



2024年2月29日  
株式会社山梨中央銀行

## 山梨重量株式会社に対して 「山梨中銀ポジティブ・インパクト・ファイナンス」を実行しました

株式会社山梨中央銀行（頭取 古屋 賀章）は本日、山梨重量株式会社（代表取締役 藤枝 宏之）に対して、「山梨中銀ポジティブ・インパクト・ファイナンス」を実行しました。

「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」は、お客さまの企業活動が環境・社会・経済に与える変化や影響を包括的・定量的に分析し、特定されたポジティブなインパクト（プラスの貢献）の向上とネガティブなインパクト（マイナスの影響）の緩和・低減に向けたお客さまの事業（取組み）を支援する融資商品です。

当行は、SDGsの実現と地域課題の解決を目指す取組みの一環として、本商品を取り扱っております。

当行は、本商品を実行するに当たって、同社の企業活動が環境・社会・経済に及ぼすインパクト（ポジティブな影響およびネガティブな影響）を分析・評価しました。なお、「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」としての適合性については、株式会社日本格付研究所（JCR）からセカンドオピニオン（別添）を取得しております。

当行は、今後もお客さまの多様な資金調達ニーズにお応えするとともに、地域全体でのSDGs達成に向けた持続可能な地域社会づくりなどに、一層積極的に取り組んでまいります。

### 1. 本件の概要

|           |                  |                 |
|-----------|------------------|-----------------|
| 契約締結日     | 2024年2月29日       |                 |
| 契約先       | 会社名              | 山梨重量株式会社        |
|           | 所在地              | 山梨県甲府市上曾根町 2930 |
|           | 代表者              | 代表取締役 藤枝 宏之     |
|           | 資本金              | 28 百万円          |
|           | 事業内容             | 重量精密機械輸送及び設置業   |
| 融資額       | 448 百万円          |                 |
| 資金使途      | 南アルプス D、E 倉庫建設資金 |                 |
| セカンドオピニオン | 株式会社日本格付研究所（JCR） |                 |

## 2. 特定インパクトと測定する KPI

|     | テーマ                      | 目標/KPI   | 関連 SDG s   |
|-----|--------------------------|--|--|
| 社会面 | 各種認定制度の要求事項に基づく社内体制の整備強化 | ・「安全性優良事業所認定」、「働きやすい職場認証制度」の認証取得の継続  |  <br>    |
|     | 従業員の安全を促進する取組み           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故件数 0 の維持</li> <li>・衝突軽減ブレーキ搭載車両の導入率を 100%まで引き上げる</li> <li>・安全運行に資する安全講習会の年 2 回以上の実施</li> </ul> |    |
|     | 労働環境の改善                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・平均有給休暇取得日数を 2023 年の 8 日から、2029 年には 10 日へ増加させる</li> <li>・36 協定の遵守</li> </ul>                        |   |
| 環境面 | 大気汚染物質の削減、温室効果ガスの排出抑制    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーン経営認証の取得継続</li> <li>・保有する車両における低燃費・低公害車両の導入比率の維持</li> </ul>                                     |  <br>  |
|     | 燃費改善への取組み                | エコドライブの徹底により、燃費を 2023 年 9 月実績と比較して 1%改善する  |  <br>   |
|     | 車両管理の適切な実施               | ・トラックメンテナンスについての従業員向け講習会を年 2 回以上開催   |    |
| 経済面 | 多様な人材が活躍できる職場環境の整備       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の雇用維持に向けた定年年齢の延長</li> <li>・年間 3 名の地元採用維持</li> </ul>   |    |

以上

ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

評価対象企業：山梨重量株式会社



2024年2月29日

山梨中央銀行

目 次

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 《要約》                            | 3  |
| <b>企業概要</b>                     |    |
| <b>1. 事業概要</b>                  |    |
| 1-1 事業概況                        | 4  |
| 1-2 経営理念等                       | 7  |
| 1-3 業界動向                        | 10 |
| 1-4 業界課題                        | 13 |
| 1-5 地域課題との関係性                   | 14 |
| <b>2. サステナビリティ活動</b>            |    |
| 2-1 社会面での活動                     | 15 |
| 2-2 環境面での活動                     | 18 |
| 2-3 経済面での活動                     | 20 |
| <b>3. 包括的分析</b>                 |    |
| 3-1 UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた分析   | 21 |
| 3-2 個別要因を加味したインパクト領域の特定         | 21 |
| 3-3 特定されたインパクト領域とサステナビリティ活動の関連性 | 22 |
| 3-4 インパクト領域の特定方法                | 22 |
| <b>4. KPI の設定</b>               |    |
| 4-1 社会面                         | 23 |
| 4-2 環境面                         | 26 |
| 4-3 経済面                         | 29 |
| <b>5. 地域経済に与える波及効果の測定</b>       | 30 |
| <b>6. マネジメント体制</b>              | 30 |
| <b>7. モニタリングの頻度と方法</b>          | 30 |

山梨中央銀行は山梨重量株式会社（以下、当社）に対して、ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するに当たって、当社の企業活動が、環境・社会・経済に及ぼすインパクト（ポジティブな影響およびネガティブな影響）を分析・評価しました。

分析・評価に当たっては、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」および 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な考え方」に則った上で、中小企業<sup>※1</sup>に対するファイナンスに適用しています。

※1 IFC（国際金融公社）または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企業以外の企業

## <要約>

当社は、精密重量機器運搬を専門とする道路貨物運送事業者。請負貨物を安心、安全に輸送するとともに、従業員の安全面にも積極的に取組む他、運送を行う車両や運行方法等において環境に配慮した取組みを実施しており、安全性優良事業所、グリーン経営認証、働きやすい職場認証など多くの認証取得にも積極的に取り組んでいる。

3つの経営理念に基づき企業活動を行うことを使命として掲げ、社会面においては、従業員の安全意識向上への取組み、車両安全装備への取組み、働きやすい職場づくりへの取組みを実施することで、社会的な課題解決に向けた取組みを実施している。

環境面では大気汚染防止に向けた取組み、資源の有効活用への取組みを行い環境保全に対して積極的な取組みを推進するほか、経済面では、多様な人材が活躍できる場の醸成や働きやすい職場環境の実現に向けた従業員の負担軽減に積極的に取り組んでいる。

当社のサステナビリティ活動を分析した結果、ポジティブ・インパクトとして「雇用」「包摂的で健全な経済」、ネガティブ・インパクトとして「保健・衛生」「雇用」「大気」「資源効率・安全性」「気候」「廃棄物」がインパクト領域として特定され、当社の経営の持続可能性を高めるインパクト領域として、KPI が設定された。

今回実施予定の「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」の概要

|          |                  |
|----------|------------------|
| 金 額      | 448,000,000 円    |
| 資 金 使 途  | 南アルプス D、E 倉庫建設資金 |
| モニタリング期間 | 7年0ヵ月            |

## 1. 事業概要

### 1-1 事業概況

当社は、精密重量機器運搬を専門とする道路貨物運送業を営む。大阪に本社を置く国内大手電器メーカーの山梨甲府工場稼働に合わせ、1986年に同じく大阪に本社を置く運送会社の子会社として創業し、事業承継を経ながら、現在まで38年間、国内大手電器メーカーの拠点間物流を担っている。

輸送の対象物は、主にプリント基板に部品を打ち込む電子部品実装機をはじめとした表面実装機である。その他、配電盤等の産業機器、医療用大型機器、JRや道路公団へのインフラ設備等も扱っているが、中でも表面実装機については、輸送から設置据付までの一貫作業を担っている。同機器は非常に重さがあるとともに、独特な重心をもっており、輸送および据付には特別な技術が必要である。当社ではこの技術および輸送に係る車両の架装が表面実装機等に特化した専用仕様となっており、これが他社には無い差別化要因であると自負している。

輸送に係る地域は山梨を拠点とし、北は北海道、南は鹿児島までと全国各地に渡る長距離輸送を担っており精密機器や重量物の輸送のエキスパートとして活動している。

また、2021年1月からは主要取引先の完成品の在庫保管ニーズに応えるため、山梨県南アルプス市に2棟の専用倉庫を建設し、輸送から倉庫保管業務までを一貫して手掛ける体制を構築した。2棟の倉庫は早々にフル稼働となっており、翌年の2022年2月には同じ敷地に3棟目の倉庫を追加建設している。

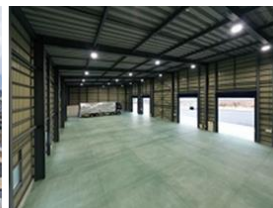
今後の半導体需要の高まりにより、主要取引先の倉庫需要も同様に高まっていくことが予想されることから、山梨県南アルプス市の他所において、新たに2棟の倉庫を増設する計画にも着手しており、輸送とともに好調な倉庫関連売上の増強を図っていく方針を掲げている。

|         |  |
|---------|--|
| 企 業 名   | 山梨重量株式会社   |
| 所 在 地   | 〒400-1501<br>山梨県甲府市上曾根町 2 9 3 0  |
| 事 業 所   | 大阪営業所<br>大阪府大東市新田本町 12 番 32 号<br>南アルプス A、B、C 倉庫 2,051 m <sup>2</sup><br>山梨県南アルプス市飯野 3759<br>南アルプス D、E 倉庫 1,804 m <sup>2</sup><br>山梨県南アルプス市飯野 4147-1  |
| 従 業 員 数 | 30 名   |
| 資 本 金   | 28,000,000 円   |
| 事 業 内 容 | 重量精密機械輸送及び設置業  |
| 認 証     | 公益社団法人全日本トラック協会<br>「安全性優良事業所認定」<br>公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団<br>「グリーン経営認証」<br>一般財団法人日本海事協会<br>「働きやすい職場認証制度」  |
| 沿 革     | 1986 年 02 月 大阪重量株式会社の子会社として設立<br>2014 年 01 月 大阪営業所開設<br>2017 年 12 月 大阪重量株式会社より独立<br>2021 年 01 月 南アルプス A、B 倉庫竣工<br>2022 年 02 月 南アルプス C 倉庫竣工<br>2023 年 10 月 南アルプス D、E 倉庫起工<br>2024 年 02 月 南アルプス D、E 倉庫竣工 |

<本社>

<南アルプス A~C 倉庫>

<南アルプス D~E 倉庫>



倉庫の床は帯電仕様

消防設備は最新鋭の装置が導入されており、大切な設備の徹底した保管管理を実施

<当社保有車両>

|                 | 保有台数 | 車両イメージ   |
|-----------------|------|--|
| 4 t ユニック        | 1 台  |    |
| 8 t ウイング        | 1 台  |    |
| 8 t ユニック        | 2 台  |    |
| 10 t<br>ウイング    | 5 台  |   |
| 10 t<br>アコーディアン | 3 台  |  |
| ワンボックス          | 1 台  |  |

全車両デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーを装着済み

デジタルタコグラフとは…

自動車運転時の速度・走行時間・走行距離などの情報をリアルタイムに把握できるデジタル式運行記録計のこと。運転状況の把握だけでなく、積み荷の出庫から入庫まで、また運転手のリアルタイムの状況まで確認できる様になっている。





## 1 - 2 経営理念等

### ●経営理念

1. 私たち山梨重量は古より伝わる技術を伝承し、新しい技術にも挑戦し顧客の期待と信頼に応えます。
2. 私たち山梨重量は仕事に関わる全ての人々が協力し、調和し、安全を確保し、それぞれのプライドを大切にします。
3. 私たち山梨重量は地域社会、産業社会より敬愛され信頼される経営環境作りを社員全員で目指します。

### ●経営方針

当社では、特殊な精密機械の輸送を中心としており、お客さまの期待に応えるため、交通事故の防止は当然のこと、安全、安心な輸送を行うことで社会的責任を果たすべく、上記経営理念の実現に向け、社内一丸となり事業活動を進めている。

### ●環境方針

#### 1. 基本理念

当社では、環境問題への取組みが人類共通の課題であると認識し企業の社会的、公共的使命を自覚し「良き企業市民」として地球環境保全に積極的に取組み、地域社会の発展に貢献し社会から一層信頼される企業を目指すという基本理念を掲げている。

#### 2. 基本方針

基本理念の実現に向け、以下の通り基本方針を作成し実践している。

- ①環境関連法規制、条例、協定及びその他の要求事項を遵守し環境負荷の低減、環境汚染の防止に努めます。
- ②自動車からの排出ガスによる地球温暖化、大気汚染を防止するため、エコドライブの実践、最新規制適合ディーゼル車や低公害車の導入を推進します。
- ③環境教育、啓発活動を通じて全従業員に基本方針を周知するとともに従業員の意識向上を図り、地域の環境保護活動に積極的に貢献します。
- ④廃棄物の適正処理、リサイクルを推進します。
- ⑤環境目標を定め、定期的に見直すことにより、環境保全活動の継続的な改善に努めます。

## 3. 環境行動計画

当社では、基本理念、基本方針に次いで環境行動計画も策定し、運送業界における大きな課題の一つである環境問題に対して積極的に取り組んでいる。環境問題に対する行動計画は以下の通りである。

### ①環境保全活動への取り組みについての現状把握と課題

#### (1) 環境保全のための仕組み・体制の整備

環境方針を策定し、環境保全部管理者及び推進体制を定め、従業員に対して環境関連法規制の内容を伝えるなどしている。(レベル1)

今後は、環境保全に関する積極的な取り組み事項を定め、管理責任者などの役割や責任権限の明確化をはかり、従業員に対して環境方針を周知するとともに環境に関する一般的な情報を定期的に伝えて環境保全意識の向上を図るなど(レベル2)の取り組みが必要である。

#### (2) エコドライブの実施

荷物の積み下ろしの際にはアイドリングストップを心掛けるとともに、急発進、急加速、急ブレーキを控える。不要なものは積まない。シフトチェンジを早めに行う。経済速度で走る。タイヤの空気圧を適正にする。空ぶかしをしない、エアコンの設定温度を控えめにする。

#### (3) 低公害車の導入

国や自治体の定める低排出ガス認定車は既に導入しているが、大型車が中心なのでCNG車やハイブリッド車の導入は難しい。しかし効果的な大気汚染防止という観点から今後も低公害車に準ずる最新の排出ガス規制適合ディーゼル車の導入に努め、かつ可能であれば低公害車の導入を検討する。

#### (4) 自動車の点検・整備

整備管理者の環境取り組みとして、上記(1)におけるレベル1、レベル2を実施。

#### (5) 廃棄物の適正処理及びリサイクルの推進

廃棄物処理は適正に実施している。従業員への廃棄物に関する教育も実施している。

#### (6) 管理部門(事務所)における環境保全の推進

管理部門の従業員に対する環境教育は現場の従業員とともに実施し、廃棄物分別の徹底、不要時間の消灯などは実施できている。一方、使用エネルギーや廃棄物の発生量の把握までは出来ていない。

②目標

- (1) 環境教育の推進
- (2) 燃費向上（対前年比+ 1%）
- (3) エネルギー使用量及び廃棄物処理量の把握

③目標達成に向けた具体的な取組み内容

(1) 「環境教育の推進」に向けた具体的な取組み

月次朝礼で環境に関する一般的情報（環境問題の世界の現状など）や燃費実績等について、継続的に情報提供や教育を行う。

(2) 「燃費向上（対前年比+ 1%）」に向けた具体的な取組み

月次実績の公表、個別指導および実施目標達成率下位グループに個別指導を実施する。グループ活動として班会議のテーマにエコドライブを盛り込み、班ごとにエコドライブリーダーを決め、目標、行動計画の策定、進捗状況確認を毎月行う。エコに関する会議を年2回（8月、2月）実施し、目標未達成者より順次受講させていく。

(3) 「事務所での環境保全の推進」に向けた具体的な取組み

ゴミの分別を再徹底し、係ごとに毎日のゴミの量を種類ごとに計測、記録し、月次実績を電気使用量とあわせて公表する。実績を踏まえた削減量の目標を立て削減に取り組む。

環境行動計画の実現に向けた当社の体制は以下の通りである。

| 項目                   | 責任者         | 具体的内容   |
|----------------------|-------------|---|
| 環境保全管理責任者            | 代表取締役 藤枝 宏之 | 環境保全活動全般の計画、実施、管理                                 |
| エコドライブ推進責任者<br>運行管理者 | 専務取締役 今井 勉  | エコドライブ推進により燃費向上を進める<br>為の計画、実施、成果の確認、管理           |
| 点検整備責任者              | 整備管理者 手島 雄二 | 「車両」の法定点検、環境に配慮した自主点<br>検の点検・整備計画、実施、成果の確認、<br>管理 |

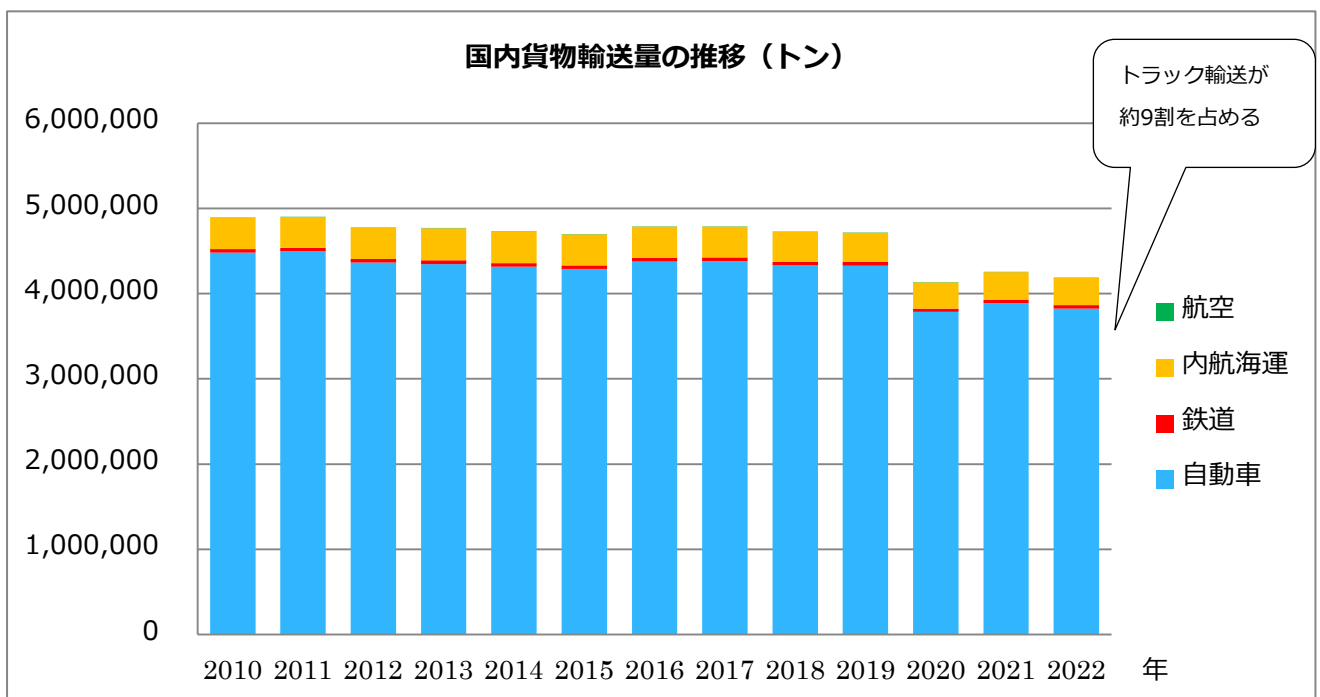
### 1-3 業界動向

当社の事業である「一般貨物自動車運送業」は道路貨物運送業の一形態であり、不特定多数の顧客の依頼により有償にて貨物を自動車を用いて運送する。自社の貨物を輸送するために企業が独自に保有する、いわゆる自家用トラックはここに含まれない。

一般貨物自動車運送業には、BtoC、CtoC も含む宅配便業界、引越しのトラック業界、食品など温度管理が必要な物流を行うトラック（低温物流）もあり、物流中継や業務の拡大に伴い倉庫を保有し、倉庫業界と競合する先もある。当社も倉庫を保有しており、輸送に加え、荷主から預かった製品等を一時的に保管し出庫する倉庫業も営んでいる。

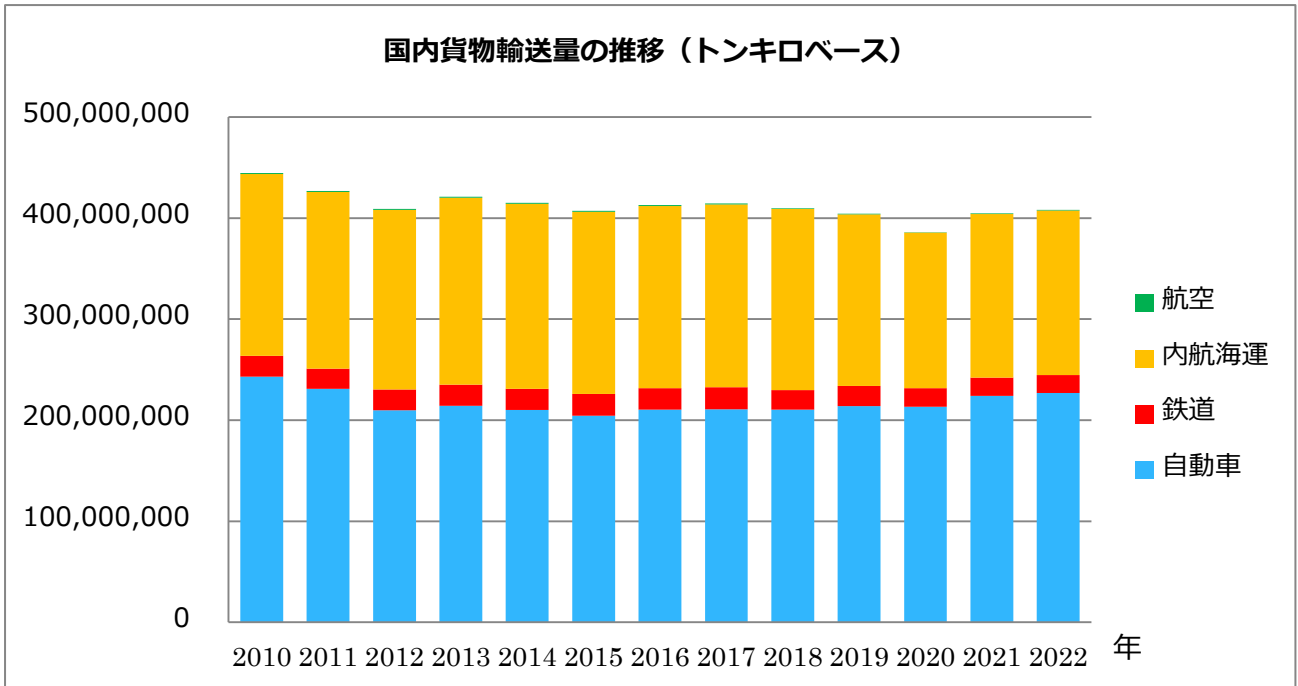
2022年度の日本国内における物流事業全体の市場規模は約28.5兆円である。分野別の営業収入では、トラック運送事業が19.3兆円と約7割を占めている。

国内貨物輸送量は長期的には減少傾向にあるが、自動車による輸送量がトンベースで約9割、輸送量に輸送距離を乗じたトンキロベースでは約5割を占め、基幹的輸送機関として大きな役割を果たしている。



資料) 国土交通省「自動車輸送統計調査」より山梨中央銀行作成

距離帯別では、短距離輸送、特に500km未満の輸送でトラックの分担率が高い。国内全体の輸送量のうち、100km未満の輸送が約8割を占めるため、トラックが担う役割は非常に大きい。

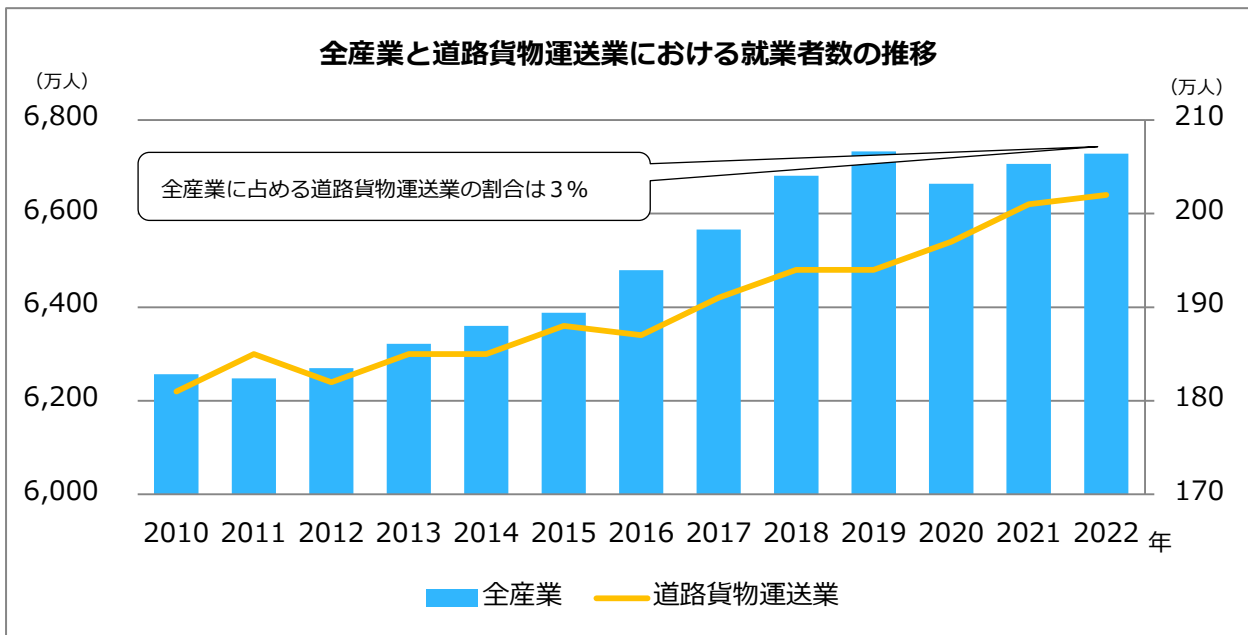


資料) 国土交通省「自動車輸送統計調査」より山梨中央銀行作成

#### ＜労働力の推移＞

道路貨物運送業においては人手不足が進行している。労働者人口に目を向けると、自動車だけでなく、船や航空機、鉄道などを含めた運送業全体の2022年における就業者数は約339万人であり、全就業者数の約5%を占める。

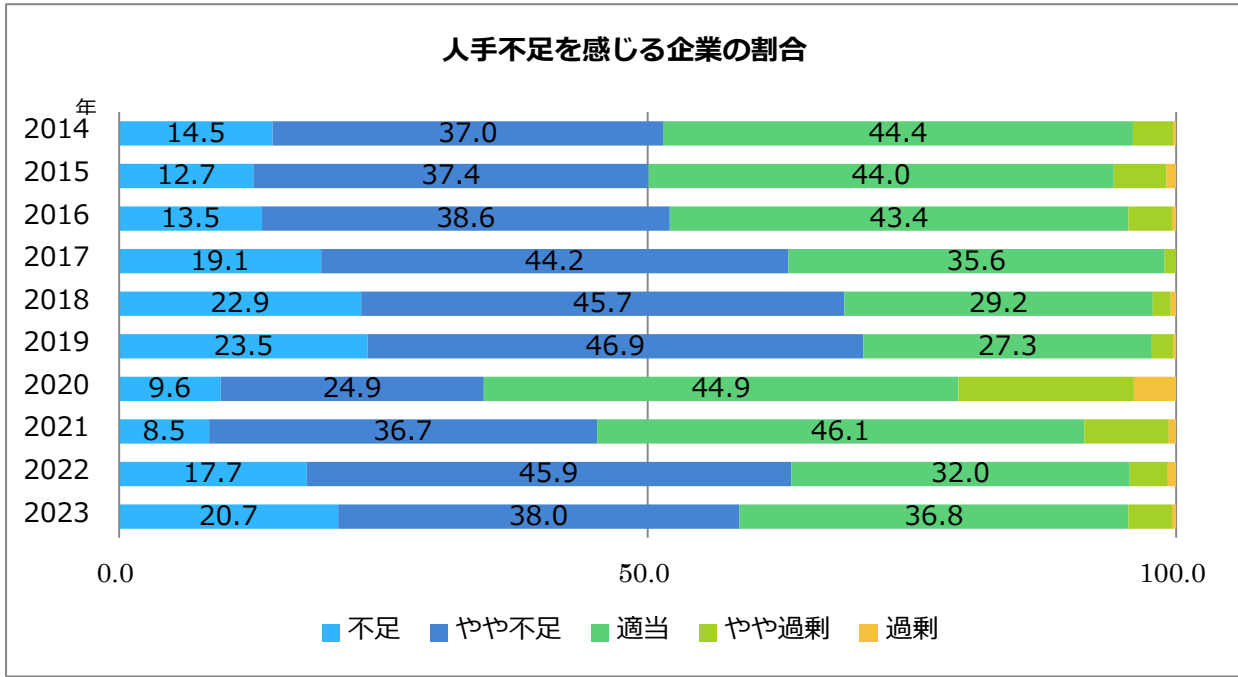
このうち道路貨物運送業の就業者数は約201万人であった。2003年以降、同産業における就業者数は、就業者全体の2.9%前後で推移しているが、2021年以降増加しており、2022年には3%近い割合となった。



資料) 総務省「労働力調査」より山梨中央銀行作成

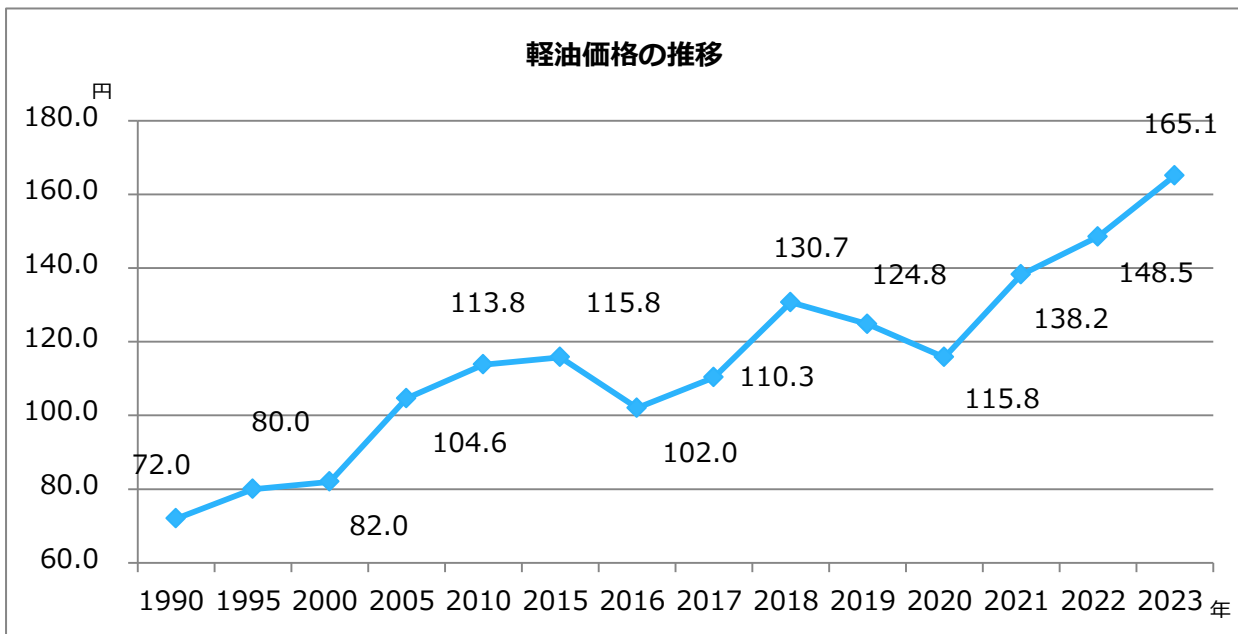
公益社団法人全日本トラック協会が運送業を対象に実施した調査によると、人手が「不足している」「やや不足している」と回答した企業の割合は、2014年以降は50%を超えていた。

コロナ禍の2020年、2021年は50%を下回るも、2022年には再び50%を超えている。同産業において、人手不足が慢性的な課題となっていることが見て取れる。



資料) (公益社団法人) 全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」より山梨中央銀行が作成

## <燃料価格の推移>



資料) 資源エネルギー庁「石油製品価格調査」より山梨中央銀行が作成

一般貨物自動車運送業で用いられる事業用トラックの大半はディーゼル車であり、燃料として軽油を使用している。国内では、コロナ禍からの世界経済回復に伴う需要増や一部産油国の生産停滞といった要因から、石油製品の価格が高値水準に達している。軽油価格においても右肩あがりであり、特に2020年から2023年にかけては、店頭価格で49.3円上昇している。

公益社団法人全日本トラック協会「燃料サーチャージ導入等の対応ハンドブック」に沿って試算すると、2022年度に営業用貨物自動車消費した軽油は、1,525万klであり、軽油価格が1円上昇すると全国で152億円、50円上がると約7,600億円の負担増につながる。国は原油価格の高騰が国民生活への悪影響を与えることを防ぐ目的から、元売り事業者へ価格抑制原資を支給することで、急激な価格上昇を抑制する燃料油価格激変緩和対策事業を実施している。

#### 1-4 業界課題

トラック運送業の課題についてまとめると、以下のような要点が挙げられる。

|  |
|--|
| <b>1. 人手不足</b>   |
| ドライバーの確保が難しく、特に若者の就業意欲の低下や労働条件の厳しさが原因で、人手不足が深刻な課題となっている。企業はドライバーの採用や育成に力を入れる必要がある。 |
| <b>2. 高齢化</b>  |
| ドライバーの高齢化が進んでいる。高齢者の体力や健康状態の問題があり、安全面や労働力の維持が課題となっている。                             |
| <b>3. 環境対応</b>   |
| 環境問題への関心が高まる中、環境対応が求められている。CO2排出量削減や省エネルギー車両の導入など、持続可能な物流システムの構築が求められている。          |
| <b>4. 燃料費高騰</b>  |
| 燃料費が大きなコストとなる。燃料価格の上昇や燃費の改善が課題であり、効率的な輸送計画や車両のメンテナンスが重要となる。                        |
| <b>5. 交通規制や道路インフラの問題</b>   |
| 交通規制や道路インフラの問題も課題となっており、渋滞や通行制限、駐車場不足などが輸送効率を低下させる要因となっている。                        |
| <b>6. 個人情報管理</b>   |
| 荷物の配送情報や個人情報の取り扱いが重要となる。情報漏洩やセキュリティの問題に対して、適切な管理体制やセキュリティ対策が求められる。                 |

以上が、トラック運送業の課題についての要点となる。人手不足や高齢化、環境対応、高い燃料

費、交通規制や道路インフラの問題、個人情報の管理など、業界は多くの課題に直面しており、企業はこれらの課題に対して戦略的な取り組みを行い、業務の効率化や競争力の向上を図る必要がある。

当社においても、業界課題にあげた全ての項目についての取り組みを開始しており、業界課題に積極的に取り組むことで、持続可能な経営の実践に向け、日々の営業活動を進めている。特に物流業界における 2024 年問題を前にして、業務効率化や適正な賃金の確保などに対して、デジタルタコグラフの活用や退職金の積み増し等を実践している。

## 1-5 地域課題との関連性

当社が加盟する山梨県トラック協会、および同協会の甲府支部において、関係自治体と災害時における緊急物資輸送に関する協定を締結しており、当社においても災害時には外部から集まる支援物資等を被災者の手元に届けるため、人員等を派遣する体制を整えている。

| 山梨県トラック協会  | 協定締結年月日         | 甲府支部 | 協定締結年月日         |
|------------|-----------------|------|-----------------|
| 山梨県        | 1999 年 3 月 15 日 | 甲斐市  | 2008 年 7 月 28 日 |
| 甲府市        | 1989 年 8 月 27 日 | 中央市  | 2008 年 7 月 28 日 |
| 日本赤十字山梨県支部 | 2005 年 3 月 1 日  | 昭和町  | 2008 年 7 月 28 日 |

また、山梨県における「山梨県物流等基本計画」においては、自然環境の保護と物流による経済的効果の促進を掲げている。山梨県における物流業は 2021 年に新東名高速道路清水 JCT から中央道双葉 JCT までの区間が接続し、静岡方面および長野方面との交通利便性が向上したことにより一層の成長が見込まれる。またリニア中央新幹線の開業も予定されていることから、東京圏および名古屋圏との物流も拡大が見込まれるが、当社においては、新たな倉庫の建設等、地域経済の牽引に向けた事業展開に積極的に取り組んでいる。

当社では地域経済の活性化だけでなく、持続可能な地域づくりに向け SDGs 等の活動にも積極的に取り組み「やまなし SDGs プロジェクト」にいち早く賛同し活動に参加している。やまなし SDGs プロジェクトとは、誰もが安心して暮らせる社会の実現に向けて、山梨県内において SDGs に繋がる様々な活動を推進していくプロジェクトであり、民間企業が立ち上げた組織であるも、産学官民が手を携え、誰ひとり取り残さないという SDGs の基本理念を広く浸透させていくため、参加団体が連携しながら様々な活動を進めて仕組みである。





## 2. サステナビリティ活動

### 2-1 社会面での活動

#### (1) 従業員の安全意識向上への取り組み

安全性は企業に対する信頼性と繋がっており、特に運送業界においては、事故やトラブルの少なさが、顧客（発注側）にとって安心感や信頼感を与え、顧客満足度の向上に寄与することが期待されている。当社ではこの理念を深く理解し、「信頼」をサービス品質の最上位に位置付けている。

さらに安全性の維持や継続的な改善を図ることを目的に、社内において安全講習会の定期開催を実施していく。従業員の意識を高めることで交通事故の防止など、運送業における最大の順守事項ともいえる安全運行の実現に積極的に取り組んでいく方針である。

#### (2) 車両安全装備への取り組み

当社では車両の安全性を高めるための取り組みとして、GPSデジタルタコグラフ、通信型ドライブレコーダー、衝突軽減装置など様々な車載器を搭載している。デジタルタコグラフやドライブレコーダーのデータを毎日確認し、運転の傾向をもとにした個々へのアドバイスを従業員に対して実施している。今後は運行ルートの見直しなども実施し、総走行距離の短縮による運行の効率化にも取り組んでいく。

また、大型トラックにおける事故のうち約60%は追突事故であり、これによる死亡事故率は乗用車に比べ約12倍高いという分析結果が公表されている。追突時の速度が20km/h下がることで、被追突車両の乗員の死亡件数を約9割減少させることが可能であると推計されており、歩行者や車両を感知する衝突軽減ブレーキは事故防止において非常に高い効果を持つ。当社車両への導入率は、車両20台中18台であり、今後も車両導入に際しては、必ず対象装備を導入することとしている。なお、当社では2020年度以降、交通事故、人身事故ともに0件を維持しており、今後も社内一丸となり、交通事故防止に取り組んでいくことを掲げている。

#### (3) 働きやすい職場環境

2024年問題を見据え、従業員の勤務時間について、全車両にデジタルタコグラフを導入することで現状を把握すると共に、様々なシミュレーションを行っている。長距離ドライバーについては、2人1組体制の運行による身体的な負担軽減と安全性の確保を励行している。

また従業員の退職金積み増しに向けた取り組みを行っており、モチベーションの向上などにも貢献できている。

当社では、公益社団法人全日本トラック協会が認定する「安全性優良事業所（Gマーク）」認定を受けている。これは安全性に対する法令の遵守状況、事故や違反の状況、安全性に対する取り組みの

積極性をもとに認定を受けるものであり、全国で認定を受けている事業所は全事業所のうち約 3 割となっている、当社では今後も G マーク認定を継続する予定である。

また、従業員の労働条件や労働環境について一定の基準を満たしている働きやすい職場として一般財団法人日本海事協会が認証を行う「働きやすい職場認証制度」において「二つ星」認証を取得している。同認証の取得にあたっては、会社保養所施設の整備から感染症対策におけるガイドの策定、各種ワクチン接種の補助、健康維持や病気等の早期発見などの取組みに積極的に対応していることが求められており、従業員の継続雇用や離職率低下に対して、真摯に対応している結果と言える。当社では、多彩な人材が活躍できる場の醸成に積極的に取り組んでおり、しっかりとした体制が構築されていると言える。

併せて、労働環境の改善にも寄与する取組みとして、当社では荷積み、荷下ろしの際にはフォークリフト、クレーンの利用を積極的に展開している。これは、従業員の負担軽減にとどまらず、作業の安全性確保や作業効率の改善にも大きく繋がっている。

この他、労働環境の改善については、時間外労働の削減、有給休暇取得の推進に積極的に取り組んでいる。時間外労働の削減については、従来より 36 協定の締結を遵守した運用を図っているほか、2024 年度からも特別条項付き 36 協定の締結を図り、しっかりと遵守していく計画である。

当社における平均有給休暇取得日数を増加させるために、業務の共有などを積極的に進めている。

## <平均有給休暇取得日数の実績>

|        |      |
|--------|------|
| 2021 年 | 6 日  |
| 2022 年 | 12 日 |
| 2023 年 | 8 日  |

(4) 従業員の健康管理の徹底

当社では、従業員とその家族の健康こそが会社の発展に繋がると考え、健康面での取組みを積極的に推進している。特徴的なところでは通常の健康診断に加え、年1回の脳ドック受診を義務化しており、車両の運行時における事故防止にも大きく貢献している。

当社の心の健康づくり計画における取組み事項

| 取組み事項            | 担当      |        |
|------------------|---------|--------|
| メンタルヘルスケア対策の推進   | 代表取締役   | 藤枝 宏之  |
| 安全衛生会議の定期開催      | 安全衛生委員会 | 安全衛生委員 |
| 管理監督者研修、従業員研修の実施 | 安全衛生委員会 | 安全衛生委員 |
| 健康診断後の指導         | 専務取締役   | 今井 勉   |
| 面談、相談窓口の設置       | 安全衛生委員会 | 安全衛生委員 |

当社では、多彩な人材が活躍できる場の醸成に積極的に取り組んでいる。

<当社が認証等を取得している枠組み等>

①安全性優良事業所認定制度



安全性優良事業所認定制度とは

国土交通省/全日本トラック協会が認定する安全性の高い事業所を選びやすくするための環境整備を図るため、事業者の安全性を正當に評価し、認定し公表する制度。

「安全性に対する法令の遵守状況」「事故や違反の状況」「安全性に対する取組の積極性」の要件をクリアした事業所が認定される。

②働きやすい職場認証制度



働きやすい職場認証制度とは

令和2年8月に国土交通省が自動車運送事業の運転者不足に対応するための総合的取組みの一環として創設した認証制度。

職場環境改善に向けた事業者の取組みを「見える化」することで、労働条件や労働環境が一定の基準を満たしており働きやすい職場と認証された優良な事業者を示す制度。

## 2-2 環境面での活動

### (1) 大気汚染防止に向けた取組み

当社ではトラックの走行により排出されるNO<sub>x</sub>、PM等の大気汚染物質やCO<sub>2</sub>等の温室効果ガスの排出量を削減するため、低公害車の導入を推進している。2023年11月末時点で当社が保有する車両では20台全てが低公害車・低燃費車である。今後も車両更新時には、より環境性能の高い車両の導入を進める予定であり、導入率100%を維持していく方針である。

さらに大気汚染防止に向けた取組みの一環として当社では2012年にグリーン経営認証を取得し、以降エコドライブ、低公害車の導入、廃車や廃棄物の管理といった要素に関して、自主的かつ計画的な対策に取り組んでいる。

### <当社が認証取得している枠組み>

#### グリーン経営認証



#### グリーン経営認証とは

交通エコロジー・モビリティ財団が国土交通省、全日本トラック協会と協力をし、トラック事業者が自ら環境保全に関する活動を行える様、グリーン経営推進マニュアルに基づいて一定レベル以上の取組みを行う事業者に対して、審査の上認証・登録を行う制度。

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、取組み意欲の向上を図り、運輸業界における環境負荷の低減に繋げていくための制度。

当社は、2012年から継続して認証を受けており、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団より認証に係る永年表彰を受賞している。



また、当社では気候変動対策の一環として省エネへの取組みに力を入れている。従業員に対する燃費効率の向上に対する意識の醸成のため、エコドライブに関する研修の実施や朝礼での周知徹底のほか、デジタルタコグラフの全車導入により、従業員の月間平均燃費の共有による意識の向上を図っている。運行時には荷待ち・荷下ろしの時間が発生するが、夏場や冬場はアイドリングして冷暖房を使用せざるを得ないため、大幅な燃費の悪化に繋がっている。これを低減するため、走行時の充電によりエンジン停止後も冷暖房が使用出来るよう、蓄熱マットや蓄冷式クーラーの導入を進めており、蓄熱マットは20台全ての車両、蓄冷式クーラーは20台中5台に配備している。

当社の燃費向上に向けた取組みは、その成果測定のため車種に応じた燃費目標を設定している。それぞれの燃費目標については、以下の通りに設定している

| 種別（最大積載量）  | 燃費（2023年9月末実績） | 2024年9月末目標 |
|------------|----------------|------------|
| 1t以上2t未満   | 5.65 km/ℓ      | 5.71 km/ℓ  |
| 2t以上4t未満   | 8.05 km/ℓ      | 8.13 km/ℓ  |
| 6t以上8t未満   | 5.27 km/ℓ      | 5.32 km/ℓ  |
| 10t以上12t未満 | 3.53 km/ℓ      | 3.57 km/ℓ  |
| 12t以上17t未満 | 3.53 km/ℓ      | 3.57 km/ℓ  |

## （2）車両管理の適切な実施と廃棄物の適正な処理への取組み

当社では廃棄物の適正処理による再資源化の実施や、毎日運行前には必ず車両の日常点検を実施している。当社で保有する車両は、1台毎に整備計画を策定し、メンテナンスの実施と結果について点検整備責任者が確認することで、長い期間利用できるように管理を行っている。

今後、当社ではトラックメンテナンスについての講習会を開催し、各ドライバーがメンテナンスについての理解を深めることで廃棄物の削減を行っていく方針を掲げている。

また車両管理者による廃棄物の適切な処理および削減に向け、車両のオイル交換は、全て管理の行き届いたディーラーで実施することを徹底している。

## 2-3 経済面での活動

### (1) 多様な人材が活躍できる場の醸成

当社では若手から現役世代だけでなく高齢となった従業員への活躍機会の提供に積極的に取り組んでいる。定年は60歳と定めているが、1年毎に雇用延長を行っており、延長3期目を迎える従業員も活躍している。なお、2024年4月より定年年齢を63歳、雇用延長を68歳までに制度変更を予定している。

定年後の再雇用においても、極端な給与水準の引き下げは実施しておらず、高齢者従業員の意思を尊重する中で、適時適切な業務を配分し、従来に培った経験等を若手従業員に対して教育させている。

また当社では、新卒、再雇用に関わらず積極的な採用活動を行っている。特に地元採用には力を入れており、2021年以降の採用については全て地元採用となっている。

#### <当社の採用実績（新卒、再雇用）>

|       |    |
|-------|----|
| 2021年 | 1名 |
| 2022年 | 1名 |
| 2023年 | 3名 |

※全て地元採用となっている。

### (2) 災害時における山梨県との連携協定

当社が加盟する山梨県トラック協会、および同協会の甲府支部において、関係自治体と災害時における緊急物資輸送に関する協定を締結しており、当社においても災害時には外部から集まる支援物資等を被災者の手元に届けるため、人員等を派遣する体制を整えている。

### 3. 包括的分析

#### 3-1 UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた分析

UNEP FI のインパクト分析ツールを用いて、網羅的なインパクト分析を実施した。その結果ポジティブ・インパクトとして「雇用」、「移動手段（モビリティ）」、「包摂的で健全な経済」が、ネガティブ・インパクトとして「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」が特定された。

#### 3-2 個別要因を加味したインパクト領域の特定

当社の個別要因を加味して、インパクト領域を特定した。その結果、サステナビリティ活動に関連のあるポジティブ・インパクトの「移動手段」については、当社の事業は貨物運送業であり、車両などの製造や人の移動の提供を行うものではないため削除した。「経済収束」については、災害時における地域との連携協定の取組みを行っていることから追加した。ただし、当社が主体的に関与できる範囲に限られる事から KPI の設定は行わない。

また、ネガティブ・インパクトの「土壌」、「生物多様性と生態系サービス」については、全て契約先のディーラーでオイル交換等は実施しており、適切な廃棄物の処理が徹底されていることや、浄化槽の設置により適切な排水処理を行い、周辺の土壌や水辺環境にネガティブな影響を及ぼしていないことが確認できたことから削除した。

|               | 入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質<br>(一連の固有の特徴がニーズを満たす程度) | UNEP FIのインパクト分析ツール<br>により抽出されたインパクト領域 |       | 個別要因を加味し<br>特定されたインパクト領域 |       |
|---------------|---|---------------------------------------|-------|--------------------------|-------|
|               |   | ポジティブ                                 | ネガティブ | ポジティブ                    | ネガティブ |
| 社<br>会        | 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・公正   | ○                                     | ○     | ○                        | ○     |
|               | 強固な制度、平和、安定                                   | ○                                     | ○     | ○                        | ○     |
|               | 環<br>境  | 質(物理的・化学的構成・性質)の有効利用                  |       |                          |       |
| 質 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           | ○   | ●                                     | ○     | ●                        |       |
| 経<br>済        | 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  | ○                                     | ○     | ●                        | ○     |

### 3-3 特定されたインパクト領域とサステナビリティ活動の関連性

#### <社会面>

| インパクト領域 | インパクト |       | 主な取組内容  |
|---------|-------|-------|---|
|         | ポジティブ | ネガティブ |   |
| 保健・衛生   |       | ●     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・社員の安全意識向上への取組み</li> <li>・車両の安全装備への取組み</li> </ul>                                      |
| 雇用      | ●     | ●     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「安全性優良事業所認定」、「働きやすい職場認証」の継続的な取組み</li> <li>・有給休暇取得の推進</li> <li>・労働時間削減の取組強化</li> </ul> |

#### <環境面>

| インパクト領域  | インパクト |       | 主な取組内容   |
|----------|-------|-------|--|
|          | ポジティブ | ネガティブ |  |
| 大気       |       | ●     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーン経営認証の取得継続</li> <li>・低燃費、低公害車の導入割合の維持</li> <li>・エコドライブの推進</li> <li>・アイドリング削減に向けた設備導入</li> </ul> |
| 資源効率・安全性 |       | ●     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコドライブの徹底による燃費の改善</li> <li>・アイドリング削減に向けた設備導入</li> </ul>  |
| 気候       |       | ●     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーン経営認証の取得継続</li> <li>・低燃費、低公害車の導入比率維持</li> <li>・エコドライブの推進</li> <li>・アイドリング削減に向けた設備導入</li> </ul>  |
| 廃棄物      |       | ●     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラックメンテナンスについての従業員講習会の開催による廃棄物削減</li> </ul>  |

#### <経済面>

| インパクト領域   | インパクト |       | 主な取組内容  |
|-----------|-------|-------|---|
|           | ポジティブ | ネガティブ |   |
| 包摂的で健全な経済 | ●     |       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の雇用維持</li> <li>・地元採用の強化</li> </ul> |
| 経済収束      | ●     |       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時における山梨県との連携協定</li> </ul>           |



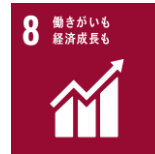

### 3-4 インパクト領域の特定


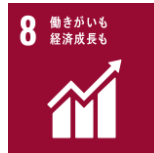
UNEP FI のインパクト評価ツールを用いたインパクト分析結果を参考に、当社のサステナビリティに関する活動を、当社HP、当社からの提供資料、ヒアリング等から網羅的に分析するとともに、当社を取り巻く外部環境を勘案し、当社が環境・社会・経済に対して最も強いインパクトを与える活動について検討した。そして、当社の活動が、対象とするエリアやサプライチェーンにおける環境・社会・経済に対して、ポジティブ・インパクトの増大やネガティブ・インパクトの低減に最も貢献すべき活動を、インパクト領域として特定した。

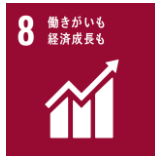


4. KPI の設定

4-1 社会面




|                |  |
|----------------|--|
| インパクトレーダーとの関連性 | 雇用   |
| インパクトの別        | ポジティブ・インパクトの拡大   |
| テーマ            | 各種認定制度の要求事項に基づく社内体制の整備強化   |
| 取組内容           | ・「安全性優良事業所認定」、「働きやすい職場認証制度」の継続的な取組み  |
| 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>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。</p> <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> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>4 質の高い教育をみんなに</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>5 ジェンダー平等を表現しよう</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>8 働きがいも経済成長も</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>13 気候変動に具体的な対策を</p> </div> </div> |
| KPI (指標と目標)    | ・「安全性優良事業所認定」、「働きやすい職場認証制度」の認証取得の継続。   |



|                |   |        |     |        |     |        |     |        |     |
|----------------|---|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| インパクトレーダーとの関連性 | 保険・衛生   |        |     |        |     |        |     |        |     |
| インパクトの別        | ネガティブ・インパクトの抑制  |        |     |        |     |        |     |        |     |
| テーマ            | 従業員の安全を促進する取組み  |        |     |        |     |        |     |        |     |
| 取組内容           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全意識向上への取組み</li> <li>・衝突軽減ブレーキ搭載車両の導入率向上への取組み</li> </ul>  |        |     |        |     |        |     |        |     |
| 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者数を半減させる。</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、すべ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> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>3 すべての人に健康と福祉を</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>8 働きがいも経済成長も</p> </div> </div>   |        |     |        |     |        |     |        |     |
| KPI (指標と目標)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故件数 0 の維持。</li> </ul> <p>&lt;交通事故件数&gt;</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">2020 年</td> <td style="width: 50%;">0 件</td> </tr> <tr> <td>2021 年</td> <td>0 件</td> </tr> <tr> <td>2022 年</td> <td>0 件</td> </tr> <tr> <td>2023 年</td> <td>0 件</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>・衝突軽減ブレーキ搭載車両の導入率を 100% まで引き上げる。</li> <li>・安全運行に資する安全講習会の年 2 回以上の実施。</li> </ul> | 2020 年 | 0 件 | 2021 年 | 0 件 | 2022 年 | 0 件 | 2023 年 | 0 件 |
| 2020 年         | 0 件   |        |     |        |     |        |     |        |     |
| 2021 年         | 0 件   |        |     |        |     |        |     |        |     |
| 2022 年         | 0 件   |        |     |        |     |        |     |        |     |
| 2023 年         | 0 件   |        |     |        |     |        |     |        |     |

|                |  |       |    |       |     |       |    |
|----------------|--|-------|----|-------|-----|-------|----|
| インパクトレーダーとの関連性 | 雇用   |       |    |       |     |       |    |
| インパクトの別        | ネガティブ・インパクトの抑制   |       |    |       |     |       |    |
| テーマ            | 労働環境の改善  |       |    |       |     |       |    |
| 取組内容           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・有給休暇取得の推進</li> <li>・労働時間削減の取組強化</li> </ul>   |       |    |       |     |       |    |
| SDGs との関連性     | <p>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。</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（指標と目標）     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・平均有給休暇取得日数を2023年の8日から、2029年には10日へ増加させる。</li> </ul> <p>&lt;平均有給休暇取得の実績&gt;</p> <table border="1"> <tr> <td>2021年</td> <td>6日</td> </tr> <tr> <td>2022年</td> <td>12日</td> </tr> <tr> <td>2023年</td> <td>8日</td> </tr> </table> | 2021年 | 6日 | 2022年 | 12日 | 2023年 | 8日 |
| 2021年          | 6日   |       |    |       |     |       |    |
| 2022年          | 12日  |       |    |       |     |       |    |
| 2023年          | 8日   |       |    |       |     |       |    |


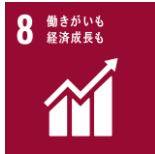
4 - 2 環境面

|                |  |      |
|----------------|--|------|
| インパクトレーダーとの関連性 | 大気、気候  |      |
| インパクトの別        | ネガティブ・インパクトの抑制   |      |
| テーマ            | 大気汚染物質の削減、温室効果ガスの排出抑制  |      |
| 取組内容           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーン経営認証の取得継続</li> <li>・低燃費・低公害車の導入割合の維持</li> <li>・エコドライブの推進</li> <li>・アイドリング削減に向けた設備導入</li> </ul>   |      |
| SDGs との関連性     | <p>3.9 2030 年までに有害化学物質、ならびに大気、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> <p>7.3 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。</p> <p>9.4 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。</p> <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> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>3 すべての人に健康と福祉を</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>11 住み続けられるまちづくりを</p> </div> </div> |      |
| KPI (指標と目標)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーン経営認証の取得継続。</li> <li>・保有する車両における低燃費・低公害車両の導入比率の維持。</li> </ul>   |      |
|                | 2023 年 11 月現在  | 100% |
|                | 2028 年 11 月  | 100% |

| インパクトレーダーとの関連性  | 資源効率・安全性   |           |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |
|-----------------|--|-----------|-----------|-----------|---------------|-----------|-----------|---------------|-----------|-----------|---------------|-----------|-----------|-----------------|-----------|-----------|-----------------|-----------|-----------|
| インパクトの別         | ネガティブ・インパクトの抑制   |           |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |
| テーマ             | 燃費改善への取組み  |           |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |
| 取組内容            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコドライブの徹底による燃費の改善</li> <li>・アイドリング削減に向けた設備導入</li> </ul>  |           |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |
| SDGs との関連性      | <p>7.3 2030年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。</p> <p>9.4 2030年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。</p> <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> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>7 エネルギーをみんなに<br/>そしてクリーンに</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>9 産業と技術革新の<br/>基盤をつくろう</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>11 住み続けられる<br/>まちづくりを</p> </div> </div> |           |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |
| KPI（指標と目標）      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコドライブの徹底により、燃費を2023年9月実績と比較して1%改善する。</li> </ul> <p>&lt;実績と目標&gt;</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">種別</th> <th style="width: 30%;">2023年9月実績</th> <th style="width: 30%;">2024年9月目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 t 以上 2 t 未満</td> <td>5.65 km/ℓ</td> <td>5.71 km/ℓ</td> </tr> <tr> <td>2 t 以上 4 t 未満</td> <td>8.05 km/ℓ</td> <td>8.13 km/ℓ</td> </tr> <tr> <td>6 t 以上 8 t 未満</td> <td>5.27 km/ℓ</td> <td>5.32 km/ℓ</td> </tr> <tr> <td>10 t 以上 12 t 未満</td> <td>3.53 km/ℓ</td> <td>3.57 km/ℓ</td> </tr> <tr> <td>12 t 以上 17 t 未満</td> <td>3.53 km/ℓ</td> <td>3.57 km/ℓ</td> </tr> </tbody> </table>   | 種別        | 2023年9月実績 | 2024年9月目標 | 1 t 以上 2 t 未満 | 5.65 km/ℓ | 5.71 km/ℓ | 2 t 以上 4 t 未満 | 8.05 km/ℓ | 8.13 km/ℓ | 6 t 以上 8 t 未満 | 5.27 km/ℓ | 5.32 km/ℓ | 10 t 以上 12 t 未満 | 3.53 km/ℓ | 3.57 km/ℓ | 12 t 以上 17 t 未満 | 3.53 km/ℓ | 3.57 km/ℓ |
| 種別              | 2023年9月実績  | 2024年9月目標 |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |
| 1 t 以上 2 t 未満   | 5.65 km/ℓ  | 5.71 km/ℓ |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |
| 2 t 以上 4 t 未満   | 8.05 km/ℓ  | 8.13 km/ℓ |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |
| 6 t 以上 8 t 未満   | 5.27 km/ℓ  | 5.32 km/ℓ |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |
| 10 t 以上 12 t 未満 | 3.53 km/ℓ  | 3.57 km/ℓ |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |
| 12 t 以上 17 t 未満 | 3.53 km/ℓ  | 3.57 km/ℓ |           |           |               |           |           |               |           |           |               |           |           |                 |           |           |                 |           |           |

|                |   |
|----------------|---|
| インパクトレーダーとの関連性 | 廃棄物   |
| インパクトの別        | ネガティブ・インパクトの抑制  |
| テーマ            | 車両管理の適切な実施  |
| 取組内容           | ・トラックメンテナンスについての従業員講習会の開催による廃棄物の削減  |
| SDGs との関連性     | <p>11.6 2030年までに、大気の水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> <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> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>11 住み続けられる<br/>まちづくりを</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>12 つくる責任<br/>つかう責任</p> </div> </div> |
| KPI（指標と目標）     | ・新たにトラックメンテナンスについての従業員向け講習会を年2回以上開催。  |

4 - 3 経済面

| インパクトレーダーとの関連性 | 雇用、包摂的で健全な経済  |        |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |
|----------------|---|--------|------|--------|------|------|------|-------|------|------|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| インパクトの別        | ポジティブ・インパクトの増大  |        |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |
| テーマ            | 多様な人材が活躍できる職場環境の整備  |        |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |
| 取組内容           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者の雇用維持</li> <li>・ 地元採用の強化</li> </ul>   |        |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |
| SDGs との関連性     | <p>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。</p> <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甲斐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同一賃金を達成する。</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> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>5 ジェンダー平等を実現しよう</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>8 働きがいも経済成長も</p> </div> </div> |        |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |
| KPI (指標と目標)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者の雇用維持に向けた定年年齢の延長</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>定年年齢</th> <th>最長延長年齢</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現行制度</td> <td>60 歳</td> <td>65 歳</td> </tr> <tr> <td>制度変更後</td> <td>63 歳</td> <td>68 歳</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年間 3 名の地元採用維持</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tbody> <tr> <td>2021 年</td> <td>1 名</td> </tr> <tr> <td>2022 年</td> <td>1 名</td> </tr> <tr> <td>2023 年</td> <td>3 名</td> </tr> </tbody> </table>                    |        | 定年年齢 | 最長延長年齢 | 現行制度 | 60 歳 | 65 歳 | 制度変更後 | 63 歳 | 68 歳 | 2021 年 | 1 名 | 2022 年 | 1 名 | 2023 年 | 3 名 |
|                | 定年年齢  | 最長延長年齢 |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |
| 現行制度           | 60 歳  | 65 歳   |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |
| 制度変更後          | 63 歳  | 68 歳   |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |
| 2021 年         | 1 名   |        |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |
| 2022 年         | 1 名   |        |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |
| 2023 年         | 3 名   |        |      |        |      |      |      |       |      |      |        |     |        |     |        |     |

## 5. 地域経済に与える波及効果の測定

「平成27年山梨県産業連関表」を用いて、山梨県経済に与える波及効果を算出すると、当社は現在、山梨県経済全体に年間約71億5千万円の波及効果を与えていると試算される。

## 6. マネジメント体制

当社では、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに取り組むにあたり、藤枝 宏之代表取締役が陣頭指揮を執り、社内の制度や計画、日々の業務や諸活動等を棚卸しすることで、自社の事業活動とインパクトレーダーやSDGsとの関連性、KPIの設定について検討を重ねた。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンス実行後においても、藤枝 宏之代表取締役を最高責任者、今井勉専務取締役を管理責任者とし、業務課が中心となり当社の取組みを推進、展開していく。社内への浸透により、KPI達成に向け全従業員が一丸となり活動を実施していく。

|       |        |       |
|-------|--------|-------|
| 最高責任者 | 代表取締役  | 藤枝 宏之 |
| 管理責任者 | 専務取締役  | 今井 勉  |
| 統括部者  | 業務課 課長 | 手島 雄二 |

## 7. モニタリングの頻度と方法

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスで設定したKPIの達成および進捗状況については、山梨中央銀行と当社の担当者が、定期的にミーティングの場を設定し共有する。ミーティングは少なくとも年に1回実施するほか、日頃の情報交換や営業活動の場等を通じて実施する。

山梨中央銀行は、KPI達成に必要な資金、およびその他のノウハウの提供、あるいは山梨中央銀行の持つネットワークから外部資源とマッチングすることで、KPI達成をサポートする。

モニタリング期間中に達成したKPIに関しては、達成後もその水準を維持していることを確認する。なお、経営環境の変化などによりKPIを変更する必要がある場合は、当社と山梨中央銀行にて協議の上、再設定を検討する。



## 本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は山梨中央銀行が山梨重量（以下、当社）の依頼を受け実施したものです。
2. 山梨中央銀行がポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する当社から供与された情報と、山梨中央銀行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。
3. 本評価を実施するに当たっては、国連環境計画金融イニシアティブ（U N E P F I）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、E S G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な考え方」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。

### <評価書作成者および本件問合せ先>

株式会社山梨中央銀行

コンサルティング営業部

コンサルティング営業室

（担当：米山 真史）

〒400-8601

山梨県甲府市丸の内1丁目20番8号

TEL：055-224-1098

FAX：055-232-5562

## 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：

山梨重量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：株式会社山梨中央銀行

評価者：株式会社山梨中央銀行

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、山梨中央銀行が山梨重量株式会社（「山梨重量」）に対して実施するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、山梨中央銀行による分析・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。山梨中央銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、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、山梨中央銀行にそれを提示している。山梨中央銀行は、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）または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。<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 定義

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。

山梨中央銀行は、本ファイナンスを通じ、山梨重量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、山梨重量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 フレームワーク

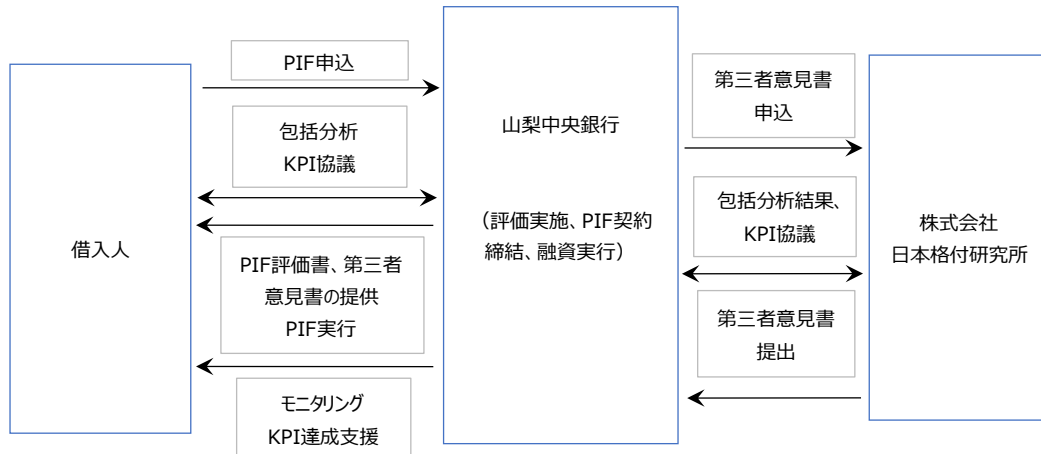
PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。

JCR は、山梨中央銀行が 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。

<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。

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

## PIF評価体制図



(出所：山梨中央銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、山梨中央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、山梨中央銀行内部の専門部署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、全て山梨中央銀行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、山梨中央銀行が、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山梨重量から貸付人である山梨中央銀行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

外窪 祐作

---

外窪 祐作



# JCR Sustainable

## PIF for SMEs

### 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んを問わず、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。本書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本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