

株式会社北海道銀行が実施する 津軽海峡フェリー株式会社に対する 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、株式会社北海道銀行が実施する津軽海峡フェリー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：

津軽海峡フェリー株式会社に対するポジティブ・インパクト・ファイナンス

貸付人：株式会社北海道銀行

評価者：株式会社道銀地域総合研究所

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト・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、株式会社北海道銀行（「北海道銀行」）が津軽海峡フェリー株式会社（「津軽海峡フェリー」）に対して実施する中小企業向けのポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、株式会社道銀地域総合研究所（「道銀地域総合研究所」）による分析・評価を参照し、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した 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。北海道銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、道銀地域総合研究所・一般財団法人北陸経済研究所・株式会社浜銀総合研究所と共同でこれらのツールを参照した分析・評価方法とツールを開発している。ただし、PIF イニシアティブが作成したインパクト分析ツールのいくつかのステップは、国内外で大きなマーケットシェアを有し、インパクトが相対的に大きい大企業を想定した分析・評価項目として設定されている。JCR は、PIF イニシアティブ事務局と協議しながら、中小企業の包括分析・評価においては省略すべき事項を特定し、北海道銀行及び道銀地域総合研究所にそれを提示している。なお、北海道銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、IFC（国際金融公社）または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. 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。

北海道銀行及び道銀地域総合研究所は、本ファイナンスを通じ、津軽海峡フェリー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、津軽海峡フェリー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。

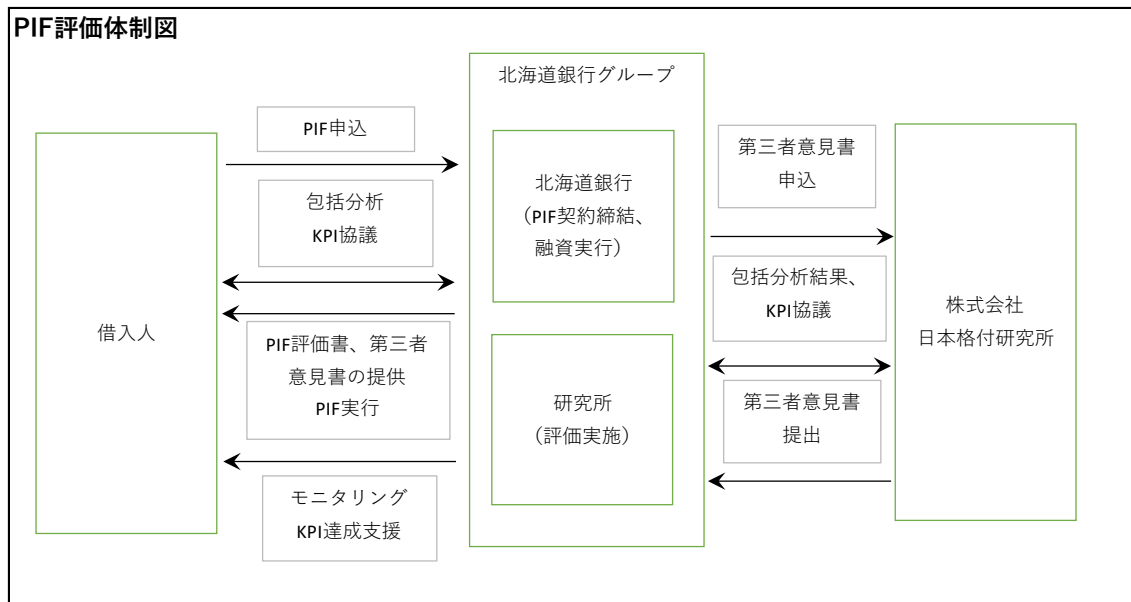
PIF 原則 2

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

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。

(1) 北海道銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



※研究所：道銀地域総合研究所・北陸経済研究所・浜銀総合研究所
(出所：北海道銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、北海道銀行では社内規程を整備している。

(3) インパクト分析・評価の方法とツール開発について、北海道銀行からの委託を受けて、道銀地域総合研究所が分析方法及び分析ツールを、UNEP FI が定めた PIF モデル・フレームワーク、インパクト分析ツールを参考に確立している。

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、全て道銀地域総合研究所が作成した評価書を通して北海道銀行及び一般に開示される予定であることを確認した。



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、道銀地域総合研究所が、JCR の協力を得て、インパクトの包括分析、特定、評価を行った。JCR は、本ファイナンスにおけるポジティブ・ネガティブ両側面のインパクトが適切に特定され、評価されていることを第三者として確認した。

III. 「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合に係る意見

インパクトファイナンスの基本的考え方は、インパクトファイナンスを ESG 金融の発展形として環境・社会・経済へのインパクトを追求するものと位置づけ、大規模な民間資金を巻き込みインパクトファイナンスを主流化することを目的としている。当該目的のため、国内外で発展している様々な投融資におけるインパクトファイナンスの考え方を参照しながら、基本的な考え方をとりまとめているものであり、インパクトファイナンスに係る原則・ガイドライン・規制等ではないため、JCR は本基本的考え方に対する適合性の確認は行わない。ただし、国内でインパクトファイナンスを主流化するための環境省及び ESG 金融ハイレベル・パネルの重要なメッセージとして、本ファイナンス実施に際しては本基本的考え方に整合的であるか否かを確認することとした。

本基本的考え方におけるインパクトファイナンスは、以下の 4 要素を満たすものとして定義されている。本ファイナンスは、以下の 4 要素と基本的には整合している。ただし、要素③について、モニタリング結果は基本的には借入人である津軽海峡フェリーから貸付人である北海道銀行及び評価者である道銀地域総合研究所に対して開示がなされることとし、可能な範囲で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

菊池 理恵子

菊池 理恵子



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

評価対象企業：【津軽海峡フェリー株式会社】

評価実施機関：株式会社道銀地域総合研究所



北海道銀行グループ

株式会社 道銀地域総合研究所

DOGIN REGIONAL RESEARCH INSTITUTE Co., Ltd.

道銀地域総合研究所は、国連環境計画金融計画（UNEP FI）が公表しているポジティブ・インパクト・ファイナンス原則に則り、津軽海峡フェリー株式会社（以下、津軽海峡フェリー）の包括的なインパクト分析を行った。

北海道銀行は、本評価書で特定されたポジティブ・インパクトの向上とネガティブ・インパクトの低減に向けた取組みを支援するため、津軽海峡フェリーに対し、ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る借入金の概要

借入人の名称	津軽海峡フェリー株式会社
借入金の金額	600 百万円
借入金の資金使途	事業資金
モニタリング期間 (返済期限)	5 年 (2029 年 3 月 20 日)

1. 津軽海峡フェリーの事業概要

(1) 会社概要

企業名	津軽海峡フェリー株式会社
従業員数	336 人 (2023 年 12 月末現在)
売上高	94 億円 (2022 年 12 月期)
所在地	本社：北海道函館市港町 3-19-2
主たる事業分野	一般旅客定期航路事業 船舶管理業（保船管理、安全管理、船員管理） 船舶貸渡業 上記に係る付帯事業（営業企画、物販事業等）
事業所	札幌支店：北海道札幌市中央区北一条西 18 丁目 1 番地 41 CJ 大通りビル 8 階 函館支店：北海道函館市港町 3-19-2 青森支店：青森県青森市沖館 2-12-1 大間支店：青森県下北郡大間町大字大間字根田内 10 番地 室蘭支店：北海道室蘭市入江調 1 番地 50 青森事務所：青森県青森市新町 1-2-18 青森商工会議所 4 階

(2) 主な沿革 (抜粋)

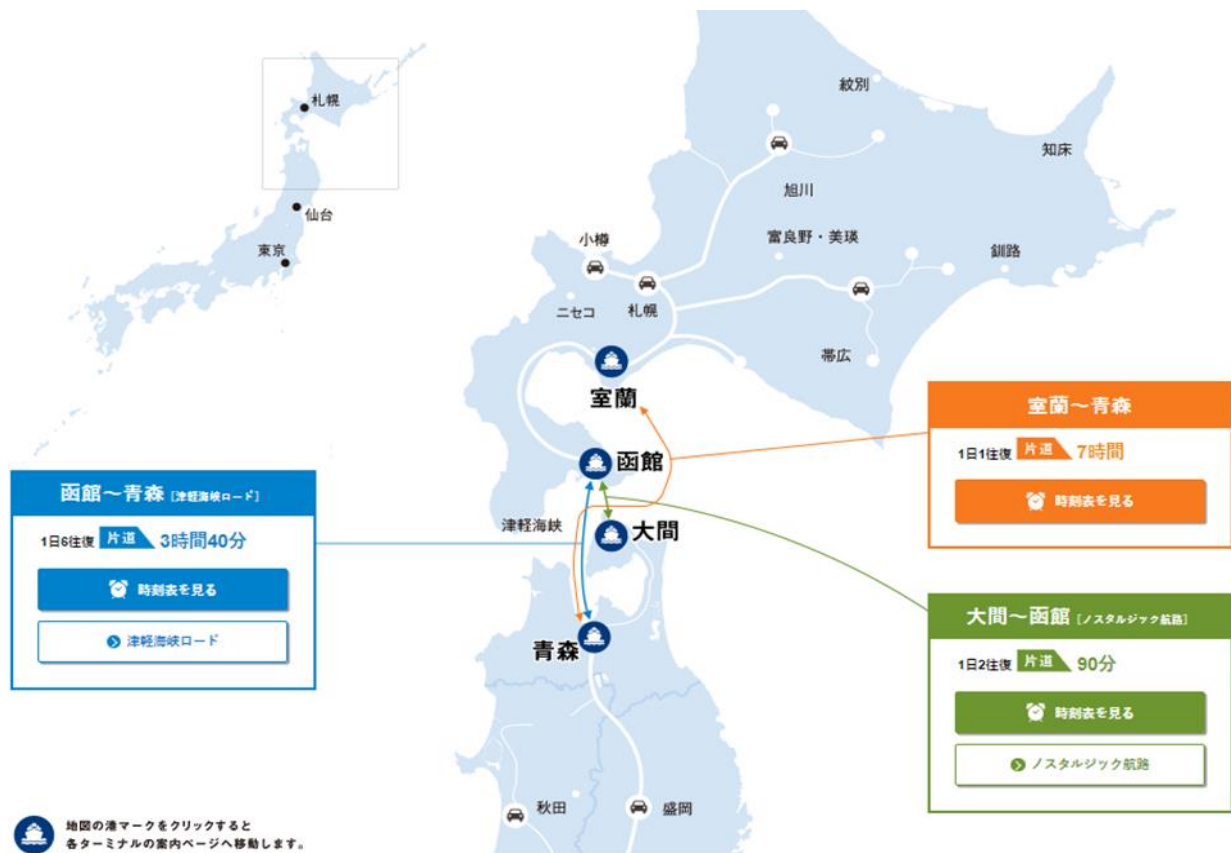
西暦年	月	主な沿革
1972	2	東日本フェリーグループの道南自動車フェリー株式会社として設立
	4	函館—青森間航路の免許取得
	8	函館—青森間のトラック専用航送の貨物フェリーとして営業開始
2000	10	旅客航路事業に参入し、旅客輸送を開始
2008	9	道南自動車フェリー株式会社はリベラホールディングスの傘下となる
	11	フェリー運航事業を東日本フェリー株式会社から道南自動車フェリー株式会社へ継承
	12	函館—大間航路を開設
2009	11	津軽海峡フェリー株式会社へ社名を変更
2023	10	室蘭—青森航路を開設

(3) 主な事業活動

① 主な事業活動

津軽海峡フェリーは、以下の定期航路を持つ一般旅客定期航路事業者として、北海道と本州をフェリーでつなぎ、重要な交通機関としての役割を果たすことを重要な使命と捉えている。

図表 1 津軽海峡フェリー航路



(出所) 津軽海峡フェリーHP

②船舶一覧


函館—青森 航路	 <p>ブルールミナス</p>	<p>全長：約 144m 総トン数：8,828トン 旅客定員数：583名 速力：約 20 ノット 積載台数：トラック 71 台または乗用車 230 台</p>
	 <p>ブルーハピネス</p>	<p>全長：約 144m 総トン数：8,851トン 旅客定員数：583名 速力：約 20 ノット 積載台数：トラック 71 台または乗用車 230 台</p>
	 <p>ブルードルフィン</p>	<p>全長：約 144m 総トン数：8,850トン 旅客定員数：583名 速力：約 20 ノット 積載台数：トラック 71 台または乗用車 230 台</p>
函館—大間 航路	 <p>大函丸</p>	<p>全長：約 91m 総トン数：1,912トン 旅客定員数：478名 速力：約 18 ノット 積載台数：トラック 21 台または乗用車 60 台</p>
室蘭—青森 航路	 <p>ブルーマーメイド</p>	<p>全長：約 144m 総トン数：8,820トン 旅客定員数：583名 速力：約 20 ノット 積載台数：トラック 71 台または乗用車 230 台</p>

(出所) 津軽海峡フェリーHP

(4) 企業理念、経営方針

①経営理念・企業ビジョン・ブランドスローガン

津軽海峡フェリーは、「経営理念」「企業ビジョン」を日々の活動の志とし、社員全員で「社会とともに持続的に発展する企業」、「働く社員が誇りと思える企業」を目指している。

<p>経営理念</p>	<p>(安全に関する企業指針) 一 自ら定める「安全方針」を遵守し、「安全重点施策」を実行します。 (企業としての行動指針) 二 利に論ずことなく、人としての道理を優先します。 (対外的な意識行動指針) 三 博愛の念を持ち、地元地域、お客様のため進んで尽くします。 (社内での行動指針) 四 仲間を互いに信じあい、慎み深く行動します。 (社員個々の行動指針) 五 知能を啓発し、徳と才能を磨き上げ、常に向上心を持って取り組みます。</p>
<p>企業ビジョン</p>	<p>「津軽海峡フェリーって、いいよね。」 私たちの使命は、北海道と本州をフェリーで繋ぎ、重要な交通機関としての役割を安全に果たすことです。安定したインフラを提供するだけでなく、便利さ・快適さを提供する「サービス業」として、頂上運賃以上の満足できる価値を提供するため、お客様が本当に求めるサービスを追求していくことが必要と考えています。また、地域の一員として、津軽海峡エリアの更なる発展へ積極的に貢献し、お客様と地元地域から愛される会社を目指します。その為にはまず、社員が生き生きとし、自ら考え、主体的に行動できる環境であることが必要です。「津軽海峡フェリーって、いいよね。」とお客様と地元地域から言われ、社員も心からそう思う、そんな会社を役職員一丸となって作り上げていきます。</p>
<p>ブランドスローガン</p>	<p>津軽海峡には、クルマや人が渡れる橋やトンネルなどのリアルな道は存在しません。しかし昔からこの津軽海峡を舞台に、人と人を結ぶ、心と心をつなぐ数々の歴史と交流、さらには生活そのものが存在してきました。 海でつながる道がある。 Ocean Road この新スローガンは、津軽海峡フェリーはずっとこれからも「本州と北海道を結ぶ、日本の国土を結ぶ海の道」として重要な役割を担い、生活航路として、また観光や物流の主要な航路として地域に貢献し続けたい。函館市、青森県という単に行政区としてのエリアではなく、広域の「津軽海峡エリア」としての地域活性化と、その発展に寄与できる企業でありたい。…そんな思いを込めています。</p> <div style="text-align: right;"> <p>海でつながる道がある。</p>  </div>

(出所) 津軽海峡フェリーHP


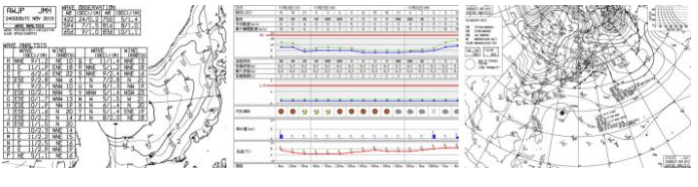
(5) 安全運航への取組み

①日々の点検

<p>船の点検活動</p>	<p>出港前に船橋での航海計器類の作動確認、機関室内での機器類の作動確認を実施している。また乗下船時のお客様の人数チェック、出航後の船内巡視を徹底している。</p>	
<p>船内巡視</p>	<p>津軽海峡フェリーの運航船舶は、船内巡視を1航海（青函航路であれば約3時間40分の航海）につき2回以上実施しており、船内での異常の早期発見に努めている。</p>	
<p>各種 チェックリスト</p>	<p>重要な機器の日々の点検について、確認漏れが無いように独自に作成した各種チェックリストを使用している。また、異常兆候の発見にも努めている。</p>	

(写真出所) 津軽海峡フェリーHP

②運行管理

<p>海技免許 保有者による 訪船活動</p>	<p>安全統括管理者、運航管理者、乗船勤務経験を有する海技免許保有者（国家資格）による船舶訪問を定期及び臨時に実施、船舶のコンディションの確認や船員への指導・教育を行っている。</p>	
<p>船舶の運航 可否判断</p>	<p>荒天時には安全管理規程にもとづいた適切な判断で運航継続・欠航を取り決めている。また、悪天候が予想される日は、24時間の当直体制で気象・海象を継続的に監視し、安全運航に努めている。</p>	



(写真・画像出所) 津軽海峡フェリーHP

③安全管理体制

<p>安全管理における指示系統</p>	<p>安全にかかわる最終責任者である社長、および安全管理体制の統括管理を担う安全統括管理者のもと、経営トップから現場まで一丸となって安全性の維持、向上を図っている。</p>
<p>荒天時の 24時間 当直体制</p>	<p>荒天が予想される日は、24時間の当直体制で気象・海象を監視、船舶と連携し安全運航に努めている。また、安全管理要員は全てスマートフォンを携帯し、各船からの運航情報を24時間どこでも確認できる体制をとっている。</p>

(6) 安全管理の取組み

津軽海峡フェリーは、安全を第一に考え、安全管理規定の制定、社内で掲げた安全方針の遵守に努めている。また、緊急時に備え、定期的な危機管理訓練を実施し、日頃から社員へ安全管理体制の周知徹底を行っている。

<p>安全管理規定の制定</p>	<ul style="list-style-type: none"> 安全管理規定を2008年に制定、適宜改訂を行っている。 経営トップが定める明確な安全方針に基づき、社内に安全最優先意識の徹底を図っている。全従業員がこれを徹底して実行すべく、旅客船の業務を安全、適正かつ円滑に処理するための責任体制及び業務実施の基準を明確にし、全社一丸となって輸送の安全を確保することに努めている。 運輸事業の安全性の向上のため、経営トップから現場まで一丸となり、PDCAサイクルによる継続的な安全文化の醸成を図っている。2015年7月には国土交通省の運輸安全マネジメント評価を受けるとともに、安全管理体制の優れている点や改善点についてのアドバイスも適宜受けながら、さらなる安全性の向上に努めている。
<p>安全方針</p>	<div style="text-align: center;"> <h3>安全方針</h3> <ol style="list-style-type: none"> 当社は、関係法令及び社内規程を遵守します。 当社は、安全最優先の原則を徹底します。 当社は、安全マネジメント態勢の継続的改善を図ります。 <h3>2024年 安全重点施策</h3> <ol style="list-style-type: none"> 【ダブルチェック】(指差呼称【危険予知】)の徹底により、不安全行動を排除し各種作業時の事故を防止する。 特に荷役中の事故防止対策を強化し、車輦に係る事故件数を10件以下にすると共に、車輦甲板内の人身事故をゼロにする。 事故、ヒヤリハット情報を収集・活用したリスクアセスメントを徹底し、重大な事故を未然に防ぎ、海難事故を防止する。 安全及び自然災害の防災・減災に関する教育・訓練等を確実に実施し、輸送の安全を確保すると共に、緊急時の対応力と防災力の向上を図る。 <p>2024年1月1日</p>  <p>津軽海峡フェリー株式会社 代表取締役 社長 村上玉樹</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> 毎月の朝礼では経営理念と共に安全方針を唱和し、安全意識の向上を図っている。安全方針に従い具体的な施策を実施するため、経営トップ陣を含め1年ごとに安全運航のための目標を定めている。 新人乗組員への乗船前の安全教育を徹底し、安全・衛生に関わる意識の向上に努めている。
<p>各種訓練の実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> 船舶による危機管理訓練は、万一の航海中の事故において、当社が定める安全管理規程並びに国際海事機関(IMO)採用のISMコード(国際安全管理規則)に則り、社内および船陸間での連絡体制並びにお客様への避難誘導を迅速かつ正確に対応すべく年1回以上実施している。 訓練では、海上保安部、函館運輸支局の協力の下、救命筏、脱出用シューターを投下しての避難誘導並びにヘリコプターによる救助活動などの実践的且つ総合的な訓練を実施している。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

(写真・画像出所) 津軽海峡フェリーHP

(7) 各種認証の取得

①一般旅客定期航路事業

2023年 5月8日	一般旅客定期航路事業（室蘭港～青森港）
2008年 11月20日	一般旅客定期航路事業（函館港～大間港）
2000年 10月1日	一般旅客定期航路事業（函館港～青森港）

②任意 ISM（国際安全管理規則）の取得

津軽海峡フェリーは、安全管理規程の安全方針に基づき、高品位に安全運航を継続し、環境保護に積極的な取り組みを進めるため、国際海事機関（IMO）が採択した ISM コード（国際安全管理規則）を任意に取得し、さらなる安全性の向上に努めている。

ISM コードの取得	「ISM」(International Safety Management Code : 国際安全管理規則)とは船舶の安全航行及び海洋汚染防止のための国際安全管理コードである。津軽海峡フェリーでは、本規則に沿ったマニュアルを独自に作成、運用し、効果的に安全・環境保護体制を構築している。内航船では取得義務はないが、2006年7月26日、津軽海峡フェリーは自主的に取得し、継続的に国土交通省の審査を受け、安全運航に努めている。	 <p>ISM 認証 シンボルマーク</p>
DOC の取得	「DOC」(Document of Compliance : 適合認定書)とは、国土交通省の検査に合格し、船舶所有会社の安全管理体制が ISM コードに適合し認定された場合、会社に対し交付される証書である。津軽海峡フェリーは、2008年7月30日に取得した。	
SMC の取得	「SMC」(Safety Management Certificate : 船舶安全管理認定書)とは、国土交通省の検査に合格し、船舶所有会社の船舶が、ISM コードに適合した安全管理体制により運航されていると認定された場合、会社に対し当該船舶毎に交付される証書である。津軽海峡フェリーは 2013年12月24日、管理船舶「シルバーエイト」の交付により、管理船舶全船取得した。	

(8) 内部環境・外部環境

①内部環境

津軽海峡フェリーは、本州と北海道を結ぶ重要な社会物流インフラとして、利用者に対しては「安心・安全」の提供に努めている。

<p>運航航路の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> 北海道—本州間を最短航路で結び、物流・人流ルートのとよなとなっている。船舶と陸上スタッフとの連携により定時運航を徹底し、安定した輸送サービスを提供している。 本州最北端の下北半島大間町大間港（青森県）から函館港への定期航路運航については、公設民営方式により、大間町が船舶を建造、所有し、津軽海峡フェリーが公の指定管理者として運航管理運営を行っている。通院・買い物など生活航路としての航路維持のほか、地元地域と連携し観光航路としての利活用促進に加え、通院割引の導入等の新たな取り組みも実施している。 	
<p>バリアフリーへの対応</p>	<p>函館、青森、大間の各ターミナルすべてにポーディングブリッジ(以下、PBB)並びにエレベーターを設置している。この PBB により、ターミナル入口から船内までがバリアフリー化され、船舶への乗船、下船を安全に行うことが可能となり、子供や高齢者、障がい者等の利用者に対して安心を提供している。また、船舶の入れ替え建造に伴い、船舶内にエレベーターを順次設置しており、バリアフリー化も進めているほか、車イスの利用者の乗船の際にはスタッフによる乗下船サポートを実施している。</p>	<p>写真：ターミナルに設置している PBB (写真出所) 津軽海峡フェリーHP</p>
<p>交通機関との連携</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・NEXCO 東日本と連携して、高速道路乗り放題バス＋フェリー運賃割引チケットの販売 ・各ターミナルでは、フェリー発着時間に接続する定期路線バスの運行スケジュール ・公共交通機関を利用する観光客への対応のため、長距離バスとの連携による交通網の拡充 ・フェリー利用者へのタクシー定額プランサービスを提供 ・フェリー運賃を優遇し、観光推進の一助として機能すべく、JR 北海道、函館バス、函館市電、行政機関と連携して、函館近郊の 2 日間乗り放題チケットの販売 ・青い森鉄道と連携し、フェリー（函館—青森航路）と青い森鉄道（青森—八戸駅）の片道乗車券のセット券を販売 	

【ポイント】

- ・北海道—本州間を最短航路で結ぶとともに、定時運航を徹底し、物流・人流ルートのとよなとなっている。
- ・観光以外にも、通院・買い物等の生活航路として機能している。
- ・他の交通機関との連携により、二次交通の利用促進、周遊観光への需要にも対応している。

②外部環境

内航フェリー・RORO 船による輸送は、近年のトラックドライバー不足等によるモーダルシフトの受け皿となるとともに、災害時に他のインフラ機能が停止する際に緊急輸送手段として利用可能であるため、国内物流を維持する上で極めて重要になっている。特に、トラック輸送については、2024 年度からの時間外労働の上限規制適用等により、トラックドライバー不足が懸念されており、今後、内航フェリー・RORO 船の利用代替により、輸送動向の変化や輸送需要増加が想定されている。

ア. 2024 年問題への対応

労働基準法及び改善基準告示の改正により、2024 年 4 月からトラックドライバーには、年 960 時間の時間外労働の上限規制及び年 3,300 時間の拘束時間の上限規制が適用され、人手不足の深刻化や輸送量の減少が懸念されている。

図表 2 トラックドライバーの労働環境を巡る状況（2024 年問題）

	施行/ 適用時期	項目		現状	適用後	
労働 基準法	2024年4月	時間外労働上限	年	1,176時間 (休日労働含む)	960時間 (休日労働含まず、罰則(※1)あり)	
改善 基準告示	2024年4月	拘束時間上限	年	原則	(記載なし)	3,300時間
				特例	3,516時間 (労使協定による)	3,400時間 (労使協定による)
			月	原則	293時間	284時間
				特例	320時間 (労使協定による。年6回まで)	310時間 (労使協定による。年6回まで、連続3カ月まで)
			日	原則	13時間	13時間
				特例	16時間 (15時間超は週2回まで)	15時間 (長距離輸送(※2) のみ、かつ住所地以外での休息を行う週は2回を限度 に16時間まで)
		休息时间下限 (勤務間インターバル)			8時間	11時間を基本とし、 9時間 (長距離輸送(※2)のみ、かつ住所地以外での休息を 行う週は2回を限度に8時間以上。ただし休息が9時間 未滿となった場合、当該輸送後に12時間以上の休息が 必要)
		運転時間上限	日		9時間 (2日平均)	9時間 (2日平均)
				週	44時間 (2週平均)	44時間 (2週平均)
		連続運転時間上限			4時間	4時間 (やむを得ない場合は30分まで延長可)

※1 6か月以下の懲役または30万円以下の罰金

※2 長距離輸送とは、ドライバーが事業所を出発してから当該事業所に帰着するまでの走行距離が450km以上の貨物運送をいう

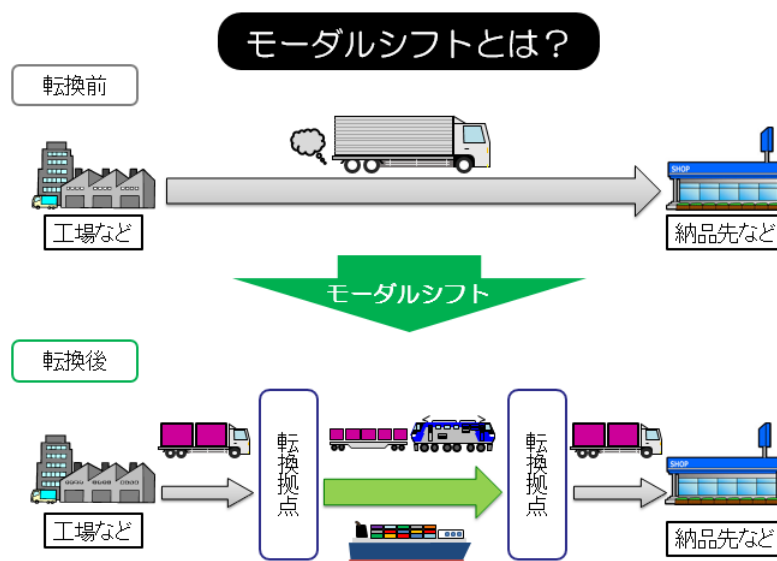
(出所) 国土交通省 HP

イ. モーダルシフトへの対応

国としては、二酸化炭素排出量削減の観点から、トラックによる貨物輸送を環境負荷の小さい輸送へシフトするモーダルシフトを推進している。現状、環境負荷の大きいトラック輸送への依存が高い一方で、積載率等の輸送効率性が低く、物流拠点における効率化も十分に進んでいないことに加え、物流には多種多様な事業者が携わっているが、事業者間での効率的な連携が十分に進んでいない。他方、鉄道や船舶による輸送は、トラック輸送と比較して二酸化炭素排出原単位が少なく、かつ大量輸送が可能であることから、物流の低炭素化を進めるにあたっては、モーダルシフトの促進が極めて有効である。

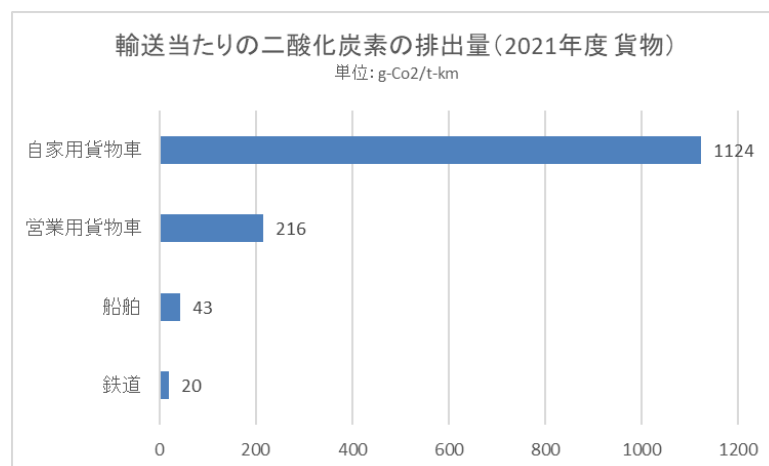
国土交通省によると、1 トンの貨物を 1km 運ぶ（＝1 トンキロ）ときに排出される二酸化炭素の排出量は、トラック（営業用貨物車）が 216g-Co2/t-km であるのに対し、鉄道は 20 g-Co2/t-km（約 1/11）、船舶は 43 g-Co2/t-km（約 1/5）となっている（2021 年度試算）。つまり、貨物輸送の方法を転換することで、鉄道利用は 91%、船舶利用は 80%の二酸化炭素排出量を削減することが可能となる。今後、輸送距離に応じた最適な配送方法（トラック・鉄道・内航海運）の提案等により、戦略的なモーダルシフトを実施することは大幅な二酸化炭素排出削減につながると期待されている。

図表 3 モーダルシフト概念図



(出所) 国土交通省 HP

図表 4 輸送当たりの二酸化炭素の排出量



(出所) 国土交通省 HP

ウ. モーダルシフトへの対応

物流業界の労働力不足、および二酸化炭素排出量を削減するため、トラック輸送から、より二酸化炭素排出量の少ないフェリーへの輸送方式を転換するモーダルシフトが推奨されている。これによりドライバーが乗船せずに、貨物を積んだトレーラーのみを輸送も可能となる（無人航送）。ドライバーが運送するのはフェリーの寄港地点と集配先への短距離運転で済むため、長距離トラックドライバーの労働時間見直しとともに、安全な輸送につながると期待されている。

図表 5 フェリー輸送のメリット

労働コンプライアンスの遵守	ドライバーがトラックごとフェリーに8時間以上乗船する場合は、その乗船時間は休息期間として取扱いができる特例を適用できる。また、月間拘束時間の上限を遵守した運行により、コンプライアンス対策にもなる。
無人航送による輸送力確保	トラックからフェリーに輸送方式を転換するモーダルシフトにより、ドライバーが乗船せずに、貨物を積んだトレーラーのみを輸送することが可能となる。
輸送コスト削減	フェリーを活用することで燃料費や人件費など物流コストの抑制につながる。また、異業種や同業種の共同幹線輸送により、輸送コストを削減することが期待できる。
二酸化炭素排出量の削減	長距離フェリーを活用することで、陸上輸送と比較して、二酸化炭素排出量を削減することが可能となり、ホワイト物流の実現につながる。

エ. 津軽海峡フェリー「室蘭—青森航路」就航の背景

津軽海峡フェリーは、2023年10月2日、室蘭港（室蘭市）と青森港（青森市）を結ぶ定期フェリー航路（青蘭航路）を就航させた。片道約7時間で両港を1日1往復し、トラックは最大71台乗船できる。「2024年問題」を前に、一定の休息期間を確保できる中距離フェリーの需要を見込めると判断し、航路開設を決めた。

以前は、北海道内各地から本州へトラックで荷物を運ぶ際は、苫小牧港からフェリーを利用するケースが多い傾向であったが、農作物の出荷が多い時期等の繁忙期には混み合っていて乗船できず、函館港まで移動する場合もあった。このため、苫小牧港から1時間程度の距離にある室蘭港を利用することにより、休憩時間の確保に加え、燃料や高速道路などコスト削減にもつながっている。

オ. 参考：フェリー業界のビジネスモデル

フェリーを含む水運業のビジネスモデルの特徴として、需要拡大にあわせた船舶供給の増加が難しい点があげられる。造船は種類や規模によって違いがあるものの、完成までに5年程度時間を要することに加え、莫大な造船コスト等が原因で需要の変化に即座に対応できないため、他社からの船舶リースにより需要に対応している。

以上のことから、フェリーを含む水運業のビジネスモデルは、船舶を用いて旅客または貨物を海上輸送するサービスを提供する以外に、他社へ船舶を貸し渡すことによって収益を得ているケースもあり、津軽海峡フェリーにおいては、自社で海上輸送するサービスのほか、自社航路以外の川崎近海汽船株式会社が運航する苫小牧～八戸航路の「シルバーブリーズ」の管理委託を行っている。

【ポイント】

- ・2024年問題により、人手不足の深刻化や輸送量の減少が懸念されている。
- ・モーダルシフトへの対応が喫緊の課題である。
- ・トラック輸送の代替として、フェリーによる輸送が期待されている。

(9) SDGs への理解と取組み

①環境への主な取組み

地球温暖化の問題がクローズアップされる中、津軽海峡フェリーでは船舶の減速運航や環境負荷の少ない動力機関搭載による二酸化炭素排出量の削減等、自然環境にやさしい活動を行っている。

ア. 燃料消費量及び二酸化炭素排出量削減に向けた取組み

函館—青森航路、室蘭—青森航路に運航している船舶全 4 隻（ブルールミナス、ブルーハピネス、ブルードルフィン、ブルーマーメイド）は、1 機 1 軸 2 サイクルの主機関及び異型可変ピッチプロペラの採用による燃料消費量及び二酸化炭素排出量の削減をしている。この 4 隻は、2021 年 3 月 25 日に発表された国土交通省が認証する「内航船省エネルギー格付制度」※で最高格付けである 5 つ星を獲得した。同航路全船が本格付制度で 5 つ星を獲得したのは津軽海峡フェリーが初めてであった。

※内航船省エネルギー格付制度

国土交通省が内航船舶の二酸化炭素排出削減目標「2030 年度に 2013 年度比で 157 万トンの二酸化炭素削減」を達成するため、船舶の省エネルギー及び省二酸化炭素効果を「見える化」し、評価する制度。評価方法は、運航船舶の環境性能を基準値からの改善率に応じて 1～5 つの星で評価される。



内航船省エネルギー格付ロゴマーク

イ. LED の導入による省電力化への取組み

2013 年完成した大間ターミナルは LED 化による省電力を図っている。また、2014 年以降、函館ターミナル及び事務所の LED 化も実施しており、省電力化による二酸化炭素排出量の削減に取り組んでいる。



写真：大間ターミナル

(写真出所) 津軽海峡フェリーHP

②社会貢献への主な取組み

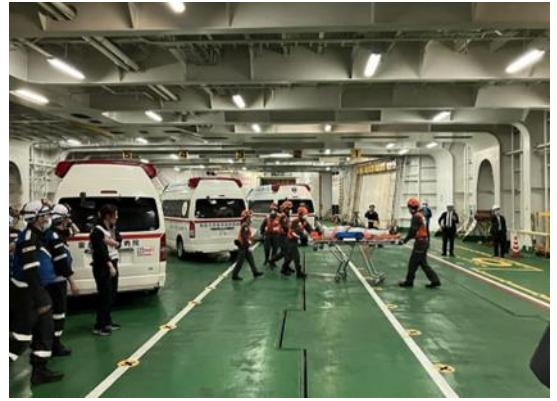
ア. DMAT※参集訓練の参加

函館—青森航路、室蘭—青森航路に運航している船舶全 4 隻（ブルーミナス、ブルーハピネス、ブルードルフィン、ブルーマーメイド）は、災害時多目的船として有事の救助活動に寄与できる設備を搭載している。

2014 年 10 月、津軽海峡フェリーは、東北ブロック DMAT 参集訓練に参加した。東北地区の訓練に船舶が参加するのは今回が初めてで、災害時多目的船としての本船能力を評価された。また、2023 年 10 月、東北ブロックでの各県担当の持ち回りが 1 周回って青森県となり、当社船舶を訓練場所として提供し、2 回目の参加となった。初回同様、患者を船内に搬送する訓練を本船で実施し、改めて災害時多目的船の用途、役割を参加者に対して周知することができた。

※DMAT

「災害急性期に活動できる機動性を持った トレーニングを受けた医療チーム」と定義されており災害派遣医療チーム Disaster Medical Assistance Team の頭文字をとって略して DMAT（ディーマツト）と呼ばれている。医師、看護師、業務調整員（医師・看護師以外の医療職及び事務職員）で構成され、大規模災害や多傷病者が発生した事故などの現場に、急性期（概ね 48 時間以内）に活動できる機動性を持った、専門的な訓練を受けた医療集団の全国組織である。



写真：DMAT 参集訓練の様子
(写真出所) 津軽海峡フェリーHP

イ. 災害時の対応

東日本大震災の被災地に、北海道からの支援物資や援助部隊を送るため、ナツチャン World（当時の就航船）が臨時運航した。

水や紙おむつ等をはじめ、北海道内の市町村や企業から集まったトラック 17 台分の支援物資の輸送を実施したほか、仙台や岩手等で救援作業にあたるために派遣された陸上自衛隊北部方面後方支援隊 第 305 輸送中隊の「緊急災害援助部隊」にも 3 日間にわたり協力し、毛布や乾パン等を積載した車両を載せて運航した。



写真：当時の新聞記事
(写真出所) 津軽海峡フェリーHP

③地域貢献への主な取組み

ア. プロジェクト Tug の取組み

津軽海峡フェリーでは、フェリー運航だけでなく、函館市や青森県を盛り上げ、津軽海峡の将来を見据えた取組みの一環として、季刊フリーマガジンの「津軽海峡を旅するマガジン Tug（タグ）」を、2010年11月に第1号を発行、フェリー会社ならではの視点で地元地域の思いや最新の取組みを発信する内容である。

また、情報発信に加え、地域振興に一体となって取組むことが重要であると考え「プロジェクト Tug」も2010年にスタートして、津軽海峡エリアの元気を全国に発信し、地域の魅力の再発見活動や教育・文化活動への積極的な参画をしている。主に参画した活動は以下のとおり。



「プロジェクト Tug」10周年ロゴマーク

図表 6 プロジェクト Tug これまでの取組み状況

分類	取組内容
津軽海峡 全国エ リア発 信の魅 力を	「津軽海峡を旅するマガジンTug」の発行 ※2020年夏号で通算30号(年3回発行、10周年)
	Tug内キャンペーン連動(男爵倶楽部モニター募集、厳選宿企画、鶴雅グループとの共同キャンペーン)
	Tugぶら発行(函館市と連携、過去のTug情報を集積したTug別冊版)
	ノジュール・タウン誌との連携(春の小包キャンペーン、北海道秋冬おすすめスポット)
	津軽海峡WEBショップの展開
	乗船券で得するサービス「フェリボン」「フェリボンレンタカー」「フェリボン(SS・給油)」の展開
	函館ターミナルでの地元特産品を集めたフードマーケット開催
地元行政・ 地域の 魅力再 発見活 動	モニターツアー実施、韓国修学旅行誘致、シンガポール訪日観光大使招聘
	サイクルツーリズム推進
	北海道への移住検討者にフェリー利用の割引提供(北海道移住促進協議会と連携)
	青函デスティネーションキャンペーンによる旅客誘致活動 (地元市民団体と協力した誘致活動、マグ女のセイカン博への支援等)
	ノスタルジック航路のPR (旗振り、わいどの写真プロジェクト、海の国道スタンプラリー、ノスタルジック航路50周年記念イベント等)
	交通業者・道の駅との連携による津軽海峡エリアの広域的な楽しみの発信 (バス各社との連携、タクシープラン、はこだて旅するパスポート、ぐるりんしもきたルートバス、ETCフリーバス、海峡ゆったどきつぷ、どうなん×あおもりスタンプラリー等)
	恋人の聖地モニュメントの設置
地域の 教育・ 文化活 動への 積極的 な参加	北海道大学鯨類研究会の調査協力
	浅虫水族館の海獣類目視調査協力
	みちのく北方漁船博物館(現あおもり北のまほろば歴史館)の運営支援
	子供向け操舵室見学及び船内抽選会
	船内イベントの実施 (船上落語会、ねぶた講座、忍者ショー、地元サッカークラブ応援会、イルカ目視体験、鯨類研究出張講義等)
	職場見学、操舵室見学の受け入れ
	ターミナルでの歴史、文化の展示(縄文パネル展、ねぶた等)
各種イベントへの参加 (はこだてグルメサカス、白神山地ビジターセンターがやってきたin青森市、A-Line、青い森鉄道まつり等)	
その 他の 地域 に根 ざし た活 動	位置ゲーム「コロブラ」との連携
	Tug弁の開発・販売
	ナッチャンWorldでの被災地支援
	災害時多目的船の導入(ブルーマーメイド、ブルードルフィン、ブルーハビネス、ブルールミナス)
	DMAT(災害派遣医療チーム)共同訓練に参加
	青森県原子力安全対策課実施の避難訓練に参加 青森交通安全大会の実施、クリーン活動への参加

(出所) 津軽海峡フェリーHP

イ. その他の取組み

2003年から現在まで継続して北海道大学鯨類研究会の海洋生物の目視調査に関する乗船協力を行い、鯨類研究会と共同でイルカや鯨類に関する出張講義の船内イベントを開催する等、産学連携を継続して行っているとともに、2018年からは青森県立浅虫水族館に対しても同様の取組みも行っている。これらの取組みを通じて、フェリー利用者に対する津軽海峡エリアに生息する海洋生物の周知啓発活動を実施している。

その他、地元小中学校の職場見学の受入れや修学旅行生等を対象とした操舵室見学の実施、子供を対象とした海上交通に関する周知啓発活動に加え、フードマーケット等のイベント実施、警察署と合同での交通安全大会開催等々、これまで様々な形で地域密着の活動を継続している。



写真：職場見学の受入れの様子



写真：操舵室見学会の様子

(写真出所) 津軽海峡フェリーHP

2. 【津軽海峡フェリー】の包括的分析

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

(1) 業種別インパクトの状況

PIF 原則及びモデル・フレームワークに基づき、道銀地域総合研究所が定めるインパクト評価の手続きを実施した。まず、津軽海峡フェリーの事業については、国際標準産業分類における「海上及び沿岸貨物水運業」、「海上及び沿岸旅客水運業」、「その他の機械器具及び有形物のレンタル及びリース」、「本社の活動」に整理した。事業別の UNEP FI の分析ツールによるポジティブ、ネガティブなインパクトエリアの判定結果は、以下の通り。各インパクトエリア内で該当したインパクトトピックの内訳は、別表 1 のとおり。

《産業分類別及び全体の特定したインパクトの一覧》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	全事業	
			ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障	自然災害		●
	健康および安全性	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		●
	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	健全な経済	零細・中小企業の繁栄	●	
	インフラ	インフラ	●	
環境	気候の安定性	気候の安定性		●
	生物多様性と生態系	水域		●
		大気		●
		生物種		●
		生息地		●
	サーキュラリティ	資源強度	●	●
廃棄物		●	●	

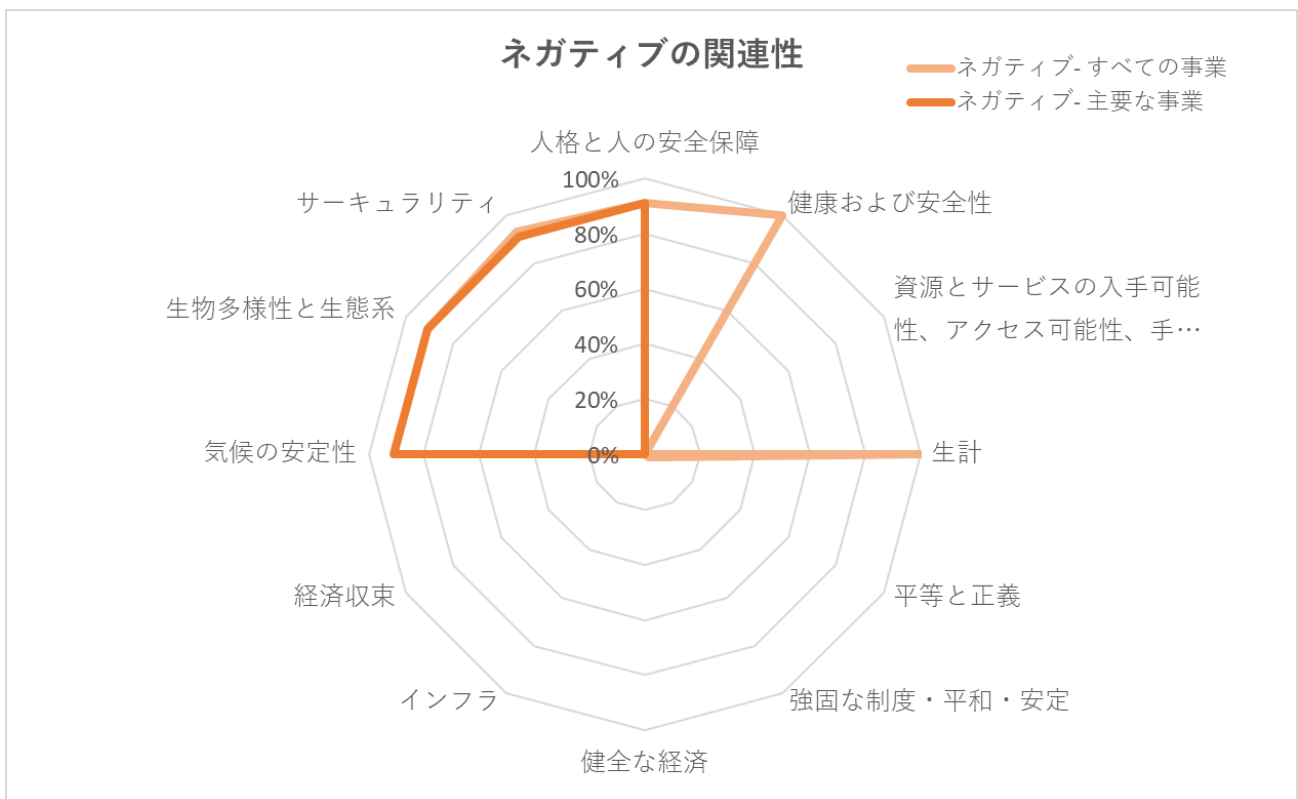
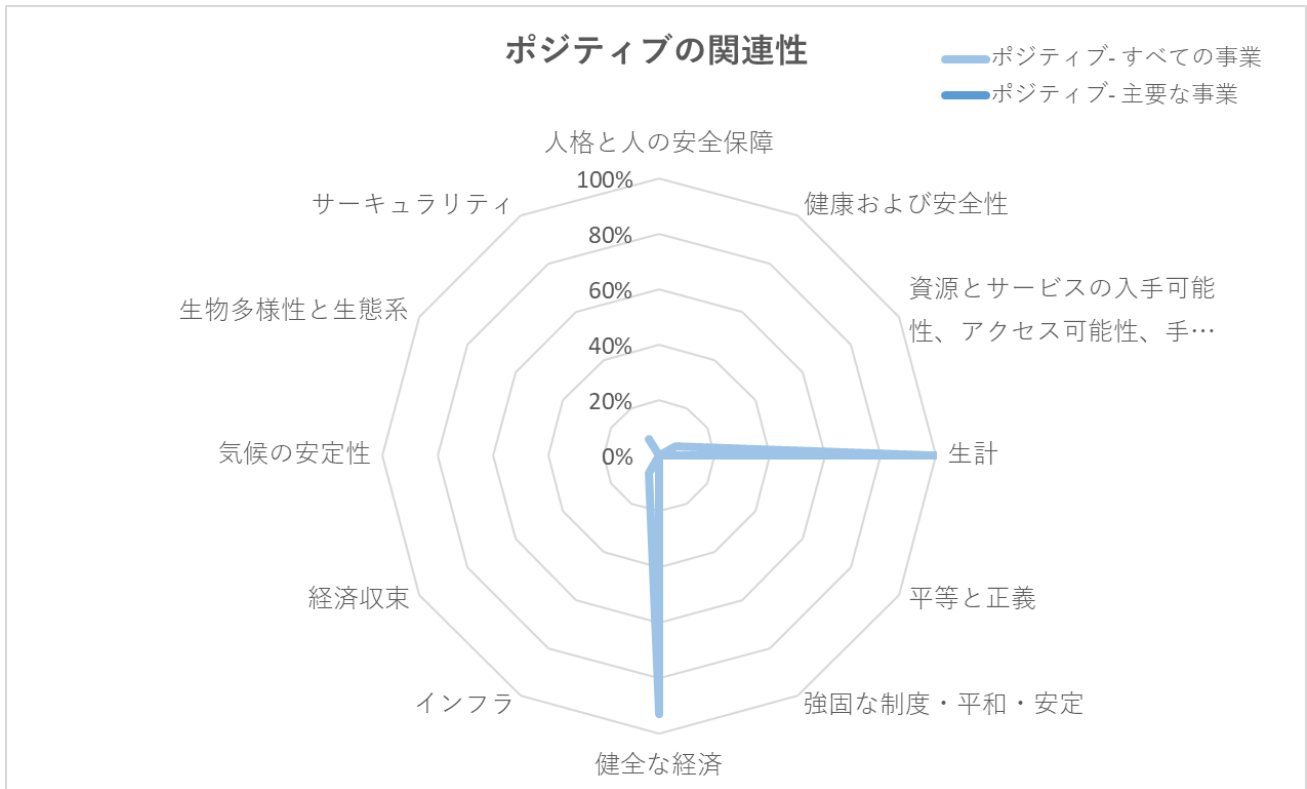
(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

《別表 1》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	5012 海上及び沿岸貨物水運業		5011 海上及び沿岸旅客水運業		7730 その他の機械器具及び有形物のレンタル及びリース		7010 本社の活動		全事業		
			ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ	
社会	人格と人の安全保障	紛争											
		現代奴隷											
		児童労働											
		データプライバシー											
	健康および安全性	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											
	社会	健康および安全性	水										
			食料										
			エネルギー										
			住居										
			健康と衛生										
			教育										
			移動手段			●							●
			情報										
			コネクティビティ										
			文化と伝統										
	ファイナンス												
	生計	生計	雇用	●		●		●		●		●	
			賃金	●		●		●	●	●	●	●	●
			社会的保護		●		●		●		●		●
	平等と正義	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	インフラ					●				●		
経済収束	経済収束										●		
環境	気候の安定性	気候の安定性		●		●						●	
		生物多様性と生態系		●		●						●	
	環境	水	水域		●		●						●
			大気		●		●						●
			土壌										
			生物種		●		●						●
			生息地		●		●						●
	サーキュラリティ	サーキュラリティ	資源強度		●		●	●				●	●
			廃棄物		●		●	●			●		●

(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

<全体のデフォルトインパクトレーダー>



(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

これらの集約結果、及び津軽海峡フェリーの個別要因を加味した修正結果は、以下のとおり。また、インパクトトピック単位での修正内容は別表2のとおり。

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	全事業		全事業	
			ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障	自然災害		●	●	
	健康および安全性	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	教育				
		移動手段	●		●	
	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	健全な経済	零細・中小企業の繁栄	●			
	インフラ	インフラ	●		●	
環境	気候の安定性	気候の安定性		●		●
		水域		●		
	生物多様性と生態系	大気		●		
		生物種		●		
		生息地		●		
	サーキュラリティ	資源強度	●	●	●	●
		廃棄物	●	●	●	●

(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

まず、UNEP FI が定めたインパクト評価ツールを用い、ポジティブ・インパクトが発現するインパクトトピックスとして「移動手段」、「雇用」、「賃金」、「零細・中小企業の繁栄」、「インフラ」、「資源強度」、「廃棄物」を確認した。一方、ネガティブ・インパクトが発現するインパクトトピックスとして、「自然災害」、「健康および安全性」、「賃金」、「社会的保護」、「ジェンダー平等」、「民族・人種平等」、「年齢差別」、「その他の社会的弱者」、「気候の安定性」、「水域」、「大気」、「生物種」、「生息地」、「資源強度」、「廃棄物」を確認した。なお、標準値からの追加・削除したインパクトトピックは以下のとおり。

		インパクト カテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	追加・削除した理由
追加項目	ポジティブ インパクト	社会	人格と人の 安全保障	自然災害	地域の災害対策に関して自治体や民間 企業と協定を締結しているため、ポジティブ・ インパクトの対象に追加した。
		社会	資源とサービスの入 手可能性、アクセス 可能性、手ごろさ、 品質	教育	社内研修等の推進を通じて労働環境の 改善や人材育成の強化に注力しているた め、ポジティブ・インパクトの対象に追加し た。
削除項目	ポジティブ インパクト	社会経済	健全な経済	零細・中小企業の 繁栄	事業内容が零細・中小企業の経済力の 向上に寄与するものではないため、ポジ ティブ・インパクトの対象から削除した。
		環境	サーキュラリティ	廃棄物	自社の取組みがインパクトの増大に寄与 しないため、ポジティブ・インパクトの 対象から削減した。
	ネガティブ インパクト	社会	人格と人の 安全保障	自然災害	自然災害の悪化となる事業を行ってい ないため、ネガティブ・インパクトから 削除した。
		社会	生計	賃金	賃金格差、不当に安い賃金設定で従業 員を雇用していないため、ネガティブ・ インパクトの対象から削除した。
		社会	生計	社会的保護	従業員の就労に当たって、福利厚生や 社内規程等の整備を行っているため、 ネガティブ・インパクトから削除した。
		社会	平等と正義	民族・人種平等	外国人の採用に関して需要がないため、 ネガティブ・インパクトから削除した。
		環境	生物多様性と生態系	水域	事業活動において大量の排水・廃油・ 粉塵等が出る工程がないため、ネガ ティブ・インパクトの対象から削除した。
	大気				
	生物種				
生息地					

《別表 2》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	全事業		全事業	
			ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障	紛争				
		現代奴隷				
		児童労働				
		データプライバシー				
		自然災害		●	●	
	健康および安全性	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	インフラ	●		●	
経済収束	経済収束					
環境	気候の安定性	気候の安定性		●		●
	生物多様性と生態系	水域		●		
		大気		●		
		土壌				
		生物種		●		
	生息地		●			
	サーキュラリティ	資源強度	●		●	
廃棄物		●		●		

(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

3. インパクトに係る戦略的意図やコミットメント


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

	インパクトテーマ	特定したインパクトエリア	特定したインパクトトピック
I	環境配慮に向けた取組み	気候の安定性	—
		サーキュラリティ	資源強度、廃棄物
II	働きやすい職場づくりに向けた取組み	健康および安全性	—
		資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	教育
		生計	雇用、賃金
		平等と正義	ジェンダー平等、年齢差別、その他の社会的弱者
III	労働環境の安全性確保、安全対策に向けた取組み	健康および安全性	—
IV	地域貢献への取組み	人種と人の安全保障	自然災害
		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	交通手段
		インフラ	—

4. 津軽海峡フェリーに係る本ポジティブ・インパクト・ファイナンスにおける KPI の決定

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

（1）環境配慮に向けた取組み

項目	内容
インパクトの種類	PI の向上、NI の低減
インパクト・カテゴリー	PI:〈資源強度〉 NI:〈気候の安定性〉、〈資源強度〉、〈廃棄物〉
影響を与える SDGs の目標	
内容・対応方針	環境配慮に向けた取組み
毎年モニタリングする目標と KPI	【目標】 ・船舶の燃料消費量の削減 ・DX 化推進により紙使用量の削減 ・LED ライトの導入 【KPI】 ・2030 年度までに 2021 年度対比 燃料消費量を約 6%削減 ・2030 年度までに紙の使用量を 2022 年度対比 15%削減 ・2030 年度までにフェリーターミナル（函館・大間）に LED ライトを 1,716 本導入

①船舶の燃料消費量の削減（PI:〈資源強度〉 NI : 〈気候の安定性〉、〈資源強度〉）

津軽海峡フェリーでは、2014 年以降建造の船舶から、フェリーの主流である 2 機 2 軸（2 エンジン・2 プロペラ）から 1 機 1 軸（1 エンジン・1 プロペラ）を採用している。現在、函館－青森航路、室蘭－青森航路に運航している船舶全 4 隻（ブルールミナス、ブルーハピネス、ブルードルフィン、ブルーマーメイド）のほか、2021 年には、津軽海峡フェリーの管理委託船舶であるシルバーブリーズ（川崎近海汽船株式会社が運航する苫小牧～八戸航路）も 1 機 1 軸の採用により、燃料消費量の削減を図った。

2025 年就航予定の新造船については、主機関の見直しを行い、現在保有している船舶の主機関を順次電子制御することにより、2022 年度対比で燃料消費量約 6%削減を見込んでいる。

基準年度（2022 年度）	目標（2030 年度）
従来運航船舶より燃料消費量を約 20%削減	基準年度対比 燃料消費量を約 6%削減

②DX 化推進により紙使用量の削減（NI: 〈資源強度〉、〈廃棄物〉）

現在、紙媒体で決済等の手続きを行っているが、環境配慮及び業務の効率化を図る観点から、将来的には経費精算システム、請求書電子化システム、契約書の電子管理システム等の導入を進め、紙使用量の削減も図っていく。

基準年度（2022 年度）	目標（2030 年度）
紙の購入枚数 110 万枚／年度	基準年度対比 15%削減

③LED ライトの導入（NI：〈気候の安定性〉）

津軽海峡フェリーの LED ライト導入実績と導入目標については、以下のとおり。従前同様、引き続き省電力化による二酸化炭素排出量の削減に取り組む。

年度	導入場所	導入内容
2013 年度実績	フェリーターミナル（大間）	（LED ライトの導入本数）：241 本 （全体の照明の本数）：241 本 （導入率）：100%
2014 年度以降 実績	フェリーターミナル（函館） 事務所等	（LED ライトの導入本数）：1,435 本 （全体の照明の本数）：1,435 本 （導入率）：100%
2030 年度目標	フェリーターミナル駐車場 （函館・大間）	（LED ライトの導入本数）：1,716 本 （全体の照明の本数）：1,716 本 （導入率）：100%

④北海道グリーン・Biz認定制度の登録


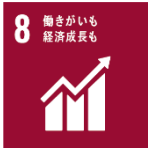

「北海道グリーン・Biz認定制度」では、環境にやさしい企業や工場などの取組みの「環」を広げるため、「優良な取組」部門、「創意あふれる取組」部門、「先進的な取組」部門の3部門で登録・認定を行い、環境に配慮した取組を自主的に行っている事業所等の取組や製品・サービスを紹介している。さらに、「優良な取組」部門の登録事業者のうち、「ゼロカーボン北海道」の実現に向けて具体的な取組を宣誓・実践している事業者を「ゼロカーボン・チャレンジャー」として登録し、取組内容のPR等を行っている（2023年12月末現在、登録事業者数は1,478事業所）。

津軽海峡フェリーは、北海道グリーン・Biz認定制度「優良な取組」部門（ランク1）の登録事業者である。「優良な取組」部門は、環境に配慮した取組を実施している事業所を広く登録し、PRする部門で、登録することでシンボルマークの使用や金融機関での優遇融資等のメリットがある。



北海道グリーン・Biz認定制度
ロゴマーク（ランク1）

(2) 働きやすい職場づくりに向けた取組み

項目	内容									
インパクトの種類	PI の向上、NI の低減									
インパクト・カテゴリー	PI : 〈教育〉、〈雇用〉、〈賃金〉 NI : 〈健康および安全性〉、〈ジェンダー平等〉、〈年齢差別〉、〈その他の社会的弱者〉									
影響を与える SDGs の目標	  									
内容・対応方針	多様な人材が働きやすい社内環境づくりの実践を通じて従業員全員が差別なく働ける職場環境の確立									
毎年モニタリングする 目標と KPI	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・陸上職員の有給休暇取得率の向上及び海上職員の有給休暇取得率の維持 ・全社員平均残業時間の削減 ・多様な人材の採用促進 ・役職者における女性の割合の向上 ・従業員の資格取得体制の充実 <p>【KPI】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2030 年までに海上職員の有給休暇取得率の向上及び海上職員の有給休暇取得率 100%の維持を目指す 陸上職員 (38%/2022 年→43%/2030 年) 海上職員 (100%/2022 年→100%/2030 年) ・2030 年までに全社員平均残業時間の削減 陸上職員 (16 時間/2022 年→14 時間/2030 年) 海上職員 (48 時間/2022 年→45 時間/2030 年) ・多様な人材の採用増 <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>女性雇用</td> <td>63 人/2022 年</td> <td>→ 72 人/2030 年</td> </tr> <tr> <td>障がい者雇用</td> <td>0 人/2022 年</td> <td>→ 1 人/2030 年</td> </tr> <tr> <td>シニア層雇用 (60 歳以上)</td> <td>18 人/2022 年</td> <td>→ 47 人/2030 年</td> </tr> </table> ・役職者における女性の割合の向上を目指す (14%/2022 年→15%/2030 年) ・有資格者数の増加 (延べ人数) 37 人/2022 年 →40 人/2030 年 	女性雇用	63 人/2022 年	→ 72 人/2030 年	障がい者雇用	0 人/2022 年	→ 1 人/2030 年	シニア層雇用 (60 歳以上)	18 人/2022 年	→ 47 人/2030 年
女性雇用	63 人/2022 年	→ 72 人/2030 年								
障がい者雇用	0 人/2022 年	→ 1 人/2030 年								
シニア層雇用 (60 歳以上)	18 人/2022 年	→ 47 人/2030 年								

①ワークライフバランスの推進 (PI:〈雇用〉 NI:〈健康および安全性〉)

全国の年次有給休暇取得率の全業種平均が 62.1%である中、旅客海運業界の属する「運輸業，郵便業」は 59.1%と全業種平均を下回っているが、津軽海峡フェリーでは、福利厚生充実、完全週休二日（配属先によってはシフト勤務表にて決定）、各種休暇（育児休暇、介護休暇、子育て支援休等）、年 5 日の有給休暇取得義務化により有給取得率の向上を図っている。また、フレックスタイム制導入に加え、パソコンのログデータ取得による正確な労働時間の把握や月間残業時間の把握により、社内の業務フローの改善を適宜行うことで残業時間の削減を図っている。

属性	項目	実績(2022年)	目標(2030年)
陸上職員	社員の有給消化率	38%	43%
	社員の月間残業平均時間	16 時間	14 時間
海上職員※	社員の有給消化率	100%	100%
	社員の月間残業平均時間	48 時間	45 時間

※海上職員の労働時間は、労働基準法で定められているわけではなく「船員法」によって規定されている。船員の 1 日の労働時間は原則 8 時間で、時間外労働の限度は 4 週間あたり 56 時間以内でなければならないと法律で定められている。

②ダイバーシティの推進 (PI:〈雇用〉、〈賃金〉 NI:〈ジェンダー平等〉、〈年齢差別〉、〈その他の社会的弱者〉)

津軽海峡フェリーでは、多様な人材の活用を推進している。性別や年齢の有無にかかわらず、従業員全員が差別のない環境で生き生きと働けるように職場づくりを進めている。近年、人口減少・少子高齢化が進む中、若年層の採用が課題となっており、幅広い分野で人手不足が深刻化しており、これまで以上に多様な人材の労働参加が重要となっている。加えて、船舶の運航等は男性中心の仕事で、ロープの固縛やホース荷役、重い資材・機器の使用等、身体的負担の大きい作業が多いとのイメージが定着していることもあり、業界における女性従業員の数はまだまだ他の製造業や建設業に比べて低い状況にある。

津軽海峡フェリーでは、航海士等の業務での女性活躍推進のほか、再雇用制度の活用による業務経験が豊富なシニア層の雇用も推進することで、性別に関係なく幅広い年代が働くことができる環境整備を図っている。また、将来的な障がい者雇用を視野に入れ、社内のバリアフリー対応等を順次進めていく。

ア. 従業員の属性 (単位:人)

全従業員数	内訳		うち出向者	
	336 (2023年12月末現在)	男性	273	男性
	女性	63	女性	40

全従業員のうちパート社員数	20
全従業員のうち 60 歳以上の社員数	18
全従業員のうち障がい者枠で雇用した社員数	0
全従業員のうち外国人社員数	0

イ. ダイバーシティの推進目標 (出向者含む)

項目	実績(2022年)	目標(2030年)
女性社員数	63 人	72 人
役職者における女性の割合	14%	15%
障がい者雇用	0 人	1 人
シニア層雇用(60 歳以上)	18 人	47 人

③社内教育の推進（PI：〈教育〉、〈雇用〉）

津軽海峡フェリーでは、社内教育の推進を通じて労働環境の改善や人材育成の強化に注力しているとともに、事業者として人材教育は必要不可欠の課題となってきた。このため、会社全体の生産性向上とレベルアップを目指した社員研修の実施により、全社員の業務スキルの標準化及び向上を図っている。

また、従業員の資格取得体制の充実にも取り組んでおり、業務に必要な資格の取得については、社員のスキルアップを図る教育訓練の一環として、資格取得に必要な経費は会社で全額負担している。

ア. 社内研修の実施

	研修名	実施頻度	主な研修内容
陸上社員対象	新入社員研修	1回/年	会社の基礎知識・社会人としての心得・ビジネスマナー等
	ハラスメント研修	不定期	コンプライアンスの重要性、リスクマネジメント、職場環境の構築
	管理者研修	不定期	管理者に求められる役割・部下の指導方法
	北海道銀行ビジネス研修	1～2回/年	外部研修を活用し、参加者自身が希望の研修コースを選択
	評価者研修	不定期	人事評価制度の仕組みや評価方法
海上社員対象	ハラスメント研修	適宜	コンプライアンスの重要性、リスクマネジメント、職場環境の構築
	船内調理者研修	適宜	栄養学を学ぶとともに、調理実践のスキルアップ

イ. 従業員の資格取得状況

	資格名	人数
2022年度までの 有資格状況	第二級海上特殊無線技士	22
	日商簿記（2級・3級）	6
	その他簿記（2級・3級）	4
	秘書検定	3
	国内旅行業取扱管理者	1
	ビジネス文書検定	1

(3) 労働環境の安全性確保、安全対策に向けた取組み

項目	内容
インパクトの種類	NI の低減
インパクト・カテゴリー	NI : 〈健康および安全性〉
影響を与える SDGs の目標	
内容・対応方針	労働環境の安全性確保、安全対策に向けた取組み
毎年モニタリングする 目標と KPI	【目標】 ・労働災害事故の発生防止 ・船内事故の発生防止 【KPI】 ・労働災害の発生件数ゼロを目指す ・船内事故の発生件数ゼロを目指す

①労働環境の安全性確保（NI：〈健康および安全性〉）

津軽海峡フェリーでは、船内安全衛生委員会等の設置をはじめ、社内のマネジメントシステムの継続的な改善により、安全運航の徹底及び事故の撲滅に努めている。具体的な取組みは以下のとおり。

ア. 社内マネジメントシステムの継続的な改善

内部監査について	社内に内部監査チームを設け、現行の安全管理体制の適合性・有効性の確認を定期的実施している。監査員は国際標準の内部監査員研修を受講した選抜の職員により構成されている。
運輸安全マネジメントについて	運輸事業の安全性の向上のため、経営トップから現場まで一丸となり、PDCA サイクルによる継続的な改善を行っている。2015 年 7 月には国土交通省の運輸安全マネジメント評価を受け、引き続き安全性の向上に努めている。
ヒヤリ・ハット情報等の 収集・活用	重大な事故の発生の陰には、その前に多くの大事には至らなかったが「ヒヤリ」、「ハット」する小さなアクシデントが潜んでいる可能性がある。津軽海峡フェリーでは、日常業務の中でそのような「ヒヤリ・ハット」事例を社内で蓄積し、分析・活用することで、事故の未然防止に努めている。

イ. 労働安全衛生の取組み

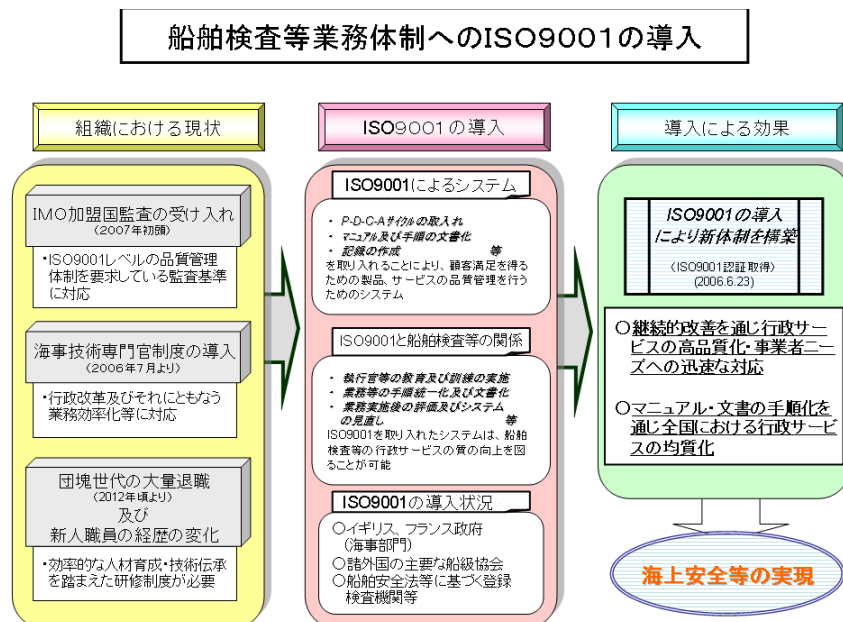
現場での労働安全衛生を徹底し、全ての従業員が安全に働くことができる環境の整備に努めている。

項目	頻度	主な内容
船内安全衛生委員会	月 1 回	乗組員の安全に対する意識の昂揚と船内労働安全災害及び疾病の防止を目的に船内で協議する。
安全管理委員会	年 1 回	各船舶における事故防止対策の検討、不具合事項の改善等を協議する。
船機長会議	年 2 回	各部、各船懸案事項、関係部署との連絡会議を実施する。
社内労働安全衛生委員会	年 2 回	乗組員の疾病防止等について、社内の委員と協議する。
船陸間統合訓練	年 1 回	重大事故を想定した船陸間統合訓練を実施する。
安全管理要員への安全講習	適宜	運輸局、内航 PI 保険組合等主催の安全講習への参加。講習内容の乗組員へ展開している。
他社フェリー会社への運航会議	年 4 回	安全・運航管理に関わる情報交換と懸案事項を協議する。その他、安全に関する情報を展開する。
船員技能維持向教育訓練	適宜	労働災害の防止のための教育訓練（墜落制止用器具の使用方法等）生存、消火訓練の習熟訓練等を実施する。
経営トップ層の訪船	年 1 回	安全運航の呼び掛け

ウ. 安全対策に向けた取組み

津軽海峡フェリーの船舶管理業務に関して、海上における安全、人身事故の防止、海洋環境の保全および財産の損害回避を確実にすることに加え、利用者のニーズに対して信頼性の高いサービスを提供することを目的に、2030 年までに ISO9001 の要求事項に適合した品質（安全）管理システムを構築し、さらなる品質（安全）管理システムを強化する。

図表 7 船舶検査等業務体制への ISO9001 の導入




(出所) 国土交通省

Ⅰ. 安全訓練の推進

津軽海峡フェリーでは、運航に関する研修やサービスに関する研修、緊急時の避難訓練を定期的に行い、非常時の対応や確認等を含め、日々従業員のスキルアップに努めている。

非常時の訓練	不審物事案 対応訓練	昨今の世界的なテロ情勢の緊迫化を鑑み、テロ対策に対する官民の連携を図るため、2018年3月、第一管区海上保安本部の協力のもと函館海上保安部が中心となり官民合同による、初のテロ対応合同訓練を実施、引続き管海官庁と連携した取組みを重ねている。	 
	官民合同訓練	航海中の万一の事故に備えた安全対策並びに船舶火災対応訓練として、関係機関と合同で事故対応訓練を行っており、2017年7月は、函館海上保安部、函館市消防本部、津軽海峡フェリーとの官民合同訓練を初めて実施した。	 
	危機管理訓練	万一の事故を想定し、社内および船陸間での連絡体制並びに利用者への避難誘導を迅速かつ正確に対応するべく定期的に危機管理訓練を実施している。	 
	緊急時への対応	緊急時に備え、船内では法律で定められた防火・防水・総員退船等の各種訓練を定期的実施している。	 
	ターミナルでの 避難訓練	ターミナルでの万一の事故・火災発生に備え、定期的に避難誘導訓練、AEDの使用方法の確認等を実施している。	 
日常業務に関する研修	乗船前研修	新人乗組員への乗船前の安全教育を徹底し、安全・衛生に関わる意識の向上に努めている。	 
	車椅子の利用者 への対応研修	乗下船サポートの研修等の研修を実施している。	

(4) 地域貢献への取組み

項目	内容
インパクトの種類	PI の向上
インパクト・カテゴリー	PI : 〈自然災害〉、〈移動手段〉、〈インフラ〉
影響を与えるSDGs の目標	
内容・対応方針	地域の災害対策等について地域社会と連携した取組みにより、地域貢献を図っていく。
毎年モニタリングする目標と KPI	【目標】 ・地域貢献活動の取組みの状況の確認 【KPI】 ・地域における災害対策に関する協定締結の維持

①地域における災害対策に関する協定締結（PI：〈自然災害〉、〈移動手段〉、〈インフラ〉）

津軽海峡フェリーでは、地震や大雨等の災害時において、被災者や救援・復旧の人員、物資の輸送等に関する協定を自治体や民間企業と締結している。主な協定内容は以下のとおり。

協定先	締結年月日	主な協定内容
函館市	2022年1月17日	災害時等における緊急・救援輸送等に関する協定 (被災者や救援・復旧の人員、物資の海上輸送)
青森県	2021年3月10日	
北海道ガス株式会社	2022年11月11日	災害時における船舶による輸送の確保等に関する協定 (都市ガス供給の復旧対応にあたる要員や車両、物資等の海上輸送)





写真：津軽海峡フェリーと北海道ガスとの災害時における船舶による輸送の確保等に関する協定締結
(写真出所) 北海道ガス

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

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




津軽海峡フェリーの事業活動は、SDGs の 17 のゴールと 169 のターゲットに以下のように関連している。

①環境配慮に向けた取組み

	ターゲット	内容
	12.5	2030 年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。
	13.1	全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。



期待されるターゲットの影響としては、環境負荷の低減に向けた各種施策の実行することで、燃料消費量や二酸化炭素排出の削減に寄与する。

②働きやすい職場づくりに向けた取組み

	ターゲット	内容
	5.5	政治、経済、公共分野でのあらゆるレベルの意思決定において、完全かつ効果的な女性の参画及び平等なリーダーシップの機会を確保する。
	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。
	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。


期待されるターゲットの影響としては、多様な人材が働きやすい社内環境づくりの実践を通じて、性別や年齢、障がいの有無にかかわらず、従業員全員が差別なく働ける職場環境の確立に寄与する。

③労働環境の安全性確保、安全対策に向けた取組み

	ターゲット	内容
 <p>3 すべての人に健康と福祉を</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>8 働きがいも経済成長も</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。

期待されるターゲットの影響としては、労働環境の安全性確保、安全対策に向けた取組みに寄与する。

④地域貢献への取組み

	ターゲット	内容
 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	11.2	2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

期待されるターゲットの影響としては、地域の災害対策等について地域社会と連携した取組みにより、地域貢献を図ることに寄与する。

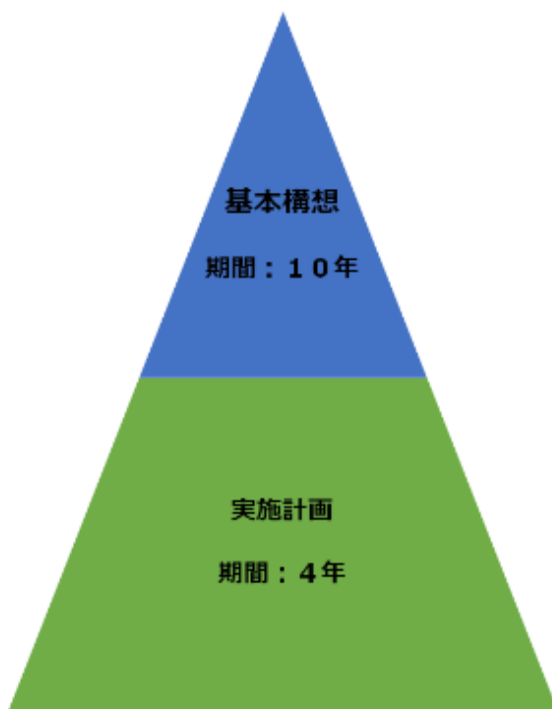
(2) 企業の所在地において認識される社会的課題・環境問題への貢献

①函館市総合計画（2017～2026）の概要

津軽海峡フェリーが拠点を置く北海道函館市（以下、函館市）では、日本の総人口が減少するなか、今後、函館市においても人口減少が避けられない状況となり、再生や持続的発展をめざすまちづくりへの転換の必要性が改めて明確になってきている。

その一方で、北海道新幹線開業等、函館市は停滞から脱却し本格的な再生へ向かうまちづくりの転換期を迎えていることから、市民、企業、団体および行政といったまちづくりのあらゆる主体が一体となって取り組むべき指針として、新たな基本構想を策定した。基本構想の目標年次は、2026（令和8）年度としており、対象区域は函館市全域とし、必要に応じて市域外も対象としている。

図表 8 函館市総合計画（2017～2026）の主な概要



基本構想

2017（平成29）年度からの10年間において、めざすべきまちの将来像と、その実現に向けた基本的方向性や目標などを示し、長期的な視点で、市民の皆さんと行政が一体となってまちづくりに取り組んでいくための指針となるものです。

実施計画

基本構想で定めたまちづくりの基本的な方向性に基づき、優先的、重点的に取り組むべき施策・事業を掲載したもので、計画期間は4年間を基本としながら、必要に応じて内容の見直しを行います。

（出所）函館市総合計画（2017～2026）

②函館市総合計画とSDG sとの関連

函館市のめざすべきまちの将来像実現に向け、2017年に策定した函館市総合計画（以下、本計画）に掲げる「5つの基本目標」と「20の施策」はSDG sのめざす目標とその方向性を同じくするものであり、基本構想に基づく個別行政分野における各種施策がSDG sの推進につながるものである。このことから、総合計画をはじめ、個別行政分野における施策の基本方針を定める計画等の策定または改訂にあたっては、世界共通の目標であるSDGsとの関連性を明確にするなどSDG sの視点を反映するとともに、各種計画の方向性等をわかりやすく市民へ周知している。主な個別内容は以下のとおり。

図表 9 本計画とSDG sとの関係性

基本目標	函館市総合計画の施策	函館市総合計画の施策と関連性のあるSDG s 17の目標																
1. まちの賑わいを再生し 未来へ引き継ぎます	①観光・コンベンションの振興																	
	②農林水産業の振興																	
	③商工業の振興																	
	④新産業の創出と企業立地の促進																	
	⑤学術研究機能の充実																	
2. 子ども・若者を育み 希望を将来へつなげます	⑥子ども・子育て支援の充実																	
	⑦学校教育・高等教育の充実																	
	⑧若者への支援の充実																	
3. いつまでも生き生きと 暮らせるまちをめざします	⑨暮らしを支える福祉の充実																	
	⑩生きがいづくり・健康づくりの推進																	
	⑪安全に暮らせる市民生活の確保																	
	⑫安定した雇用の維持・創出																	
4. 日本一魅力的なまち 函館を次世代へ継承します	⑬魅力ある景観・町並み・市街地の形成																	
	⑭文化芸術の振興と町並みの継承																	
	⑮国際化と地域間交流の推進																	
	⑯陸・海・空の交通網の充実																	
5. 持続可能な都市の 基盤を構築します	⑰社会基盤施設の機能維持																	
	⑱公共交通の再編																	
	⑲防災対策の充実																	
	⑳環境保全の推進																	

(出所) 函館市総合計画（2017~2026）

③本計画と津軽海峡フェリーの事業活動等との関連性

本計画を基に、津軽海峡フェリーの事業内容や社会貢献活動に照らし合わせると、以下の基本目標と個別目標への取組みが認められ、津軽海峡フェリーは自社の事業を通じて函館市の掲げる本計画に対して十分に貢献していると考えられる。

基本目標	函館市総合計画の施策	本計画とSDGs 17の目標との関係性	津軽海峡フェリーの取組み
まちの賑わいを再生し 未来へ引き継ぎます	観光・コンベンションの 振興	    	自治体等との連携により観光振興に貢献している。
いつまでも生き生きと 暮らせるまちをめざします	安定した雇用の 維持・創出	  	多様な人材の雇用を通じて安定した雇用の維持・創出に貢献している。
日本一魅力的なまち 函館を次世代へ 継承します	陸・海・空の 交通網の充実	 	定期航路の運航により海上交通網の維持に貢献していることに加え、他の交通機関との連携により、二次交通の利用促進、周遊観光への需要にも対応している。
持続可能な都市の 基盤を構築します	防災対策の充実	 	自治体等と地域における災害対策に関する協定を締結している。
	環境保全の推進	         	燃料消費量及び二酸化炭素排出量削減に向けた取組みを図っている。

6. 【津軽海峡フェリー】のサステナビリティ経営体制（推進体制、管理体制、実績）

津軽海峡フェリーは、館山取締役兼管理部長を最高責任者とし、事業活動とインパクトリーダー、SDGs との関連性について検討を重ね、取組み内容の抽出を行っている。取組み施策などは前段に記載した内容である。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンス実行後においても、館山取締役兼管理部長を最高責任者として、銀行に対する報告を角田管理部経理チーム チームリーダーが担当する。全従業員が一丸となり、KPI の達成に向けた活動を実施し、社会的な課題の解決への貢献とともに持続的な経営を実現していく。各 KPI は前述の推進体制に基づき各部門が中心となって取組み、館山取締役兼管理部長が統括し、達成度合いを角田管理部経理チーム チームリーダーがモニタリングしていく。

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

【津軽海峡フェリー】の責任者	取締役兼管理部長 館山 浩
【津軽海峡フェリー】のモニタリング担当者	管理部経理チーム チームリーダー 角田 和弘
銀行に対する報告担当者	管理部経理チーム チームリーダー 角田 和弘

7. 北海道銀行によるモニタリングの頻度と方法

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

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

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

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

以上