

株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社共栄ロジックサービスに対する 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株式会社共栄ロジックサービスに対するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト・ファイナンス原則への適合性に対する第三者意見書を提出しました。

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

* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。

第三者意見書

2024年3月27日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社共栄ロジックサービスに対する
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」）が株式会社共栄ロジックサービス（「共栄ロジックサービス」）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。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。

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、共栄ロジックサービス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、共栄ロジックサービス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、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共栄ロジックサービス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、可能な範囲で对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3月27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）が株式会社共栄ロジックサービス（以下、共栄ロジックサービス）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、共栄ロジックサービスの活動が、環境・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^{※1}に対するファイナンスに適用しています。

※1 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 経営理念等
 - 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	株式会社共栄ロジックサービス
借入金額	100,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	5 年
モニタリング実施時期	毎年 9 月

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

本社所在地	三重県三重郡川越町大字高松168番地
創業・設立	創業：1955年7月21日 設立：1960年9月 5日
資本金	10,000,000円
従業員数	43名（2024年1月現在）
事業内容	燃料油輸送及び潤滑油輸送
主要取引先	TANIX株式会社、谷口石油精製株式会社、出光興産株式会社、ENEOS株式会社、株式会社丸運トランスポート東日本、上野輸送株式会社、株式会社ニヤクコーポレーション、伏見運送株式会社他

【業務内容】

共栄ロジックサービスは、1955年に藤巻建設として創業し、1960年に有限会社共栄商会として設立された、三重県三重郡川越町に本拠地を置く石油製品の陸上輸送業者である。ガソリン・軽油等の燃料油輸送が約80%、潤滑油輸送が約20%となっている。潤滑油の中でも特にトランス油^{※2}輸送に強みを持つ。

※2 トランス油

電気絶縁油の一種で変圧器の電気絶縁と発生熱の冷却に利用される絶縁油。トランス油の性質は、電気特性（絶縁破壊電圧が高いことが必要）、酸化安定性、低温流動性等に優れていることである。

・燃料油輸送

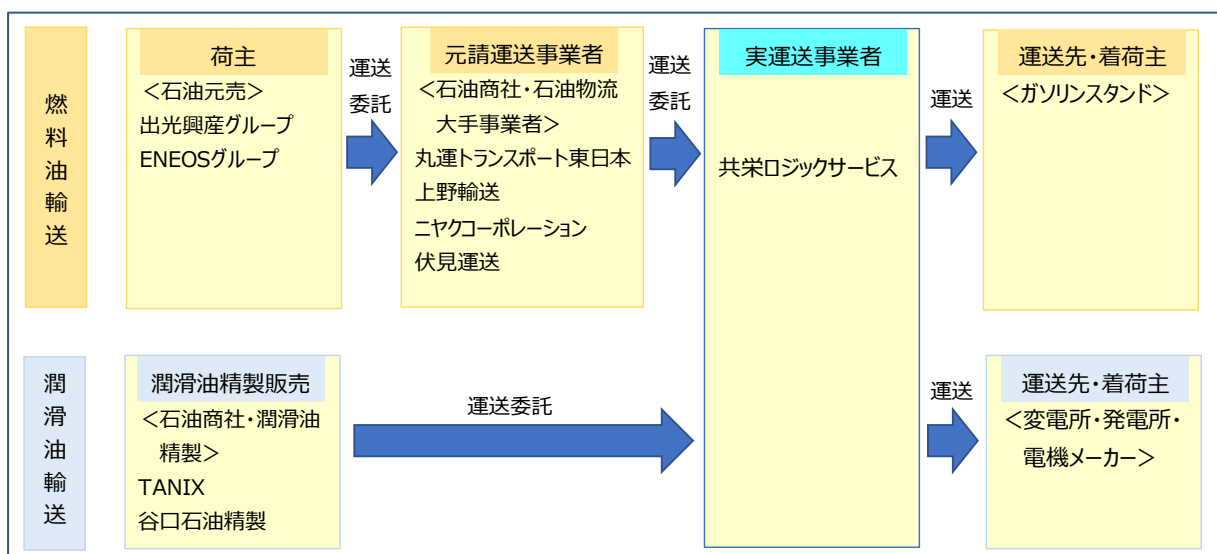
出光興産やENEOSが精製したガソリンや軽油等の輸送について、石油商社や石油物流業者から委託を受け、タンクローリー（タンクトレーラー）で陸上輸送している。タンクローリーは消防法上「移動タンク貯蔵所」という危険物施設であり、消防法の規制を受け、「危険物取扱者」が乗務して配送する必要がある。また基本的に他の荷物との積み合わせが出来ない等、一般の運送業とは異なる特性を有する。

ガソリン等の燃料油はライフラインの維持に欠かせないものであり、「安全で安定的に供給」することが必要である。共栄ロジックサービスは熟練ドライバーとIT活用により、高い輸送技術を持っており、安全で安定した供給体制の一翼を担っている。

・潤滑油やトランス油の輸送

谷口石油精製が製造した潤滑油やトランス油を全国の変電所や発電所、ポールトランス（柱上変圧器）メーカーに輸送している。トランス油は水分や劣化物等の不純物により絶縁体としての電気特性が変わり、製品として機能しなくなる。輸送においては不純物の混入を防ぐことが重要で、製品としての高いクオリティを保つため、高度な輸送技術と管理が求められる。共栄ロジックサービスでは積込み・輸送・荷卸しにおいて、高い技術とノウハウを持ち、荷主からの要望に応えることで、信頼を勝ち得ている。

図表①は同社の商流を示したものである。



図表① 共栄ロジックサービスの商流図

（出典：共栄ロジックサービスからのヒアリングをもとに商工中金経済研究所にて作成）

【事業拠点】

拠点名	住所
本社	三重県三重郡川越町大字高松168番地
東員営業所	三重県員弁郡東員町大字長深字筆ヶ崎2077-2



写真① 共栄ロジックサービスの所有タンクローリー（一部）
(共栄ロジックサービス提供)

【保有車両一覧】

輸送種別	台数
白油（出光興産マーク）	13
白油（ENEOSマーク）	4
白油（ノーマーク）	7
潤滑油	17
重油	3
合計	44

白油（ガソリン、灯油、軽油等の燃料油の総称）の輸送車両は20kLのタンクトレーラー、タンクローリー（アルミタンク）等、大型車主体であり、石油元売（出光興産、ENEOS）のマークをつけたものが多くなっている。

【沿革】

1955年 7月	藤巻良一氏が「藤巻建設」を創業
1960年 9月	有限会社共栄商会を設立し、藤巻良一氏が代表取締役社長に就任
1972年 2月	藤巻良彦氏が代表取締役社長に就任
1995年 8月	資本金300万円に増資
2001年10月	資本金1000万円に増資
2001年 6月	藤巻良介氏が代表取締役社長に就任
2001年12月	株式会社共栄ロジックサービスに組織変更
2008年 1月	安全性優良事業所（Gマーク事業所）の認定取得
2008年 5月	グリーン経営認証の取得
2023年 9月	SDGs行動宣言を実施



写真② 安全性優良事業所認定証
(共栄ロジックサービス提供)



写真③ グリーン経営認証登録証
(共栄ロジックサービス提供)

【保有資格一覧】

- 大型自動車免許 42名
- 危険物取扱者 乙類29名、丙類12名
- けん引免許 30名

2.2 業界動向

【石油製品運送業】

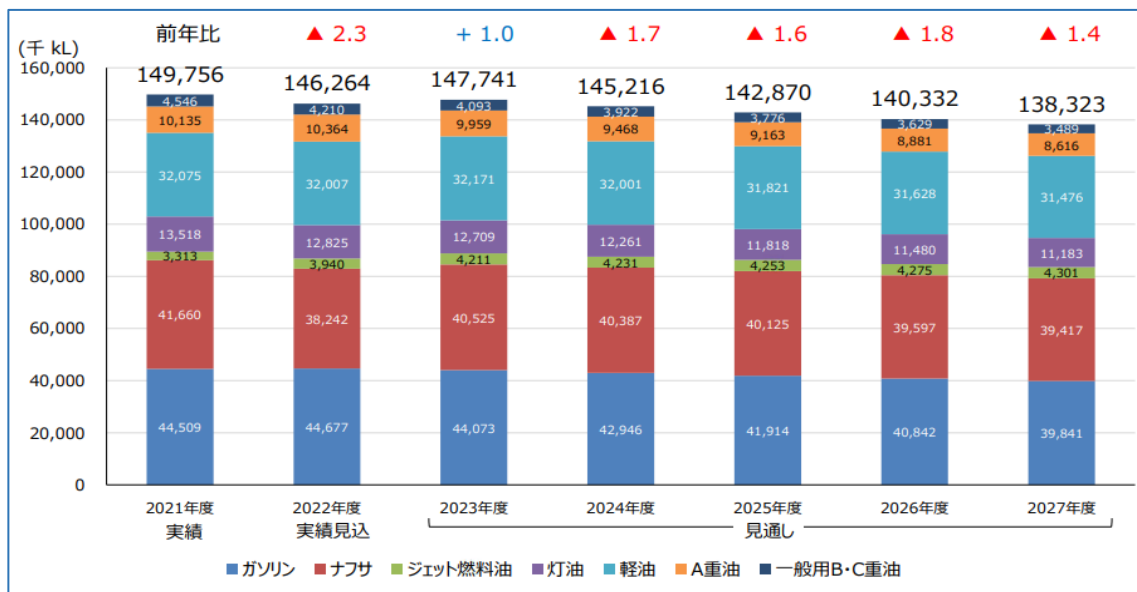
・石油製品運送業の役割

石油エネルギーは日本の1次エネルギーの約4割を占める。石油エネルギーの使用に際しては、温室効果ガス排出量等、環境面への配慮が必要であるが、石油製品はあらゆるライフラインを支えており、経済・社会活動にとってなくてはならない重要なものである。生活に欠かせない石油エネルギーの運送を担う石油製品運送業には、「安全で安定的な供給」により、ライフラインを支える役割と使命がある。

・石油製品需要見通し

石油製品の需要見通しは下図（図表②）の通りである。2023年～2027年の5年間で見た場合、電力用C重油を除く燃料油全体でみると▲5.4%（年平均では▲1.1%）の見通しとなっている。但し、油種によってばらつきがあり、5年間で見た場合、ガソリン▲10.8%、灯油▲12.8%、軽油▲1.7%の予想となっている。

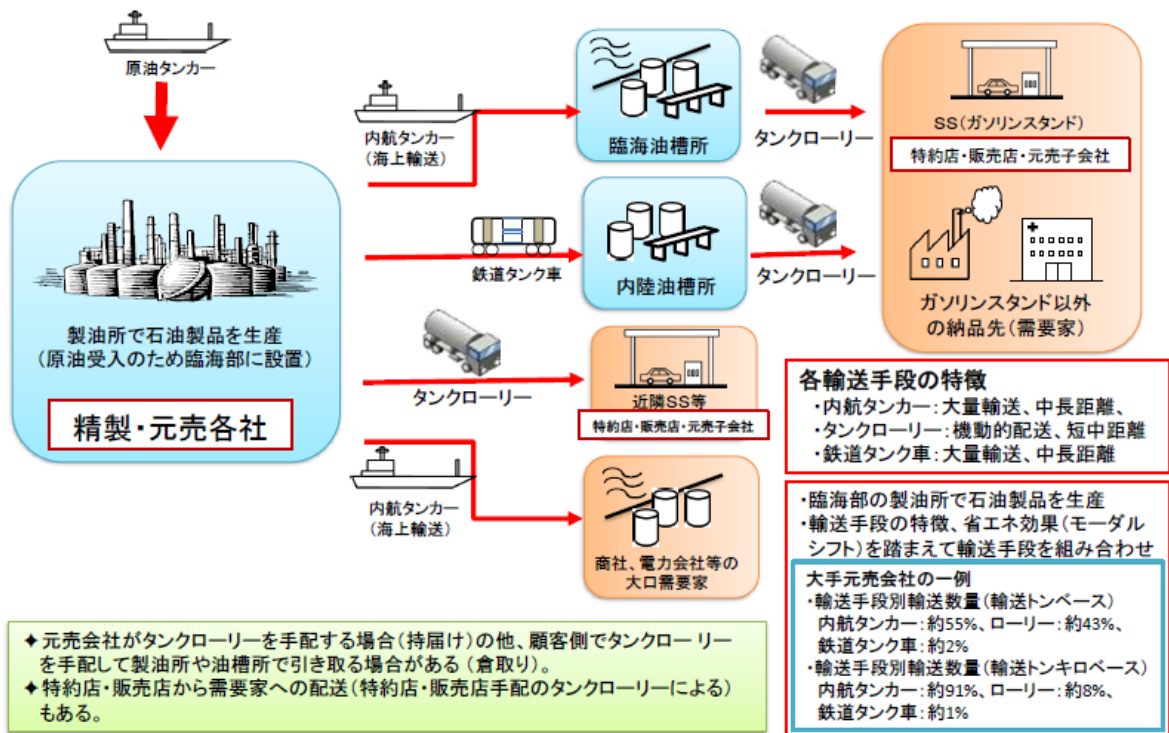
ガソリンはHV、EVへの代替、灯油は家庭用を中心に暖房・給油エネルギー源の転換や気温の緩やかな上昇が見込まれることから、大幅な減少予想となっている。一方、軽油はトラック燃費等の改善は見込まれるものの、貨物輸送量は大きく減少しない見込みであり、ゆるやかな減少を予想している。



図表② 2023年～2027年度石油製品需要見通し
(出典：経済産業省の石油製品需要想定検討会資料)

・石油製品（燃料油）の物流について

石油産出国から原油タンカー等で運ばれた原油は、臨海部の製油所で精製された後、臨海油槽所や内陸油槽所に運ばれる。燃料油の輸送はモーダルシフトが進んでおり、輸送トンキロベースでは9割超が内航タンカーの利用となっている。一方、製油所や油槽所からガソリンスタンド等への内陸輸送は、機動的輸送が可能なタンクローリーが主に利用されている（P7図表③参照）。



図表③ 石油製品（燃料油）の物流

(出典：石油連盟「石油業界の物流効率化の取組みおよび政策措置の検討に関する要望」より抜粋)

・石油製品運送業の課題

①需要減への対応（多角化への取り組み）

燃料消費効率の改善や人口減少、石油から他エネルギーへの代替は今後も進む可能性が高く、石油燃料の需要は中長期的にみて減少が予想される。需要減の中で勝ち残るためには、生産性向上や統合等によりコスト競争力をつけることや、石油燃料輸送以外への事業多角化を進める等の対策が重要である。

②環境負荷低減への取り組み

温室効果ガスの排出量削減の動きは、日本政府が掲げた2030年度（2013年度比）46%削減目標へ向け、今後ますます加速することが見込まれる。石油製品運送業としては、運送時の温室効果ガスの排出削減や排気ガスの抑制等、環境負荷低減に取り組む必要がある。業界としては環境に配慮した効率的な運送を行うため、計画配送の推進やタンクローリーの大型化等を進めている。

③物流2024年問題への対応

物流業界では、ドライバー不足やドライバーの高齢化が深刻化している。加えて、自動車運転業務について時間外労働上限規制が2024年4月から適用されることを主因とした「2024年問題」への対応が喫緊の課題である。課題解決には、共同配送促進や荷待ち時間・荷役時間の削減等、荷主を含めた産業界全体で取り組まなければならないものも多いが、物流業界としても働き方改革を進め、ドライバーの処遇を改善するとともに、デジタル化等による業務の見直しや効率化を図ることが重要である。

2.3 経営理念等

経営理念
<p>日本の社会の構造が変化しつつある中で当社は、物流の在り方もまた、お客様のニーズと共に、しなやかに姿を変えていかなくてはならないと考えます。</p> <p>単に品物を運ぶだけではなく、多様化するニーズに可能な限りに寄り寄り、今を見据え、次を見通し、新しいサービスを生み出す事に情熱を傾ける。</p> <p>そして、その情熱でいかにお客様のお役に立ち、地域、業界に微力ながら貢献できるかを模索し、結果を出す。</p> <p>それこそが、私達に課せられた重大な責務と全員で考えます。</p> <p>当社は、60年以上にわたり諸先輩たちが大切に培ってきた実績とノウハウを駆使し、信頼していただけのパートナーとして『安全と品質を第一に』をモットーに、お客様本位で、全社一丸となり、これからの『物流』を提案していきたいと考えています。</p>

輸送の安全に対する方針
<ul style="list-style-type: none"> ● 安全に対し全員が常に高い意識を保ち続け、その為の労力を惜しまない会社です。 ● 安全活動は、家族と自分を守る為のものであり、荷物を責任もってお届けする「サービス」が運送会社のいしずえとなるものです。 <ol style="list-style-type: none"> 1. 全従業員に対して、輸送の安全確保が最も重要であるという意識を徹底させ、その実現の為、経営者が主導的な役割を果たし、全従業員が一丸となって取組み、絶えず安全性の向上を図る 2. 輸送の安全に関する取組み状況等の情報について、積極的に公開する 3. トラック等の車両・運転に関する知識・技能の研鑽に努め、交通事故・人身事故・物損事故・製品事故の防止を図る 4. プロドライバーとしての自覚を高め、悪質違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、過積載運転、最高速度違反、救護義務違反）を絶対にさせない 5. エコドライブを徹底し、排ガスの削減を図り、地球環境の保全に努める 6. 運行管理体制及び整備管理体制の充実化を図り、法令に定められた運行管理及び整備管理を適切に行う 7. 定期的な全従業員に対して交通安全・輸送品質・環境教育を行い、能力向上に努める 8. 全てに対する基本的な方針及びそれに基づく目標・計画を従業員に周知徹底する

2.4 事業活動

共栄ロジックサービスは以下のような環境・社会・経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

【効率的で安定的な輸送への取り組み】

・効率輸送への取り組み

石油連盟によれば、2023年10月時点で日本国内に20カ所の製油所があるが、うち2カ所が三重県四日市市にあり、日本全体の約10%の原油処理能力（常圧蒸留装置能力）を持っている。共栄ロジックサービスは四日市市近郊の三重郡川越町に本社拠点があり、製油所からの距離は約10km前後と近く、四日市市の製油所で燃料を積込み、各地のガソリンスタンド等へ効率的な輸送を行うことができる。

燃料油を積載するタンク部分は、仕切板で分離された複数のタンク室に別れている。日本の燃料油輸送は、一般的に「レギュラーガソリン」「ハイオクガソリン」「軽油」「灯油」の4種類を製油所または油槽所でタンクローリーへ混載し、ガソリンスタンドへ輸送しており、油種ごとに別々に輸送するより、効率的な輸送ができる。



写真④ タンクローリーでの作業の様子
(共栄ロジックサービスウェブサイトより)

一方、混載により積込みや荷卸しのオペレーションは単品輸送より複雑となる。また、ガソリンスタンドの地下タンクへの荷卸しは安全面への配慮から様々な規制や手順があり、アースの接続、消火器

の配置から始まり複雑な手順を経て荷卸しされる。コンピュータ制御システムを利用しているものについては、複雑なコンピュータ操作を行う必要がある。加えて、計画的で効率的な輸送を行うため、大型車により複数カ所のガソリンスタンドを回り荷卸しすることもあり、ドライバーの作業はより複雑である。

共栄ロジックサービスは、20kLの大型タンクトレーラーと大型タンクローリーを中心に輸送することで、効率配送を実現している。また、ドライバーの負荷軽減のため、配送手配をデジタル化し、各ドライバーのiPadへ配信する等、業務の効率化にも努めている。

・BCP策定や災害発生時の取り組み

本社事務所の老朽化に伴い、今後本社の移転を検討している。労働環境を整備するとともに、耐震面でも万全の体制を整える意向である。

また、災害が発生してからの業務復旧を速やかに行うことができるよう、BCP（事業継続計画）を策定する予定である。同社は2011年の東日本大震災発生時に、他の事業者と共同で、東北地方への燃料配送業務を行った経験がある。震災被害の少ないガソリンスタンド等へ燃料を配送することで、震災当時燃料不足が深刻であった東北地方の復旧に貢献した。今後、BCPを策定することで、災害発生時に燃料油等の供給が速やかにできる体制を構築したいと考えている。

【脱炭素社会を支える送電網への対応】

・変圧器を冷却するトランス油輸送への取り組み

脱炭素社会への実現に向けて、今後再生可能エネルギー源の拡大やEV普及による電力需要の増加が予想される。電気は高電圧の方が効率よく送電できることから、発電所から変電所へは高圧で送電され、変圧器を用いて必要な電圧に変換し使用する。変圧器は変電所に設置されたり、電柱に柱上変圧器として設置されたりしている。再生可能エネルギー源の拡大や電力需要の増加は、効率的な送電ニーズの高まりにより、変圧器やトランス油の需要も増加すると考えられる。

共栄ロジックサービスは、輸送体制を整備しトランス油の安定輸送を行うことで、効率的かつ安定的な送電の実現を通じ、脱炭素社会へ向け貢献したいと考えている。

【安全輸送への取り組み】

・安全性優良事業所（Gマーク）※3 認定の取得

共栄ロジックサービスでは、2008年1月に安全に優れた運送事業者の証であるGマークを取得しており、今後も認定継続に取り組む意向である。

※3 安全性優良事業所（Gマーク）認定

国土交通省が指定した（公社）全日本トラック協会が、利用者（荷主）がより安全性の高い事業者を選びやすくするための環境整備を図ることを目的に2003年7月より開始したもので、事業者の安全性を正當に評価し、認定し、公表する認定制度。



・労災事故や交通事故防止の取り組み

安全対策として、全営業車両にデジタルタコグラフとドライブレコーダー、リアルタイムで動画が視聴できるカメラを搭載している。ドライバーの運転状況を確認し、適宜指導を行うことで安全運転への意識づけと運転技術等の向上を図っている。また、ドライバーの負担軽減のため、全営業車両にiPadを設置し、配車や納入先での管理業務を事務所からインターネットを使って指示し、サポートできるようにした。

安全に関する研修や教育として、①覆面パトロールの実施、②安全会議の開催、③防衛運転に関する研修や危険予知訓練の実施、④ヒヤリハット報告会等を行っている。

直近3期における労災事故及び交通事故は図表④の通りである。労災事故に関しては、2023年6月に荷卸し作業中の事故により、4日以上のお休業を伴う労災事故が発生した。交通事故に関しては、陸運局に届け出が必要な重大な交通事故は3年間発生していない。事故原因を分析し、再発防止策を周知徹底する等、今後も安全マネジメント活動を継続することで、労災事故と交通事故ゼロ達成を目指していく。

項目	2022年5期	2023年5期	2024年5月期※4
労災事故発生件数 (うち4日以上のお休業を伴うもの)	0件 (0件)	0件 (0件)	1件 (1件)
交通事故発生件数 (うち重大事故※5)	3件 (0件)	0件 (0件)	1件 (0件)

※4 2024年1月末時点の実績

※5 「自動車事故報告規定第2条」に規定する事故報告対象事故

図表④ 労災事故・交通事故の発生状況

(共栄ロジックサービスからのヒアリングをもとに商工中金経済研究所にて作成)

【環境負荷低減への取り組み】

・グリーン経営認証の取得

未来の子供達に、より良い環境を残していくため、トラック輸送により発生する温室効果ガスやNOx、PM削減に向けて積極的に取り組んでおり、2008年5月にグリーン経営認証^{※6}を取得している。

※6 グリーン経営認証

交通エコロジー・モビリティ財団が認証機関となり、事業者のグリーン経営状況について審査の上、認証・登録を行うもの。事業者の環境改善の努力を客観的に証明し公表することにより、取り組み意欲の向上を図り、運輸業界における環境負荷低減につなげることを狙いとしている。



・デジタルタコグラフの導入とエコドライブの推進

全営業車にデジタルタコグラフを搭載し、運転に関するデータを可視化することで、安全運転の励行と燃費向上に取り組んでいる。デジタルタコグラフのデータからは速度・時間・距離に加え、急加速や急ブレーキ、アイドリング状態も確認でき、日々の運転状況をチェックすることができる。大型のタンクローリーや大型タンクトレーラーは重量が大きく燃費は良くないが、スピードを出しすぎず一定の速度を保つこと、アクセルを優しく踏み込むこと、アイドリングストップを励行すること等、エコドライブを推進することで燃費を向上できる。エアフィルタやエンジンオイル、エンジンオイルフィルタの交換も基準を決めて定期的に行っている。エコドライブの重要性を社内で周知徹底し、燃費改善に取り組むことで環境負荷の低減に貢献している。

・NOx、PM排出削減への取り組み

自社で使用するタンクローリー等からの排気ガス（NOxやPM）を抑制するため、自動車NOx・PM法^{※7}の排出基準に適合した車両への入れ替えを進めている。現在、営業車両うち70.5%（44台中31台）が適合車となっているが、今後さらに適合車の台数を増やしていく意向である。

※7 自動車NOx・PM法

「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」のこと。窒素酸化物や浮遊粒子状物質による大気汚染が著しい地域を対象地域として指定し、指定地域内では、トラック・バス等及びディーゼル乗用車は特別のNOx・PM排出基準に適合した車を使用するように規制を行っている。

・廃棄物削減と適切な廃水処理への取り組み

使用済エンジンオイルは専門業者に依頼しリサイクルを行っている。タイヤの一部は、リトレッドタイヤ（再生タイヤ）を使用することで、リユースを促進している。タイヤのバースト対策上、全てのタイヤに使用することはできないが、再生タイヤの使用率は約4割となっている。

またタンクローリーの洗車に伴う廃水は油水分離槽を2カ所設置し、浄化を行った上で適切に廃水している。

・LED化や紙使用量の削減への取り組み

共栄ロジックサービスでは、本社事務所の老朽化に伴い、移転を検討中であり、移転の際には照明の完全LED化を行う予定である。また業務のデジタル化を進めており、従来は荷主からの配送指示書を紙にプリントし、ドライバーへ地図とともに紙で交付していたが、現在は受注先からのPDFデータを自社開発した機器で自動データ化し、ドライバーのiPadへ配信することで、紙の使用量を削減している。

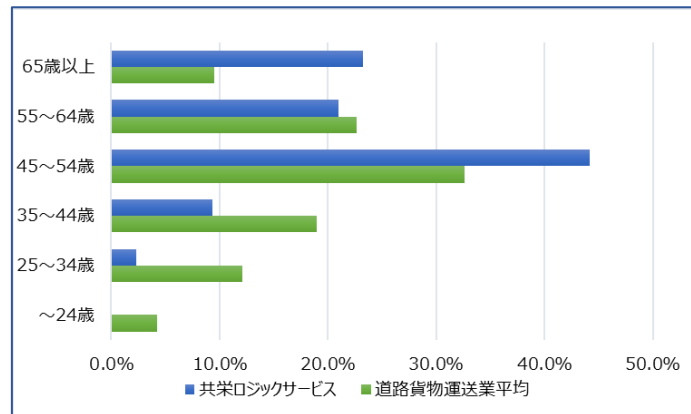
【ダイバーシティへの取り組み】

・高齢者雇用の取り組み

従業員年齢構成をみると図表⑤の通り、34歳以下が少なく、45歳以上が多くなっている。65歳以上でも働く意欲のある高齢者には、体力や健康状態に応じ働く場を提供している。引き続きドライバーとして活躍している従業員もあり、高齢者の雇用に積極的に行っている（2024年1月現在で10名）。

一方、高齢化により認知力が低下する懸念もあることから、高齢者の雇用支援と合わせ、今後健康面のサポートを検討している。NTTデータでは今後数年以内に高齢ドライバー

の認知力を判別するITシステムを開発するとしており、運転速度や加減速度など走行データを人工知能（AI）で分析し、とっさの判断力や注意力など脳の認知機能低下を測定できるようにする計画である。こうした最新技術を活用した認知力検査チェックや健康チェックを取り入れていくことで、高齢者の健康と運転をサポートしていきたいと考えている。



図表⑤ 年齢階層別従業員割合

（出典：共栄ロジックサービス提供の2024年1月現在データと総務省労働力調査（2023年平均）より商工中金経済研究所にて作成）

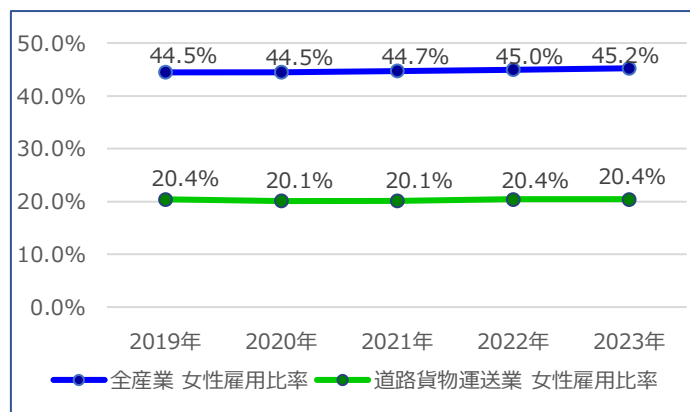
・女性雇用者数の増加へ向けた取り組み

図表⑥の通り、全産業に比べ道路貨物運送業の女性雇用割合は25ポイント程度低く、この5年間ほぼ横ばいとなっている。また、総務省「令和4年就業構造基本調査」によれば2022年における職業ドライバー（輸送・機械運転従事者）に占める女性比率は4.2%と低いが、2017年の3.2%に比べ1ポイント増加している。

国土交通省は「トラガール促進プロジェクト」を行い、トラガール（女性ドライバー）の増加を後押ししている。

共栄ロジックサービスは、従来からタンクローリーへの乗車を希望するドライバーについては、男女の区別なく採用し育成してきた。現在4名の女性従業員が在籍しているが、うち1名はタンクローリードライバーである。過去には複数名の女性ドライバーが在籍していた時期もあったが、24時間配送対応や夜勤勤務の問題がネックとなり、定着が進まなかった事情がある。

一方、タンクローリーの荷卸作業は、体力を必要とする作業は少なく、男女を問わず活躍できる仕事である。今後、女性が働きやすい環境の整備に努め、資格取得支援をはじめとした育成にさらに力を入れるとともに、女性が活躍できる職場であることを積極的に発信していくことで、女性従業員を増やしたい意向である。



図表⑥ 全産業と道路貨物運送業の女性雇用比率の推移

（出典：総務省「労働力調査」より商工中金経済研究所にて作成）

【人材育成への取り組み】

・免許取得支援制度によるサポート

大型のタンクローリーを運転するには、大型運転免許、危険物取扱者の資格等が必要である。こうした資格を持たずに入社した従業員に対しては、「免許取得支援制度」を活用し、資格取得に関する費用を全額会社が負担することで、資格取得を積極的にサポートしている。現時点で大型自動車免許取得者42名、危険物取扱者41名、けん引免許取得者30名となっている。

また、燃料油やトランス油の輸送や荷卸しには、運転技術だけでなく、数多くの手順を守り作業を行う必要がある。先輩従業員が適切なアドバイスを行うとともに、搭載カメラなども活用しながら、日々の業務の中で作業内容・手順を指導することで、技能向上をサポートしている。

【労働環境改善への取り組み】

・時間外労働時間の削減や有給休暇の取得促進

2023年の平均時間外労働時間は月80時間と多くなっている。ガソリンスタンドへは土日配送や、一部は24時間配送を実施しており、消費者や納入先にとってはメリットがあるが、時間外労働が多くなる一因となっている。燃料油の配送は石油元売が一括管理しており、受託した運送業者側では配送指示内容を変更できない。2024年問題の抜本解決には、石油元売会社を含めた業界全体での対応の他、消費者の理解も得て取り組む必要がある。

上記状況の中、時間外労働の上限規制に対応するため、社内の業務分担見直しや、IT機器活用による労働生産性向上に取り組む意向である。また、女性ドライバーを含め採用強化に取り組み、雇用を増やしていくことで、従業員の負荷軽減を図りたい考えである。

一方、2023年の有給休暇取得率は73.6%と高くなっており、運送業・郵便業の平均取得率59.1%を大幅に上回っている（令和5年就労条件総合調査による）。現状時間外労働は多いものの、従業員間で協力しながら有給休暇を取得しやすい職場環境の整備に取り組んでおり、従業員の余暇取得を促進している。

・IT活用による労働生産性の向上への取り組み

労働生産性向上のためデジタル化を進めており、全営業車両にiPadを設置した。受注先からのPDF配送指示書を自社機器でデータ化、最適な配送ルートや地図とともにiPadに送信することで、配車業務の効率化とドライバーの待機時間短縮化に成功した。とりわけ待機時間について、以前は定時を超えて事務所に待機する必要があったが、IT機器導入により待機時間が削減された結果、残業時間の削減にも貢献することができた。またiPadで機器類の一括管理（デジタルタコグラフ、ドライブレコーダー、カメラ）や納入業務管理の効率化を図っている。



写真⑤ タブレット使用の様子
（共栄ロジックサービス提供）

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

入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質（一定の固有の特徴がニーズを満たす程度）		
水	食糧	住居
保健・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		
質（物理的・科学的構成・性質）の有効利用		
水	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		
人と社会のための経済的価値創造		
包摂的で健全な経済	経済収束	

（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領域を表示）

【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	道路貨物運送業
ポジティブ・インパクト	雇用、移動手段、包摂的で健全な経済
ネガティブ・インパクト	保健・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

【当社の事業活動を踏まえ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
雇用、包摂的で健全な経済	➢ 高齢者と女性の雇用増加への取り組み
経済収束	➢ BCP策定や災害発生時の取り組み

■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
保健・衛生、雇用	➢ 労災事故や交通事故防止への取り組み
雇用	➢ 労働環境改善への取り組み
水（質）、土壌	➢ 適切な廃水処理の取り組み

大気	➤ NOx、PM法排出基準適合車の台数増加への取り組み
資源効率・安全性、廃棄物	➤ 廃棄物削減への取り組み
気候	➤ エコドライブによる温室効果ガス排出削減への取り組み

UNEP FIのインパクト分析で発出された「移動手段」は同社事業において旅客運送等の人の移動に関する事業を行っていないことから、ポジティブ・インパクトとして特定していない。



また、「生物多様性と生態系サービス」は、同社事業においてネガティブな影響を与える懸念が少ないことから、ネガティブ・インパクトとして特定していない。

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



共栄ロジックサービス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。


【ポジティブ・インパクト】


特定したインパクト	雇用、包摂的で健全な経済		
取組内容（インパクト内容）	高齢者と女性の雇用増加への取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 女性従業員を融資期間中に3名増加させる（2024年1月現在女性従業員数4名）。 ● 2029年3月までに高齢者の健康・運転サポートのための機器を導入する。導入後は高齢者に対する認知力測定機器の利用率を100%とし、以後継続する。 		
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ タンクローリードライバーは男女の区別なく就労可能な仕事であり、報酬面でも同一体系であることを採用募集の中で積極的に発信する。 ➢ HPの活用等、従業員採用率を高める施策を実施する。 ➢ 現在自社に所属する女性ドライバーとも連携しながら、教育、研修を実施する。また過去の離職要因を分析し、離職防止策を検討する。 ➢ 免許取得支援制度を引き続き活用し、未取得者に対して免許取得をサポートする。 ➢ 多様な働き方ニーズにあわせた勤務体系の導入を検討する。 ➢ 高齢従業員の健康と運転をサポートするため、認知力測定機器を導入する。 		
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。	
	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。	
	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。	

特定したインパクト	経済収束		
取組内容（インパクト内容）	BCP策定や災害発生時の取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 2027年5月までにBCP（事業継続計画）を策定する。また、2年毎を目途に内容の見直しを行う。 		
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 中小機構のセミナー受講や専門家による計画策定支援を受けるなどして、「事業継続力強化計画」を策定する。 ➢ 災害発生時に燃料油等の供給に貢献するため、災害時の輸送活動についても予め対策を検討する。 		
貢献するSDGsターゲット	9.1	<p>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。</p>	
	13.1	<p>全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。</p>	

【ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）】

特定したインパクト	保健・衛生、雇用		
取組内容（インパクト内容）	労災事故や交通事故防止への取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 2024年5月期の労災事故件数1件、交通事故件数1件を達成する。以降は労災事故、交通事故とも0件を継続する。 ● Gマーク認証を維持する。 		
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ①覆面パトロールの実施、②安全会議の開催、③防衛運転に関する研修や危険予知訓練の実施、④ヒヤリハット報告会等、安全マネジメント活動を継続する。 ➢ デジタルタコグラフ、ドライブレコーダー、カメラ等の機器を活用し、ドライバーの運転状況をチェックし、改善指導を行う。 ➢ 万一の事故発生時には原因を分析し、再発防止策を立案し周知徹底する。 		
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	雇用		
取組内容（インパクト内容）	労働環境改善への取り組み		
KPI	● 2028年までに従業員の平均時間外労働時間を2023年比で20%以上削減する。		
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自社業務全般の洗い出しを行い、業務分担を見直す。IT機器を積極的に活用することで、配車業務や納入作業をさらに効率化させる。業務効率化につながるIT機器があれば、積極的に導入する。 ➢ 運送受託先とも連携しながら配送内容を見直す。自社内での輸送分担について見直し、時間外労働上限規制を遵守する。 ➢ 従業員採用を強化し、1人当たりの業務負荷を減らす。 		
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。	

特定したインパクト	大気	
取組内容（インパクト内容）	NOx、PM法排出基準適合車の台数増加への取組み	
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 融資期間中にNOx、PM法排出基準適合車を31台から40台以上へ増やす。 ● グリーン経営認証を維持する。 	
KPI達成に向けた取組み	<p>➤ 現時点のNOx・PM法排出基準適合車は31台であり、買い替えの都度適合車へ切り替えることで、融資期間中に適合車の台数を40台以上に増やす。</p>	
貢献するSDGsターゲット	11.6	<p>2030年までに、大気の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。</p> 

なお、適切な廃水処理の取組みは、「水（質）」「土壌」におけるインパクトとして特定しているが、適切な廃水処理を実施済である。廃棄物削減への取組みは、「資源効率・安全性」「廃棄物」におけるインパクトとして特定しているが、再生タイヤの使用やエンジンオイルのリサイクルに取り組む等、すでに対策を行っている。エコドライブによる温室効果ガス排出削減への取組みは、「気候」におけるインパクトとして特定しているが、引き続きエコドライブ推進の取組みを継続していく方針である。以上から、これらネガティブ・インパクトについては十分な低減が図られていると判断し、KPI の設定を行わない。

5. サステナビリティ管理体制

共栄ロジックサービスでは、本ファイナンスに取り組むにあたり、藤巻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、藤巻社長を最高責任者とし、KPI毎に選任されたリーダーを中心として、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 藤巻良介
(KPI推進リーダー) 設定したKPIごとにリーダーを選任

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、共栄ロジックサービス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、共栄ロジックサービス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。共栄ロジックサービスは、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」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 浜崎 治

〒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