

株式会社清水銀行が実施する 株式会社ススムに対する 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、株式会社清水銀行が実施する株式会社ススムに対するポジティブ・インパクト・ファイナンスについて、国連環境計画金融イニシアティブの策定した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」への適合性に対する第三者意見書を提出しました。

本件は、環境省のESG金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項(4)に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」への整合性も併せて確認しています。

* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。



第三者意見書

2026年6月30日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社ススム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。



JCR Sustainable

PIF for SMEs

I. JCR の確認事項と留意点

JCR は、株式会社清水銀行（「清水銀行」）が株式会社ススム（「ススム」）に対して実施する中小企業向けのポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、株式会社清水地域経済研究センター（「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「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」（モデル・フレームワーク）に適合していること、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的であることを確認した。

PIF とは、持続可能な開発目標（SDGs）の目標達成に向けた企業活動を、金融機関等が審査・評価することを通じて促進し、以て持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとして、当該企業活動が与えるポジティブなインパクトを特定・評価の上、融資等を実行し、モニタリングする運営のことをいう。

ポジティブ・インパクト金融原則は、4つの原則からなる。すなわち、第 1 原則は、SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できること、なおかつネガティブな影響を特定し対処していること、第 2 原則は、PIF 実施に際し、十分なプロセス、手法、評価ツールを含む評価フレームワークを作成すること、第 3 原則は、ポジティブ・インパクトを測るプロジェクト等の詳細、評価・モニタリングプロセス、ポジティブ・インパクトについての透明性を確保すること、第 4 原則は、PIF 商品が内部組織または第三者によって評価されていることである。

UNEP FI は、ポジティブ・インパクト・ファイナンス・イニシアティブ（PIF イニシアティブ）を組成し、PIF 推進のためのモデル・フレームワーク、インパクト・レーダー、インパクト分析ツールを開発した。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、ポジティブ・インパクト金融原則等で参照している IFC（国際金融公社）の定義に加え、中小企業基本法の定義する中小企業、会社法の定義する大会社以外の企業としている。

JCR は、中小企業のインパクト評価に際しては、以下の特性を考慮したうえでポジティブ・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

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。

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、ススムの持ちうるインパクトを、UNEP FI の定めるインパクトエリア/トピック及び SDGs の 169 ターゲットについて包括的な分析を行った。

この結果、ススムがポジティブな成果を発現するインパクトエリア/トピックを有し、ネガティブな影響を特定しその低減に努めていることを確認している。

SDGs に対する貢献内容も明らかとなっている。

ポジティブ・インパクト金融原則 2 フレームワーク

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

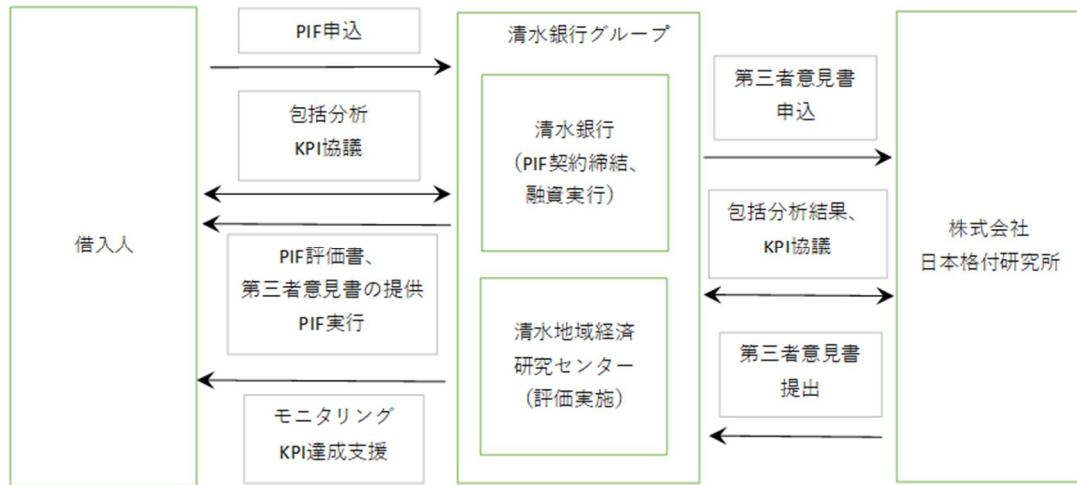
JCR は、清水銀行が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

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



JCR Sustainable PIF for SMEs



(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。

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、全て清水地域経済研究センターが作成した評価書を通して清水銀行及び一般に開示される予定であることを確認した。

ポジティブ・インパクト金融原則 4 評価

事業主体（銀行・投資家等）の提供する PIF は、実現するインパクトに基づいて内部の専門性を有した機関または外部の評価機関によって評価されていること。

本ファイナンスでは、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ススム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

菊池 理恵子

菊池 理恵子

担当主任アナリスト

新井 真太郎

新井 真太郎

担当アナリスト

葛 友樹

葛 友樹



本第三者意見に関する重要な説明

1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が提供する第三者意見は、事業主体及び調達主体の、国連環境計画金融イニシアティブの策定した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」への適合性及び環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内に設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」への整合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該ポジティブ・インパクト金融がもたらすポジティブなインパクトの程度を完全に表示しているものではありません。

本第三者意見は、依頼者である調達主体及び事業主体から供与された情報及び JCR が独自に収集した情報に基づく現時点での計画又は状況に対する意見の表明であり、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、本第三者意見は、ポジティブ・インパクト・ファイナンスによるポジティブな効果を定量的に証明するものではなく、その効果について責任を負うものではありません。調達される資金が同社の設定するインパクト指標の達成度について、JCR は調達主体または調達主体の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

2. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、以下の原則等を参照しています。

国連環境計画金融イニシアティブ

「ポジティブ・インパクト金融原則」

「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」

環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内ポジティブインパクトファイナンスタスクフォース

「インパクトファイナンスの基本的考え方」

3. 信用格付業にかかるとの関係

本第三者意見を提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかるとは異なります。

4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、または閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR の第三者性

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスの事業主体または調達主体と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

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

■用語解説

第三者意見：本レポートは、依頼者の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブの「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」への適合性について第三者意見を述べたものです。
事業主体：ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する金融機関をいいます。
調達主体：ポジティブ・インパクト・ビジネスのためにポジティブ・インパクト・ファイナンスによって借入を行う事業会社等をいいます。

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブインパクト作業部会メンバー
- ・環境省 グリーンボンド外部レビュー者登録
- ・ICMA (国際資本市場協会) に外部評価者としてオブザーバー登録) ソーシャルボンド原則作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ認定検証機関)

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会の定める NRSRO (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) の5つの信用格付クラスのうち、以下の4クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示はJCR のホームページ (<http://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL：03-3544-7013 FAX：03-3544-7026

株式会社 **日本格付研究所**

Japan Credit Rating Agency, Ltd.
信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル

ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2026年6月30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 |
| (1) 企業概要 | 1 |
| (2) インパクト特定 | 1 |
| (3) KPI の決定及びモニタリング体制 | 2 |
| 2. PIF の概要 | 2 |
| 3. 企業概要 | 2 |
| 4. 外部環境 | 4 |
| (1) 国内貨物輸送の動向 | 4 |
| (2) 国内の CO ₂ 排出における運輸部門の影響 | 4 |
| (3) トラックの運転者の労働環境をめぐる現状 | 4 |
| 5. 包括的分析 | 6 |
| (1) 経営方針 | 6 |
| (2) 事業概要 | 6 |
| 6. インパクトの特定 | 8 |
| (1) 産業分類別インパクトの状況 | 8 |
| (2) デフォルトインパクトレーダー | 9 |
| (3) インパクトの特定分析 | 10 |
| (4) インパクトの特定分析において追加・削除したインパクト | 11 |
| (5) インパクトレーダーにおけるマッピング | 12 |
| 7. サステナビリティ経営方針 | 13 |
| (1) SDGs 宣言 | 13 |
| (2) 社会面における対応 | 14 |
| (3) 社会経済面における対応 | 18 |
| (4) 自然環境面における対応 | 19 |
| 8. KPI の決定 | 21 |
| (1) ポジティブなインパクトの成果が期待できる事項 | 21 |
| (2) ポジティブなインパクトの成果が期待できる事項及びネガティブなインパクトの低減が必要となる事項 | 22 |
| (3) ネガティブなインパクトの低減が必要となる事項 | 23 |
| (4) ネガティブなインパクトとして特定しているものの KPI を設定しないもの | 25 |
| 9. モニタリング | 26 |
| (1) モニタリング体制 | 26 |
| (2) モニタリングの頻度と方法 | 26 |

清水地域経済研究センター（以下、当社という）は、株式会社日本格付研究所の協力を得て、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」に適合するように、また ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンス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」に整合するように、株式会社ススム（以下、同社という）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、同社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

（1）企業概要

同社は、静岡県内から日本全国へ広範な物流ネットワークを展開する陸路貨物自動車運送事業者であり、倉庫保管事業を一体とした総合物流サービスを提供している。

陸路貨物運送事業においては、低床ウイング車を中心に 150 台を超える多様な車両を保有し、高い積載効率と走行安定性を活かして、拠点間の郵便物やホームセンター向け日用品等を輸送している。厳格な時間管理が求められる現場において、高い定時性と安定した輸送品質を提供できる点を強みとしている。また、県内 5 拠点を基盤に、倉庫保管事業とも緊密に連携し、出入庫荷役までを一体的に提供している。貨物特性に応じた柔軟な管理を行うことで、荷主企業のリードタイム短縮や物流コスト削減に寄与している。

同社の最大の強みは、業界共通の課題である深刻な労働力不足や環境変化に対し、先駆的な取り組みにより持続可能な体制を確立している点にある。人材面では、女性や外国人ドライバーの採用・活躍を推進し、多言語サポート職員の常駐による支援体制を構築している。安全面では、デジタル点呼や最新安全装備の導入を進めるほか、グループ企業と連携した自社工場での車両整備や、専門指導員による実車パトロールを徹底している。さらに、運行システムを活用した配車最適化や荷主企業との運行条件交渉、倉庫内レイアウト改善による省人化を推進している。パレット輸送や尿素 SCR（選択式還元触媒）システム搭載車両の導入により、ドライバーの負担軽減と環境負荷低減（CO₂削減）にも貢献している。

高い人材確保力、強固な安全管理体制、そして運送・倉庫のシナジーを基盤として、人手不足や環境変化に強い持続可能なサプライチェーンを支え、地域経済の発展に貢献している信頼性の高い企業である。

（2）インパクト特定

ポジティブ・インパクトとして特定した項目は「教育」「雇用」「賃金」「零細・中小企業の繁栄」とし、ネガティブ・インパクトとして特定した項目は「健康および安全性」「社会的保護」「ジェンダー平等」「民族・人種平等」「気候の安定性」「大気」「資源強度」「廃棄物」とした。

(3) KPI の決定及びモニタリング体制

同社は、事業活動が社会面・社会経済面・自然環境面へ及ぼす影響を適切に把握し、ポジティブなインパクトの創出及びネガティブなインパクトの低減を図るため、「教育」「雇用」「賃金」「零細・中小企業の繁栄」「健康および安全性」「ジェンダー平等」「民族・人種平等」「気候の安定性」「大気」「資源強度」「廃棄物」の事項に関して KPI を設定した。設定した KPI の達成状況を継続的に確認し、改善に反映するため、代表取締役社長を統括責任者とし、プロジェクトリーダー及び経理部・総務部で構成する社内プロジェクトチームによるモニタリング体制を構築した。モニタリングは少なくとも年 1 回実施し、進捗状況を評価したうえで、必要に応じて改善策を検討・実施する。

2. PIF の概要

今回実施予定の融資概要

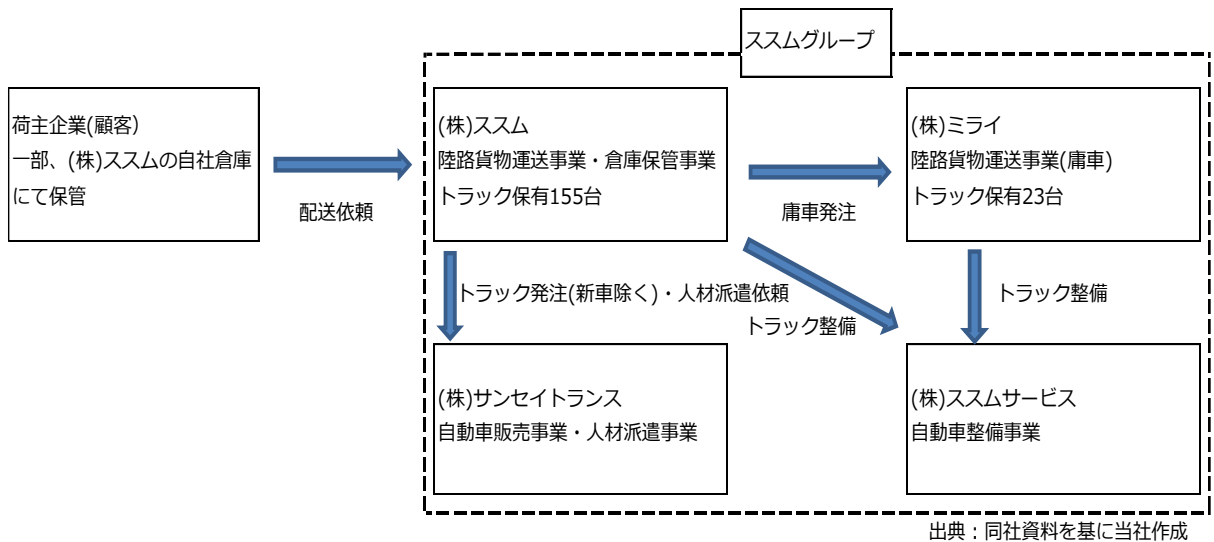
| | |
|-----------|---------------------------------|
| 契約日及び返済期限 | 2026 年 6 月 30 日～2036 年 6 月 30 日 |
| 金額 | 50,000,000 円 |
| 資金使途 | 運転資金 |
| モニタリング期間 | 10 年 |

3. 企業概要

| | |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 企業名 | 株式会社ススム |
| 事業所 | 本社：静岡県焼津市高新田 2411-1  出典:同社提供 浜松営業所：静岡県浜松市中央区倉松町 2633-1 富士営業所：静岡県富士市大淵 2233-1 |
| 資本金 | 9,500 千円 |
| 従業員 | 152 名（役員を含む、2026 年 4 月 30 日時点） |
| 事業内容 | 陸路貨物運送・倉庫保管 |

| | |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 沿革 | 2015年7月 株式会社ススム設立 2018年2月 富士営業所開設 2018年5月 倉庫保管事業開始 2020年4月 浜松営業所開設 2024年12月 安全性優良事業所認定（Gマーク） 2025年7月 SDGs宣言を公表 |
| 許認可 | 一般貨物自動車運送事業 中部運輸局長許可 中運自貨第61号 |
| 組織図 | <pre> graph TD A[取締役会] --> B[代表取締役] B --> C[本社] B --> D[浜松営業所] B --> E[富士営業所] C --> C1[総務部] C --> C2[経理部] C --> C3[運行管理部] D --> D1[総務部] D --> D2[運行管理部] E --> E1[運行管理部] </pre> <p>出典：同社資料を基に当社作成</p> |
| グループ会社 | 株式会社サンセイトランス：自動車販売事業・人材派遣事業 株式会社ススムサービス：自動車整備事業 株式会社ミライ：陸路貨物運送事業 |

ススムグループ商流図



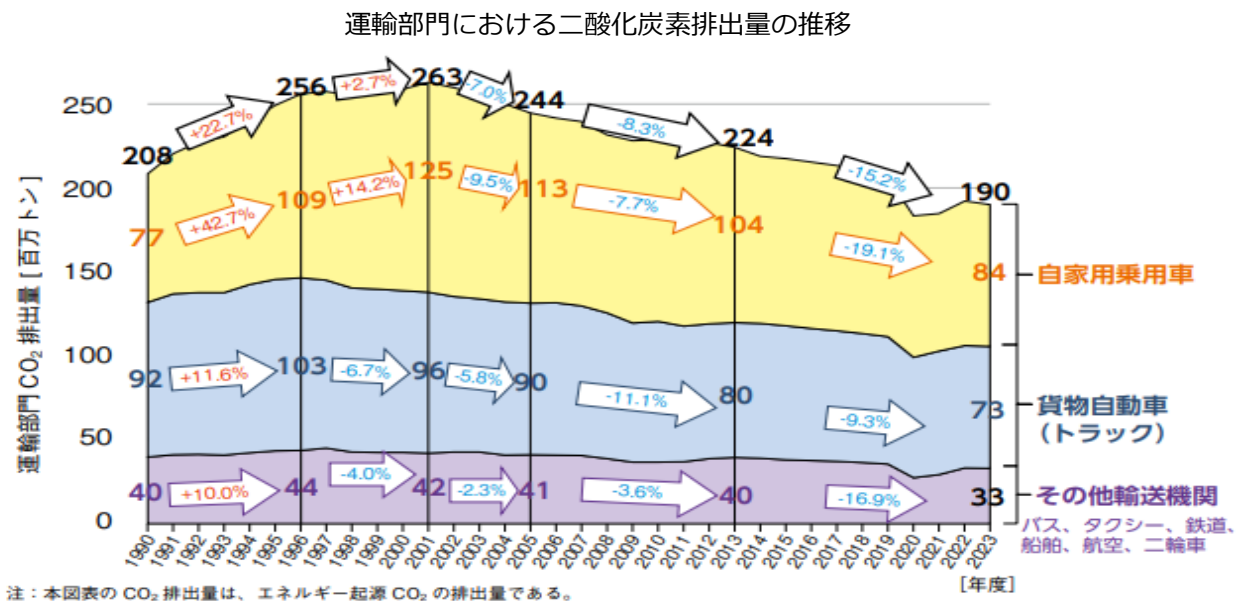
4. 外部環境

(1) 国内貨物輸送の動向

国土交通省「令和7年版交通政策白書」によれば、国内の貨物輸送量は長期的に緩やかな減少傾向にあるものの、トラック輸送は引き続き国内物流の中核を担っている。営業用・自家用を合わせたトラック輸送は国内貨物輸送量の約9割を占めており、他の輸送手段を大きく上回る水準となっている。その背景には、トラック輸送が持つ高い機動性や柔軟性に加え、鉄道・船舶輸送における発着地間の末端輸送も担う等、物流全体を支える基盤的役割がある。多様化する物流ニーズへの対応力を背景に、トラック輸送は今後も重要な役割を果たすものと考えられる。

(2) 国内のCO₂排出における運輸部門の影響

運輸部門のCO₂排出量は、2000年代初頭をピークに減少傾向が続いており、全体として排出削減が進んでいる。一方、貨物自動車（トラック）分野では、輸送効率の向上等により一定の改善が見られるものの、電子商取引の拡大等に伴う輸送需要の増加を背景に、近年は横ばい傾向も見られている。このため、運輸部門全体では環境負荷低減が進む一方で、トラック輸送分野におけるさらなるCO₂排出削減は、業界全体の重要課題となっている。



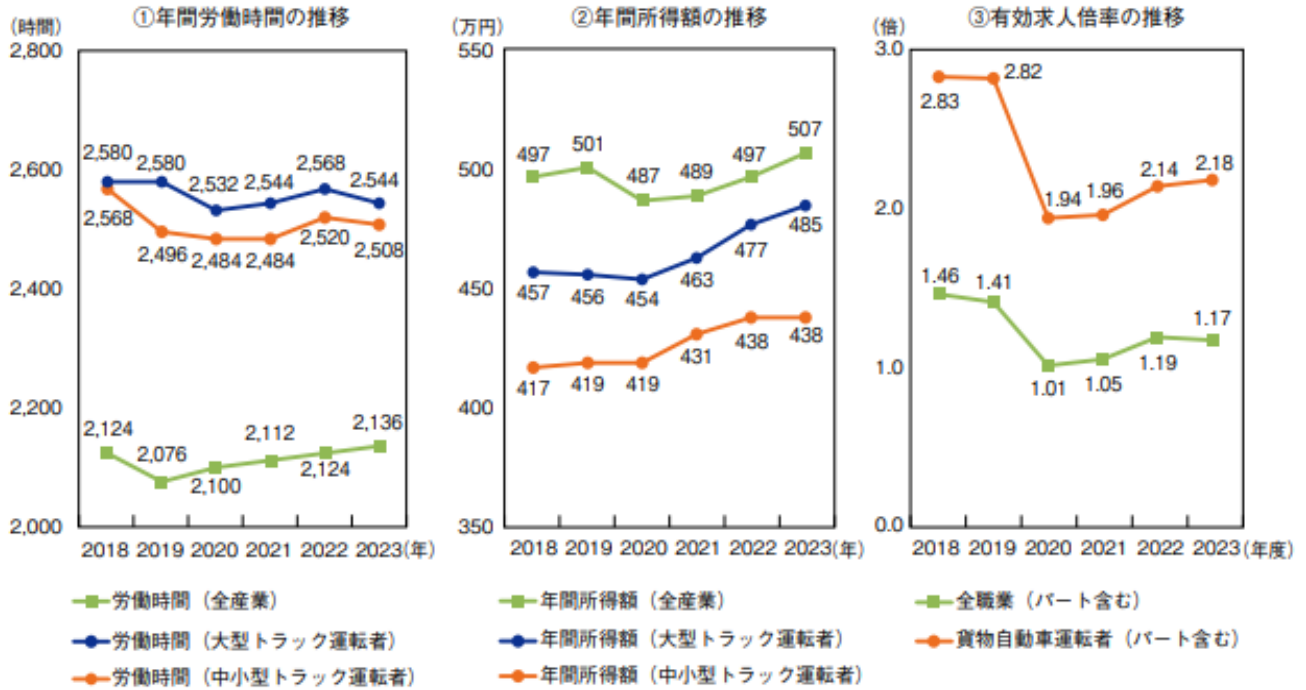
出典：国土交通省「令和7年版交通政策白書」

(3) トラックの運転者の労働環境をめぐる現状

物流は社会・経済を支える重要なインフラである一方、トラック運送業界では、長時間労働や人手不足が継続的な課題となっている。全産業と比較して労働負担が大きく、有効求人倍率も高水準で推移していることから、担い手確保が重要な経営課題となっている。こうした状況を受け、時間外労働の上限規制や改善基準告示の見直しが進められ、労働環境の改善が求められている。一方で、いわゆる「2024年問題」に象徴さ

れるように、労働時間短縮と物流機能維持の両立が業界全体の構造的課題となっており、荷待ち時間削減や業務効率化、適正運賃の確保等、持続可能な物流体制の構築が今後も重要となっている。

トラック運転者の労働環境をめぐる現状



出典：国土交通省「令和7年版交通政策白書」

5. 包括的分析

(1) 経営方針

同社は、陸路貨物運送事業及び倉庫保管事業において、安全・迅速・確実な物流サービスを基盤に、地域社会と環境に配慮した事業運営を推進している。物流業界では、環境負荷の低減や効率的な資源活用、安全性の確保といった持続可能性への取り組みが重要視されており、同社においても以下の経営方針のもと、人と地域、環境に調和した物流サービスの提供に努めている。

●経営方針

- 無事故・無違反を目指し、安全・迅速・確実な輸送をします。
- 礼節を重んじ、顧客ニーズに応え信用を獲得できるよう努力します。
- 環境を大切にする高い意識と素早い行動を、感謝の気持ちで行います。
- 社員と社員の家族一人一人の幸せを追求し、仲間と共に志を持って行動をします。

(2) 事業概要

①陸路貨物運送事業

同社は、低床ウイング車を中心としたトラックを 155 台保有している。低床ウイング車は、荷台が低い構造により積み下ろし作業時の身体的負担軽減及び作業効率の向上に資するほか、重心が低く走行時の安定性や安全性にも優れている。また、高い積載効率と荷役性を有し、幹線輸送から都市部配送まで幅広い輸送形態に対応可能であることから、

安全かつ効率的な運行体制の構築に寄与している。輸送品目は、静岡県を中心に東京都から愛知県の郵便局間の拠点間(センター間)輸送向けの郵便物のほか、静岡県内のホームセンター各店舗向けの日用品、建築資材、生活雑貨等である。郵便局向けの輸送においては、定められた時刻までに確実に輸送を行う厳格な管理が求められる、またホームセンター向け輸送においても、店舗運営に直結する商品供給を担うことから高い定時性と安定した輸送品質を提供できることが同社の強みである。

低床ウイング車



出典：同社ホームページ

同社は、衝突被害軽減ブレーキなどの最新安全装備を搭載した車両への更新を積極的に進めるとともに、点呼システムを活用した運転者の健康状態確認、アルコールチェック、運行状況管理を徹底し、安全性を

最優先とした運行体制を構築しているほか、安全性優良事業所（G マーク）¹の認定を取得し、安全輸送に関する教育や管理体制の強化を継続的に実施している。

環境面においては、排出ガス中の窒素酸化物（NOx）を無害な窒素（N₂）及び水（H₂O）へ分解する尿素 SCR システム搭載車両の導入を進めており、現時点では全保有車両の33.5%への導入にとどまるものの、新規購入及び車両更新時に順次導入を進めることで、環境負荷低減への取り組みを推進している。ドライバー不足や時間外労働規制への対応としては、運行システムを活用した本社とドライバー間のリアルタイム連携体制を構築している。これにより、配送状況の把握、運行ルート最適化、配車計画の効率化を推進するとともに、荷主企業に対し、配送時間などの運行条件の見直し要請、待機時間の短縮や積み降ろし作業の効率化にも取り組んでいる。人材確保及び多様な人材活躍の観点からは、女性ドライバー及び外国人ドライバーの採用・活躍推進に積極的に取り組んでいる。



出典：同社提供

②倉庫保管事業

同社は、本社、浜松営業所、焼津市1カ所及び榛原郡2カ所の計5拠点に倉庫を有しており、陸路貨物運送事業と連携した物流拠点として機能している。また、貨物の倉庫保管にとどまらず、入出庫に伴う荷役業務を一体的に提供する体制を構築していることが同社の強みである。主な保管物は、建築資材、肥料、電化製品等であり、多様な貨物特性に対応した保管・管理体制を整備している。これにより、荷主企業に対し、保管から出荷に至る物流プロセス全体の効率化を図ることで、リードタイムの短縮及び物流コストの削減に寄与している。

具体的には、入庫時の検品・仕分けから保管、出荷対応に至るまでの一連の業務を効率的に運用しており、貨物特性や出荷頻度に応じた柔軟な対応を行っている。また、陸路貨物運送事業との連携により、在庫状況と配送計画を一体的に管理することで、効率かつ無駄のない物流オペレーションを実現している。倉庫内においては、作業導線の見直しや保管レイアウトの改善等を通じて、作業効率の向上及び省人化を推進している。

¹ 公益社団法人全日本トラック協会が、安全性や法令遵守に積極的に取り組む運送事業所を認定する制度である。

6.インパクトの特定

(1) 産業分類別インパクトの状況

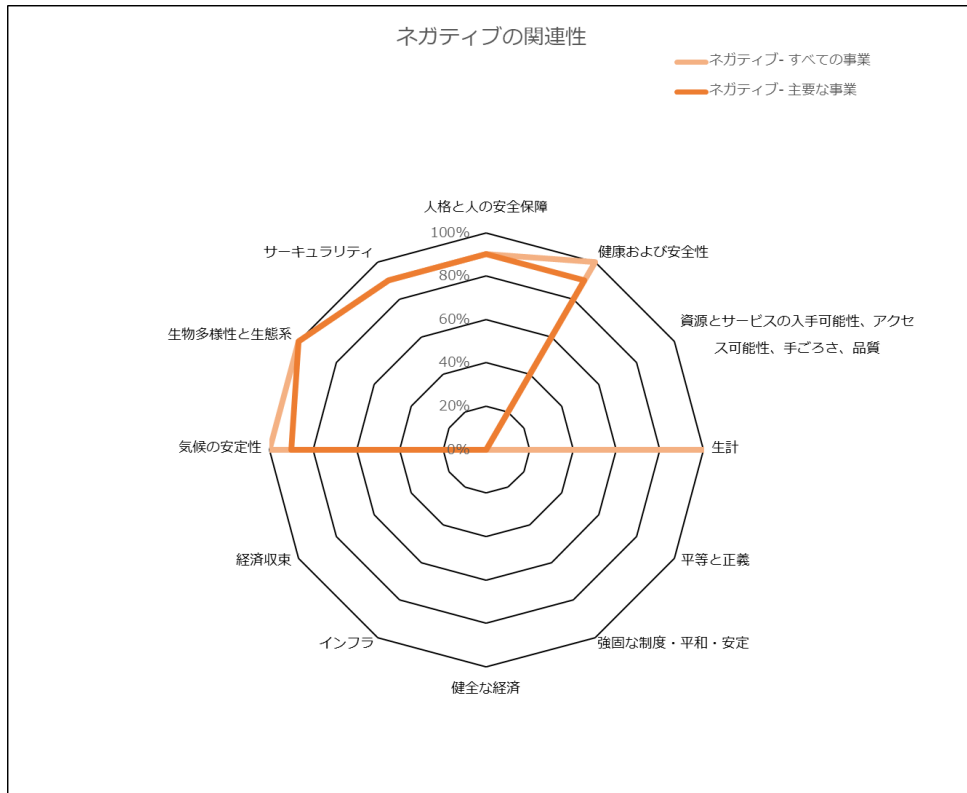
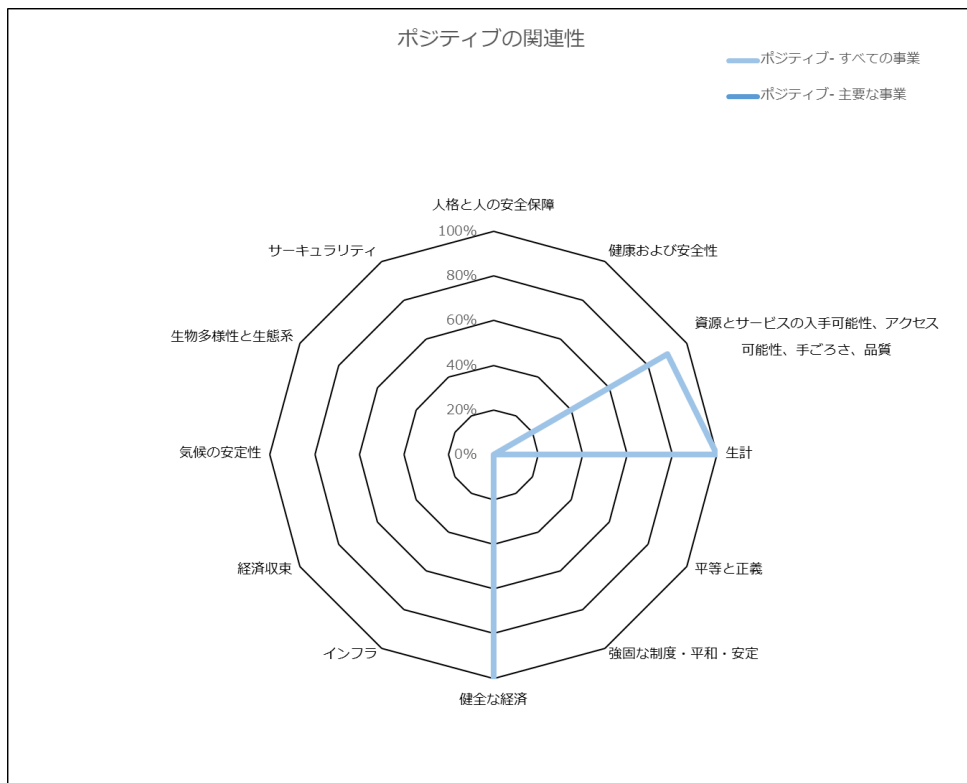
同社の事業について、陸路貨物運送事業を「4923 陸路貨物運送業」に、倉庫保管事業を「5210 倉庫保管業」に分類した。「4923 陸路貨物運送業」におけるインパクトレーダーの既定値において、ポジティブなインパクトとして発現したインパクトエリアは「資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質」「生計」「健全な経済」となり、ネガティブなインパクトとして発現したインパクトエリアは「人格と人の安全保障」「健康および安全性」「生計」「気候の安定性」「生物多様性と生態系」「サーキュラリティ」となった。「5210 倉庫保管業」におけるインパクトレーダーの既定値において、ポジティブなインパクトとして発現したインパクトエリアは「生計」「健全な経済」となり、ネガティブなインパクトとして発現したインパクトエリアは「健康および安全性」「生計」「気候の安定性」「生物多様性と生態系」となった。各インパクトエリア内で該当したインパクトトピックは以下の通りである。

| インパクト カテゴリー | インパクトエリア | インパクトトピック | 4923 陸路貨物運送業 | | 5210 倉庫保管業 | | 既定値 | |
|----------------|-------------------------------|------------|--------------|---|------------|---|-----|---|
| | | | P | N | P | N | P | N |
| 社会 | 人格と人の安全保障 | 自然災害 | | ● | | | | ● |
| | 健康および安全性 | — | | ● | | ● | | ● |
| | 資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質 | 移動手段 | ● | | | | ● | |
| | 生計 | 雇用 | ● | | ● | | ● | |
| | | 賃金 | ● | | ● | | ● | |
| | 社会的保護 | | ● | | ● | | ● | |
| 社会経済 | 健全な経済 | 零細・中小企業の繁栄 | ● | | ● | | ● | |
| 自然環境 | 気候の安定性 | — | | ● | | ● | | ● |
| | 生物多様性と生態系 | 大気 | | ● | | ● | | ● |
| | | 土壌 | | ● | | | | ● |
| | | 生物種 | | ● | | ● | | ● |
| | | 生息地 | | ● | | ● | | ● |
| | サーキュラリティ | 資源強度 | | ● | | | | ● |
| 廃棄物 | | | ● | | | | ● | |

出典：UNEP FI 分析ツールより当社作成

(2) デフォルトインパクトレーダー

既定値のインパクトを基に発現したインパクトレーダーは以下の通りである。



出典：UNEP FI 分析ツールより当社作成

(3) インパクトの特定分析

UNEP FI のインパクト分析ツールにおける既定値を基に、前記の分析を踏まえ、個社別の状況を考慮して、インパクトを特定した。

| インパクト カテゴリー | インパクトエリア | インパクトトピック | 4923 陸路貨物運送業 | | 5210 倉庫保管業 | | 既定値 | | 決定値 | | |
|----------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---|------------|---|-----|---|-----|---|---|
| | | | P | N | P | N | P | N | P | N | |
| 社会 | 人格と人の安全保障 | 紛争 | | | | | | | | | |
| | | 現代奴隷 | | | | | | | | | |
| | | 児童労働 | | | | | | | | | |
| | | データプライバシー | | | | | | | | | |
| | | 自然災害 | | ● | | | | ● | | | |
| | 健康および安全性 | — | | ● | | ● | | ● | | ● | |
| | 資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質 | 水 食料 エネルギー 住居 健康と衛生 教育 移動手段 情報 コネクティビティ 文化と伝統 ファイナンス | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | 生計 | 雇用 賃金 社会的保護 | | ● | | ● | | ● | | ● | ● |
| | | | | ● | | ● | | ● | | ● | ● |
| | | | | | ● | | ● | | ● | | ● |
| | | | | | | | | | | | |
| 平等と正義 | ジェンダー平等 民族・人種平等 年齢差別 その他の社会的弱者 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| 社会 経済 | 強固な制度・平和・安定 | 法の支配 | | | | | | | | | |
| | | 市民的自由 | | | | | | | | | |
| | 健全な経済 | セクターの多様性 | | | | | | | | | |
| | | 零細・中小企業の繁栄 | ● | | ● | | ● | | ● | ● | |
| インフラ | — | | | | | | | | | | |
| 経済収束 | — | | | | | | | | | | |
| 自然 環境 | 気候の安定性 | — | | ● | | ● | | ● | | ● | |
| | 生物多様性と生態系 | 水域 | | | | | | | | | |
| | | 大気 | | ● | | ● | | ● | | ● | |
| | | 土壌 | | ● | | | | ● | | ● | |
| | | 生物種 | | ● | | ● | | ● | | ● | |
| | | 生息地 | | ● | | ● | | ● | | ● | |
| | サーキュラリティ | 資源強度 | | ● | | | | ● | | ● | |
| | | 廃棄物 | | ● | | | | ● | | ● | |



出典：UNEP FI 分析ツールより当社作成

(4) インパクトの特定分析において追加・削除したインパクト

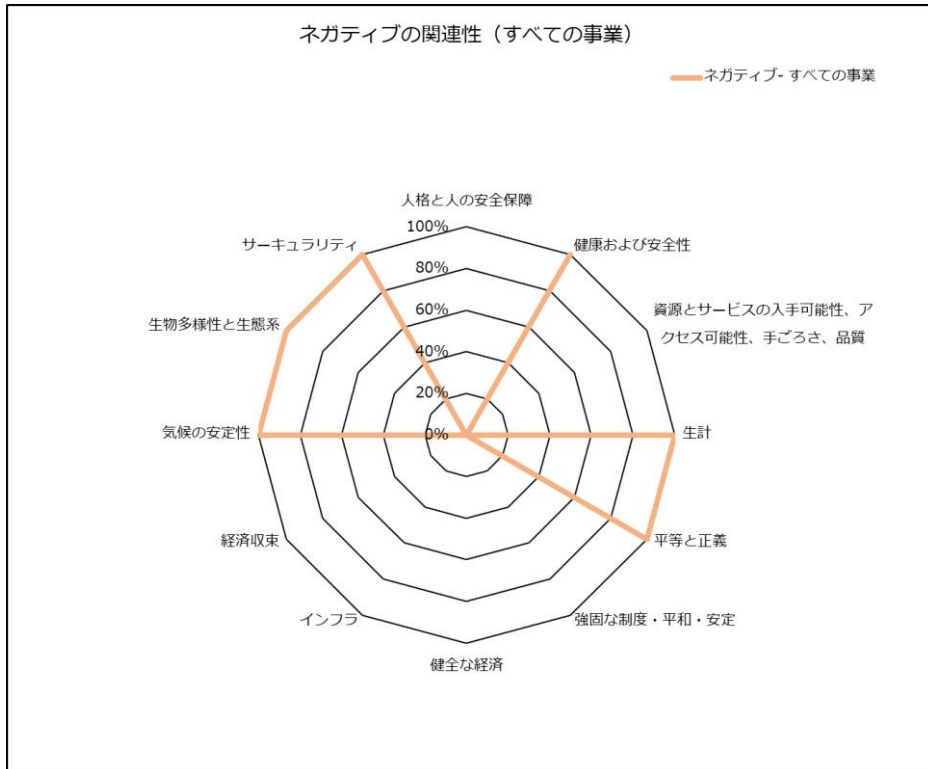
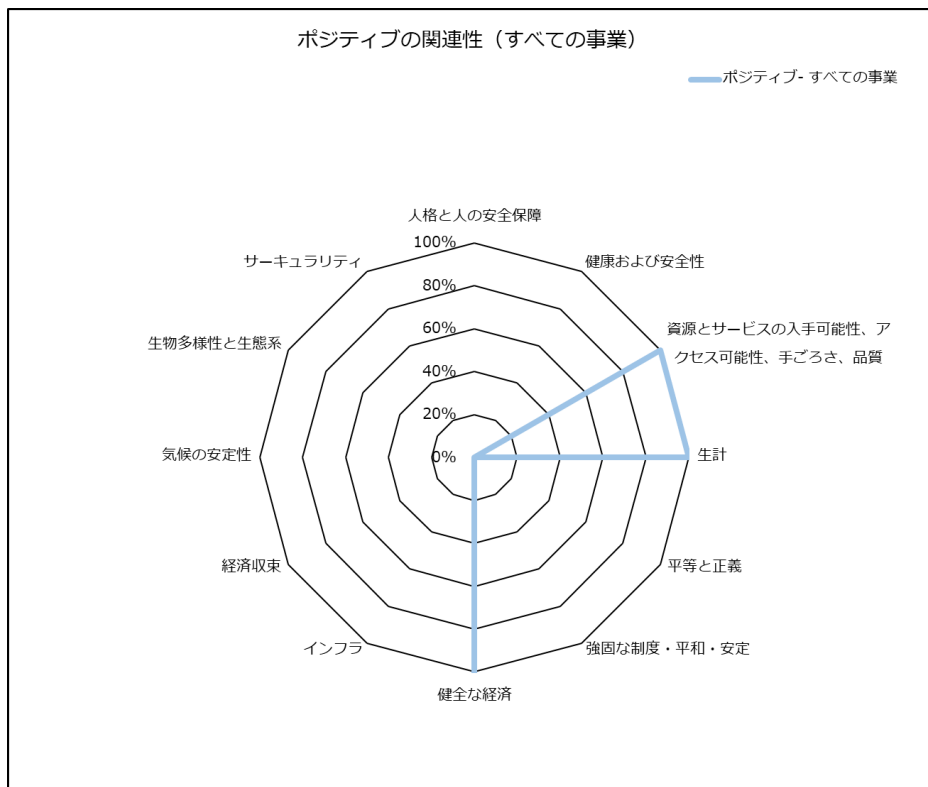
インパクトレーダーの既定値として発現した項目に、包括的分析を行った結果、追加・削除したインパクトは以下の通りである。

| インパクト カテゴリー | インパクトエリア | インパクトトピック | P・N | 修正内容 | 修正理由 |
|----------------|-------------------------------|-----------|-----|------|---------------------------------------|
| 社会 | 人格と人の安全保障 | 自然災害 | N | 削除 | 陸路貨物運送事業において、自然災害の発生につながる事業は行っていないため |
| | 資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質 | 教育 | P | 追加 | 従業員の資格取得支援に取り組んでいるため |
| | | 移動手段 | P | 削除 | 陸路貨物運送事業において、移動手段を提供する旅客運送事業は行っていないため |
| | 平等と正義 | ジェンダー平等 | N | 追加 | 女性の活躍に係る取り組みを推進しているため |
| | | 民族・人種平等 | N | 追加 | 外国人の活躍に係る取り組みを推進しているため |
| 自然環境 | 生物多様性と生態系 | 土壌 | N | 削除 | 陸路貨物運送事業において、土壌汚染につながる事業は行っていないため |
| | | 生物種 | N | 削除 | 生物種に悪影響を及ぼす事業は行っていないため |
| | | 生息地 | N | 削除 | 生息地に悪影響を及ぼす事業は行っていないため |

出典：UNEP FI 分析ツールより当社作成

(5) 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基に発現したインパクトレーダー（すべての事業）は以下の通りとなる。



出典：UNEP FI 分析ツールより当社作成

7.サステナビリティ経営方針

(1) SDGs 宣言

同社は、自社の中長期的な企業価値向上と持続可能な経営の実現を目指し、SDGsの達成に向けた取り組みとして、以下の項目において具体的な取り組み内容を表明している。

①多様性の尊重、②安全性の向上、③地域社会を支える物流、④コンプライアンスの遵守



ススムグループSDGs宣言

当社は国連が提唱する「SDGs(持続可能な開発目標)」に賛同し、持続可能な社会の実現に向けて取り組んでまいります。

令和7年2月7日

株式会社ススム 株式会社ススムサービス
株式会社ミライ 株式会社サンセイトランス
代表取締役 林田ススム

SDGsの達成に向けた取り組み

多様性の尊重

外国人労働者、技能実習生を含め、自社社員の多様性について尊重した、ダイバーシティ経営を進めます。

【具体的な取り組み】

- ・人権尊重、差別の禁止。
- ・技能実習生の活躍。
- ・日本語教室の実施。
- ・マナー研修の継続。



安全性の向上

事業活動に際し、荷役物の安全性確保だけでなく、従業員の身体的・精神的安全性の向上に努めます。

【具体的な取り組み】

- ・Gマーク(安全性優良事業所)に恥しない運行。
- ・従業員の健康維持に資する健康診断の継続。



地域社会を支える物流

物流事業者として、地域社会の経済活動、地方創生の一翼を担う社会インフラとしての機能を十分に発揮します。

【具体的な取り組み】

- ・安全教育の継続による運行基準の遵守。
- ・取引先との対話を通じたパートナーシップの構築。



コンプライアンスの遵守

社内のガバナンス体制を強化し、コンプライアンスの遵守を継続していくことで、企業価値向上に努めていきます。

【具体的な取り組み】

- ・顧客情報管理の徹底。
- ・不正防止に向けたガバナンス体制構築。
- ・経営理念の実現。



SDGsとは、Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)の略称で、2015年9月に国連で採択された2030年までの国際目標。持続可能な社会の実現に向けて17のゴール(目標)と169項目のターゲット(達成基準)から構成されている。

出典：同社提供

(2) 社会面における対応

<健康および安全性、社会的保護に取り組んでいる事項、課題等>

同社が行う陸路貨物運送事業及び倉庫保管事業には、交通事故、荷役作業時の転倒・挟まれ事故、フォークリフト災害、長時間労働等に伴う労働災害及び第三者被害リスクが存在する。同社は、これらのリスク低減を重要課題の一つとして位置付け、安全教育、運行状況管理及び健康保持施策を一体的に推進することで、事故の未然防止に取り組んでいる。

陸路貨物運送事業では、運行管理者及び安全管理者が、安全教育、安全パトロール及び安全衛生活動を実施している。安全パトロールでは、車両の日常点検、施錠及び荷締め状況の確認に加え、ヒヤリハット事例の共有、5S 活動及び原因分析を行い、安全意識及び現場管理水準の向上を図っている。

運行面では、配車計画及び運行ルートの特長を標準化を進めるとともに、運行記録及び事故情報を一元管理し、事故要因の可視化及び再発防止に取り組んでいる。アルコールチェック及び点呼記録システムを導入し、酒気帯び確認、健康状態確認ならびに点呼内容の記録・保存を実施している。また、顔認証機能付き検温及び血圧測定により日常的な健康管理を行っており、運行管理者が乗務可否判断を実施している。

さらに、デジタルタコグラフ及び車載機器と連携した運行管理システムを導入し、車両の走行状況、運転挙動、労働時間及び休憩状況等を一元管理している。運行管理者は、拘束時間、休憩時間及び連続運転時間等を確認し、過重労働防止に活用しているほか、指導が必要なドライバーについては点呼時に個別指導を実施している。長距離ドライバーについても、携帯端末等を活用し、アルコールチェック結果、健康状態、睡眠状況、疲労状況及び車両異常の有無等を運行管理者へ報告する体制を整備している。

安全性向上策として、安全性優良事業所認定の継続取得を推進しているほか、自動車事故対策機構（NASVA）の適性診断を入社時及び2年ごとに実施しており、診断結果を踏まえ、運行管理者が個々の運転特性に応じた安全指導を行っている。今後も、安全性優良事業所認定の継続取得・維持を KPI として設定し、安全水準の維持向上を図る方針である。

倉庫保管事業においても、パレット化及び機械化、作業動線の見直し等を通じ、荷役作業時の労働災害防止及び従業員負担軽減に取り組んでいる。

同社では、労働災害については、発生事案ごとに原因分析及び再発防止策を徹底し、安全教育や現場管理体制の強化を進めている。その結果、2025年3月以降、休業を伴う労働災害事故は発生していない。今後も、労働災害発生件数ゼロの継続を KPI として設定し、安全管理体制のさらなる強化を図る方針である。

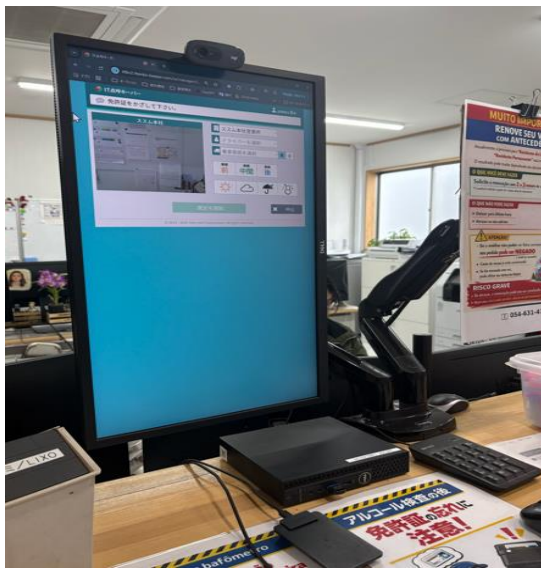
同社では、健康保持支援として、希望者を対象に、人間ドック（40歳以上）及びSAS（睡眠時無呼吸症候群）検査費用の半額補助を実施しているほか、インフルエンザ及び新型コロナ予防接種費用の全額負担を実施し、疾病予防及び健康保持を支援している。労働管理面では、2025年における従業員1人当たり月間平均残業時間は25.7時間と業界平均20.6時間（厚生労働省「毎月勤労統計調査」令和7年度分結果確報）を上回る水準にあることから、同社においても改善を要する課題として認識している。

法令及び各種基準に基づき、時間外労働時間、拘束時間及び休憩時間等の適切な管理を実施しているものの、同社においても重要な経営課題として認識している。今後は、配車計画の見直し、業務効率化及び人

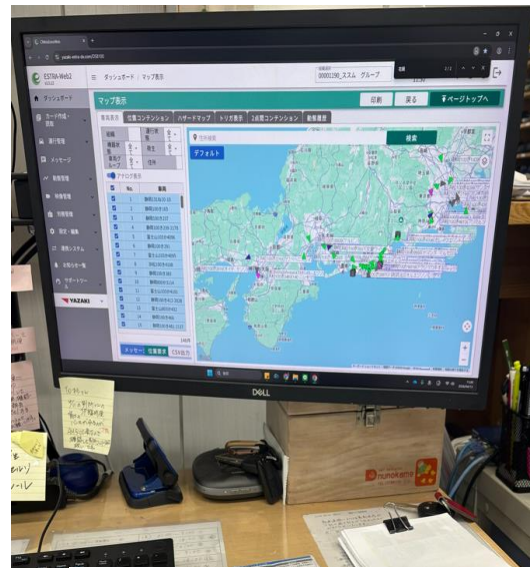
員配置の最適化を進めることで、時間外労働削減を KPI として設定し、長時間労働の抑制を図る方針である。

同社の 2025 年における従業員一人当たりの年間有給休暇取得率は 68.0% であり、業界平均 65.3%（厚生労働省「就労条件総合調査」令和 7 年）を上回っている。法令及び社内規程等に基づく適切な取得管理により、十分な休養機会及び働きやすい職場環境を確保しており、今後も取得しやすい職場環境の維持及び向上に取り組む方針である。

アルコールチェック・点呼記録管理システム



運行管理システム



出典:いずれも同社提供

<教育、賃金、社会的保護に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社は人材育成を経営上の重要課題の一つと位置付けている。業務に必要な資格取得に加え、安全管理、運行管理、労務管理及び法令遵守等に関する教育・研修や各種講習会への参加を通じて、従業員の専門知識及び技能向上に取り組んでいる。また、社内には役員を含む有資格者を中心とした教育体制を構築し、資格取得に向けた指導及び学習支援を実施している。これらの取り組みにより、従業員の専門性向上及び安全意識の醸成を図るとともに、組織全体の生産性向上ならびに輸送品質及び安全管理水準の向上につなげている。外国人従業員の雇用に際しては、日本語教育を目的とした社内教室を毎週開催している。当該教室はドライバー本人のみならず、その家族も無料で参加可能としており、1 回あたり約 15 名が参加している。

日本語教育の様子



出典:同社ホームページ

講師は外部講師又は同社従業員が担当し、日本語教育に加え、マナー教育や安全教育も含めた包括的な支援を実施することで、生活支援及び地域社会への定着促進にもつなげている。

資格取得支援については、資格の種類や取得目的に応じて支援制度を整備している。大型自動車運転免許及び中型自動車運転免許については、既存従業員のドライバー転換希望者や新規採用者の未取得者を対象として、取得費用の立替制度及び分割返済制度を導入している。また一定期間（1年以上）の勤務継続を条件として返済を免除する制度を設けており、取得費用については会社が3割を負担し、残る7割を本人負担とする仕組みとしている。

同社は、業務上の必要性及び専門性向上の観点から、貨物自動車運送事業運行管理者、整備管理者、第一種衛生管理者、フォークリフト運転技能講習、けん引免許、危険物取扱者（乙種第4類）及び安全管理者等の資格取得を推進している。これらの資格については、取得費用を会社が全額負担し、従業員の能力開発及び技術向上を支援している。今後も、人材育成及び専門性向上の観点から、資格手当対象資格の取得者数増加をKPIとして継続的に推進していく方針である。

処遇面においては、同社の2025年時点の従業員一人当たり平均給与が、業界平均（令和7年度賃金構造基本統計調査）を上回る水準となっている。2023年～2025年にかけては、全従業員を対象に毎年2%以上のベースアップを毎年実施しており、物価上昇への対応及び人材確保の観点から、今後も全従業員のベースアップをKPIとして、処遇改善に取り組む方針である。

同社は、従業員の資格取得に伴う経済的負担の軽減を図るとともに、キャリア形成及び専門性向上を支援する環境を整備している。今後も当該方針を継続し、資格取得支援及び処遇改善を通じた人材育成の強化を推進していく方針である。同社の資格取得状況は以下の通りである。

資格別取得者状況(2026年4月30日時点) (単位:名)

| 資格名 | 取得者数 |
|-----------------|------|
| 貨物自動車運送事業運行管理者 | 7 |
| 整備管理者 | 5 |
| 第一種衛生管理者 | 2 |
| 大型自動車運転免許 | 128 |
| 中型自動車運転免許 | 40 |
| フォークリフト運転技能講習 | 70 |
| けん引免許 | 41 |
| 危険物取扱者(乙種第4類) | 3 |
| 安全管理者 | 14 |
| 累計資格取得者数(重複取得有) | 310 |

<雇用、ジェンダー平等、民族・人種平等に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社は、ダイバーシティ経営の推進を重要な経営戦略の一つと位置付け、国籍や人種、性別等にかかわらず、すべての従業員が公平に活躍できる職場環境の整備に取り組んでいる。雇用機会均等の確保を基本方針とし、採用、配置、評価及び昇進等の各プロセスにおいて不当な差別の排除を明確化し、誰もが安心して就労できる職場づくりを推進している。

従来男性中心とされてきた陸上貨物運送業界において、同社は積極的な採用と職域拡大を推進している。現在、女性従業員22名のうち14名がドライバーとして従事しており、性別にとらわれない人材活用が

進んでいる。また、管理職登用においても公平性を重視し、既に2名の女性管理職を登用しているほか、今後も能力や実績に応じた登用をさらに進めていく方針である。今後は、女性人材の採用及び定着促進に向け、女性専用の休憩室、仮眠室、シャワー設備等の職場環境整備に加え、管理者登用研修の実施や、子育て・介護等に配慮した柔軟なシフト運用を進める方針である。

同社は、外国人材の受入れ・育成にも注力している。同社の従業員数は152名であり、そのうち外国人従業員は122名（ブラジルをはじめ6か国出身）と全体の80.2%を占めており、多様な人材の活用を通じて、地域物流を支える人材確保に取り組んでいる。

外国人従業員に対しては、日本語教育及び業務理解促進に向けた取り組みを実施している。社内には、日本語・ポルトガル語対応者9名、日本語・ポルトガル語・英語対応者4名が常駐しており、各種手続きや日常業務を支援する体制を整備している。

これにより、円滑なコミュニケーション体制を構築するとともに、翻訳ツールの活用、多言語による業務指示及び安全教育を実施することで、業務の正確性及び安全確保を図っている。さらに、運行管理者等による運転技術や作業手順に関する実務指導を通じ、段階的な技能習得を支援している。

生活面においては、総務部門が各種手続きや日常生活に関する相談対応を行うほか、住民登録や在留資格更新等の各種行政手続きの支援、社宅の提供及び生活備品の整備等を通じて、外国人従業員が安心して働き続けられる生活環境を整備している。

今後は、従業員数及び女性・外国人従業員数の増加、女性管理職の登用拡大をKPIとして設定し、多様な人材の確保・活用を一層推進していく方針である。これらの取り組みを通じ、地域における安定的な雇用創出と、多様な人材が中長期的に活躍できる職場環境の整備を推進していく方針である。同社の従業員の内訳、ドライバーの内訳は次ページの通りである。

外国人ドライバー



日本語・ポルトガル語・英語を話せる
従業員が常駐



出典：いずれも同社 HP

従業員の内訳(2026年4月30日時点) (単位:名)

| 種 類 | 男 性 | 女 性 | 合 計 |
|-------|-----|-----|-----|
| 役 員 | 1 | 0 | 1 |
| 管理職 | 7 | 2 | 9 |
| うち外国人 | 1 | 1 | 2 |
| 一 般 | 122 | 20 | 142 |
| うち外国人 | 106 | 14 | 120 |
| 合 計 | 130 | 22 | 152 |

ドライバーの内訳(2026年4月30日時点) (単位:名)

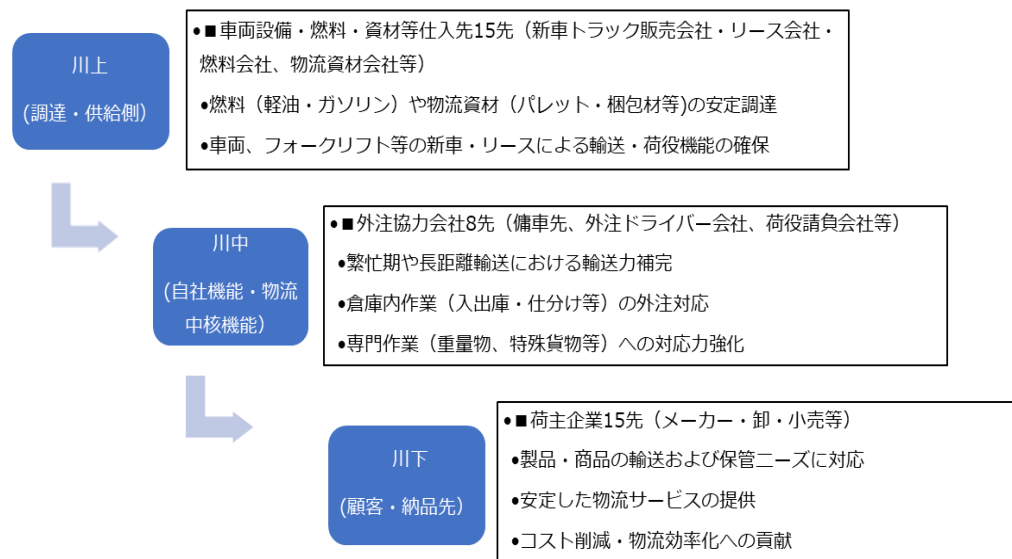
| 種 類 | 男 性 | 女 性 | 合 計 |
|-------|-----|-----|-----|
| ドライバー | 110 | 14 | 124 |
| うち外国人 | 92 | 9 | 101 |
| 合 計 | 110 | 14 | 124 |

(3) 社会経済面における対応

<零細・中小企業の繁栄に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社のサプライチェーンは、2025年時点で計38先の取引先により構成されている。内訳は車両・燃料・資材等仕入先15先、外注協力会社8先、荷主企業15先である。取引先の約90%は静岡県内の中小企業であり、同社は物流を支える中核的パートナーとして、協力運送会社、自動車整備会社、車両関連企業等との継続的な取引関係を構築している。これにより、地域に根ざした安定的な物流体制を確立するとともに、地域経済の維持・発展に貢献している。

川上～川下の商流



出典:同社資料を基に当社作成

同社は、協力会社との定期的な情報共有や連携体制の強化を通じ、安定的な物流サービスの提供及びサプライチェーン全体の維持・強化を図っている。取引先との長期的かつ良好な関係構築により、地域企業との信頼関係を強化するとともに、相互成長を目指した事業運営を推進している。

今後は、新規協力会社の開拓を進めるとともに、車両・資材調達先の多様化を図る方針である。また、サプライチェーンを構成する取引先数の増加を KPI として設定し、安定的かつ持続可能な物流ネットワークの構築を目指していく。これらの取り組みを通じて、地域経済の発展及び取引先企業の持続的な成長に貢献していく方針である。

(4) 自然環境面における対応

<気候の安定性、大気、資源強度に関して取り組んでいる事項、課題等>

同社は、陸路貨物運送事業を中核とする事業特性上、CO₂ 及び大気汚染物質の排出削減を重要な経営課題と認識し、環境負荷低減に向けた各種取り組みを推進している。

車両運行における環境負荷低減の観点からは、全車両にデジタルタコグラフ及びドライブレコーダーを導入するとともに、これらのデータを一元的に管理する運行管理システムを活用している。速度超過及びアイドリング状況等の運転挙動を分析し、運行状況の可視化を実現している。これにより、非効率なルートの見直し及びエコドライブの推進等を通じて運転行動の改善につなげ、CO₂排出量の削減を図るとともに、大気汚染物質の排出抑制、燃料使用の効率化及び資源利用効率の向上にもつなげている。

大気汚染物質への対応としては、全車両が NO_x・PM 法適合車両となっているほか、尿素 SCR システム搭載車両の導入を進めており、同システムの搭載車両は、保有車両 155 台のうち 52 台、導入率 33.5% となっている。今後は、新規導入及び車両更新時に尿素 SCR システム搭載車両を採用することで、全車両に占める同システム搭載車両導入率 80%以上の達成に向けた取り組みを推進していく方針である。これらの取り組みにより、環境負荷低減に加え、沿道及び地域社会における健康被害リスクの抑制にもつなげていく。

営業用車両(乗用車・ライトバン)については、10 台のうち 7 台が HV・EV となっており、HV・EV 導入率 70%となっている。今後は、車両更新時に HV・EV への切り替えを進め、HV・EV 導入率 100%の達成に向けた取り組みを推進していく方針である。

倉庫保管事業においては、フォークリフト 30 台のうち 3 台を電動としており、電動化率は 10%である。今後は更新時に電動式への切り替えを進め、導入率 50%以上を KPI として設定し、達成を目指す方針である。

同社全体の LED 照明導入率は 90%である。今後導入を進めることで、LED 照明導入率 100%の達成に向けた取り組みを推進していく方針である。

これらの取り組みを踏まえ、同社は、尿素 SCR システム車両導入率、HV・EV 導入率、電動式フォークリフト導入率及び LED 照明導入率を KPI として設定し、CO₂及び大気汚染物質の排出削減を推進していく方針である。

<資源強度、廃棄物に関して取り組んでいる事項、課題等>

同社は、陸路貨物運送事業を主軸としつつ、倉庫保管事業を含む事業活動全体において、資源使用の効率化及び廃棄物の削減・適正処理を推進している。

資源使用量の削減に向けた取り組みとしては、車両関連資材の有効活用を推進している。同社は、安全性及び環境性能の観点から車両本体については計画的な更新を進める一方、タイヤ等の消耗部材については再利用を推進することで、資源利用効率の向上を図っている。特に、タイヤについてはリトレッドタイヤ（再生タイヤ）を積極的に活用しており、導入率は32%となっている。使用済みタイヤの再利用を通じて、資源投入量の抑制及び廃棄物発生量の削減を図っている。これにより、新品タイヤの使用本数削減とともに、資源循環の促進に寄与している。また、車両整備の徹底による部品の適正交換及び長寿命化を推進し、部材使用量の最適化にも取り組んでいる。

廃棄物の削減及び適正処理に関しては、車両整備に伴い発生する廃油、使用済みタイヤ、金属部品等について、専門業者を通じた適正処理及びリサイクルを実施している。また、産業廃棄物全般については、許可を有する処理業者との契約に基づき、関連法令を遵守した処理を実施するとともに、マニフェスト管理により処理状況の把握及び適切な管理を行っている。


倉庫保管事業においても資源使用の抑制を推進している。具体的には、荷主企業と連携した過剰包装の抑制、通い箱や再利用可能容器の活用、段ボールや緩衝材の再利用を通じて、梱包資材に係る廃棄物発生量の削減を図っている。倉庫内では紙類・プラスチック・金属等の分別を徹底し、リサイクル業者への引き渡しを通じて、資源循環の推進に取り組んでいる。

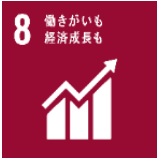
これらの取り組みを踏まえ、リトレッドタイヤ導入率50%以上をKPIとして設定し、再生資材の利用促進による資源投入量の抑制及び廃棄物発生量の削減に向けた継続的な取り組みを推進していく方針である。

8. KPI の決定

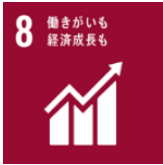
(1) ポジティブなインパクトの成果が期待できる事項

①社会面

| | |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| テーマ | 資格取得者の増加 |
| インパクトエリア/ トピック | 教育 |
| 取組内容 | 資格取得支援制度の活用を通じた従業員の技能向上 |
| SDGs との関連性 |  <p>4.3 : 2030 年までに、全ての人々が男女の区別なく、手の届く質の高い技術教育・職業教育及び大学を含む高等教育への平等なアクセスを得られるようにする。</p> <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> |
| KPI | ・2035 年までに貨物自動車運送事業運行管理者 12 名以上、整備管理者 10 名以上、第一種衛生管理者 5 名以上、危険物取扱者(乙 4)6 名以上とする |

| | |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| テーマ | 従業員のモチベーションの向上と採用における競争力の強化 |
| インパクトエリア/ トピック | 賃金 |
| 取組内容 | ベースアップの実施 |
| 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 | ・ベースアップを毎年 2%以上実施する |

②社会経済面

| | |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| テーマ | サプライチェーンの発展・拡大による地域経済循環の強化 |
| インパクトエリア/ トピック | 零細・中小企業の繁栄 |
| 取組内容 | 事業規模の拡大、新規協力会社の開拓、材料仕入先の多様化を通じたサプライチェーンを強化 |
| SDGs との関連性 |  <p>8.2：高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。</p> |
| KPI | ・2035年までにサプライチェーンを構成する取引先数を50先以上とする |


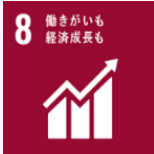
(2) ポジティブなインパクトの成果が期待できる事項及びネガティブなインパクトの低減が必要となる事項

①社会面

| | |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| テーマ | 地域における安定的雇用の創出 |
| インパクトエリア/ トピック | ポジティブ：雇用 ネガティブ：ジェンダー平等、民族・人種平等 |
| 取組内容 | 地元人材の積極的採用及びダイバーシティ経営の推進による雇用拡大 |
| 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> <p>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。</p> |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ・2031年までに従業員を170名以上とし、うち女性従業員を30名以上、うち外国人従業員を130名以上とする ・2031年までに女性管理職を4名以上とする ※上記いずれの目標も、2032年以降は改めて設定する |


(3) ネガティブなインパクトの低減が必要となる事項

①社会面

| | |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| テーマ | 労働安全衛生及び輸送安全管理体制の強化 |
| インパクトエリア/ トピック | 健康および安全性 |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行管理者及び安全管理者による継続的な安全指導及び安全管理活動の実施 ・ 危険箇所評価、事故原因分析、作業前点検、5S 活動及びヒヤリハット共有を通じた労働災害防止と健康維持の推進 ・ 勤務体制の整備や運行体制の見直し等により、適正な労働時間管理及びワークライフバランスの確保 |
| SDGs との関連性 |  <p>3.4 : 2030 年までに、非感染性疾患による若年死亡率を、予防や治療を通じて 3 分の 1 減少させ、精神保健及び福祉を促進する。</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> <p>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。</p> |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全性優良事業所認定(G マーク)を継続取得する ・ 労働災害事故発生ゼロを継続する ・ 2031 年までに 1 人当たりの月間平均残業時間を 20 時間以下とする <p>※2032 年以降の目標は改めて設定する</p> |

②自然環境面

| | |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| テーマ | 車両・設備の環境対応強化による脱炭素経営の推進 |
| インパクトエリア/ トピック | 気候の安定性、大気、資源強度 |
| 取組内容 | 環境対応車両への更新、営業車両及び荷役設備の電動化、省エネルギー設備の導入を通じた、CO ₂ 排出量削減及び環境負荷低減の推進 |
| SDGs との関連性 |  <p>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。</p> <p>12.5: 2030年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。</p> <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> <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"> ・ 2035年までに尿素 SCR システム搭載車両導入率を 80%以上とする ・ 2035年まで営業車両をすべて HV・EV 導入率を 100%とする ・ 2035年までに電動式フォークリフト導入率を 50%以上とする ・ 2027年までに LED 照明導入率を 100%とする <p>※達成後は 100%を維持する</p> |

| | |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| テーマ | 資源循環及び資源利用効率向上の推進 |
| インパクトエリア/ トピック | 資源強度、廃棄物 |
| 取組内容 | リトレッドタイヤ（再生タイヤ）の導入拡大を通じた資源の有効利用及び廃棄物の削減 |
| SDGs との関連性 |  <p>12.5: 2030年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。</p> |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ・ 2035年までにリトレッドタイヤ導入率を 50%以上とする |

(4) ネガティブなインパクトとして特定しているものの KPI を設定しないもの

| インパクトエリア/ トピック | 設定しない理由 |
|-------------------|-------------------------------------------|
| 社会的保護 | 福利厚生制度が整備されており、社会的保護の観点から十分な取り組みが実現しているため |

9. モニタリング

(1) モニタリング体制

同社では、本 PIF の組成に当たり、統括責任者を林田ススム代表取締役社長、プロジェクトリーダーを経理部の鈴木基典氏とし、経理部・総務部にプロジェクトチームを組成した。同社の経営理念を基に、事業実績、企業活動等の棚卸しを行い、本 PIF のインパクトの特定及び目標と KPI の策定を行った。

本 PIF 実行後においては、決定したインパクトの内容や KPI を全体会議等で従業員へ周知し、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、同社全体で KPI 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 林田 ススム氏

プロジェクトリーダー

経理部 鈴木 基典氏

プロジェクトチーム

経理部・総務部

(2) モニタリングの頻度と方法

本 PIF で設定した KPI 及び進捗状況については、同社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。清水銀行は、KPI 達成に必要な資金及びその他ノウハウを提供することで、KPI 達成をサポートする。また、モニタリングの結果、当初想定と異なる点があった場合には、清水銀行は、同社に対して適切な助言・サポートを行う。

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作成したもので、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同社から供与された情報や同社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あるものの、その正確性等について独自に検証しているわけではありません。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「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」に適合させるとともに、ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に則って行っております。

〈評価書作成者〉

〒424-0941

静岡県清水区富士見町 2 番 1 号

株式会社清水地域経済研究センター

築地 弘隆

Tel 054-355-5510、Fax 054-353-6011