

株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社大和通商`に対する ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る 第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、株式会社商工組合中央金庫が実施する株式会社大和通商`に対するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト・ファイナンス原則への適合性に対する第三者意見書を提出しました。

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

* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。



第三者意見書

2023年2月20日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社大和通商`に対する
ポジティブ・インパクト・ファイナンス

貸付人：株式会社商工組合中央金庫

評価者：株式会社商工中金経済研究所

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

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

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

I. JCR の確認事項と留意点

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

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

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

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

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

- ① SDGs の三要素のうちの経済、PIF 原則で参照するインパクト領域における「包括的で健全な経済」、「経済収束」の観点からポジティブな成果が期待できる事業主体であ

- る。ソーシャルボンドのプロジェクト分類では、雇用創出や雇用の維持を目的とした中小企業向けファイナンスそのものが社会的便益を有すると定義されている。
- ② 日本における企業数では全体の 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では 52.9%にとどまることからわかるとおり、個別の中小企業のインパクトの発現の仕方や影響度は、その事業規模に従い、大企業ほど大きくはない。¹
 - ③ サステナビリティ実施体制や開示の度合いも、上場企業ほどの開示義務を有していないことなどから、大企業に比して未整備である。

II. PIF 原則への適合に係る意見

PIF 原則 1

SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できるかまたはネガティブな影響を特定し対処していること。

SDGs に係る包括的な審査によって、PIF は SDGs に対するファイナンスが抱えている諸問題に直接対応している。

商工中金及び商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、大和通商¹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、大和通商¹がポジティブな成果を発現するインパクト領域を有し、ネガティブな影響を特定しその低減に努めていることを確認している。

SDGs に対する貢献内容も明らかとなっている。

PIF 原則 2

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

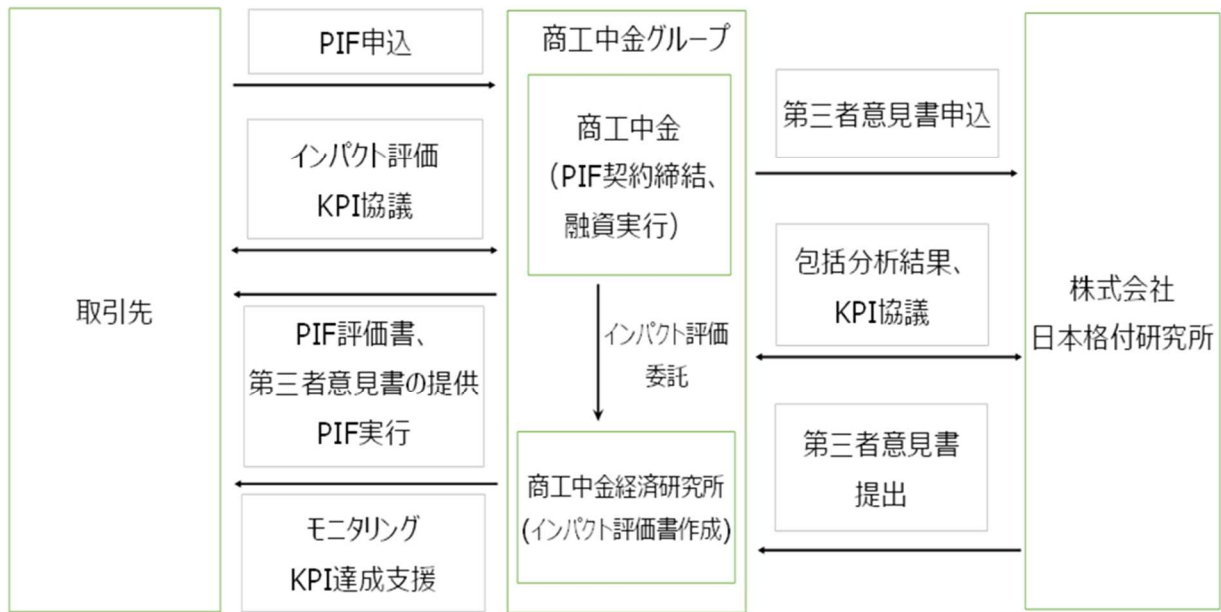
JCR は、商工中金が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

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



(1) 商工中金は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。

PIF体制図



(出所：商工中金提供資料)

(2) 実施プロセスについて、商工中金では社内規程を整備している。

(3) インパクト分析・評価の方法とツール開発について、商工中金からの委託を受けて、商工中金経済研究所が分析方法及び分析ツールを、UNEP FI が定めた PIF モデル・フレームワーク、インパクト分析ツールを参考に確立している。

PIF 原則 3 透明性

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

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

PIF 原則 3 で求められる情報は、全て商工中金経済研究所が作成した評価書を通して商工中金及び一般に開示される予定であることを確認した。

PIF 原則 4 評価

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

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

III. 「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合に係る意見

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

本基本的考え方におけるインパクトファイナンスは、以下の 4 要素を満たすものとして定義されている。本ファイナンスは、以下の 4 要素と基本的には整合している。ただし、要素③について、モニタリング結果は基本的には借入人である大和通商 から貸付人である商工中金及び評価者である商工中金経済研究所に対して開示がなされることとし、可能な範囲で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。

(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

宮澤 知宏

宮澤 知宏



本第三者意見に関する重要な説明

1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が提供する第三者意見は、事業主体及び調達主体の、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト金融(PIF)原則への適合性及び環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内に設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」への整合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該ポジティブ・インパクト金融がもたらすポジティブなインパクトの程度を完全に表示しているものではありません。

本第三者意見は、依頼者である調達主体及び事業主体から供与された情報及び JCR が独自に収集した情報に基づく現時点での計画又は状況に対する意見の表明であり、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、本第三者意見は、PIF によるポジティブな効果を定量的に証明するものではなく、その効果について責任を負うものではありません。本事業により調達される資金が同社の設定するインパクト指標の達成度について、JCR は調達主体または調達主体の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

2. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、以下の原則等を参照しています。

国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブ・インパクト金融原則

環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内ポジティブインパクトファイナンスタスクフォース
「インパクトファイナンスの基本的考え方」

3. 信用格付業にかかるとの関係

本第三者意見を提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかるとは異なります。

4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、または閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR の第三者性

本 PIF の事業主体または調達主体と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、事業主体または調達主体及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、またはその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると暗示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、または当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかなるものを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。本第三者意見は、評価の対象であるポジティブ・インパクト・ファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、価格変動リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、本第三者意見は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。本第三者意見は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、または撤回されることがあります。本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本文書の一部または全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

第三者意見：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト金融原則への適合性について第三者意見を述べたものです。

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

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

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

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

■本件に関するお問い合わせ先

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

株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.

信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル

ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2023年 2月 20日

株式会社商工中金経済研究所

商工中金経済研究所は株式会社商工組合中央金庫（以下、商工中金）が株式会社大和通商（以下、大和通商）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、大和通商の活動が、環境・社会・経済に及ぼすインパクト(ポジティブな影響及びネガティブな影響)を分析・評価しました。

分析評価に当たっては、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」及び ESG ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項(4)に基づき設置されたポジティブ・インパクト・ファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクト・ファイナンスの基本的考え方」に則った上で、中堅・中小企業^{※1}に対するファイナンスに適用しています。

※1 中小企業基本法の定義する中小企業等（会社法の定義する大会社以外の企業）

目次

1. 評価対象のファイナンスの概要
2. 大和通商の概要
 - 2.1 基本情報
 - 2.2 企業理念、事業ポリシー等
 - 2.3 事業活動
3. 大和通商の包括的インパクト分析
4. 本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性
5. サステナビリティ管理体制
6. モニタリング
7. 総合評価

1. 評価対象のファイナンスの概要

企業名	株式会社大和通商
借入金額	250,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	7 年
モニタリング実施時期	毎年 8 月

2. 大和通商の概要

2.1 基本情報

本社所在地	愛知県小牧市大字南外山 117 番地
設立	1987 年 5 月 16 日
資本金	10,000,000 円
従業員数	310 名 (2023 年 1 月現在)
事業内容	一般区域貨物自動車運送事業 自動車運送取扱事業 倉庫業
主要取引先	アサヒロジ (株)、(株) エステイカー、上組陸運 (株)、クナップロジ ティクス (株)、サントリーロジスティクス (株)、澁澤倉庫 (株)、名鉄 運輸 (株)、YKK AP (株) 等

【業務内容】

大和通商は、愛知県小牧市にある1987年設立の一般貨物運送及び倉庫業者である。全国に18拠点（営業所、倉庫等）を展開している。全国配送の定期・スポット便やルート配送により、飲料、冷凍食品、ガス器具、建築資材、ステンレス鋼材、自動車部品、配電盤、家具、薬品原料等多種多様な商品を輸送している。長距離輸送を得意としており、中継拠点としてハブとなる物流倉庫を2023年に、東北、北関東、東海、中国エリアに竣工する。多品種少量生産により物流形態が大きく変化しており、大和通商もただ単に物を運ぶだけでなく、顧客と共に輸送システムを考え、顧客のニーズに応えるべく常に努力を続けている。

【事業拠点】

<中日本エリア>

（本社営業所）



愛知県小牧市大字南外山 117 番地

（北名古屋営業所）



愛知県小牧市下小鉢中島 3 丁目 155 番地

（小牧営業所）



愛知県小牧市小鉢 3 丁目 20 番地

（浜松営業所）



静岡県浜松市西区坪井町 5004 番地

(春日井営業所)



愛知県春日井市田楽町字南植田 1000-1

(春日井物流センター)



愛知県春日井市田楽町字南植田 1000-1

(岐阜営業所)



岐阜県各務原市川島小網町 2142 番地 42

(小牧物流倉庫)



愛知県小牧市下小鉢中島 3 丁目 155 番地

(小牧第 2 物流倉庫)



愛知県小牧市小鉢 3 丁目 20 番

(整備工場)



愛知県小牧市大字北外山宇宮ノ腰 53 番 1

<北/東日本エリア>

(仙台営業所)



宮城県多賀城市高橋 4-2-2
ポポーレ KUMAGAI101 号

(福島営業所)



福島県本宮市荒井字諸子沢 121 番地 5

(新潟営業所)



新潟県三条市九之曽根 610 番地

(埼玉営業所)



埼玉県久喜市河原井町 19
久喜菖蒲工業団地管理センター2 階

(神奈川営業所)



神奈川県秦野市曽屋 583-5 2 階

<西日本エリア>

(岡山支店)



岡山県備前市香登本字猪原田 631-12

(中国物流センター)



岡山県備前市香登本字猪原田 631-12

(福岡営業所)



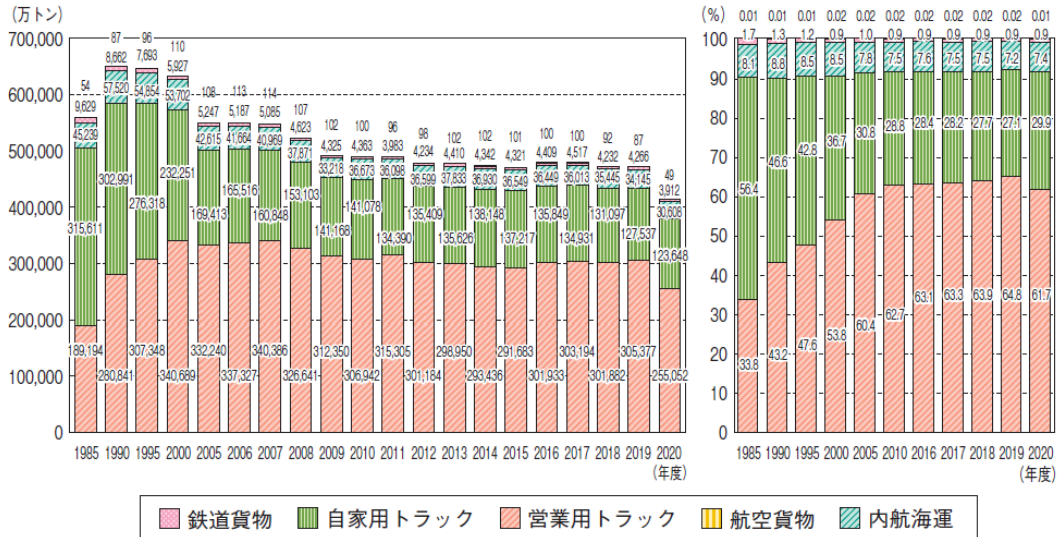
福岡県太宰府市宰都 2 丁目 3 番地 21
オフィスパレア太宰府Ⅱ 1

【沿革】

1987年 5月	愛知県春日井市西本町に当社設立
2005年 10月	愛知県小牧市南外山に本社営業所移転
2007年 6月	グリーン経営認証を取得
2015年 4月	北名古屋営業所を開設
2016年 12月	自社整備工場を開設
2018年 9月	小牧営業所、小牧物流倉庫を開設
2019年 5月	岐阜営業所を開設
2019年 10月	福岡営業所、新潟営業所を開設
2019年 12月	Gマーク認定取得
2020年 2月	浜松営業所を開設
2020年 7月	BCP計画を策定し中部産業経済局に認定される
2020年 10月	SDGs 宣言
2021年 9月	福島営業所を開設
2021年 12月	Gマーク認定更新
2022年 3月	岡山支店開設
2022年 3月	小牧第2物流倉庫を開設
2022年 4月	仙台営業所を開設
2022年 5月	埼玉営業所を開設
2022年 9月	神奈川営業所を開設
2023年 1月	春日井物流センター、春日井営業所を開設
2023年 2月	中国物流センターを開設、岡山支店を移転

【業界動向】

国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移

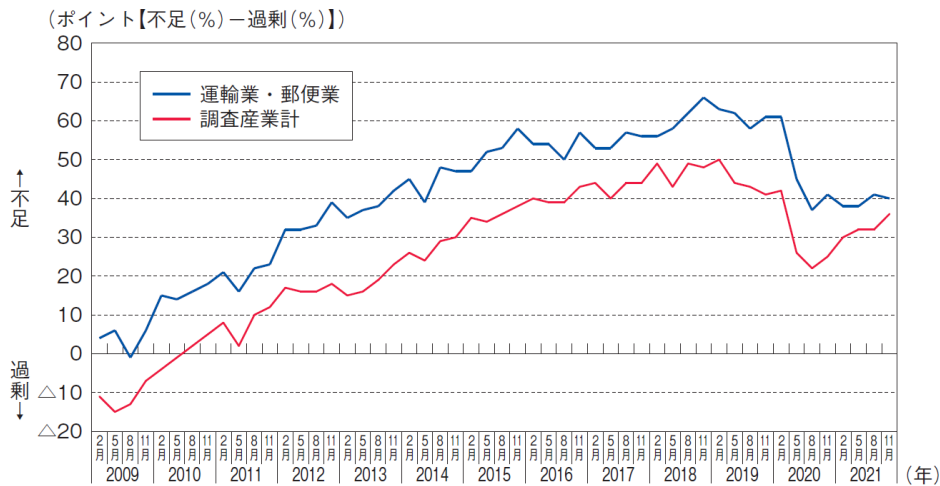


資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

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、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少が考えられる。

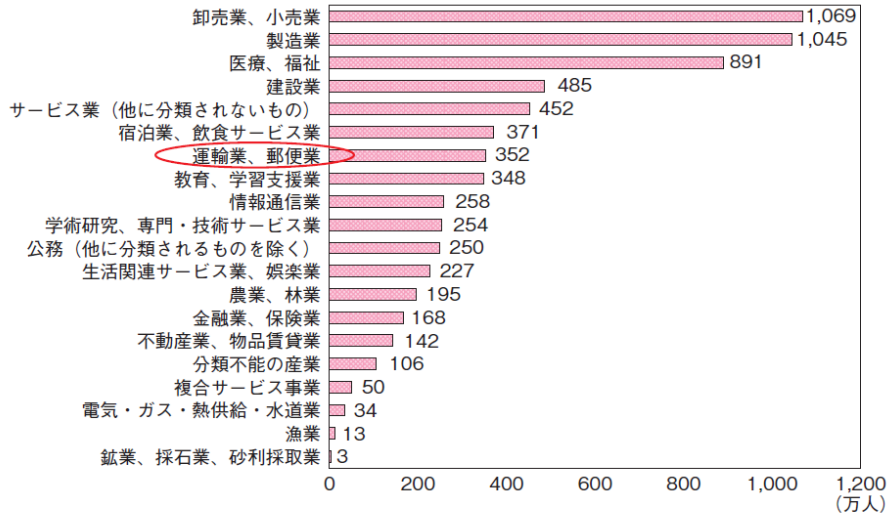
2020年度の国内貨物輸送における各交通モードの分担率は、営業用と自家用を合わせたトラックが91.6%を占め、内航海運が7.4%、鉄道が0.9%、航空は0.01%である。トラックが非常に高い分担率を担っている背景としては、ドア・ツー・ドア輸送の利便性や時間を問わないフレキシブルなサービスが可能であり、幅広い物流ニーズに対応していること、船舶、鉄道、航空による長距離輸送の末端輸送のうち大半をトラックが担っていることが挙げられる。大和通商はトラック輸送において、国内貨物輸送に貢献している。

常用労働者の過不足判断D.I.の推移



資料：厚生労働省「労働経済動向調査」から国土交通省総合政策局作成

産業別の就業者数 (2021年)



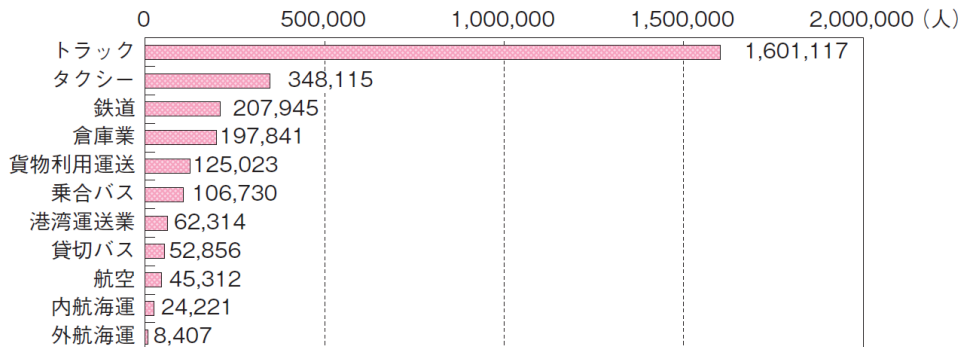
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

事業区分ごとの事業者数、営業収入

区分	事業者数(者)		営業収入(億円)	
	事業年度	数	事業年度	収入
トラック事業	(2020年度)	62,844	(2019年度)	193,576
タクシー事業	(2019年度)	47,904	(2019年度)	14,951
貸切バス事業	(2018年度)	4,127	(2018年度)	5,729
内航海運事業	(2021年度)	3,353	(2019年度)	8,664
乗合バス事業	(2018年度)	2,279	(2018年度)	9,545
旅客船事業	(2021年度)	953	(2019年度)	2,731
港湾運送事業	(2019年度)	859	(2019年度)	10,095
旅客鉄軌道事業	(2021年度)	203	(2019年度)	73,101
外航海運事業	(2018年度)	192	(2018年度)	33,360
航空事業	(2020年度)	17	(2020年度)	14,674
貨物鉄軌道事業	(2021年度)	10	(2019年度)	1,508

(資料：令和4年版交通政策白書を基に弊社作成)

8 交通事業の主な事業区分の従業者数 (2016年)



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

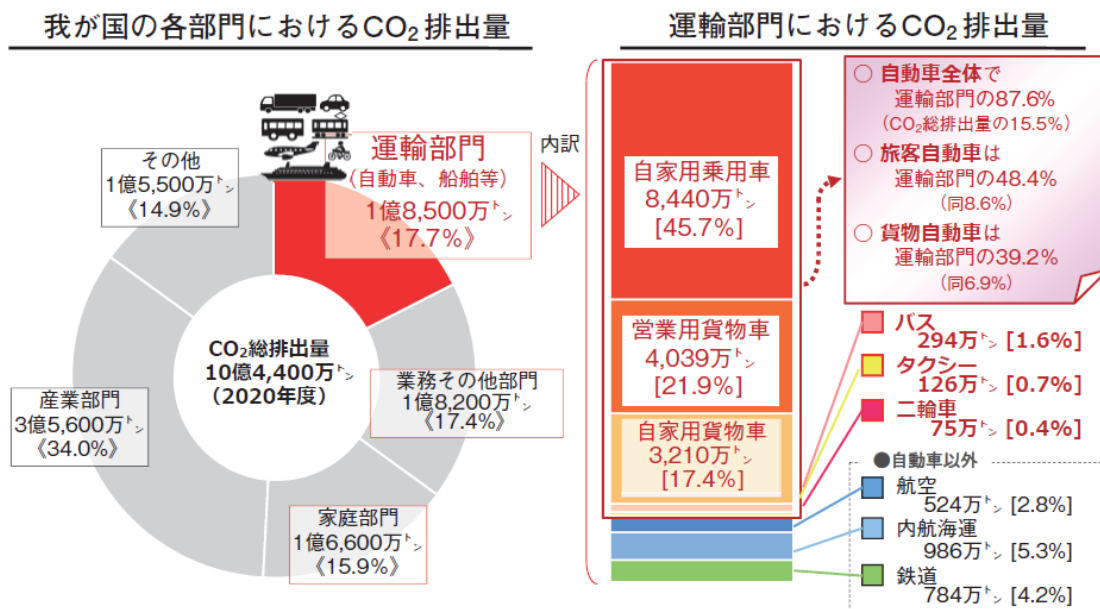
「トラック」：一般貨物自動車運送業・特定貨物自動車運送業・貨物軽自動車運送業、「タクシー」：一般乗用旅客自動車運送業、「鉄道」：鉄道業、「倉庫業」：倉庫業（冷蔵倉庫業を除く）・冷蔵倉庫業、「貨物利用運送」：集配利用運送業・貨物運送取扱業（集配利用運送業を除く）、「乗合バス」：一般乗用旅客自動車運送業、「港湾運送業」：港湾運送業、「貸切バス」：一般貸切旅客自動車運送業、「航空」：航空運送業、「内航海運」：沿海海運業、「外航海運」：外航海運業

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

2021年の交通事業の就業者数は352万人で、全産業の就業者数の5.2%を占めている。交通事業の労働者不足感が生じている一方で、就業者数はほぼ横ばいとなっている。交通事業の事業区分別の従業者数では、事業者数と営業収入が最も大きいトラックが圧倒的に多く、交通事業全体の約半数を占めている。トラック運送業界は長時間労働等を背景にドライバー不足が深刻化しており、将来の担い手確保のためにも、働き方改革は喫緊の課題となっている。

物流の2024年問題として、「働き方改革法」によって2024年4月以降、ドライバーの年間時間外労働時間の上限が960時間に制限される。大和通商は、トラックドライバーの長距離輸送による長時間労働の改善に向け、労務負担を軽減する「中継輸送」を導入する等、働き方改革の推進によってドライバー不足対策に取り組んでいる。

日本の各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳



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

2020年度の日本のCO₂排出量は10億4,400万トンであるが、そのうち運輸部門におけるエネルギー起源CO₂排出量は1億8,500万トンで、CO₂排出量全体の17.7%を占めている。

さらに、運輸部門におけるエネルギー起源CO₂排出量の内訳を見ると、自動車（87.6%（日本のCO₂排出量全体の15.5%））を占め、そのうち、自家用乗用車を中心とする旅客自動車（48.4%（同8.6%））、貨物自動車（トラック）（39.2%（同6.9%））を排出している。

CO₂排出量の状況を踏まえ、国土交通省では、総合物流施設大綱（2021年度～2025年度）の柱である「物流DXや標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」や「労働力不足対策の推進と物流構造改革の推進」に即した取り組みを行っている企業を積極的に支援し、物流の生産性向上を推進している。また、（公社）全日本トラック協会では「環境ビジョン2030」において、トラック運送業

界の CO₂ 排出量削減に向けた指針を示している。

大和通商は、(公社)全日本トラック協会の環境ビジョンで示された地球温暖化対策メニューに則り、環境性能に優れたトラックの導入、エコドライブの推進や輸送の効率化等の行動計画を策定し CO₂ 排出量削減に向け取り組んでいる。

2.2 企業理念、事業ポリシー等

企業理念
<p>お客様のニーズを最優先に考え、期待に応えるサービスを提供します。</p> <p>社員の個性を尊重し創造力豊かな人材を育て、明るい企業風土を作ります。</p> <p>社員一人ひとりの力を集結し、会社の繁栄と社員の幸せの実現に努めます。</p>
事業ポリシー
<p>弊社は、梱包/保管/輸送まで総合的な体制のもと、常に新しい可能性にチャレンジし続ける会社です。</p> <p>難しい仕事や、まだ誰も試したことのない手法に挑戦する事ほどやりがいがあり楽しいものです。</p> <p>与えられた命題が困難なら困難なほど夢中で取り組まずにはいられない性格の人間の集まりです。</p> <p>弊社はどのセクションの人間もプロとしての自信と柔軟性/創造力を備え常に一步先を目指しています。</p>
運輸安全マネジメント
<p><輸送の安全に関する基本的な方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ・経営トップから全社員に至るまで、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、一丸となって輸送の安全性の向上に努める。 ・その為に、輸送の安全に関する計画の策定、実行、チェック、改善（PDCA）を確実に実施し、安全対策を不断に見直す。 <p>また、輸送の安全に関する情報については、積極的に公表する。</p> <p><輸送の安全に関する重点施策></p> <p>安全方針に基づき、次に掲げる事項を実施する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 輸送の安全に関する方針を全社員に周知徹底します。 2. 安全管理規程、関係法令を厳守し、輸送の安全を確保します。 3. 輸送の安全に関する目標を設定して、全社員で取り組みます。 4. 輸送の安全に関する情報は、積極的に公表します。 5. 輸送の安全に関する方針は、適時適切に見直しを行います。

2.3 事業活動

大和通商は以下のような環境・社会・経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

全国に 18 拠点（営業所、倉庫等）を展開しており、車両数は、10t 超 140 台、スワップコンテナ専用車 24 台、4t36 台、2t10 台、小型 1 台、トレーラー 28 台、非牽引 30 台、冷凍冷蔵車 15 台、計 284 台を保有し、年々高度化する物流ニーズに応えられるよう、あらゆる商品形態や商品特性にマッチする車両を取りそろえている。一般貨物輸送では、全国配送の定期・スポット便やルート配送により、サントリー、アサヒ、キリン等の飲料、パロマガス器具、建築資材、ステンレス鋼材、自動車部品、配電盤、家具、薬品原料等を輸送している。大和通商は長距離輸送を得意としており、トラックドライバーの長距離輸送による長時間労働の改善や、労務負担を軽減する「中継輸送」の導入を進めている。物流拠点として、ハブとなる春日井物流センターを 2023 年 1 月に、中国物流センターを 2023 年 2 月に竣工した。北関東物流センターについても 2023 年 2 月に竣工する予定である。高積載セミトレーラーの増車、スワップボディコンテナ車両の導入により、ドライバーの荷役業務軽減・役割分担化により労働時間の軽減を図るとともに、効率的な目付環境に配慮した運行を積極的に取り組んでいる。最近では、2018 年より、上組陸運の海上コンテナの輸送を開始、2019 年より、冷蔵・冷凍食品輸送として、チレイ冷凍食品を愛知・岐阜のイオン GMS/SM 向けに 365 日のシフト制を確立したうえで配送業務を受託している。この業務は短距離輸送であること、力仕事を伴わない作業であることから、女性の活躍の場を広げる取り組みに繋がっており、女性ドライバーとして海上コンテナ 2 名、冷凍冷蔵車 2 名が従事している。大和通商の扱う商品は個人の日常生活や企業の経済活動に必要不可欠なものであり、大和通商は物流において重要な役割を担っている。

【営業所・倉庫の拠点整備】

2020 年度より全国展開のための営業所・倉庫の拠点整備を進めている。大和通商の強みとする長距離輸送分野での事業展開を確固たるものとしつつ、労働環境の充実化を図ることを経営の最重要課題と位置づけている。

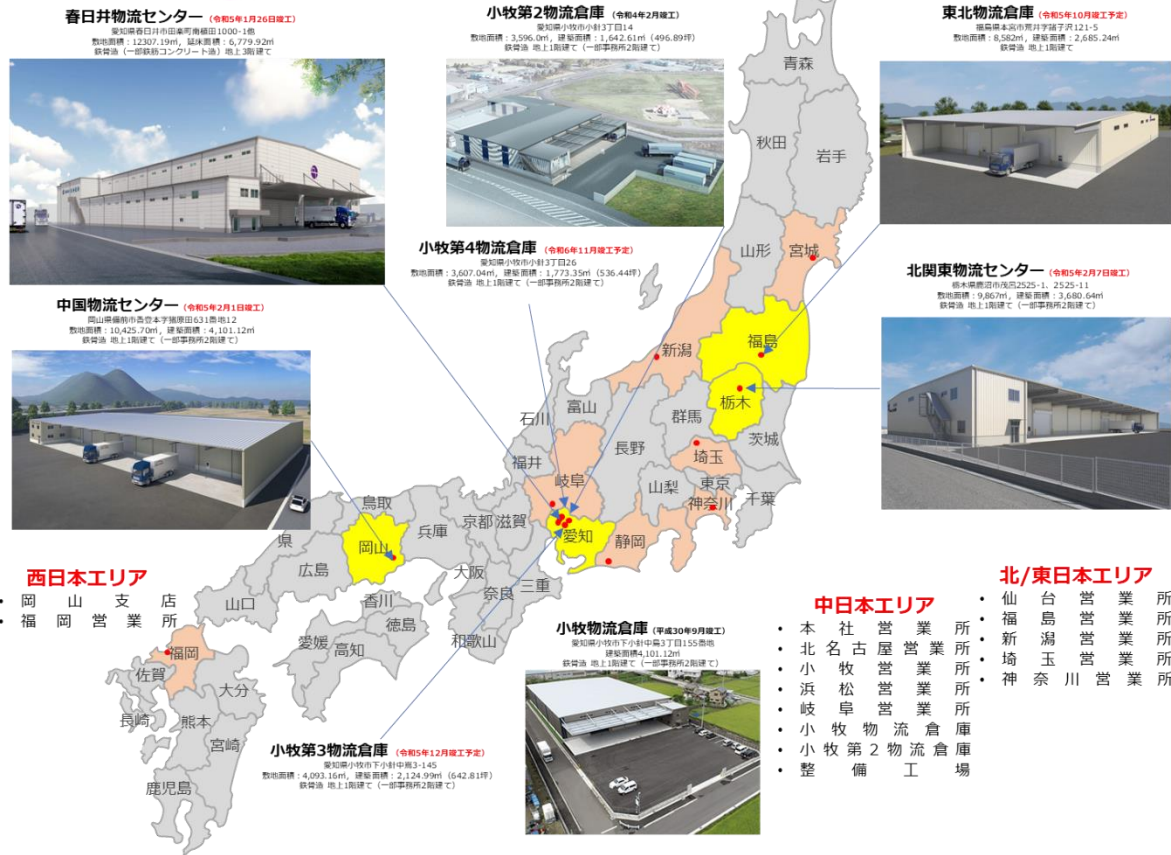
<物流拠点整備による経営課題の解決>

1. 安心安全な運行を提供するための働き方改革
ドライバーの長時間労働を是正することで、働きやすい職場環境を目指す。
2. トラック運送業事業者間の競争回避
長距離輸送に特化した体制を構築する。
3. 100 億企業へのマイルストーンとしての事業拡大
関東・東北地区及び関西地区への事業拡大。
4. 収益構造の是正
営業所建設により「立ち便」とすることで収益の是正を図る。
5. 地域産業、地域経済への貢献
東西ハブ機能を備える物流倉庫の建設により、生活必需品・医療物資・福祉用品等、物流の

安定供給としての役割を果たす。

さらに、この経営課題の解決のための重要施策が「スワップボディコンテナ車両」の導入である。ターミナル拠点となる、春日井物流センター、北関東物流センター、中国物流センターを中継基地として、高効率輸送による物流の生産性向上と、労働時間の削減による働き方改革やドライバー不足対策への貢献が期待される。

株式会社大和通商 事業拠点一覧



【信頼性の高いサービスの提供】

・安全性優良事業所 (G マーク) の取得

大和通商では2019年に本社営業所において、安全に優れた運送事業の証であるGマークを取得している。認定においては評価100点を取得しており、事業者としての安全性が評価されている。

安全性優良事業所 (G マーク) とは国土交通省が指定した (公社) 全日本トラック協会が評価実施する「安全性優良事業所」の認定制度で荷主がより安全性の高い事業者を選びやすくするための環境整備を図ることを目的としている。



輸送の安全に関する基本的な方針に基づき、輸送の安全に関する目標を達成するために、次の計画を策定し実施している。

1. 安全最優先意識の周知

施策	実施場所	期間
輸送の安全に関する基本的な方針を提示	全営業所	通年
運輸安全マネジメントの概要、安全方針、目標、計画、関係法令等の周知	全営業所	通年
運輸安全マネジメントの概要、安全方針、目標、計画、関係法令等の実施状況の検証	全営業所	通年
全従業員に対して運輸安全マネジメントの概要、安全方針、目標、計画、関係法令等の説明	全営業所	通年

2. 情報の連絡体制の確立と必要な情報の伝達、共有

施策	実施場所	期間
輸送の安全に関する各種情報のアナウンス	全営業所	通年
事故・災害等緊急時における情報連絡体制の周知・共有とその実施徹底	全営業所	通年

3. 交通事故防止活動

施策	実施場所	期間
安全衛生委員会の実施	本社営業所	毎月
運行管理講習（基礎・一般）への参加	運行管理者・補助者	通年
国土交通省認定の運輸安全マネジメント講習への参加	運行管理者	通年
3年間無事故・無違反ドライバーの表彰	対象専任ドライバー	通年
輸送の安全に関する強化月間の周知と実施	全営業所	毎月
安全対策会議の実施	全営業所	3ヶ月毎

4. 安全機器等の導入

施策	実施場所	期間
リアルタイム GPS 運行管理システムの導入	全営業所	通年
ドライブレコーダーの導入	全営業所	通年

【環境への取り組み】

・グリーン経営認証取得

大和通商では、「グリーン経営認証」の取得をし、環境を守っていくためになにができるのかを社員一人一人が考え、実行に移すべく、「環境方針」を基に様々なことに取り組んでいる。

<環境方針>

1. 当社は、トラック輸送における燃費の向上を図ります。
2. 当社は、燃料データを営業所に開示することにより、環境に関する意識を高揚させ、運輸部門におけるエコドライブの徹底を図り、天然資源の使用量、NOx、PM、CO₂排出量の削減を目指します。
3. 当社は、環境に関する法規制等を遵守します。
4. 当社の活動にあたっては、環境目的・目標を設定して進めるが、定期的な見直しを実施します。
5. 本方針は、公開可能な状態で維持します。
6. 当社は、関係箇所に本方針を掲示することにより全社員に周知徹底し、その推進と維持に努めます。

グリーン経営認証制度とは、「交通エコロジー・モビリティ財団（以下、エコモ財団）」という組織が審査し、環境に優しい経営をしていることのお墨付き（認証）を与える制度である。エコモ財団は、運送業界が環境に与える悪い影響を少なくするために、一定レベル以上の環境保護の取組を行う運送事業者を増やすことを目的の一つとしている。



・最新規制に適合した新型車両の導入

4年サイクルで最新規制に適合した最新型車両を導入することで、環境負荷の低減に努めている。大和通商が運行するすべての車両が平成27年度燃費基準5%向上達成車、使用車種規制（NOx-PM）適合車となっている。また、日常点検、通常点検（3か月毎）、車検（1年毎）時の点検整備の確実な実施、設定キロ数に応じたオイル交換の実施により、ディーゼル車の黒煙の低減に取り組んでいる。

・エコドライブの推進

リアルタイム GPS 運行管理システムの構築及びドライブレコーダーの設置による安全意識と省燃費への認識向上への取り組みとして、いすゞMIMAMORIを全車両に導入している。いすゞMIMAMORIは運転日報として運行時刻、場所、走行距離等が記録され、評価は点数化（安全50点、省燃費50年）してフィードバックされる。ドライバーは反省点・今後の注意点を、運行管理者は所見を記載する。

また、ECO安全運転レポート、省燃費運転レポートなどが作成され、運転改善につなげる取り組みとなっている。（独）環境再生保全機構の調査では、エコドライブの実践が車両からの大気汚染物質の排出

量削減に寄与するとの結果が出ている。エコドライブの重要性を周知徹底し、全ての車両の燃費改善やCO₂排出量の削減に取り組むことにより、環境負荷の低減に貢献している。

・**輸送の集約、効率化によるCO₂排出量の削減**

大和通商では、物流と中継輸送のハブとなる春日井物流センターを2023年1月に竣工した。これにより、輸送網集約が可能となり、小牧本社からの38路線において春日井物流センターを起点として、トラック・トレーラーからスワップボディコンテナ・トレーラーへ切り替えを行い、平均的な積載量、平均的な輸送台数、営業日数、輸送ルート距離、標準輸送時間、排出係数などから試算したCO₂排出量削減効果は357.2t/年と推計される。

現行	<ul style="list-style-type: none"> ・小牧本社（駐車場）⇒ 集荷（荷主）⇒ 各地の指定場所へ配送 集荷から配送まで同一車両が担当 ・使用車両 トラック、トレーラー
今後	<ul style="list-style-type: none"> ・春日井物流センター ⇒ 集荷（荷主）⇒ 春日井物流センター ⇒ 各地指定場所 集荷（短距離）と配送（長距離）は別々のドライバーが担当することとなる。 ・春日井物流センター ⇒ 集荷（荷主）⇒ 各地指定場所 現行ルートと同一、荷主と配送先が最適ルート線上にある場合の配送ルート。 ・荷主（メーカー等）自社配送 ⇒ 春日井物流センター ⇒ 各地指定場所 ・荷物を集約し配送地域ごとに振り分けることにより、積載効率の向上や従来2台で運送していたものが1台で運送可能になる等の効果がある。 ・使用車両 スワップボディコンテナ、トレーラー、トラック

・**廃棄物への対応**

（公社）全国産業資源循環連合会に加盟し、廃棄物の排出抑制・リサイクルの推進及び、廃棄物の適正処理について継続して取り組んでいる。産業廃棄物管理票に基づき、使用済み車両資材及び点検整備等で生じる産業廃棄物の適正処理とリサイクル、輸送用梱包材などの繰り返し利用とリサイクル推進に努めている。

・**騒音対策**

平成28年騒音規制適合車により、周辺環境に配慮し、深夜・早朝のアイドリングストップや騒音の少ない運転を励行するとともに、車両点検整備の確実な実施により騒音の低減に取り組んでいる。いすゞMIMAMORIサービスによってアイドリングストップの実績レポートが日次・月次で還元され、ドライバーはレポートに基づき運転の課題改善に取り組んでいる。

【雇用促進、労働環境の整備】

・スワップボディコンテナ車両の導入

トラックドライバーの長距離輸送による長時間労働の改善に向け、労務負担を軽減する「中継輸送」の導入を推進している。大和通商では荷箱を差し替える「差替え方式」の対応が出来るスワップボディコンテナ車両を2022年から導入している。導入車数は2022年12月時点、ヘッド23台、荷台69台となっている。

<スワップボディコンテナ車両とは>

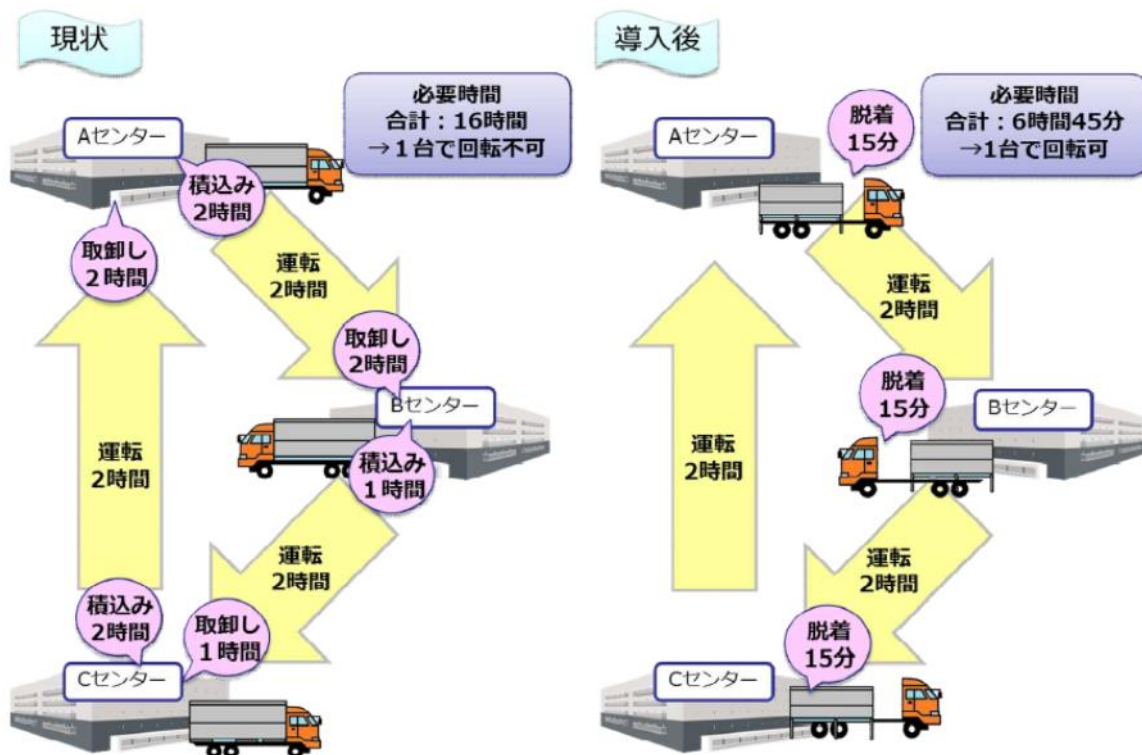
- **車体と荷台を分離**することができ、**分離中に荷役作業の実施が可能**
- 輸送業務と荷役作業を分離することにより、荷待ちのムダひいてはムダな労働時間を削減し、物流の生産性向上とともに働き方改革に貢献。



【スワップボディコンテナ車両】
(出典：国土交通省生産性革命プロジェクト(第4版))

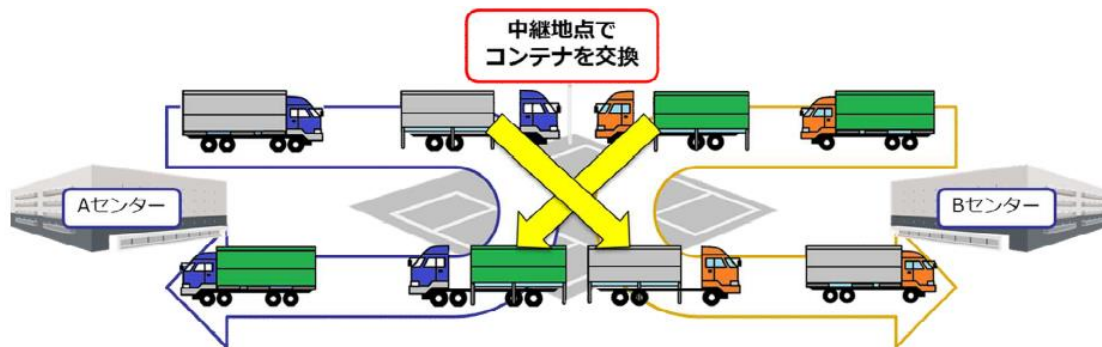
- 女性活用等の働き方改革
- 荷役作業効率化
生産性革命
- 稼働効率向上等
コスト削減

(資料：国土交通省 HP スワップボディコンテナ車両利用促進に向けた検討会)



(資料：国土交通省 スワップボディコンテナ車両利用促進に向けたガイドライン)

<スワップボディコンテナ車両を導入中継輸送について>



スワップボディコンテナ車両を導入する物流センターの留意点として、以下の4項目がある。

- ①直線 25m以上を確保すること②物流センター内が水平であること③バース高とコンテナ高の段差
- ④空コンテナの保管場所

(資料：国土交通省 スワップボディコンテナ車両利用促進に向けたガイドライン)

・**宿泊所の整備**

健康に配慮した労働環境の整備の一環として、拠点となる春日井物流センター、北関東物流センター、中国物流センターには、宿泊所を併設している。宿泊所の利用はドライバーに限定され、利用は無償で、各部屋には鍵がついており、プライバシーが保たれ、女性も安心して宿泊が可能となっている。

・**雇用促進**

女性、障がい者、外国人の雇用を積極的に進め、全ての人事処遇を公平に行い、社員一人一人が自らの能力を発揮できる職場の構築に取り組んでいる。今後、女性の雇用者数を2026年度までに10名増員するとしている。大和通商では、女性管理職2名を登用している。女性の能力向上と活躍の場を広げる施策として、トレーラー1名、海上コンテナ2名、冷凍車2名、大型・中型車5名がドライバーとして従事しているが、スワップボディコンテナ車両の導入により、さらに女性ドライバーの増員が期待される。

社員数 310名 内訳：女性 38名、障がい者 5名、外国人 9名 (2023年1月現在)

地域雇用の促進として、春日井物流センター、北関東物流センター、中国物流センター開設において、地元採用を推進する。地域雇用に関しては地元行政からの期待も大きい。

・**物流の2024年問題への対応**

「働き方改革法」によって2024年4月以降、ドライバーの年間時間外労働時間の上限が960時間に制限される。これにより、ドライバーの総労働時間が減少し、荷物が運びきれなくなるリスクも想定される。

大和通商では、この問題への対応策として以下の施策を掲げている。

配車担当者
<ul style="list-style-type: none"> * 荷主・元請けに対する、輸送効率化の改善提案 待機時間減少のため時間指定の見直し提案 拘束時間減少につながる早朝納品等の納品時間に関する交渉 * 空車時回送距離を減らす配車組み * ドライバーの週単位、月単位での運行状況を定期的に把握し、時間外労働が過剰にならないよう留意する * 中継輸送可能な協力企業の開拓 * スワップボディコンテナ車両を活用したリレー輸送
運行管理者
<ul style="list-style-type: none"> * ドライバーに対する、月平均実働時間を 284 時間、時間外労働時間を 80 時間（現状：全社平均実働時間 260 時間、時間外労働時間 75 時間）までに抑える運行計画の実施 連続運転、休憩時間等のルール、2024 年問題への対応の周知徹底 デジタルタコグラフ、GPS 活用による時間管理の徹底で休息のタイミングを促す 高速道路の併用で時短運行の指示 * ドライバーからの意見集約を行い、配車担当と連携してドライバーの負担軽減を推進する * 運転日報等の管理を徹底することにより、ドライバーの適時現状把握を行い、改善を進める * 配車担当者に対する輸送効率化の改善提案
ドライバー
<ul style="list-style-type: none"> * 連続運転、休憩時間等のルール、2024 年問題への対応について理解を深める * デジタルタコグラフの確実な操作により、積載時間・待機時間などを正確に把握できるようにする * 運行計画に従いながらもより良い運行経路があれば提案を行う * 積上がり時間等から高速道路の有効利用を考える * 日々の運行状況について、負担が大きいと感じるときは運行管理者等に伝え、自己判断のみで解決しないようにする
スワップボディコンテナ車両の活用
<ul style="list-style-type: none"> * 社内のみならず、同様にスワップボディコンテナ車両を活用している同業他社との連携輸送 * 荷役分離の実績の積み重ね、実用性の検証
中継拠点となる物流倉庫の活用
<ul style="list-style-type: none"> * リードタイムに余裕のある小ロット、中ロットを自社倉庫で組み直し、エリア別に担当車両で輸送（混載輸送） * 中継拠点として活用できる輸送業務を増やす、各営業所間での配車調整等、連携の実績を積み上げる

【事業継続マネジメント】

・事業継続力強化計画（BCP）の策定

自然災害や感染症に対する事前対策（防災、減災）を促進し、安定した事業展開ができる体制の構築を実現している。

<BCPの基本方針>

- ・人命（従業員・顧客）の安全を守る
- ・自社の経営を守る
- ・顧客からの信用を守る
- ・従業員の雇用を守る
- ・経済活動と国民生活を支える重要なライフラインとしての自覚を持ち、被災地への救援物資の輸送に携わる等の役割を担う

<防災への取り組み>

・災害時の支援物資輸送に使用する「民間物資拠点」の登録

春日井物流センターにおいては、中部運輸局の要請に基づき、大規模災害時における支援物資輸送等について「民間物資拠点」としての登録を行い、緊急物資の受入、運搬を行うとしている。また、非常用電源を設置することにより、物流倉庫の機能を維持するとともに、地域住民のライフラインを守る取り組みを行う。

・燃料タンク設置による備蓄への取り組み

本社営業所に 78kl の燃料タンクを、浜松営業所には 48kl のタンクを設置している。春日井物流センター、中国物流センター及び 2023 年 2 月竣工予定の北関東物流センターにはそれぞれ 48kl の燃料タンクを設置する。これにより災害時においても燃料不足による物流がストップすることを回避する。

3. 大和通商の包括的インパクト分析

UNEP FI のインパクトレーダー及び事業活動などを踏まえて特定したインパクト

入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質（一連の固有の特徴がニーズを満たす程度）		
水	食糧	住居
保健・衛生	教育	雇用
エネルギー	移動手段	情報
文化・伝統	人格と人の安全保障	正義
強固な制度・平和・安定		
質（物理的・化学的構成・性質）の有効利用		
水	大気	土壌
生物多様性と生態系サービス	資源効率・安全性	気候
廃棄物		
人と社会のための経済的価値創造		
包括的で健全な経済	経済収束	

（黄：ポジティブ増大 青：ネガティブ緩和 緑：ポジティブ/ネガティブ双方 のインパクト領域を表示）

本ファイナンスでは、大和通商の事業について、国際標準分類における「一般貨物運送業」「倉庫業」に分類された。その前提のもとでの UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた結果、ポジティブ・インパクトとして、「移動手段」「包括的で健全な経済」、ポジティブ/ネガティブ両面でのインパクトとして、「雇用」、ネガティブ・インパクトとして「保健・衛生」「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」に整理された。

事業活動を踏まえ、本ファイナンスで特定されたインパクトは以下の通りとなった。

社会面では、地域雇用の推進や、女性の雇用者数増加、高齢者・障がい者の採用促進は「雇用」「包括的で健全な経済」のポジティブ・インパクトに、安全性優良事業所（G マーク）の維持、重大事故発生件数 0 件やスワップボディコンテナ車両の導入によるトラックドライバーの労働環境改善は「保健・衛生」「雇用」のネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）に特定した。

環境面では、保有する全車両が最新適合車両へ転換されていること、ドライブレコーダー設置によるエコドライブの推進により CO₂ 排出削減への取り組みがなされていることから「大気」「気候」に関するネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）に、グリーン経営認証取得・維持や産業廃棄物管理票に基づく使用済み車両資材等の産業廃棄物の適正処理とリサイクル、輸送用梱包資材などの繰り返し利用とリサイクル推進への取り組みは「資源効率・安全性」「廃棄物」のネガティブ・インパクトに特定した。


経済面では、地域雇用の推進は「包括的で健全な経済」に関するポジティブ・インパクトに、東西物流拠点となる物流センターの新設による物流の安定供給への取り組みは「経済収束」に関するポジティブ・インパクトに特定した。



なお、同社事業では、一般貨物運送事業のみで旅客運送との兼業はなされていないこと、土壌の安定性を阻害する可能性のある汚染物質の排出は認められないこと、全国展開のための営業所・倉庫の整備は建築基準法など法令に適合して建設されるものであること、生態系を改善・悪化させる取り組みへの関与はなされていないことから、UNEP FI のインパクト分析で発出された「**移動手段**」に関するポジティブ・インパクト、「**土壌**」「**生物多様性と生態系サービス**」に関するネガティブ・インパクトは特定していない。

4. 本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性




大和通商は商工中金と共同し、本ファイナンスにおける重要な以下の管理指標（以下 KPI という）を設定した。




➤ ポジティブ・インパクト



社会面	特定したインパクト	雇用（女性の活躍の場）		
	取組内容	女性の雇用者数の増加		
	KPI の内容	女性の雇用者数を 2026 年度までに 10 名増員する。2027 年度以降も継続して女性の雇用者数を増員していく。		
	SDGs との関係性	ターゲット		
		8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一労働同一賃金を達成する。	
	10.2	2030 年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、すべ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。		
		女性の雇用を積極的に進め、全ての人事処遇を公平に行い、社員一人一人が自らの能力を発揮できる職場の構築に取り組んでいる。		
経済面	特定したインパクト	雇用、包摂的で健全な経済（地域雇用への貢献）		
	取組内容	拠点となる物流センター新設による地域雇用の増大		
	KPI の内容	2024 年度までに、春日井物流センター、北関東物流センター、中国物流センターを竣工させる。 2025 年度までに、春日井物流センターで 10 名、北関東物流センターで 8 名、中国物流センターで 6 名を雇用する。以降も地域雇用を推進する。		

SDGs との関連性	ターゲット		
	8.2	高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。	
	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、ならびに同一労働同一賃金を達成する。	
	2020 年度より全国展開のための営業所・倉庫の拠点整備を進めている。全国にハブとなる物流倉庫を増強し、長距離輸送分野での事業展開を確固たるものとしつつ、労働環境の充実化を図る。		
特定したインパクト	経済収束（事業拠点拡大と生産性の向上）		
取組内容	拠点となる物流センター新設による地域雇用の増大		
KPI の内容	2024 年度までに、拠点となる春日井物流センター、北関東物流センター、中国物流センターを竣工させる。 2030 年度までに総売上 100 億円を達成する。		
SDGs との関連性	ターゲット		
	8.2	高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。	
	2020 年度より全国展開のための営業所・倉庫の拠点整備を進めている。全国にハブとなる物流拠点を新設し、関東、東北地区及び関西地区の事業拡大と、スワップボディコンテナ車両導入による長距離輸送分野での事業展開を確固たるものとする。		

➤ ネガティブ・インパクト

社会面	特定したインパクト	雇用（働き方改革）		
	取組内容	スワップボディコンテナ車両の導入		
	KPI の内容	2030 年度までに、車体を現在の 23 台から 50 台に、荷台を現在の 69 台から 100 台まで増車させる。		
	SDGs との関連性	ターゲット		
		8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一労働同一賃金を達成する。	
	スワップボディコンテナ車両は、車体と荷台を分離することができ、分離中に荷役作業の実施が可能となる。「積込」「輸送」「荷卸し」を分離することにより、トラックドライバーを運転に専念させることができる。これにより、荷待ちの無駄、無駄な積替え作業を削減し、物流の生産性向上とともに、働き方改革やドライバー不足対策への貢献が期待できる。			
	特定したインパクト	保健・衛生、雇用（安心安全な労働環境）		
	取組内容	輸送の安全の取り組み		
	KPI の内容	新設される春日井物流センター、岡山物流センター、北関東物流センターで、安全性優良事業所（G マーク）を取得する。 重大事故発生件数を 0 件/年とする		
	SDGs との関連性	ターゲット		
3.6		2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。		
8.8		移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、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。		
本社営業所において、国土交通省が指定した（公社）全日本トラック協会が評価実施する「安全性優良事業所（G マーク）」の認定を受けている。2020 年以降、重大事故発生件数は 1 件となっている。全社員が輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、一丸となって重大事故発生撲滅に取り組んでいる。				

環境面	特定したインパクト	大気、気候（NOx、CO ₂ 排出量の削減）		
	取組内容	最新適合車両の導入		
	KPI の内容	4 年ごとに新車両への代替えを促進し、全車両を最新適合車両とすること。毎年 30 台の代替えを実施する。		
	SDGs との関連性	ターゲット		
		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。	
		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。	
	11.6	2030 年までに、大気、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。		
	4 年サイクルで最新型車両を導入することで、最新規制に適合し環境負荷の低減に努めている。同社が運行するすべての車両が、平成 27 年度燃費基準 5%向上達成車、使用車種規制（NOx-PM）適合車となっている。			

特定したインパクト	資源効率・安全性、廃棄物（廃棄物の適正処理、リサイクルの推進）		
取組内容	産業廃棄物の適正処理、輸送用梱包資材などの繰り返し利用とリサイクル推進		
KPI の内容	グリーン経営認証を維持する。 廃車、廃油、廃タイヤ、廃バッテリーの処理に関して、「産業廃棄物管理票」に基づく適正処理を行う。		
SDGs との関連性	ターゲット		
	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。	
	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。	
	産業廃棄物管理票に基づき、使用済み車両資材及び点検整備等で生じる産業廃棄物の適正処理とリサイクル、輸送用梱包材などの繰り返し利用とリサイクル推進に取り組んでいる。		

5. サステナビリティ管理体制

大和通商では、本ファイナンスに取り組むにあたり、渡邊社長を最高責任者として、自社の事業活動とインパクトリーダー、SDGs における貢献などとの関連性について検討を行った。本ファイナンス実行後も、渡邊社長を最高責任者とし、吉本経営企画部長をプロジェクト・リーダーとして、全従業員が一丸となって KPI の達成に向けた活動を管理推進していく。

(最高責任者)	代表取締役	渡邊幸男
(プロジェクト・リーダー)	経営企画部長	吉本博光

6. モニタリング

本ファイナンスに取り組むにあたり設定した KPI の進捗状況は、大和通商と商工中金並びに商工中金経済研究所が年 1 回以上の頻度で話し合う場を設け、その進捗状況を確認する。モニタリング期間中は、商工中金は KPI の達成のため適宜サポートを行う予定であり、事業環境の変化等により当初設定した KPI が実状にそぐわなくなった場合は、大和通商と協議して再設定を検討する。

7. 総合評価

本件は UNEP FI の「ポジティブ・インパクト金融原則」に準拠した融資である。大和通商は、上記の結果、本件融資期間を通じてポジティブな成果の発現とネガティブな影響の低減に努めることを確認した。また、商工中金は年に 1 回以上その成果を確認する。

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、商工中金経済研究所が商工中金から委託を受けて作成したもので、商工中金経済研究所が商工中金に対して提出するものです。
2. 本評価書の評価は、依頼者である商工中金及び申込者から供与された情報と商工中金経済研究所が独自に収集した情報に基づく、現時点での計画または状況に対する評価で、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、商工中金経済研究所は本評価書を利用したことにより発生するいかなる費用または損害について一切責任を負いません。
3. 本評価を実施するに当たっては、国連環境計画金融イニシアティブ(UNEP FI)が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」に適合させるとともに、ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項(4)に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクト・ファイナンスの基本的考え方」に整合させながら実施しています。なお、株式会社日本格付研究所から、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに関する第三者意見書の提供を受けています。

〈本件に関するお問い合わせ先〉

株式会社商工中金経済研究所

主任コンサルタント 樋上重信

〒105-0012

東京都港区芝大門 2 丁目 12 番 18 号 共生ビル

TEL: 03-3437-0182 FAX: 03-3437-0190