

令和6年3月1日
株式会社 清水銀行

株式会社バンスポート との 「しみずポジティブ・インパクト・ファイナンス」契約締結について

清水銀行（頭取 岩山 靖宏）は、お客様のSDGsの達成をご支援するため、各種サステナブルファイナンスの提供に努めており、その一環としてこのたび、株式会社バンスポート（代表取締役 神保 純一）と「しみずポジティブ・インパクト・ファイナンス」契約を締結いたしました。

本件の取組みにあたっては、関連会社の株式会社清水地域経済研究センター（代表取締役 小柳 雅宏）がインパクト分析・特定のうえ評価書を作成し、株式会社日本格付研究所（代表取締役社長 高木 祥吉）がポジティブ・インパクト金融原則との適合性を確認しました。

清水銀行では、2021年12月に「環境方針」「責任ある投融資方針」からなる「清水銀行サステナビリティ方針」を策定し、持続可能な社会の実現や社会的課題の解決に向けた取り組みを加速させてまいりました。今後も社会・環境問題の解決に資する取り組みを一層推進し、持続可能な社会の実現に貢献してまいります。

1. 契約概要

契約日 : 令和6年2月29日（木）
融資金額 : 5,000万円
資金使途 : 運転資金

2. 借入人概要

企業名 : 株式会社バンスポート
所在地 : 静岡県焼津市中新田1806
事業内容 : 貨物運送業、倉庫・保管荷役業

3. 借入人の主な取組み（詳細は「ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書」をご参照ください）

（1）特定されたインパクト

ポジティブなインパクトの成果が期待できる事項	<ul style="list-style-type: none">・従業員の成長・ダイバーシティ経営の推進と従業員のモチベーションアップ・カーボンニュートラルに向けた取り組み・サプライチェーンの拡大
ネガティブなインパクトの低減が必要となる事項	<ul style="list-style-type: none">・安全性の確保・ワークライフバランスの推進・環境に配慮した車両の対応・天然資源の有効活用

(2) 測定する KPI

<p>社会面</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2031年までに免許・資格取得費用を全額同社負担とし、累計免許・資格取得者数を90名以上とする ・ 2031年までに同社役職者を講師とする勉強会・研修会を含め年3回以上開催する ・ 2031年までに軽微な事故も含めて車両事故はゼロとし、荷役事故は年10件以下とする ・ 2031年までにBCPを策定し、防災訓練等において全従業員に周知徹底する ・ 2031年までに1人当たりの年間有給休暇取得日数を10日以上、月間平均残業時間を35時間以下とする 	
<p>社会面 経済面</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2031年までに女性従業員を22名以上（内女性ドライバー10名以上）、外国人従業員を6名以上とする ・ 2031年までに女性管理職を2名以上とする ・ 2031年までに従業員の基本給を8%以上引き上げる 	
<p>環境面</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2031年までに太陽光発電設備を新規設置する ・ 2031年までに全て自動車NOx・PM法適合車とする ・ 2031年までに空車回送率を5%以下とする 	
<p>経済面</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2031年までにサプライチェーン数を1,500社以上とする 	

以上

<ニュースリリースに関するお問い合わせ> 清水銀行 支店営業部 山梨 054-366-9990



ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2024年2月27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	3
4. 包括的分析	6
5. サステナビリティ経営体制	14
6. インパクトの特定	19
7. KPI の決定	23
8. モニタリング	27

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・インパクト金融原則」に則り、株式会社バンスポート（以下、バンスポートという）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、バンスポート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）

バンスポートは、静岡県藤枝市にある2006年創業の貨物運送及び倉庫・保管荷役事業者である。貨物運送事業では、食品、自動車・機械部品、建材、日用品などの多品種かつ小ロットから大ロットまでの貨物の運送を行っている。倉庫・保管荷役事業では、食品関係に特化した物流倉庫を4棟保有し、ロット管理、温度管理、流通加工、機動的出荷対応等を可能とし、運送と倉庫の相乗効果による物流機能を高度化することで、付加価値の高い物流サービスを提供している。

（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」「経済収束」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」とした。
倉庫・保管荷役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」「気候」「包括的で健全な経済」「経済収束」とし、ネガティブ・インパクトとして特定した項目は「雇用」「大気」「気候」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「従業員の成長」とし、KPIは「免許・資格取得費用を全額同社負担とし、累計免許・資格取得者数を90名以上とする」「同社役職者を講師とする勉強会・研修会を含め年3回以上開催する」とした。社会面・経済面において、「雇用」「包括的で健全な経済」ではテーマを「ダイバーシティ経営の推進と従業員のモチベーションアップ」とし、KPIは「女性従業員を22名以上（内女性ドライバー10名以上）、外国人従業員を6名以上とする」「女性管理職を2名以上とする」「従業員の基本給を8%以上引き上げる」とした。環境面において、「気候」ではテーマを「カーボンニュートラルに向けた取り組み」とし、KPIは「太陽光発電設備を新規設置する」とした。経済面において、「経済収束」ではテーマを「サプライチェーンの拡大」とし、KPIは「サプライチェーン数を1,500社以上とする」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「安全性の確保」とし、KPIは「軽微な事故も含めて車両事故はゼロとし、荷役事故は年10件以下とする」「BCPを策定し、防災訓練等において全従業員に周知徹底する」とした。「雇用」ではテーマを「ワークライフバランスの推進」とし、KPIは「1人当たりの年間有給休暇取得日数を10日以上、月間平均残業時間を35時間以下とする」とした。環境面において、「大気」ではテーマを「環境に配慮した車両の対応」とし、KPIは「全て自動車NOx・PM法適合車とする」とした。「資源効率・安全性」「気候」ではテーマを「天然資源の有効活用」とし、KPIは「空車回送率を5%以下とする」とした。

(モニタリング)。

モニタリング体制として、統括責任者を神保社長、プロジェクトリーダーを市村専務取締役とし、プロジェクトチームを組成した。今後少なくとも年1回はモニタリングすることとし、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	2024年2月29日～2031年2月28日
金額	50,000,000円
資金用途	運転資金
モニタリング期間	7年

3. 企業概要

企 業 名	株式会社バンスポート
事 業 所	<p><藤枝本社営業所倉庫> 静岡県藤枝市大東町 1044-1</p>   <p><宗高営業所物流センター> 静岡県焼津市宗高 1479-1</p>  

<富士営業所>

静岡県富士市今泉 361-1



<相川倉庫>

静岡県焼津市相川 2002-1



<阪本倉庫>

静岡県島田市阪本 4237-3



出典：写真は全て同社ホームページ

従業員	81名(2024年1月31日時点)
資本金	9,000千円
業種	貨物運送業 倉庫・保管荷役業
事業の内容 2022年度 売上高構成比	貨物運送事業 70% 倉庫・保管荷役事業 30%
沿革	2006年 神保純一氏が島田市にて、株式会社バンスポートを設立し代表取締役社長に就任 2012年 藤枝市に本社を移転 2017年 相川倉庫新築 2018年 藤枝本社営業所倉庫新築 2019年 富士営業所開設 2020年 宗高営業所物流センター新築、グリーン経営認証取得 2021年 阪本倉庫新築 2023年 富士営業所移転
経営理念	みんななかよく
組織図	<pre> graph TD A[代表取締役] --> B[専務取締役] B --> C[安全品質管理部] C --> D[本社営業所] C --> E[富士営業所] C --> F[宗高営業所] C --> G[相川倉庫] C --> H[阪本倉庫] D --> D1[輸送部] D --> D2[倉庫部] D --> D3[総務部] D --> D4[経理部] E --> E1[輸送部] F --> F1[輸送部] F --> F2[倉庫部] G --> G1[倉庫部] H --> H1[倉庫部] </pre> <p>出典：同社ホームページ</p>

4. 包括的分析

(1) 業種別インパクトの状況

i 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	○	○

ii 倉庫・保管荷役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	○	○

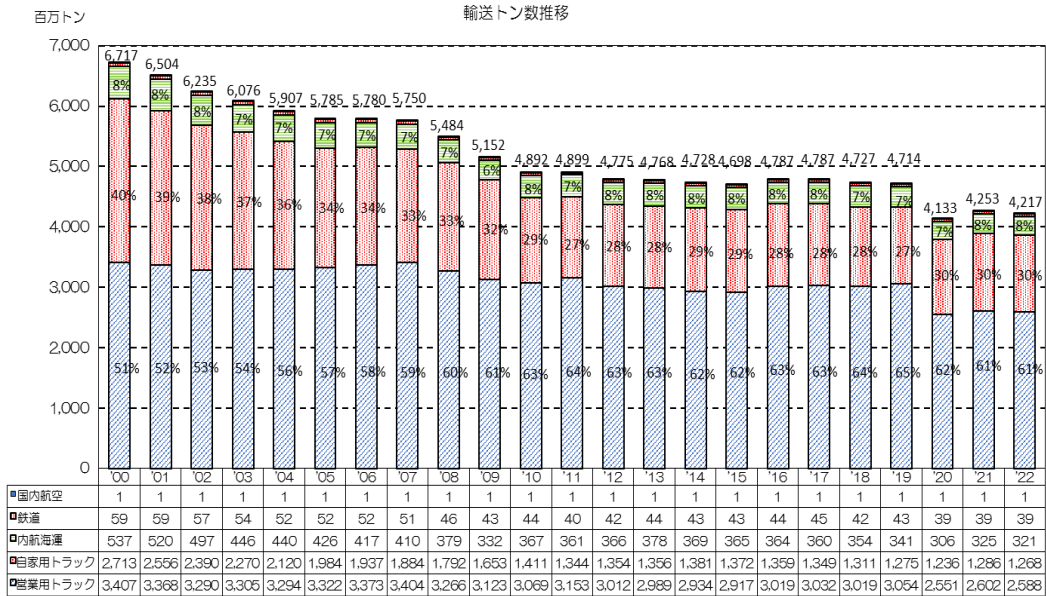
(2) サプライチェーン全体におけるインパクトの状況

i トラック運送業の概要

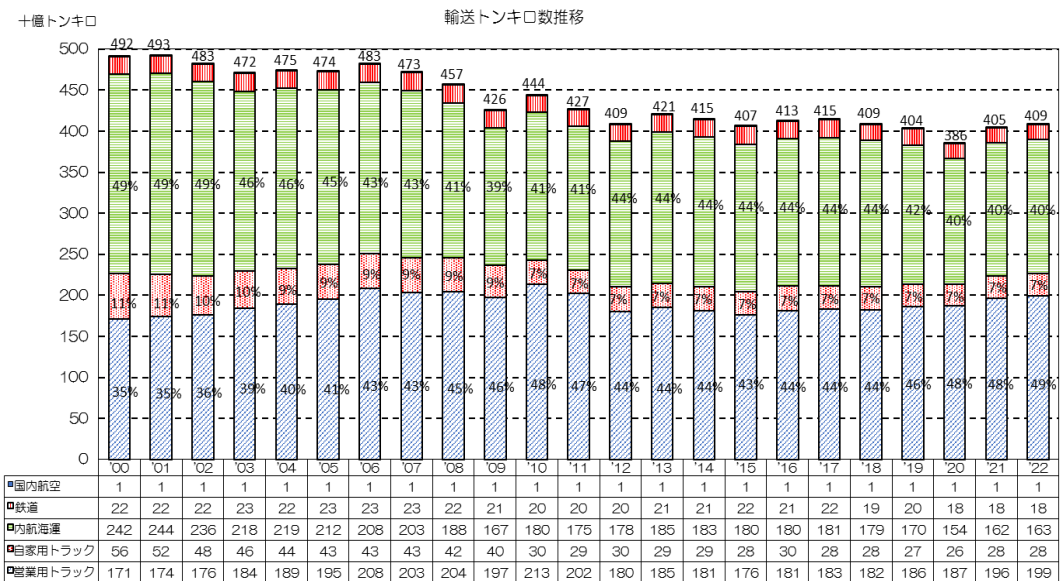
トラック輸送は、ドアツードアの利便性と迅速さやフレキシブルな対応を求められる輸送ニーズに合致し、国内物流の基幹的役割を果たしている。トラック輸送には、自家の貨物を輸送する自家用トラック（白地のナンバープレート）と、他者の貨物を有償で輸送する営業用トラック（緑地のナンバープレート）の2種類がある。2022年度の国内貨物総輸送量は、トン数では4,217百万トン、トンキロ¹では409十億トンキロとなっており、トラックの輸送分担率はトンベースで91%、トンキロベースで56%となっている。輸送トン数の推移では、2000年度の総輸送トン数は6,717百万トンであった

¹ トン数に輸送距離を乗じて仕事量をあらわした単位で、1トンのものを10km輸送したときは10トンキロとなる。

が、2022年度では4,217百万トンと2,500百万トン（37%）減少した。自家用トラックは2,713百万トンから1,268百万トンと1,445百万トンと53%減少し、営業用トラックも3,407百万トンから2,588百万トンと819百万トン減少したが24%の減少に止まっている。



出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」を基に当社作成
輸送トンキロ数の推移では、2000年度の総輸送トンキロは492十億トンキロであったが、2022年度では409十億トンキロと83十億トンキロ（17%）減少した。自家用トラックは56十億トンキロから28十億トンキロと半減したが、営業用トラックは171十億トンキロから199十億トンキロと28十億トンキロ（16%）増加し、営業用トラックの輸送分担率は35%から49%へ上昇した。



出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」を基に当社作成

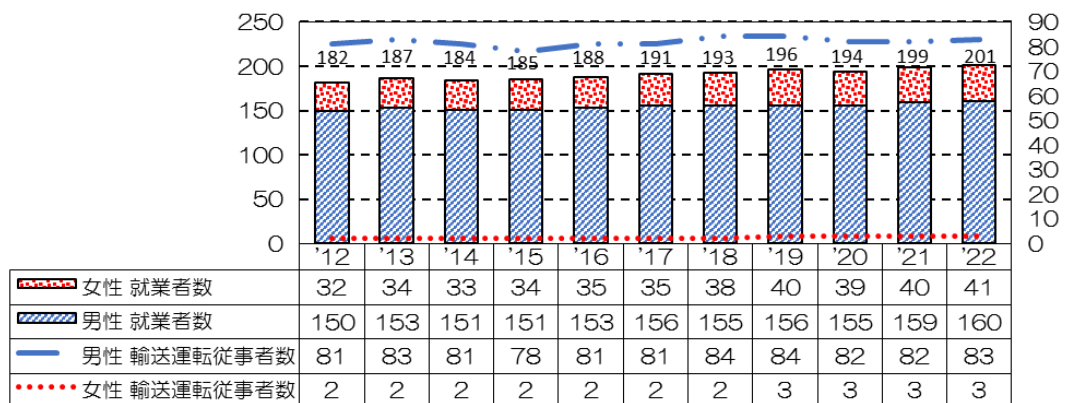
稼働効率の指標である「実働 1 日 1 車当たり輸送トンキロ」でみると、営業用トラックは自家用トラックの 8 倍以上の輸送効率を示しており、環境負荷の低減、消費エネルギーの削減、トラック積載効率向上の観点からも自家用から営業用への転換が進んでいる。

営業用・自家用別輸送効率の比較（2022年度）

項目	単位		営業用トラック	自家用トラック
輸送トンキロ	百万トンキロ	a	199,149	27,737
実働延日車	百万日車	b	335	379
実働1日1車当たり輸送トンキロ	トンキロ	c=a/b	594.5	73.2
輸送効率格差			594.5/73.2=8.1	

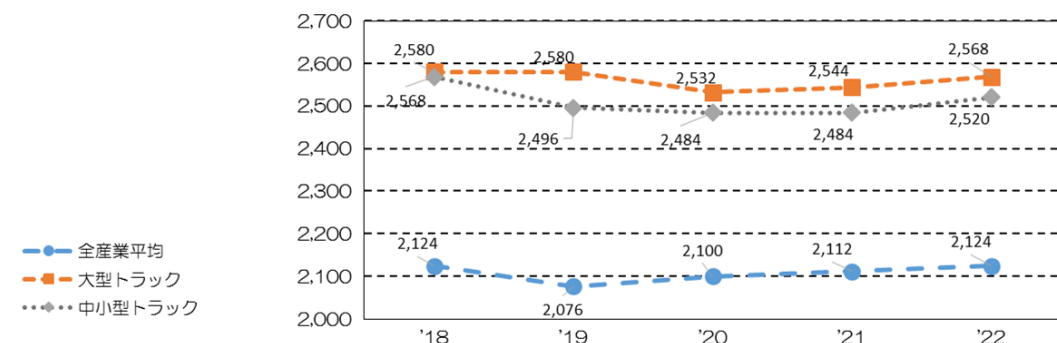
出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」を基に当社作成
少子・高齢化が進み労働力不足が懸念される日本において、2022年度のトラック運送事業に従事する総就業者数は201万人で、この内ドライバー等の輸送・機械運転従事者は86万人となっている。女性の比率について、就業者全体では20%、輸送・機械運転従事者では3%と低い水準で推移している。

万人 道路貨物運送業 就業者数推移 万人



出典：総務省「労働力調査」を基に当社作成
2022年度のトラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して大型トラック運転手で444時間長く、中小型トラック運転手で396時間長い状況となっている。

時間 年間労働時間推移



出典：厚生労働省「勤労統計調査」を基に当社作成

ii 倉庫業の概要

倉庫業は、寄託を受けた物品を倉庫において保管する事業であり、原料から製品、冷凍・冷蔵品や危険物に至るまで、国民生活・経済活動に欠かせない多種多様な物品を大量かつ安全に保管する役割を担っている。倉庫業は、普通倉庫業、冷蔵倉庫業、水面倉庫業の3種類がある。倉庫業法では、倉庫で保管できる物品を、第1類物品から第8類物品まで8種類に分類している。

普通倉庫は、農業、鉱業（金属、原油、天然ガスなど）、製造物（食品、繊維、化学工業、機械など）、消費者の財産（家財、美術品など）の保管を行う倉庫であり、主な倉庫は以下の通りである。

- ①1類倉庫：建屋型営業倉庫で、普通倉庫の多くがこの種類である。防水・防湿・耐火性能などの設備や構造基準が一番高い水準とされ、冷蔵倉庫、危険品倉庫で保管する物品以外の幅広い物品の保管が可能となる。保管できる物品は、日用品、繊維、紙・パルプ、電気機械などである。
- ②2類倉庫：1類倉庫の設備要件のうち、防火、耐火性能が不要となる倉庫であり、保管できる物品は、塩、肥料、セメントなどである。
- ③3類倉庫：2類倉庫より更に防水、防湿性能などの要件が緩和された倉庫であり、保管できる物品は、ガラス類、陶磁器、木炭などである。
- ④野積倉庫：4類倉庫に分類され、柵や塀で囲まれた野積場で、鉱物、木材、自動車などが保管される。
- ⑤貯蔵槽倉庫：6類倉庫に分類され、袋やケースに入っていない物品を保管するサイロやタンクなどの倉庫であり、保管できる物品は、小麦、トウモロコシなどの農産物や糖蜜などの液体である。
- ⑥危険品倉庫：7類倉庫に分類され、消防法が指定する危険物や高圧ガスなどが保管される。

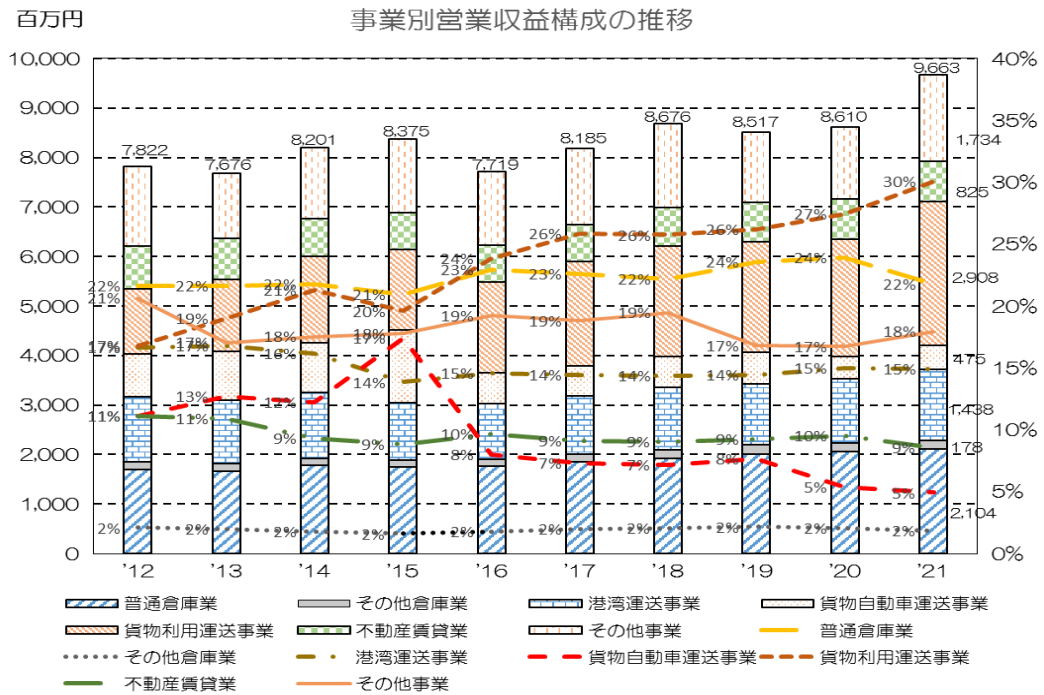
冷蔵倉庫は、8類倉庫に分類され、食肉、水産物、冷凍食品など10℃以下で保管することが適当な物品を保管する倉庫であり、温度帯によって更に階級が分かれている。

水面倉庫は、5類倉庫に分類され、原木等を水面において保管する倉庫である。

倉庫業は、立地産業的性格が強く、これまで港に搬出入される物資の保管需要のある全国の港湾地域、流通業務地区などの臨海部、運搬に便利な都市周辺の流通センターなどに集中して立地してきた。しかし、近年では物流形態の変化や高水準の地価等を背景として、都市部の港湾地区では立地メリットが低下している。そのため、それに代わって内陸部の幹線道路沿いの流通団地に立地する倉庫が増加傾向にある。幹線道路や高速道路のインターチェンジに近く、かつ交通渋滞のない立地が倉庫の重要な要件となってきている。

2023年3月に公表された国土交通省の「令和3年度 倉庫事業経営指標（概況）」によると、普通倉庫事業者124社の1社平均の事業別営業収益構成の推移では、新型コ

コロナウイルス感染症拡大の影響を受けることなく 2020 年度は 8,610 百万円（対前年比+1%）、2021 年度 9,663 百万円（同+12%）と順調に増加した。
倉庫業の立地産業的性格の強い特徴を活かして、経営の多角化や業種・業態転換を進める企業が多い。2012 年度の港湾運送事業の比率は 17%、貨物自動車運送事業の比率は 11%、貨物利用運送事業²の比率は 17%の計 45%であったが、2021 年度の比率はそれぞれ 15%、5%、30%の計 50%と、兼業の中心は運送事業となっている。



出典：国土交通省「倉庫事業経営指標」を基に当社作成

iii 同社の概要

バンスポートの事業は、貨物運送事業（2023 年 7 月期実績 70%）と倉庫・保管荷役事業（同 30%）である。貨物運送事業の内訳は、自社便売上高が 62%、庸車³売上高が 38%となっている。現代表者である神保純一氏が、運送会社勤務を経て、2006 年静岡県島田市に、ADVANCE TRANSPORT（進化した輸送）を目指し同社を設立した。2012 年静岡県藤枝市に本社を移転し、2017 年に相川倉庫を建設したことにより、倉庫・保管荷役事業にも参入し、複合的な運送事業サービスを展開している。2018 年藤枝本社営業所倉庫を新築し、2019 年富士営業所を開設した。2020 年宗高営業所物流センターを開設し、2021 年阪本倉庫を新築した。

貨物運送事業における営業所は本社も含め 3 カ所での営業体制であり、藤枝本社営業所及び宗高営業所物流センターでは、関西方面と静岡県中部（静岡市葵区・駿河区以西）・西部エリアを担当し、富士営業所では、関東方面と静岡県中部（静岡市清水区以

² 自らはトラックなどの運送手段を持たず、荷主からの依頼を受けて、実運送事業者を利用して行う貨物輸送を依頼する貨物運送事業のことをいう。

³ 自社が請け負った運送業務を他の運送会社や個人事業主のドライバーに依頼することをいう。

東）・東部エリアを担当している。運送貨物の内容は、茶（原料・製品）、加工食品、酒類、菓子類などの食品が 30%、自動車・機械部品が 30%、住宅用建材が 20%、日用品その他が 20%となっている。配送先の内訳は、関東方面が 25%、関西方面が 15%、静岡県中部・東部が 30%、静岡県中部・西部が 30%となっている。藤枝本社営業所から東名高速道路 大井川焼津藤枝スマートインターチェンジ（以下、大井川スマート IC という）まで車で 5 分、宗高営業所物流センターから大井川スマート IC まで車で 2 分、富士営業所から東名高速道路 富士インターチェンジまで車で 15 分と、良好な交通アクセスにより、運送を請け負っている受注先は常時取引のある約 150 先を含め合計約 800 先を抱える。同社の特徴は「安くて対応が早い」ことである。



出典：同社資料を基に Google Maps を使用して当社作成

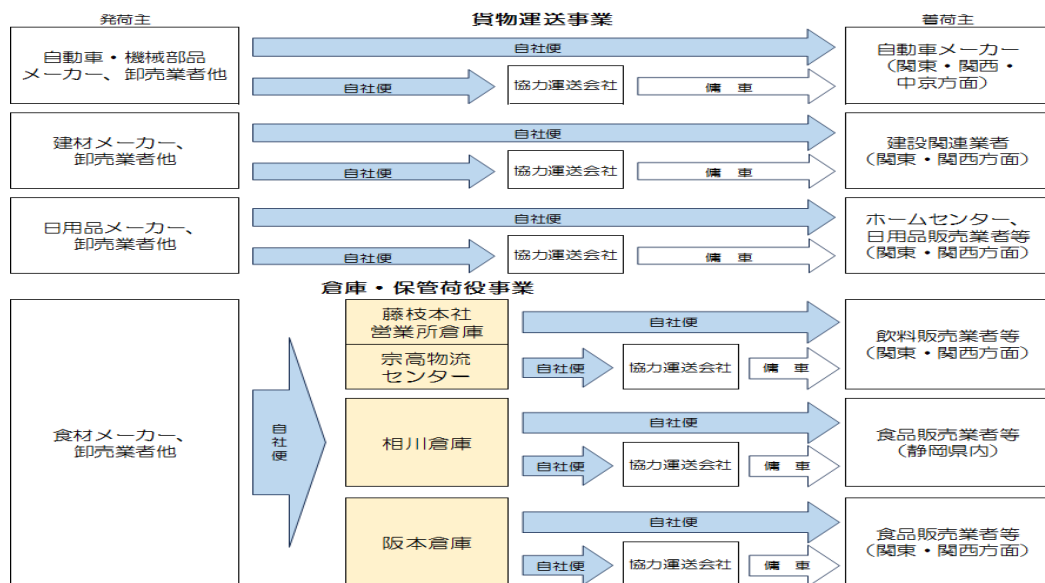
車両は大型トラック 28 台、中型トラック 24 台、小型トラック 6 台、トラクタ 2 台の合計 60 台の車両を保有している。車両全車にデジタル式運行記録計（以下、デジタコという）を搭載し、月に一度安全対策会議を実施することで、安全な運行に努めている。物流センター機能を兼ね備えた高床式倉庫などの食品保管に強みを持つ冷蔵倉庫を所有しており、同社倉庫を中継地点として複数の受注先の荷物を混載し、積載効率を高めることで同業他社より約 3 割のコストを抑えた運送サービスを提供している。また、同社ドライバーには原則として静岡県内の運送に特化させて走行距離を抑えると共に、全車種にクラウドコンピューティングを用いた運行管理システム（燃費、CO₂・NO_x・PM の排出量、急加速・急ブレーキなどの運転操作情報をリアルタイムに収集・解析）

を導入し、燃費と運転技術の向上につなげ、従業員の労働環境改善にも寄与している。積載効率を高めるために、配車担当の教育に力を入れている。ドライバーも協力し、会社全体の仕組みとして無駄をなくし、積載効率を高めることに注力している。

倉庫・保管荷役事業において、同社は4棟の倉庫を保有しており、保管する物品はほぼ100%が食品関係となっている。貨物運送事業と倉庫・保管荷役事業を合わせた食品関係の売上高の比率は約50%となる。食品関係の主要な取り扱い物品は、茶（原料・製品）、加工食品、酒類、菓子類などである。藤枝本社営業所倉庫は冷蔵倉庫で保税蔵置場の許可を受けており、大手食品メーカーが海外から輸入する茶葉の保管を行っている。宗高物流センターは冷蔵倉庫と常温倉庫で構成される2階建ての倉庫であり、茶葉原料の保管や製品の保管を行っている。両倉庫において、在庫管理、包装等の倉庫内作業を行い、関東方面、関西方面の卸売・小売業者の物流センター等への配送を行っている。相川倉庫も冷蔵倉庫で老舗総合卸売業者が取り扱う加工食品、酒類、菓子類などの専属の物流センターとして運用しており、在庫管理、包装等の倉庫内作業を行い、静岡県内の販売拠点に配送している。また宗高物流センターと相川倉庫においては、自家発電設備を保有しており停電時にも出荷対応が可能となっている。阪本倉庫は、高床式の定温倉庫であり定温管理の必要な食品の保管に適している。倉庫の保管状況は、現在全倉庫で満床となっており、顧客からの倉庫需要に応えるためにも新倉庫の建設を計画している。「輸送を停めない」ことをモットーに事業に取り組んでいる。

iv サプライチェーンの概要

同社のサプライチェーンは、発荷主及び着荷主を含む貨物運送事業顧客として約800社、協力運送会社として約500社、倉庫・保管荷役事業顧客として約30社で構成されている。



出典：同社資料を基に当社作成

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

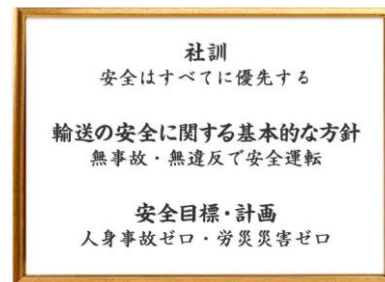
同社の経営理念として「みんななかよく」としている。ただ単に仲のよい組織だけでなく、従業員一人一人が成長し続け、従業員同士で支え合う組織を目指している。一人の従業員が失敗や後悔を繰り返さないだけでなく、他の従業員も同じ失敗や後悔を繰り返さないよう、その教訓を共有する。そして「叱る」のではなく「諭す」ことによりいつかその従業員が「悟る」ことを願い、それが従業員全員の成長につながり、ひいては会社の成長に資するとしている。

同社の運輸安全マネジメントとして、事故防止のための安全方針を定めている。その中で、社訓として「安全はすべてに優先する」、輸送の安全に関する基本的な方針として「無事故・無違反で安全運転」、安全目標・計画として「人身事故ゼロ・労災災害ゼロ」を掲げ、安全運転を業務遂行上の重要テーマと位置づけて取り組んでいる。

2020年グリーン経営認証を取得し、環境保全に配慮して事業に取り組んでいる。グリーン経営認証制度とは、燃費の向上やCO₂排出原単位⁴の改善など環境保全を目的にした取り組みを行っている運輸事業者に対して、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が認証する制度である。

また同社は、SDGs宣言及びエコアクション21についても取り組んでいく方向性である。

社訓



出典：同社ホームページ

(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>

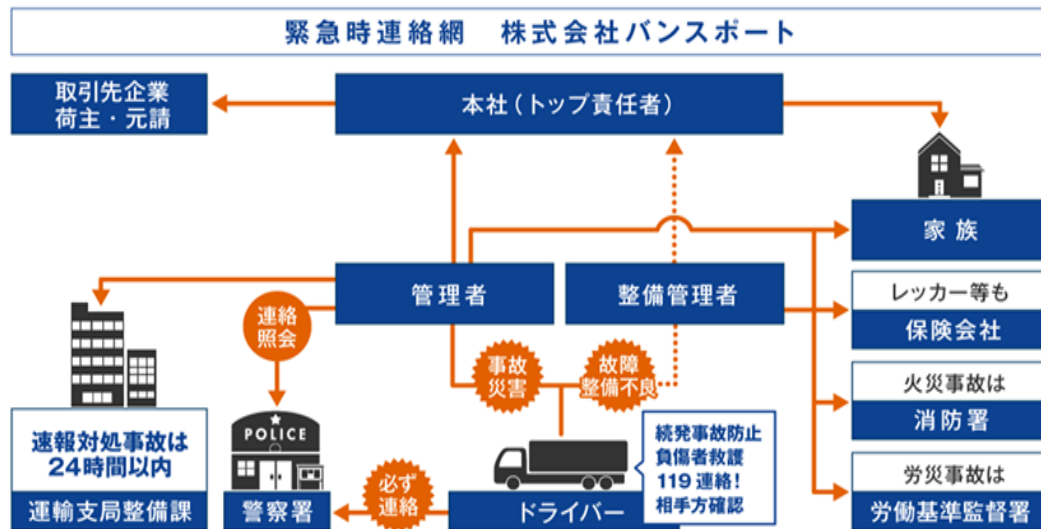
同社は、運輸安全マネジメントにおいて、安全運転を重要テーマとして取り組んでおり、朝礼時に社訓を従業員全員で唱和し、毎月実施する乗務員安全教育で周知徹底している。創業以来重大な人身事故等の発生はないが、2022年度においてバンパーやサイドミラーの擦り傷等の軽微な車両事故が6件発生し、積み荷の一部破損や荷崩れという荷役事故が30件発生した。今後は事故発生原因の分析と対策を講じた上で、安全対策会議と現場の安全パトロールを毎月実施していくことで、事故事例を全従業員が共有し、改善と再発防止を図っていく方向性であることを確認した。

同社では、車両事故等が発生した場合の緊急時連絡網は作成済みである。しかしながら、地震発生時や台風被害等による従業員及びその家族の安全確認と支援体制の構築にまでは至っていない。また貨物運送事業は、緊急時の非常用物資の搬送や、復興・復旧時の資材運搬の重要な運送手段となる。災害発生時には、同社の事業継続性を確保した

⁴ 経済活動当たりの二酸化炭素排出量のこと、CO₂排出係数ともいう。

上で、各営業所周辺の住民に対する支援を行うなどの同社代表者の熱い思いもある。それらを踏まえて、同社はBCPを策定していく方向性であることを確認した。

緊急時連絡網



出典：同社ホームページ

<教育に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社は、人材育成を経営上の重要な課題と位置づけ、従業員に免許・資格取得を奨励している。2024年1月31日時点における免許・資格保有状況は以下の通りである。必要に応じ、研修、セミナーへの積極参加も促している。今後は、免許・資格取得費用は全額同社が負担し、従業員が新たに免許・資格を取得した時には、免許・資格内容に応じて、インセンティブの付与を検討していく方向性であることを確認した。

免許・資格保有状況 (単位：名)

免許・資格名	男性	女性	取得者計
中型自動車運転免許	3	0	3
大型自動車運転免許	43	3	46
けん引車免許	9	1	10
運行管理者	9	4	13
第一種衛生管理者	2	0	2
累計免許・資格取得者数(重複取得者有)	66	8	74

また同社では、顧問弁護士である栗田勇弁護士による順法意識醸成等の1回当たり1時間の社内勉強会・研修会を全従業員向けに年2回開催している。今後、運輸部門においては法規制やコンプライアンス等の要請が益々高まることから、同社役職者を講師とした試験・資格取得に向けた問題演習の勉強会や重要項目の講義等も含め年3回以上社内勉強会・研修会を開催していく方向性であることを確認した。

<雇用に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社の2022年度における従業員1人当たりの年間有給休暇取得日数は5日であった。同社ではワークライフバランスを推進していくことから、有給休暇取得管理表等を作成し有給休暇を積極的に取得させていく方向性であることを確認した。

同社の2022年度の従業員1人当たりの月間平均残業時間は42時間であった。今後も、業務効率化等を図り、従業員のワークライフバランスを重視しながら、働きがいがあり、更に残業のない業務遂行を目指していく方向性であることを確認した。

<移動手段（モビリティ）に関して取り組んでいる項目、課題等>

貨物・運送事業において、移動手段（モビリティ）に関してポジティブ・インパクトが標準値として発現したが、同社の運送対象は貨物であり、人の移動を行うものではないことから、移動手段に資する活動は行っていないことを確認した。

(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>

2024年1月31日時点における役員を含む従業員の状況は以下の通りである。

(単位：名)

種 類	男 性	女 性	合 計
役 員	5	2	7
管 理 職	4	1	5
一 般	56	12	68
パ ー ト	4	4	8
(ドライバー)	(50)	(6)	(56)
合 計	69	19	88
内 外 国 人	5	0	5

同社の現状の雇用において、女性従業員の雇用は19名、外国人従業員の雇用は5名であり、女性管理職の登用は1名となっている。女性従業員の仕事と育児の両立に向けて、同社は企業主導型保育園と提携している。同社は社宅1棟を保有し、外国人従業員に安定した住居を提供している。外国人従業員の日本語習得への協力や定期的面談によるモチベーション向上などに取り組み、働きやすい環境を醸成している。今後は男性従業員の積極的な育児休暇取得、外国人従業員の研修を行っていく方針である。同社は、ダイバーシティ経営の推進をしていく方針であることから、女性従業員及び外国人従業員の雇用と、女性管理職の登用を積極的に行っていく方向性であることを確認した。また同社では、従業員の成長を経営の重要課題と位置づけ、更なる労働環境の改善と従業員の所得向上を目指し、従業員のモチベーション向上を図る必要性を認識していることから、今後については従業員の昇給を行い、従業員の満足度向上につなげていく方向性であることを確認した。

(4) 環境面における対応

<大気に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社では、グリーン経営認証を取得して、環境に配慮した貨物運送に取り組んでいる。同社の全車両数は60台であるが、自動車NOx・PM法適合車⁵は54台である。今後は、全台について自動車NOx・PM法適合車としていく方向性であることを確認した。

<土壌に関して取り組んでいる項目、課題等>

貨物・運送事業において、土壌に関してネガティブ・インパクトが標準値として発現した。同社では、藤枝本社営業所に、専用の給油スタンドであるインタンクを保有して同社の車両に給油を行っているが、危険物取扱者を配置し、消防法を遵守した取り扱いを徹底しており、土壌に影響を与える事業活動は行っていない。

<生物多様性と生態系サービスに関して取り組んでいる項目、課題等>

貨物・運送事業において、生物多様性と生態系サービスに関してネガティブ・インパクトが標準値として発現したが、物流センター等の建設において山林開発等を行うものではなく、生物多様性と生態系サービスに影響を与える事業活動は行っていない。

<資源効率・安全性、気候に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社では、軽油・ガソリン等の燃料の使用削減に取り組んでいる。

同社では、全車にデジタコを設置しており、車両の急加速、急減速や走行距離等を記録することにより、効率的な運送を目指していることを確認した。

また同社は、空車回送⁶距離を減少させる取り組みを行っている。荷物の積載をせずに運行をする空車回送を減らすことで効率的な運送が実現でき、それに伴い、単位当たりの貨物に対する燃料資源の利用を削減することも図られる。現状、全走行距離に対する空車回送距離は約10%であるが、更なる空車回送率の削減に取り組んでいく方向性であることを確認した。

デジタコ



出典：同社ホームページ

<気候に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社では、再生可能エネルギーに関して太陽光発電にも取り組んでおり、全量売電している。相川倉庫の屋上に470kWの太陽光発電設備を設置し、2022年度の売電実績は767,167kWh/年であった。宗高物流センターの屋上に118kWの太陽光発電設備を

⁵ 自動車NOx・PM法の正式名称は「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」であり、この法律に適合した車両をいう。

⁶ トラック等の運送車両が荷物を積んでいない状態で走行することをいう。例えば、東京から富山に荷物を配送した後、帰りに荷物を積む仕事がない場合、空車で帰るような場合をいう。

設置し、同年度の売電実績は 336,772kWh/年であった。再生可能エネルギーの取り組みにより、地球温暖化抑制に資することから、同社は今後も倉庫新築の際には屋上に太陽光発電設備を設置し売電していく方向性であることを確認した。

<廃棄物に関して取り組んでいる項目、課題等>

貨物・運送事業において、廃棄物に関してネガティブ・インパクトが標準値として発現したが、梱包資材等は荷主から支給されるものであり、廃棄ダンボール等は古紙回収業者に全量委託し、廃棄物については電子マニフェストを活用していることから、廃棄物に影響を与える事業活動は行っていない。

(4) 経済面における対応

<経済収束に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社のサプライチェーンは、発荷主及び着荷主を含む貨物運送事業顧客として約 800 社、協力運送会社約 500 社、倉庫・保管荷役事業顧客約 30 社で構成されている。前述の通り、空車回送率を削減させていくためには、サプライチェーンの規模の拡大と即時連動性の高い貨物配送システムを構築していく必要があることを確認した。

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	○	○	事故発生の抑制 BCPの策定	○	3.6、3.d
教育	ポジティブ		○	免許・資格取得の促進 勉強会・研修会の開催	○	4.4
	ネガティブ					
雇用	ポジティブ	○	○	女性・外国人従業員の雇用拡大、女性管理職の登用 従業員の所得向上	○	5.5 8.5
	ネガティブ	○	○	有給休暇取得増加、残業時間削減による働き方改革	○	8.5
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法適合車への切り替え	○	11.6
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	○	○	空車回送率の改善による効率的燃料使用	○	12.2
気候	ポジティブ		○	再生可能エネルギーの取り組み	○	13.3
	ネガティブ	○	○	空車回送率の改善による効率的燃料使用	○	12.2
廃棄物	ポジティブ					
	ネガティブ	○				

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・外国人従業員の雇用拡大、女性管理職の登用 従業員の所得向上	○	5.5 8.5
	ネガティブ					
経済収束	ポジティブ		○	協力運送会社増加による効率的運送と空車回送率の低減	○	9.1
	ネガティブ					

(2) インパクト特定

i 貨物運送事業のインパクト特定

包括的分析及び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・インパクトとして「教育」「経済収束」を追加及び「移動手段」を削除し、ネガティブ・インパクトとして「土壌」「生物多様性と生態系サービス」「廃棄物」を削除して、インパクトを特定した。

追加理由

「教育」従業員の知識習得による成長が同社の経営のテーマであるため
「経済収束」経済効率の向上に向けてサプライチェーンの拡大に取り組んでいるため

削除理由

「移動手段」人の移動に資する事業活動を行っていないため
「土壌」土壌に影響を与える事業活動を行っていないため
「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に影響を与える事業活動を行っていないため
「廃棄物」廃棄物に影響を与える事業活動を行っていないため

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」「経済収束」

ネガティブ：「健康・衛生」「雇用」「大気」「資源効率・安全性」「気候」

4923 道路貨物運送業	修正値	
	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	●	○

ii 倉庫・保管荷役事業のインパクト特定

包括的分析及び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・インパクトとして「教育」「気候」「経済収束」を追加して、インパクトを特定した。

追加理由

「教育」従業員の知識習得による成長が同社の経営のテーマであるため

「気候」再生可能エネルギーに取り組んでいくため

「経済収束」経済効率の向上に向けてサプライチェーンの拡大に取り組んでいるため

特定したインパクト

ポジティブ：「教育」「雇用」「気候」「包括的で健全な経済」「経済収束」

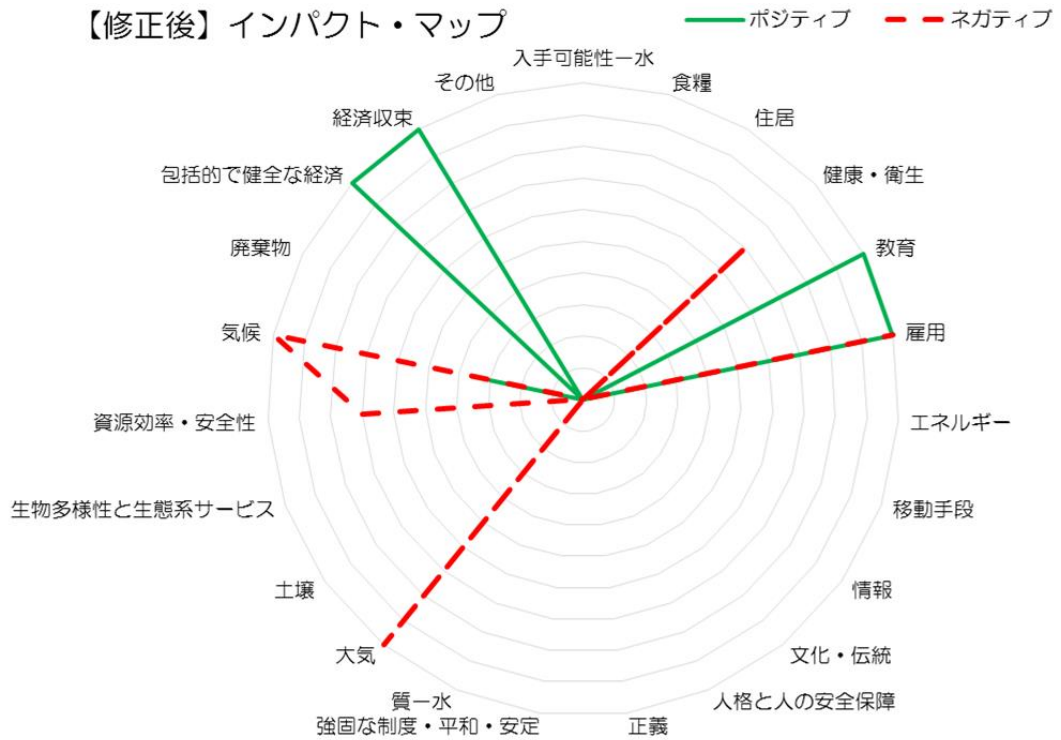
ネガティブ：「雇用」「大気」「気候」

521 5210 倉庫・保管業	修正値	
	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	●	○




(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・マップは以下の通りとなる。


【修正後】インパクト・マップ




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	従業員の成長
インパクトリーダー	教育
取組内容	免許・資格取得の促進 勉強会・研修会の開催
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起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>
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ・2031年までに免許・資格取得費用を全額同社負担とし、累計免許・資格取得者数を90名以上とする ・2031年までに同社役職者を講師とする勉強会・研修会を含め年3回以上開催する
ii 社会面・経済面	
テーマ	ダイバーシティ経営の推進と従業員のモチベーションアップ
インパクトリーダー	雇用、包括的で健全な経済
取組内容	女性・外国人従業員の雇用拡大、女性管理職の登用 従業員の所得向上
SDGs との関連性	 <p>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。</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	<ul style="list-style-type: none"> ・2031年までに女性従業員を22名以上（内女性ドライバー10名以上）、外国人従業員を6名以上とする ・2031年までに女性管理職を2名以上とする ・2031年までに従業員の基本給を8%以上引き上げる

iii 環境面


テーマ	カーボンニュートラルに向けた取り組み
インパクトリーダー	気候
取組内容	再生可能エネルギーの取り組み
SDGs との関連性	 <p>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	・2031年までに太陽光発電設備を新規設置する

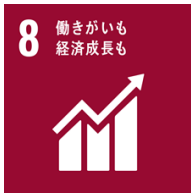
iv 経済面

テーマ	サプライチェーンの拡大
インパクトリーダー	経済収束
取組内容	協力運送会社増加による効率的運送と空車回送率の低減
SDGs との関連性	 <p>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。</p>
KPI	・2031年までにサプライチェーン数を1,500社以上とする


(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	安全性の確保
インパクトレーダー	健康・衛生
取組内容	事故発生抑制 BCPの策定
SDGsとの関連性	 <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。 3.d: 全ての国々、特に開発途上国の国家・世界規模な健康危険因子の早期警告、危険因子緩和及び危険因子管理のための能力を強化する。</p>
KPI	<ul style="list-style-type: none"> 2031年までに軽微な事故も含めて車両事故はゼロとし、荷役事故は年10件以下とする 2031年までにBCPを策定し、防災訓練等において全従業員に周知徹底する

テーマ	ワークライフバランスの推進
インパクトレーダー	雇用
取組内容	有給休暇取得増加、残業時間削減による働き方改革
SDGsとの関連性	 <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	<ul style="list-style-type: none"> 2031年までに1人当たりの年間有給休暇取得日数を10日以上、月間平均残業時間を35時間以下とする

ii 環境面

テーマ	環境に配慮した車両の対応
インパクトレーダー	大気
取組内容	自動車 NOx・PM 法適合車への切り替え
SDGs との関連性	 <p>11.6：2030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>
KPI	・2031年までに全て自動車 NOx・PM 法適合車とする

テーマ	天然資源の有効活用
インパクトレーダー	資源効率・安全性、気候
取組内容	空車回送率の改善による効率的燃料使用
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。</p>
KPI	・2031年までに空車回送率を5%以下とする

(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

i 社会的課題に対する解決

同社の経営理念として「みんななかよく」を掲げ、従業員が働きやすい職場環境の提供を行うだけでなく、従業員の成長を経営の根幹と位置づけている。

少子高齢化社会が進展する中で、女性従業員と外国人従業員の雇用拡大と女性管理職の登用に取り組み、有給休暇取得の拡大、残業時間の削減に取り組むことで社会的要請に伝えていく。

また昨今発生している大規模災害に備えるためにもBCPの策定に取り組み、緊急物資の輸送を担うという社会的要請にも伝えていく。

ii 環境問題への貢献

同社は、全台を自動車 NOx・PM 法適合車とすることで、トラック運送時に排出される窒素酸化物・粒子状物質を抑制し、大気に与える影響を軽減していく。

混載便の利用は、運送効率の向上につながるるとともに、燃料の効率的利用につながるこ

とから、更に利用頻度を高めていく方向性であることを確認した。
同社は既に太陽光発電に取り組んでいるが、更に再生可能エネルギーの活用に取り組むことで、地球温暖化の抑制に資することから、新規倉庫建設において、太陽光発電設備を設置していくことを確認した。

8. モニタリング

(1) モニタリング体制

同社では、本 PIF の実行に当たり横断的なプロジェクトチームを組成した。統括責任者を神保社長、プロジェクトリーダーを市村専務取締役とし、以下のプロジェクトチームを組成した。同社の経営理念、社訓を基に、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・朝礼等で従業員へ周知し、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 神保 純一氏

プロジェクトリーダー

専務取締役 市村 太郎氏

プロジェクトチーム

安全品質管理部 杉本 健吾氏

総務部 成岡 玲奈氏

(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、バンサポート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作成したもので、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バンスポートから供与された情報やバンスポート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はあるものの、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

取締役 福井 茂

Tel 054-355-5510、Fax 054-353-6011

第三者意見書

2024年2月29日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社バンスポート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、清水銀行が株式会社バンスポート（「バンスポート」）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、バンスポート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、バンスポート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。

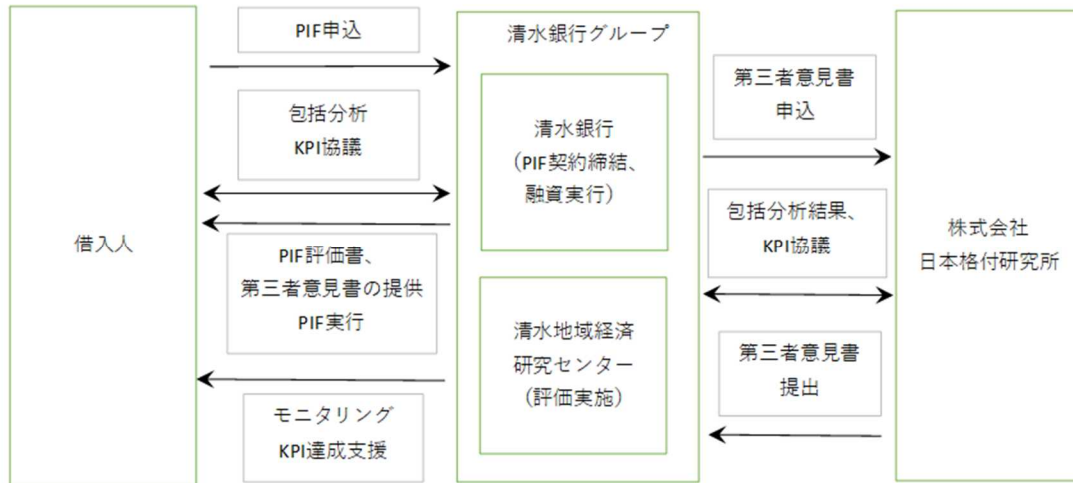
JCR は、清水銀行が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

- (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バンスポート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