

株式会社足利銀行が実施する 共進運輸株式会社に対する 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、株式会社足利銀行が実施する共進運輸株式会社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3月31日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

共進運輸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：株式会社足利銀行

評価者：株式会社足利銀行

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、足利銀行が共進運輸株式会社（「共進運輸」）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、足利銀行による分析・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。足利銀行は、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、足利銀行にそれを提示している。なお、足利銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、PIF 原則等で参照している IFC（国際金融公社）の定義に加え、中小企業基本法の定義する中小企業、会社法の定義する大会社以外の企業としている。

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

- ① SDGs の三要素のうちの経済、PIF 原則で参照するインパクト領域における「包括的で健全な経済」、「経済収れん」の観点からポジティブな成果が期待できる事業主体である。ソーシャルボンドのプロジェクト分類では、雇用創出や雇用の維持を目的とし

た中小企業向けファイナンスそのものが社会的便益を有すると定義されている。

- ② 日本における企業数では全体の 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では 52.9%にとどまることからわかるとおり、個別の中小企業のインパクトの発現の仕方や影響度は、その事業規模に従い、大企業ほど大きくはない。¹
- ③ サステナビリティ実施体制や開示の度合いも、上場企業ほどの開示義務を有していないことなどから、大企業に比して未整備である。

II. PIF 原則への適合に係る意見

PIF 原則 1 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。

足利銀行は、本ファイナンスを通じ、共進運輸の持ちうるインパクトを、UNEP FI の定めるインパクト領域および SDGs の 169 ターゲットについて包括的な分析を行った。

この結果、共進運輸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、足利銀行が 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) 足利銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。

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

< P I F 概略図 >



(出所：足利銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、足利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、足利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、全て足利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、足利銀行が、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共進運輸から貸付人である足利銀行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

梶原 敦子

梶原 敦子

担当アナリスト

新井 真太郎

新井 真太郎



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

共進運輸 株式会社

2023年3月31日

株式会社 足利銀行

目次

1. はじめに	P1
2. 会社概要	P2
(1) 企業概要	
(2) 経営理念	
(3) 事業内容・沿革	
(4) ビジネスモデル	
3. 外部環境	P9
(1) 自動車物流の状況	
(2) 主要顧客（外食チェーン）の状況	
(3) 首都圏の物流網	
(4) まとめ	
4. 地域との関連性	P12
5. 包括的分析	P13
(1) UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた分析	
(2) 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	
6. サステナビリティ活動	P17
(1) 環境面での活動	
(2) 社会面での活動	
(3) 社会・経済面での活動	
7. KPI の設定	P25
(1) 環境面	
(2) 社会面	
(3) 社会・経済面	
8. マネジメント体制	P29
9. モニタリング	P30

1. はじめに

足利銀行は、共進運輸株式会社（以下、共進運輸）に対してポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するにあたり、共進運輸の企業活動が、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・評価した。

分析・評価にあたっては、株式会社日本格付研究所（JCR）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考え方」に則ったうえで、中小企業¹に対するファイナンスに適用している。

<本ファイナンスの概要>

金額	100,000,000 円
資金使途	設備資金
実行日	2023 年 3 月 31 日
モニタリング期間	5 年

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ならびに会社法の定義する大会社以外の企業

2. 会社概要

(1) 企業概要

企業名	共進運輸株式会社																							
本社所在地	埼玉県越谷市野島 328-4																							
従業員数	531名（男性 453名、女性 78名）																							
資本金	90,000,000円																							
業種	物流サービス業																							
事業内容	一般貨物自動車運送																							
主要取引先	<ul style="list-style-type: none"> 株式会社吉野家 HD チムニー株式会社 株式会社日本アクセス 他 																							
拠点数	<table border="1"> <thead> <tr> <th>所在地</th> <th>営業所</th> <th>物流センター</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>埼玉県</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>神奈川県</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>群馬県</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>宮城県</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>北海道</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>11</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table>			所在地	営業所	物流センター	埼玉県	6	7	神奈川県	2	0	群馬県	1	0	宮城県	1	1	北海道	1	1	合計	11	9
	所在地	営業所	物流センター																					
	埼玉県	6	7																					
	神奈川県	2	0																					
	群馬県	1	0																					
	宮城県	1	1																					
	北海道	1	1																					
	合計	11	9																					
認証等	<ul style="list-style-type: none"> 「働きやすい職場認証制度」の認証取得 （一般財団法人日本海事協会） 「健康優良企業」認定取得 （全国健康保険協会 埼玉支部） 「安全性優良事業所(Gマーク事業所)」認定取得 																							

(2023年3月31日現在)

(2) 経営理念

生活に欠かせない食品を迅速・確実・安全に届けることは、人々の幸せと豊かな社会を支えるうえで欠かせない機能であることから、食品物流の担う役割は「生活シーンの大動脈」と言える。このようななか、共進運輸では、単に食品を運ぶだけでなく、気持ちも配る運送会社として、より細かなサービスを提供し続けている。

同社は「目配り・気配り・心配り」を心得とし、感謝の気持ちを忘れずに業務に取り組んでいる。同社では、従業員の能力やスキル以上に、人間性を向上させることが重要であると考えており、お客さまや社員の变化に目を配り、何をすべきか気を配り、思いやりのある行動を心がけることを、経営理念の基盤としている。

これからも、従業員とお客さまの笑顔をモットーに、時代とともに変化するお客さまのニーズに柔軟に対応することで、日本の食生活を支え続けていく考えである。

経営理念
<p>“お客様の笑顔”を第一に考え あなたの街の“Only1”企業を目指し 皆様の幸福と豊かな家庭作りに貢献する。</p>

【共進運輸の基】
<p>目配り・気配り・心配り そして感謝</p>

(3) 事業内容・沿革

共進運輸は食品業界を中心として、200社以上の取引先に物流機能を提供している。業容拡大の契機となったのは、大手外食チェーンとの取引開始である。同社は取引先の出店状況に応じ、物流センターや営業所を設置することで、配送網を拡大させた。また、配送網の拡大と併せて、配送品やサービスの幅を拡大し、食材から備品まで店舗運営に不可欠なあらゆる物を配送するとともに、配送品の仕分けも行うようになった。

このように、取引先のニーズに柔軟に対応するため、営業拠点や物流機能を増強してきたことが、強固な信頼関係の構築につながっている。

さらに、長年に亘る大手外食チェーンとの取引において、幅広い配送網を構築したことや、仕分けのノウハウを蓄積してきたことで、質の高い3PL²の提供が可能となり、多店舗展開する外食チェーンのみならず、食品メーカーやスーパーといった食品業界に幅広く物流機能を提供するようになった。

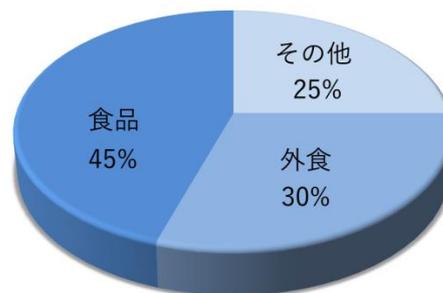
このように、同社は食品業界に物流機能を提供することで食生活を支えており、食を通じた「豊かな暮らし」の実現に貢献している。

<同社の所有する車両>



同社 HP より引用

<同社の業界別売上比率>



同社からのヒアリングをもとに作成

2 サードパーティーパーティー・ロジスティクスの略語。いわゆる「物流のアウトソーシング」であり、原材料の調達から販売に至るまでのサプライチェーン、また、それを管理するプロセスのすべてもしくは一部を、第三者であるサードパーティーに委託することを指す

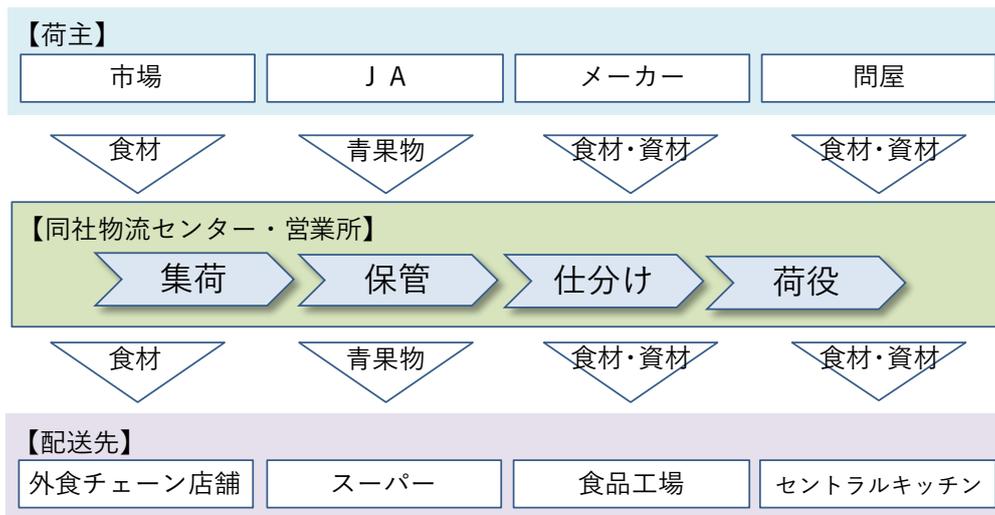
沿革	1975	埼玉県川口市にて創業
	1985	共進運輸有限会社を設立
	1989	共進運輸株式会社に変更
	1990	加須営業所開設
	1993	札幌営業所開設
	1999	岩槻配送センター(現岩槻第1センター)建設
	2002	谷中物流センター(現谷中第1センター)建設 加須物流センター建設 加須営業所を開設 現岩槻第3センター開設
	2003	加須第2センター建設
	2004	さいたま本部物流センター建設
	2008	仙台営業所開設
	2009	横浜営業所開設
	2010	川口営業所開設
	2011	さいたま緑第1営業所、仙台物流センター開設
	2012	海老名営業所開設
	2013	さいたま緑第2センター開設
	2015	相模原物流センター、羽生物流センター開設
	2016	桶川営業所開設
	2017	浦和物流センター開設
	2018	群馬営業所開設、札幌第2物流センター建設
	2019	相模原物流センターを相模原営業所へ名称変更 羽生物流センターを羽生営業所へ名称変更
	2020	健康優良企業認定取得 安全優良事業所認定取得
	2021	働きやすい職場認証取得 群馬営業所を佐波郡玉村町に移転

(2023年3月31日現在)

(4) ビジネスモデル

共進運輸は食品物流サービス業者として、外食チェーンを中心に、集荷・保管・仕分け・配送の機能をワンストップで提供している。

＜ビジネスモデル俯瞰図＞



各種資料をもとに作成

同社が提供するサービスの形態は、3PL、共同配送、定期ルート配送に分類され、各サービスの内容と特徴は、以下のとおりである。

①3PL

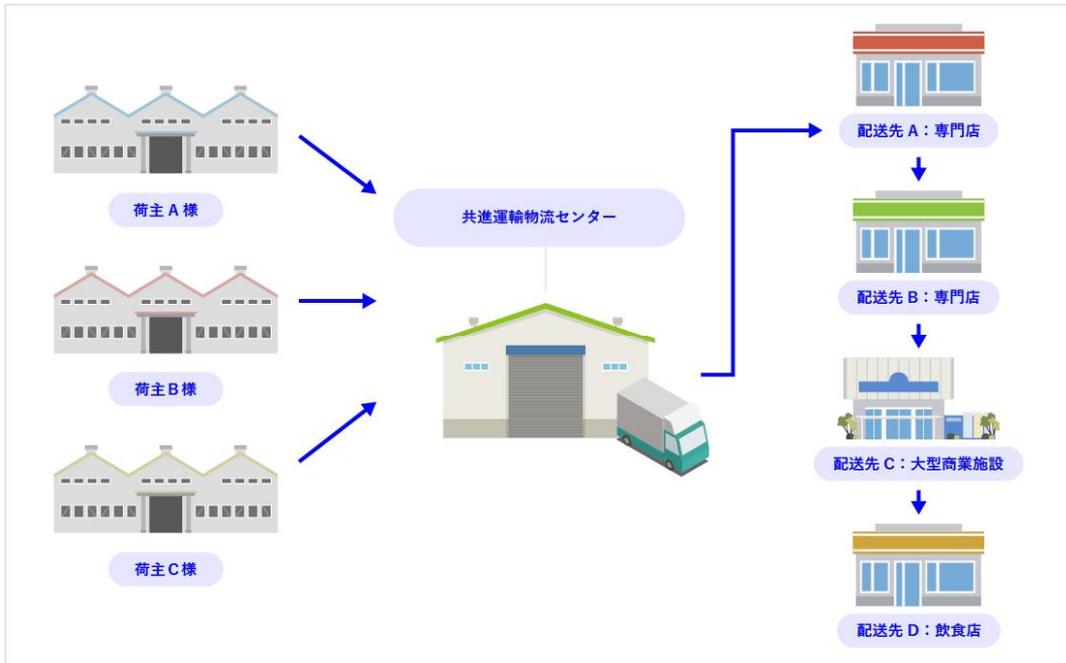
荷主企業の物流を一括して請け負い、物流の最適化と物流コストの削減を行う。



同社 HP より引用

②共同配送

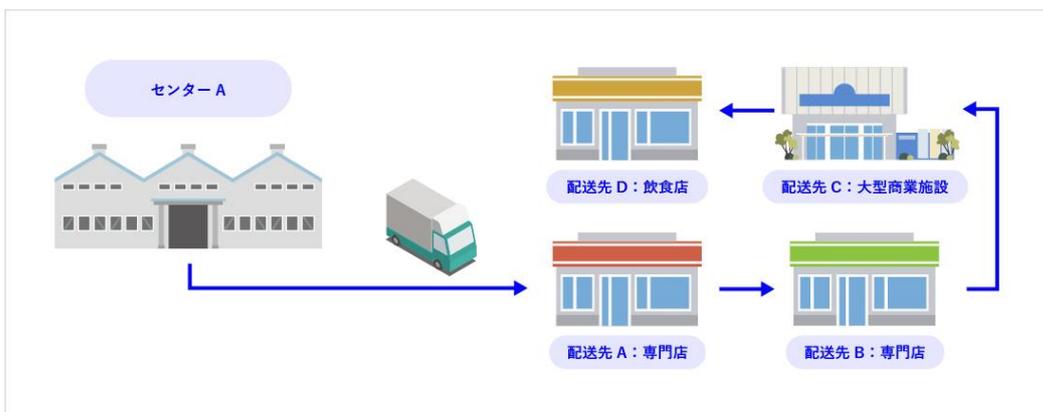
複数の荷主企業の商品を1台の車両に混載して配送することで、配送頻度を減らしたり、距離を短くしたりすることが可能であり、荷主企業の物流コスト削減や、自社における配送コストならびに配送に伴うCO2排出量削減を行う。



同社 HP より引用

③定期ルート配送

納品の場所・時間・頻度が固定されている荷主企業が指定する時間・場所に配送を行う。決められたルートを決められた時間で配送することで、荷主企業における物流の効率化やコスト削減に寄与している。



同社 HP より引用

<営業拠点および保有倉庫一覧>

施設名	所在地	保有倉庫				
		冷凍	冷蔵	常温	超低温	定温・水温庫
さいたま本部物流センター	埼玉県さいたま市岩槻区		●			
岩槻第1営業所	埼玉県さいたま市岩槻区	●	●			●
岩槻第2センター	埼玉県越谷市	●	●	●		●
岩槻第3センター	埼玉県さいたま市岩槻区	●	●			
さいたま緑第1営業所	埼玉県さいたま市緑区	●	●	●		
さいたま緑第2物流センター	埼玉県さいたま市緑区	●	●	●		
浦和物流センター	埼玉県さいたま市緑区	●	●	●		
川口営業所	埼玉県川口市	●	●			
谷中第1センター	埼玉県越谷市	●	●	●		
谷中第2センター	埼玉県越谷市	●	●	●		
羽生営業所	埼玉県羽生市	●	●	●	●	
加須営業所	埼玉県加須市	●	●	●		
桶川営業所	埼玉県桶川市					
群馬営業所	群馬県佐波郡玉村町					
厚木営業所	神奈川県厚木市	●	●	●		
横浜営業所	神奈川県横浜市		●	●		
仙台営業所	宮城県仙台市	●	●	●	●	●
仙台物流センター	宮城県富谷市	●	●	●	●	●
札幌営業所	北海道北広島市	●	●	●		
札幌第2物流センター	北海道北広島市	●	●	●		
合計		16	18	14	3	4

(2023年3月31日現在)

<保有車両>

仕様	冷蔵・冷凍車	冷蔵・冷凍車	冷蔵・冷凍車
サイズ	4t	3t	10t・2t
保有台数	約160台	約50台	約20台
車両			

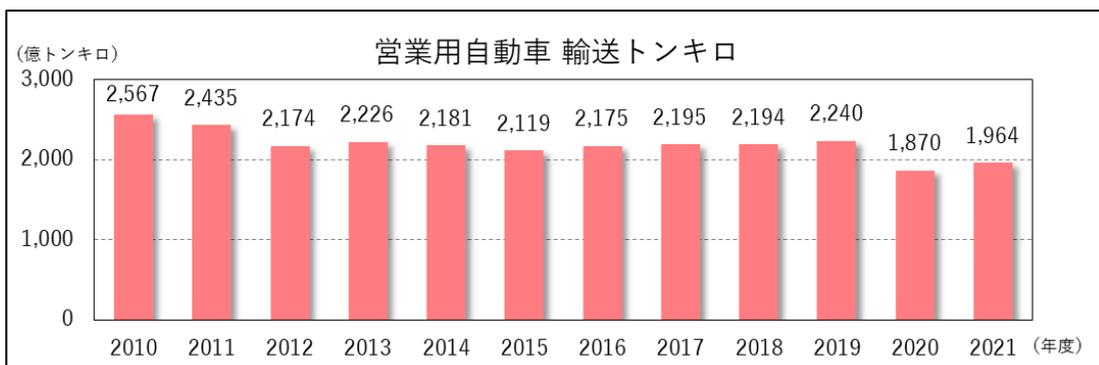
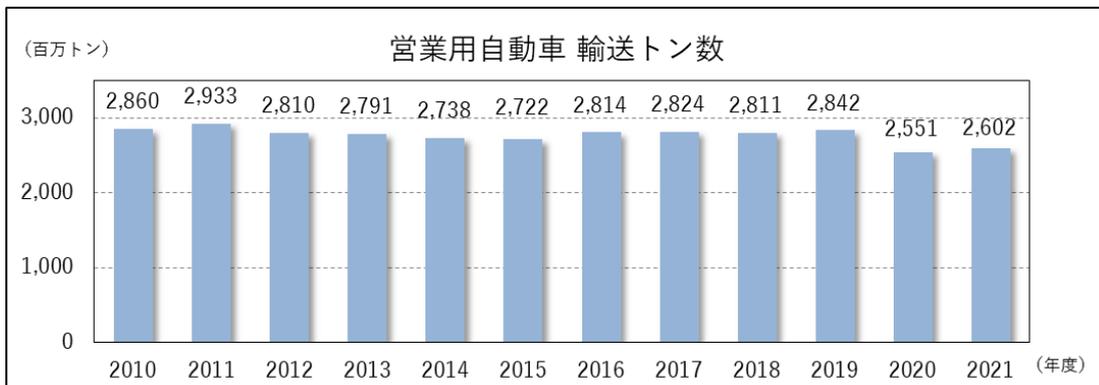
同社HPより引用

3. 外部環境

(1) 自動車物流の状況

国土交通省「自動車輸送統計年報」によると、全国の営業用自動車の輸送トン数³は、2011年度の29億33百万トン³をピークに微減傾向で、2021年度は26億2百万トン（2011年度比▲11.3%）となった。一方、輸送トンキロ⁴は、2011年度の2,435億14百万トンキロ⁴に対し、2021年度は1,964億39百万トンキロ（2011年度比▲19.3%）で、減少率は輸送トンキロの方が大きくなっている。

この要因を特定することは困難であるが、Eコマース市場の拡大等により、小口輸送が増加している可能性がある。



国土交通省「自動車輸送統計年報（2021年度）」をもとに作成

3 営業用自動車が輸送した貨物の重量をトンで表した数

4 輸送トン数では表せない輸送距離の概念を含めた輸送の総量を表すもので、輸送トン数に輸送距離を乗じた数

(2) 主要顧客（外食チェーン）の状況

共進運輸の主要顧客である外食チェーンは、首都圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）に約4割の店舗が存在する。

近年は、中食と外食の線引きがなくなってきているといわれているが、コロナ前の2019年には両者で36.6億円（出所：2022年版惣菜白書）の市場規模であった。特に中食市場の拡大は次の3つの要因によると推測され、その傾向は、今後も継続すると考える。

中食市場拡大の3つの要因（推測）
① 単身世帯の増加：購入食材を使いきれない。調理時間を省略したい。
② 高齢世帯の増加：食材ロスを減らすため、加工済み食品へのニーズがある。
③ 共働き世帯の増加：十分な調理時間を確保することが困難である。

(3) 首都圏の物流網

国土交通省の記者発表資料「圏央道茨城県区間全線開通後の整備効果」（平成29年11月21日）によると、様々な効果が示されているが、なかでも圏央道沿線で高度な仕分け・荷捌き等の機能を有する大型物流施設の立地が活発化している。

また、同資料の沿線企業の声から、首都圏向け配送の観点で圏央道沿線に立地したことがうかがえる。

さらに、国土交通省の「貨物・旅客地域流動調査」を見ると、2020年度に自動車ですべて東京都に輸送された畜産品は168万トンであるが、その発地点は、首都圏以外の道府県発が52万トン(31.2%)、東京都発が45万トン(26.7%)、神奈川県発が38万トン(22.7%)、千葉県発が21万トン(12.2%)、埼玉県発が12万トン(7.2%)、となっており、7割近くが首都圏から輸送されている。

以上から、今後も圏央道周辺で仕分け・荷捌きし、首都圏向けに輸送する需要が相当程度存在するものと考えられる。特に、食品関係においては、圏央道周辺に冷蔵倉庫、冷凍倉庫を保有する事業者への需要は今後も継続するものと考えられる。

(4) まとめ

同社が、圏央道周辺に冷蔵倉庫、冷凍倉庫を保有する拠点を有し、首都圏向けの食品関係の保管、仕分け、輸送に取り組んでいることは、他社との競争優位性につながっている。また、立地における優位性を活かし中小の事業者と協力関係を構築することで、構築輸送の効率化、労働生産性の向上に取り組んでいる。



国土交通省「圏央道茨城県区間全線開通後の整備効果」(H29.11.21)の図に同社物流センター等の位置を追記

4. 地域との関連性

まち・ひと・しごと創生基本方針 2019（2019 年 6 月 21 日閣議決定）において、地域事業者や地域金融機関等が地方創生 SDGs に向けた取組みを一層推進するに際しての項目が例示されており、SDGs の目標 3 に貢献する取組みとして「地域での交通安全指導の実施等による交通事故の削減」が例示されている。

このようななか、共進運輸は、埼玉県警察が推進する「KEEP38 プロジェクト⁵」に賛同し、模範的な運転を心がけるため、オリジナルステッカーを作成し、車両に貼付することで、安全運転に努めている。

また、同社は、定期的に行われる交通安全キャンペーンで、チラシの配布を行う等、交通安全啓発活動についても積極的に行っている。

このように、同社は、地域に根差した企業として地元の警察と連携することで、事故防止等の地域の安全確保に貢献している。

＜地域の交通安全に貢献した事業者に贈られる感謝状と授与式＞



感謝状



授与式（岩槻警察署）

同社提供資料

＜KEEP38 同社オリジナルステッカー＞



＜交通安全キャンペーンのようす＞



同社提供資料

5 横断歩道における歩行者優先義務が規定された「道路交通法第 38 条」の交通ルールを正しく理解し、その遵守を表明する取組み

5. 包括的分析

(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、共進運輸の物流事業について、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」「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」が抽出された。

インパクト分析の結果に同社の事業活動を加味し、ポジティブ・インパクトとして「食糧」「教育」「経済収束」を追加した。「食糧」に関しては、同社は食品業界への物流機能の提供を通じ、食の安定供給に貢献しているため追加した。「教育」に関しては、同社は資格取得支援に積極的に取り組んでいるため追加した。「経済収束」に関しては、同社は取引先のニーズに柔軟に対応することで、サプライチェーンの維持に貢献していることから追加した。

一方で、ポジティブ・インパクトのうち「移動手段」を、ネガティブ・インパクトのうち「土壌」「生物多様性と生態系サービス」を削除した。「移動手段」に関しては、同社は事業活動でインフラとしての移動手段を提供していないため、削除した。「土壌」に関しては、同社はさいたま本社物流センターと加須営業所の2箇所にインタンクを保有しているが、定期的に設備に不具合がないかの確認やメンテナンスを行う等、燃料漏れ等による土壌汚染の防止に向けた取組みを徹底しており、今後も同様の対応を継続していくことから、土壌への影響は限定的であり、削除した。「生物多様性と生態系サービス」に関しては、同社が営業所や倉庫、車庫を建設する際には、山林の開発をしておらず、生物多様性や生態系の維持に影響を及ぼさないため、削除した。

インパクト領域	インパクト分析ツールにより抽出されたインパクト領域		個別要因を加味し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
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				
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		●		●
包摂的で健全な経済	●		●	
経済収束			●	

(2) 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

<環境面>

テーマ	主な取組内容	インパクト領域	インパクト	
			ポジティブ	ネガティブ
大気汚染防止	「自動車 NOx-PM 法」適合車の導入	大気		●
気候変動対策	創エネ、省エネへの取組み	気候		●
廃棄物の削減	ペーパーレスへの取組み	資源効率・安全性 廃棄物		●

<社会面>

テーマ	主な取組内容	インパクト領域	インパクト	
			ポジティブ	ネガティブ
人材育成	資格取得支援	教育	●	
労働安全性の向上	安全運転への取組み	保健・衛生		●
健康経営の促進	24 時間受診可能なカウンセリングの設置	保健・衛生		●
働き方改革	<ul style="list-style-type: none"> ・勤務地や勤務日等を柔軟に選択できる制度の整備 ・IT の活用等による時間外勤務の削減 	雇用		●

<社会・経済>

テーマ	主な取組内容	インパクト領域	インパクト	
			ポジティブ	ネガティブ
ダイバーシティ経営の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・定年後の継続雇用 ・女性従業員および女性ドライバーの積極的な採用 ・女性役職者の積極的な登用 	雇用 包摂的で健全な 経済	●	
サプライチェーン および地域経済 への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・物流機能の提供を通じ、食品関連企業のサプライチェーン維持に貢献 ・パートナー企業とともに、雇用の創出等を通じた地域経済活性化に貢献 	食糧 経済収束	●	

6. サステナビリティ活動

(1) 環境面での活動

I. 大気汚染防止

共進運輸では車両から排出される NOx⁶、PM⁷による影響の低減に向け、営業車両は全車「自動車 NOx-PM 法」適合車となっている。今後も環境に配慮した車両の導入等を通じ、大気汚染の防止に貢献していく考えである。

II. 気候変動対策

気候変動対策への関心が高まるなか、共進運輸では創エネと省エネに取り組むことで、気候変動対策に貢献している。

創エネについては、さいたま本社物流センターと谷中第一センター、加須営業所の3ヵ所で、倉庫の屋根に太陽光設備を設置し、発電した電力をすべて自社倉庫で利用することにより、電力の購入を抑制している。3ヵ所の発電量は年間およそ57万kWhとなっている。

省エネについては、車両にデジタルタコグラフを搭載しており、日々の運行後にデジタルタコグラフのデータに基づく運行状況のチェックを実施し、エコドライブの徹底に向けた指導を実施することで、燃費向上に努めている。

また、営業所や物流センターの照明は全てLED照明を導入している。さらに、使用量がピークを超過すると警告表示が出るシステムを活用することで電力使用量をリアルタイムにチェックし、従業員に対し節電に向けた注意喚起を行っている他、倉庫の温度設定を細かく行う等、省エネに貢献する取組みを細かく実施している。

6 高温でもものが燃えるときに発生する窒素の酸化物の総称、大気汚染につながる物質

7 空気中を漂っている粒子状物質、大気汚染につながる物質

＜同社加須営業所の屋根に設置された太陽光設備＞



同社提供資料

III. 廃棄物の削減

共進運輸で主に排出される廃棄物は、梱包用の段ボールや紙、ビニール類であり、それらは外部委託業者により回収され、適切に処理されている。同社では排出量を把握して、業者と連携し廃棄物のリサイクルや再資源に取り組むことで、廃棄物の削減に貢献している。

また、労務管理において勤怠管理のシステムの活用することで、ペーパーレスを促進している。従来は紙のタイムカードで勤怠管理していたが、システムの導入によりパソコンの画面上で勤怠状況を確認できることで、紙の使用量を削減している。

(2) 社会面での活動

I. 人材育成

共進運輸では、資格取得を支援することで、人材育成に取り組んでいる。

具体的には、運行管理者や第一種衛生管理者、中型運転免許、大型運転免許、フォークリフトの運転免許取得については、取得費用を全額同社が負担することで、資格の取得を支援している。

また、運行管理者や第一種衛生管理者等、実務経験や高度な知識を要する資格の取得に際しては、経験が豊富な社員を講師として社内勉強会を実施することや外部講座への派遣(費用全額会社負担)等を通じ、資格取得を支援している。

II. 労働安全衛生の向上

共進運輸では「運輸安全マネジメント」を定めて、従業員へ周知することで安全運転を徹底している。

運輸安全マネジメントは、「安全方針」「安全方針の達成計画」「安全方針達成宣言」で構成されている。

まず、「安全方針」では安全確保が事業経営の根幹であり、その重要性を従業員へ教育・指導することを定めている。次に「安全方針の達成計画」では、管理者が日々行う業務として、ドライブレコーダーのチェックや運転の指導、アルコールチェック等を定めている。そして「安全方針達成宣言」では、5Sの実践等、全従業員における日々の業務が定められている。同社では、運輸安全マネジメントを事業所ごとに提示し、定例の社内会議にて周知することで、安全運転を徹底している。

また、同社の車両はバックモニターやドライブレコーダー、デジタルタコグラフ、歩行者の感知センサーを標準装備としている。日々の運行後、デジタルタコグラフのデータをもとに、管理職が運転指導を実施することで安全に対する意識醸成に取り組んでいる。

さらに、警察を講師とした安全運転講習会を定期的実施することや、雪道や落ち葉が多い時期等、季節ごとに注意すべきポイントを講習会で伝えることで、安全運転に取り組んでいる。

同社のこのような取り組みが評価され、国土交通省が貨物自動車運送事業者の安全性を評価する「安全性優良事業所」(Gマーク事業所)の認定を取得している。

＜交通安全講習会の様子＞



同社提供資料

III. 健康経営の促進

共進運輸では、従業員の健康維持・増進に向け積極的に取り組んでいる。具体的には、提携病院での健康診断受診を促進することで、体調管理において、きめ細かいサポートができる体制を整備している。また、メンタルヘルスについても、専門医に24時間相談できる体制を整備することで、ドライバーや倉庫勤務者等の夜勤が必要な業務に従事する者もメンタル面でのケアを行っている他、朝礼やミーティング等で、「メンタルヘルスの重要性」や「メンタルケアの促進」等について、啓発活動を実施している。これらの取組みにより、全国健康保険協会から「健康優良企業認定」を取得している。今後は、メンタルヘルスへの取組みを強化することで、従業員が健康でいきいきと働ける環境を整備していく考えである。

IV. 働き方改革

共進運輸では、従業員が個人の生活スタイルに合わせて勤務できるように、勤務場所や勤務日を柔軟に選択できる制度を設けており、全11営業所のうち9営業所が「働きやすい職場認証制度」（一般財団法人日本海事協会）の認定を取得している。

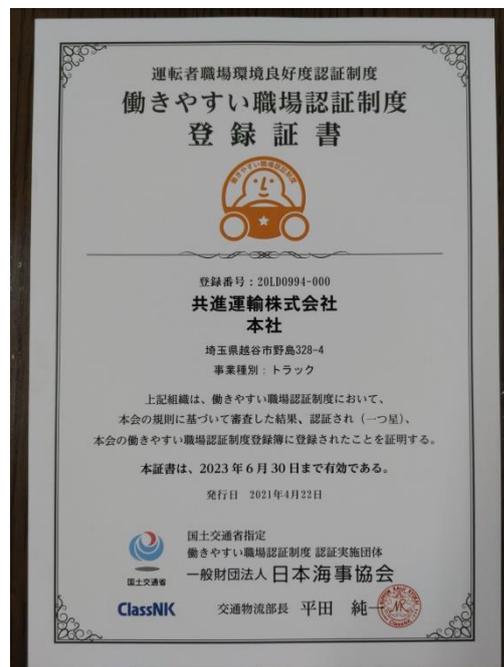
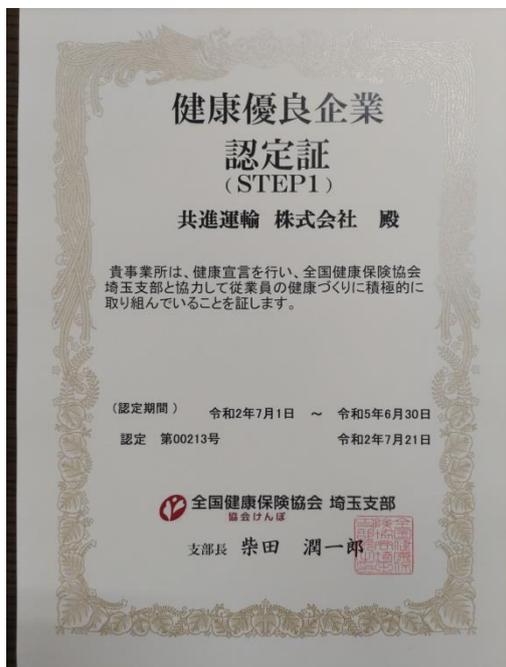
具体的には、倉庫で働いているスタッフが、中型免許取得後はドライバーに転身する等、配置を希望できる制度や、結婚等による引越しをきっかけに現在の営業所での勤務が困難になった場合に、同社の広い営業エリアを活かして、通勤可能な営業所へ異動することができる制度等がある。

また、正社員には、週に2日、本人の希望日に休暇を取得できる「完全週休2日制」を導入する等、個人の生活スタイルに合わせて勤務できる制度や環境を整備することで、ワークライフバランスの充実を促進している。

さらに、同社では、2023年4月よりIT推進部が設置され、DXを推進することで時間外勤務削減に取り組んでいく。具体的には、オンライン点呼を導入し勤務開始および勤務後の点呼を対面からオンラインに移行する。現在、各事業所に運行管理者が少なくとも1名は出勤しなければいけないが、オンライン化し、遠隔で社員の出退勤や健康状態等の管理を行うことで、運行管理者が他事業所と兼務できる。そのため、長時間勤務になりやすい運行管理者の時間外勤務を削減可能となる。オンライン点呼は、既に一部の事業所で試験的に導入しており、今後4カ所の事業所に導入する予定である。さらに、同社は倉庫内の作業効率化のため、仕分けシステムの導入を検討している。仕分けシステムを導入することで、倉庫業務における作業が大幅に効率化されるため、時間外勤務削減につながる。

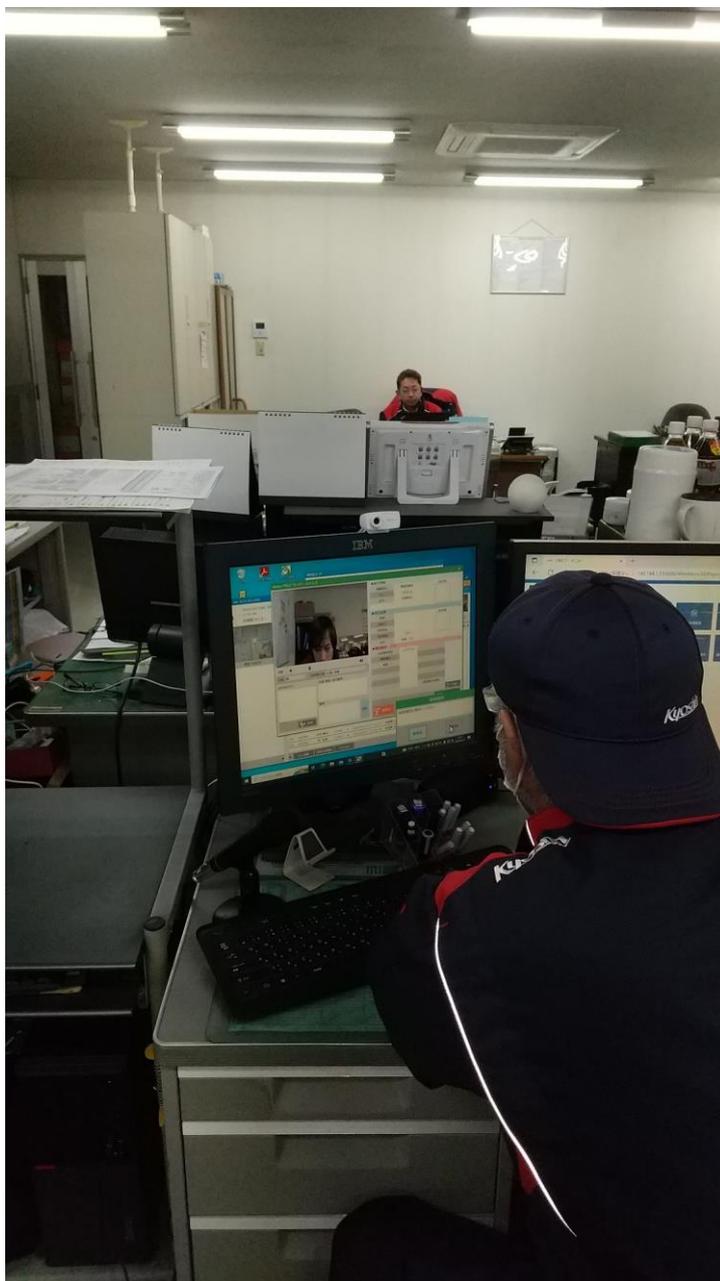
<健康優良企業認定証>

<働きやすい職場認定登録証書>



同社提供資料

<オンライン点呼の様子>



同社提供資料

(3) 社会・経済面での活動

I. ダイバーシティ経営の促進

トラック運送事業は、労働集約型のビジネスモデルであり、トラックドライバーの年間労働時間は全産業と比較して長く、慢性的な人手不足の中で、高齢化およびドライバーの確保が業界全体の大きな課題となっている。

共進運輸では、あらゆる人材が活躍できる組織づくりに取り組むことで、ダイバーシティ経営を促進している。同社では、60歳の定年後も継続して働けるように、1年毎に更新し、最長で65歳まで勤務可能とした。現在は、定年を迎えたほぼ全ての従業員が継続して勤務している。

同社は、女性活躍促進に向けた制度や体制の整備にも積極的に取り組んでいる。具体的には、ドライバーも含め、短時間勤務やシフト勤務等多様な勤務体系を導入することで、子育てを行う女性従業員等が働きやすい環境を整備している。国土交通省の「トラック運送業の現況について」によると、トラックドライバーに占める女性の割合(全国平均)は3%にも満たず、全産業と比べて極めて低い状況にある中で、同社のトラックドライバーに占める女性の割合は約7%(女性ドライバー22名)であり、全国平均と比較して高い水準となっている。また、同社には女性役職者が1名在籍しており、今後は女性役職者を増加させていく考えである。

II. サプライチェーンおよび地域経済への貢献

共進運輸は、創業から40年の間に市場や経済環境が大きく変化していく中で、取引先のニーズに柔軟に対応することで、強固な信頼関係を構築している。

同社は、大手外食チェーンの店舗運営に不可欠な食材や食器、制服、備品等を荷主であるメーカーや問屋から集荷し、その後、自社物流センターや営業所で保管・仕分けを行い、各店舗まで配送している。また、配送当日における配送時間や配送品の変更といった急な要請にも、迅速かつ柔軟に対応する等、細かな要望や急な依頼といった、他社では対応が難しいニーズに対しても、高い対応力を有している。

このような同社の対応力は、「パートナー企業」や「設備」といった経営資源を源泉としている。

「パートナー企業」では、100社以上の中小企業と連携して物流機能を提供することで、車両手配数や配送エリアを効率的に広げている。

「設備」では、首都圏近郊を中心に、東日本の主要都市に営業所や物流センターを展開しており、冷凍・冷蔵・常温等の機能を持った倉庫を揃えている。また、車両についても、冷凍・冷蔵・常温といった三温度帯での配送に対応した車両を豊富に取り揃えている。

同社の機能があるからこそ、大手外食チェーンは24時間365日営業を続けることができ、利用者も不自由なく外食することができる。

このように、同社は大手外食チェーンの事業活動に不可欠な存在となっており、サプライチェーンの維持に貢献している。また、パートナー企業である地域の中小企業とともに、雇用創出等を通じた地域経済の活性化にも貢献している。

7. KPI の設定

特定されたインパクト領域のうち、環境・社会・経済に対して一定の影響が想定され、共進運輸の持続可能性を高める項目について、以下のとおり KPI が設定された。

また、KPI を設定しないインパクト領域についても、適切な取組みがなされていることを、引き続き確認していく。

(1) 環境面

インパクト領域	気候
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの低減
テーマ	気候変動対策
取組内容	デジタコグラフを活用した省エネ運転等の環境に配慮した運転を徹底する
KPI(指標と目標)	2025年までに、全ドライバーのデジタルタコグラフ評価点数について、「省エネ運転」の平均点(50点満点)を40点以上とする (2023年2月末時点:デジタコグラフ「省エネ運転」の平均点36点)
関連するSDGs	 

(2) 社会面

インパクト領域	教育
インパクトの別	ポジティブ・インパクトの向上
テーマ	人材育成
取組内容	外部講座への派遣や社内勉強会の実施等に取り組むことで、資格取得を促進する
KPI(指標と目標)	<ul style="list-style-type: none"> ・2025年までに、運行管理者を70名以上とする (2023年2月末時点:運行管理者43名) ・2025年までに第一種衛生管理者を15名以上とする (2023年2月末時点:第一衛生管理者10名)
関連するSDGs	 

インパクト領域	保健・衛生
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの低減
テーマ	労働安全衛生の向上
取組内容	安全対策の徹底や管理職による運転指導を通じて、デジタルタコグラフの評価点数を向上させることで、交通事故の発生を予防する
KPI(指標と目標)	2025年までに、全社員のデジタルタコグラフ評価点数について、「安全運転」の点数(50点満点)を40点以上とする (2023年2月末時点:デジタルタコグラフ「安全運転」の平均点37点)
関連するSDGs	

インパクト領域	雇用
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの低減
テーマ	働き方改革
取組内容	オンライン点呼を活用した勤怠管理により時間外勤務を削減する
KPI(指標と目標)	2026年までに、4事業所でオンライン点呼を導入する
関連するSDGs	

(3) 社会・経済面

インパクト領域	雇用、包摂的で健全な経済
インパクトの別	ポジティブ・インパクトの向上
テーマ	ダイバーシティ経営の促進
取組内容	女性役職者の増加等の女性の活躍機会を拡大することで、女性活躍を促進する
KPI(指標と目標)	2025年までに、女性役職者の数を5名とする (2022年3月時点:女性役職者1名)
関連するSDGs	  

8. マネジメント体制

共進運輸では、本ファイナンスに取り組むにあたり、酒井喜広管理部執行役員と高橋恭兵管理部次長が中心となり、自社の事業活動の棚卸を行い、インパクトレーダーやSDGsとの関連性について検討したうえでKPIを設定した。

本ファイナンス実行後においても、酒井喜広管理部執行役員を最高責任者、高橋恭兵管理部次長を実行責任者として、全従業員が一丸となってKPIの達成に向けた活動を実施する。

<KPIの達成に向けた活動の実施体制>

最高責任者	管理部 執行役員 酒井 喜広
実行責任者	管理部 次長 高橋 恭兵
担当部署	管理部

9. モニタリング

本ファイナンスで設定した KPI の進捗状況については、共進運輸と足利銀行の担当者が定期的に会合の場を設け、共有する。会合は少なくとも年に 1 回実施するほか、日々の情報交換や営業情報の場を通じて実施する。

足利銀行は、KPI 達成に必要な資金およびその他ノウハウの提供、あるいは足利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 の達成に向けてサポートを行う。

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、経営環境の変化等により KPI を変更する必要がある場合は、共進運輸と足利銀行が協議のうえで再設定を検討する。

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、足利銀行が共進運輸から提供された情報と、足利銀行が独自に収集した情報にもとづき、現時点での計画または状況に対して評価を実施しており、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。
2. 本評価を実施するにあたっては、国連環境計画金融イニシアティブ (UNEP FI) が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」に適合させるとともに、ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項（4）にもと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、JCR から、本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。
3. 足利銀行は、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。

<本件に関するお問い合わせ先>

株式会社足利銀行

営業推進部 次長 加藤 正芳

〒320-8610

栃木県宇都宮市桜4丁目1番25号

TEL : 028-622-0111