

株式会社清水銀行が実施する 市野輸送株式会社に対する 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、株式会社清水銀行が実施する市野輸送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

2023年1月31日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

市野輸送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：株式会社清水銀行

評価者：株式会社清水地域経済研究センター

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

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

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



I. JCR の確認事項と留意点

JCR は、清水銀行が市野輸送株式会社（「市野輸送」）に対して実施する中小企業向けのポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、株式会社清水地域経済研究センターによる分析・評価を参照し、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した PIF 原則に適合していること、および、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的であることを確認した。

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

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

UNEP FI は、ポジティブ・インパクト・ファイナンス・イニシアティブ（PIF イニシアティブ）を組成し、PIF 推進のためのモデル・フレームワーク、インパクト・レーダー、インパクト分析ツールを開発した。清水銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、清水地域経済研究センターと共同でこれらのツールを参照した分析・評価方法とツールを開発している。ただし、PIF イニシアティブが作成したインパクト分析ツールのいくつかのステップは、国内外で大きなマーケットシェアを有し、インパクトが相対的に大きい大企業を想定した分析・評価項目として設定されている。JCR は、PIF イニシアティブ事務局と協議しながら、中小企業の包括分析・評価においては省略すべき事項を特定し、清水銀行及び清水地域経済研究センターにそれを提示している。なお、清水銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、PIF 原則等で参照している IFC（国際金融公社）の定義に加え、中小企業基本法の定義する中小企業、会社法の定義する大会社以外の企業としている。

JCR は、中小企業のインパクト評価に際しては、以下の特性を考慮したうえで PIF 原則との適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、PIF 原則で参照するインパクト領域における「包括的で健全な経済」、「経済収れん」の観点からポジティブな成果が期待できる事業主体である。ソーシャルボンドのプロジェクト分類では、雇用創出や雇用の維持を目的とし

- た中小企業向けファイナンスそのものが社会的便益を有すると定義されている。
- ② 日本における企業数では全体の 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では 52.9%にとどまることからわかるとおり、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。

清水銀行及び清水地域経済研究センターは、本ファイナンスを通じ、市野輸送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、市野輸送がポジティブな成果を発現するインパクト領域を有し、ネガティブな影響を特定しその低減に努めていることを確認している。

SDGs に対する貢献内容も明らかとなっている。

PIF 原則 2

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

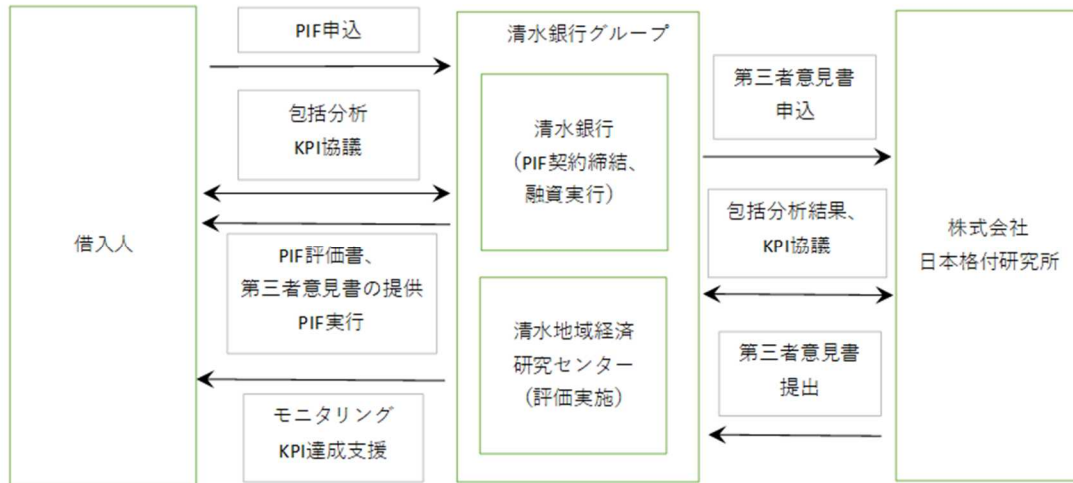
JCR は、清水銀行が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

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

¹ 経済センサス活動調査（2016年）。中小企業の定義は、中小企業基本法上の定義。業種によって異なり、製造業は資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下、サービス業は資本金 5 千万円以下または従業員 100 人以下などだ。小規模事業者は製造業の場合、従業員 20 人以下の企業をさす。



JCR Sustainable PIF for SMEs



(出所：清水銀行提供資料)

- (2) 実施プロセスについて、清水銀行では社内規程を整備している。
- (3) インパクト分析・評価の方法とツール開発について、清水銀行からの委託を受けて、清水地域経済研究センターが分析方法及び分析ツールを、UNEP FI が定めた PIF モデル・フレームワーク、インパクト分析ツールを参考に確立している。

PIF 原則 3 透明性

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

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

PIF 原則 3 で求められる情報は、全て清水地域経済研究センターが作成した評価書を通して銀行及び一般に開示される予定であることを確認した。

PIF 原則 4 評価

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

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

III. 「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合に係る意見

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

本基本的考え方におけるインパクトファイナンスは、以下の 4 要素を満たすものとして定義されている。本ファイナンスは、以下の 4 要素と基本的には整合している。ただし、要素③について、モニタリング結果は基本的には借入人である市野輸送から貸付人である清水銀行及び評価者である清水地域経済研究センターに対して開示がなされることとし、可能な範囲で対外公表も検討していくこととしている。

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

要素② インパクトの評価及びモニタリングを行うもの

要素③ インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うもの

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

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

IV. 結論

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

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



JCR Sustainable PIF for SMEs

(第三者意見責任者)

株式会社日本格付研究所

サステナブル・ファイナンス評価部長

梶原 敦子

梶原 敦子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

新井 真太郎

新井 真太郎



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への適合性について第三者意見を述べたものです。

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

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

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

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

■本件に関するお問い合わせ先

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

株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.

信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル

ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2023年1月31日
株式会社清水地域経済研究センター

目次

1. 評価の概要	1
2. PIF の概要	2
3. 企業概要	2
4. 包括的分析	4
5. サステナビリティ経営体制	12
6. インパクトの特定	16
7. KPI の決定	19
8. モニタリング	23

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

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

1. 評価の概要

（企業概要）

市野輸送は静岡県磐田市にある 1968 年創業の貨物運送及び倉庫・保管事業者である。自動車部品メーカーを中心とした契約法人事業者から依頼された貨物輸送に加えて、自動車部品製造用金型等の貨物の一時保管を行っている。

（インパクト特定）

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

（KPI の決定）

ポジティブなインパクトの成果が期待できる事項として、社会面において、「教育」ではテーマを「従業員の教育の充実と有資格者の増加」とし KPI は「運行管理者資格取得者を現在の 4 名から 6 名に増加させる」とした。社会面・経済面において、「教育」「雇用」「包括的で健全な経済」ではテーマを「女性、高齢者の活躍」とし KPI は「女性ドライバーを現在の 7 名から 10 名に増加させ、女性運行管理者を現在の 1 名から 3 名にする」とした。ネガティブなインパクトの低減が必要となる事項として、社会面において、「健康・衛生」ではテーマを「事故防止と従業員の健康維持」とし KPI は「安全性優良事業所認定を継続して取得する」「労働災害事故の発生ゼロを目指す」「40 歳以上の従業員の人間ドック受診を導入する」とした。「雇用」ではテーマを「有給休暇取得率の向上」とし KPI は「有給休暇取得率を現状の 26.5%から 30%に向上させる」とした。環境面において、「大気」ではテーマを「環境対応車の導入促進と環境に配慮した運転の徹底」とし、KPI は「全車両を NOx・PM 対応車とする（現状では 44 台中 40 台）」とした。「資源効率・安全性」「気候」ではテーマを「環境に配慮した運転の徹底」とし KPI は「対前年比の燃費向上率 2%を達成する」「東京都貨物輸送評価制度での「三つ星」評価を取得する」とした。

(モニタリング)

モニタリング体制として、統括責任者を清水社長、プロジェクトリーダーを天野取締役業務部長とし、総務部内にプロジェクトチームとしてSDGs推進チームを組成した。今後少なくとも年1回はモニタリングする体制を構築し、進捗状況を確認する。

2. PIF の概要

今回実施予定の融資概要

契約日及び返済期限	2023年1月31日～2030年1月15日
金額	50,000,000円
資金使途	運転資金
モニタリング期間	7年

3. 企業概要

企業名	市野輸送株式会社 
海外拠点	無
従業員	49名
資本金	10百万円
業種	一般貨物運送業 倉庫・保管業
事業の内容 2021年度 売上実績	一般貨物運送事業 95% 倉庫・保管事業 5%
主要取引先	<主要仕入先> (株)西日本宇佐美、(株)シーズサービス、道路情報サービス(協) 他 <主要販売先> (株)タカギセイコー、浜名梱包輸送(株)、ヤマト運輸(株) 他
沿革	1968年8月 浜松市市野町に市野梱包を個人開業 1980年8月 市野輸送梱包有限会社を設立 1982年9月 一般区域(限定)免許を取得(名陸自貨二第613号) 1986年7月 浜松市丸塚町に本社新築移転

	<p>1987年8月 一般区域免許を取得（中運自貨二第593号）</p> <p>1990年6月 浜松市上新屋町に倉庫完成</p> <p>1991年5月 市野輸送株式会社に組織変更</p> <p>2000年10月 磐田市岩井に本社新築移転</p> <p>2022年4月 代表取締役社長に清水康人氏就任</p>
<p>企業理念等</p>	<p>【企業理念】：「安全に、迅速に」</p> <p>【経営方針】：「ドライバーを守りながら、採算性を考慮した経営展開」</p>
<p>組織図</p>	<pre> graph TD A[取締役会長] --- B[代表取締役社長] C[相談役] --- B B --- D[取締役業務部長] D --- E[総務部] D --- F[安全推進部] F --- G[輸送部] F --- H[倉庫部] F --- I[整備管理部] F --- J[業務部] </pre>

4. 包括的分析

(1) 業種別インパクトの状況

一般貨物運送事業におけるインパクトレーダーの標準値において、ポジティブなインパクトとして発現した項目は「雇用」「移動手段」「包括的で健全な経済」、ネガティブなインパクトとして発現した項目は「健康・衛生」「雇用」「大気」「土壌」「生物多様性と生態系サービス」「資源効率・安全性」「気候」「廃棄物」となった。

4923 道路貨物運送業	標準値	
	ポジティブ	ネガティブ
水(入手可能性)	○	○
食糧	○	○
住居	○	○
健康・衛生	○	●
教育	○	○
雇用	●	●
エネルギー	○	○
移動手段	●	○
情報	○	○
文化・伝統	○	○
人格と人の安全保障	○	○
正義	○	○
強固な制度・平和・安定	○	○
水(質)	○	○
大気	○	●
土壌	○	●
生物多様性と生態系サービス	○	●
資源効率・安全性	○	●
気候	○	●
廃棄物	○	●
包括的で健全な経済	●	○
経済収束	○	○

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

521 5210 倉庫・保管業	標準値	
	ポジティブ	ネガティブ
水(入手可能性)	○	○
食糧	○	○
住居	○	○
健康・衛生	○	○
教育	○	○
雇用	●	●
エネルギー	○	○
移動手段	○	○
情報	○	○
文化・伝統	○	○
人格と人の安全保障	○	○
正義	○	○
強固な制度・平和・安定	○	○
水(質)	○	○
大気	○	●
土壌	○	○
生物多様性と生態系サービス	○	○
資源効率・安全性	○	○
気候	○	●
廃棄物	○	○
包括的で健全な経済	●	○
経済収束	○	○

(2) サプライチェーン全体におけるインパクトの状況

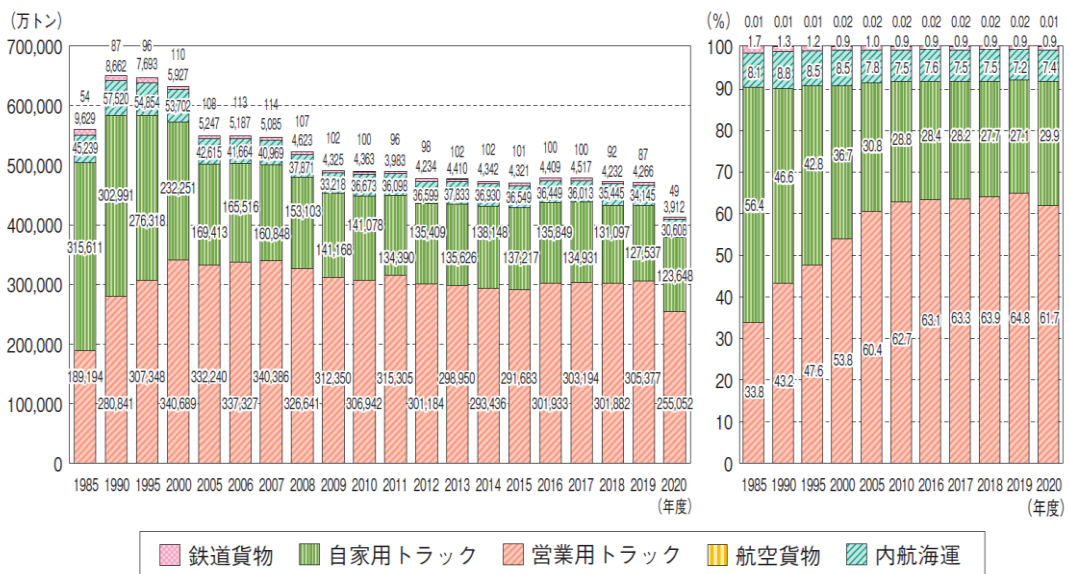
i 運送業界の概要

モノの輸送を担っている道路貨物運送業は、日本経済及び地域の物流手段を支える重要な社会基盤産業であり、生産者、製造業者、卸売、小売業者、消費者など一次から三次までの全産業に関わっている。なお、道路貨物運送業は、「一般貨物運送」「特定貨物運送」「貨物軽自動車運送」に大別される。

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

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

国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移

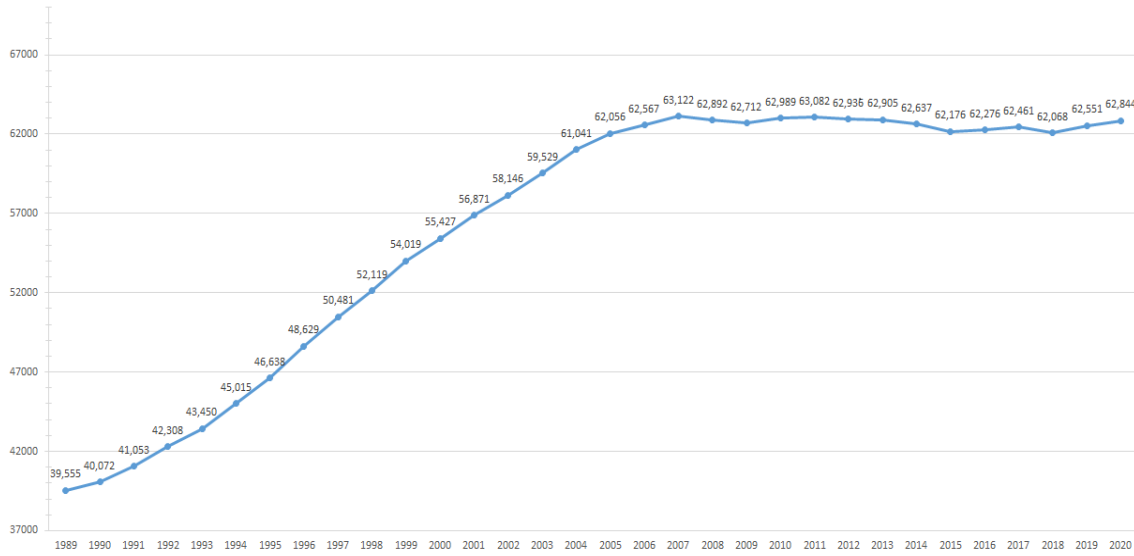


資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

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

¹ 物流二法とは、「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」をさし、1989年に貨物輸送の規制緩和の一環として制定された。

貨物運送事業者数

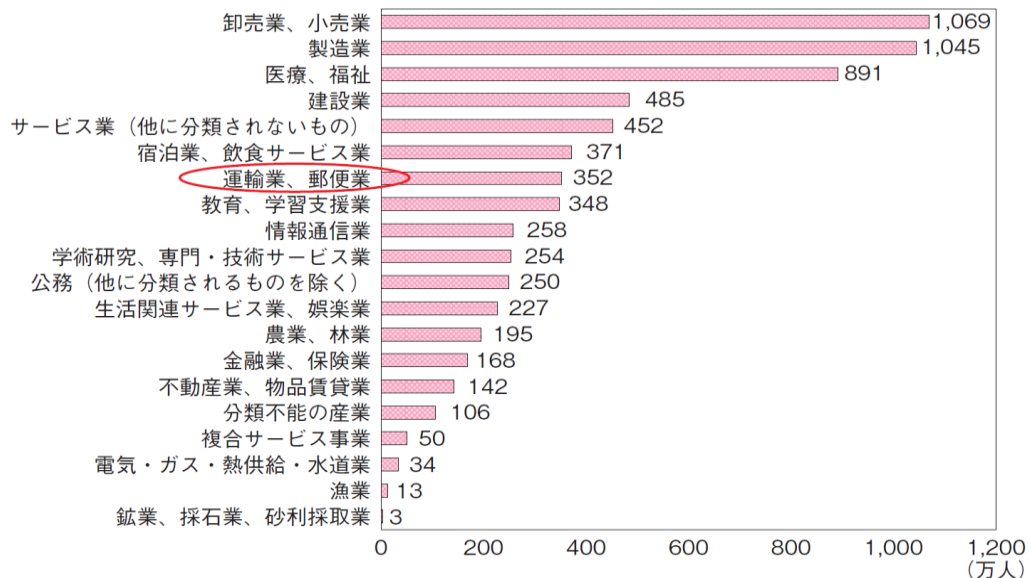


資料：国土交通省 自動車関係統計データ

ii 国内貨物輸送の雇用状況について

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

産業別の就業者数（2021年）



資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

全産業と交通事業の就業者数の推移

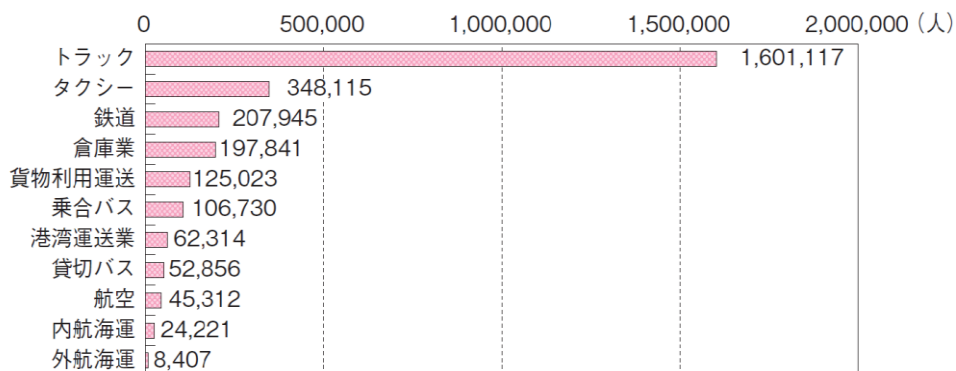


注1：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。

注2：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業、郵便業」、「金融業、保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。

資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

交通事業の主な事業区分の従業者数（2016年）



注：各事業の値は、日本標準産業分類（小分類）別の結果を以下の区分により集計したもの。

「トラック」：一般貨物自動車運送業・特定貨物自動車運送業・貨物軽自動車運送業、「タクシー」：一般乗用旅客自動車運送業、「鉄道」：鉄道業、「倉庫業」：倉庫業（冷蔵倉庫業を除く）・冷蔵倉庫業、「貨物利用運送」：集配利用運送業・貨物運送取扱業（集配利用運送業を除く）、「乗合バス」：一般乗合旅客自動車運送業、「港湾運送業」：港湾運送業、「貸切バス」：一般貸切旅客自動車運送業、「航空」：航空運送業、「内航海運」：沿海運送業、「外航海運」：外航海運業

資料：総務省・経済産業省「平成28年経済センサス-活動調査」から国土交通省総合政策局作成

iii 運送業界における法規制

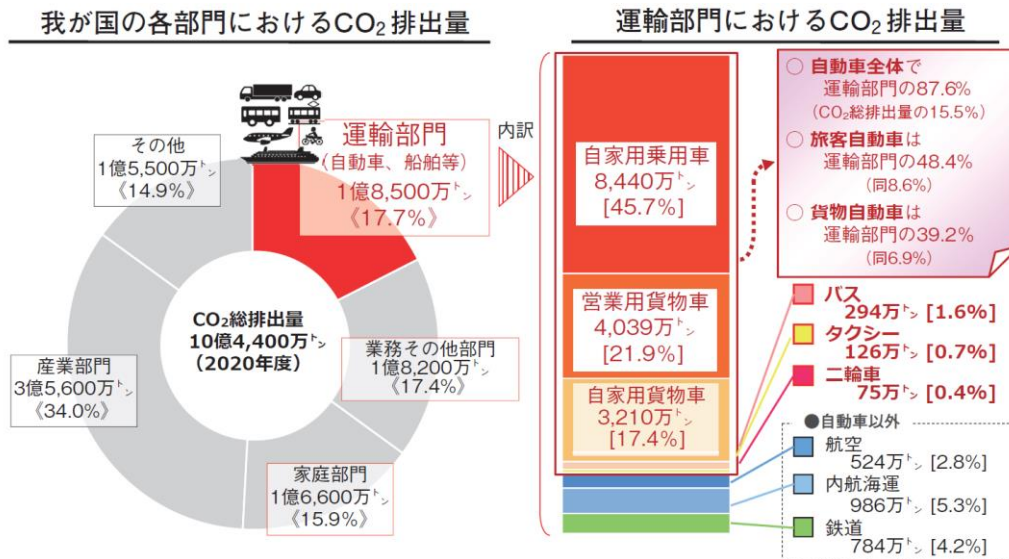
運送業界が日本経済の主な物流インフラを担っていることから、法規制も厳しく管理されている。運送業界に対する主な規制は前記の物流二法以外では以下のとおりとなる。

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

抑制するための法律として制定された。

iv 運輸部門の CO₂ 排出等に対する取り組み

2020 年度の日本における CO₂ 排出量は 10 億 4,400 万トンであるが、そのうち運輸部門における CO₂ 排出量は 1 億 8,500 万トンであり、全体の 17.7%を占めている。さらに、運輸部門の CO₂ 排出量の内訳では、自動車部門だけで 87.6% (CO₂総排出量の 15.5%) を占めている。自家用自動車を中心とする旅客自動車が 48.4% (同 8.6%)、貨物自動車 (トラック) が 39.2% (同 6.9%) を排出している。



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

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

また、全日本トラック協会では、「エコドライブの推進」や「アイドリングストップの徹底」、「先進環境対応車²導入」「輸送効率化の推進」等を掲げており、協会員への励行を呼び掛けている。

v 静岡県における運送業界

静岡県における運送業界は、物流の大動脈である東名・新東名高速道路という2つの高速道路が東西に並走しており、物流インフラが整備された環境にある。また、中部横断自動車道の開通により港湾と陸路の接続環境が更に良好となり大都市圏間のほぼ中央に位置するこ

² 先進環境対応車とは、排気ガスの削減などによって環境に与える影響が少ない車のことであり、電気自動車、ハイブリッド車、クリーンディーゼル車などに加えて、優れた環境性能をもつエンジン車も含まれる。

とから、トラック輸送の中継輸送拠点を設ける動きがみられる。

2020年12月には新東名高速道路の御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化が完成し、それにより大型車と一般車の混在が減少し、ダブル連結トラックの走行環境の向上など、物流の効率化に寄与している。2021年8月には、中部横断自動車道の新清水JCT～双葉JCT（山梨県）間の開通により、東名高速道路及び新東名高速道路が中央道と連結でき、強靱な東西軸に新たな南北軸が加わり、本県の高規格幹線道路のネットワークは飛躍的に向上した。一般道路に迂回していたトラックやコンテナ車両が高規格幹線道路を利用することにより、輸送時間が短縮されるほか、より大型の車両での輸送が可能になるなど、物流の効率化、非常時物資輸送等にも寄与している。

vi市野輸送の事業概要

同社の事業は、一般貨物運送事業（以下、運送事業という）と倉庫・保管事業にて構成される。2021年度の売上実績を見ると、運送事業が全体の95%、倉庫・保管事業が全体の5%を占める。倉庫・保管事業では、荷役作業や自動車部品メーカーの金型の一時保管が事業収入となっている。

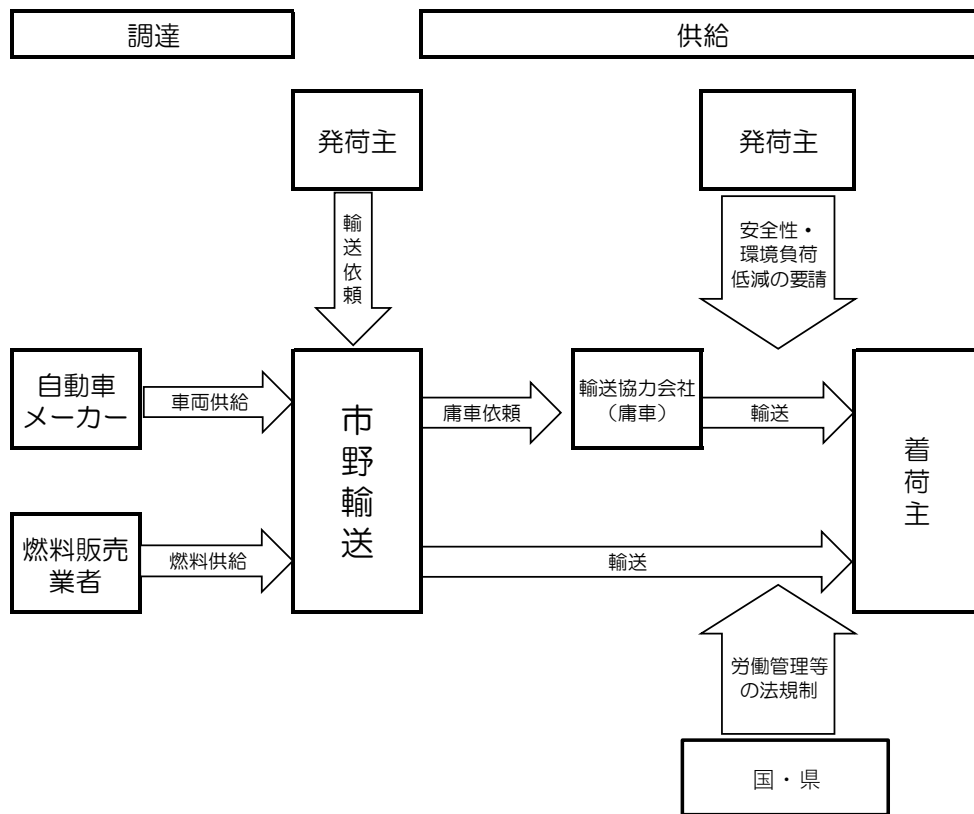
同社は1968年に現社長の実父である現会長の清水聿志氏が静岡県浜松市市野町で「市野梱包」として運送事業を個人開業し、1980年有限会社に組織変更した。1982年には一般区域（限定）免許を取得し、1991年に株式会社へ組織変更した。2000年に現在の静岡県磐田市に本社社屋を建設・移転し、2022年4月に清水康人氏が社長に就任した。

同社は積載量2トン未満のトラックを4台、同2トン以上4トン未満のトラックを23台、同12トン以上17トン未満のトラックを17台の計44台のトラックを保有し、主に自動車部品メーカーの部品配送を中心とし、その他では飲料や食品などの輸送を行っている。

同社の主業務である自動車部品の輸送は、自動車のバンパーなどの車両内外の樹脂部品が中心であり、重量は小さく容積が大きい貨物が主体となっており、荷役作業についてはフォークリフトでの取り扱いが必須となる。このため全てのドライバーがフォークリフトの資格を取得している。

同社では運送事業者へのコンサルティングを行う株式会社アスアにコンサルティングを依頼し、清水康人社長が中心となって安全性の向上と省エネルギー化への取り組みを進めている。

vii サプライチェーンの概要



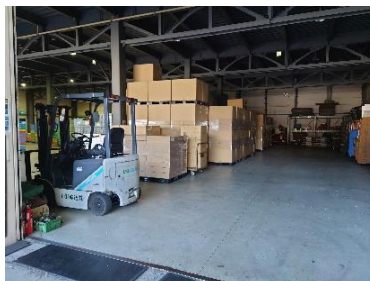
市野輸送におけるサプライチェーンについては、主な発荷主³であるタカギセイコーより輸送を受注した後、タカギセイコーの工場で生産された自動車部品を着荷主⁴である自動車メーカーや1次下請メーカーへ輸送するという流れである。長距離輸送の場合は積載量12トン以上の大型車を中心に使用し、短距離輸送の場合は積載量4トン未満の中型車、小型車を中心に使用している。

一時保管業務については自動車部品メーカーの商品である部品の一時保管の他に、自動車部品メーカーの樹脂部品製造用金型の一時保管を行っており、自動車部品メーカーの要請に応じて工場からの預かりと輸送を行っている。

中型トラック



商品保管倉庫



金型一時保管倉庫



³ 発荷主とは荷物の出し手を表す。

⁴ 着荷主とは荷物の受け取り手を表す。

社会的要請に基づき、貨物運送業界には「安全運行」「大気汚染防止」「労務管理の徹底」に関する積極的な取り組みが求められている。

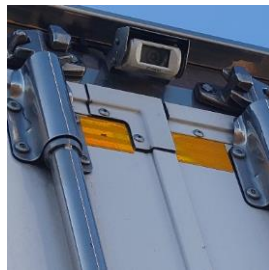
同社では、主な受注先であるタカギセイコーの本社がある富山県から静岡県および愛知県など中京地区や群馬県など関東地区に所在する自動車メーカーへの輸送、ならびに静岡県内での輸送が中心となっている。中京地区や関東地区では「自動車 NO_x-PM 法適合車」⁵の使用が求められ、同車両の導入を進めてきた。また、アイドリングストップなどのエコドライブや法制面からも労務管理の徹底にはデジタルタコグラフ⁶の活用が必須となるが、同社では全車両にドライブレコーダー機能付きのデジタルタコグラフを装備している。同社のドライブレコーダーはカメラを一般的な前方、後方に加えドライバーから死角となる部分が大きい左側面とドライバーの撮影用にも設置し、通常の運行管理や環境負荷軽減への活用に加えて、ドライバーの意識向上や万一の場合の事故の原因把握が迅速かつ適切にできるように活用をしている。

ドライブレコーダー用カメラ設置状況

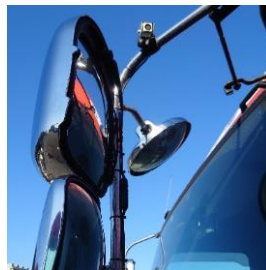
前方用



後方用



左側面用



運転席用



また、使用者を固定することで、車両を大切に丁寧な運転することが期待できることから、同社ではドライバー毎に専用車として車の使用者を固定している。また、このことでコンサルタントを交えたドライバーの指導が細かくできるようになっている。

⁵ 自動車 NO_x-PM 法適合車とは、自動車 NO_x-PM 法（P7 参照）の排出ガス規制に適合している車両である。

⁶ デジタルタコグラフとは、自動車運行時に速度・走行時間・走行距離などをメモリーカード等に記録するデジタル式の運行記録計のことであり、急発進や急停止の記録の他、ドライブレコーダーと連携して映像の記録機能を持つものもある。

5. サステナビリティ経営体制

(1) サステナビリティ経営方針

同社の企業理念は、「安全に、迅速に」としている。

また同社では、経営方針を「ドライバーを守りながら、採算性を考慮した経営展開」とし、ドライバーを大切にして安全運行を図る方針を採っている。

外部コンサルタントを導入し、目標を「事故削減」「燃費向上2%」「悪い口コミを書かれない運転」として、交通事故のみならず荷物が損傷する事故の削減も目指して定期的な事故の分析ミーティングを開催するなどして安全と環境への対応に取り組んでいる。

また、2022年5月にはSDGs行動宣言を行い、「環境に配慮した製品・サービスの提供」「ワーク・ライフ・バランス」「責任ある企業行動」に取り組むとしている。

(2) 社会面における対応

〈「健康・衛生」に関して取り組んでいる項目、課題等〉

同社は深夜労働に従事する従業員に対しては毎年2回、それ以外の従業員に対しては毎年1回の健康診断を受診させており、健康診断の結果により医師の意見も勘案して労働時間の短縮、配置転換を実施している。また、インフルエンザの予防接種についても3,000円を会社負担とし、コロナウイルスのワクチンとともに接種を促すなど、従業員の健康管理に取り組んでいる。人間ドックの受診は未実施のため、今後、実施していく必要性を確認した。

交通事故に関しては、安全管理面でデジタルタコグラフの活用により、安全運転の励行による事故防止に取り組んでおり、全日本トラック協会の「安全性優良事業所認定証」（通称「Gマーク」⁷⁾の交付を受けている。事故抑止に向けた安全性向上への取り組みを行っていることを確認した。

労働災害事故の発生状況については、2019年に1件、2020年に1件、2021年に2件、2022年は12月末現在で1件が発生している。何れも積み下ろし作業中の軽微な労働災害であるが、発生のゼロを目指していく必要性を確認した。

〈「教育」に関して取り組んでいる項目、課題等〉

インパクトレーダーにおいて、「教育」は標準値として発現していないが、同社は物流コンサルタントの(株)アスアによる経営者、ドライバーの教育強化を受けている。具体的には、事故発生のメカニズムや原因の検証などを毎月1回の教育研修会で学んでいる。

一方、業務を行うにあたってトラックのドライバーには中型、大型自動車免許が必要であり、荷物の積み下ろしにはフォークリフトが運転できることが必要となる。また、運行管理者を置くことも義務付けられており、それぞれの資格を取得する必要がある。この他に同社倉庫では自動車メーカーの樹脂部品製造用の金型を一時保管する業務を行っている

⁷ Gマークとは、国が指定した認定機関である「全日本トラック協会」から無事故・無違反の状況や安全性への取り組みの積極性が評価され認定される制度である。

が、金型の倉庫内での積み下ろしや移動には天井走行クレーンの操作が必要で、玉掛け⁸技能講習の受講が必要となる。こうした資格取得について同社では費用を会社負担とし、就業時間中の教習や講習受講を認め、休日に受講や受験した場合は出勤扱いとする対応を行っており、従業員の資格取得に対して積極的に取り組んでいることを確認した。

〈「雇用」に関して取り組んでいる項目、課題等〉

従業員の有給休暇消化率は26.5%であり、残日数管理を行い法定の5日間以上取得することを指導している。今後、運行管理者等の資格取得者を増加させる中で社内ジョブローテーションを行い、ドライバーの交代要員を確保することで有給休暇を取得しやすい環境を整えていく方針であり、取得率の向上に取り組んでいくことを確認した。

〈「移動手段」に関して取り組んでいる項目、課題等〉

全ての運送事業者には安心、安全、正確な配送体制を構築し、発荷主から預かった貨物を無事故で決められた時間に配送することが求められる。インパクトとしては特定しないが、同社では車両事故や荷物事故を予防するためにコンサルタントの教育指導を受けており、貨物の安心、安全、正確な配送体制の構築に取り組んでいることを確認した。

(3) 社会面・経済面における対応

〈「雇用」「包括的で健全な経済」に関して取り組んでいる項目、課題等〉

従業員の状況は以下のとおりである。

(単位：名)

職位	男性	女性	合計
役員	3	0	3
管理者	2	3	5
一般	33	8	41
合計	38	11	49
男女比率	77.5%	22.5%	100%

年齢別従業員状況

(単位：名)

	男性	女性	合計
30歳以下	2	2	4
31歳～40歳	5	1	6
41歳～50歳	9	5	14
51歳～60歳	9	3	12
61歳～65歳	5	0	5
66歳以上	8	0	8
合計	38	11	49

同社では女性の採用と育成に積極的に取り組んでいる。現在7名のドライバーが所属して

⁸ 玉掛けとは、クレーンのフックに、荷を掛けたり外したりする作業であり、安全のために講習を受ける必要がある。

おり、うち大型免許保有者 5 名、中型免許保有者が 2 名となっている。役員を含む管理者 8 名のうち女性管理者は 3 名であり、女性の割合は 37.5%である。また、運行管理者の資格を持つ女性は 1 名である。今後も女性の採用と運行管理者資格の取得を進めていく方針である。女性の活躍推進以外では、同社は定年を 65 歳としており定年後も継続雇用を行っている。現在 66 歳以上の従業員は 6 名在籍している。外国籍の従業員は 1 名在籍しており、障がい者の採用については運転、積み下ろし、倉庫管理など対応が難しい面もあり当面取り組まない方針である。女性、高齢者、外国人について区別なく採用していることを確認した。

(4) 環境面における対応

〈「資源効率・安全性」「廃棄物」に関して取り組んでいる項目、課題等〉

同社では燃費の測定を行い、コンサルタントの指導と合わせて環境に配慮した運転技術の習得により燃費向上を図っている。同社では全てのトラックに「リグループ⁹」ができるミシユラン製のタイヤを使用している。このタイヤは製造時から溝を掘り直すことを前提として作られており、摩耗が進んだ段階で 1 回だけ専用の機械を用いて溝を掘り直すことが認められたタイヤである。この作業によってタイヤの寿命が 25%伸びるため、トータルコストの減少と廃棄物の発生減少につながっている。また、リグループを行ったうえで使用済みとなったタイヤは、地域の産業廃棄物処分業者に依頼して処分している。さらに、廃油についても地域のリサイクル業者に売却している。

貨物の運搬時に荷崩れ防止のために荷物をフィルムで纏めて輸送することが多いが、このフィルムは輸送完了後廃棄物となる。同社では再利用可能なベルトを使用することで、廃棄物を減少させる取り組みを始めている。省エネ運転への取り組みと合わせて資源の効率的な利用と廃棄物の削減に取り組んでいることを確認した。

フィルムでの固定



ベルトでの固定と運搬



〈「大気」に関して取り組んでいる項目、課題等〉

同社は、「自動車 NOx・PM 法」(P7 参照)の対策として、NOx・PM 適合車の導入を進めてきた。現在 44 台中 40 台が適合車で、今後の更新時には全て適合車両とする方針であり、環境に配慮した運転と合わせ大気汚染を防止していく取り組みを行っていることを確認した。

⁹ 「リグループ」はタイヤの溝を掘り直すことをいう。

〈「土壌」に関して取り組んでいる項目、課題等〉

同社は本社構内に「インタンク」と呼ばれる給油施設を設置しているが、法規制に基づいた対応を行い燃料が漏出することがないように管理している。エンジンオイルについても漏出することのないように管理し、リサイクル業者に引き渡している。以上の点から、「土壌」に対するネガティブ・インパクトは少ないことを確認した。

〈「気候」に関して取り組んでいる項目、課題等〉

同社では、CO₂の発生を抑制するために車両ごとの軽油1リットル当たりの走行距離を毎月計算して燃費を集計し、省エネ運転を行う取り組みを行っている。このデータを元に、実走行燃費で事業者を評価する東京都の「東京都貨物輸送評価制度¹⁰」で「二つ星」の認定を受けている。また、同社事務所の照明は100%LED化が完了している。引き続き東京都の認定の継続ならびにより上位の「三つ星」へのランクアップを目指してCO₂の削減に取り組んでいくことを確認した。

¹⁰ 単位の燃費データ約86万件から車種・重量等により設定した70の車両区分の平均燃費値（ベンチマーク）をもとに、事業者の個々の自動車の実走行燃費の偏差値を算出し、各事業者の全車両の平均偏差値で評価される。偏差値55以上が「三つ星」、50以上55未満が「二つ星」、50未満が「一つ星」と評価される。

6. インパクトの特定

(1) インパクトの特定分析

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

インパクトの特定分析

インパクト領域	total	UNEP FI 標準値	個社分析 修正値	インパクトの詳細 具体的取組内容	KPI 設定対象	関連するSDGs ターゲット
入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質(一連の固有の特徴がニーズを満たす程度)						
水(入手可能性)	ポジティブ					
	ネガティブ					
食糧	ポジティブ					
	ネガティブ					
住居	ポジティブ					
	ネガティブ					
健康・衛生	ポジティブ					
	ネガティブ	○	○	・事故原因の分析を行い、事故の減少を図る	○	3.4 3.6 8.8
教育	ポジティブ		○	・ドライバーへの教育の強化を図る ・運転免許、フォークリフト等の免許及び運行管理者資格の取得について費用会社負担で取得させ、有資格者を増加させる	○	4.4 4.5
	ネガティブ					
雇用	ポジティブ	○	○	・女性ドライバーの積極登用と有資格者の増加 ・高齢者の継続雇用	○	4.4 4.5 8.5
	ネガティブ	○	○	・法制度対応による労働環境の改善(デジタル活用) ・運行管理者等有資格者の増加を図り社内ジョブローテーションにより、ドライバーの交代要員を確保する	○	8.2
エネルギー	ポジティブ					
	ネガティブ					
移動手段 (モビリティ)	ポジティブ	○				
	ネガティブ					
情報	ポジティブ					
	ネガティブ					
文化・伝統	ポジティブ					
	ネガティブ					
人格と人の安全保障	ポジティブ					
	ネガティブ					
正義	ポジティブ					
	ネガティブ					
強固な制度・ 平和・安定	ポジティブ					
	ネガティブ					
質(物理的・化学的構成・性質)と有効利用						
水(質)	ポジティブ					
	ネガティブ					
大気	ポジティブ					
	ネガティブ	○	○	・自動車NOX、PM法対応車両への更新 ・環境に配慮した運転技術の習得、徹底を図る	○	3.9
土壌	ポジティブ					
	ネガティブ	○				
生物多様性と 生態系サービス	ポジティブ					
	ネガティブ	○				
資源効率・安全性	ポジティブ					
	ネガティブ	○	○	・環境に配慮した運転技術の習得により燃費の向上を図る ・リグリーブタイヤの使用により廃棄物の発生を抑制する ・輸送時の荷崩れ防止に、再使用可能なベルトを使用しフィルムによる固定を減少させることで廃棄物の発生を抑制する。	○	12.2
気候	ポジティブ					
	ネガティブ	○	○	・環境に配慮した運転技術の習得により燃費の向上を図る	○	13.3
廃棄物	ポジティブ					
	ネガティブ	○	○	・リグリーブタイヤの使用により廃棄物の発生を抑制する ・輸送時の荷崩れ防止に、再使用可能なベルトを使用しフィルムによる固定を減少させることで廃棄物の発生を抑制する。		
環境の制約内で人間のニーズを満たす手段としての人と社会の経済的価値創造						
包括的で健全な経済	ポジティブ	○	○	・女性ドライバーの積極登用と有資格者の増加 ・高齢者の継続雇用	○	4.4 4.5 8.5
	ネガティブ					
経済収束	ポジティブ					
	ネガティブ					

(2) インパクト特定

i インパクト特定項目

インパクトレーダーの標準値として発現した項目に、包括的分析を行い、サステナビリティ経営体制において分析した結果、ポジティブ・インパクトでは「教育」を追加し、「移動手段」については同社は貨物運送業であり影響が間接的かつ小さいことから削除した。ネガティブ・インパクトでは同社事業は「土壌」に与える影響は小さく、「生物多様性と生態系サービス」についても大きな影響を与えていないことから、「土壌」と「生物多様性と生態系サービス」を削除してインパクトを特定した。

特定したインパクト

ポジティブ：「教育」「雇用」「包括的で健全な経済」

ネガティブ：「健康・衛生」「雇用」「大気」「資源効率・安全性」「気候」「廃棄物」

4923 道路貨物運送業	修正値		521 5210 倉庫・保管業	修正値	
	ポジティブ	ネガティブ		ポジティブ	ネガティブ
水(入手可能性)	○	○	水(入手可能性)	○	○
食糧	○	○	食糧	○	○
住居	○	○	住居	○	○
健康・衛生	○	●	健康・衛生	○	○
教育	●	○	教育	○	○
雇用	●	●	雇用	●	●
エネルギー	○	○	エネルギー	○	○
移動手段	○	○	移動手段	○	○
情報	○	○	情報	○	○
文化・伝統	○	○	文化・伝統	○	○
人格と人の安全保障	○	○	人格と人の安全保障	○	○
正義	○	○	正義	○	○
強固な制度・平和・安定	○	○	強固な制度・平和・安定	○	○
水(質)	○	○	水(質)	○	○
大気	○	●	大気	○	●
土壌	○	○	土壌	○	○
生物多様性と生態系サービス	○	○	生物多様性と生態系サービス	○	○
資源効率・安全性	○	●	資源効率・安全性	○	○
気候	○	●	気候	○	●
廃棄物	○	●	廃棄物	○	○
包括的で健全な経済	●	○	包括的で健全な経済	●	○
経済収束	○	○	経済収束	○	○

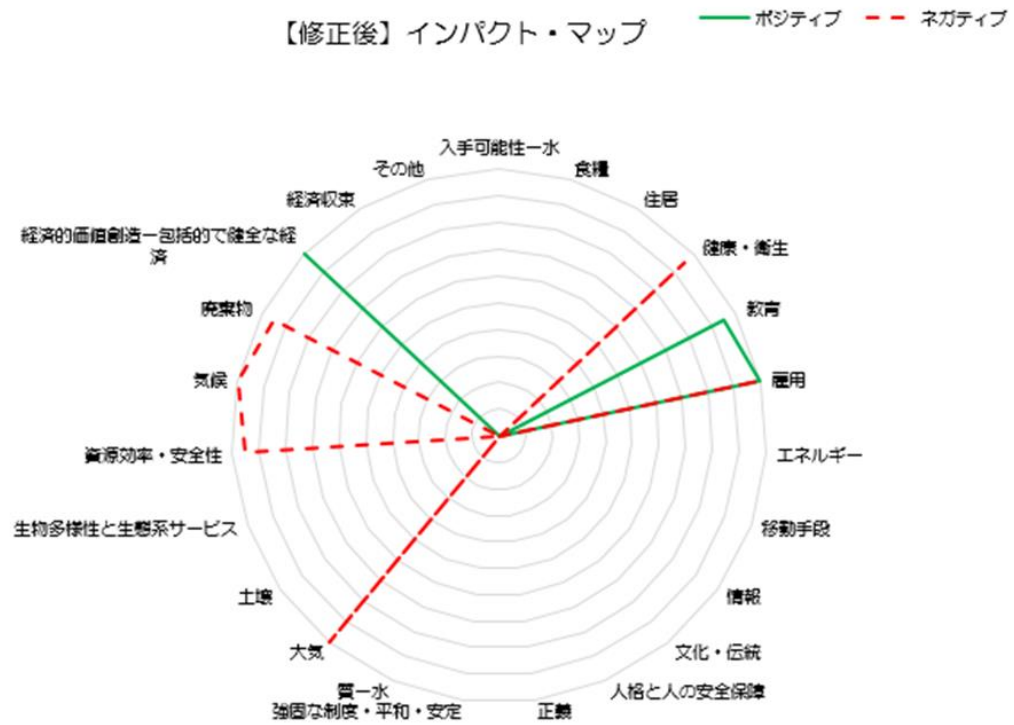
ii 市野輸送としてKPIは設定しないがインパクトを特定する項目

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

- ・ 特定するインパクトは「廃棄物」であり、テーマは「廃棄物の排出量の低減」である。
取り組み方針は「長期利用が可能なタイヤのリサイクルを継続する」「廃油はリサイクル業者へ、廃タイヤは産業廃棄物処分業者への処分依頼を行う」であるが、何れも走行距離や積載荷物量などによって増減があることから、インパクトは特定するもののKPIの設定は行わないこととした。

(3) インパクトレーダーにおけるマッピング


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





7. KPIの決定

(1) ポジティブなインパクトの成果が期待できる事項

i 社会面



テーマ	従業員の教育の充実と有資格者の増加
インパクトリーダー	「教育」
取組内容	ドライバーへの教育の強化を図る 運転免許、フォークリフトなどの免許及び運行管理者の資格取得を支援する
SDGs との関連性	 <p>4.4：2030 年までに、技術的・職業的スキルなど、雇用、働きがいのある人間らしい仕事及び企業に必要な技能を備えた若者と成人の割合を大幅に増加させる。</p> <p>4.5：2030 年までに、教育におけるジェンダー格差を無くし、障害者、先住民及び脆弱な立場にある子供など、脆弱層があらゆるレベルの教育や職業訓練に平等にアクセスできるようにする。</p>
KPI	2030 年までに運行管理者資格取得者を現在の 4 名から 6 名に増加させる

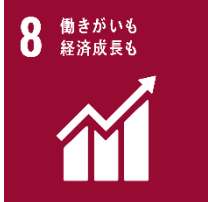
ii 社会面・経済面

テーマ	女性、高齢者の活躍
インパクトリーダー	「教育」「雇用」「包括的で健全な経済」
取組内容	女性ドライバーの積極登用と有資格者の増加を図る 高齢者の継続雇用を維持する
SDGs との関連性	 <p>4.4：2030 年までに、技術的・職業的スキルなど、雇用、働きがいのある人間らしい仕事及び企業に必要な技能を備えた若者と成人の割合を大幅に増加させる。</p> <p>4.5：2030 年までに、教育におけるジェンダー格差を無くし、障害者、先住民及び脆弱な立場にある子供など、脆弱層があらゆるレベルの教育や職業訓練に平等にアクセスできるようにする。</p>  <p>8.5：2030 年までに、若者や障害者を含むすべての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一価値の労働についての同一賃金を達成する。</p>
KPI	2030 年までに女性ドライバーを現在の 7 名から 10 名に増加させ、女性運行管理者を現在の 1 名から 3 名にする


(2) ネガティブなインパクトの低減が必要となる事項



i 社会面

テーマ	事故防止と従業員の健康維持
インパクトレーダー	「健康・衛生」
取組内容	安全性優良事業所認定を継続して取得する 事故原因の分析を行い、事故の減少を図る 従業員の健康維持のため人間ドック受診制度導入に取り組む
SDGs との関連性	 <p>3.4 : 2030 年までに、非感染性疾患による若年死亡率を、予防や治療を通じて3分の1 減少させ、精神保健及び福祉を促進する。</p>  <p>3.6 : 2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。</p> <p>8.8 : 移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。</p>
KPI	安全性優良事業所認定を継続して取得する 2030 年までに労働災害事故の発生ゼロを目指す 2030 年までに 40 歳以上の従業員の人間ドック受診を導入する

テーマ	有給休暇取得率の向上
インパクトレーダー	雇用
取組内容	法制度対応による労働環境を改善する（デジタコを活用） 運行管理者等有資格者の増加を図り、社内ジョブローテーションを行うことでドライバーの交代要員を確保し、有給休暇を取得しやすい環境を作る
SDGs との関連性	 <p>8.2 : 高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。</p>
KPI	2030 年までに有給休暇取得率を現状の 26.5%から 30%に向上させる

ii 環境面

テーマ	環境対応車の導入促進と環境に配慮した運転の徹底
インパクトリーダー	「大気」
取組内容	自動車 NOx・PM 法対応車両への更新を進める 環境に配慮した運転技術の習得、徹底を図る
SDGs との関連性	 <p>3.9：2030 年までに、有害化学物質、並びに大気、水質及び土壌の汚染による死亡及び疾病の件数を大幅に減少させる</p>
KPI	2030 年までに全車両を NOx・PM 対応車とする (現状では 44 台中 40 台)

テーマ	環境に配慮した運転の徹底
インパクトリーダー	「資源効率・安全性」「気候」
取組内容	環境に配慮した運転技術の習得により燃費効率の改善を図る
SDGs との関連性	  <p>12.2：2030 年までに天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する 13.3：気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。</p>
KPI	対前年比の燃費向上率 2%を達成する 2030 年までに東京都貨物輸送評価制度での「三つ星」評価を取得する

(3) 地域において認識される社会的課題・環境問題への貢献

市野輸送は静岡県の基幹産業である自動車製造業の部品を集配する業務を担い、地域の経済発展を支えている。同社の輸送する部品は電気自動車やハイブリッド車でも用いられる部品であり、今後とも安全確実な輸送が求められる。

省エネルギーへの対応は今後も継続する課題であるが、同社はドライバーの教育を通じて取り組んでおり、環境対応運転は安全確保にも繋がり、地域の環境負荷の軽減にも繋がっていくことから、同社の取り組みは今後も地域に貢献していくことが見込まれる。

8. モニタリング

(1) モニタリング体制

同社では、本 PIF の組成にあたり横断的なプロジェクトチームを組成した。統括責任者を清水社長、プロジェクトリーダーを天野取締役業務部長とし、総務部内にプロジェクトチームとして SDGs 推進チームを組成した。同社の企業理念、経営方針を基に、事業実績、企業活動等の棚卸しを行い、本 PIF のインパクトの特定及び目標と KPI の策定を行った。

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

統括責任者

代表取締役社長 清水 康人氏

プロジェクトリーダー

取締役業務部長 天野 力弥氏

プロジェクトチーム

総務部 SDGs 推進チーム

(2) モニタリングの頻度と方法

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

本評価に関する説明

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

〈評価書作成者〉

〒424-0941

静岡市清水区富士見町2番1号

株式会社清水地域経済研究センター

常務取締役 杉山晶彦

Tel 054-355-5510、Fax 054-353-6011