

## 株式会社商工組合中央金庫が実施する 千里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は、株式会社商工組合中央金庫が実施する千里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2月13日

株式会社 日本格付研究所

評価対象：

千里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」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カouncil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」）が千里運輸株式会社（「千里運輸」）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、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・評価を参考し、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」（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スクワードがまとめた「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企業以外の企業）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。<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. 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、千里運輸の持つうるインパクトを、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、千里運輸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、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。

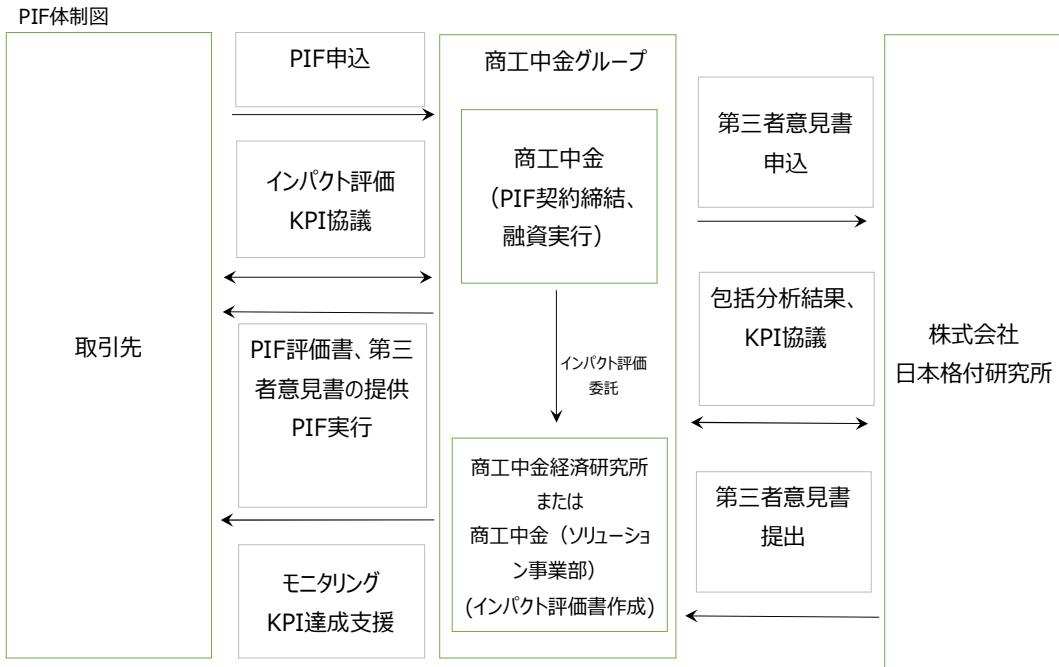
---

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。

---

<sup>1</sup> 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。

(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ティング

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。

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の整合性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千里運輸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

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

葛 友樹

---

葛 友樹

## 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スクォースがまとめた「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できません。

### 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スクウォース

「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行為との関係

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行為とは異なります。

### 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、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、明示的であると默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、保有の意思決定について何らの推奨をするものではありません。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、改変等をする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)

### ■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、ブローカー・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2月13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）が千里運輸株式会社（以下、千里運輸）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当たって、千里運輸の活動が、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「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」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スクワースがまとめた「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※に対するファイナンスに適用しています。

※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企業以外の企業）

## 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、経営方針
  - 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        | 千里運輸株式会社      |
| 借入金額       | 200,000,000 円 |
| 資金使途       | 運転資金          |
| 借入期間       | 10 年          |
| モニタリング実施時期 | 毎年 1 月        |

## 2.企業概要・事業活動

### 2.1 基本情報

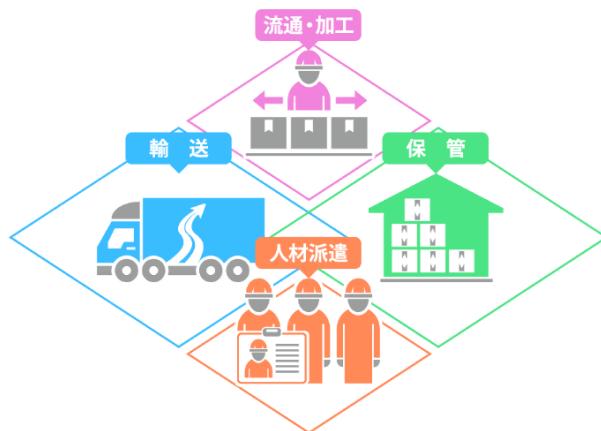
|       |  |
|-------|--|
| 本社所在地 | 大阪府摂津市鶴野 3 丁目 6-11   |
| 創業・設立 | 創業：1965 年<br>設立：1968 年   |
| 資本金   | 30,000,000 円   |
| 従業員数  | 88 名 (2025 年 9 月現在)  |
| 事業内容  | 一般貨物自動車運送業<br>倉庫業  |
| 主要取引先 | 東罐ロジテック株式会社<br>東罐興業株式会社<br>メビウスパッケージング株式会社<br>日本トーカンパッケージ株式会社<br>株式会社柏木モールド<br>伊藤忠食品株式会社 |

### 【業務内容】

千里運輸は、大阪府摂津市に本社を置く総合物流企業である。経営理念として「より確実に、より迅速に、より安全に」を掲げ、顧客の多様なニーズに応える柔軟な物流サービスを提供している。

主力事業は、食品包装容器関連を中心とした一般貨物輸送に加え、グループ企業である名古屋千里運輸株式会社（以下、名古屋千里運輸）および株式会社アンティ（以下、アンティ）と連携し、倉庫業務や流通加工（検品など）、人材派遣・アウトソーシングまで幅広く展開する。

主要顧客は、食品包装容器を中心とするメーカーや卸売業者であり、特に東洋製罐グループ（東罐興業・東罐ロジテックなど）とは長年にわたる取引実績を有している。紙コップや樹脂容器などの包装関連製品の物流に強みを持ち、包装容器分野で培ったノウハウを活かした高品質なサービスを提供している。

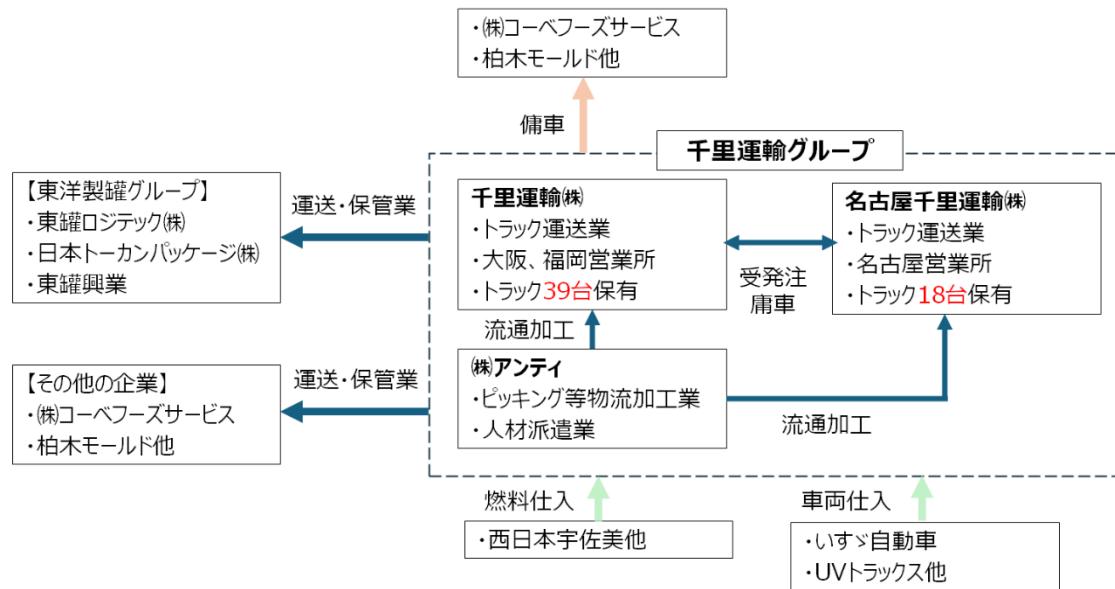


物流のワンストップ体制を築いている（出典：当社 HP）

長年の業歴で培われた現場対応力と、ISO9001に準拠した品質管理体制、そして柔軟な人材配置による迅速な対応力に強みがある。特に、倉庫管理や流通加工に関する豊富なノウハウを活かし、品質・納期・コストの最適バランスを追求したサービスを提供している。

また、顧客との長期的なパートナーシップを重視し、顧客満足度向上に向けた取り組みを継続することで、業界内で高い信頼を獲得している。さらに、従業員の働きやすさにも配慮し、エンゲージメント調査を実施するなど、職場環境の改善にも力を注いでいる。

間接部門の生産性向上、モーダルシフトの推進、環境対応物流の強化を戦略の柱に据えている。加えて、EC市場の拡大やサステナブル物流への需要増加は、同社にとって大きな成長機会と捉えている。



商流図（出典：ヒアリングにより商工中金経済研究所が作成）



千里運輸の車両（出典：当社 HP）

【事業拠点】

| 拠点名               | 住所                    | 特徴                                       |
|-------------------|-----------------------|--|
| 本社・本社営業所          | 大阪府摂津市鶴野 3-6-11       | 本社機能に加え、営業部門も併設                          |
| 茨木営業所             | 大阪府摂津市昭和園 10-1        | 製造メーカー内請負業務の物流・配達拠点                      |
| 茨木彩都倉庫            | 大阪府茨木市彩都はなだ 2-1-4     | 大型倉庫を備えた保管・在庫管理拠点、最新の設備を備える              |
| 北大阪営業所<br>(第一、第二) | 大阪府茨木市宮島 2-3-1        | アンティを併設、加工機能を持つ                          |
| 福岡営業所             | 福岡県宮若市山口 1299-10      | 九州エリアの物流拠点                               |
| 名古屋千里運輸           | 愛知県小牧市大字東田中字東島 2066-1 | グループ企業。東海エリアを中心に「輸送」「保管」「流通加工」の3部門を開     |
| アンティ              | 大阪府摂津市香露園 16-12 101号室 | グループ企業。総合人材サービス企業(人材派遣・業務請負・流通加工・外国人材支援) |



本社事務所（出典：当社提供資料）



本社に隣接する物流倉庫（出典：当社提供資料）



茨木営業所（出典：当社提供資料）



茨木彩都倉庫（出典：当社提供資料）



北大阪営業所第一（出典：当社提供資料）



北大阪営業所第二（出典：当社提供資料）



福岡営業所（出典：当社提供資料）

【沿革】

|           |                                    |
|-----------|------------------------------------|
| 1965年 2月  | 千里運輸創業（大阪市東淀川区新富3, 東罐興業株式会社三国事務所内） |
| 1968年 6月  | 千里運輸株式会社設立                         |
| 1972年 11月 | 茨木営業所開設（東罐興業 大阪工場内）                |
| 1988年 9月  | 第一配送センター開設                         |
| 1991年 7月  | 本社移転及び本社配送センター開設（摂津市学園町）           |
| 1994年 4月  | 資本金15百万円へ増額                        |
| 2000年 4月  | 福岡営業所開設                            |
| 2001年 12月 | 本社移転及び本社配送センター移転（摂津市鶴野）            |
| 2004年 11月 | ISO9001取得                          |
| 2012年 10月 | 代表取締役 川西通公氏就任                      |
| 2015年 3月  | 千里運輸株式会社創立50周年                     |
| 2021年 1月  | 郡倉庫開設                              |
| 2024年 4月  | 茨木彩都倉庫開設（郡倉庫を移転）                   |
| 2025年 1月  | 北大阪営業所（第二）開設                       |



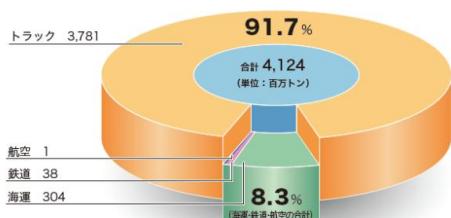
倉庫管理や流通加工などワンストップで取り組む（出典：当社HP）

## 2.2 業界動向

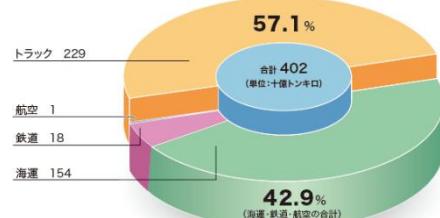
### ■ トラック輸送産業の概況

#### ● トラック輸送は貨物輸送の主役

国土交通省「令和 7 年版交通政策白書」によると、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り、2023 年度の国内貨物輸送量は約 4,124 百万トンで、前年度比約 1.5% 減少となっている。輸送機関別分担率は、営業用と自家用を合わせたトラックが約 91.7% を占めている。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。また、国内貨物輸送量について輸送距離を加味したトンキロベースでみると、トラックが約 57.1% となっている。トンキロベースの分担率は、トンベースの分担率と比較すると、重量物の長距離輸送に適した内航海運と鉄道のシェアが高くなり、短距離輸送も担うトラックのシェアが低くなっている。



輸送機関別分担率（トンベース）

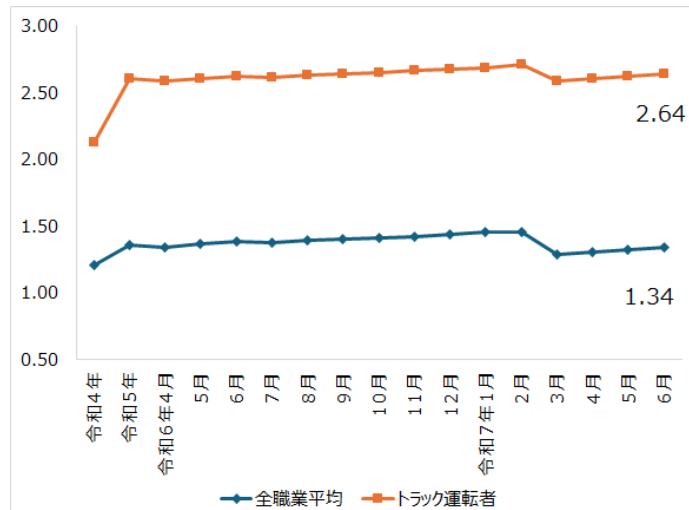


輸送機関別分担率（トンキロベース）

(出典：全日本トラック協会「輸送産業の現状と課題 2025」)

#### ● トラック運転者の担い手不足

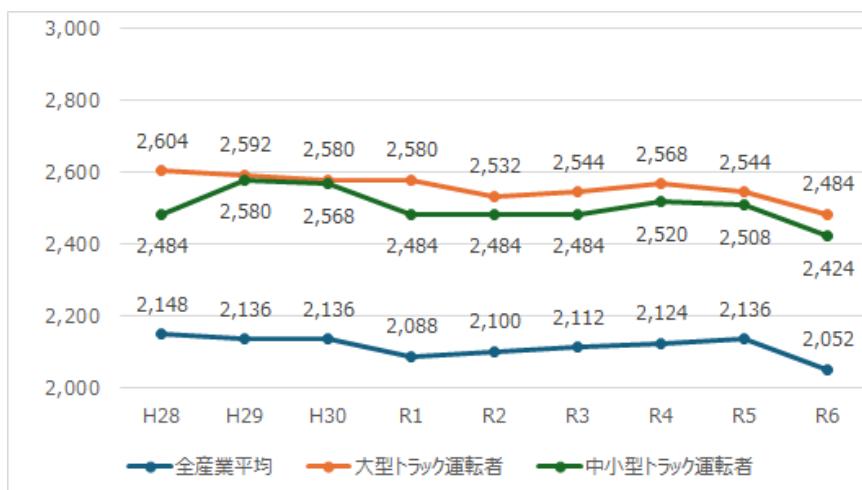
トラック運転者の有効求人倍率は 2.64 倍（令和 7 年 6 月）で、全職業平均より約 2 倍高くなっている。トラック輸送業界は、以前から人手不足の状況が続いているが、ネット通販が広く普及し、宅配の需要が高まり、宅配便の取扱個数が 2024 年には約 50 億個、コロナ禍前の 2019 年は 43 億個と比べると 16.4% 増



トラック運転者の有効求人倍率（出典：総務省「労働力調査」）

加していることから、人手不足が深刻化している。また、若年労働力が不足し、ドライバーの高齢化が進んでいることから、今後さらに人手不足が進むことも考えられる。総務省「労働力調査」によると、2023年においては、40歳未満の若い就業者は全体の24.9%である一方で、40歳以上50歳未満が25.4%、50歳以上が49.7%を占めている。女性の比率については、就業者全体で20.4%、輸送・機械運転従事者では3.4%と低い状況にある。

- **長時間労働と時間外労働規制の見直し（物流の2024年問題）**



トラックドライバーの労働時間の推移（出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」より）

厚生労働省「賃金構造基本統計調査」によると、2024年におけるトラック運転者の年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で432時間（月平均36時間）長く、中小型トラック運転者で372時間（月平均31時間）長いという結果になっている。2018年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、2024年4月より、年960時間（休日労働を含まず）の上限規制が適用されている。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告知」により、拘束時間等の管理が強化されている。

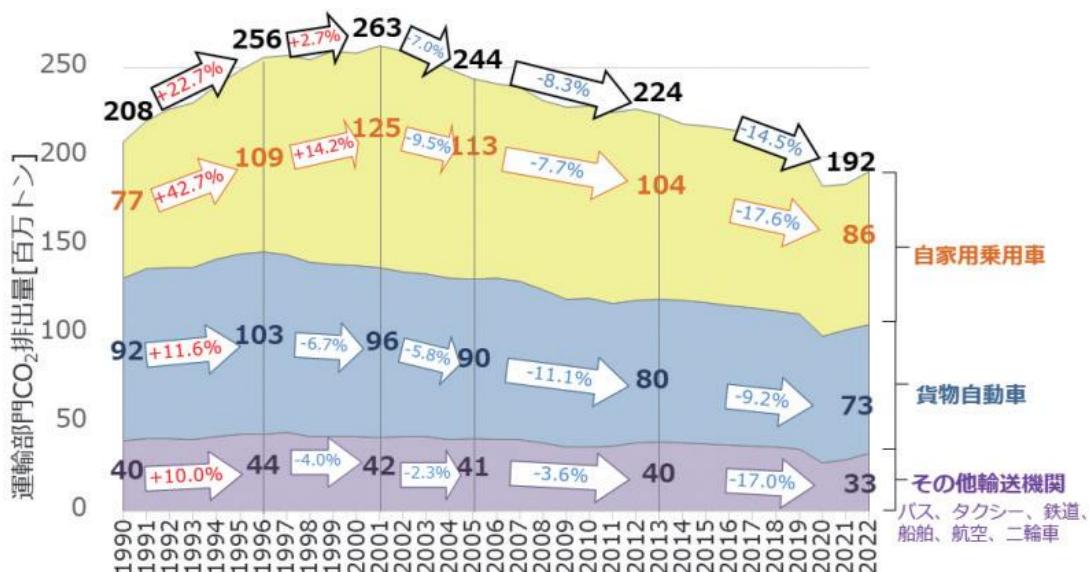
- **労働時間規制等による物流への影響**

物流の2024年問題に対して対策をとらなければ、将来輸送能力が大きく不足することが懸念されている。この問題を解決するためには、輸送を現場で支えるトラックドライバーの働き方改革を実現し、併せて他の産業並みに賃金水準を引き上げるといったことにより、トラックドライバーを魅力ある職業にしていくことが必要となる。国においても、2023年6月に、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で、「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられ、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」に係る具体的な施策が取りまとめられた。業界としても、こうした施策を実効性のあるものにするために、政府と連携し、輸送会社に対し、積極的に取り組みをバックアップしていく考えである。

## ● 環境対策

運輸部門全体の CO<sub>2</sub> 排出量は 2001 年度の 2 億 6,300 万トンを、うち営業用トラックからの CO<sub>2</sub> 排出量は 2006 年度の 4,900 万トンをそれぞれピークとして、その後は一貫して減少傾向にある。特に 2020 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により旅客・貨物ともに輸送量が減少した。2022 年度は 2021 年度に引き続きやや増加したものの、2005 年度比で運輸部門全体では約 21% の減少、営業用トラックでは約 15% の減少となった。

貨物輸送において、CO<sub>2</sub> の排出量を輸送量（トンキロ）で割り、単位輸送量当たりの CO<sub>2</sub> 排出量を試算すると、営業用トラックの排出量は自家用トラックと比較して非常に少なく、より環境負荷の少ない輸送形態である。日本政府は 2050 年を目標にカーボンニュートラルに取り組んでおり、トラック業界においても EV の活用など環境負荷の少ない輸送手段や燃料への切り替えが求められている。



(出典：環境省「運輸部門の CO<sub>2</sub> 排出量の推移」)

## 2.3 企業理念、経営方針

### 【企業理念】

**Sure Speed Safe**

3つの S で「満足」をお届けする

「より確実に、より迅速に、より安全に」

### 【経営方針】

#### **顧客第一主義**

「心を運ぶ、笑顔を送るーを基本精神として、人と物を大切に変革に取り組む。」

#### **輸送効率の向上**

既存事業の効率化を図り、モーダルシフトなど新事業にも取り組む。

#### **DX 推進**

間接部門の生産性向上を目的にデジタル化を加速。

#### **従業員満足度の向上**

働きやすい職場環境を整備し、エンゲージメント調査や改善活動を継続。

#### **安全管理の徹底**

交通事故・貨物事故防止のため、安全意識の醸成と管理体制強化。

#### **サステナブル経営**

環境対応物流やカーボンニュートラルへの対応を推進。

#### **地域・社会との共生**

雇用創出と社会貢献を重視し、企業として持続的な成長を目指す。

## 2.4 事業活動

千里運輸は、大阪府を拠点に食品、包装容器、日用品などの輸送を中心とした総合物流サービスを提供する企業である。同社の事業活動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。

### ■ 自然環境の取り組み

- 燃費効率改善の取り組み

千里運輸は、食品や包装容器、日用品などの物流を担う企業として、環境負荷の低減を重要な経営課題に位置付けている。現在、エネルギー使用構成の中で軽油燃料が最大の CO<sub>2</sub> 排出源となっているが、軽油使用量は 2024 年 9 月期約 79.3 万 kL から 2025 年 9 月期 74.3 万 kL へと 6.3% 削減されており、燃費改善や運行効率化の取り組みが着実に進んでいることを示している。

加えて、配送ルートの見直しや積載率の向上、共同配送の推進によって無駄な走行を削減し、長距離輸送では鉄道や船舶を活用するモーダルシフトの検討を進めている。さらに、ロジップッシュ<sup>1</sup>などのデジタル技術を活用した運行管理により、さらなる燃料効率の改善を目指している。

| 車種  | 台数 | 備考     |
|-----|----|--------|
| 大型  | 27 | 環境適合車両 |
| 4トン | 6  | 環境適合車両 |
| 2トン | 4  | 環境適合車両 |
| 1トン | 2  | 環境適合車両 |
| 合計  | 39 | —      |

千里運輸の車両保有状況 2025 年 9 月

- NOx・PM 削減の取り組み

燃費性能の高い車両への更新を進め、NOx・PM 法適合車への代替を徹底した結果、現在では保有車両のすべてが適合済みとなり、大気汚染物質の排出抑制にも寄与している。さらに、デジタルや運行管理システムを活用し、アイドリングストップや急加減速の抑制を徹底することで、燃料効率の向上を図っている。こうした取り組みにより、軽油使用量の削減と CO<sub>2</sub> 排出量の低減が実現している。

- グリーン経営認証の取り組み

環境負荷低減と持続可能な物流の実現を目指し、3 年以内のグリーン経営認証取得を目標に掲げている。現在、エコドライブの推進による燃費効率改善など、認証基準に沿った取り組みを積極的に進めている。

これらの取り組みは、CO<sub>2</sub> 排出削減や省エネ効果をもたらすだけでなく、運転効率やコスト削減にも寄与する。さらに、認証取得は顧客や取引先に対し、「環境にやさしい物流企業」であることを示す

<sup>1</sup> 商工中金が提供する運送事業者向けのクラウド型車両・採算管理サービス

証明となり、信頼性向上や競争力強化につながる。

なお、グループ会社の名古屋千里運輸はすでに認証を取得済みであり、グループ全体で環境経営を推進していく。

- 産業廃棄物削減の取り組み

2024年3月期および2025年3月期の産業廃棄物量は、いずれも焼却処分量約10トンで推移している。処理は専門業者に委託し、マニフェストで適正処理を確認している。主な発生源は、事務系書類、流通加工や検品作業に伴う包装容器、ストレッチフィルムであり、これらの削減が重要な課題となっている。

この課題に対応するため、同社は廃棄物削減に向けて「分別の徹底」と「再資源化率の向上」を重点施策として掲げている。具体的には、事務系書類のペーパーレス化を進めるためのデジタル化推進、検品工程で発生する副資材の再利用による廃棄発生源の抑制、さらに、廃棄物処理費用の削減も視野に入れ、焼却処分からリサイクルへの移行を進めている。

また、廃タイヤについては業者に委託し、毎月約16本を適正処理している。加えて、古い車両や設備の更新・処分に際しても、リユース・リサイクルを優先し、専門業者による適正処理を徹底している。これらの取り組みを通じて、環境負荷の低減と循環型社会の実現に貢献している。

## ■ 社会の取り組み

- 外国人の採用、育成の取り組み

千里運輸では、2024年度より外国人ドライバーの採用を開始した。これは物流業界の人手不足への対応と、2024年に進んだ外国人就労に関する規制緩和の流れに沿った取り組みである。まだ業界全体では外国人ドライバーの採用事例は少ない中、2025年に外国人ドライバーを1名採用、同社は先駆的に一定数の外国人ドライバーを採用し、育成していく方針を掲げている。採用後は日本の交通ルールや安全運転の徹底指導に加え、生活面でのサポートも行い、長期的な定着を目指している。今後もドライバーを含めた外国人採用を強化していく。

- 賃上げの取り組み

従業員の生活水準向上と企業の持続的成長を両立させるため、安定的な賃金改善に取り組んでいる。平均年収は2024年9月時点で4,654千円、2025年9月には4,733千円（大阪府平均4,437千円）へと上昇しており、約1.7%の賃上げが実現されている。

同社は、単なる賃金引き上げにとどまらず、資格取得支援や手当制度を通じて、スキルアップと報酬改善を連動させる仕組みを整えている。運行管理者やフォークリフト資格、安全衛生管理者など、業務に直結する資格取得に対して費用負担や手当を付与することで、従業員のキャリア形成を支援し、企業全体の安全性・品質向上にもつなげている。

- 働き方改革の取り組み

物流業界特有の長時間労働や人材不足といった課題に対応するため、従業員のワークライフバランス改善を重視した働き方改革を推進している。2025年には「働き方改革推進室」を設置し、労働環境に関する相談窓口の開設や、各事業所への目安箱設置など、風通しの良い職場づくりを進めている。年間休日は100日を確保し、平均有給休暇取得率は33%、平均取得日数は5.5日と一定水準を維持している。今後は計画的な休暇取得をさらに促進し、心身の健康維持を支援していく。残業時間は、月間平均で乗務員は約40時間、リフトマンは約20時間である。今後は配車効率化やDX導入による業務省力化を進めさらなる残業時間の縮減を目指す。

| 項目            | 単位 | 2024年9月期 | 2025年9月期 |
|---------------|----|----------|----------|
| 年間休日数         | 日  | 100      | 100      |
| 平均有給休暇取得率     | %  | 28.5     | 29.0     |
| 平均残業時間（リフトマン） | 時間 | —        | 20       |
| 平均残業時間（ドライバー） | 時間 | —        | 40       |

働き方関連データ（出典：当社提供資料）

- 幸せデザインサーベイ<sup>2</sup>導入の取り組み

従業員の幸福度を可視化し、働きやすい職場環境の実現を目指すため、「幸せデザインサーベイ」の導入を進める。2026年9月期までに全社的な運用体制を整え、サーベイ結果を基にした改善施策を継続的に実施することで、従業員の満足度向上と組織の持続的成長を両立させる。



- 安全と健康維持の取り組み

安全確保と従業員の健康維持を企業経営の最重要課題と位置付け、体系的な安全衛生管理を実施している。

従業員の健康と生活の安定を支えるため、社会保険（健康保険・厚生年金・雇用保険・労災保険）を完備し、定期健康診断、健康管理体制を充実させている。福利厚生面では、各種手当（通勤手当・家族手当・資格手当）の支給、退職金制度、慶弔見舞金制度などを整備し、従業員が安心して働く環境づくりに努めている。

<sup>2</sup> 商工中金が提供する企業向けの従業員幸福度調査サービスで、従業員の「幸せ」を数値化し、経営改善や組織改革に活かすためのツール

- G マーク取得の取り組み

千里運輸は、輸送の安全確保を最重要課題と位置付け、安全性優良事業所認定制度（G マーク）の取得を目指している。認定取得に向けて、安全管理体制の明文化と標準化、定期的な教育・会議の実施、法令遵守の強化と運行管理の徹底などの取り組みを進めている。

これらの取り組みにより、社員の安全意識向上と事故防止を徹底し、荷主企業や顧客からの信頼性をさらに高める体制を築くことを目指している。

また、管理職研修や所長会議では、安全講習、災害対応、健康管理をテーマにした教育を定期的に実施する。特に、年 2 回の安全衛生研修を通じて労働災害防止に向けた実践的な知識を共有し、さらに毎月各事業所で 10 分間の安全教育・講習を継続的に行うことで、安全意識の定着を推進している。

安全実績として、過去 5 年間の労災発生状況は 1 件 → 0 件 → 2 件 → 1 件 → 0 件と推移し、重大事故（労基署報告レベル）はゼロを維持する。交通事故は、昨年轻微な事故が 1 件発生したが、継続的なモニタリングと再発防止策を強化している。

- ISO9001 認証取得の取り組み

2004 年に品質マネジメント規格「ISO9001」を取得し、品質向上と業務の標準化に取り組んでいる。ISO9001 取得を契機に、各部門の業務プロセスを明確化し、標準化を進め確実・迅速・安全な物流サービスの提供を目指す。安定したサービス提供と信頼関係の構築において、ISO9001 は重要な役割を果たしている。

- 人材育成の取り組み

物流業務の品質向上と安全確保を目的に、計画的な人材育成を推進している。同社は定期的な研修と資格取得支援を両輪とした育成体制を整備している。

| 資格名        | 保有者数 | 取得費用負担 | 手当支給 |
|------------|------|--------|------|
| 運行管理者      | 7    | 有      | 有    |
| フォークリフト    | 59   | 有      | —    |
| はい作業主任者    | 11   | 有      | 有    |
| 衛生管理者      | 4    | 有      | 有    |
| (延べ資格保有者数) | 81   | —      | —    |

資格保有者数 2025 年 9 月時点（出典：当社提供資料）

千里運輸の資格取得支援では、運行管理者、フォークリフト、はい作業主任者、衛生管理者など、業務に直結する資格を積極的に取得させている。取得費用は会社が負担し、資格手当も支給する制度を設けることで、従業員のスキルアップを促進し、キャリア形成を支援している。

## ■ 社会経済への取り組み

### ● 協力業者との連携、地域雇用の促進

食品・包装容器・日用品など、生活に密着した商品を扱うメーカーや卸売業者向けに、輸送・倉庫・流通加工を一体化したワンストップ物流サービスを提供している。検品・保管・配送までを効率的に管理し、顧客企業の物流業務を包括的に支援することで、サプライチェーン全体の安定性と信頼性を向上させている。

また、大阪本社を中心に、愛知（犬山・小牧）や福岡に拠点を展開し、広域にわたる物流ネットワークを構築する。これにより、協力業者との連携を強化するとともに、地域雇用の促進を通じて、地域の零細企業や経済の活性化に貢献している。

### 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                 | 現代奴隸   | 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 壤                 | 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、倉庫保管業                                     |
| 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、土壤、生物種、生息地、資源強度、廃棄物 |

【当社の事業活動などを踏まえて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               |
|------------|--------------------|
| 賃金         | ➤ 賃上げの取り組み         |
| 零細・中小企業の繁栄 | ➤ 協力業者との連携、地域雇用の促進 |

■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  |
|-------------|---|
| 健康および安全性    | ➤ 働き方改革の取り組み<br>➤ 幸せデザインサーベイ導入の取り組み<br>➤ ISO9001 認証取得の取り組み<br>➤ Gマーク取得の取り組み |
| 社会的保護       | ➤ 安全と健康維持の取り組み  |
| 気候の安定性      | ➤ グリーン経営取得の取り組み   |
| 気候の安定性、資源強度 | ➤ 燃費効率改善の取り組み   |
| 大気          | ➤ NOx・PM 削減の取り組み  |
| 資源強度、廃棄物    | ➤ 産業廃棄物削減の取り組み  |

■ポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）の両方

| インパクト          | 取組内容             |
|----------------|------------------|
| 教育、賃金（ポジティブ）   | ➤ 人材育成の取り組み      |
| 社会的保護（ネガティブ）   |                  |
| 雇用（ポジティブ）      | ➤ 外国人の採用、育成の取り組み |
| 民族・人種平等（ネガティブ） |                  |

■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

＜ポジティブ・インパクト＞

| インパクト | 特定しない理由                   |
|-------|---------------------------|
| 移動手段  | ➤ 移動手段を提供する事業活動を行っていないため。 |

＜ネガティブ・インパクト＞

| インパクト      | 特定しない理由  |
|------------|--|
| 自然災害       | ➤ 事業活動において、土地は適正な管理・運用がなされており、有害物質の発生リスクに対しても十分な措置が取られているため。 |
| 土壤、生物種、生息地 | ➤ 土壤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。  |

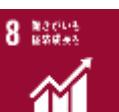
#### 4.本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性

千里運輸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。

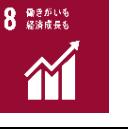
##### 【ポジティブ・インパクト】

|                        |  |  |   |
|------------------------|--|--|---|
| <b>特定したインパクト</b>       | <b>賃金</b>  |  |   |
| <b>取組内容（インパクト内容）</b>   | 賃上げの取り組み   |  |   |
| <b>KPI</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>平均年収の前年比上昇率を年 2.0%以上とする</b></li> </ul>   |  |   |
| <b>KPI 達成に向けた取り組み</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 賃上げ原資を確保するため 1 人当たり生産性（営業利益 + 人件費 + 減価償却 ÷ 従業員数）を前年 3%以上改善する。</li> <li>➢ 従業員のスキル向上と報酬改善を連動させるため、運行管理者、フォークリフト、安全衛生管理者などの資格取得者数を増加させるなどを重視する。</li> </ul> |  |   |
| <b>貢献する SDGs ターゲット</b> | 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。   |   |
|                        | 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。 |  |

##### 【ネガティブ・インパクト】

|                        |   |  |   |
|------------------------|---|--|---|
| <b>特定したインパクト</b>       | <b>健康および安全性</b>   |  |   |
| <b>取組内容（インパクト内容）</b>   | 幸せデザインサーベイ導入の取り組み   |  |   |
| <b>KPI</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>2026 年 9 月期までに「幸せデザインサーベイ」を導入する</b></li> <li>● <b>サーベイで算出した幸せ指数を基準に、融資期間中のポイントアップ目標を設定する。以降改善効果を確認するため、幸せデザインサーベイを毎年実施し、ポイントアップを図る</b></li> </ul> |  |   |
| <b>KPI 達成に向けた取り組み</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 「幸せデザインサーベイ」を実施し、その結果を経営陣と従業員が対話の上、社員にとって満足度の高い、働きがいのある企業を目指す。</li> </ul>  |  |   |
| <b>貢献する SDGs ターゲット</b> | 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。 |  |

|  |      |  |   |
|--|------|--|---|
|  | 10.2 | 2030 年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。 |  |
|--|------|--|---|

|                        |   |  |   |
|------------------------|---|--|---|
| <b>特定したインパクト</b>       | 健康および安全性  |  |   |
| <b>取組内容（インパクト内容）</b>   | 働き方改革の取り組み  |  |   |
| <b>KPI</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>有給休暇取得率を 2035 年 9 月期までに 70%を超える（2025 年 9 月期：29%）</b></li> <li><b>月間平均残業時間を 2036 年 9 月期までにリフトマン 10 時間、ドライバー 30 時間以下にする（2025 年 9 月期：リフトマン 20 時間、ドライバー 40 時間）</b></li> </ul>   |  |   |
| <b>PI 達成に向けた取り組み</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>有休取得促進のため、計画的付与制度の導入や取得状況の定期モニタリングを実施する。</li> <li>残業削減に向けて、業務プロセスの見直しや IT ツールによる効率化を推進する。</li> <li>管理職に対する労働時間管理研修を実施し、長時間労働抑制の意識を浸透させる。</li> <li>柔軟な勤務制度（フレックスタイム、テレワーク）を導入し、ワーク・ライフバランスを改善する。</li> <li>社内で「働き方改革推進チーム」を設置し、進捗を定期的にレビューする。</li> </ul> |  |   |
| <b>貢献する SDGs ターゲット</b> | 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。 |  |

|                       |  |  |  |
|-----------------------|--|--|--|
| <b>特定したインパクト</b>      | 社会的保護  |  |  |
| <b>取組内容（インパクト内容）</b>  | 安全と健康維持の取り組み   |  |  |
| <b>KPI</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>毎年、労災発生件数、交通事故ゼロを達成する</b></li> <li><b>2027 年 9 月期までに「G マーク」を取得する。以後は継続取得する</b></li> </ul>  |  |  |
| <b>KPI 達成に向けた取り組み</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>労災防止のため、定期的な安全教育・危険予知訓練（KY 活動）を全従業員に実施する。</li> <li>作業環境の安全点検を毎月実施し、改善事項を即時対応する仕組みを構築する。</li> <li>健康維持のため、年 1 回以上の健康診断とメンタルヘルス相談窓</li> </ul> |  |  |

|                        |  |  |
|------------------------|--|--|
|                        | <p>口を設置する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 安全性評価基準に基づく運行管理体制を整備する。</li> <li>➢ 燃費改善・エコドライブ研修を実施し、環境負荷低減を推進する。</li> <li>➢ 車両点検・整備記録の徹底、事故防止マニュアルを策定する。</li> </ul> |  |
| <b>貢献する SDGs ターゲット</b> | 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。 |

|                        |   |                                     |
|------------------------|---|-------------------------------------|
| <b>特定したインパクト</b>       | <b>気候の安定性、資源強度</b>  |                                     |
| <b>取組内容（インパクト内容）</b>   | 燃費効率改善の取り組み   |                                     |
| <b>KPI</b>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>1 台当たり軽油使用量を毎年 1% 削減する<br/>(2025 年 9 月期 : 19,068L/台)</b></li> <li>● <b>2028 年 9 月期までにグリーン経営認証制度を継続取得する</b></li> </ul>   |                                     |
| <b>KPI 達成に向けた取り組み</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ エコドライブ研修を全ドライバーに実施し、燃費改善を徹底する。</li> <li>➢ 車両の定期メンテナンスを強化し、燃費性能を維持する。</li> <li>➢ 配車計画の最適化により、走行距離を削減する。</li> <li>➢ 燃料使用量を毎月モニタリングし、削減状況を「見える化」する。</li> <li>➢ 将来的な低燃費車の導入計画を策定する。</li> </ul> |                                     |
| <b>貢献する SDGs ターゲット</b> | 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。   |
|                        | 12.2  | 2030 年までに天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する。 |

|                       |   |  |
|-----------------------|---|--|
| <b>特定したインパクト</b>      | <b>資源強度、廃棄物</b>   |  |
| <b>取組内容（インパクト内容）</b>  | 産業廃棄物削減の取り組み  |  |
| <b>KPI</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>廃棄物量を毎年 1% 削減する</b></li> </ul>  |  |
| <b>KPI 達成に向けた取り組み</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ペーパーレス化やデジタル化を推進し、事務系廃棄物を削減する。</li> <li>➢ 産業廃棄物処理業者と連携し、適正処理と再資源化率向上を図る。</li> <li>➢ 社内で廃棄物削減に関する教育・啓発活動を定期的に実施す</li> </ul> |  |

|               |  |   |
|---------------|--|---|
|               | <p>る。</p> <p>➤ 削減状況を毎月モニタリングし、改善策をPDCAサイクルで継続する。</p> |   |
| 貢献するSDGsターゲット | 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。 |

【ポジティブ・インパクト】【ネガティブ・インパクト】

|               |   |   |
|---------------|---|---|
| 特定したインパクト     | <b>雇用（ポジティブ）</b><br><b>民族・人種平等（ネガティブ）</b>   |   |
| 取組内容（インパクト内容） | 外国人の採用、育成の取り組み  |   |
| KPI           | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>2036年9月期までに外国人雇用を10名にする（2025年9月期：1名）</b></li> </ul>   |   |
| KPI達成に向けた取り組み | <p>➤ 外国人採用に向けて、外国人向け求人媒体やハローワークを活用し、採用説明会を実施する。</p> <p>➤ 社内研修や安全教育を多言語化し、外国人が安心して働く環境を整備する。</p> |   |
| 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。             |
|               | 10.2  | 2030年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。 |

|               |  |  |
|---------------|--|--|
| 特定したインパクト     | <b>教育、賃金（ポジティブ）</b><br><b>社会的保護（ネガティブ）</b>   |  |
| 取組内容（インパクト内容） | 人材育成の取り組み  |  |
| KPI           | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>2030年9月期までに衛生管理者6名体制（2025年9月期4名）を構築・維持する</b></li> </ul>  |  |
| KPI達成に向けた取り組み | <p>➤ 衛生管理者資格取得を支援するため、社内研修や外部講習への参加費用を会社負担で実施。</p> <p>➤ 資格取得者のキャリアパスを明確化し、資格手当を支給するなどモチベーション向上を図る。</p> <p>➤ グループ全体で安全衛生に関する情報共有会を定期開催し、知</p> |  |

|                        |  |   |
|------------------------|--|---|
|                        | <p>識の標準化を推進。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 労働安全衛生法に基づく教育を全社員に実施し、事故防止意識を強化。</li> <li>➤ KPI 進捗を四半期ごとにモニタリングし、未達の場合は追加施策を検討。</li> </ul> |   |
| <b>貢献する SDGs ターゲット</b> | 4.4  | <p>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> |
|                        | 8.8  | <p>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>         |

## 5. サステナビリティ管理体制

千里運輸では、本ファイナンスに取り組むにあたり、川西社長を最高責任者として、自社の事業活動とインパクトレーダー、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、川西社長を最高責任者兼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。

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| (最高責任者兼プロジェクトリーダー) | 代表取締役社長 川西 通公       |
| (事務局)              | 福田 武志、柿野 久輝         |
| (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、千里運輸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、千里運輸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。千里運輸は、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」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」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スクワードがまとめた「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 野田 芳成

〒104-0028

東京都中央区八重洲 2 丁目 10 番 17 号

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