

株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社ヨロズ物流に対する 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は、株式会社商工組合中央金庫が実施する株式会社ヨロズ物流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：

株式会社ヨロズ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：株式会社商工組合中央金庫

評価者：株式会社商工中金経済研究所

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」に適合している。

また、環境省のESG金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的である。



JCR Sustainable

PIF for SMEs

I. JCR の確認事項と留意点

JCR は、株式会社商工組合中央金庫（「商工中金」）が株式会社ヨロズ物流（「ヨロズ物流」）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、株式会社商工中金経済研究所（「商工中金経済研究所」）による分析・評価を参照し、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金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。商工中金は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、商工中金経済研究所と共同でこれらのツールを参照した分析・評価方法とツールを開発している。ただし、PIF イニシアティブが作成したインパクト分析ツールのいくつかのステップは、国内外で大きなマーケットシェアを有し、インパクトが相対的に大きい大企業を想定した分析・評価項目として設定されている。JCR は、PIF イニシアティブ事務局と協議しながら、中小企業の包括分析・評価においては省略すべき事項を特定し、商工中金及び商工中金経済研究所にそれを提示している。なお、商工中金は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、中小企業基本法の定義する中小企業等(会社法の定義する大会社以外の企業)としている。

JCR は、中小企業のインパクト評価に際しては、以下の特性を考慮したうえでポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークとの適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、ポジティブ・インパクト金融原則で参照するインパクトエリア/トピックにおける社会経済に関連するインパクトの観点からポジティブな成果が期待できる事業主体である。ソーシャルボンドのプロジェクト分類では、雇用創出や雇用の維持を目的とした中小企業向けファイナンスそのものが社会的便益を有すると定義されている。
- ② 日本における企業数では全体の約 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では約 56.0%にとどまることからもわかるとおり、個別の中小企業のインパクトの発現の仕方や影響度は、その事業規模に従い、大企業ほど大きくはない。¹
- ③ サステナビリティ実施体制や開示の度合いも、上場企業ほどの開示義務を有していないことなどから、大企業に比して未整備である。

II. ポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークへの適合に係る意見

ポジティブ・インパクト金融原則 1 定義

SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できること、なおかつネガティブな影響を特定し対処していること。

SDGs に係る包括的な審査によって、PIF は SDGs に対するファイナンスが抱えている諸問題に直接対応している。

商工中金及び商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、ヨロズ物流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、ヨロズ物流がポジティブな成果を発現するインパクトエリア/トピックを有し、ネガティブな影響を特定しその低減に努めていることを確認している。

SDGs に対する貢献内容も明らかとなっている。

ポジティブ・インパクト金融原則 2 フレームワーク

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

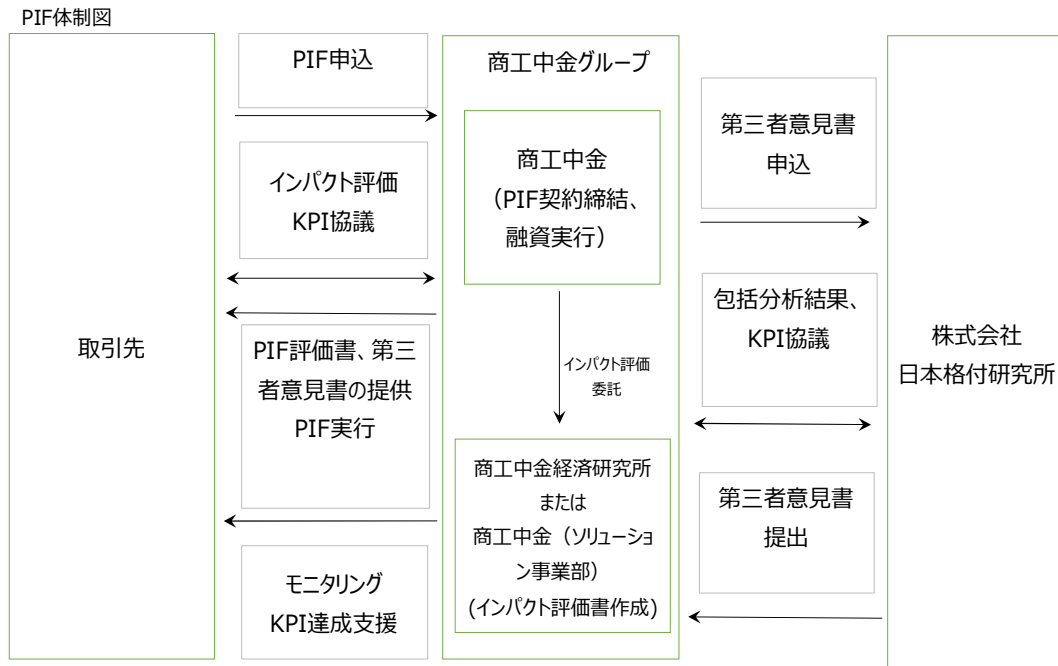
JCR は、商工中金が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

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

(1) 商工中金は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(出所：商工中金提供資料)

(2) 実施プロセスについて、商工中金では社内規程を整備している。

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

ポジティブ・インパクト金融原則 3 透明性

PIF を提供する事業主体は、以下について透明性の確保と情報開示をすべきである。

- ・本 PIF を通じて借入人が意図するポジティブ・インパクト
- ・インパクトの適格性の決定、モニター、検証するためのプロセス
- ・借入人による資金調達後のインパクトレポート

ポジティブ・インパクト金融原則 3 で求められる情報は、全て商工中金経済研究所が作成した評価書を通して商工中金及び一般に開示される予定であることを確認した。

ポジティブ・インパクト金融原則 4 評価

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

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

III. 「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合に係る意見

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

本基本的考え方におけるインパクトファイナンスは、以下の 4 要素を満たすものとして定義されている。本ファイナンスは、以下の 4 要素と基本的には整合している。ただし、要素③について、モニタリング結果は基本的には借入人であるヨロズ物流から貸付人である商工中金及び評価者である商工中金経済研究所に対して開示がなされることとし、可能な範囲で対外公表も検討していくこととしている。

- 要素① 投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、少なくとも一つの側面においてポジティブなインパクトを生み出す意図を持つもの
- 要素② インパクトの評価及びモニタリングを行うもの
- 要素③ インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うもの
- 要素④ 中長期的な視点に基づき、個々の金融機関/投資家にとって適切なリスク・リターンを確保しようとするもの

また、本ファイナンスの評価・モニタリングのプロセスは、本基本的考え方で示された評価・モニタリングフローと同等のものを想定しており、特に、企業の多様なインパクトを包括的に把握するものと整合的である。

IV. 結論

以上の確認より、本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークに適合している。

また、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項 (4) に基づき設置された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



JCR Sustainable PIF for SMEs

の基本的考え方」と整合的である。

(第三者意見責任者)

株式会社日本格付研究所

サステナブル・ファイナンス評価部長

菊池 理恵子

菊池 理恵子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

神田 美咲

神田 美咲



本第三者意見に関する重要な説明

1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

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

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

2. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、以下の原則等を参照しています。

国連環境計画金融イニシアティブ

「ポジティブ・インパクト金融原則」

「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」

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

「インパクトファイナンスの基本的考え方」

3. 信用格付業にかかるとの関係

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

■用語解説

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

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

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

株式会社商工中金経済研究所

商工中金経済研究所は株式会社商工組合中央金庫（以下、商工中金）が株式会社ヨロズ物流（以下、ヨロズ物流）に対してポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するにあたって、ヨロズ物流の活動が、自然環境・社会・社会経済に及ぼすインパクト（ポジティブな影響及びネガティブな影響）を分析・評価しました。

分析・評価にあたっては、株式会社日本格付研究所の協力を得て、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金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」に整合させた上で、中堅・中小企業[※]に対するファイナンスに適用しています。

[※]中小企業基本法の定義する中小企業等（会社法の定義する大会社以外の企業）

目次

1. 評価対象のファイナンスの概要
2. 企業概要・事業活動
 - 2.1 基本情報
 - 2.2 業界動向
 - 2.3 企業理念等
 - 2.4 事業活動
3. 包括的インパクト分析
4. 本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性
5. サステナビリティ管理体制
6. モニタリング
7. 総合評価

1. 評価対象のファイナンスの概要

企業名	株式会社ヨロズ物流
借入金額	200,000,000 円
資金使途	運転資金
モニタリング期間	5 年
モニタリング実施時期	毎年 10 月

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

本社所在地	大阪市富田林市中野町 2-540-1
創業・設立	(創業) 1987 年 3 月 (設立) 1995 年 9 月
資本金	20,000,000 円
従業員数	55 名 (2026 年 4 月現在)
事業内容	貨物運送事業、倉庫保管事業、タイヤ輸入販売事業
主要取引先 (業種)	東京製鉄株式会社、株式会社ケー・エフ・シー、株式会社カノークス その他建設資材・鉄鋼製造会社など

【業務内容】

- ヨロズ物流は大阪府富田林市に本社を置き、貨物輸送事業を中心とした総合物流サービスを展開している企業である。24 時間 365 日体制で急な輸送依頼にも対応できる柔軟なネットワークを構築し、ジャストインタイム配送を実現している。保有車両はユニック車、平ボディ車、ウイング車など多岐にわたり、幅広い荷物に対応できる体制を整備している。取り扱い品目は、建設資材、機械部品、住宅設備機器、工場向け生産資材などであり、重量物や長尺物の輸送に強みを持ち、現場搬入を伴う特殊輸送にも対応している。
- 倉庫保管事業においては、富田林市内を中心に 9 つの倉庫を保有し、ほとんどの倉庫に天井クレーンを備えていることが大きな特長である。天井クレーンを備えていることにより、重量物や大型製品の荷役作業を安全かつ効率的に行うことが可能であり、通常の倉庫では対応が難しい貨物にも対応できる優位性を持っている。
- 2021 年中国最大のタイヤメーカーである ZC ラバー社（中策ゴム）が展開する CHAOYANG（チャオヤン）ブランドのトラックタイヤの日本総代理店となり、タイヤの輸入・販売を手掛けている。日本のトラックタイヤに占めるアジア系輸入タイヤの比率は僅かであるが、CHAOYANG タイヤは耐久性、コストパフォーマンスに定評がある。ヨロズ物流は、国内市場への販売を担い、自社の運送事業で得られた実証データを活用し、車両用途や走行環境に応じて最適なタイヤを提案している。また、全国の中小運送事業者等と連携して、代理店・販売店ネットワークを構築し、品質管理からアフターサービスまで対応できる体制を整備している。
- ヨロズ物流の社名は“万（よろず）”の要望に応えるという想いに由来しており、「この会社に頼めばなんとかしてくれる」といった物流の最後の砦の役割を果たせる企業を目指している。



(出所：当社ウェブページ)

【事業拠点】

拠点名	住所	天井クレーン
本社	大阪府富田林市中野町 2 丁目 540-1	—
大阪西天満オフィス	大阪府大阪市北区西天満 4-3-11-5F	—
中国杭州支社	杭州市臨平区臨平玩月街 101 号 CBC 時代大観ビル 2-4F	—
本社倉庫	大阪府富田林市中野町 2 丁目 540-1	5t×1 基、2.8t×1 基
大阪第 2 倉庫	大阪府南河内郡河南町大字一須賀 476-3	2.8t×1 基
大阪第 3 倉庫	大阪府高石市高砂 3 丁目 33 番地	5t×4 基
大阪第 4 倉庫	大阪府富田林市若松町 4 丁目 20-9	5t×2 基
大阪第 5 倉庫	大阪府堺市堺区九間町西 3 丁目 1-33	5t×1 基、2.8t×1 基
大阪第 6 倉庫	大阪府富田林市若松町東 3 丁目 3-51	2.8t×2 基
大阪第 8 倉庫	大阪府富田林市若松町 2 丁目 4-1	—
大阪第 9 倉庫	大阪府富田林市若松町東 2 丁目 4-6	2.8t×1 基
静岡営業所 静岡物流倉庫	静岡県静岡市清水区蒲原 4999-19	2.8t×1 基
沖縄営業所	沖縄県中頭郡北谷町北谷 2 丁目 11-5-8F	—
高石営業所	大阪府高石市高砂 3 丁目 33 番地	—

<本社・本社倉庫>



(出所：当社ウェブページ)

<大阪第3倉庫>



<大阪第4倉庫>



<大阪第5倉庫>



<静岡営業所・静岡物流倉庫>



(出所：当社ウェブサイト)

【保有車両】



増tユニック (最大積載量11500kg)



8tユニック



20t超 平ボディ 2デフ



20t超 平ボディ4軸 低床車



8t 平ボディ



ウィング車 15t

(出所：当社ウェブサイト)

大阪本社 保有車両リスト

	計	車種	積載量	仕様	台数
ユニック	7台	20t超	11.7t		2台
		8t	7.2t		4台
		6t	4.4t		1台
平ボディ	38台	20t超	13.5t	中低床 2デフ	18台
		20t超	13.5t	4軸 低床	1台
		8t	7.5t		1台
		4t	3.5t	フルワイド	3台
		3t	3.5t	セミワイド	10台
		3t	4t		5台
ウィング	3台	20t超	13t	エアサス	1台
		4t	3t	フルワイド	2台
積載車	1台	3t	3t		1台
ハイエース	2台				2台
フォークリフト	7台				7台

(出所：当社ウェブページ)

【運搬品目】

- 【林産品】 原木・製材・樹脂類・その他林産品・薪炭
- 【鉱産品】 金属鉱・その他非金属
- 【金属工業品】 鉄鋼・非鉄金属・金属製品
- 【機械】 一般機械・電気機器・輸送機器・精密機器
- 【窯業品】 セメント・その他セメント製品
- 【科学工業品】 その他石油製品・科学薬品
- 【軽工業品】 紙・パルプ・繊維工業品
- 【日用品を除く雑工業品】 ゴム製品・木製品・その他製造業品
- 【日用品】 出版・印刷物・家具装備品・台所用品
- 【特殊品】 輸送用容器類



(出所：当社ウェブページ)

【沿革】

1987年2月	ヨロズ物流を創業
1995年9月	有限会社ヨロズ物流を設立
2006年5月	株式会社ヨロズ物流に組織変更
2008年10月	大阪本社物流倉庫営業開始
2010年10月	大阪本社にてGマーク取得
2014年9月	静岡営業所設立
2015年10月	静岡物流倉庫営業開始
2017年3月	沖縄営業所開設
2017年4月	大阪第2倉庫営業開始
2017年9月	大阪第3倉庫営業開始
2018年5月	大阪高石営業所設立
2019年7月	大阪第5倉庫営業開始
2020年3月	大阪第4倉庫営業開始
2020年6月	一宏運輸株式会社がヨロズグループに入る
2021年2月	CHAOYANG タイヤのトラックタイヤ日本総販売代理店となり、輸入タイヤの販売開始
2021年4月	クワイティブ事業部（現在のEC事業部）発足
2022年3月	大阪第6倉庫営業開始
2022年8月	大阪第7倉庫営業開始
2023年10月	大阪第8倉庫営業開始
2024年3月	大阪第9倉庫営業開始
2024年6月	ヨロズ物流が発起人となってボンド協同組合（監理団体、登録支援機関）を設立

【関連会社等】

会社名	所在地	主たる事業
ニューバレーホールディングス株式会社	大阪府富田林市中野町2丁目540-1	不動産業
株式会社ランドホープ	大阪府富田林市中野町2丁目540-1	運送業、建設業
株式会社マスリカ	大阪府富田林市中野町3丁目1-12	車買取販売
一宏運輸株式会社	大阪府羽曳野市伊賀4丁目12-4	運送業
ボンド協同組合	大阪府富田林市中野町1丁目653-1	技能実習生受入

2.2 業界動向

<トラック運送業の現状>

■ 物流の2024年問題への対応

- 物流の2024年問題とは、働き方改革関連法により、2024年4月から自動車運転業務の時間外労働に年間960時間の上限規制等が適用されたことで生じる、ドライバー不足、輸送力不足、物流停滞等の諸問題である。物流の2024年問題に対応するため、日本政府は2023年6月、「物流改革に向けた政策パッケージ」をとりまとめ、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）と一般消費者が協力して物流を支えるための環境整備に向けて、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容に取り組んでいる。
- 2024年5月には、改正物流関連二法¹が公布され、2025年4月より順次施行されている。そして、物流の2024年問題に対応して、全ての荷主や物流事業者に物流効率化を求めるとともに、一定規模以上の荷主企業に対して中長期計画の策定、定期報告の義務化、物流統括管理者（CLO）の選任などの規制的措置が導入されている。
- さらに2025年6月には、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上などを目的として、トラック適正化二法²が公布された。このように、物流問題に関する行政の動きはかつてないほど活発化している。

【トラック適正化二法による主な改正内容】

（公布後1年以内に施行される項目）

- [1] 違法な白トラの利用に係る荷主等への規制
 - [2] 委託次数の制限に係る努力義務
 - [3] 貨物利用運送事業者への以下の規定の準用
 - ・真荷主との相互の書面交付義務（※1）
 - ・委託先への書面交付義務
 - ・実運送体制管理簿の作成義務（※1）
 - ・委託先への発注適正化に係る努力義務
 - ・運送利用管理規程の作成義務、運送利用管理者の選任義務（※2）
- （※1）貨物利用運送事業者が元請となる場合に限りです。
（※2）前年度の利用運送に係る貨物取扱量が100万トンを超える場合に限りです。

（公布後3年以内に施行される項目）

- [4] トラック事業者の許可に係る更新制度の導入
- [5] 国土交通大臣が定める「適正原価」を下回る運賃・料金の制限

【施行日】

- [1]～[3]：令和8年4月1日
- [4]・[5]：公布の日から起算して三年を超えない範囲内において政令で定める日

（出所：国土交通省「トラック適正化二法について」）

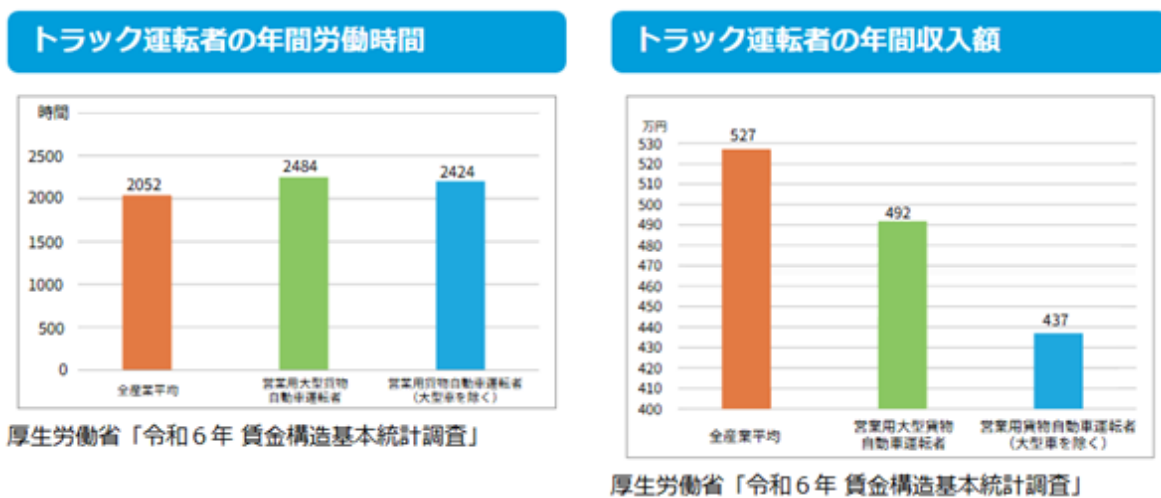
¹ 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律並びに貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」

² 「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」、「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」

■ トラックドライバーの労働時間と所得状況

- 2024 年のトラックドライバーの年間労働時間は、大型トラックが 2,484 時間、中小型トラックが 2,424 時間となっており、全産業平均と比べ約 2 割弱多い。トラックドライバーの長時間労働の要因の一つは、長時間の荷待ちと荷役作業の発生がある。荷主企業と運送業者が一体となって、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化等を進め、長時間労働の改善に取り組む必要がある。
- 2024 年のトラックドライバーの年間所得は、全産業平均 527 万円より低い状況にある。トラックドライバーの所得が低い理由として、①1990 年代に実施された運送業の規制緩和により、新規参入者が増加し、価格競争で運賃が低下もしくは伸び悩んだこと、②労働集約的で差別化が難しいビジネスモデルであること等があげられる。

(トラック運転者の労働環境)

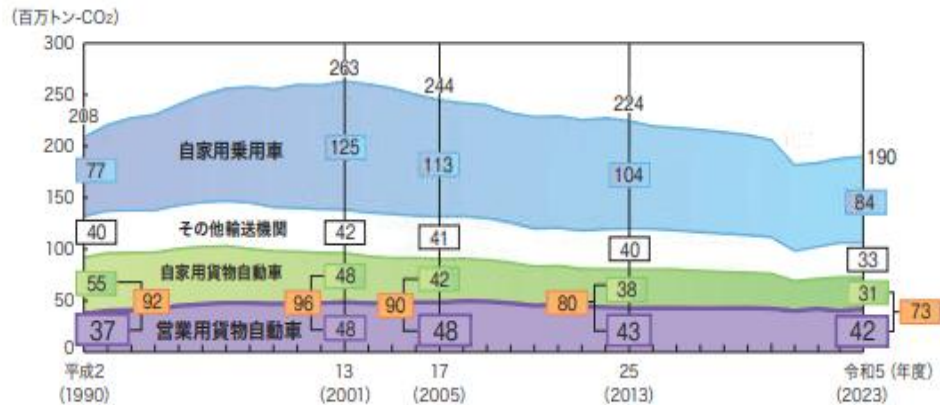


(出所：国土交通省「統計からみる運転者の仕事」)

■ 運輸部門の CO2 排出量削減

- 2023 年度の国内における CO2 排出量のうち、輸送部門におけるエネルギー起源 CO2 排出量は 1 億 9,014 万トンであり国内全体排出量の 19.2%を占めている。そのうち、営業用貨物自動車は 4,181 万トンを排出しているが、2006 年の約 4,900 万トンをピークに長期的に減少している。長期的な輸送量減少の他、業界としてエコドライブ推進や低炭素型トラックや先進環境対応車の導入等を進めてきた成果と考えられる。
- 一般的に輸送量が増加すると燃料使用量も増加するが、輸送量は景気など経済情勢に大きく左右されるため、トラック運送業界がコントロールすることは難しい。そのため、公益社団法人全日本トラック協会が参画している日本経済団体連合会の「カーボンニュートラル行動計画」では、輸送量（輸送トンキロ）あたりの燃料使用量、すなわち CO2 排出原単位の削減を業界の目標とすることが適切と考え、トラック運送業界全体の 2030 年の CO2 排出原単位を 2005 年度比で 31%削減することを目標としている。そして、トラック運送業界としての目標の統一性を図るため、「トラック運送業界の環境ビジョン 2030」において、この目標を「メイン目標」と定めている。

(運輸部門の CO2 排出量の推移)



資料：環境省 (注)：1. その他輸送機関＝バス、タクシー、鉄道、船舶、航空、二輪車 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

(出所：公益社団法人全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2025」)

<クレーン付倉庫について>

■ 一般保管倉庫との比較

- 一般保管倉庫は、フォークリフトや人力で荷物の出し入れを行う従来型の倉庫である。平面的な広さを活かした保管が特徴であり、日用品や軽量商品など多品種の商品を取り扱う業種に適している。一方、クレーン付倉庫は天井走行クレーンを備えた高層型の倉庫である。重量物や大型貨物に特化し、垂直方向の空間を活用できることが強みであり、建設資材や大型機器など、重量物や大型貨物を扱う製造業や鉄鋼業で採用されている。
- 業務効率を高めることがクレーンの利点でもある。手作業で行うには危険が伴うような作業も、クレーンを用いることで安全かつ効率的に行うことが可能になる。また、複数の作業を同時に行うことが可能となり、全体の業務効率が向上し、コスト削減や作業時間の短縮が実現できる。一方でクレーン設置には、建物構造の強度や法律や規制をクリアする必要があり、設置や点検を含めた投資負担が必要となる。

■ クレーン付倉庫の需要動向

- グローバル調査会社 IMARC によると、EC 分野の需要拡大、自動化やスマート倉庫技術の進展、冷蔵倉庫施設の拡充、輸出入の増加などにより、日本の倉庫市場規模は 2026 年から 2034 年に年平均成長率 8.72% で成長すると予測されている。
- クレーン付倉庫はニッチな市場であるものの、物流の高速化・自動化や重量物ハンドリングのニーズを背景に堅調に推移している、IMARC によると、製造業分野での需要拡大インフラプロジェクトの拡大、クレーン技術の進歩などにより、日本の天井クレーン市場は 2026 年から 2034 年に年平均成長率 6.26% で成長すると予測されている。

2.3 企業理念等

【企業理念】

企 業 理 念

物流を通し創造を追及し
精神知識を共に成長させ
鋭意努力を怠らず挑戦し続ける

【社内方針】

社 内 方 針

人に尽くすことを、学ぶことで、
徳や対人能力といったリーダーの
資格を身につけていきます。

(出所：当社ウェブページ)

【SDGs 行動宣言】

2023年8月24日



SDGs 行動宣言

株式会社ヨロズ物流

わが社は、企業活動を通じて、社会課題の解決に取り組み、SDGs達成に貢献しています。

項目	関連するSDGsのゴール	SDGs達成に向けた取組
健康経営の推進	3 健全な生活 8 働きがい	安心・安全で働きがいのある職場を提供致します。 【具体的な取組】 ○車両へのデジタコ搭載 ○充実した福利厚生の実現
コンプライアンス遵守	16 公正な裁判	法令・社会規範・社内規則の厳守を徹底致します。 【具体的な取組】 ○「事故防止」「品質向上」「人材育成」に長けた管理者及びドライバーを育成すべく、月2回の社外研修を実施
持続可能な経営	9 産業・インフラの革新 11 持続可能な消費と生産	高品質かつ低燃費性能があるチャオヤンタイヤの国内総代理店であり、環境に配慮した事業活動を目指して参ります。 【具体的な取組】 ○急ブレーキや急発進を減らし省エネを図る ○アイドリングストップや不必要な道具をトラックから降ろし、CO2排出量の削減を図る



当社は富田林市を拠点に運送業、倉庫業、倉庫レンタル業を主事業とする物流会社です。めまぐるしく変化する中で、引き続き法令・社会規範・社内規則の厳守を徹底し、「環境に優しい経営」を行って参ります。また、「健康経営の推進」「コンプライアンス遵守」「持続可能な経営」を重点に取り組み、SDGsへの貢献とお客様や地域社会から選ばれる企業を目指して参ります。

(出所：当社ウェブサイト)

2.4 事業活動

ヨロズ物流は以下のような自然環境・社会・社会経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

■ 重量物の輸送・保管を通じたインフラ整備への貢献

- ヨロズ物流は、道路や橋梁、上下水道、公共施設、工場設備といったインフラ整備に必要となる鉄筋・鋼材・建築資材・機械設備などの重量物輸送を担っている。これらの資材を安定的かつ効率的に供給することが求められているが、多様な重量物に対応可能な輸送体制を整備するとともに、天井クレーンを備えた倉庫を活用することにより、大型資材の保管ニーズにも対応している。このように、ヨロズ物流は、輸送・保管を通じて、建設現場や製造設備への安定的な資材供給の一端を担っており、公共投資や民間設備投資の円滑な実施に貢献している。

運搬実績例

トンネル資材の運搬実績



つり橋運搬実績



(出所：当社ウェブページ)

■ 協力会社との連携によるジャストインタイム配送と中小企業の一時保管ニーズへの対応

- ヨロズ物流は、デジタルタコグラフや GPS を活用した高度な運行管理システムを導入している。そして、自社のみならず、緊密な協力会社との輸送体制を構築することにより、時間指定の厳しい製造現場などへのジャストインタイム配送を実現している。
- 中小企業の場合、大型部品や重量物を保管するスペースが十分に確保できないケースがあることから、本社近隣地域に複数のクレーン付倉庫を開設し、中小企業製造業の出荷前の一時保管や輸送ニーズにも対応しており、地域の中小企業を物流面から支えている。
- 今後、物流部門を更に拡充していく方針であり、新たな倉庫の建設を含め、輸送・倉庫保管機能を強化していくことを計画している。また、自社のみでの輸送能力拡大には限界があることから、地域の中小運送業者との協力会社ネットワークの構築を一段と推進していく予定である。

■ 高耐久・低燃費の輸入タイヤの販売と零細・中小運送業者への貢献

- ヨロズ物流は、2021 年より中国最大のタイヤメーカーZC ラバー社の CHAOYANG ブランドのトラックタイヤ日本総代理店となり、高耐久・低価格の輸入タイヤの販売を手掛けている。そして、単なる製品供給にとどまらず、代理店・販売店ネットワークの構築とサービス品質の高度化を一体的に推進している。全国に 40 社を超える中小企業運送業者を中心とした代理店・販売店ネットワークを形成し、地域ごとの需要に応じた供給体制を整備している。
- ZC ラバー社はトラック・バス用ラジアルタイヤで世界最大級の生産能力を有しており、国際的な研究開発体制を構築し、継続的な技術開発と品質管理を行っている。CHAOYANG タイヤは、長年のタイヤ研究に基づく独自のトレッド設計やコンパウンド技術により転がり抵抗を低減し、燃費改善に寄与する設計となっており、高い耐久性と燃費性能の両立が実現されている。価格面においては、国内ブランドの同等製品と比較して車両 1 台あたり年間約 10 万円のコストダウンにつながったケースがあるなど、高いコストパフォーマンスを有している。このように、高耐久・低価格に加え、低燃費性能を兼ね備えていることが大きな特長となっている。そして、取り扱う主要な CHAOYANG タイヤは、エコタイヤとして岡山県・広島県・福岡県の各トラック協会が実施しているエコタイヤ導入促進事業の対象となっている。
- CHAOYANG タイヤの販売にあたり、自社や協力会社の運送現場における実証データを活用している。実際の走行環境で得られた摩耗状況や燃費データを蓄積し、それを代理店・販売店や顧客に共有することで、品質と性能の裏付けにしている。また、代理店・販売店ネットワークの運営においては、サービス品質の均質化のため、設備、技術や緊急対応力で代理店・販売店を選定している。そして、製品特性や技術情報、運用ノウハウを共有することにより、提案力や対応力の底上げを図っている。さらに、販売後のサポート面においても、適正な使用方法やメンテナンスに関する助言を行い、トラブル発生時には迅速に対応することで、顧客の安心感を高めている。
- このようにヨロズ物流は、①全国規模の代理店・販売店網による供給インフラの整備、②長年の研究に基づく高耐久・低燃費・低価格という製品特性の活用、③現場データによる品質の裏付け、④代理店・販売店との連携によるサービス標準化という多層的な取り組みによって、CHAOYANG タイヤの普及を推進している。そして、中小運送業者のコスト削減と運行効率向上に貢献している。



(出所：当社提供)

TYRE TECHNOLOGY

CHAO YANG
PREMIUM TRUCK TYRES



予歪み輪郭理論(PSCT) Pre-Strain Contour Theory(PSCT)

タイヤプロファイルの変形を最小限に抑える技術

ZC-ラバーTBR研究センターでは20年以上タイヤ開発の研究をし、最終的に予歪み輪郭理論(PSCT)とこの理論から派生した4つの最新技術を開発することに成功しました。

●予歪み輪郭理論はZC-Rubber社が開発した新しいトラックタイヤ設計理論です。タイヤの空気を入れて荷重を加えた時のプロファイル変形と発熱を最小限に抑える事ができ、タイヤ寿命と全体的なパフォーマンスを大幅に向上させる技術です。

① タイヤの寿命と耐久性を向上

BTCT

Belt Tension Control Technology (BTCT)

●スチールベルト間の剪断力の低減 ●高速時のベルト端部の変形を低減

BTCTとはベルトテンションコントロールテクノロジーの略です。PSCT理論によりスチールベルト間の剪断力が大幅に軽減され、ベルトの端の張力を高め、中央の張力を下げる事で、高速走行時のタイヤの変形を最小限に抑えます。低発熱、高強度のクラウンを採用し、耐久性が20%向上しタイヤライフが長くなります。



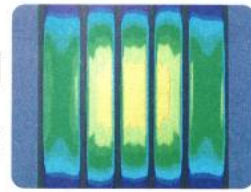
② 走行距離の延長と燃費の向上

PDOT

Pressure Distribution Optimization Technology (PDOT)

●コーナリング時のタイヤのスリップ軽減 ●タイヤ寿命と燃費の向上

タイヤの設置面積の圧力分布は、燃料消費量とトレッド摩耗に影響を与えます。PDOT(圧力分布最適化技術)は、タイヤの設置面積を最適化し、接地圧分布を改善するために使用されます。直線走行では、均等な圧力分布を実現するために設置面積は長方形の形状を維持します。コーナリング時もタイヤと地面の間の滑りを軽減します。これにより、タイヤ寿命と燃費が向上します。



③ 溝割れの発生を抑制しタイヤの寿命を延ばす

GSCT

Groove Strain-stress Control Technology (GSCT)

●パターン溝底応力の均一分布により発熱を低減 ●走行時の溝割れの発生が少ない

溝底均一応力制御技術(GSCT)により、タイヤに空気を入れたときの溝幅の変化を制御できます。これにより、パターン溝底部の応力集中が軽減され、発熱が軽減されます。溝割れの発生を最小限に抑え、タイヤの寿命を延ばします。



④ 偏摩耗を軽減

SSHT

Shoulder Stiffness Hold Technology (SSHT)

●タイヤの不均一な摩耗の減少 ●サイドウォール変形による発熱の低減 ●タイヤの偏摩耗が少ない
タイヤの空気圧プロファイルを設計プロファイルに近づけ、タイヤのサイドウォールを大幅に強化します。同時に、タイヤの設置面積を最適化し、接地圧分布を改善しサイドウォールの変形によって発生する熱を低減します。この技術はサイドウォールの気泡の可能性を減らしタイヤの偏摩耗の問題を解決します。



(出所：当社提供)

■ 新車へのこだわりと短いサイクルでの車両代替

(最新車両導入による環境への配慮)

- ヨロズ物流では、車両を単なる輸送手段ではなく、企業価値を支える基盤と捉え、計画的な車両代替を通じて環境負荷の軽減と安全性の向上を両立している。トラックは「会社の顔」との認識のもと、特に全車両を新車で揃えることにこだわりを持っており、約 3 年半という短いサイクルで全車を入れ替えている。この取り組みは、燃費性能の向上や排気ガス削減に直結しており、最新の排ガス規制に適合した車両を導入することにより、Nox や PM の排出を抑制し、CO2 排出量の削減にも寄与している。

(安全性の維持向上)

- また、新車導入のもう 1 つの目的は安全性の確保である。新しい車両は、ブレーキ・エンジン・タイヤすべての性能が安定しており、長距離輸送や重量物運搬において高い信頼性を発揮する。ヨロズ物流では車両トラブルを最小限に抑え、ドライバーが安心して運行できる環境を整えることが、結果的に顧客への責任を果たすことにつながると考えている。

■ 環境保全への取り組み

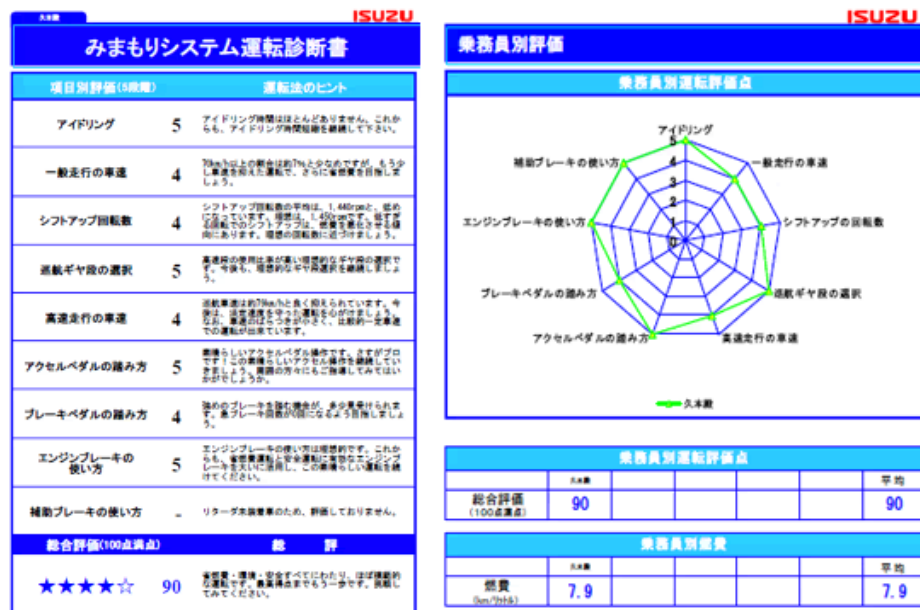
(燃費改善)

- 環境方針において、自主的かつ積極的に環境保全および継続的改善に取り組むこと、従業員一人ひとりが身近なことから環境問題に主体的に取り組むことを掲げている。そして、駐停車時のアイドリングストップの徹底、日々の走行距離にかかる燃料計算を実施・公表することによる燃費改善意識の向上、蓄電マット使用による冬場の不要な燃料抑制に努めており、CO2 排出量の抑制につなげている。
- トラックメーカーが提供する運行管理システムを活用し、ドライバー毎にアイドリング、一般走行の車速、シフトアップの回数など9項目による総合評価を行い、毎月の優秀 ECO ドライバーをウェブページ上で公開している。

総合評価はこの9項目によって計算され、月の優秀ドライバーを発表します。

全ドライバーの徹底管理により安全かつエコな仕事を目指します。

弊社管理PCによりドライバーの安全確保と環境方針の実施を行います。



(出所：当社ウェブページ)

(廃棄物の適切な処理)

- 輸送事業において主として排出される廃棄物等は、トラック整備時に発生するオイル類、タイヤであるが、契約している産廃収集業者に引き渡す、あるいは整備会社に回収してもらっており、最終的にリサイクル処理されていることを確認している。

(再生可能エネルギー活用)

- 今後は、最新車両への代替やトラックの燃費向上の取り組みを継続するとともに、本社ならびに一部の倉庫に太陽光発電設備を設置し、再生可能エネルギーの自家消費を開始することにより、電力を起因とした CO2 排出量の抑制に繋げていく方針である。

■ グリーン経営の推進

- 国土交通省と公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、自主的・継続的に環境対策を進めながら、環境保全と経営向上を目指す事業者に対して、認証・登録を行い、対外的にもアピールできる「グリーン経営認証制度」を創設している。ヨロズ物流は、エコドライブの実施、低公害車の購入、自動車の点検・整備など、既に評価項目の多くを実施していることから、早期に認証取得を行い、環境負荷低減の取り組みをより一層定着化させていく方針である。

チェックの実施		グリーン経営推進項目とチェックリスト						
評価項目								
大項目	小項目	トラック	バス	タクシー	倉庫	港湾	旅客	内航
1. 環境保全のための仕組み・体制の整備	・環境方針	○	○	○	○	○	○	○
	・環境行動計画の作成・見直し	○	○	○	○	○	○	○
	・推進体制	○	○	○	○	○	○	○
	・従業員に対する環境教育	○	○	○	○	○	○	○
2. エコドライブの実施	・燃費に関する定量的な目標の設定等	○	○	○				
	・エコドライブの実施体制	○	○	○				
	・アイドリングストップの助行	○	○	○				
	・推進手段等の整備	○	○	○				
3. 低公害車の導入	・低公害車等の導入目標の設定と取組	○	○	○				
	・最新規制適合ディーゼル車の導入目標設定と取組	○	○					
	・地域で定める低公害車等に関する制度への取組	○	○					
4. 自動車の点検・整備	・点検・整備のための実施体制	○	○	○				
	・車両の状況に基づく適切な点検・整備	○	○	○				
	・法定点検に加えて、環境に配慮した独自の基準による点検・整備の実施	○	○	○				
5. 廃棄物の適正処理及びリサイクルの推進	・従業員に対する廃棄物に関する教育	○	○	○	○	○	○	○
	・廃棄物の適正な管理	○	○	○	○	○	○	○
	・廃棄物の発生抑制、リサイクル、環境に配慮した処理				○	○	○	○
6. 空車走行距離の削減及び効率的走行の推進	・空車走行距離の削減			○				
	・効率的走行の推進			○				
7. 管理部門(事務所)における環境保全の推進	・管理部門(事務所)における環境保全の推進	○	○	○	○	○	○	○
8. エネルギー効率の向上	・エネルギー使用量単位等に関する定量的な目標の設定等				○	○	○	○
	・エネルギー効率向上のための体制整備				○	○	○	○
	・各種省エネ設備の導入				○	○		
9. 大気汚染物質の排出抑制のための取組	・施設及び設備の保守管理				○	○		
	・使用する燃料性状の向上に関する基準の設定等						○	○
10. 船舶の点検・整備	・Noxの排出抑制が期待できる機関の導入						○	○
	・点検・整備のための実施体制						○	○
	・性能維持、環境保全の観点から法定検査に係る整備の他、独自の基準による定期的な点検・整備の実施						○	○

(出所：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団「グリーン経営認証パンフレット」)

■ 安全対策の徹底

- 安全優先の考え方のもと、ハード・ソフトの両面で安全管理を徹底している。平ボディ車での輸送が多くを占めているが、荷物が露出しているため、荷姿、重量バランス、固縛方法、天候など、注意すべき点が多い。平ボディ輸送の特性を理解したうえで、事前確認と段取りに細心の注意を払うとともに、事故を起こさないことを最優先として、無理な条件での輸送は行わないことを徹底している。
- 先輩が積み込みやルート確認を一緒に行い、帰社後は走行中の気付きを共有するなど、ベテランドライバーが若手の相談役になる風土を根付かせている。また、ドライバー4～5名で班を構成し、班毎に毎月ミーティングを行い、ドライバーの意見を取り入れ、緊急を要することは速やかに報告・連絡・相談して改善を行い、別途毎月の班長会議で日々の改善箇所を見直している。また、定期的にも実施している安全講習会では過去のヒヤリハット事例をもとに対策を話し合っている。

- 先進視覚サポート技術「VAT (View Assist Technology)³」に加え、全車に安全運転支援装置「DSM (Driver Status Monitor) ⁴」を搭載し、高精度な検知による居眠りや脇見運転などへの警告機能により、事故の未然防止を図っている。更に、ドライバー異常時対応システム「EDSS (Emergency Driving Stop System) ⁵」を随時導入するなど、ハード面での安全対策の徹底を図るとともに、ドライバーが安心して運転できる環境を整備している。なお、管理者のチェックによりアルコールチェック管理を徹底しており、管理用 PC により、オンタイムでドライバーのアルコールチェック状況を把握している。
- 2010 年には大阪本社において安全性優良事業所(G マーク)の認定を受けており、以降において、自動車事故報告規則第 2 条に規定される重大事故は発生していない。また、重大事故以外の人身事故についても 10 年以上発生していない。そして、安全対策にかかる取り組みが評価され、2025 年 9 月には第 19 回大阪府無事故違反チャレンジコンテストにて銀賞を受賞している。



(出所：当社ウェブページ)

- 天井クレーンを用いた重量物荷役においては、労働安全衛生法に基づく「クレーン等安全規則」を厳格に遵守している。現場では事前に作業環境や重量を考慮した作業計画を作成し、安全な手順を共有している。また、過負荷防止装置や衝突防止装置などの安全装置の設置を徹底し、ハード面からも事故防止を図っている。また、クレーン本体の定期自主点検の実施や作業開始前点検などの法的義務を履行することにより、設備の安全性を維持している。加えて、クレーン運転従事者を対象とした安全衛生教育を定期的実施している。
- このように、事故リスクを最小限に抑え、従業員が安心して働ける環境整備に努めており、4 日以上 の休業を伴う労災事案は過去 5 年間で平均 1 件未満であり、重大な事案は発生していない。

³ 高精度のミリ波レーダーや各種センサーを駆使して、ドライバーの視覚をサポートするテクノロジー

⁴ カメラで運転者の顔の向きや目元を AI 解析し、居眠りや脇見、不適切な運転姿勢を感知して警告する安全支援装置
欧州では 2022 年 5 月以降、新型トラックには高度な安全技術の搭載が義務付けされている

⁵ ドライバーが意識を失うなどの異常時が発生した際に、車内外へ異常事態を報知するとともに、車両の減速を行い、停車させるシステム

■ 人材の育成

- ヨロズ物流では、ドライバーおよび管理者の育成を目的とした高度な研修制度を導入している。この制度は、「事故防止」「品質向上」「人材育成」の3つを柱としており、安全で高品質な物流サービスを継続的に提供できる優秀な人材の育成を目指している。研修プログラムは、物流分野で豊富な知識と経験を持つ外部企業の協力のもとに体系化しており、ドライバー向けの「プロドライバー育成コース」、管理者向けの「管理者勉強会」を1～2ヶ月毎に開催している。このように、社員一人ひとりの成長を支援し、お客様に信頼される「人とサービス」を育てることに注力している。



(出所：当社ウェブサイト)

- 資格取得も推進しており、玉掛け作業、クレーン運転、大型トラック運転に必要な免許取得、講習受講や運行管理者の資格取得に必要な費用については全額会社が負担している。

資格名	資格保有者（2026年4月時点）
運行管理者	5名
整備管理者	3名
クレーン・デリック運転士	3名
小型移動式クレーン運転技能講習	12名
フォークリフト運転技能講習	20名
玉掛け技能講習	20名

■ 物流 2024 年問題への対応と働きやすい職場環境の整備

(ドライバーの処遇の改善)

- ドライバーの処遇向上を経営上の重要課題と位置づけており、荷主に対しては、適正運賃確保に向けた交渉を継続的に行い、その成果をドライバーに還元している。そして、2020年より稼働日数が少ない月であっても一定以上の収入が得られるように最低基本給制度（4t/中・長距離：月給38万円以上、大型/長距離：月給40万円以上）を導入するなど、物流業界で一般的な「走行距離などに依存する歩合中心の報酬体系」を見直し、安定した生活基盤を確保できる給与体系を構築している。また、物価上昇を考慮して、2年連続でベースアップを実施している。このようなドライバーの処遇改善の取り組みで、業界平均を上回る給与水準を実現している。

(働き方改革)

- 物流の2024年問題に適切に対応するため、走行管理の徹底と計画的な休暇取得制度を軸に働き方改革を進めている。デジタルタコグラフやGPSを活用した運行データの可視化により、拘束時間や休息時間を正確に把握し、法令に基づく労働時間の遵守を徹底している。運行計画の段階から無理のないスケジュールを組むことで、働き方改革の趣旨に沿った運行体制としている。

- 平ボディ車による重量物輸送が主体であることから、片道輸送が基本となる。空車回送を減らすため、地域の運送業者との連携や求荷求車の活用などにより、空車区間を最小限に抑えるようにしてきたが、近隣における輸送ニーズが少ない地域においては、帰路の積荷のために別地域への回り道を余儀なくされ、結果としてドライバーが長い距離を走行する必要が生じていた。そのため、荷主に対して、空車回送に伴う費用の一部を負担してもらうことでドライバーの長時間労働の抑制を図っている。その結果、長距離ドライバーの月間平均走行距離は働き方改革関連法の施行前と比較して、大幅に短縮されている。このような取り組みにより、トラックドライバーの時間外労働時間は規制上限の範囲内に抑制されている。
- GW、夏季、年末年始に一定期間を休日とすることで心身のリフレッシュを図っている。一方、有給休暇については、閑散期における計画的な取得を推奨しているものの、平均取得率は低水準にとどまっている。今後は、労務管理の徹底を図るとともに、計画年休を組み込んだ就業カレンダーを導入することで、取得率の底上げを図っていく方針である。
- 法令遵守の意識を高めるため、役員・管理職を対象として、労務管理講習を実施している。また、労働関連法令の遵守と働き方改革の取り組み企業として、社労士診断認証制度⁶における「経営労務診断実施企業」に認定されている。加えて、国土交通省が創設した運転者職場環境良好度認証制度である働きやすい職場認証制度において「二つ星」に認証されている。
- このような働きやすい職場環境の整備により、ドライバーの定着化が図られ、直近1年間における退職者はゼロとなっている。今後は、労務コンプライアンスの高度化ならびに見える化のため、社労士診断認証制度において、「経営労務診断適合企業」の認証取得を目指す方針である。



(出所：当社ウェブサイト)

⁶ 全国社会保険労務士連合会が実施している企業の労務コンプライアンスや働き方改革の取り組みを社労士が診断・認証する事業、経営労務診断基準に基づき所定の項目について、社労士の確認を受けた企業に「経営労務診断実施企業」の認証マーク、必須項目のすべてが適正と認められた企業に「経営労務診断適合企業」の認証マークが付与される

■ 外国人ドライバーの育成

- 2024 年ヨロズ物流が発起人となり、外国人受け入れのための組合を設立し、2025 年には監理団体の許可を得て外国人技能実習生の受入業務を開始、さらには登録支援機関の許可を取得して特定技能外国人の登録支援業務を開始している。特定技能外国人は企業の直接雇用となることから、ヨロズ物流においても、外国人ドライバーの育成を視野に入れ、登録支援機関ならびに有料職業紹介の許可を取得している。
- 2025 年 10 月から外国で取得した運転免許を日本の免許に切り替える外面切替が厳格化され、技能確認の指示が日本語で行われるなど、合格への道りは険しくなったものの、11 月には中国籍の特定技能外国人が普通自動車免許の「外免切替」に成功、12 月には中型自動車免許の試験に合格し、2026 年 1 月に免許と特定技能 1 号の在留カードが発行されている。そして、現在では 2 名の特定技能外国人ドライバーが在籍している。
- 当面は、ルート配送を主体として外国人ドライバーの採用を段階的に増加させていく方針である。また、ボンド協同組合を通じて中小運送事業者への外国人ドライバーの採用支援を実施していく予定である。



(出所：当社提供)

■ 生成 AI 配車プロジェクト

- デジタルタコグラフや GPS を活用した安全管理と柔軟な対応力に裏付けされた実務ノウハウを業務効率化に活かすため、生成 AI 導入支援や企業の DX 化に実績を持つ外部企業と連携し、2026 年 4 月「生成 AI 配車プロジェクト」を共同で立ち上げている。本プロジェクトでは、生成 AI により配車手配の属人化を解消すること、依頼ごとに必要な経費についても多角的に分析し、1 便あたりの利益を最大化するための最適な判断を提示することで経営の安定化を図ること、配車担当者の作業時間を短縮し、業務の効率化を図ることを目指している。そのため、実際の運用環境下で実証を重ね、生成 AI 配車モデルの精度向上を図っていく方針である。



(出所：当社ウェブページ)

3.包括的インパクト分析

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

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

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

【UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた結果】

国際標準産業分類	陸路貨物運送業、倉庫保管業、自動車部品・付属品販売業
ポジティブ・インパクト	移動手段、雇用、賃金、零細・中小企業の繁栄
ネガティブ・インパクト	自然災害、健康および安全性、社会的保護、気候の安定性、大気、土壌、生物種、生息地、資源強度、廃棄物

【当社の事業活動などを踏まえて特定したインパクト】

■ ポジティブ・インパクト

インパクト	取組内容
賃金	➢ 物流 2024 年問題への対応と働きやすい職場環境の整備（ドライバーの処遇の改善）
零細・中小企業の繁栄	➢ 協力会社との連携によるジャストインタイム配送と中小企業の一時保管ニーズへの対応
零細・中小企業の繁栄、資源強度、廃棄物	➢ 高耐久・低燃費の輸入タイヤの販売と零細・中小運送業者への貢献
インフラ	➢ 重量物の輸送・保管を通じたインフラ整備への貢献

■ ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）

インパクト	取組内容
健康および安全性	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 新車へのこだわりと短いサイクルでの車両代替（安全性の維持向上） ➢ 安全対策の徹底 ➢ 生成 AI 配車プロジェクト
健康および安全性、社会的保護	➢ 物流 2024 年問題への対応と働きやすい職場環境の整備（働き方改革）
気候の安定性	➢ 環境保全への取り組み（再生可能エネルギー活用）
気候の安定性、大気	➢ 新車へのこだわりと短いサイクルでの車両代替（最新車両導入による環境への配慮）
気候の安定性、資源強度	➢ 環境保全への取り組み（燃費改善）
気候の安定性、大気、資源強度、廃棄物	➢ グリーン経営の推進
廃棄物	➢ 環境保全への取り組み（廃棄物の適切な処理）

■ ポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）の両方

インパクト	取組内容
教育（ポジティブ） 社会的保護（ネガティブ）	➢ 人材の育成
雇用（ポジティブ） 民族・人種平等（ネガティブ）	➢ 外国人ドライバーの育成

■ UNEP FI 分析ツールで発出されたものの、インパクト特定しないもの

<ポジティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
移動手段	➤ 貨物輸送業者であり、旅客輸送サービスは行っていないため

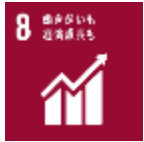

<ネガティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
自然災害	➤ 運輸部門において持続不可能な土地利用はないため
土壌	➤ 土壌の安定性を阻害する可能性がある汚染物質の排出は認められないため
生物種、生息地	➤ 生態系に影響を与えるような取り組みへの関与がないため




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

ヨロズ物流は商工中金と共同し、本ファイナンスにおける重要な以下の管理指標（以下、KPI という）を設定した。設定した KPI のうち、目標年度までに達成したものについては、再度の目標設定等を検討する。


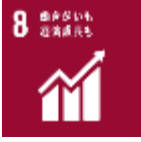
【ポジティブ・インパクト】

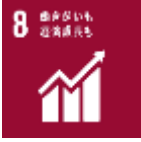
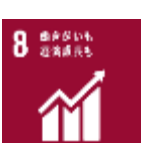
特定したインパクト	零細・中小企業の繁栄、インフラ	
取組内容（インパクト内容）	協力会社との連携によるジャストインタイム配送と中小企業の一時保管ニーズへの対応、重量物の輸送・保管を通じたインフラ整備への貢献	
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 2030年6月期までに、物流部門の売上を5億円以上増加させる。（2025年6月期：物流部門売上12億円） ● 2030年6月期までに、輸送における協力会社の活用を月平均80社以上に増加させる。（2025年6月期：月平均50社） 	
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・クレーン付倉庫の新設など保管能力の増強に加え、インフラ関連を含め、専門性の高い重量物輸送の取り込みにより、物流部門の売上の底上げを図っていく。 ・輸送力の強化のため、近隣における中小運送業者との輸送ネットワークを拡充していく。 	
貢献する SDGs ターゲット	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。
	9.1	全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。
		
		



特定したインパクト	零細・中小企業の繁栄、資源強度、廃棄物
取組内容（インパクト内容）	高耐久・低燃費の輸入タイヤの販売と零細・中小運送業者への貢献
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 2030年6月期までに、輸入トラックタイヤの販売量を10万本以上に増加させる。（2025年6月期実績：1.9万本） ● 2030年6月期までに、輸入トラックタイヤの代理店・販売店社数を80社以上に増加させる。（2026年4月時点：47社）



KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・CM 広告などを活用した国内における CHAOYANG ブランドの知名度向上に加え、用途に応じた品揃えの拡充を図る。 ・サービス基準を満たす販売代理店ネットワークを順次拡充していく。 ・外部専門家のサポートのもと、EC 事業におけるタイヤ販売を強化する。 	
貢献する SDGs ターゲット	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。	
	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。	
	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。	


【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	安全対策の徹底		
KPI	● 自動車事故報告規則第 2 条に規定される事故ならびに人身事故ゼロを継続する。		
KPI 達成に向けた取り組み	・ソフト・ハードの両面からの継続的な安全対策を徹底する。そして、安全を最優先にした業務の遂行により、事故の未然防止を図る。		
貢献する SDGs ターゲット	3.6	2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。	
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	



特定したインパクト	健康および安全性、社会的保護		
取組内容（インパクト内容）	物流 2024 年問題への対応（働き方改革）		
KPI	● 2027 年 6 月期中に、全従業員が年 5 日以上の有給休暇を取得する。そのうえで、2028 年 6 月期までに、社労士診断制度における「経営労務診断適合企業」の認証を取得し、以降それを維持する。		
KPI 達成に向けた取り組み	・社労士の指導のもと、2027 年 6 月期より労使協定に基づき定められた計画年休を年間カレンダーに織り込む。 ・労務コンプライアンスの高度化を図り、できるだけ早期に「経営労務診断適合企業」の認証を取得するとともに、働きやすい職場環境を維持していくことで従業員の定着化にも繋げていく。		
貢献する SDGs ターゲット	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	

特定したインパクト	気候の安定性		
取組内容（インパクト内容）	環境保全に向けた取り組み（再生可能エネルギーの活用）		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 2030年6月期までに、本社および一部倉庫に太陽光発電設備を設置し、年間50,000kWh以上の自家消費を行う。 (2025年6月期：太陽光発電自家消費なし) 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・本社および第4倉庫において、新たに太陽光発電設備を設置し、当該施設の従量電灯分に見合う再生可能エネルギーの自家消費を開始する。 ・緊急時の備えとして、蓄電池導入による余剰電力の蓄電を行う。 		
貢献するSDGsターゲット	7.2	2030年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。	
	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。	

特定したインパクト	気候の安定性、大気、資源強度、廃棄物		
取組内容（インパクト内容）	<ul style="list-style-type: none"> ・環境保全に向けた継続的な取り組み（燃費改善） ・グリーン経営の推進 ・新車へのこだわりと短いサイクルでの車両代替（最新車両導入による環境への配慮） ・環境保全に向けた取り組み（廃棄物の適切な処理） 		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 2028年6月期までに、「グリーン経営認証」を取得し、以降それを維持する。 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・環境保全にかかる方針を策定し、最新の低公害車への代替やエコドライブの実施、廃棄物の適正な処理等を継続することにより、早期に「グリーン経営認証」を取得し、環境負荷軽減の取り組みをより一層定着化させていく。 		
貢献するSDGsターゲット	11.6	2030年までに、大気の水質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。	
	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。	

	13.3	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>13 気候変動に具体的な対策を</p>
--	------	---	--

【ポジティブ・インパクト】【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	雇用（ポジティブ） 民族・人種平等（ネガティブ）		
取組内容（インパクト内容）	外国人ドライバーの育成		
KPI	● 2030年6月期までに、特定技能外国人ドライバーを5名以上に増加させる。（2026年4月時点：2名）		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・協同組合と連携して特定技能外国人の受入を継続的に実施し、一定期間内に外免切替、中型自動車免許が取得できるように支援していく。 ・免許取得後もトラックドライバーとして業務に従事できるようにサポートする体制を整備していく。 		
貢献するSDGsターゲット	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>8 働きがいも経済成長も</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>10 人や国の不平等をなくそう</p>

5.サステナビリティ管理体制

ゼロズ物流では、本ファイナンスに取り組むにあたり、新谷社長を最高責任者として、自社の事業活動とインパクトリーダー、SDGs における貢献などとの関連性について検討を行った。本ファイナンス実行後も、新谷社長を最高責任者、坂本顧問をプロジェクト・リーダーとし、全従業員が一丸となって KPI の達成に向けた活動を推進していく。

(最高責任者)	代表取締役社長 新谷 剛
(プロジェクト・リーダー)	顧問 坂本 享広

6.モニタリング

本ファイナンスに取り組むにあたり設定した KPI の進捗状況は、ゼロズ物流と商工中金並びに商工中金経済研究所が年 1 回以上の頻度で話し合う場を設け、その進捗状況を確認する。モニタリング期間中は、商工中金は KPI の達成のため適宜サポートを行う予定であり、事業環境の変化等により当初設定した KPI が実状にそぐわなくなった場合は、ゼロズ物流と協議して再設定を検討する。

7.総合評価

本件は UNEP FI の「ポジティブ・インパクト金融原則」に準拠した融資である。ゼロズ物流は、上記の結果、本件融資期間を通じてポジティブな成果の発現とネガティブな影響の低減に努めることを確認した。また、商工中金は年に 1 回以上その成果を確認する。

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、商工中金経済研究所が商工中金から委託を受けて作成したもので、商工中金経済研究所が商工中金に対して提出するものです。
2. 本評価書の評価は、依頼者である商工中金及び申込者から供与された情報と商工中金経済研究所が独自に収集した情報に基づく、現時点での計画または状況に対する評価で、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、商工中金経済研究所は本評価書を利用したことにより発生するいかなる費用または損害について一切責任を負いません。
3. 本評価を実施するにあたっては、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金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」に整合させながら実施しています。なお、株式会社日本格付研究所から、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに関する第三者意見書の提供を受けています。

〈本件に関するお問い合わせ先〉

株式会社商工中金経済研究所

執行役員 村田 雅彦

〒104-0028

東京都中央区八重洲 2 丁目 10 番 17 号

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