

令和 5 年 1 月 31 日

株式会社 清水銀行

## 丸徳運送株式会社 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 SDG s 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、丸徳運送株式会社（代表取締役 内田 貴典）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 田中 昌一）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 5 年 1 月 30 日（月）  
融資金額 : 1 億円  
資金使途 : 運転資金

### 2. 借入人概要


企業名 : 丸徳運送株式会社  
所在地 : 静岡県静岡市清水区鳥坂 647-1  
事業内容 : 貨物運送業、倉庫・保管荷役業、  
リハビリ施設運営業





### 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"> <li>有資格者に対するインセンティブ付与</li> <li>資格取得費用支援制度に基づく有資格者の増加</li> <li>定年年齢の引上げと平均勤続年数引上げ</li> <li>女性管理者の登用、女性ドライバー・外国人従業員・高齢者従業員・障がい者従業員の雇用拡大</li> </ul>
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"> <li>健康管理の高度化による事故発生件数の低減</li> <li>静岡リハビリセンター施術利用者数の増加</li> <li>DX 化による労働効率の向上</li> <li>リトレッドタイヤ、リグリーブタイヤの有効活用</li> <li>HV・EV の導入</li> </ul>

#### (2) 測定する KPI

社会面	<ul style="list-style-type: none"> <li>2025 年までに給与規則を改定し、資格取得者に対して資格の種類に基づいたインセンティブを付与する</li> <li>2030 年までに運行管理者を 10 名以上とする</li> <li>2025 年までに定年年齢を 65 歳へ引上げ、平均勤続年数を 18 年以上とする</li> <li>2030 年までに女性管理者 3 名以上、女性ドライバー 5 名以上、外国人従業員 20 名以上、高齢者従業員 40 名以上、障がい者従業員 10 名以上とする</li> <li>2030 年までに荷役事故の発生件数を 2022 年度比 30%以上削減し、車両事故の発生件数ゼロを維持する</li> <li>2025 年までに「静岡リハビリセンター」への施術利用者数を 1 カ月 300 人以上とする</li> <li>2030 年までにドライバーの平均残業時間を 1 カ月 30 時間以下へ削減する</li> </ul>	
-----	---	---

環境面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2030年までにリトレッドタイヤまたはリグリーブタイヤを30%以上導入する</li> <li>・2030年までに全ての営業車両をHV・EVとする</li> <li>・2030年までにトラックの30%以上をHV・EVとする</li> </ul>	 
経済面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2025年までに定年年齢を65歳へ引上げ、平均勤続年数を18年以上とする</li> <li>・2030年までに女性管理者3名以上、女性ドライバー5名以上、外国人従業員20名以上、高齢者従業員40名以上、障がい者従業員10名以上とする</li> </ul>	 

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 松田 054-366-9990



# ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2023年1月26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	5
5. サステナビリティ経営体制	16
6. インパクトの特定	20
7. KPI の決定	25
8. モニタリング	30

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、丸徳運送株式会社（以下、丸徳運送という）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、丸徳運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）

丸徳運送は、静岡県静岡市清水区にある 1949 年創業の貨物運送及び倉庫・保管荷役事業者である。大型・中型貨物自動車による契約法人事業者との貨物運送に加え、荷役業務や梱包、倉庫保管業務まで多岐に亘るサービスを展開している。運送業務においては、関東・中部地方での運送のみならず、九州地方への運送ルートも確立している。また、同社は 2022 年度より脳梗塞・脳出血の後遺症や神経系疾患の患者に対する疾患の改善や自立した生活への支援を目的に「静岡リハビリセンター」を開所し、ヘルスケアを実践するリハビリ事業を開始した。

丸徳グループとして貨物運送、倉庫・保管荷役業務、リハビリ業務以外に、民間個人の宅配業務やピッキング作業、梱包・加工業務、廃棄物運搬・処分業務と物流産業を行っている。廃棄物運搬処分を行う丸徳商事有限会社（以下、丸徳商事という）、医療廃棄物を専門に行う日徳産業有限会社（以下、日徳産業という）、貨物集配・配送を行う株式会社静清貨物ターミナル（以下、静清貨物ターミナルという）、貨物保管を行う丸徳物流産業株式会社（以下、丸徳物流産業という）がある。

### （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。

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」「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「雇用」「大気」「気候」とした。

リハビリ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「雇用」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」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「従業員の知識高度化と資格取得による所得水準向上」とし KPI は「給与規則を改定

し、資格取得者に対して資格の種類に基づいたインセンティブを付与する」「運行管理者を10名以上とする」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「ダイバーシティ社会の実現」としKPIは「定年年齢を65歳へ引上げ、平均勤続年数を18年以上とする」「女性管理者3名以上、女性ドライバー5名以上、外国人従業員20名以上、高齢者従業員40名以上、障がい者従業員10名以上とする」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「全従業員の健康管理による事故発生件数の低減」としKPIは「荷役事故の発生件数を2022年度比30%以上削減し、車両事故の発生件数ゼロを維持する」とした。「健康・衛生」ではテーマを「リハビリによる社会復帰と自立した日常生活への支援」としKPIは「『静岡リハビリセンター』の施術利用者数を1カ月300人以上とする」とした。「雇用」ではテーマを「効率的輸送による労働環境の改善」とし、KPIは「ドライバーの平均残業時間を1カ月30時間以下へ削減する」とした。環境面において、「資源効率・安全性」「廃棄物」ではテーマを「廃棄タイヤの有効活用」とし、KPIは「リトレッドタイヤまたはリグリーブタイヤを30%以上導入する」とした。「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「全ての営業車両をHV・EVとする」「トラックの30%以上をHV・EVとする」とした。

(モニタリング)

モニタリング体制として、統括責任者を内田社長、プロジェクトリーダーを湊谷取締役とし、福本業務部部長、上林総務部社員にてプロジェクトチームを組成し、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


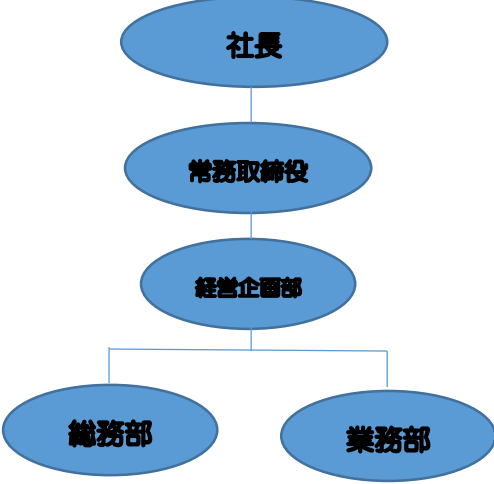
今回実施予定の融資概要

契約日及び返済期限	2023年1月30日～2030年1月30日
金額	100,000,000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	丸徳運送株式会社
	

グループ企業	会社名 (◎中心企業)	業 種	所 在 地
	◎ 丸 徳 運 送	貨物運送 倉庫・保管荷役 リハビリ	静岡市清水区鳥坂 647-1
	丸 徳 商 事	廃棄物運搬・処分	静岡市清水区鳥坂 575
	日 徳 産 業	医療廃棄物 運搬・処分	静岡市清水区鳥坂 647-1
	静清貨物ターミナル	貨物自動車 運送	静岡市清水区堀込 566
	丸 徳 物 流 産 業	貨物保管・荷役	静岡市清水区鳥坂 647-1
	従業員	196名 (グループ従業員 306名)	
資本金	26,500千円		
業種	貨物運送業 倉庫・保管荷役業 リハビリ施設運営業		
事業の内容 売上高構成比		2021年度実績	2022年度見込
	貨物運送事業	77%	77%
	倉庫・保管荷役事業	23%	22%
	リハビリ事業 (2022年度開始)	0%	1%
主要取引先	コイト運輸、ミツワ、丸全昭和運輸、山九、日立ジョンソンコントロールズ 空調、伊藤園 他		
沿革	1949年 静岡県旧清水市 (現 静岡市清水区) に丸徳運送店として創業 1964年 丸徳運送株式会社として法人設立 1973年 鳥坂営業所 (現 本社営業所) 開設 1974年 堀込倉庫完成 1989年 吉田営業所 (倉庫) 完成 1992年 丸徳ビル及び配送センター完成 2005年 グリーン経営認証認定 2007年 安全性優良事業所 (Gマーク) 認定 2009年 内田貴典氏 代表取締役社長就任 2015年 掛川配送センター開設 2019年 第二種貨物利用運送事業の許可取得 2022年 「静岡リハビリセンター」開所、リハビリ事業開始		

企業理念	<p>限られた条件の中で 最善を尽くす </p>
経営方針	物流関連業務全般をサポート、「親身になって考える」がモットー
組織図	 <pre> graph TD     A(社長) --- B(常務取締役)     B --- C(経営企画部)     C --- D(総務部)     C --- E(業務部)             </pre>
代表者経歴	2022年 静岡県貨物運送協同組合 代表理事就任 2022年 静岡県中小企業団体中央会 理事就任
丸徳運送 表彰履歴	2009年 ジャパンコンポジット株式会社より物流業務部門表彰 2015年 静岡県高速道路交通安全協議会より交通安全対策部門表彰 2020年 静岡県高速道路交通安全協議会より交通安全対策部門表彰 2020年 山九株式会社よりグループ発展寄与にて表彰 2022年 三井化学株式会社より業務正確性にて表彰



#### 4. 包括的分析

##### (1) 業種別インパクトの状況

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	○	○

リハビリ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「健康・衛生」「雇用」「人格と人の安全保障」、ネガティブなインパクトとして発現した項目は「雇用」「廃棄物」となった。

881 8810 宿泊施設のない高齢者・障害者向け社会事業	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

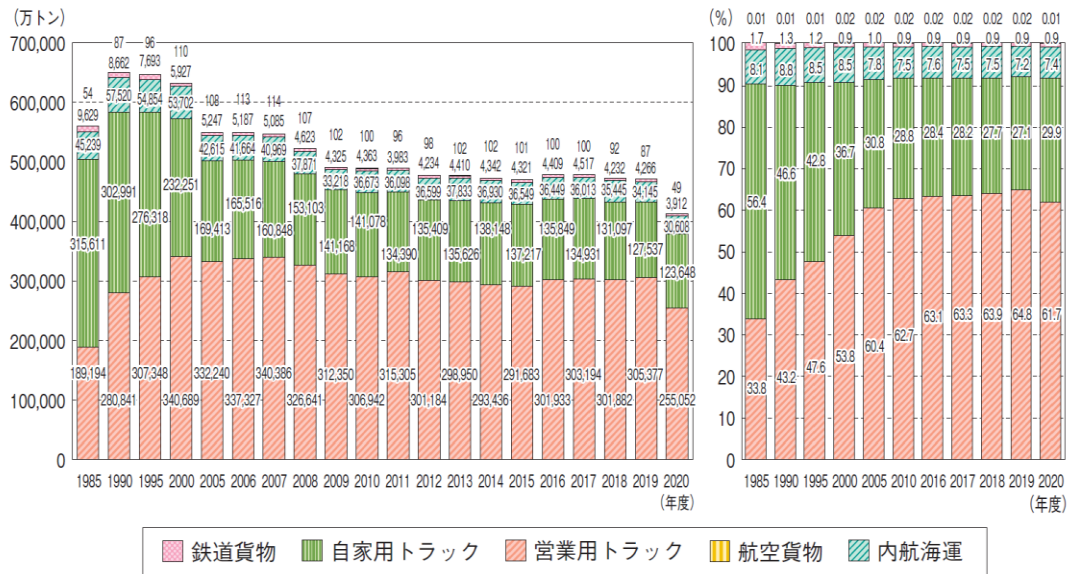
### i 運送業界の概要

モノに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、卸売業者、小売業者、消費者など一次、二次、三次までの全ての産業に関わっている。なお、「一般貨物自動車運送」と「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0.1%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。

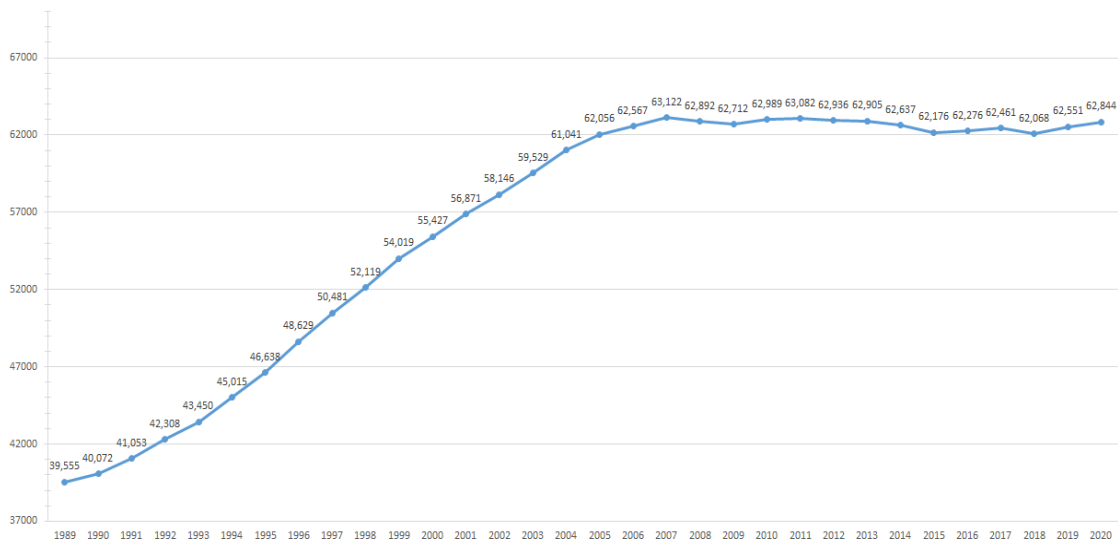
国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



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<sup>1</sup>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。

貨物運送事業者数

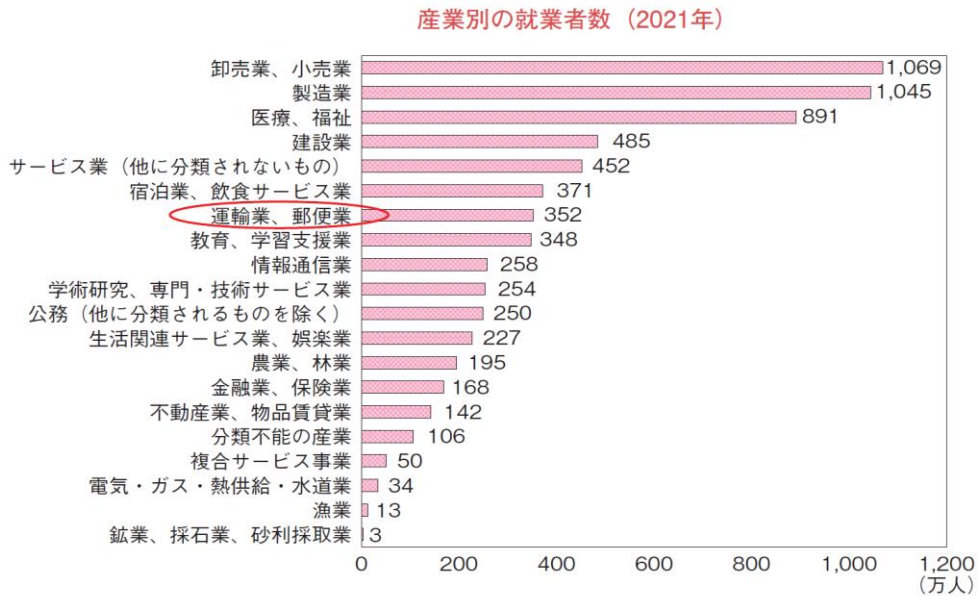


資料：国土交通省 自動車関係統計データ

<sup>1</sup> 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。

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。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、2015年を境に、運輸業・郵便業の就業者数は増加している。



資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成



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

iii 運送業界における法規制

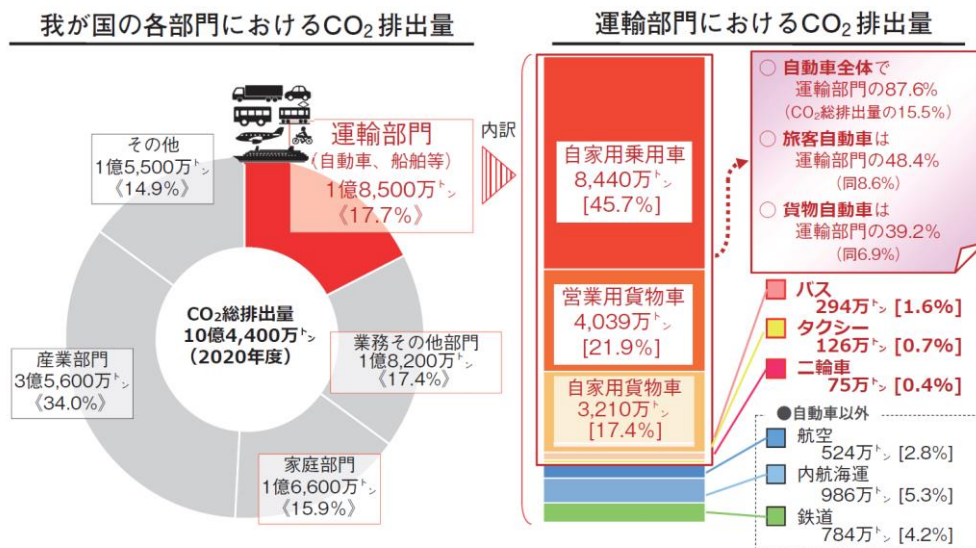
運送業界が日本経済の主な物流インフラを担っていることから、法規制も厳しく管理されている。運送業界に対する主な規制は前記の物流二法以外では以下のとおりとなる。

- ・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：親事業者の不公正な取引を規制し、下請事業者の利益を保護することを目的に制定された。

#### iv 運輸部門の CO<sub>2</sub> 排出等に対する取り組み

2020 年度の日本における CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 排出量の構成比内訳では、自動車部門だけで 87.6% (CO<sub>2</sub> 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CO<sub>2</sub>排出量は、エネルギー起源CO<sub>2</sub>の排出量である (ただし、「その他」及び「CO<sub>2</sub>総排出量」には、非エネルギー起源CO<sub>2</sub>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 CO<sub>2</sub> 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<sup>2</sup>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。

東名・新東名高速道路の東西軸と中部横断自動車道の南北軸のクロスポイントに近接する清水港では、新興津地区国際海上コンテナターミナルの整備が進んでいる。外航航路に加えて、RORO船<sup>3</sup>の利用による北海道から九州までの海上ルートとトラックによる陸上ルートが結合されることから、国内外につながる交通ネットワークの要衝として更なる発展が期待されている。

#### vi リハビリ業界の概要

脳の血管の梗塞や出血などの脳血管疾患は、生命の危機に直結し、一命を取り留めたが片麻痺などの後遺症が残ることが多い。日本国内においても、2020年度厚生労働省によると人口10万人に対する入院受療率が最も高い傷病として悪性新生物（腫瘍）89人を超える脳血管疾患が98人と第1位であり、発症者数は高止まりしている。現在直面している「発症後のリハビリ治療」を如何に向上させるかが課題となっている。脳卒中により引き起こされる障がいは運動障害のみならず、視野の低迷や嚥下障害のほか、記憶障害、

<sup>2</sup> 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。

<sup>3</sup> RORO船とは、貨物を積んだトラックやシャーシ（荷台）ごと輸送する船舶である。ROROとは、発地港ではトレーラが乗船し貨物を積んだシャーシを切り離して船に載せ（ロール・オン）、着地港ではトレーラヘッドだけが乗船してシャーシを連結しそのまま下船（ロール・オフ）して陸送する意味の、Roll On、Roll Offの略のことである。

注意障害など多岐に亘ることから患者に与える日常生活への影響は極めて高い。  
今後ますます進展する高齢化社会に伴い、国は政策の一つとして医療保険から介護保険への円滑な移行を進めており、在宅での生活を目指したりハビリの必要性が高まっている。脳卒中や骨折などのリハビリを行う選択肢として、医療保険、介護保険、自費リハビリの3種類がある。保険を用いたリハビリには、自己負担を抑えられるというメリットがある反面、期間や対応できる範囲に制限があるというデメリットがある。

	医療保険	介護保険	自費リハビリ
目的	治療や訓練による症状の回復	日常生活全般をリハビリと捉えた機能維持	個々の目的に合ったプログラム
医療体制	個別	集団	個別
日数制限	180日（脳卒中等） 150日（骨折等）	制限なし	制限なし
時間制限	260分/月	120分/週	無制限
リハビリの質	○	○	◎

医療保険は、病気の治療や訓練による症状の回復が目的であり、40歳未満でリハビリが必要になった場合に適用され、リハビリ費用が1～3割負担で済むというメリットがある反面、医療保険を用いたリハビリには日数制限があるというデメリットがある。

介護保険は、病気の治療ではなく、日常生活全般をリハビリと捉えた機能維持を目的としたリハビリに適用される。対象になるのは、40歳以上65歳未満で厚生労働大臣が定める特定疾病に該当した場合または65歳以上の場合となり、介護認定を受ける必要がある。リハビリは集団で行われることが多く、日数制限はない。

自費リハビリは、医療保険や介護保険を使わない保険外でのサービスのことで、時間や期間に制限がなく、高い専門性を持って、希望や目標に対して最善のリハビリ計画を提案できるメリットがある。高齢化社会が進む中、医療保険の制限日数後も残る障がいを抱える患者が増えている現状において、自費リハビリの要請はますます高まってきている。

vii丸徳グループの事業概要

丸徳運送の概要

丸徳運送は、静岡県旧清水市（現 静岡県静岡市清水区）において 1949 年に創業した貨物運送及び倉庫・保管荷役業者であり、2022 年にリハビリ事業も開始した。静岡県内に本社含めた事業所として 6 カ所、配送センターとして 2 カ所、倉庫として 2 カ所、リハビリセンターとして 1 カ所の全 11 カ所を保有している。

用 途	所 在 地	取扱業務
本 社 営 業 所	静岡県静岡市清水区鳥坂	全営業所統括・管理
駒 越 出 張 所	静岡県静岡市清水区駒越北	エムシー工業完成品運送
和 信 事 業 所	静岡県静岡市清水区袖師町 (和信化学工業内)	和信化学工業製品運送
吉 田 営 業 所	静岡県榛原郡吉田町川尻	小糸製作所製品運送管理
日 立 事 業 所	静岡県静岡市清水区村松	日立事業所内廃棄物運搬
磐 田 事 業 部	静岡県磐田市東名 (ミツワ ホクト事業部内)	樹脂製品運送
鳥坂配送センター	静岡県静岡市清水区鳥坂	小糸製作所運送管理
掛川配送センター	静岡県掛川市本所	伊藤園商品ピッキング、梱包
堀 込 倉 庫	静岡県静岡市清水区堀込	倉庫・保管
吉 田 倉 庫	静岡県榛原郡吉田町川尻	倉庫・保管
静 岡 リ ハ ビ リ セ ン タ ー	静岡県静岡市清水区真砂町	リハビリ（ヘルスケア）

貨物運送事業では、小糸製作所の運輸部門であるコイト運輸の協力会社として自動車用照明器の運送が 46%、丸全昭和運輸及び山九の協力会社としての貨物運送が 31%、ミツワの樹脂製品の運送が 9%、九州地方への船輸送が 7%、その他小口運送 7%が各運送比率である。その他の内訳は、ガラス繊維や炭素繊維等で強化した FRP（Fiber Reinforced Plastics）などに使われる不飽和ポリエステル樹脂や人々の生活必需品である飲料水、生活用品など多岐に亘る製品・商品の運送を行っている。また、九州地方への運送については、トラックによる運送を環境負荷の小さい RORO 船に切り替えるモーダルシフトを行い、運送コストの削減、トラック不足の解消、ドライバー不足の解消、ドライバーへの負荷の軽減に取り組んでいる。

倉庫・保管荷役事業として同社では、①小糸製作所や片山食品から自社製品の保管業務、②清水倉庫やタキ倉庫から保管受託業務を行っている。ピッキング、梱包、荷積みなど物流業を一貫して行っている。

同社は、2005 年にグリーン経営認証<sup>4</sup>を取得して、環境に優しい経営を目指している。具体的な取組内容は、エコドライブの推進、HV・EV の導入、定期的な車両点検・整備

<sup>4</sup> グリーン経営認証とは、交通エコロジー・モビリティ財団が、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認証する制度である。



の実施等であり、平均燃費の向上、交通事故ゼロの効果が認められている。また同社は、2007年に安全性優良事業所<sup>5</sup>に認定され、事故・違反の低減に努め、安全性に対して積極的に法令遵守に取り組んでいる。

リハビリ事業では、高齢化社会が進む中で、脳卒中の後遺症やパーキンソン病に苦しむ人々が増えている現状において、地域社会が抱える課題解決を目的に、2022年「静岡リハビリセンター」をJR清水駅前に開所した。理学療法士<sup>6</sup>の資格を保有する施設長及びセラピストの計3名が、身体の専門家として60～120分の完全マンツーマンで対応している。復職のために機能改善や筋力強化を目指す20～40歳台、日常生活における歩行の安定性を目指す高齢者など、幅広い世代にも対応できる自費リハビリの施設となっている。今後は多店舗展開も見据えて、事業を行っている。

#### 丸徳商事の概要

丸徳商事は、旧清水市において1965年に創業した廃棄物収集運搬及び処分業者である。家庭から生じる一般廃棄物や、事業活動等から生じる廃プラスチックや汚泥、ガラス、金属類、動植物性残渣などの産業廃棄物全般の収集運搬及び処分を行っている。静岡県中部エリアを中心に、神奈川県、愛知県、山梨県を始めとした全国10県で、産業廃棄物収集運搬業<sup>7</sup>、産業廃棄物処分業<sup>8</sup>、特別管理産業廃棄物収集運搬業<sup>9</sup>、特別管理産業廃棄物処分業<sup>10</sup>の許認可を取得している。自社焼却炉を静岡市清水区に所有しており、365日24時間、汚泥、廃油、廃酸、廃アルカリ、金属くず、ガラスくず等27品目以上の廃棄物の回収・処分が可能である。

また、「棄てない。還す。」を理念に汚泥や廃油、木くず、動植物性残渣等から循環生成した有機肥料を使用して、自社農園「Rファーム」にて無農薬・有機農法で生姜、ホップ、ブルーベリー等の青果物作りをしている。また本肥料は微生物から生成された好気性菌（空気中の存在下で生育する細菌）の使用により、臭気低減効果や雑草種子の死滅効果があるため、農業従事者の労働負担軽減につながることから、全国的な販売を目指す一方で静岡県富士宮市にある自社農園の近隣農家へ地域貢献として無償提供を行っている。その他、同社ではブルーベリー農園プロジェクトや茶畑再生プロジェクトを行

<sup>5</sup> 安全性優良事業所とは、運送事業者の安全性を評価し広く公表するために、全日本トラック協会が国土交通省と協議し実施している認定制度である。

<sup>6</sup> 理学療法士はPhysical Therapist (PT)とも呼ばれ、身体に障がいのある人などに対して、基本的動作能力の回復や維持、悪化の予防を目的に、運動療法や物理療法などを用いて、自立した日常生活が送れるよう支援する医学的リハビリテーションの専門職である。

<sup>7</sup> 産業廃棄物収集運搬業とは、都道府県・政令市から許可を受けた業で、特別管理廃棄物を除く産業廃棄物について排出事業者から委託を受けて行う収集運搬業である。

<sup>8</sup> 産業廃棄物処分業とは、産業廃棄物を土中に埋め立て、または海に投棄するなどの最終処分を行う業であり、都道府県・政令市の許可が必要となる。

<sup>9</sup> 特別管理産業廃棄物収集運搬業とは、廃棄物処理法で、爆発性、毒性、感染症など人の健康に係る被害を生ずるおそれがある性状を有するものとして区分された特別管理産業廃棄物を収集運搬する業であり、特に慎重な取り扱いが要求される。

<sup>10</sup> 特別管理産業廃棄物処分業とは、特別管理産業廃棄物を種類別に処分する業であり、処分・再生方法が厳格に決められている。

っており、収穫体験や耕作放棄地活用により農業活性化に貢献している。

#### 日徳産業の概要

日徳産業は、旧清水市において1968年に創業した医療廃棄物の収集運搬及び処分業者である。静岡市清水区内で個人病院を中心に約850の契約先を持ち、約90%の医療廃棄物処分のシェアを誇る。収集運搬において、医療廃棄物に触れる機会を低減するため専用容器と専用アルミバンを使用し、ドライバーの安全を確保している。また2機の専用炉で、高温による安全な焼却処分を行っている。

#### 静清貨物ターミナルの概要

静清貨物ターミナルは、旧清水市において1974年に創業した貨物自動車運送業者である。法人だけでなく個人顧客からの様々な荷物の配送に加え、荷物のピッキング、荷札作成等も行っている。

#### 丸徳物流産業の概要

丸徳物流産業は、旧清水市において1973年に創業した貨物保管・荷役業者である。主に丸徳グループの運搬物の荷役及び倉庫保管を行っている。また、親会社である丸徳運送の営業所にてインタンクを保有し、燃料備蓄体制を整備している。

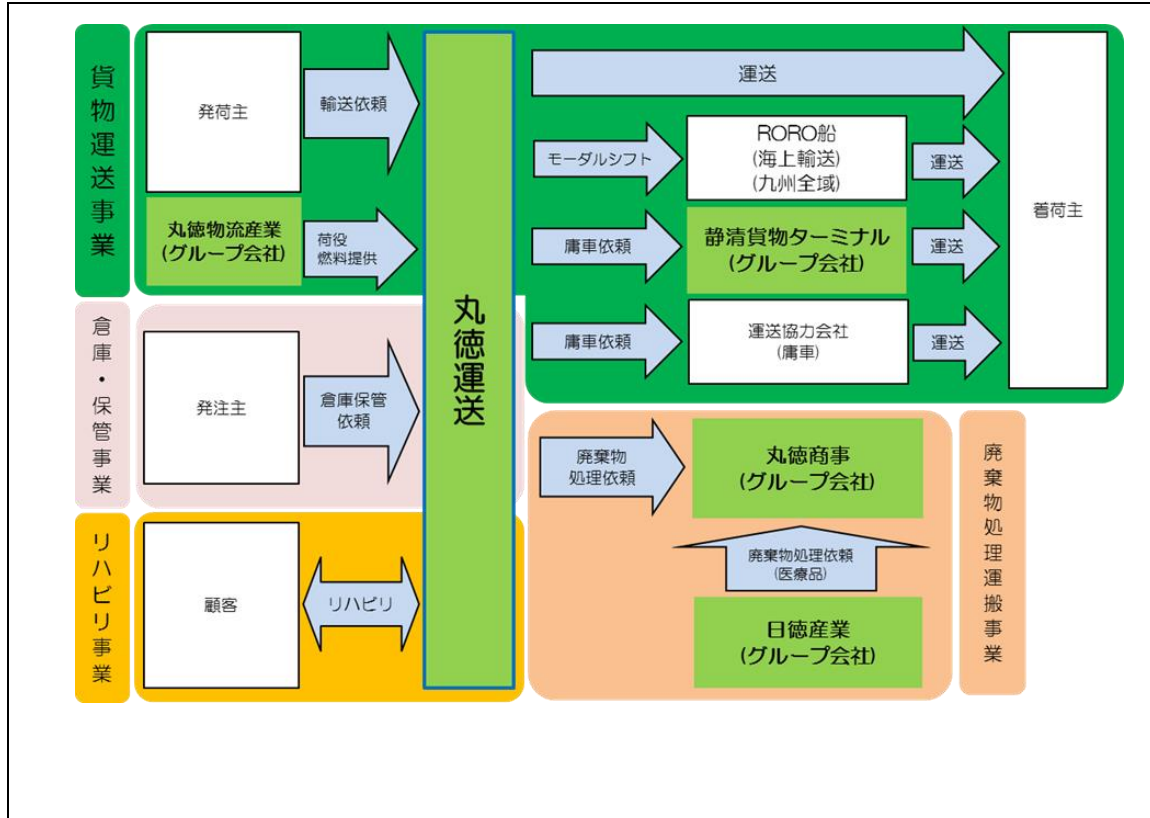
#### viii サプライチェーンの概要

丸徳運送におけるサプライチェーンについては、以下のとおりとなっている。

最大の発荷主であるコイト運輸からの輸送受注を丸徳運送の本社である鳥坂配送センター及び吉田営業所にて受け付け、配送計画や運送指示をし、小糸製作所の各生産拠点にて荷積みを行う。荷積みした荷物を静岡県内外の各自動車メーカー工場に運送する。また、樹脂原料や化学製品、飲料水等、多種多様な輸送受注に対応している。輸送手段として、RORO 船輸送による九州全域への船送や中継拠点にて貨物の積み替えを行い遠方まで運送を可能にする「中継輸送」を活用し幅広い輸送サービスを展開している。加えて、小口配送は静清貨物ターミナルに庸車依頼するなど輸送効率化を図っている。

また、主な発荷主である丸全昭和運輸、山九、ミツワ、伊藤園からの輸送受注後、製品の梱包、保管、輸送まで物流事業を一貫して行っている。

JR 清水駅前にて開所した「静岡リハビリセンター」では、脳梗塞や脳出血の後遺症、パーキンソン病などの神経疾患を患っている人に対し、理学療法士がカウンセリングからリハビリ計画、施術まで完全マンツーマンで行い、状況改善や社会復帰を支援する。医療保険・介護保険の適用範囲外で行う集中リハビリで歩行困難や外出困難、痺れ、痛みを改善することで、人々が健康的な生活を送れるような機会を創出することを目指している。



## 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、「限られた条件の中で最善を尽くす」である。更に同社は、「この理念の基、時代の物流環境変化に即応し、いかなる条件下でもお客様に満足いただけるサービスを提供することを使命としております。そのためには、お客さまの視点でサービスを提供することを意識し、常に物流システムを成長・進化させることが重要なことであると考えています。丸徳運送は、皆さまの期待と信頼を寄せられる企業として、また地域産業との連携を図りながら、お客様に感謝し、共に成長する企業であるよう努めて参ります。」としている。時代の物流環境の変化に即応し、いかなる条件下でも顧客に満足してもらえるサービスを提供することを使命として取り組んでいる。また、従業員の満足なくして顧客の満足なしという考えのもと、丸徳グループは全従業員が、長く、働きがいをもって、健康に働ける職場の醸成に努めている。そして、時代の潮流の先を行くべく DX（デジタルトランスフォーメーション）化のもとで、経費・営業・配送部門においてシステム構築を進め、より便利に、より効率的に物流産業を支えていく方針である。

また、グリーン経営認証を取得し、環境保全に配慮した経営に取り組んでいる。

地域社会貢献の一環として、JR 清水駅前に「静岡リハビリセンター」を開所した。脳卒中の後遺症やパーキンソン病に悩む人々向けに、介護保険や医療保険で定められた範囲では受けられないリハビリを提供している。理学療法士による集中的な施術により、疾患の身体機能改善や施術利用者の自立した生活への支援を目指している。

### (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>

同社では、従業員に対して健康診断を行っており、健康診断結果を基に従業員本人に直接健康指導を実施している。また、メンタルヘルスケアを実施しており、従業員の悩みや相談を 24 時間受け付け可能なシステムを導入している。今後も、全従業員の健康管理の高度化を図っていく方向性を確認した。

また同社では安全管理体制を構築し、従業員一人ひとりの危機管理能力向上に努めており、10 年以上車両事故の発生はない。一方で、商品の毀損など荷役事故は年間 20 件程度発生している。今後もマニュアル遵守と外部講師を招聘して行う安全運転の勉強会を継続し、車両事故発生ゼロの継続と荷役事故の発生件数低減を目指す方向性を確認した。

#### <健康・衛生に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社では、高齢化社会の進展の中で、疾病等の後遺症による社会復帰や日常生活が満足に行えない人が増加している現状において、リハビリセンターによるヘルスケアを通してそれらの人々が健康的で自立した生活の実現を図れることを目指している。静岡リハビリセンターの周知を図り、現状 1 カ月平均 94 人の施術利用者数をさらに増加させ、後遺症を持つ人の社会復帰や自立支援及び予防を行っ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>

同社の従業員の資格取得の状況は以下のとおりである。

(単位：名)

資 格 名	保 有 者 数	内 女性の保有者数
大 型 運 転 免 許	68	1
中 型 運 転 免 許	1	0
牽 引 免 許 <sup>11</sup>	10	0
運 行 管 理 者 <sup>12</sup>	7	0
フォークリフト免許	117	5
ホイストクレーン技能 <sup>13</sup>	4	0
整 備 管 理 者 <sup>14</sup>	3	0
玉 掛 作 業 者 <sup>15</sup>	4	0
理 学 療 法 士	3	1

同社の企業理念である「限られた条件の中で最善を尽くす」とあるように、1人の運転手が複数の業務に対応できるような業務に直接関係する資格のみならず、付随的な資格においても自発的に取得を希望する従業員に対し資格の取得費を同社が全額負担し、自己研鑽に努める職場環境を整備している。同社では、今後も資格取得における受験費用の会社負担を継続し、資格取得者に対しインセンティブ付与を検討し、所得向上・知識向上による従業員満足度向上につなげ、結果として愛社精神醸成につながることを目指し、就業規則改正の方向性を確認した。

<移動手段と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「移動手段」が標準値として発現したが、同社は車両等の製造や人の移動の提供を行っていないことから、「移動手段」に資する事業は行っていない。

<sup>11</sup> 牽引免許とは、自走しない状態の車両総重量が750kgを越える車（被牽引車）を牽引する場合に必要な免許のことである。

<sup>12</sup> 運行管理者とは、国土交通大臣が行う運行管理者試験に合格した者の中で、自動車輸送事業における安全輸送の責任者として自動車運送事業者から選任を受けた者を指す。

<sup>13</sup> ホイストクレーン技能のホイストとは上下にのみ作動する巻上装置で、クレーンとは水平に運搬する装置をいい、ホイストクレーン技能とはつり上げ荷重が5 t以上の荷を床上で運転し、運転者が荷とともに移動するクレーンの運転技能を指す。

<sup>14</sup> 整備管理者とは、道路運送車両法に基づいて事業用自動車の保守管理や経済的に使用することを目的に貨物自動車運送事業者から選任された人物を指す。一定台数（バス1台、トラック5台）以上を保有する事業者は、整備管理者を選任し自動車の点検・整備及び自動車車庫の管理に関する事項を処理させなければならない。

<sup>15</sup> 玉掛作業者とは、工場や建設の現場で、クレーンを活用して荷を吊り上げるための準備から終了までの一連の作業が可能な資格を持つ者をいう。

(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)

種類	男性	女性	合計
役員	3	1	4
管理者	13	1	14
一般	119	17	136
パート	20	19	39
セラピスト	2	1	3
合計	157	39	196
内 外国人	9	1	10
内 高齢者	13	11	24
内 障がい者	2	0	2

同社の現状の雇用において、女性管理者 1 名、外国人従業員 10 名、高齢者従業員 24 名、障がい者従業員 2 名となっている。性別、年齢、国籍、障がいの有無にとらわれない雇用を増やし、ダイバーシティ経営を推進していく方針であることから、女性、外国人、高齢者、障がい者が働きやすい労働環境の整備を行い、女性管理者 3 名以上、外国人従業員 20 名以上、高齢者従業員 40 名以上、障がい者従業員 10 名以上の雇用を目指す方向性を確認した。女性ドライバーは現状 1 名であるが、今後は 5 名以上の雇用を目指す方向性を確認した。

同社の平均勤続年数は 14 年である。今後、再雇用等の就業規則の改定や労働機会の拡充により従業員の定着率を維持し、定年延長を行い、平均勤続年数を上げることで、従業員一人一人の雇用の安定と高齢化社会への対応を積極的に行っていく方向性を確認した。

また、同社の残業時間は総務部門で 10 時間/月、ドライバーが 45 時間/月であるが、DX による業務効率を図り、残業削減を目指し、従業員のワークライフバランスにつなげていく方向性を確認した。

(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、NO<sub>x</sub>（窒素酸化物）、PM（粒子状物質）の排出を抑制する「自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法」適合車を導入している。同社は、10 t 大型車両を 48 台、4 t 中型車両を 15 台保有しているが、全車「自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法」適合車としている。また「エコドライブの推進」や「温室効果ガス排出の低減」を図っている。今後も運送車両の更新時及び新車導入時においては、「自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法」適合車としていく必要性を確認した。

<土壌に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社は営業所、配送センターにおいてインタンクを保有しているが、燃料漏れ、オイル漏

れ等の発生事案もなく、土壌汚染等は発生していない。また、営業所、配送センター、倉庫等の建設において、山林開発等の土壌変更を伴う工事は行っておらず、土壌に与える影響は限定的である。

<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>

同社の営業所、配送センター、倉庫等の建設においては、山林開発等による建設等は行っておらず、生物多様性と生態系サービスに与える影響は限定的である。

<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>

同社のトラック運送において、使用済みタイヤは年間約80本発生しており、現状では取引先のタイヤ販売店で引き取りを依頼している。今後は資源効率、廃棄物削減の観点から、一次寿命が終了したタイヤのトレッドゴム（路面と接する部分のゴム）の表面を削り、その上に新しいゴムを貼り付けリユースするリトレッドタイヤの導入や、摩耗が進んだタイヤに再び溝を刻みこみ安全性の向上や省燃費を可能にするリグリーブタイヤの導入の必要性を確認した。リハビリ事業において、産業廃棄物の発生は殆ど発生しないことから、廃棄物の観点で環境に与える影響は限定的である。

<気候に関して取り組んでいる項目、課題等>

同社の事務所及び倉庫の照明は、全てLED化対応となっている。

運送トラック以外の営業用車両は現在11台あるが、HV車両が1台、その他10台は全てクリーンディーゼル車である。地球温暖化の一因であるCO<sub>2</sub>の排出量削減を目指す同社は、営業用車を全台HV・EV対応とする必要性を確認した。また、運送トラックのHV・EV化も実用性を考慮しつつ検討し、カーボンニュートラルに向けた取り組みを進めていく方向性を確認した。

(5) 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>

同社は2018年に地域貢献を目的に地方創生私募債<sup>16</sup>（愛称：しずおかの未来）を発行した。地元教育機関である静岡サレジオ高校へ教材用具の寄贈を行った。地元教育機関に対して存在意義を発揮でき、「地域貢献をしている会社」という意識を従業員が持ち、会社全体の士気高揚にもつながった。今後も、定期的ではないものの私募債を発行する際にはこの取り組みを継続していくことを確認した。

<sup>16</sup> 私募債とは、証券会社を通じて広く一般に募集される公募債とは異なり、少数の投資家が直接引き受けする債券のことをいう。地方創生私募債では、発行企業が私募債発行時に負担した手数料の一部をSDGs達成に取り組む団体（教育機関や医療機関、環境保全団体など）へ物品として寄贈する仕組みの私募債である。

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
<b>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）</b>						
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	○	○	健康管理の高度化による事故発生件数の低減 静岡リハビリセンター施設利用者数の増加	○	36 102
教育	ポジティブ		○	有資格者に対するインセンティブ付与 資格取得費用支援制度に基づく有資格者の増加	○	44 85
	ネガティブ					
雇用	ポジティブ	○	○	定年年齢の引上げと平均勤続年数の引上げ 女性管理者の登用、女性ドライバー・外国人従業員・高齢者従業員・障がい 者従業員の雇用拡大	○	44 85
	ネガティブ	○	○	DX化による労働効率の向上	○	85
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					
<b>質(物理的・化学的構成・性質)と有効利用</b>						
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」適合車導入継続		
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	○	○	リトレッドタイヤ、リグリーブタイヤの有効活用	○	12.5
気候	ポジティブ					
	ネガティブ	○	○	HV・EVの導入	○	13.3
廃棄物	ポジティブ					
	ネガティブ	○	○	リトレッドタイヤ、リグリーブタイヤの有効活用	○	12.5
<b>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</b>						
包括的で 健全な経済	ポジティブ	○	○	定年年齢の引上げと平均勤続年数の引上げ 女性管理者の登用、女性ドライバー・外国人従業員・高齢者従業員・障がい 者従業員の雇用拡大	○	44 85
	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 貨物運送事業のインパクト特定

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」を追加し「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」を削除してインパクトを特定した。

追加理由

「教育」従業員の知識向上・自己研鑽を重要テーマとしている

削除理由

「土壌」「生物多様性と生態系サービス」インパクトに影響を与える事業は行っていない  
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	
	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

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」を追加してインパクトを特定した。

追加理由

「教育」従業員の知識向上・自己研鑽を重要テーマとしている

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：「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	○	○

iii リハビリ事業のインパクト特定

インパクトレーダーの標準値として発現した項目に、包括的分析及びサステナビリティ経営体制において分析した結果、ネガティブ・インパクトとして「健康・衛生」を追加し、ポジティブ・インパクトとして「健康・衛生」「人格と人の安全保障」及びネガティブ・インパクトとして「廃棄物」を削除してインパクトを特定した。

追加理由

「健康・衛生」障がい者の自立した生活への支援を行う

削除理由

「健康・衛生」「人格と人の安全保障」インパクトにおいて積極的な事業は行っていない  
「廃棄物」産業廃棄物は事業遂行上において殆ど発生しない

特定したインパクト

ポジティブ：「雇用」

ネガティブ：「健康・衛生」「雇用」

881 8810 宿泊施設のない高齢者・障害者向け社会事業	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	○	○

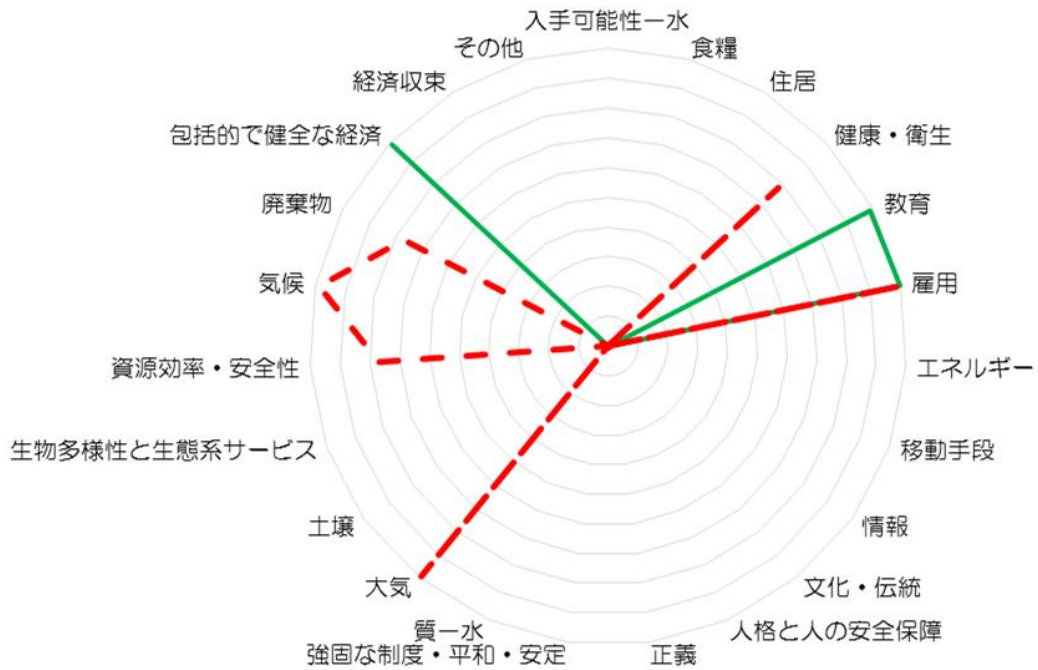
iv 丸徳運送としてインパクトは特定するが KPI を設定しない項目

特定するインパクトは「大気」であり、テーマは「窒素酸化物 (NOx) ・粒子状物質 (PM) の低減」である。具体的取組方針は「『NOx-PM 法適合車』の導入継続」であるが、同社では大型車両・中型車両は既に「NOx-PM 法適合車」の導入率は 100%となっていることから、継続して NOx-PM 法適合車の取り組みは行うものの、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。



【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	従業員の知識高度化と資格取得による所得水準向上
インパクトリーダー	教育
取組内容	有資格者に対するインセンティブ付与 資格取得費用支援制度に基づく有資格者の増加
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>  <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"> <li>・2025年までに給与規則を改定し、資格取得者に対して資格の種類に基づいたインセンティブを付与する</li> <li>・2030年までに運行管理者を10名以上とする</li> </ul>


#### ii 社会面・経済面


テーマ	ダイバーシティ社会の実現
インパクトリーダー	雇用、包括的で健全な経済
取組内容	定年年齢の引上げと平均勤続年数引上げ 女性管理者の登用、女性ドライバー・外国人従業員・高齢者従業員・障がい者従業員の雇用拡大
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>  <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"> <li>・2025年までに定年年齢を65歳へ引上げ、平均勤続年数を18年以上とする</li> <li>・2030年までに女性管理者3名以上、女性ドライバー5名以上、外国人従業員20名以上、高齢者従業員40名以上、障がい者従業員10名以上とする</li> </ul>
-----	---

(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	全従業員の健康管理による事故発生件数の低減
インパクトレーダー	健康・衛生
取組内容	健康管理の高度化による事故発生件数の低減
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。</p>
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2030年までに荷役事故の発生件数を2022年度比30%以上削減し、車両事故の発生件数ゼロを維持する</li> </ul>

テーマ	リハビリによる社会復帰と自立した日常生活への支援
インパクトレーダー	健康・衛生
取組内容	静岡リハビリセンター施術利用者数の増加
SDGsとの関連性	 <p>10.2 : 2030年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。</p>
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2025年までに「静岡リハビリセンター」への施術利用者数を1カ月300人以上とする</li> </ul>

テーマ	効率的輸送による労働環境の改善
インパクトリーダー	雇用
取組内容	DX化による労働効率の向上
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"> <li>・2030年までにドライバーの平均残業時間を1カ月30時間以下へ削減する</li> </ul>

ii 環境面

テーマ	廃棄タイヤの有効活用
インパクトリーダー	資源効率・安全性、廃棄物
取組内容	リトレッドタイヤ、リグリーブタイヤの有効活用
SDGs との関連性	 <p>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。</p>
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2030年までにリトレッドタイヤまたはリグリーブタイヤを30%以上導入する</li> </ul>

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	HV・EVの導入
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2030年までに全ての営業車両をHV・EVとする</li> <li>・2030年までにトラックの30%以上をHV・EVとする</li> </ul>

(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

【静岡県産業成長戦略2022】

静岡県は、2022年2月に「静岡県産業成長戦略2022」を公表した。新型コロナにより顕在化した東京一極集中の弊害やデジタル対応、脱炭素社会の急速な進展への対応、人口減少・少子高齢化の進行、激甚化する災害対応といった静岡県が直面する課題に対して、「東京時代から静岡時代へ～新しい生産と消費の循環でSDGsを達成～」を基本理念とし、需要面では「生活空間の拡大と新しい物流網の構築」を、供給面では「DXと脱炭素への積極的な投資」を目指す姿として施策を展開していく方針である。

この中で静岡県は、「フジノミクス」を核とする生産と消費の新しい循環の創出として、8つの施策の柱を設定している。第一に、新たな広域経済圏「山の洲」の形成である。「バイ・山の洲」の展開、新たな物流・商流・情報流の構築、観光分野における「ふじのくに経済圏」づくりを通じて、個人消費の喚起と取り込みに注力する。第二に、リーディング産業への重要投資である。ヘルスケアや輸送機器分野等のプラットフォームの構築、医薬品や観光などのリーディングセクターの競争力強化、デジタル人材の確保・育成により、リーディング産業育成に注力する。第三に、企業誘致と県内への定着であるマザー工場・研究所の立地推進、工業用地の確保、実証フィールドの形成促進、首都圏ICT企業の誘致等を推進する。第四に、新たな生活様式を踏まえた個人消費の拡大である。テレワークなどの新しい働き方の実践、移住などの生活空間の拡大、人々を惹きつける豊かな地域資源の新結合により個人消費を喚起する。第五に、環境と経済成長が両立した循環型社会への移行である、脱炭素型産業構造への転換、中小企業の脱炭素化への支援、サーキュラーエコノミーへの対応により、サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル化や循環経済への対応を県内経済全体で促進す



る。第六に、成長分野・領域への投資促進である。オープンイノベーションの推進、研究開発の推進、人材への投資、継続的な設備投資の促進を進める。第七に、中小・小規模企業の事業再構築・再生による経営の強靱化である。事業の付加価値向上、事業継続の支援により、地域企業の経営力や生産性の向上等を促進する。第八に、中小企業の事業継続に向けた強靱化である。人材の確保・育成、BCP 策定促進等により企業実態に即したきめ細やかな支援を実施するとしている。

#### 【SDGs 未来都市】

静岡県は、「SDGs のフロントランナー」を標榜しており、県内5市（静岡市、浜松市、富士市、掛川市、富士宮市）が内閣府の「SDGs 未来都市」に選定されるなど、県内自治体はSDGs を積極的に推進している。

静岡市は、静岡市第3次総合計画の中で、歴史文化の拠点づくり、海洋文化の拠点づくり、教育文化の拠点づくり、『健康長寿のまち』の推進、『まちは劇場』の推進の5大構想へのSDGs の取り組みを進めている。SDGs が目指す国際社会の姿は、静岡市が目指す「市民の安心や幸せ」を実現する都市の姿と重なることから、同市がワールドクラスの都市の仲間入りをするためには、より視野を広げて、より視点を高くすることが必要である、とする。そこで、SDGs という世界共通のモノサシで設定された大きな目標を第3次総合計画に組み込み、「世界に輝く静岡」の実現に向けた推進力として活用することを目指している。さらに、静岡市のSDGs 推進に関する基本的な考え方と必要な事項を定めるため、2019年3月に「静岡市SDGs 実施指針～持続可能なまちづくりのために～」を、2021年4月には「静岡市SDGs 実施指針の運用基準」を策定し、今後も全庁をあげて更なるSDGs 推進を図るとしている。

丸徳グループの事業活動を通じた様々な取り組みは、静岡市の推進するSDGs 推進の一環と評価でき、同社の取り組みが波及し、地域全体のSDGs 推進が期待される。

#### 【自費リハビリの必要性】

脳血管疾患（脳の血管の梗塞や出血）により世界で多数の人の命が失われている。また、一命を取り留めたが後遺症が残ることが多く、日本国内でも、入院受療率において脳血管疾患が最も高い傷病であり、発症者数は高止まりしている。後遺症による患者の就業や日常生活への影響は極めて高い。それらの障がいに対するリハビリとして、国では医療保険及び介護保険を用意しているが、期間等の制限があることから、制限がなく患者一人一人のニーズにあった自費リハビリの社会的要請はますます高まっている。そのような中で、丸徳運送のリハビリ事業は、地域社会が抱える課題を解決する取り組みとなり、今後ますます重要性が高まるものである。

## 8. モニタリング

### (1) モニタリング体制

丸徳運送では、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。統括責任者を内田社長、プロジェクトリーダーを湊谷取締役とし、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丸徳グループ全体で 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 内田 貴典氏

#### プロジェクトリーダー

取締役 経営企画・事業本部統括部長 湊谷 英敏氏

#### プロジェクトチーム

業務部部长 福本 正喜氏

総務部 上林 日出海氏

### (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、丸徳運送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丸徳運送から供与された情報や丸徳運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。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

静岡県清水区富士見町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

2023年1月30日  
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

丸徳運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、清水銀行が丸徳運送株式会社（「丸徳運送」）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、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。<sup>1</sup>
  - 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、丸徳運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、丸徳運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。

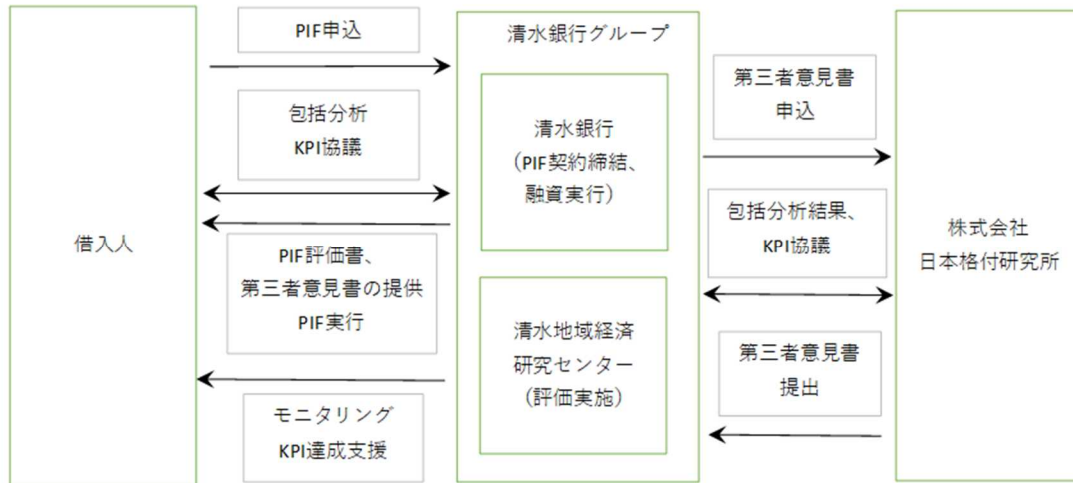
- (1) 清水銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。

---

<sup>1</sup> 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丸徳運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、依頼者の求めに応じ、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