

株式会社商工組合中央金庫が実施する 大阪タンカ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、株式会社商工組合中央金庫が実施する大阪タンカ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12月9日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

大阪タンカ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：株式会社商工組合中央金庫

評価者：株式会社商工中金経済研究所

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス原則に適合している。

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

I. JCR の確認事項と留意点

JCR は、株式会社商工組合中央金庫（「商工中金」）が大阪タンカー株式会社（「大阪タンカー」）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、株式会社商工中金経済研究所（「商工中金経済研究所」）による分析・評価を参照し、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した PIF 原則に適合していること、および、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的であることを確認した。

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

PIF 原則は、4 つの原則からなる。すなわち、第 1 原則は、SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できること、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 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 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、大阪タンカー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、大阪タンカー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。

PIF 原則 2

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

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

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) 商工中金は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(出所：商工中金提供資料)

(2) 実施プロセスについて、商工中金では社内規程を整備している。

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

PIF 原則 3 透明性

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

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

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



PIF 原則 4 評価

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

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

III. 「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合に係る意見

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

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

要素① 投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、少なくとも一つの側面においてポジティブなインパクトを生み出す意図を持つもの

要素② インパクトの評価及びモニタリングを行うもの

要素③ インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うもの

要素④ 中長期的な視点に基づき、個々の金融機関/投資家にとって適切なリスク・リターンを確保しようとするもの

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



IV. 結論

以上の確認より、本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス原則に適合している。

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

(第三者意見責任者)

株式会社日本格付研究所

サステナブル・ファイナンス評価部長

梶原 敦子

梶原 敦子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

日野 響

日野 響



本第三者意見に関する重要な説明

1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

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

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

2. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、以下の原則等を参照しています。

国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブ・インパクト金融原則

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

3. 信用格付業にかかるとの関係

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

4. 信用格付との関係

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

5. JCR の第三者性

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

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、事業主体または調達主体及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、またはその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると暗示的であると問わず、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、また、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。本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本文書の一部または全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

第三者意見：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト金融原則への適合性について第三者意見を述べたものです。

事業主体：ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する金融機関をいいます。

調達主体：ポジティブ・インパクト・ビジネスのためにポジティブ・インパクト・ファイナンスによって借入を行う事業会社等をいいます。

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

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

■本件に関するお問い合わせ先

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

株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.

信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座5-15-8 時事通信ビル

ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2024年12月9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)が大阪タンカー株式会社(以下、大阪タンカー)に対してポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するに当たって、大阪タンカーは浪速タンカー株式会社(以下、浪速タンカー)の子会社で本件により購入する船舶を裸用船契約^{※1}で浪速タンカーに貸与する法人であることから、浪速タンカーグループの活動が、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 ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項(4)に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に則った上で、中堅・中小企業^{※2}に対するファイナンスに適用しています。

※1 **裸用船契約**: 船主が船舶のみを用船者に貸与し、用船者が船長以下乗組員を任命し、彼らを通じて船舶の占有をなし、運送行為を行う船舶の賃貸借契約のことである。用船料が期間建てで決定されること、および配船の自由が用船者にあることは定期用船契約と同じであるが、裸用船契約においては、船舶の占有権が用船者にあること、また用船者がその任命した乗組員を通じて運送行為を行うという点が、定期用船契約とは異なる。裸用船契約は、船舶の占有、保守、管理の一切を用船者の手にゆだねるものであるから、船主と用船者の間に、グループ企業などの特別な資金関係あるいは信頼関係を前提として行われる。

※2 **中堅・中小企業**: 中小企業基本法の定義する中小企業など(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 CREDO と CORPORATE IDENTITY
 - 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	大阪タンカー株式会社(浪速タンカー子会社)
借入金額	893,600,000 円
資金使途	設備資金(裸用船契約により浪速タンカーに貸与する白油タンカー購入資金)
借入期間	14 年
モニタリング実施時期	毎年 3 月

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

(大阪タンカー)

本社所在地	大阪府大阪市中央区備後町三丁目 1-10 木村ビル 3 階
創業・設立	1995 年 5 月 25 日
資本金	10,000,000 円
従業員数	8 名(2024 年 9 月現在)
事業内容	内航海運事業
主要取引先	浪速タンカー、株式会社アズーロジャパン(以下、アズーロジャパン)

(浪速タンカー)

本社所在地	東京都港区芝公園一丁目 3-12 クローバー芝公園 8階
設立	1943年7月8日
資本金	100,000,000円
従業員数	72名(2024年9月現在)
事業内容	内航海運事業、船員派遣事業、第一種船舶管理事業、不動産賃貸事業
主要取引先	(荷主) コスモエネルギーホールディングス株式会社、コスモ石油株式会社、コスモ石油マーケティング株式会社、コスモ海運株式会社、ENEOSホールディングス株式会社、ENEOS株式会社、伊藤忠エネクス株式会社、兼松株式会社、丸紅エネルギー株式会社、南国殖産株式会社ほか (用船元、船員派遣元) アズーロジャパン、大阪タンカー、誠凜海運株式会社、南洋海運株式会社、武田海運有限会社ほか

(所有船舶)

船名	船種(積荷)	全長(m)	G/T ^{※3}	D/W ^{※4}
NANIWA(三菱重工業 SUPER CARGO-X搭載船舶)	油送船(白油 ^{※5})	104.89	3,825.00	5,661.00
第7浪速丸(高度船舶安全管理システム搭載船舶)	油送船(白油)	104.9	3,767.00	4,998.00
第65浪速丸(高度船舶安全管理システム搭載船舶)	油送船(白油)	104.93	3,768.00	4,999.00
第1浪速丸(IMO船内騒音規制値クリア船舶)	油送船(白油)	104.93	3,834.00	4,999.10
第21浪速丸	油送船(白油)	70.98	1,332.00	2,386.00

※3 **G/T**: G/T(総トン数:Gross Tonnage)は、船全体の大きさ(容積)を表す単位で、外航船においては、一般的に、総トン数と言えば「国際総トン数」を意味する。単なる「総トン数」は、日本国内のみで適用され、船舶内の合計容積から除外場所の容積を差し引いたものに一定の係数を掛けて表した数値である。

※4 **D/W**: D/W(載貨重量トン:Deadweight Tonnage)は満載喫水線の限度まで貨物を積載したときの全重量から船舶自体の重量を差し引いたトン数である。この中には運航に必要な燃料・水・食料などの重量も含まれるが、積める貨物の量を示す目安となり、船舶の新造、売買、用船契約などの取引の基準として使用される。

※5 **白油、黒油:** 白油(clean oil)は主として、ガソリン、灯油、軽油などの留出燃料油の総称である。輸送、販売上でよく用いられる名称で、これらの油の色相が無色透明に近いこと、また、これに対する重油の色相が黒いために黒油(dirty oil)と呼ばれることに対応して名付けられたものである。白油は白ものとも呼ばれる。

(アズーロジャパン)

本社所在地	東京都港区芝公園一丁目 3-12 クローバー芝公園 8階
設立	1962年2月5日
資本金	50,000,000円
従業員数	51名(2024年9月現在)
事業内容	内航海運事業、船員派遣事業、第一種船舶管理事業、リテール事業
主要取引先	浪速タンカー、大阪タンカー

(所有船舶)

船名	船種(積荷)	全長(m)	G/T	D/W
DELPHINUS(デルフィナス)	油送船(白油)	72	749	1873.19
ORION(オリオン)	油送船(潤滑油)	65.17	571	999
PERSEUS(ペルセウス)	油送船(白油)	52	349	660
栄造丸	油送船(黒油 ^{※5})	80.22	998	2437
ARIES(アリエス)	教育訓練船	9.95	-	-

【業務内容】

浪速タンカーグループは、石油製品の国内海上輸送業務(オペレーター)及び船員派遣業務や第一種船舶管理業務を主業とする浪速タンカーを中核企業として、主に浪速タンカーへの船舶貸渡(定期用船)と船員派遣業務や第一種船舶管理業務を行うアズーロジャパン、本件で購入する船舶の貸渡(裸用船)を行う大阪タンカーの3社で構成されている。浪速タンカーグループで所有する船舶は教育訓練用の小型船舶1隻を除くと9隻で、ほかに浪速タンカーグループ以外の船主からの用船12隻とあわせて21隻の油送船を浪速タンカーが運用している。主要荷主は、石油元売業者であるコスモ石油株式会社、ENEOS株式会社のほか、大手の石油卸売業者であり、日本各地の製油所間の輸送のほか、空港へのジェット燃料の輸送なども行っている。安全かつ安定して石油製品の輸送を行うことを通じて、全国各地のガソリンスタンドや燃料の卸・小売業者、運送業者を始めとした物流業者などの安定した事業継続を支えるとともに、国民生活のライフラインの確保に貢献している。

(画像の出典：浪速タンカーホームページ)



【事業拠点】(浪速タンカー)

拠点名	住所	特徴
本社	東京都港区芝公園一丁目 3-12 クローバー芝公園 8階	アズーロジャパンの本社と同一住所
大阪支店	大阪府大阪市中央区備後町三丁目 1-10 木村ビル 3階	大阪タンカーの本社と同一住所

【浪速タンカー沿革】(画像の出典:浪速タンカーホームページ)

1943年	大阪府にて浪速運油株式会社設立(現 浪速タンカー)
1949年	スタンダードバキュームオイル(現 ENEOS株式会社)と取引開始
	丸善石油株式会社(現 コスモ石油株式会社)と取引開始
1951年	日本海上運油株式会社と合併
1961年	浪速タンカー株式会社に商号変更し、東京都港区に東京営業所を開設
1968年	東京営業所を本社とし、大阪を支店に変更
1969年	内航海運業法施行に伴い内航運送・内航貸渡・内航運送取扱事業免許取得
1971年	大洋タンカー株式会社(現 アズーロジャパン)に資本参入
1993年	創立50周年
1995年	大阪タンカー株式会社設立
1996年	一般財団法人日本海事協会(以下、ClassNK)より、「船舶の安全航行及び汚染防止のための国際管理コード」の要件に適合している会社に対して発行される「国際安全管理コード ^{※6} 適合証書」を取得 (D.O.C No.97SMS038PNM/96SM038)
2006年	国土交通大臣へ「安全管理規程」届出
	IoT ^{※7} を活用した船舶動静管理システム導入
	環境省の推進する省エネ国民運動「Fun to Share ^{※8} 」(旧 チーム・マイナス6%)に参加
2007年	国土交通省より「船員派遣事業免許 ^{※9} 」を取得
	コンピューター制御による荷役自動化システムを社船大型船に採用
2010年	国土交通省より「高度船舶安全管理システム ^{※10} 」を業界初認定
2012年	国土交通省より「船舶職員乗組み基準特例許可証 ^{※11} 」を業界初取得
	東日本大震災に際し燃料の緊急海上輸送に従事したことに対し、関東運輸局長より感謝状を拝受 

2016年	株式会社ウエザーニューズとIoTによる航海支援システム『MERMAID』の運用を開始 BCP対応および業容拡大のため大阪支店を移転
2017年	大洋タンカーを株式会社アズーロジャパンに社名変更
	国土交通省より「内航四級海技士に係る実習船 ^{※12} 」として社船5隻(第1・7・48・65・21浪速丸)が認定
	国土交通省より大阪タンカーおよびアズーロジャパンが「船員労働災害防止優良事業者(2級) ^{※13} 」として認定
	国土交通省より「船員安全・労働環境取組大賞 ^{※14} 」を受賞 
	認定NPO法人J.POSHより乳がん撲滅「ピンクリボン運動 ^{※15} 」に対する感謝状を拝受
2018年	ファミリー層向け全戸80㎡超 賃貸マンション「Crocevia(クロチエヴィア)」を竣工 
	当社初の内航女性船員を採用
2018年	鉄道・運輸機構の協力のもと、内航女性船員PR講演を全国計7カ所で開催
	国土交通省より「第一種船舶管理事業者 ^{※16} 」(関東運輸局管轄ではアズーロジャパンが第1号で浪速タンカーが第2号)に登録 BCP対応および業容拡大のため東京本社を移転
2019年	国土交通省よりアズーロジャパンが「船員安全・労働環境取組大賞 特別賞」を受賞
	沖縄県恩納村「カファーリゾート・フチャクコンドホテル」にて従業員向け保養所 兼 ホテル事

	業を開始
2020年	東京本社にBRM訓練 ^{※17} ツールとして最新鋭『操船シミュレーターシステム』を導入
	未経験船員向け教育訓練ボート『ARIES(アリエス)』を東京夢の島マリーナに配備
	国土交通省より大阪タンカーが「船員労働災害防止優良事業者(1級)」として認定
2021年	厚生労働省より小型船舶「ARIES」の洋上営業販売届出を受理
	シップ・オブ・ザ・イヤ-2020 ^{※18} の小型貨物船部門のファイナリストとしてアズ-ロジャパン所有のPERSEUS(ペルセウス)が選出
	国土交通省よりアズ-ロジャパンが「船員安全・労働環境取組大賞」を受賞
2023年	大阪タンカーが「船員労働災害防止優良事業者(1級)」の認定を更新

※6 **国際安全管理コード**: 海難事故防止のため人的要因の重要性が国際的に認識され、船舶の安全管理の強化が求められたことにより「国際安全管理コード(ISM Code)」が SOLAS 条約 IX 章に取り入れられ、2002年7月1日以降は国際航海に従事する高速旅客船を含む客船、500総トン以上の全ての貨物船及び移動式海底資源掘削ユニットとそれらの運行管理を行う会社に対し「ISMコード」が強制適用されている。

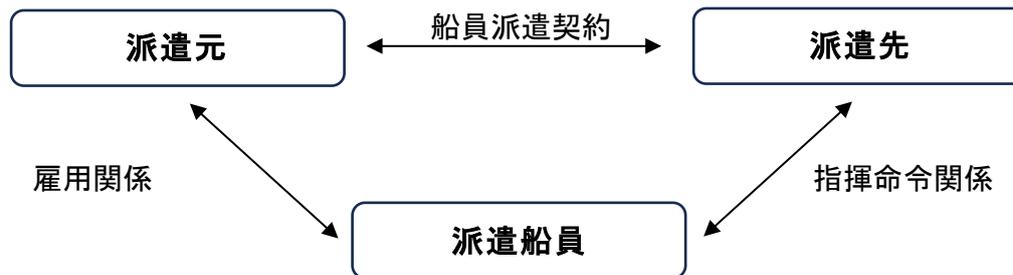
船舶管理会社はISMコードに則った安全管理システム(SMS)を構築し、文書化し、実施、維持した上で、旗国政府の審査を受け、適合証書を取得し、船舶には安全管理証書(SMC)を備え置かなければ、外航運輸事業に従事出来ないことになっている。ClassNKは従来から内航船に対しても自発的なISM認証を行ってきたが、国内荷主の一部が安全運航体制の確立を内航事業者に求め、用船の条件としてISMコードに準拠した認証の取得を求める動きが顕著になってきたことから、SOLAS条約が適用されない船舶及びその管理会社を対象として、「国際航海に従事しない船舶または総トン数500トン未満の船舶の安全管理システム規則」(以下、「任意ISM規則」)を制定し、2000年8月1日より施行した。要請により「任意ISM」審査を実施し、認定書を発行すると共に、安全管理システム登録を行って公開している。

※7 **IoT**: Internet of Thingsの略で、日本語では「モノのインターネット」を意味する。情報通信技術の概念を指す言葉で、これまで主にパソコンやスマートフォンなどの情報機器が接続していたインターネットに、産業用機器から自動車、家電製品まで、さまざまな「モノ」をつなげる技術である。IoTは、大量のデータを共有・分析しサービスへの付加価値を見つけるためのさまざまな技術で構成されている。あらゆる「モノ」に高度な通信機能が組み込まれ、インターネットで相互の情報伝達が可能になるため、社会インフラやビジネス、人々の日常生活の仕組みに大きな変化を与えるといわれている。

※8 **「Fun to Share」**: 「Fun to Share」は、前身の国民運動「チャレンジ25キャンペーン」を引き継いで2014年3月にスタートした環境省による気候変動キャンペーンである。賛同する企業・団体から地球温暖化対策の最新の知恵を宣言してもらい、それらの技術や取り組みをシェアして、ガマンしながら頑張らなくても実現する低炭素社会をめざそうというものであり、現在は、新たな気候変動キャンペーンである「デコ活」(二酸化炭素

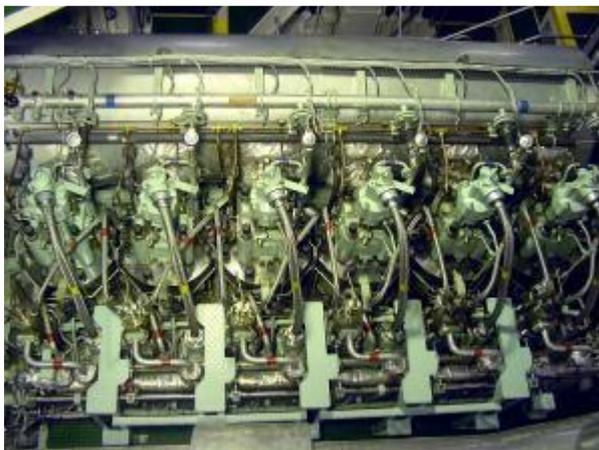
(CO2)を減らす(DE)脱炭素(Decarbonization)と、環境に良いエコ(Eco)を含む"デコ"と活動・生活を組み合わせた新しい言葉)に移行している。

※9 **船員派遣事業**：船員派遣事業とは、船舶所有者が自己の常時雇用する船員(期間の定めなく雇用されている船員)を、他人の指揮命令を受けて、この他人のために船員として労務に従事させることを業として行うことをいい、船員派遣事業を行うためには、国土交通大臣の許可を受けなければならない。



※10 **高度船舶安全管理システム**：船舶の主機関の各所に特殊センサーを埋め込み、排気温度や回転数など必要な情報をデジタル信号にて主機メーカーへ送信し、陸上から異常時の緊急連絡や部品交換の指導など多角的にアドバイスができる支援システム。

(画像の出典:浪速タンカーホームページ)



※11 **船舶職員乗組み基準特例許可証**：船舶職員及び小型船舶操縦者法の乗組み基準の特例(20条特例)により、国土交通大臣の許可を受けることで、船舶が特殊の構造又は装置を有していること、航海の態様が特殊であることなどの事由により、同法第18条の乗組み基準によらなくても、個々の船舶の実情に応じて、航行の安全上支障がないと認められる範囲内で、適切な配乗を認めることができることとなっている。

※12 **内航四級海技士に係る実習船**：即戦力を備えた四級海技士養成のため、内航海運事業者の自社船を活用した乗船実習を2013年10月から開始しており、その実習のための自社船舶として認定を受けたもの。(独)航海訓練所で実施している海上技術学校・短期大学の生徒・学生に対する四級海技士養成のための9か月の乗船実習のうち、後期3か月について内航貨物船などを活用し、官民連携による乗船実

習を実施している。

※13 **船員労働災害防止優良事業者**：船舶所有者などの関係者による船員の労働災害防止に向けた自主的な取り組みを促進させるため、個々の船舶所有者の自主的努力を評価して、船舶所有者からの申請に基づき、一定の条件に該当する船舶所有者を船員労働災害防止優良事業者として国土交通省海事局船員政策課が認定している。認定には1級と2級があり、1級は認定申請日現在で2級の認定を受けていることが条件となっている。

※14 **船員安全・労働環境取組大賞**：第10次船員災害防止基本計画における取り組みの一環としてスタートした表彰制度であり、船舶所有者、船員及びその関係者が行っている、(1)船員災害防止(災害・疾病)、(2)労働環境向上に係る優れた取り組みを「船員安全・労働環境取組大賞」として表彰し、その取り組みの普及啓発、活用促進を図ることにより、船員災害及び海難の防止とともに、船員の労働環境の向上に貢献することを目的としている。応募のあった取り組みの中から、「トリプルエス大賞選考委員会」において審査の上、船員安全・労働環境取組大賞及び特別賞が選定される。選定された取り組みは、海事局長による表彰状の授与を行ったのち、国土交通省ウェブサイトなどで公表されるほか、受賞者は「船員安全・労働環境取組大賞(又は特別賞)」のロゴマークを使用することができる。

※15 **ピンクリボン運動**：ピンクリボン運動は、1980年代にアメリカで始まった乳がんの啓蒙運動である。乳がんで亡くなった患者の家族が、「このような悲劇が繰り返されないように」との願いをこめて作ったピンクのリボンをシンボルにしたことから、「ピンクリボン運動」と呼ばれるようになった。この運動の広がりにより、アメリカでは乳がんに対する意識が高まり、乳がんの検診受診率も高まった。その結果、乳がんによる死亡率は低下し、「ピンクリボン運動」はさらに広く認知されるようになり、今では、ピンクリボンは乳がんの早期発見・早期治療等の重要性を伝えるシンボルとして、世界共通で使用されている。日本でも、毎年10月1日から10月31日までの1か月間を「乳がん月間」とし、全国各地で乳がんの早期発見・早期治療を啓発するピンクリボン運動が行われている。

※16 **第一種船舶管理事業者**：「登録船舶管理事業者規程」により、平成30年4月1日より、船舶管理事業者が国土交通大臣に対し、登録を行えるようになった。この規程は、「登録船舶管理事業者に関し必要な事項を定めることにより、その業務の適正な運営を確保し、もって内航海運業の健全な発達に資する」(第一条)ことを目的としている。対象となる船舶管理事業は、

- ① 船舶保守管理：船舶の堪航性を保持するための保守に係る管理
- ② 船員配乗・雇用管理：船員の配乗及び雇用に係る管理
- ③ 船舶運航実施管理：船舶の運航の実施に係る管理

であり、第一種登録船舶管理事業者は上記①、②、③の3つの業務全ての管理を行う登録船舶管理事業者である。また、第二種登録船舶管理事業者は、船舶保守管理(船員に対する指揮命令を行うものを除く)のみを行う登録船舶管理事業者である。

(出典：国土交通省ホームページ)

登録船舶管理事業者一覧

印刷用ページ

2021.10.21現在 登録済31事業者

関東運輸局管内

番号等	事業者名	主たる営業所	事業の種類
登船関0001号	株式会社アズーロジャパン	東京都港区芝公園1丁目3-12	第一種
登船関0002号	浪速タンカー株式会社	東京都港区芝公園1丁目3-12	第一種

※17 **BRM 訓練**: BRM(Bridge Resource Management)は、Bridge(操舵室)の構成メンバーが、それぞれの持つ知識と情報を駆使して、状況認識・情報伝達・問題点の認識・解決案立案・問題解決案の実行という流れで、Bridge Team という組織を運用する技術である。BRM 訓練は本船のブリッジにある人、物、情報をすべて安全航行のための資源(Resource)として捕え、それを有効に活用するための訓練であり、船長、航海士、操舵手など役割を決め、チームワークで実施する。

※18 **シップ・オブ・ザ・イヤー**: 毎年日本で建造された話題の船舶の中から、公益社団法人 日本船舶海洋工学会が技術的・芸術的・社会的に優れた船を選考して授賞しているもので、全部門の中で選ばれるシップ・オブ・ザ・イヤーの他に小型客船部門、小型貨物船部門、漁船・調査船部門、作業船・特殊船部門などの部門賞がある。

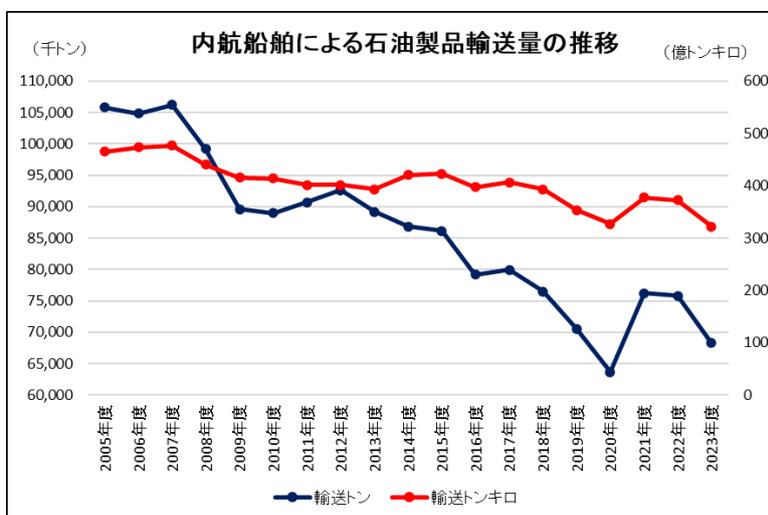
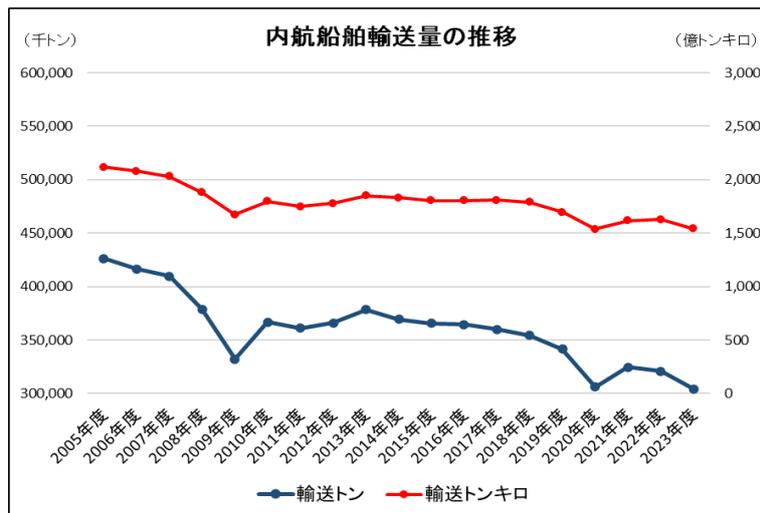
2.2 業界動向

■ **内航海運の動向**(出典:内航海運組合総連合会 ホームページ、「令和 6 年度版 内航海運の活動」、国土交通省「海事レポート 2024」、「内航船舶輸送統計」ほかに基づき商工中金経済研究所が作成)

● 内航貨物輸送量

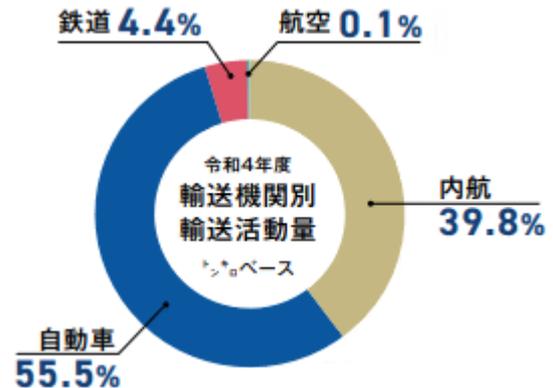
2023 年度の内航貨物輸送量は、輸送トン数では対前年度比 5.1%減少の 304,404 千トン、輸送トンキロでは対前年度比で 5.3%減少の 1,540 億トンキロになった。うち、石油製品の輸送量は液化石油ガスや重油の大幅な減少などで輸送トン数では対前年度比で 9.9%減少の 68,257 千トン、輸送トンキロでは対前年度比で 13.7%減少の 322 億トンキロになった。2009 年度にリーマンショックの影響で急激に減少した以降はほぼ横ばいで推移していたが、2020 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少した。その後は少しずつ回復傾向が見られたが、取扱貨物量はコロナ前の 9 割程度に留まっている。石油製品輸送の推移において輸送トン数の減少に比較して輸送トンキロの減少が緩やかなのは、製油所の統廃合の影響などで輸送トン数は減少した一方で、平均輸送距離が延びたことによるもの。

(出典:国土交通省「内航船舶輸送統計」を基に商工中金経済研究所が作成)



● 国内輸送機関別輸送量

国内輸送機関別輸送量に占める内航海運のシェアは2022年度で、輸送量(輸送トン)では7.6%であるが、輸送活動量(輸送トンキロ)では39.8%に及んでいる。これは、内航海運が長距離・大量輸送に適した輸送機関であることを示している。内航海運は、2022年度の平均輸送距離で見ると507kmで、自動車の8.59倍である。

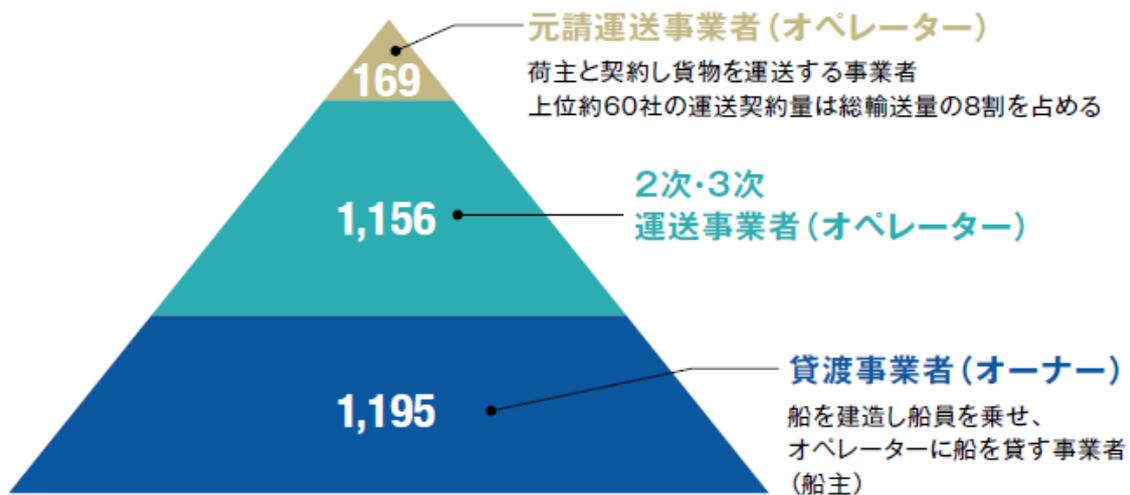


(出典:令和6年版 内航海運の活動)

● 内航海運事業者数の推移

2024年3月31日現在の内航海運事業者数は2,957であるが、このうち休止等事業者が262あり、営業事業者は2,695となっている。その内訳は、登録事業者^{※19}数では運送事業者が717、貸渡事業者が867、船舶管理事業者が173の計1,757となっている。届出事業者^{※19}では、運送事業者が608、貸渡事業者が328、船舶管理事業者が2の計938となっている。内航海運事業者は、小規模事業者が主体で後継者の確保が難しくなっている。貸渡事業者のうち6割以上は一杯船主^{※20}といわれている。

(出典:令和6年版 内航海運の活動)



※19 **登録事業者と届出事業者:** 登録事業者とは、総トン数が100トン以上または長さ30m以上の船舶による内航運送をする事業または内航運送の用に供される船舶の貸渡しをする事業を営む者をいう。また、届出事業者とは、総トン数が100トン未満かつ長さ30m未満の船舶による内航運送をする事業または内航運送の用に供される船舶の貸渡しをする事業を営む者をいう。

※20 **一杯船主:** 保有船舶が1隻のみの事業者である。そのほとんどが保有船舶の保守管理や船員の雇用・配乗等を事業主自らが行っているため、保守管理品質の向上や若手船員の確保などの面で負担が大きく、零細事業者の規模の拡大や経営の安定化が進まない要因となっている。

● 内航船の船種別船腹量

下表の通り、2014年と比較し一隻当たりの平均総トン数は増加しているため、内航船舶全体の隻数は減少しているが、総トン数は増加している。また、油送船については、隻数は減少しているが、総トン数、平均総トン数は増加している。

船種	2014年3月31日			2024年3月31日		
	隻数	総トン数	(平均)	隻数	総トン数	(平均)
その他貨物船	3,445	1,746,235	(507)	3,532	2,525,914	(715)
土・砂利・石材専用船	374	231,178	(618)	198	153,594	(776)
セメント専用船	141	384,561	(2,727)	130	378,083	(2,908)
自動車専用船	18	91,851	(5,103)	11	40,239	(3,658)
油送船	971	956,359	(985)	898	1,043,535	(1,162)
特殊タンク船	300	198,841	(663)	286	208,709	(730)
合計	5,249	3,609,025	(688)	5,055	4,350,074	(861)

(注) 1. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

2. ()は平均総トン数である。

資料) 国土交通省海事局作成

● 船員の現状

国内の多くの業界において人材不足の問題が顕在化している状況にあり、特に建設業や運輸業では、就業者の高齢化が進んでいる。内航船員も50歳以上の割合が44.0%と全体の約半数を占める状況にあるが、若年船員確保のための取り組みが進められ、30歳未満の船員数が、2018年に5,270人(全体の18.7%)であったものが、2023年には5,693人(全体の19.9%)となり、近年は若年層が徐々に増加している。但し、新規求人数は増加傾向である一方、新規求職数は減少傾向にあり、同時期の陸上労働者の有効求人倍率は約1.3倍であるのに対し、有効求人倍率は4倍を超える倍率となっている。また、新規就業者については、海上技術学校等や水産・海洋高校からの入職者が大半を占めている。

● 船員の働き方改革

内航船員について、今後も海上輸送を担う優秀な人材を継続的に確保していくため、交通政策審議会海事分科会船員部会において「船員の働き方改革」に関する議論が重ねられ、2020年9月、「船員の働き方改革の実現に向けて」がとりまとめられた。これを受けて、船員の働き方改革を実現し、若手船員の定着を図るため、「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律(海事産業強化法)」により改正された船員法等が2023年4月1日に完全施行され、船員の労務管理の適正化や船員の健康確保を図るための新たな制度が開始された。

(出典:国土交通省 海事局 海事レポート 2024)

① 船員の労務管理の適正化 (2022年4月～)

船舶所有者に対して労務管理責任者の選任、船員の労働時間の状況の把握等を義務付け

② 労働時間規制の範囲の見直し (2023年4月～)

航海当直の引継ぎや操練に係る作業を労働時間規制の対象とするよう見直し



▲ 「船員の働き方改革」に係る新たな制度

③ 船員の健康確保 (2023年4月～)

- ・ 常時50人以上の船員を使用する船舶所有者に対して産業医の選任、長時間労働者への面接指導及びストレスチェックの導入を義務付け
- ・ 船舶所有者に対して健康検査結果に基づく健康管理を義務付け

● 内航海運分野における省エネ、CO2 排出削減に向けた取り組み

国内全体からの CO2 排出量のうち、運輸部門からの排出量は約 2 割を占める。内航海運からの CO2 排出量は約 1,021 万トン (2022 年度) であり、これは運輸部門からの排出量の約 5.3% である。2050 年にカーボンニュートラルの実現を目指すなかで、内航海運についても、181 万トンの CO2 削減目標に、さまざまな対策をすすめている。また、内航海運は陸上輸送に比べて環境負荷の低い輸送モードであることから、昨今の 2024 年問題の対策も相まってモーダルシフトの担い手として期待が高まっている。

省エネルギー船舶の普及のため、船舶の特別償却制度や船舶の買換特例制度(環境性能に優れた船舶に対し税制を優遇)、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度(二酸化炭素低減化船等に対し金利を優遇)による支援を行っている。本件で導入する船舶については、海事産業強化法に基づく特定船舶の認定を受け鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用するもので、最新の環境技術の採用により、燃料効率の改善と排出ガスの削減により環境負荷の低減を実現している。また、内航船舶について省エネ・省 CO2 設備(燃料消費量及び CO2 排出量を削減する設備)への投資環境を整備するため、船舶の環境性能を「見える化」し、それを客観的に評価する「内航船省エネルギー格付制度」について、2020 年 3 月から本格運用を開始している。

2.3 CREDO と CORPORATE IDENTITY

浪速タンカーでは、以下の CREDO を基に、企業価値を高め社会経済の発展と地球環境保護などに貢献していくこととしている。また、CORPORATE IDENTITY の一環として「はた楽プロジェクト」を創設し、従業員が安心して生き活きと仕事に専念できる職場を創造している。

【CREDO～皆様への約束～】

私たちは、エネルギーの安全輸送を通じて、人々の社会生活と経済発展に貢献いたします。

私たちは、健全な事業活動を通じて企業価値を高め、お客様や株主の負託にお応えいたします。

私たちは、互いに助け合うことで、活力にあふれ創造力を発揮できる企業風土を醸成していきます。

私たちは、良き企業市民として、地球環境保護やコンプライアンス等の社会的責任を果たします。

【CORPORATE IDENTITY～社会と共有したい企業文化～】



「働いている時間が楽しくなければ、人生そのものが愉しいはずがない」という考えから、日常業務がストレスフリーであり、快適と感じられる職場環境で個々人のポテンシャルを発揮することを目的に「はた楽プロジェクト」を推進している。

2.4 事業活動

浪速タンカーグループ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。

■ 環境負荷軽減のための取り組み

● 省エネとCO2排出抑制、大気汚染防止のための取り組み

浪速タンカーは2006年より環境省の推進する省エネ国民運動「Fun to Share」(旧 チーム・マイナス6%)に参加し、省エネルギー活動を推進している。海上部門においては経済速力による燃料消費量の低減に加え、主機関から発生した排気ガスを室内ボイラーに二次利用する排ガスエコマイザー^{※21}、プロペラの翼角を最適に調整し推進効率を高める可変ピッチプロペラ、船体伴流を整えるフィンの取り付け、環境に優しい平滑防汚塗料(塗膜表面を平滑化することにより、船体への摩擦抵抗を減らし、燃費低減効果を発揮するように設計された防汚塗料)の使用などクリーンな輸送サービスを目指している。また、船内の照明についてはLED照明の導入を推進している。

【排ガスエコマイザーと可変ピッチプロペラ、フィン】(画像の出典:浪速タンカーホームページ)

(排ガスエコマイザー)

(可変ピッチプロペラ)



(フィン)



※21 **排ガスエコマイザー**：主機関の排ガス熱エネルギーを二次利用するための装置。排ガス熱エネルギーを利用して蒸気を発生させて蒸気タービンで発電する、またはボイラーに排ガス熱エネルギーを二次利用することなどにより使用する燃料の低減を図り大気汚染の抑制とCO₂の排出削減をすることができる。

陸上部門では、オフィスの節電や社用車のアイドリングストップ、エコロジー商品の積極的な購入など身近なところから全社で取り組んできた。低炭素化社会実現に向けた取り組みとしては、2018年に使用電力をRE100^{※22}対応の再生可能エネルギー由来としているビルに浪速タンカー及びアズーロジャパンの本社を移転した。テナントである浪速タンカー及びアズーロジャパンも再エネ電力を利用していると認められる。また、浪速タンカーは本社のバルコニーの緑化も行うことで地球温暖化の防止に役立っている。

【浪速タンカー及びアズーロジャパン本社のバルコニー】(画像の出典:浪速タンカーホームページ)



※22 **RE100**：企業が自らの事業の使用電力を100%再エネで賄うことを目指す国際的なイニシアティブであり、「Renewable Energy 100%(再生可能エネルギー100%)」の頭文字をとって、「RE100」(あーるいーひゃく)と呼ばれている。環境省は、2018年6月にRE100に公的機関としては世界で初めてアンバサダーとして参画し、RE100の取り組みの普及のほか、自らの官舎や施設での再エネ電気導入に向けた率先的な取り組みやその輪を広げていくこととしている。

● **安全な航海と乗組員の安全性向上、適切なリプライス^{※23}による環境負荷軽減のための取り組み**

浪速タンカーは、海難事故防止と環境保全を目的に1995年に安全管理システム(マニュアル・手順書)を制定し、翌年に任意国際安全管理コードの適合認証を取得、2006年には国土交通省のガイドラインに従いPDCAサイクルをより充実させることを目的に安全管理規程の届出を行った。これらのシステムを活用した貨物の取扱方法や操船技術、交通法規などさまざまな角度からの教育と併せ、自己評価、リスクアセスメント、事故分析、内部監査などの継続的検証を実施することで、一人ひとりの安全に対する意識を日々高めている。

近年は、IoTデータの積極活用による更なる品質向上を目指し、ウェザーニューズ社とオリジナル航海支援システムを構築、気象海象や船舶動静の把握だけでなく、刻々と変化する気象を予測し、最適な操船をナビ

ゲートすることで航海時間の短縮や燃料消費量の削減、乗組員の疲労軽減を実現している。

また、浪速タンカーグループでは、高度船舶安全管理システムを搭載する船舶の導入を進めるほか、万一の事故発生におけるオイル流出リスクの低減のため運用するタンカーのダブルハル化(二重船底化)を進めており、現在グループで所有する船舶については、今回の船舶購入により、リプレイス予定の1隻を除き全てダブルハル化が完了している。また、浪速タンカーグループでは、老朽化した船舶を適正に処分するとともに、新しい船舶の建造においては、ダブルハル化だけでなく燃料効率の改善と排出ガスの削減に優れた船舶を建造することで、省エネと環境負荷の低減を図ってきた。今回購入予定の船舶についても、特定船舶の認定を受け、最新の環境技術の採用により、燃料効率の改善と排出ガスの削減により環境負荷の低減を実現している。今後も新船の導入に当たっては環境負荷の低い船舶の導入を図ることとしており、浪速タンカーグループ外から用船契約により運用している船舶についても適切なリプレイスにより、環境負荷低減につながるダブルハル構造の省エネ船の導入を進める方針である。

※23 **リプレイス**：新たに船舶を建造して輸送供給力を純増させるのではなく、古い船舶を処分して、その代わりとなる新しい船舶を建造すること。

■ 健康および安全性と福利厚生に係る取り組み

● 安全で働きがいのある職場づくりのための取り組み

浪速タンカーは前述の通り、安全管理システム(マニュアル・手順書)の制定や高度船舶安全管理システムを搭載する船舶の導入のほか、タブレットを利用した安全教育などを行うことで、海難事故の防止と労働災害の未然防止に注力している。また、毎年、安全と健康および環境保全を基本方針とした「安全重点施策」を策定し、海難事故、混油事故、労働災害、汚染事故などの発生防止と従業員の健康促進を図るための具体的な行動計画を立てて取り組んでおり、過去5年間に重大な労働災害は発生していない。グループ企業も浪速タンカーの施策に準じた取り組みを行っており、今後も重点施策の着実な実行と従業員の安全意識の向上を図ることで、グループ全体で重大な労働災害の発生件数0件を継続していくこととしている。

各社で毎年確実に定期健康診断を実施するほか、浪速タンカーでは女性の活躍を推進するため、通年のピンクリボン基金と併せ、ナショナルマンモグラフィ月間とされる10月に従業員が啓発バッジを装着するだけでなく40歳以上の従業員の配偶者および女性従業員への乳がん(マンモグラフィ)検診費用を会社側で全額負担するなど検診の普及を図っている。今後、更に従業員が健康を維持し、安心して働けるように乳がん(マンモグラフィ)検診費用だけでなく、特定の年齢層や既往症の内容などに応じて定期健康診断や人間ドックを受診する際のオプション検査費用の補助制度を創設することを検討している。

浪速タンカーグループでは日常業務がストレスフリーであり、快適と感じられる職場環境で個々人のポテンシャルを発揮することを目的にしている。従業員のワークライフバランスの実現に向け、働き方改革に取り組んでおり、テレワーク制度の導入のほか、浪速タンカーでは始業時間は8:30となっているが、9:00までに出勤することを可とする柔軟な勤務体制をとっている。

陸上業務に従事する従業員と船員で年間休日日数や年次有給休暇、時間外労働時間に関する規定は異なるが、有給休暇の取得率については、グループの全ての従業員が72.5%以上(2023年11月期実

績)の取得率となっている。また、船員については、2024 年の「安全重点施策」において、配船調整によって年間 12 回の仮バース^{※24} 取得を目標とするなど労働環境向上を目指している。今後は更に「はた楽プロジェクト」を推進し 2026 年までにグループの各部門の有給休暇の取得率を 80%以上にする方針である。また、希望する従業員については全て育児休暇の取得ができる体制を確保することとしている。2023 年 11 月期の時間外労働については、陸上業務で 1 人当たり月平均 3.5 時間以内、船員は 38 時間程度となっている。今後、船員の働き方改革に沿って、船員の労働時間の適切な把握と管理を行い、人員対策と業務ローテーションの見直しや省力化のための自動化設備の導入などを行うことで、船員の時間外労働時間の削減を図っていくこととしている。

船舶の乗組員にとって安全で働きやすく快適な職場環境を作るため、船員の安全や船内居住環境の向上にも力を入れており、浪速タンカーは 2017 年に船内労働のなかで、省略してはならない作業の省略撲滅による無事故・無災害達成への取り組みが評価され国土交通書より「船員安全・労働環境取組大賞」を受賞した。また、アズーロジャパンは 2019 年に船員の良質な睡眠の確保し、疲労回復を図るため、居室内の騒音を軽減する「ホワイトノイズマシン」、就寝中の肩や腰にかかる負担を軽減する「ハイブリットマット」を全船、全室に導入したことを評価され、「船員安全・労働環境取組大賞 特別賞」を受賞した。更に 2021 年には「船員安全・労働環境取組大賞」を受賞し、その取り組みは船員安全・労働環境取組大賞のベストプラクティス集に収録されている。最近の若者の生活様式を反映させ、プライバシーを尊重した設計としながら、個室や食堂・サロンの広さ、天井の高さ、壁、窓、ベッド、テーブル、イス、風呂などにも最新の配慮がなされている。寛ぎのための和室、健康管理のためのトレーニングルームを設けた船舶もある。

船舶の騒音対策としては IMO(国際海事機関)第 91 回海上安全委員会で船内騒音規制コードを強制化する SOLAS 条約改正案^{※25} の採択を受け、造船所やエンジンメーカー協力のもと、より静粛な船体設計と遮音効果を高めた区画の配置により、騒音規制値をクリアした。

また、乗組員と乗客などで業務を行う人の万一の事態に備え、全ての社船と一部のグループ船に自動体外式除細動器(AED)を設置している。また、装備船舶に乗務する乗組員は AED の取扱いに関する教育を受講している。

福利厚生としては、各種社会保険や手当、確定拠出型年金を含む年金制度などの取り扱いのほか、沖縄県、長崎県、長野県、北海道に保養所を設け、従業員とその家族などが利用できるようにしている。

【浪速タンカーグループ保養所】(画像の出典：浪速タンカーグループ提供資料)

(沖縄県カフーリゾート保養所)



(長崎県ハウステンボス保養所)



(長野県軽井沢保養所)



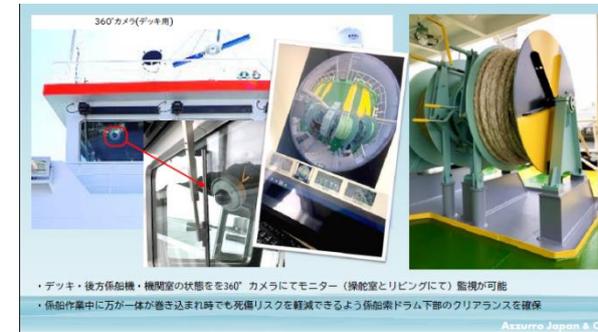
(北海道ボールパーク保養所)



※24 **仮バース**: 乗組員が休養のため、荷役棧橋以外の一般の公共岸壁に着岸すること。乗船期間中に着岸して上陸できる休日であり、心身の疲労回復の重要な機会となっている。

※25 **SOLAS 条約改正案**: SOLAS 条約(海上人命安全条約)は、1912 年のタイタニック号海難事故を受けて制定された、船舶の安全確保を目的とする国際条約である。騒音に起因する船員の健康被害、操船時における指示伝達の阻害による安全性への影響を最小限にするため、欧州の 27 か国が、約 30 年前に採択された船内騒音コード IMO 決議 A.468(XII)の要件を強化した上で、これを強制化することを IMO に提案した。この提案を受け、IMO において約 5 年間の審議が行われた後、船内騒音コードの改正が採択されるとともに、同コードを強制化する SOLAS 条約の改正が 2012 年 11 月に採択された。

【アズーロジャパンの船員安全・労働環境取組大賞】(出典: 船員安全・労働環境取組大賞のベストプラクティス集)



【自動体外式除細動器(AED)と取り扱いに関する教育】(画像の出典:当社ホームページ)



■ 教育と社会的保護に係る取り組み

● 従業員の教育、訓練、能力開発に係る取り組み

(タブレット端末を利用した安全教育)

各船舶にタブレット端末を配布しマニュアル・手順書や教育資料などをクラウドとして保管、新人船員や休暇明け乗船者も通達文書、その他最新のトピックス等を時間や場所を気にせず船内にて閲覧できるようにしている。安全教材を従来のペーパーから動画ファイルへと移行することで、誰でも同じ水準で手軽に習熟できる環境を構築している。

(操船シミュレーターシステムの導入)

2020年1月に、既存船員のみならず未経験者のスキルアップを目的に、東京計器株式会社とのコラボレーションにより最新鋭『操船シミュレーターシステム』を東京本社に導入した。これにより、未経験者の雇用・教育による船員確保と既存船員の更なるスキルアップが可能となった。

(画像の出典:当社ホームページ)



(小型船舶操縦免許取得のための支援と教育訓練船による実習訓練)

乗組員(特に未経験者)教育においては実習訓練も必要と考え、東京夢の島マリーナに小型ボートを配備している。(アズーロジャパン所有)全長 10メートル程の小型船舶で GPS など航海術を学ぶための最新鋭設備を設置している。オフィスでの座学では港則法など守るべきルールを、操船シミュレーターでは意図的にセットした危険シナリオ下における避航訓練を、実習では潮や風の影響を肌で感じるとともに見張りの重要性和安全な航海術を習熟させ、安心して乗務へ移行できる心の下地作りに取り組んでいる。取り組みの一環として小型船舶操縦免許の取得を進めており、免許取得のための費用は会社で負担している。今後 2026 年度までにグループで小型船舶操縦免許 2 級の有資格者を 15 名以上にする方針である。(2024 年 9 月現在有資格者 12 名、うち大阪タンカー 0 名)

【教育訓練船 ARIES(アリエス)】(画像の出典:当社ホームページ)



- 雇用、賃金に係る取り組み
- 多様な人材の積極的な活用

浪速タンカーグループの 2024 年 9 月現在の従業員数は、131 名(うち女性は 18 名、大阪タンカーは 0 名)であり、65 歳以上の高齢者は 10 名(同 0 名)となっている。女性従業員比率は 13.7%で高齢者の従業員の比率は 7.6%となっている。従業員のうち船員は 114 名のうち 9 名が女性船員である。2017 年に浪速タンカーで初の女性船員を採用し、翌年には鉄道・運輸機構の協力のもと、内航女性船員 PR 講演を全国計 7 か所で開催するなど女性船員の採用を積極的に行っており、ホームページにも「密着!船ガール」のプロモーションビデオを掲載している。女性管理職はグループ企業全体で 4 名(男女計は 11 名)となっており、女性管理職の比率は 36.4%となっている。女性船員については今後も積極的な採用活動を行い、2027 年度までにグループ全体で新たに 3 名以上の採用を行う予定である。また、今後もグループ各社で定年後の従業員について希望者は積極的に雇用を継続することで、高齢者のもつ、スキルやノウハウを活用していく方針である。

【プロモーションビデオ】（出典：浪速タンカーホームページ）



● **一般的な労働者の平均を上回る高い賃金水準の維持、向上**

浪速タンカーのグループ企業の賃金水準は内航海運業界の平均賃金水準並みで、一般的な労働者の平均を上回る水準にある。グループ各社で今後も労働環境の向上、福利厚生の充実に努めるとともに、賃金水準についても適切な賃金改定により、一般的な労働者の水準を上回る水準を維持していくこととしている。

■ **零細・中小企業の繁栄とライフラインの確保のための取り組み**

● **安全かつ安定した石油製品の輸送と利用企業の事業の維持、発展**

浪速タンカーグループは安定して石油製品の海上輸送を行うことを通じて、全国各地のガソリンスタンドや燃料の卸・小売業者、運送業者を始めとした物流業者などの安定した事業継続を支えるとともに、国民生活のライフラインの確保に貢献している。また、東日本大震災の際の緊急輸送にみられるように、非常時において従業員の安全確保を図るとともに、速やかに必要な輸送を行えるような体制づくりを進めており、2026年度までにグループ外の船主とも連携してBCP計画を策定し、定期的に教育、訓練を行うとともに、計画の見直しを行っていくこととしている。

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	海上および沿岸貨物水運業
ポジティブ・インパクト	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、水域、大気、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	➤ 一般的な労働者の平均を上回る高い賃金水準の維持、向上

■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、気候の安	➤ 安全な航海と乗組員の安全性向上、適切なリプレイスによる環境

定性、水域、大気、資源強度、廃棄物	負荷軽減のための取り組み
健康および安全性、社会的保護	➤ 安全で働きがいのある職場づくりのための取り組み
気候の安定性、大気、資源強度	➤ 省エネと CO2 排出抑制、大気汚染防止のための取り組み

■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
(ポジティブ) エネルギー、零細・中小企業の繁栄 (ネガティブ) 自然災害	➤ 安全かつ安定した石油製品の輸送と利用企業の事業の維持、発展
(ポジティブ) 教育 (ネガティブ) 社会的保護	➤ 従業員の教育、訓練、能力開発に係る取り組み
(ポジティブ) 雇用 (ネガティブ) ジェンダー平等	➤ 多様な人材の積極的な活用

■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

<ネガティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
生物種	➤ 内航海運業であり、海上輸送に伴う外来生物の国内への侵入など海洋生物の生態系を混乱させるようなリスクは低いことから、特定しない。
生息地	➤ 内航海運業であり、海上輸送に伴う外来生物の国内への侵入など海洋生物の生態系を混乱させるようなリスクは低いことから、特定しない。

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

浪速タンカーグループ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 のうち目標年度に達したものについては、再度の目標設定等を検討する。

【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	気候の安定性、水域、大気、資源強度、廃棄物		
取組内容(インパクト内容)	安全な航海と乗組員の安全性の向上、適切なリプレイスによる、環境負担軽減のための取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 2027 年度までに、浪速タンカーグループ外からの定期用船を含め運用する船舶の 1 隻以上を海洋汚染と大気汚染の抑制、CO2 排出量の削減など環境負荷の低い船舶にリプレイスする。 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 引き続き海難事故防止と海洋汚染防止のため安全管理システム(マニュアル・手順書)に従った安全管理と従業員への安全教育の徹底を図る。また、毎年安全と健康および環境保全を基本方針とした「安全重点施策」を策定し、海難事故、混油事故、労働災害、汚染事故などの発生防止と従業員の健康促進を図るための具体的な行動計画を立てて取り組む。 ➢ 今回の船舶購入に伴い、浪速タンカーの 1 隻をリプレイスするほか、今後、定期用船の船舶を含めシングルハル構造の老朽化している船舶から順次、環境負荷の低い、ダブルハル構造の省エネ船にリプレイスする。 		
貢献する SDGs ターゲット	7.3	2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。	
	12.2	2030 年までに天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する。	
	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呈する強靱性(レジリエンス)及び適応の能力を強化する。	
	14.1	2025年までに、海洋ごみや富栄養化を含む、特に陸上活動による汚染など、あらゆる種類の海洋汚染を防止し、大幅に削減する。	

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)	安全で働きがいのある職場づくりのための取り組み		
KPI	● グループ全体で重大な労働災害の発生件数 0 件を継続する。(過去5年間の発生件数 0 件)		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 毎年、安全重点施策の見直しを行い、グループ各社で事故や労働災害の発生防止と従業員の健康促進を図るための具体的な行動計画に基づいた取り組みを行う。		
貢献する SDGs ターゲット	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。	
	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。	

【ポジティブ・インパクト、ネガティブ・インパクトの両方】

特定したインパクト	(ポジティブ) エネルギー、零細・中小企業の繁栄 (ネガティブ) 自然災害
取組内容(インパクト内容)	安全かつ安定した石油製品の輸送と利用企業の事業の維持、発展
KPI	● 2026年度までにグループ全体でBCP計画を策定し、教育、訓練を行うとともに隔年で見直しを実施する。
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 大規模な地震や台風などによる自然災害が発生した場合に、従業員の安全確保を図るとともに、速やかに日本各地に必要な輸送を行うことで、輸送物を利用する事業者の事業の継続とその地域のライフラインの確保するため、今後2026年度までにグループ外の船主とも連携してBCP計画を策定し、定期的に教育、訓練を行うと

	ともに、計画の見直しを行う。		
貢献する SDGs ターゲット	7.1	2030 年までに、安価かつ信頼できる現代的エネルギーサービスへの普遍的アクセスを確保する。	
	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。	
	13.1	全ての国々において、気候関連災害や自然災害に呈する強靱性(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	(ポジティブ) 雇用 (ネガティブ) ジェンダー平等		
取組内容(インパクト内容)	多様な人材の積極的活用		
KPI	● 2026 年以降、グループ全体で女性船員を新たに 3 名以上雇用する(2024 年 9 月現在 9 名、うち大阪タンカー 0 名)		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ ホームページやイベントなどを通じ内航女性船員の採用に係る PR 活動を積極的に行うとともに、引き続きグループ全体で女性船員が安心して快適に働ける職場環境づくりを進めることで女性船員の雇用を拡大する。		
貢献する SDGs ターゲット	5.1	あらゆる場所における全ての女性及び女兒に対するあらゆる形態の差別を撤廃する。	
	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。	

	8.8	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。	

なお、ポジティブ・インパクトとして特定している賃金に係る取り組みは、今後も適切な賃金改定により、一般的な労働者の平均を上回る賃金水準を維持していくことから KPI は設定していない。同様に教育に係る取り組みについても現行の制度を利用して引き続き従業員の教育、訓練、能力開発に積極的に取り組むこととし、KPI は設定していない。また、ネガティブ・インパクトとして特定している社会的保護の取り組みについては、福利厚生面の充実した制度や資格取得のための補助金などを継続して運用していくこととし KPI は設定していない。

5.サステナビリティ管理体制

浪速タンカーグループは、本ファイナンスに取り組むに当たり、浪速タンカーの代表取締役社長 福岡 賢氏と総務部が中心となり、浪速タンカーグループの事業活動とインパクトリーダー、SDGs における貢献などの関連性について検討を行った。本ファイナンス実行後も、浪速タンカーの代表取締役社長 福岡氏が最高責任者、取締役 総務部兼財務部長 山際 昌輝氏が管理責任者となりグループ各社と連携をとりながら KPI の達成に向けた取り組みを管理、推進していく。

(最高責任者) 浪速タンカー 代表取締役社長 福岡 賢

(管理責任者) 浪速タンカー 取締役 総務部兼財務部長 山際 昌輝

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、浪速タンカーグループ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、浪速タンカーグループ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。浪速タンカーグループは、上記の結果、本件融資期間を通じてポジティブな成果の発現とネガティブな影響の低減に努めることを確認した。また、商工中金は年に 1 回以上その成果を確認する。

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、商工中金経済研究所が商工中金から委託を受けて作成したもので、商工中金経済研究所が商工中金に対して提出するものです。
2. 本評価書の評価は、依頼者である商工中金及び申込者から供与された情報と商工中金経済研究所が独自に収集した情報に基づく、現時点での計画または状況に対する評価で、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、商工中金経済研究所は本評価書を利用したことにより発生するいかなる費用または損害について一切責任を負いません。
3. 本評価を実施するに当たっては、国連環境計画金融イニシアティブ(UNEP FI) が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」に適合させるとともに、ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項(4) に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に整合させながら実施しています。なお、株式会社日本格付研究所から、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに関する第三者意見書の提供を受けています。

〈本件に関するお問い合わせ先〉

株式会社商工中金経済研究所

主任コンサルタント 波多野 美樹

〒105-0012

東京都港区芝大門 2 丁目 12 番 18 号 共生ビル

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