

株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社五島商運に対する 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は、株式会社商工組合中央金庫が実施する株式会社五島商運に対するポジティブ・インパクト・ファイナンスについて、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・インパクト金融原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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」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

2026年3月30日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社五島商運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・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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

1. 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」）が株式会社五島商運（「五島商運」）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「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」（モデル・フレームワーク）に適合していること、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、持続可能な開発目標（SDGs）の目標達成に向けた企業活動を、金融機関等が審査・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。

ポジティブ・インパクト金融原則は、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こと、なおかつ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ポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークとの適合性を確認した。



- ① SDGs の三要素のうちの経済、ポジティブ・インパクト金融原則で参照するインパクトエリア/トピックにおける社会経済に関連するインパクト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約 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では約 56.0%にとどまることからもわかるとおり、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. ポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークへの適合に係る意見

ポジティブ・インパクト金融原則 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こと、なおかつ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、五島商運の持ちうるインパクトを、UNEP FI の定めるインパクトエリア/トピック及び 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、五島商運がポジティブな成果を発現するインパクトエリア/トピックを有し、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。

ポジティブ・インパクト金融原則 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。

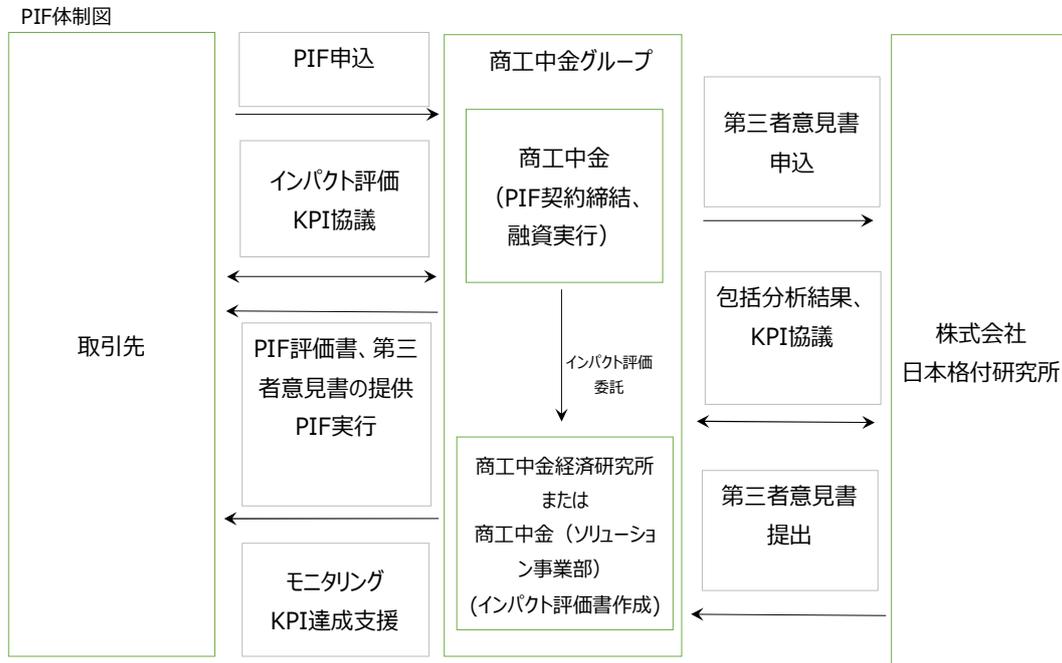
JCR は、商工中金が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

¹ 令和 3 年経済センサス-活動調査。中小企業の区分は、中小企業基本法及び中小企業関連法令において中小企業または小規模企業として扱われる企業の定義を参考に算出。業種によって異なり、製造業の場合は資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下、サービス業の場合は資本金 5,000 万円以下または従業員 100 人以下などとなっている。小規模事業者は製造業の場合、従業員 20 人以下の企業をさす。



JCR Sustainable PIF for SMEs

(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。



(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。

ポジティブ・インパクト金融原則 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

ポジティブ・インパクト金融原則 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。

ポジティブ・インパクト金融原則 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。



JCR Sustainable PIF for SMEs

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五島商運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・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークに適合している。

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



JCR Sustainable PIF for SMEs

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

菊池 理恵子

菊池 理恵子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

國府田 育伸

國府田 育伸



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・インパクト金融原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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、ポジティブ・インパクト・ファイナンス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。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」
- 「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」
- 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

本ポジティブ・インパクト・ファイナンス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」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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行います。

■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)

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会の定める NRSRO (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) の5つの信用格付クラスのうち、以下の4クラスに登録しています。(1)金融機関、プロンカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体、米国証券取引委員会規則17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示はJCRのホームページ(<http://www.jcr.co.jp/en/>)に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■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

2026年3月30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）が株式会社五島商運（以下、五島商運）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って、五島商運の活動が、自然環境・社会・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・評価にあたっては、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「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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. 企業概要・事業活動
 - 2.1 基本情報
 - 2.2 業界動向
 - 2.3 企業理念等
 - 2.4 事業活動
3. 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	株式会社五島商運
借入金額	100,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	5 年
モニタリング実施時期	毎年 4 月

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

本社所在地	大阪府泉佐野市日根野 1502-1
設立	2011 年 9 月
資本金	10,000,000 円
社員数	単体 16 名、グループ合計 55 名（2025 年 12 月現在）
事業内容	一般貨物運送業
主要取引先	日鉄物流株式会社、栗林運輸株式会社、星金属株式会社 JFE 物流中部株式会社、中国木材株式会社、三興倉庫株式会社 山九株式会社、日本通運株式会社、山城陸運株式会社 日鉄ステンレス鋼管株式会社、共立輸送株式会社、日本伸銅株式会社 日鉄片倉鋼管株式会社、大同商運株式会社（順不同）

【業務内容】

五島商運は、大阪府泉佐野市に本社を置く運送業者である。株式会社五島（以下、五島）及び有限会社西海通商（以下、西海通商）とともに、3社で企業グループ（以下、五島商運グループ）を形成している。

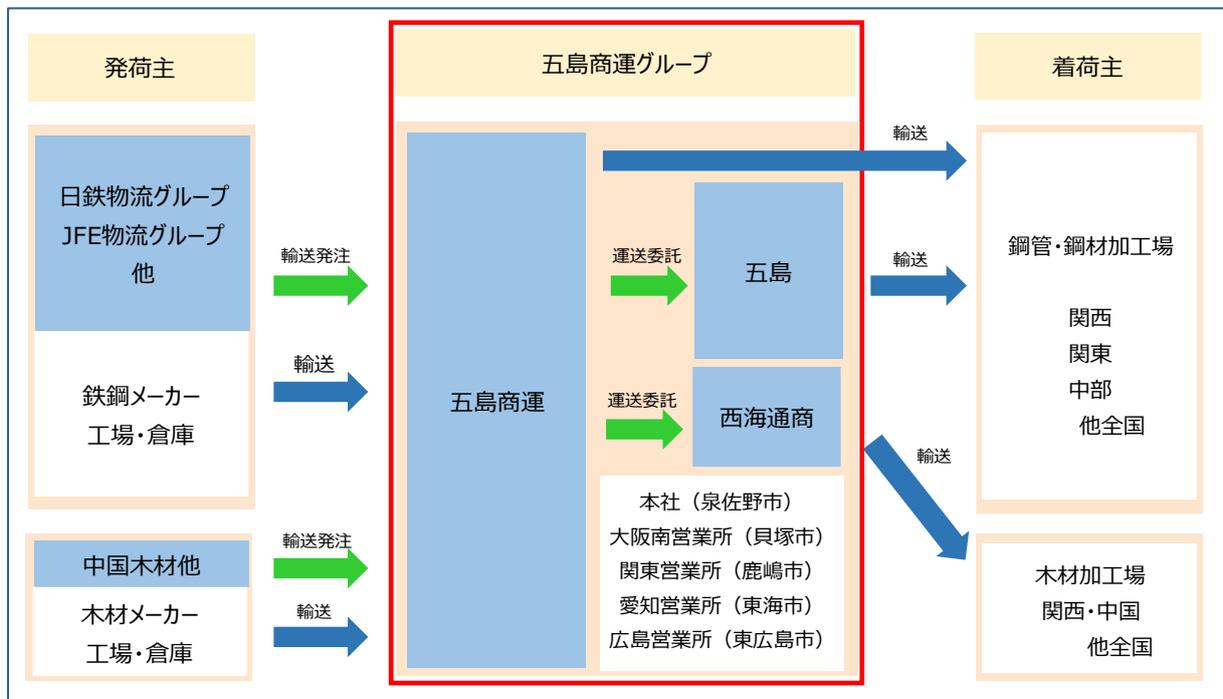
五島商運グループは、関西圏を基盤に全国規模で貨物輸送サービスを展開している。五島商運及び五島は、日鉄物流グループやJFE物流グループと取引を有し、鋼管・鋼材輸送を主力とする点が大きな特徴である。自動車向けコイルやインフラ向け鋼管杭・鋼管パイプ・水道管などの母材を中心に工場間輸送を担い、高い輸送品質を維持することで荷主からの厚い信頼を獲得している。一方、西海通商は主に製材輸送を行っている。

同グループは、20t超の大型トレーラーに加え、4t車から大型車までの平ボディ車、ウイング車、ユニック車、セルフ車等、多様な車両を保有しており、顧客の要望に応じ、長年の経験を活かした高付加価値の輸送サービスを提供している。

また、安全を経営の最重要課題と位置づけ、全車両への安全装置導入や運行体制の高度化を進めることで、事故防止及び安全輸送の実現に取り組んでいる。デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーを全車両に導入し、安全性向上に努めている。また、アルコール・インターロックシステム（アルコールチェックをクリアしない限りエンジンが始動しない装置）も全車両に導入済である。運行管理においては、ドライバーの安全教育や労務管理を徹底し、事故防止と法令遵守を最優先としている。

さらに地域雇用の創出や人材育成、働きやすい職場環境の整備にも力を入れている。五島商運グループは、物流を通じて経済活動を支えるとともに、安全性・効率性の向上及び環境負荷の低減に努めることで、持続可能な社会の実現に貢献する企業グループである。

下図（図表①）は、五島商運グループの商流を示したものである。



図表① 五島商運グループの商流図

（出典：五島商運からのヒアリングに基づき商工中金経済研究所にて作成）

【事業拠点】

拠点名	住所	備考
本社	大阪府泉佐野市日根野 1502-1	グループ本社
大阪南営業所	大阪府貝塚市澤 890-7	グループ運送拠点として使用
関東営業所	茨城県鹿嶋市長栖 1879-98 2F	同上
愛知営業所	愛知県東海市名和町石塚 3-1 2F	同上
広島営業所	広島県東広島市三永 3 丁目 17-25	同上

【関連会社】

拠点名	住所	事業内容
株式会社五島	大阪府泉佐野市日根野 1502-1	鋼管・鋼材等の運送
有限会社西海通商	大阪府泉佐野市日根野 1502-1	製材等の運送



写真① 五島商運本社
(出典：五島商運提供)

【沿革】

2011年9月	株式会社五島商運設立（資本金 700 万円）
2015年9月	五島商運の資本金を 1,000 万円へ増資
2017年1月	株式会社五島設立（資本金 300 万円）
2018年8月	有限会社西海通商設立（資本金 700 万円）
2022年3月	関東営業所開設
2023年2月	広島営業所開設
2023年9月	愛知営業所開設

【保有車両】

会社名	種類	最大積載量	車両数（台）
五島商運	平ボディ（中低床）	10～20t 未満	6
	トラクタヘッド	—	2
	トレーラーシャーシ	20t 以上	4
	ウイング（中低床）	10～20t 未満	3
	ウイング（低床）	10～20t 未満	2
五島	平ボディ（中低床）	10～20t 未満	1
	トラクタヘッド	—	28
	トレーラーシャーシ	20t 以上	30
	ウイング（低床）	10～20t 未満	1
西海通商	平ボディ（中低床）	10～20t 未満	1
	4t 平	4t 未満	1
	ユニック車	4t 未満	2
	ユニック車	4t～10 未満	1

図表② 五島商運グループが保有する車両一覧

（出典：五島商運からのヒアリングに基づき商工中金経済研究所にて作成）



写真② 五島商運グループ保有トラック
(出典：五島商運提供)

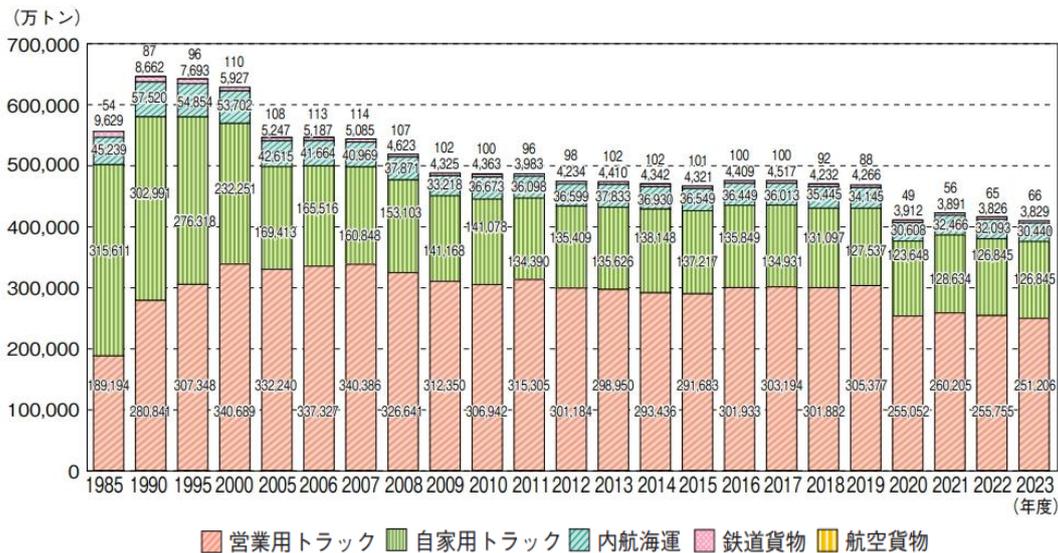
2.2 業界動向

【トラック運送業の現状】

・国内貨物輸送の動向とトラック輸送の役割

2023年度の国内貨物輸送量（トンベース）は、営業用トラックが約25億tと前年度比減少した（図表③参照）。長期的にも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の出荷量減少が考えられる。

2023年度の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91.7%を占めている。これはトラックがドア・ツー・ドア輸送やフレキシブルなサービスにより、幅広い物流ニーズに対応しているためである。また過去の自然災害発生時には、トラックが機動力を発揮し緊急支援物資を輸送した。トラックはライフラインの役割を果たしており、生活に欠かせない存在といえる。

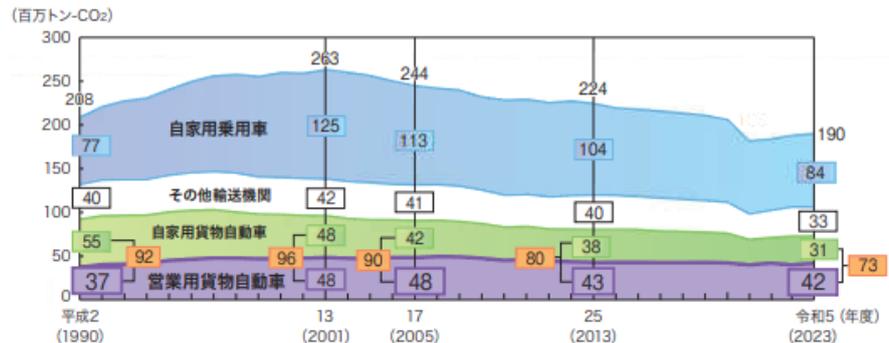


図表③ 国内貨物輸送量の推移 (トンベース)
(出典：国土交通省 令和7年版 交通政策白書)

・運輸部門のCO₂排出量の推移

2023年度の国内におけるCO₂排出量のうち、輸送部門におけるエネルギー起源CO₂排出量は1億9,014万トンであり国内全体排出量の19.2%を占めている。そのうち、営業用貨物自動車は4,181万トンを排出しているが、図表④の通り、

2006年の約4,900万トン进行ピークに長期的に減少している。長期的な輸送量減少の他、業界としてエコドライブ推進や低炭素型トラックや先進環境対応車の導入等を進めてきた成果と考えられる。



図表④ 運輸部門のCO₂排出量の推移
(出典：(公社)全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2025」より抜粋)

・物流2024年問題への対応

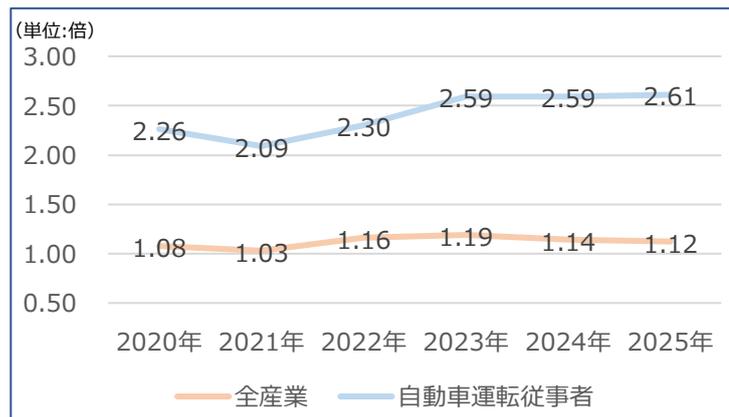
物流の2024年問題とは、働き方改革関連法により、2024年4月から自動車運転業務の時間外労働に年間960時間の上限規制等が適用されたことで生じる、ドライバー不足、輸送力不足、物流停滞等の諸問題のことである。物流の2024年問題に対応するため、日本政府は2023年6月、「物流改革に向けた政策パッケージ」をとりまとめ、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して物流を支えるための環境整備に向けて、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容に取り組んでいる。

また、2024年5月には「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律並びに貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が公布された。全ての荷主や物流事業者に物流効率化を求めるとともに、一定規模以上の荷主企業に対して中長期計画の策定、定期報告の義務化、物流統括管理者（CLO）の選任などの規制的措置を導入した。

さらに2025年6月には、「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」及び「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」が成立した。これは、トラックドライバーの適正な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的としている。

・トラックドライバーの求人状況

有効求人倍率は図表⑤の通り、近年は全産業平均の約2倍の水準で推移しており、採用が難しい状況にある。社員の年齢構成は、全産業と比べ29歳以下の若年層と65歳以上の高齢者の割合が低く、中年層の割合が高い。総務省「令和4年就業構造基本調査」によれば、2022年における職業ドライバー（輸送・機械運転従事者）に占める女性比率は4.2%と低い。

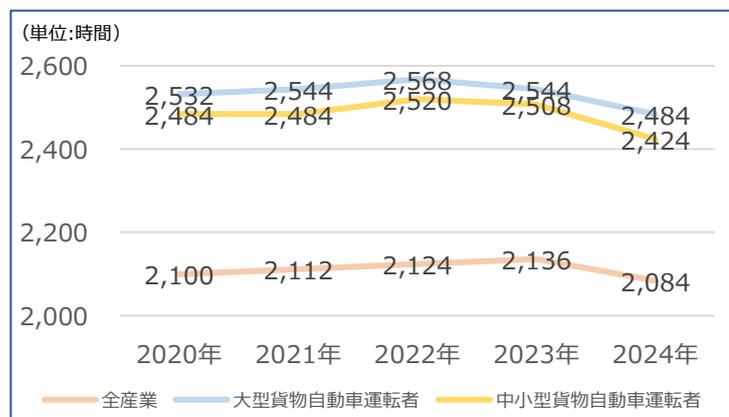


図表⑤ 有効求人倍率の推移（パートを含む常用）

（出典：厚生労働省「職業安定業務統計」より商工中金経済研究所にて作成）

・トラックドライバーの労働時間

図表⑥の通り、2024年のトラックドライバーの年間労働時間は、大型トラックが2,484時間、中小型トラックが2,424時間となっており、全産業平均と比べ約2割弱多い。トラックドライバーの長時間労働の要因の一つは、長時間の荷待ちと荷役作業の発生がある。荷主企業と運送業者が一体となって、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化等を進め、長時間労働の改善に取り組む必要がある。

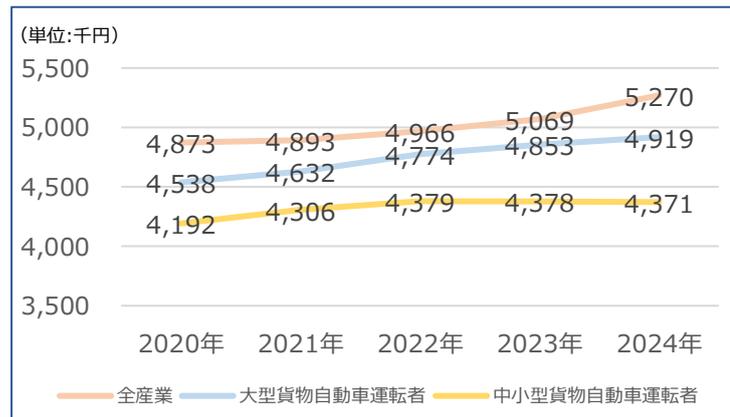


図表⑥ トラック運転手の年間労働時間推移について

（出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より商工中金経済研究所にて作成）

・トラックドライバーの所得状況

2024年のトラックドライバーの年間所得は、図表⑦の通りとなっており、全産業平均5,270千円より低い状況にある。トラックドライバーの所得が低い理由として、①1990年代に実施された運送業の規制緩和により、新規参入者が増加し、価格競争で運賃が低下もしくは伸び悩んだこと、②労働集約的で差別化が難しいビジネスモデルであること等があげられる。



図表⑦ トラックドライバーの年間所得額の推移について

(出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より商工中金経済研究所にて作成)

【トラック運送業界の課題】

トラック運送業界の主な課題は、以下のものがあると考えられる。

①適正運賃に向けた価格転嫁の取り組み

厳しい価格競争状況にある業界特性と、中小零細事業者が99%を占め、荷主との関係で総じて弱い立場にあることが多いことから、価格転嫁が進まず低収益体質の事業者が多い。近年、燃料価格や人件費、車両費とも高騰しており、経営を圧迫している。ドライバーの賃金引上げにより処遇改善を行い、持続可能なトラック運送業とするためには、価格転嫁による運賃の適正化、付加価値向上による収益改善に取り組むことが不可欠である。運賃原価を把握したうえで、適正な運賃設定に向けた交渉を行う必要がある。

②人材確保に向けた取り組み

トラックドライバー不足の状況にあり、高齢化も進んでいることから、ドライバー確保は大きな経営課題である。人材確保のためには働き方改革による労働環境の改善、賃上げによる魅力向上、女性ドライバーの採用・定着への取り組み、高齢者や外国人ドライバーの活用等、多彩な人材の活用・育成の取り組みが重要である。

③環境負荷低減へ向けた取り組み

日本のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は2割弱を占めており、業界全体として削減に向け取り組む必要がある。共同輸配送による効率化、モーダルシフトの推進、環境性能に優れたトラックの導入、エコドライブの推進等に取り組む必要がある。

④交通事故削減等の安全への取り組み

トラック運送業者にとって安全は最重要課題である。飲酒運転や健康起因事故を撲滅するとともに、死亡事故や重傷事故を削減し、安全な輸送サービスを提供することが重要である。そのため、安全管理体制の整備や安全教育徹底の他、事故削減に有効な安全装置を導入すること等も必要である。

⑤物流2024年問題への対応

物流の2024年問題に対応するためには、荷待ちや荷役時間の削減、納品期限の見直し、適正運賃の設定等、商慣行の見直しを荷主と物流事業者が一体となって進める必要がある。また物流DXや共同輸物流等により物流の効率化を図ることも重要である。

2.3 企業理念等

企業理念
一人ひとりの安全意識と技術力を高め、 チームワークで高品質な輸送を実現します

安全方針
1. 安全を最優先とし、無理な運行・無理な作業を行いません
2. 積込・固縛・荷卸し作業の安全確認を徹底します
3. 車両・荷役機器の始業前点検を必ず実施します
4. ヒヤリ・ハットを共有し、事故の芽を未然につかみ取ります
5. 全社員参加で安全文化を築きます

2.4 事業活動

五島商運及び五島商運グループでは、以下のような自然環境・社会・社会経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

【安全・高品質な輸送の取り組み】

・鋼管・鋼材輸送の取り組み

図表⑧は、鋼管・鋼材輸送の特徴をまとめたものである。鋼管・鋼材輸送は、その重量と長尺形状により一般貨物とは大きく異なる困難さを伴う。数百 kg～数 t に達する重量物であるため、積載時の重量配分や車両選定に高度な知識が求められる。また、円筒形の鋼管は、転がりやすく積載が不安定なため、専用の固定具や支持材を用いた熟練の積み付け技術が不可欠である。さらに表面が錆や傷に弱いため、梱包や養生等が必要な場合がある他、荷役にはクレーン等の重機が必要となる。

このように鋼管・鋼材輸送は、専門的な知識や技術、経験を持つ運送業者でなければ、安全かつ確実な輸送が困難な特殊貨物といえる。五島商運グループは、このように輸送が難しいとされる鋼管・鋼材を主に大手鉄鋼メーカーの工場や倉庫から鋼管・鋼材の加工場へ輸送している。その用途は自動車製造部材として使用される他、鋼管杭や鋼管パイプ、水道管等、インフラ向け用途も多い。同グループは、日本の自動車製造やインフラ整備を支える存在といえる。

項目	特徴	輸送上の課題
重量	単品で数百 kg～数 t に達する	積載時の重量配分が難しく、車両への負荷が大きい
表面	錆びやすく傷つきやすい	梱包・固定に注意が必要（特に雨天時）
積載方法	鋼管は転がりやすく不安定	専用の固定具等での支持が必要で、積み付けに熟練を要する
荷役作業	クレーンやフォークリフトが必要	荷役設備が必要で、作業時間も長い

図表⑧ 鋼管・鋼材輸送の特徴
(出典：商工中金経済研究所にて作成)

・BCP 策定の取り組み

五島商運グループでは、自然災害を誘発するような事業運営は行っていないが、運送業は社会インフラとして災害時に物流を維持する役割が期待される存在であり、BCPの策定を検討している。BCPを策定することで、自然災害発生時の混乱を最小限に抑え、代替ルートや車両の確保、従業員の安全確保等、具体的な行動計画を事前に整備することで、企業の信頼性向上や取引先評価も高まる。

こうした点を考慮し、五島商運グループでは、2027年12月までにBCPを策定し、グループで運用を開始する方針である。

・交通事故や労災事故防止の取り組み

五島商運グループでは、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの他、アルコール・インターロックシステムを全車両に導入している（P12写真③参照）。同システムは、車両エンジンのスタート機能と連動させた呼気アルコー

ル検知システムであり、ドライバーの呼気中アルコールレベルが設定された制限値を超えている場合、エンジンのスタートを抑止し、飲酒運転を未然に防ぐことができる。管理アプリとセット運用することで、測定結果や非常ボタンのログ管理も可能である。

また、交通事故や労災事故防止のため、外部安全講習への積極参加やヒヤリハット事例・他社事故事例の社内共有を実施しており、図表⑨の通り、過去3年間で陸運局に届け出が必要な重大事故^{※2}は発生しておらず、労災事故も2023年に1回発生したのみである。今後も安全を経営の最重要課題と位置づけ、安全管理を徹底していく方針である。

※2「自動車事故報告規定第2条」に規定する事故報告対象事故



写真③ アルコール・インターロックシステム（車載側装置）
（出典：五島商運提供）

		2023年	2024年	2025年
重大交通事故 発生件数	五島商運単体	0	0	0
	五島商運グループ全体	0	0	0
労災事故発生件数	五島商運単体	0	0	0
	五島商運グループ全体	1	0	0

図表⑨ 五島商運グループの事故発生状況
（出典：五島商運提出資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

・中小運送業者との連携の取り組み

鋼管・鋼材輸送は、特殊車両やクレーン、熟練ドライバー等専門的なりソースが必要であることや、様々な輸送ルートのカバーする必要から、単独企業では対応できない、もしくは非効率となる場合もあり、備車による企業間連携が重要である。協力企業との間でルートを分担し輸送効率を高めたり、繁忙時連携により受注機会の損失を防いだり、車両の稼働率を向上させることができる。さらに企業間で安全管理のノウハウや荷役技術を共有することで、業界全体の輸送品質向上にも貢献する。

五島商運グループでは、約100社の中小運送業者と連携しており、効率輸送や繁忙差対応を実施しているが、こうした取り組みは、中小運送業者の経営基盤安定にも寄与するものである。

【環境負荷低減の取り組み】

・NO_x・PM排出削減の取り組み

排気ガス（NO_xやPM）を起因とした健康被害を抑制するため、自動車NO_x・PM法^{※3}の排出基準に適合した車両への入れ替えを進めており、現時点ではグループで使用するトラックは全てNO_x・PM法適合車となっている。今後も全車両適合車とする体制を維持していく方針である。

※3「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」のこと。窒素酸化物や浮遊粒子状物質による大気汚染が著しい地域を対象地域として指定し、指定地域内では、トラック・バス等及びディーゼル乗用車は特別のNO_x・PM排出基準に適合した車を使用するように規制を行っている。

・軽油使用量削減の取り組み

デジタルタコグラフとドライブレコーダーを活用して運転データを分析し、ドライバーごとの運転傾向を可視化することで、改善指導や安全運転教育を行っている。具体的には急発進・急加速を避け、法定速度でムラなく一定速度での運転を奨励し、実践している。また会社方針として、高速道路を優先的に利用することとしており、運転時間の短縮を図るだけでなく、一定速度の運転により、燃費向上にもつなげている。

加えて、タイヤの空気圧管理、エアフィルター、エンジンオイルの交換等の定期的な車両整備やアイドリングストップの徹底により、無駄な燃料消費削減とCO₂排出抑制に努めている。

五島商運グループでは、トラックを購入し5年使用した後、原則新車へ入れ替えることとしており、車両は「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金」を活用し、低炭素型ディーゼルトラックを導入している。

エコドライブの推進や低炭素型ディーゼルトラックの導入等の取り組みにより、2025年はグループの軽油使用量を前年比4.1%削減することに成功している（図表⑩参照）。

軽油使用量	2024年	2025年	削減率
五島商運単体	261,925 L	261,979 L	+0.0%
五島商運グループ全体	1,191,404 L	1,142,236 L	▲4.1%

図表⑩ 軽油使用量推移

（出典：五島商運提供資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

・太陽光発電設備の設置による電力使用量削減の取り組み

五島商運では、2023年6月に本社屋根上へ太陽光発電設備を設置した（写真④参照）。発電出力は5.5kWである。この太陽光発電を自家消費することで電力使用量を抑制している。結果として、五島商運グループ全体の電力使用量は電気代にして年間1百万円程度と、事業所としては低い水準に抑制されている。



写真④ 五島商運本社屋根上の太陽光発電設備

（出典：五島商運提供）

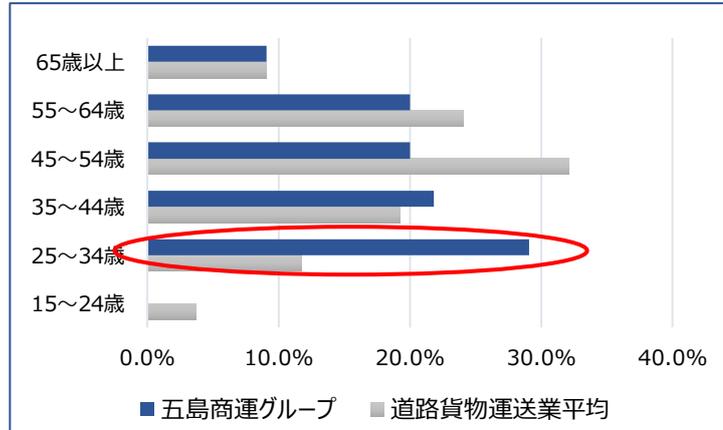
・廃棄物の適切な処理の取り組み

自社で使用したエンジンオイルやタイヤは業者に依頼し交換しており、専門業者を通じて適切に処理されている。また、新車と入替する中古トラックについても、専門業者へ売却し、適切に処分している。輸送に伴う梱包材等の産業廃棄物の排出はほぼない状況である。

【働きやすく働きがいのある職場環境づくりの取り組み】

・社員の年齢構成

五島商運グループの社員年齢構成は図表⑪の通り、25歳～34歳の若手・中堅社員が多くなっている。ドライバーの採用が難しい環境にある中、若手・中堅社員の採用ができてきているのは同グループの大きな強みといえる。今後も安定した輸送を担っていくためには、採用だけでなく、定着化を図ることも重要と考えられる。同グループでは、社員がいきいきと働けるよう、以下のような取り組みを実施している。



図表⑪ 年齢階層別社員割合（出典：五島商運提供2025年12月現在データと総務省労働力調査（2024年平均）より商工中金経済研究所にて作成）

・雇用増の取り組み

ドライバーを中心に積極的に採用を行っている。図表⑫の通り、グループ全体で2024年6名、2025年9名の採用を行った。ドライバーは特に採用が難しい環境にあるが、同グループでは様々な対策を講じており、自社でSNS（インスタグラムやTikTok）を使い求人を行っている他、運送・物流業界特化のドライバー求人・転職サイト「ドラEVER」を活用している。

また2026年1月からは、紹介者と入社社員に祝い金を支給する「ドライバー紹介制度」を開始した。自社の良さを知る社員に知人等を紹介してもらうことで、採用を増やしたいと考えている。

グループ戦略として、今後M&Aにも取り組む予定であり、将来的にはグループ売上100億円も視野に入れ、雇用も拡大していく方針である。

		2024年	2025年
採用者数	五島商運単体	1人	2人
	五島商運グループ全体	6人	9人
離職者数	五島商運単体	0人	0人
	五島商運グループ全体	2人	7人

図表⑫ 採用と離職状況
（出典：五島商運提供資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

・賃上げの取り組み

給与面での処遇向上も積極的に行っている。グループ社員の平均賃金は、大型貨物自動車運転者の平均賃金 4,919 千円（P9 図表⑥参照）を上回っている。

また、賃上げにも積極的に取り組んでおり、2025年の平均賃上げ率（社員の平均年収増加率）は民間企業平均と比べても高い水準を実現した。今後も社員の仕事振りや成果に報いるため、賃上げを継続していく方針である。

・福利厚生充実の取り組み

各種社会保険を完備しており、各種手当の支給や借り上げ社宅制度も整備している。営業所には仮眠室やシャワーを設置している他、大阪南営業所周辺で宿泊・待機する自社ドライバーに対し、付近の温泉施設の回数券を配布する等、運転の疲れを癒すための施策も実施している。また社員に対し、福利厚生の食事補助サービス「チケットレストラン」月3,500円分を会社負担で支給している。このように給与以外にも社員の処遇改善に努めている。

・働きやすい職場環境づくりの取り組み

五島商運グループでは「家族ファースト」を掲げ、休みやすい環境を整備し、子供の卒園式や入学式へ出席することを奨励している。休暇以外の環境整備にも努め、2023年3月には五島商運本社が運転者職場環境良好度認証制度「働きやすい職場環境認証（一つ星）」に登録された（写真⑤参照）。

2026年1月からは、自社内でトラックコンテスト（自分が運転するトラックを社員が写真に撮りピカピカのトラックを競い合うもので、優勝者には現金1万円を支給）を開始した。「愛車（社）」意識と社員間のコミュニケーションを高めることを狙ったものである。

加えて今後、グループの人事制度見直しにも着手予定である。



写真⑤ 働きやすい職場認定制度登録証書
(出典：五島商運提供)

・健康経営の取り組み

健康診断は年2回実施する等、ドライバーの健康管理に配慮した経営を行っている。五島商運では、事業所全体で健康づくりに取り組むことを事業主より宣言する「健康宣言」を全国健康保険協会大阪支部において実施した（写真⑥参照）。職場の健康づくりを推進し、生産性向上や魅力的な職場へつなげていきたいと考えている。

今後も休みやすい環境の整備や風通しのよい職場環境を維持することで、社員の心身両面の健康を促進する健康経営を進めていきたいと考えている。



写真⑥ 健康宣言の証
(出典：五島商運提供)

・物流2024年問題への対応

ドライバーの労働環境を改善し、物流2024年問題へ対応していくために、荷主の理解や協力を得ながら、業務効率化を進めている。対策として車両の大型化を進めている他、配送日数の見直しや荷役作業の削減を行った。また、着荷地で予約受付システムを利用し、入場時刻を事前予約することで待機時間の削減を行った。加えてコスト増とはなるが、高速道路利用をメインにすることで運行時間の短縮を図っている。

・IT活用やデジタル化の取り組み

IT活用やデジタル化にも取り組んでいる。全車両にデジタルタコグラフやドライブレコーダーを設置し、デジタル管理することで、輸送の効率化を図っている。また、IT点呼の導入により、運行管理者とドライバーが遠隔地間で効率的に健康状態を確認できる他、点呼記録も自動保存している。

・有給休暇取得促進と時間外労働削減の取り組み

有給休暇取得と時間外労働の状況は図表⑬の通りである。五島商運グループの2025年有給休暇取得日数は7.8日と全国企業平均12.1日（出典：厚生労働省「令和7年就労条件総合調査」）より低い数値となっている。ドライバーは、有給休暇がややとりにくい職種であることが影響しているものと考えられる。

時間外労働時間は、2025年の月平均で39時間となっており2024年より増加したが、これは一時的な業務量の増加に対応したためである。

		2024年	2025年
平均有給休暇取得日数	五島商運単体	8.0日	7.5日
	五島商運グループ全体	7.5日	7.8日
月平均時間外労働時間	五島商運単体	20時間	22時間
	五島商運グループ全体	29時間	39時間

図表⑬ 有給休暇取得と時間外労働の状況
（出典：五島商運提出資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

・資格取得支援の取り組み

2025年12月時点の主要資格の取得状況は図表⑭の通りである。

大型・中型免許未取得者に対しては、取得費用を会社負担とし、資格取得をサポートしている。同様にクレーンやフォークリフト、玉掛けの技能講習費用も会社負担としている。また、多くの運行管理者（15名）が在籍しているのも同社グループの大きな強みである。取得支援のため、受験費用や試験対策講座費用を会社で負担している。

資格取得者に対してはそれぞれの資格内容に応じた手当支給をしている。

資格名	取得者数
大型自動車免許	43名
中型自動車免許	51名
けん引免許	28名
大型特殊免許	2名
小型移動指揮クレーン（技能講習）	13名
フォークリフト免許（技能講習）	28名
玉掛け（技能実習）	26名
運行管理者	15名

図表⑭ 五島商運グループの資格取得状況（延べ人数）
（出典：五島商運提供資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

・高齢者雇用推進の取り組み

就業規則に定める定年は60歳だが、健康状態や適性、本人の意思をもとに65歳まで再雇用を実施しており、定年後も継続して活躍できる環境を整備している。65歳以上の社員が5名在籍しており、高齢者が活躍できる職場となっている。

3.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

社会（個人のニーズ）		
紛争	現代奴隷	児童労働
データプライバシー	自然災害	健康および安全性
水	食料	エネルギー
住居	健康と衛生	教育
移動手段	情報	コネクティビティ
文化と伝統	ファイナンス	雇用
賃金	社会的保護	ジェンダー平等
民族・人種平等	年齢差別	その他の社会的弱者
社会経済（人間の集団的ニーズ）		
法の支配	市民的自由	セクターの多様性
零細・中小企業の繁栄	インフラ	経済収束
自然環境（プラネタリーバウンダリー）		
気候の安定性	水域	大気
土壌	生物種	生息地
資源強度	廃棄物	

（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を表示）

【UNEP FIのインパクト分析ツールを用いた結果】

国際標準産業分類	陸路貨物運送業
ポジティブ・インパクト	移動手段、雇用、賃金、零細・中小企業の繁栄
ネガティブ・インパクト	自然災害、健康および安全性、社会的保護、気候の安定性、大気、土壌、生物種、生息地、資源強度、廃棄物

【当社の事業活動を踏まえ特定したインパクト】

■ポジティブ・インパクト

インパクト	取組内容
移動手段、インフラ	➢ 鋼管、鋼材輸送の取り組み
雇用	➢ 雇用増の取り組み
賃金	➢ 賃上げの取り組み
零細・中小企業の繁栄	➢ 中小運送業者との連携の取り組み

■ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）

インパクト	取組内容
自然災害	➤ BCP策定の取り組み
健康および安全性、大気	➤ NO _x ・PM排出削減の取り組み
健康および安全性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 交通事故や労災事故防止の取り組み ➤ 働きやすい職場環境づくりへの取り組み ➤ 健康経営の取り組み ➤ 物流2024年問題への対応 ➤ IT活用やデジタル化の取り組み ➤ 有給休暇取得促進と時間外労働削減の取り組み
社会的保護	➤ 福利厚生充実の取り組み
気候の安定性、資源強度	➤ 軽油使用量削減の取り組み
気候の安定性	➤ 太陽光発電設備設置による電力使用量削減の取り組み
廃棄物	➤ 廃棄物の適切な処理の取り組み

■ポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクトの双方

インパクト	取組内容
（ポジティブ）教育、賃金 （ネガティブ）社会的保護	➤ 資格取得支援の取り組み
（ポジティブ）雇用 （ネガティブ）年齢差別	➤ 高齢者活躍推進の取り組み

■ UNEP FI 分析ツールで発出されたものの、インパクト特定しないもの

<ネガティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
土壌、生物種、生息地	➤ 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ず、事業上生態系への影響を最小化すべく配慮しているため。

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

五島商運及び五島商運グループは、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。設定したKPIのうち、目標年度までに達成したものについては、再度の目標設定等を検討する。

【ポジティブ・インパクト】

特定したインパクト	雇用	
取組内容（インパクト内容）	雇用増の取り組み	
KPI	【グループ目標】 <ul style="list-style-type: none"> ● グループ3社について2029年12月までに2025年12月比で正社員数を合計10名増加させる。 ● 2029年12月までにM&Aを2件実施する。 	
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ SNS（InstagramやTikTok）による求人や求人・転職サイト「ドラEVER」を活用し、採用活動を行う。 ➢ 2026年1月から「ドライバー紹介制度」を開始し、社員紹介による採用活動を行う。 ➢ 賃金等の処遇面をさらに向上させるとともに、働きやすい職場環境整備に努めることで離職を防ぐ。 ➢ グループ3社の他、M&Aも積極活用しグループ社員数を増やす。 	
貢献するSDGs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、並びに同一労働同一賃金を達成する。
	8.6	2020年までに、就労、就学及び職業訓練のいずれも行っていない若者の割合を大幅に減らす。

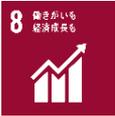


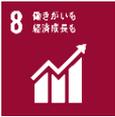
【ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）】

特定したインパクト	自然災害	
取組内容（インパクト内容）	BCP策定の取り組み	
KPI	【グループ目標】 ● グループ3社についてBCPを2027年12月までに策定する。また策定後は2年毎に内容の見直しを行う。	
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自社グループの業務の洗い出しを行い、災害が発生した際の業務上のリスクを把握する。 ➢ リスク分析をもとに、基本方針の策定、優先事業の特定、初動動作や事前対策の立案を行う。 ➢ 本社と各営業所の連携も検討する。 ➢ 策定にあたっては、中小企業基盤整備機構によるハンズオン支援活用を検討する。 	
貢献するSDGsターゲット	13.1	全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。 

特定したインパクト	健康および安全性、大気	
取組内容（インパクト内容）	NOx・PM排出削減の取り組み	
KPI	【グループ目標】 ● 保有車両を全てNOx・PM法適合車にすることを毎年継続する。	
KPI達成に向けた取り組み	➢ 今後も車両入れ替え時には、NOx・PM法適合車かつ燃費性能のよい車両を計画的に導入する。	
貢献するSDGsターゲット	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。 

特定したインパクト	健康および安全性	
取組内容（インパクト内容）	交通事故や労災事故防止の取り組み	
KPI	【グループ目標】 ● グループ3社について、重大な交通事故及び4日以上 of 休業を伴う労災事故について毎年0件を継続する。	

KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ドライブレコーダー、デジタルタコグラフを活用し、ドライバーの運転状況や適性をチェックし、改善指導を行う。 ➤ 定期健康診断による健康状態の確認の他、乗務前後の点呼時や中間点呼時に体調等の確認を行う。 ➤ 事故防止のための安全教育や啓蒙活動を継続する。 		
貢献するSDGsターゲット	3.4	2030年までに、非感染性疾患による若年死亡率を、予防や治療を通じて3分の1減少させ、精神保健及び福祉を促進する。	
	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、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。	

特定したインパクト	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	働きやすい職場環境づくりへの取り組み		
KPI	【グループ目標】 <ul style="list-style-type: none"> ● 働きやすい職場環境認証制度において2029年12月までに「二つ星」以上へランクアップする（現在一つ星）。 ● 2028年12月までにグループ各社の人事制度を見直したうえで運用を開始する。 		
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 働きやすい職場環境認証制度のランクアップにネックとなる事項を洗い出し、対策を実施する。 ➤ 人事制度の見直しについては人事コンサルタント活用を検討する。 ➤ 業務の効率化を引き続き図るとともに、採用を継続することで、無理のない運行シフトを行う。 		
貢献するSDGs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、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	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、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。	

特定したインパクト	気候の安定性、資源強度		
取組内容（インパクト内容）	軽油使用量削減の取組み		
KPI	【五島商運単体目標】 <ul style="list-style-type: none"> ● 2027年12月までにグリーン経営認証を取得する。 ● グリーン経営認証取得後は同認証における目標に沿って、車両の燃費向上を行う。 		
KPI達成に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ グリーン経営認証の審査内容を把握した上で、計画的に申請手続きを行う。 ➢ 引続きエコドライブ推進に取り組む。 ➢ 燃費性能の高い低炭素型ディーゼルトラックを計画的に導入する。 ➢ 以上により、グリーン経営認証を受けるとともに、認証申請時の目標に沿って、車両の燃費向上に取り組む。 		
貢献するSDGsターゲット	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。	
	13.1	全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。	

なお、以下の取組みは、ネガティブ・インパクトとして特定しているものの、下記理由からKPIは設定していない。

インパクト	取組内容	KPIを設定しない理由
社会的保護	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 福利厚生充実の取組み ➢ 資格取得支援の取組み 	現時点でも福利厚生の充実、資格取得支援を行うことで、ネガティブ・インパクトの軽減に十分取り組んでいるため。
年齢差別	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 高齢者活躍推進の取組み 	現時点でも再雇用により、高齢者の雇用を十分に行っているため。
廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 廃棄物の適切な処理の取組み 	現時点でも廃棄物の適切な処理を行っており、ネガティブ・インパクトの抑制に十分取り組んでいるため。

5.サステナビリティ管理体制

五島商運は、本ファイナンスに取り組むにあたり、中村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、中村社長を最高責任者、谷口常務をプロジェクト・リーダーとし、KPI毎に選任されたリーダーを中心として、全従業員が一丸となってKPIの達成に向けた活動を推進していく。

(最高責任者)	代表取締役社長	中村友貴
(プロジェクト・リーダー)	常務取締役	谷口達哉
(KPI推進リーダー)	設定したKPIごとにリーダーを選任	

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、五島商運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、五島商運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。五島商運は、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」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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

執行役員 浜崎 治

〒104-0028

東京都中央区八重洲2丁目10番17号 商工中金本店内

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