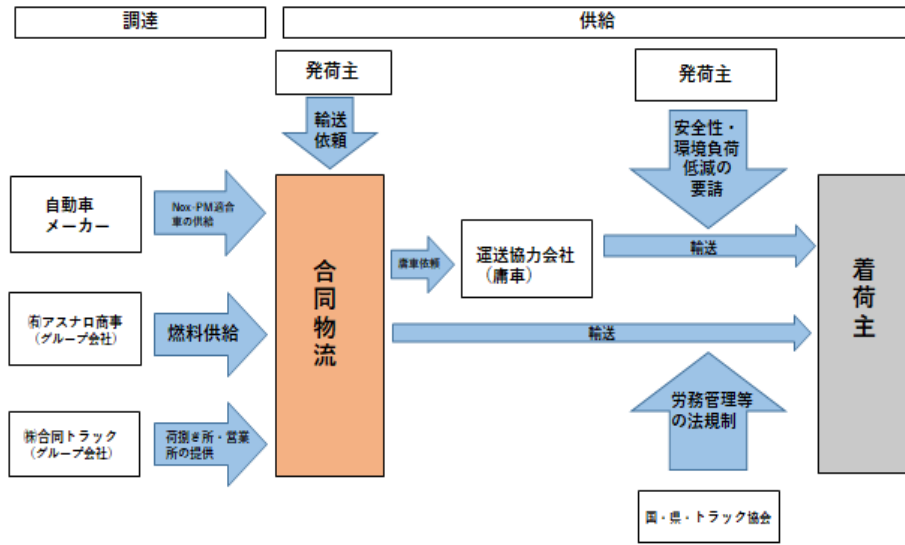
※11 NOx-PM 法適合車

NOx-PM 法適合車とは、NOx-PM 法（P9参照）の排出ガス規制に適合している車両のことである。

※12 デジタルタコグラフ

自動車運転時に速度・走行時間・走行距離などの情報をメモリーカード等に記録するデジタル式の運行記録計のことである。記録紙（チャート紙）に描かれるグラフから運行状況を読み取っていた従来のアナログ式運行記録計にはない様々な特徴を備えており、ドライバーの業務管理や安全運転の向上に有効な設備である。急加速や急減速、アイドリング時間、危険運転などを明確に「見える化」することができるため、安全運転意識の向上や燃料使用量の削減が可能となる。専用ソフトを用いて運行データ解析することにより、記録データに基づいた運転日報や乗務記録などの自動作成が可能となり大幅な事務作業時間

削減にもつながる。



同社資料より作成

5. サステナビリティ経営体制

(1) サステナビリティ経営方針

同社の経営理念は、「努力・誠実・勤勉」である。顧客からのニーズに対して、最大限の努力を行い、誠実に対応することを全従業員が念頭に置き業務を行っている。

経営方針としては、「安全確実」という物流の基本は当然とし、更なるきめ細やかなサービスを提供するべく、従業員一人一人が物流の社会的な使命を十分に自覚し、業務に臨むこととしている。

「安全性」や「正確性」、「時間厳守」を徹底した上で、「エコドライブの推進」や「従業員の健康管理」に取り組むことで、急発進や急停止、ドライバーの体調不良による交通事故の防止を図っている。

(2) 社会面における対応

健康・衛生として取り組んでいる項目、課題等

同社では、全従業員の定期健康診断（事務職：年1回、ドライバー職：年2回）を義務化しているが、ドライバーの荷役作業や長距離運転にて誘発される「腰痛」（現状約25%）や「睡眠障害」（現状約10%）といった運送業界の特徴的な業務上疾病の発生がみられる。経営層とドライバーが乗務前及び乗務後に行う点呼時に、点呼表等を活用しドライバーの体調確認を行っている。その結果、睡眠障害が疑わしいとみられるドライバーに対して、「睡眠時無呼吸症候群（SAS）※13のスクリーニング検査」を促すなどの早期発見早期治療を指導することにより、交通事故発生の防止にも寄与しており、サイドミラー接触などの軽微な物損事故は年間5件程度発生しているが、人身事故等の重大な交通事故の発生件数は皆無となっている。

静岡県は、南海トラフ巨大地震による災害も想定されており、地震発生時等の安全確保や事業存続に備える必要がある。現状では、同社においてBCP（事業継続計画）が未策定であることが判明した。本件を機に、緊急時の体制と指揮命令系統、事業所からの避難要領、安否確認方法、被害想定、業務継続に必要な要素や資源、BCP発動から復旧までのフローを策定し、従業員の安全確保を行う必要性を確認した。

※13 睡眠時無呼吸症候群

睡眠時無呼吸症候群とは、睡眠中の空気の通り道である「上気道」が狭くなることで無呼吸状態（10秒以上呼吸が止まること）と大きないびきを繰り返す病気。日中の強い眠気や倦怠感を誘発し、事故の原因にもなっている。

教育、雇用として取り組んでいる項目、課題等

従業員の状況は以下の通りである。

| 種類 | 男性 | 女性 | 合計 |
|--------|-------|-------|----|
| 役員 | 5 | 1 | 6 |
| 管理者 | 3 | 0 | 3 |
| 一般 | 55 | 8 | 63 |
| パート | 0 | 1 | 1 |
| 合計 | 63 | 10 | 73 |
| 男女比率 | 86.3% | 13.7% | — |
| 平均勤続年数 | 18年 | 15年 | — |

同社の就業規則において、セクシャル・ハラスメントの記載のみであり、パワーハラスメントやマタニティハラスメントに関する規則を定めていないことが判明した。また、高齢従業員の継続雇用により、従業員に仕事の場を提供しつつ社会要請にも応えるためにも定年の延長も検討事項である。従業員の継続雇用を促し、勤続年数を向上させることで、従業員の生活支援を行う必要性を認識した。

また、女性役員は1名いるものの、女性管理職は現状いない状況となっている。今後、女性管理職の登用により、女性の視点から女性従業員の労務環境見直し・改善が期待できるものと考え、女性管理職の登用は検討事項であることを認識した。

資格取得の状況は以下の通りである。

| 資格名 | 保有者数 | 内 女性の保有者数 |
|---------------|------|-----------|
| 大型運転免許 | 29 | 0 |
| 中型運転免許 | 13 | 2 |
| 運行管理者※14 | 4 | 0 |
| フォークリフト免許 | 64 | 2 |
| ホイストクレーン技能※15 | 2 | 0 |
| 整備管理者※16 | 1 | 0 |
| 玉掛作業者※17 | 1 | 0 |
| 危険物取扱者乙種3類※18 | 4 | 0 |

同社では、「大型運転免許」もしくは「中型運転免許」と「フォークリフト免許」は、運行・車両管理部の従業員には必須の取得資格としている。「フォークリフト免許」については、配車・営業部の従業員も保有しており、繁忙時等にドライバー以外の従業員が積み降ろし作業を行える体制を整えている。その他の資格については従業員の自主性に任せ資格取得を促している。

同社では、業務上必要な上記資格及び関連する資格について、「運行管理者」のみインセンティブを付与している。今後、給与規則の改定等によりインセンティブ付与対象者の拡大を検討していくほか、営業上不可欠となる資格である「運行管理者」の資格保有者を増加させていく必要性を認識した。

従業員の労務管理については、アナログタコグラフを活用した紙媒体の日報での管理となっている。東北地方や関西地方への遠距離運航では、車中泊や休憩があるため、2日以上の運航となる。そのため、日足で労務管理ができていない。2024年より年間960時間の残業上限規制が適用される「時間外労働に関する規制」に対応するため、「デジタルタコグラフ」導入による、法制度対応及び健康管理を含めて日足で労務管理厳格化の必要性を認識した。

2022年度におけるドライバーの年間平均残業時間は321時間となっている。同機器では、リアルタイムで運行時間を把握可能となっており、ドライバーと運行管理者が運行時間に対して共通意識を持つことで、時間外労働削減とドライバーの健康管理の一助となることを認識した。

※14 運行管理者

国土交通大臣が行う運行管理者試験に合格した者の中で、自動車輸送事業における安全輸送の責任者として自動車運送事業者から選任を受けた者を指す、国家資格である。ドライバーの乗務割の作成、乗務記録管理、休憩・睡眠施設の保守管理、ドライバーの指導監督、安全指導などが役割となっている

※15 ホイストクレーン技能

ホイストクレーンとは、建屋の天井に設置された「巻き上げ式クレーン」を指し、ホイストクレーン技能とは、つり上げ荷重が5t以上を床上で運転し、運転者が荷とともに移動するクレーンの運転技能を指す。

※16 整備管理者（整備管理者制度）

整備管理者制度は、「整備に関する実務経験2年以上」「3級以上の自動車整備士技能検定に合格した者」が資格要件となっている資格である。整備管理者とは、道路運送車両法に基づいて、事業用自動車の保守管理や経済的に使用を目的に貨物自動車運送事業者から選任された人物を指す。一定台数（バス1台、トラック5台）以上を保有する事業者は、整備管理者を選任し、自動車の点検・整備及び自動車車庫の管理に関する事項を処理させなければならない。

※17 玉掛作業員

工場や建設の現場で、クレーンを活用して荷を吊り上げるための準備から終了までの一連の作業が可能となる資格である。

※18 危険物取扱者乙種3類

「カリウム」「ナトリウム」「アルキルアルミニウム」などの自然発火性物質及び禁水性物質を取り扱う際に必要となる資格である。

移動手段として取り組んでいる項目、課題等

インパクトレーダーにおいて、「移動手段」が標準値として発現したが、同社は貨物運送会社であり、車両等の製造や人の移動の提供を行うものではないことから、社会面を与える影響は限定的である。

(3) 環境面における対応

生体多様性と生態系サービス、資源効率・安全性、廃棄物として取り組んでいる項目、課題等

「生体多様性と生態系サービス」では、同社の駐車場整備や倉庫建設を行うに際し、山林開発等による建設等は行っておらず、生体多様性に与える影響は限定的である。

「資源効率・安全性」「廃棄物」では、同社で発生する廃タイヤやトラック部品については、それぞれの廃棄業者に廃棄を委託し、再生タイヤ等へのリサイクルを行っている。荷役作業で排出される廃棄物もないことから、環境面に与える影響は限定的である。

土壌として取り組んでいる項目、課題等

「土壌」では、本社と吉田町営業所にインタンクを保有している。耐用年数に応じて入替を行っており、燃料漏れ、オイル漏れ等も発生しておらず、土壌汚染等は発生していない。また静岡市におけるインタンクの設置は土壌汚染対策法の適用外であることも静岡市環境保全課へ確認した。今後継続的に燃料漏れ等が発生しない対応をとるものの、土壌に与える影響は限定的である。

大気として取り組んでいる項目、課題等

運送業では、車両から排出されるCO₂やNO_x（窒素酸化物）、PM（粒子状物質）が「大気」や「気候」に影響することが想定される。

同社では「自動車NO_x－PM法」適合車の導入している。荷主と共同し、「エコドライブの推進」や「温室効果ガス排出の低減」を推進するために、「自動車NO_x－PM法」適合車の導入率を高めている。大型車両・小型車両では既に導入率100%となっている。本社や千葉営業所で主に活用している。「自動車NO_x－PM法」適合車の導入率は97.6%であり、導入状況は下記の通りである。

| | 車両数 | 適合車両数 | 導入率 |
|----------|-----|-------|------|
| 大型車両 10t | 28 | 28 | 100% |
| 中型車両 4t | 3 | 2 | 66% |
| 小型車両 2t | 10 | 10 | 100% |

気候として取り組んでいる項目、課題等

合同物流では、現在、LED化は行っておらず、蛍光灯を使用している。LED化は省電力化・CO₂排出量削減にも寄与する取り組みであることから、LED化の必要性を認識した。

(4) 経済面における対応

包括的で健全な経済として取り組んでいる項目、課題等

現在同社における女性の管理職の登用は無く、全管理職3名に対し女性管理職比率は

0%である。

同社の平均勤続年数は、男性18年、女性15年である。今後、再雇用等の就業規則の改定により従業員の定着率を維持し、定年延長を行い、平均勤続年数を上げることで、従業員一人一人の雇用の安定と高齢化社会への対応を積極的に行っていく必要性を認識した。

経済収束として取り組んでいる項目、課題等

合同物流では、地方創生私募債※19によるSDGs達成に取り組む団体（東海大学付属静岡翔洋高等学校）へフェンシング競技備品（審判機）の寄贈を行った。地元教育機関に対して存在意義を発揮でき、企業価値を高めることができただけでなく、「地域貢献をしている会社」という意識を従業員に持ち、会社全体の士気高揚にもつながった。今後も、このような取り組みを継続し、地元貢献を行っていくことを確認した。

※19 地方創生私募債（しずおかの未来）

私募債とは、銀行借入による資金調達（間接金融）とは異なり、資本市場からの直接的な資金調達（直接金融）の一つとして位置づけられている。少数（1人含む）の投資家が直接引受をする社債のことで、証券会社等を通じて不特定多数の投資家に募集を行う「公募債」に比べ、発行手続きが簡略化されている。地方創生私募債では、発行企業が私募債発行時に負担した手数料の一部をSDGs達成に取り組む団体（教育機関や医療機関、環境保全団体など）へ物品として寄贈する取り組みである。



東海大学付属静岡翔洋高等学校の寄贈式の様子

6. インパクトの特定

(1) インパクトの特定分析

UNEP FIのインパクトレーダーにおける標準値を基に、前記の分析を踏まえ、下記のプレ審査シートにて個社別の状況を考慮して、インパクトとKPI設定対象を特定した。

インパクトの特定分析

入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質(一連の固有の特徴がニーズを満たす程度)

| インパクト領域 | | UNEP FI 標準値 | 個社分析 修正値 | インパクトの詳細 具体的取組内容 | KPI設定対象 | 関連するSDGs ターゲット |
|-----------------|----------------|----------------|-------------|-----------------------|---------|-------------------|
| 水(入手可能性) | ポジティブ ネガティブ | | | | | |
| 食糧 | ポジティブ ネガティブ | | | | | |
| 住居 | ポジティブ ネガティブ | | | | | |
| 健康・衛生 | ポジティブ | | ○ | 防災対策の実施 | ○ | 11.5 13.1 |
| | ネガティブ | ○ | ○ | 全従業員の健康管理による事故発生件数の低減 | ○ | 3.6 |
| 教育 | ポジティブ | | ○ | 給与規則改定による従業員への資格取得促進 | ○ | 4.4 8.3 |
| | ネガティブ | | | | | |
| 雇用 | ポジティブ | ○ | ○ | 働きやすい労働環境の整備 | ○ | 8.5 |
| | ネガティブ | ○ | ○ | 効率的輸送による労働環境の改善 | ○ | 3.6 8.5 |
| エネルギー | ポジティブ ネガティブ | | | | | |
| 移動手段 (モビリティ) | ポジティブ ネガティブ | ○ | | | | |
| 情報 | ポジティブ ネガティブ | | | | | |
| 文化・伝統 | ポジティブ ネガティブ | | | | | |
| 人格と人の安全保障 | ポジティブ ネガティブ | | | | | |
| 正義 | ポジティブ ネガティブ | | | | | |
| 強固な制度・ 平和・安定 | ポジティブ ネガティブ | | | | | |

質(物理的・化学的構成・性質)と有効利用

| | | | | | | |
|-------------------|----------------|---|---|-------------------------|---|------|
| 水(質) | ポジティブ ネガティブ | | | | | |
| 大気 | ポジティブ ネガティブ | ○ | ○ | NOx(窒素酸化物)、PM(粒子状物質)の低減 | | 3.9 |
| 土壌 | ポジティブ ネガティブ | ○ | | | | |
| 生物多様性と 生態系サービス | ポジティブ ネガティブ | ○ | | | | |
| 資源効率・安全性 | ポジティブ ネガティブ | ○ | | | | |
| 気候 | ポジティブ ネガティブ | ○ | ○ | 事務所及び倉庫内のLED化 | ○ | 13.3 |
| 廃棄物 | ポジティブ ネガティブ | ○ | | | | |

環境の制約内で人間のニーズを満たす手段としての人と社会の経済的価値創造

| | | | | | | |
|-----------|-------|---|---|-----------------------|---|------------|
| 包括的で健全な経済 | ポジティブ | ○ | ○ | 全従業員の平均勤続年数の向上 | ○ | 5.5 8.5 |
| | ネガティブ | | | | | |
| 経済収束 | ポジティブ | | ○ | 地方創生私塾による教育機関への教育物品寄贈 | | 4.1 4.3 |
| | ネガティブ | | | | | |

(2) インパクト特定

i 一般貨物運送事業のインパクト特定

インパクトレーダーの標準値として発現した項目に、包括的分析及びサステナビリティ経営体制において分析した結果、ポジティブ・インパクトとして「健康・衛生」「教育」「経済収束」を追加し、ポジティブ・インパクト「移動手段」及びネガティブ・インパクト「土壌」「生物多様性と生態系サービス」「資源効率・安全性」「廃棄物」を削除してインパクトを特定した。

特定したインパクト

ポジティブ：「健康・衛生」「教育」「雇用」「包括的で健全な経済」「経済収束」

ネガティブ：「健康・衛生」「雇用」「大気」「気候」

| 4923 道路貨物運送業 | 修正値 | |
|---------------|-------|-------|
| | ポジティブ | ネガティブ |
| 水(入手可能性) | ○ | ○ |
| 食糧 | ○ | ○ |
| 住居 | ○ | ○ |
| 健康・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 | ○ | ○ |
| 強固な制度・平和・安定 | ○ | ○ |
| 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 | ○ | ○ |
| 包括的で健全な経済 | ● | ○ |
| 経済収束 | ● | ○ |

ii 保管荷役業事業のインパクト特定

インパクトレーダーの標準値として発現した項目に、包括的分析及びサステナビリティ経営体制において分析した結果、「健康・衛生」「経済収束」を追加してインパクトを特定した。

特定したインパクト

ポジティブ：「健康・衛生」「雇用」「包括的で健全な経済」「経済収束」

ネガティブ：「雇用」「大気」「気候」

| 521 5210 倉庫・保管業 | 修正値 | |
|-----------------|-------|-------|
| | ポジティブ | ネガティブ |
| 水(入手可能性) | ○ | ○ |
| 食糧 | ○ | ○ |
| 住居 | ○ | ○ |
| 健康・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 | ○ | ○ |
| 強固な制度・平和・安定 | ○ | ○ |
| 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 | ○ | ○ |
| 包括的で健全な経済 | ● | ○ |
| 経済収束 | ● | ○ |

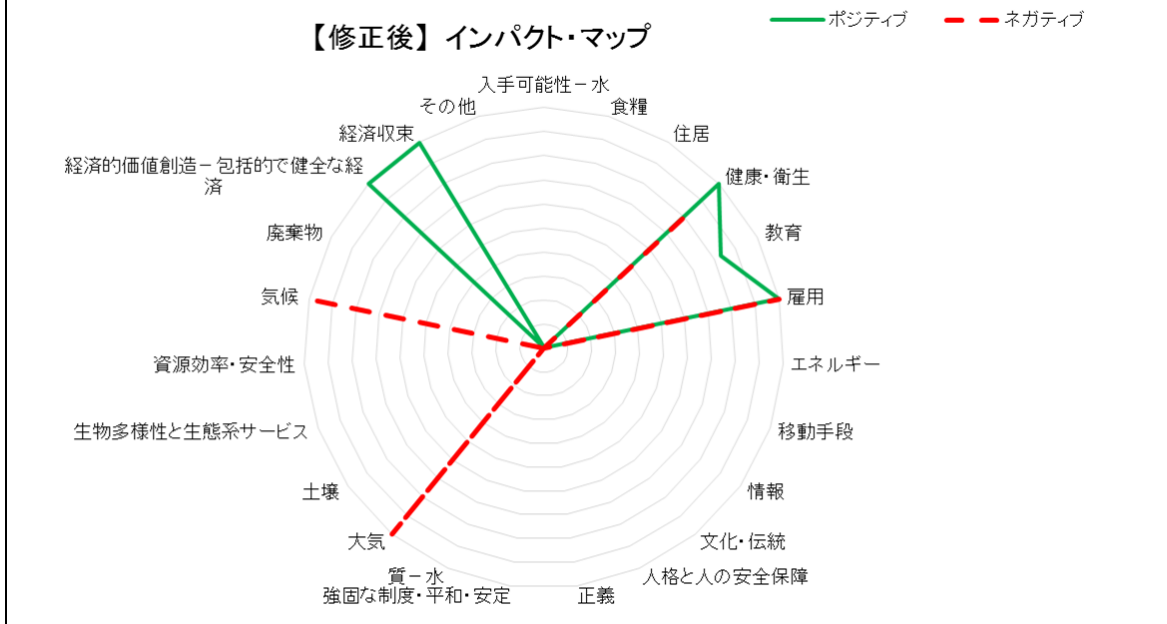
iii 合同物流として KPI は設定しないがインパクトを特定する項目

インパクトは特定するものの、KPI を設定しない項目と理由は以下のとおりである。

- 特定するインパクトは「大気」であり、テーマは「窒素酸化物 (NOx) ・粒子状物質 (PM) の低減」である。取組方針は「NOx-PM 法適合車」の導入継続であるが、合同物流では「NOx-PM 法適合車」大型車両・小型車両では既に導入率 100%となっており、中型車 1 台のみが未対応であるため、継続して NOx-PM 法適合車の取り組みは行うものの、KPI の設定は行わないこととした。
- 特定するインパクトは「経済収束」であり、テーマは「地方創生私募債による教育機関への教育物品寄贈」である。取組方針は、地元教育機関への教育物品寄贈を通じた企業価値向上であり、私募債取組時には引き続き地方創生私募債の発行を予定するが、私募債を毎年発行する等の定期的に発行するものではなく、また寄贈先も限定されることから、インパクトを特定するものの、KPI の設定は行わないこととした。

(3) インパクトレーダーにおけるマッピング



特定したインパクトをもとにインパクトレーダーで発現したインパクト・マップは以下の通りとなる。






7. KPIの決定

(1) ポジティブなインパクトの成果が期待できる事項



i 社会面

| | |
|-----------|--|
| テーマ | 防災対策の実施 |
| インパクトレーダー | 健康・衛生 |
| 取組内容 | 事業継続計画 (BCP)、初動対応マニュアルの策定 |
| SDGsとの関連性 | <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: flex-start;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>11.5: 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点を当てながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>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。</p> </div> </div> </div> |
| KPI | ・2023年12月までに事業継続計画 (BCP) を策定する。 |

| | |
|-----------|---|
| テーマ | 給与規則改定による従業員への資格取得促進 |
| インパクトリーダー | 教育 |
| 取組内容 | 給与規則を改定し、資格保有者へインセンティブ付与の検討 従業員へ資格取得促進による有資格者の増加 |
| SDGsとの関連性 |  <p>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。</p>  <p>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。</p> |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ・2024年6月までに給与規則を改定し、資格取得者に対してインセンティブを付与する。 ・2026年6月までに運行管理者資格を2名増員する。 |


| | |
|-----------|--|
| テーマ | 働きやすい労働環境の整備 |
| インパクトリーダー | 健康・衛生、教育、雇用 |
| 取組内容 | 就業規則の改定 |
| SDGsとの関連性 |  <p>8.5：2030年までに、若者や障害者を含むすべ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、ならびに同一価値の労働についての同一賃金を達成する。</p> |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ・2024年6月までに就業規則の改定を行う。 <p>【改定内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定年を65歳まで引き上げる。 ・各種ハラスメントに関する就業規則の改定を行う。 |

ii 経済面

| | |
|-----------|---|
| テーマ | 全従業員の平均勤続年数の向上 |
| インパクトリーダー | 包括的で健全な経済 |
| 取組内容 | 定年延長による従業員勤続年数の更なる向上 従業員一人一人の雇用の安定と高齢化社会への対応を積極的に行っていく |
| SDGsとの関連性 |  <p>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。</p>  <p>8.5：2030年までに、若者や障害者を含むすべ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、ならびに同一価値の労働についての同一賃金を達成する。</p> |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> 全従業員の平均勤続年数を引き上げる。 <p>現状、男性 18 年、女性 15 年であり、2027 年に男性 20 年、女性 17 年まで引き上げる。</p> |


(2) ネガティブなインパクトの低減が必要となる事項

i 社会面

| | |
|-----------|--|
| テーマ | 全従業員の健康管理による事故発生件数の低減 |
| インパクトリーダー | 健康・衛生 |
| 取組内容 | 全従業員の健康管理による事故発生件数の低減 |
| SDGsとの関連性 |  <p>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。</p> |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> 軽微な車両事故発生件数を 2022 年度比 20%削減し、重大な事故の発生件数 0 件／年を維持する。 |

| | |
|-----------|---|
| テーマ | 効率的輸送による労務環境の改善 |
| インパクトリーダー | 健康・衛生、雇用 |
| 取組内容 | 法制度対応及び健康管理を含めて日足で労務管理厳格化 |
| SDGsとの関連性 |  <p>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。</p>  <p>8.5：2030 年までに、若者や障害者を含むすべ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、ならびに同一価値の労働についての同一賃金を達成する。</p> |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ・2024 年6月までにデジタルタコグラフを全車両に導入する。 ・2022 年のドライバーの年間平均残業時間を現状 321 時間に対し、2025 年のドライバーの年間平均残業時間を5%削減する。 |

ii 環境面

| | |
|-----------|---|
| テーマ | 事務所及び倉庫内のLED化 |
| インパクトリーダー | 気候 |
| 取組内容 | 事務所及び倉庫の照明設備のLED化によるCO ₂ 削減 |
| SDGsとの関連性 |  <p>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。</p> |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ・2026 年 12 月までに事務所及び倉庫内のLED化 100%を達成する。 |

(3) 地域において認識される社会的課題・環境問題への貢献

【静岡県産業成長戦略 2022】

静岡県は、2022年2月に「静岡県産業成長戦略 2022」を公表した。新型コロナにより顕在化した東京一極集中の弊害やデジタル対応、脱炭素社会の急速な進展への対応、人口減少・少子高齢化の進行、激甚化する災害対応といった静岡県が直面する課題に対して、「東京時代から静岡時代へ～新しい生産と消費の循環でSDGsを達成～」を基本理念とし、需要面では「生活空間の拡大と新しい物流網の構築」を、供給面では「DXと脱炭素への積極的な投資」を目指す姿として施策を展開していく方針である。

この中で静岡県は、「フジノミクス」を核とする生産と消費の新しい循環の創出として、8つの施策の柱を設定している。第一に、新たな広域経済圏「山の洲」の形成である。「バイ・山の洲」の展開、新たな物流・商流・情報流の構築、観光分野における「ふじのくに経済圏」づくりを通じて、個人消費の喚起と取り込みに注力する。第二に、リーディング産業への重要投資である。ヘルスケアや輸送機器分野等のプラットフォームの構築、医薬品や観光などのリーディングセクターの競争力強化、デジタル人材の確保・育成により、リーディング産業育成に注力する。第三に、企業誘致と県内への定着であるマザー工場・研究所の立地推進、工業用地の確保、実証フィールドの形成促進、首都圏ICT企業の誘致等を推進する。第四に、新たな生活様式を踏まえた個人消費の拡大である。テレワークなどの新しい働き方の実践、移住などの生活空間の拡大、人々を惹きつける豊かな地域資源の新結合により個人消費を喚起する。第五に、環境と経済成長が両立した循環型社会への移行である、脱炭素型産業構造への転換、中小企業の脱炭素化への支援、サーキュラーエコノミーへの対応により、サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル化や循環経済への対応を県内経済全体で促進する。第六に成長分野・領域への投資促進である。オープンイノベーションの推進、研究開発の推進、人材への投資、継続的な設備投資の促進を進める。第七に、中小・小規模企業の事業再構築・再生による経営の強靱化である。事業の付加価値向上、事業継続の支援により、地域企業の経営力や生産性の向上等を促進する。第八に、中小企業の事業継続に向けた強靱化である。人材の確保・育成、BCP策定促進等により企業実態に即したきめ細やかな支援を実施するとしている。

【SDGs 未来都市】

静岡県は、「SDGs のフロントランナー」を標榜しており、県内5市（静岡市、浜松市、富士市、掛川市、富士宮市）が内閣府の「SDGs 未来都市」に選定されるなど、県内自治体はSDGsを積極的に推進している。

静岡市は、静岡市第3次総合計画の中で、歴史文化の拠点づくり、海洋文化の拠点づくり、教育文化の拠点づくり、『健康長寿のまち』の推進、『まちは劇場』の推進の5大構想へのSDGsの取り組みを進めている。SDGsが目指す国際社会の姿は、静岡市が目指す「市民の安心や幸せ」を実現する都市の姿と重なることから、本市がワール

ドクラスの都市の仲間入りをするためには、より視野を広げて、より視点を高くすることが必要であるとする。そこで、SDGs という世界共通のものさしで設定された大きな 目標を第 3 次総合計画に組み込み、「世界に輝く静岡」の実現に向けた推進力として活用することを目指している。さらに、静岡市の SDGs 推進に関する基本的な考え方と必要な事項を定めるため、2019 年 3 月に「静岡市 SDGs 実施指針～持続可能なまちづくりのために～」を、2021 年 4 月には「静岡市 SDGs 実施指針の運用基準」を策定し、今後も全庁をあげて更なる SDGs 推進を図るとしている。

合同物流の事業活動を通じた様々な取り組みは、静岡市の推進する SDGs 推進の一環と評価でき、同社の取り組みが波及し、地域全体の SDGs 推進が期待される。

8. モニタリング

(1) モニタリング体制

合同物流では、本 P I F の組成にあたり横断的なプロジェクトチームを組成した。市川進一社長を統括責任者、水下修専務をプロジェクトリーダーとした以下のプロジェクトチームとなっている。同社の企業理念、経営方針を基に、事業実績、企業活動等の棚卸しを行い、本 P I F のインパクトの特定及び目標と K P I の策定を行った。

本 P I F 実行後においては、決定したインパクトの内容や K P I を営業会議・朝礼等で社員へ周知し、関連するサプライチェーンへも通達し、達成に向けた連携を図り、プロジェクトチームを中心に合同物流全体で K P I の達成に向けた推進体制を構築していく。

統括責任者

代表取締役社長 市川 進一

プロジェクトリーダー

取締役専務 水下 修

プロジェクトチーム

運行・車両管理部 桑高 哲次

総務・経理部 全部員 5 名

(2) モニタリングの頻度と方法

本 P I F で設定した K P I 及び進捗状況については、合同物流と清水銀行及び当社の担当者が定期的な場を設け、共有する。会合は少なくとも年に 1 回は実施するほか、日頃の情報交換や営業活動の場等を通じて実施する。

本評価に関する説明

1. 本評価書は、清水地域経済研究センターが、清水銀行から委託を受けて実施したもので、清水地域経済研究センターが清水銀行に対して提出するものです。
2. 清水地域経済研究センターは、依頼者である清水銀行及び清水銀行がポジティブ・インパクト・ファイナンスを実行する合同物流から供与された情報や合同物流へのインタビュー等で収集した情報に基づいて、現時点での状況を評価したものであり、将来における実現可能性、ポジティブな成果・見通し等を保証するものではありません。
3. 清水地域経済研究センターが本評価に用いた情報は、信頼できるものと判断したものではありません。清水地域経済研究センターはこれらの情報の正確性、適時性、完全性、適合性その他一切の事項について、何ら表明または保証するものではありません。
4. 本評価は、国連環境計画金融イニシアティブ(UNEP FI)が提唱したPIF原則及びPIF実施ガイド、ESG金融ハイレベル・パネルにおいて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」に則って行っております。

〈評価書作成者〉

〒424-0941

静岡市清水区富士見町2番1号

株式会社清水地域経済研究センター

取締役 福井 茂

Tel 054-355-5510、Fax 054-353-6011