

## 株式会社十八親和銀行が実施する 佐世保港湾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、株式会社十八親和銀行が実施する佐世保港湾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」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

2025年3月12日  
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

佐世保港湾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：株式会社十八親和銀行

評価者：株式会社長崎経済研究所

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。

## I. JCR の確認事項と留意点

JCR は、株式会社十八親和銀行（「十八親和銀行」）が佐世保港湾運輸株式会社（「佐世保港湾運輸」）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、株式会社長崎経済研究所（「長崎経済研究所」）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。十八親和銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、株式会社福岡銀行営業統括部（サステナビリティ推進グループ）（「福岡銀行営業統括部」）及び株式会社 FFG ビジネスコンサルティング（「FFG ビジネスコンサルティング」）並びに長崎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、十八親和銀行、福岡銀行営業統括部、FFG ビジネスコンサルティング、長崎経済研究所にそれを提示している。なお、十八親和銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、ポジティブ・インパクト金融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。<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。

十八親和銀行及び長崎経済研究所は、本ファイナンスを通じ、佐世保港湾運輸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、佐世保港湾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

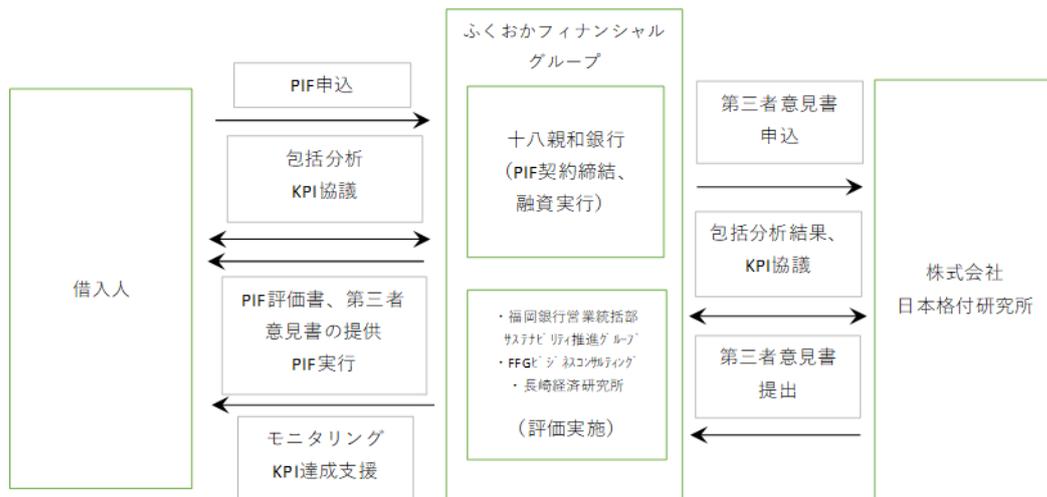
PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。

<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。

JCRは、十八親和銀行が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) 十八親和銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。

## PIF評価体制図



(出所：十八親和銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、十八親和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、十八親和銀行からの委託を受けて、福岡銀行営業統括部及び FFG ビジネスコンサルティング並びに長崎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、全て長崎経済研究所が作成した評価書を通して十八親和銀行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、長崎経済研究所が、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佐世保港湾運輸から貸付人である十八親和銀行及び評価者である長崎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

梶原 敦子

梶原 敦子

担当アナリスト

永安 佑己

永安 佑己



### 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。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」

「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の関係とは異なります。

#### 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いいます。

#### ■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

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

#### ■本件に関するお問い合わせ先

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

株式会社 **日本格付研究所**

Japan Credit Rating Agency, Ltd.  
信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル

## <FFG> ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

対象企業：佐世保港湾運輸株式会社

(十八親和銀行佐世保本店営業部取引)

2025年3月12日

 十八親和銀行 株式会社 長崎経済研究所

株式会社長崎経済研究所（以下、当社）は、株式会社十八親和銀行が佐世保港湾運輸株式会社（以下、同社）に対してポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するにあたり、同社の活動が環境・社会・経済に及ぼすインパクト（ポジティブな影響およびネガティブな影響）を分析・評価した。

分析にあたっては、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」に整合させたうえで、中小企業※<sup>1</sup>に対するファイナンスに適用している。

※<sup>1</sup> 中小企業：IFC（国際金融公社）または中小企業基本法の定義する中小企業、会社法の定義する大会社以外の企業

## 目次

<要約> .....	2
1.会社概要.....	4
1-1 経営方針 .....	4
1-2 会社基礎情報 .....	5
1-3 事業概要 .....	9
1-4 業界動向 .....	16
2.サステナビリティ活動.....	18
2-1 Sustainable Scale Index を通じた ESG/SDGs の取り組み内容 .....	18
2-2 ESG の取り組み.....	20
3.包括的分析.....	32
3-1 UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた分析 .....	32
3-2 個別要因を加味したインパクトの特定.....	33
3-3 特定されたインパクトとサステナビリティ活動の関連性 .....	35
4.KPI の設定.....	37
5.マネジメント体制 .....	42
6.モニタリングの頻度と方法 .....	42

<要約>

同社は佐世保港における港湾荷役を主業務として、船舶代理店や通関業など関連する様々な業務を行う物流サービス会社である。佐世保市の港湾運送会社 17 社を統合して設立された経緯から、佐世保港における荷役運送を担い、長崎県北地区において重要な役割を果たしている。

<同社の事業の特徴・強み>

- ・佐世保港における荷役運送業務の多くを担う長崎県北地区の代表的な物流サービス会社
- ・グループ会社に陸上運送を行う会社や、長崎県北地区での港湾荷役を行う会社があり、グループ会社で連携することで荷主や船主に対して一貫したサービスが提供可能となっている。

佐世保市では 2024 年 3 月に佐世保港港湾脱炭素化推進計画を策定、2050 年度に佐世保港において CO<sub>2</sub> 排出量を実質ゼロとする目標を掲げている。同社も佐世保港における物流を担う事業者として計画に参画、目標実現に向け貢献することとしている。

また業務では相当な重量物を取り扱うため、従業員の安全を守る取り組みを徹底するとともに、働きやすい環境を整えながら人材育成・採用にも継続して取り組み、従業員エンゲージメントの醸成を行いながら会社の持続可能性を高めていく方針である。

<同社のサステナビリティ/ESG の取り組み>

環境面	・佐世保港港湾脱炭素化計画に参画、CO <sub>2</sub> の排出量を実質ゼロを目指す、また環境に配慮した業務運営を行う。
社会面	・従業員の安全を守るとともに、労働環境の改善に努めながら、人材育成・継続的な従業員の採用を行い会社の持続可能性を高めている。 ・佐世保市を代表する物流会社として率先して地域社会へ貢献するような活動を行っている。
コーポレートガバナンス	株主、取引先などすべてのステークホルダーに対して真摯に向き合いながら、透明性のある会社運営を目指している。

当社が UNEP FI のインパクト分析ツールを用いて同社のサステナビリティ活動等を分析した結果、ポジティブ面では「教育」「雇用」「賃金」「零細・中小企業の繁栄」のインパクトが特定され、ネガティブ面では「気候の安定性」「大気」「資源強度」「廃棄物」「健康および安全性」「社会的保護」のインパクトが特定された。

環境・社会・経済の各項目へ影響を与えるインパクトを、同社のサステナビリティ活動の関連性を確認のうえ 4 項目にまとめ、インパクトの増大もしくは低減するための取り組みと KPI を設定した。

《KPI 案》

テーマ	KPI 内容
カーボンニュートラルを 実現する取り組み  (佐世保港港湾脱炭 素化推進計画の実 現)	2030 年度までに社用車 23 台をすべて低炭素型車両へ切り替える。 〈年度ごとの目標〉 ・2025 年度目標：3 台 ・2026 年度目標：6 台 ・2027 年度目標：7 台
	本社、前畑作業所、干尽作業所の燃料消費量を削減する。 (売上 1 百万円あたりの使用燃料を削減する) 〈年度ごとの売上 1 百万円あたりの使用燃料目標〉 ・2025 年度：90 ℓ 未満 ・2026 年度：89 ℓ 未満 ・2027 年度：88 ℓ 未満
	本社、前畑作業所、干尽作業所の使用電力量を削減する。 (売上 1 百万円あたりの使用電力量を削減する) 〈年度ごとの売上 1 百万円あたりの使用電力量目標〉 ・2025 年度：40kWh 未満 ・2026 年度：39kWh 未満 ・2027 年度：39kWh 未満
紙の使用量の削減、業 務効率化	社内業務のデジタル化を推進し、事務用品の紙製消耗品を削減す る。 ・2025 年度までに事務用の紙製消耗品の使用量を調査、把握し、 帳簿とワークフローのデジタル化を行う。 ・2027 年度までに勤怠管理や労務管理などのデジタル化を行い、効 果を検証する。
労働安全	重大な労災事故をゼロにする。
人材育成の取り組み	2027 年度までに以下の資格についていずれかの資格保有者を 20 名 増加させる。 ・クレーン運転士 ・移動式クレーン運転士 ・揚貨装置運転士免許 ・通関士

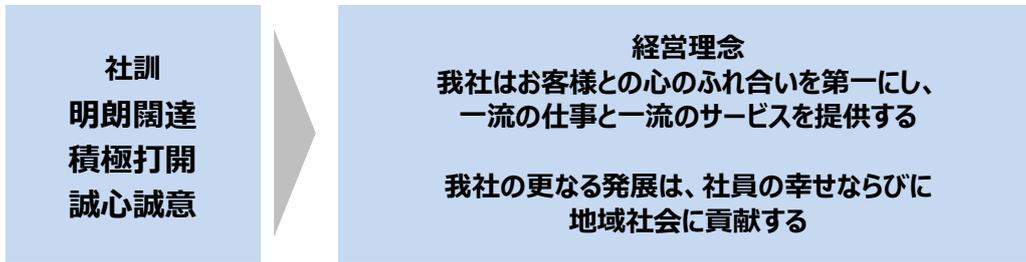
今後同社の持続可能性を高めるため、株式会社十八親和銀行は KPI の達成状況をモニタリング  
 するとともに伴走支援する。

《今回実施予定の「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」の概要》

融資金額	100,000,000 円
資金使途	運転資金
モニタリング期間	4 年

## 1.会社概要

### 1-1 経営方針



**社訓**  
**明朗闊達**  
**積極打開**  
**誠心誠意**

**経営理念**  
**我社はお客様との心のふれ合いを第一にし、**  
**一流の仕事と一流のサービスを提供する**  
  
**我社の更なる発展は、社員の幸せならびに**  
**地域社会に貢献する**

経営姿勢「4つの大事」

- ・人が大事
- ・お客様が大事
- ・地域が大事
- ・株主が大事

目標ビジョン「佐世保のみなのグッドカンパニー」

- ・経営体力の向上
- ・品質管理の向上
- ・企業品格の醸成

#### 〈トップメッセージ〉

1942年、当時の日本海軍の要請により佐世保港の荷役を行う会社として弊社は設立されました。戦後も引き続き、佐世保港内の荷役一貫業務を行ってまいりました。1964年に一般港湾運送事業、沿岸荷役事業の免許を取得、以降はしけ運送事業や通関業の免許を取得し現在に至っております。現在、佐世保港の前畑・干尽エリアにおける鋼材、パイプの水切りのほか、株式会社大島造船所、株式会社相浦機械や松浦火力発電所の各構内等の企業内プライベートバスでの各種荷役関連業務の受注や船舶代理店業務など、幅広く行っております。

2019年から弊社が目指すべき将来像を検討すべく、「ビジョン会議」を立ち上げ、その中で経営姿勢として「人が大事」「お客様が大事」「地域が大事」「株主が大事」の4つの大事を掲げました。また目標ビジョンとして「佐世保のみなのグッドカンパニー」を掲げ、3つの目標（経営体力の向上、品質管理の向上、企業品格の醸成）を決め、6つの具体策を展開して参ります。

他方、地球温暖化による気候変動など、脱炭素社会への対応は待ったなしの状況です。佐世保市では「佐世保港湾脱炭素化推進計画」を策定し、2050年までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロとするカーボンニュートラルポートの形成を目指しています。弊社も微力ながら計画の達成に向け尽力し、貢献していきたいと考えております。

「佐世保港」は弊社のふるさとであり、この地域の活性化のため真摯に社業に取り組み、地域とともに発展していきたいと思っています。今後とも佐世保港湾運輸にご期待ください。

佐世保港湾運輸株式会社  
 代表取締役 宗 博美

## 1-2 会社基礎情報

会社名	佐世保港湾運輸株式会社	
代表者	宗 博美	
設立	1942年4月	
本社所在地	長崎県佐世保市万津町7番47号	
拠点等	本社 長崎県佐世保市万津町7番47号 大島事業所 長崎県西海市大島町1605番地1 松浦事業所 長崎県松浦市志佐町白浜免458番地1 鋼材事務所 長崎県佐世保市干尽町53番地 前畑事務所 長崎県佐世保市干尽町官有無番地 相浦派出所 長崎県佐世保市光町177番地2	
従業員数	93名（2025年1月現在）	
資本金	100,000,0000円	
主要株主	SKUホールディングス株式会社	
認証事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般港湾運送業（佐世保港1種）</li> <li>・港湾荷役<sup>※2</sup>事業（沿岸）</li> <li>・はしけ運送事業</li> </ul>	
許可事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通関業</li> <li>・一般建設業（長崎県知事許可） 土木工事、とび・土木工事、鋼構造物工事、舗装工事、浚渫工事</li> <li>・産業廃棄物収集運搬業 佐世保市（No.0800115188） 県央地区（No.4200115188） 長崎市（No.7902115188）</li> </ul>	
他事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人材派遣 特定労働者派遣業（No.特42-020013）</li> </ul>	
加盟団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・佐世保港運協会</li> <li>・日本クレーン協会</li> <li>・佐世保地区港湾荷役事業協同組合</li> <li>・海上保安協会佐世保支部</li> <li>・九州運輸振興センター</li> <li>・佐世保貿易振興協会</li> <li>・佐世保地区海運組合</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長崎通関業会</li> <li>・日本関税協会</li> <li>・佐世保地区沿岸協力会</li> <li>・大造協力事業協同組合</li> <li>・佐世保商工会議所</li> <li>・佐世保法人会</li> <li>・長崎経済同友会</li> </ul>

※2 荷役：トラック・貨車・船舶・航空機といった輸送機器への貨物の積み込みや荷下ろし、あるいは倉庫・ヤード等への入出庫を総称した作業のこと。

〈主要取引先〉

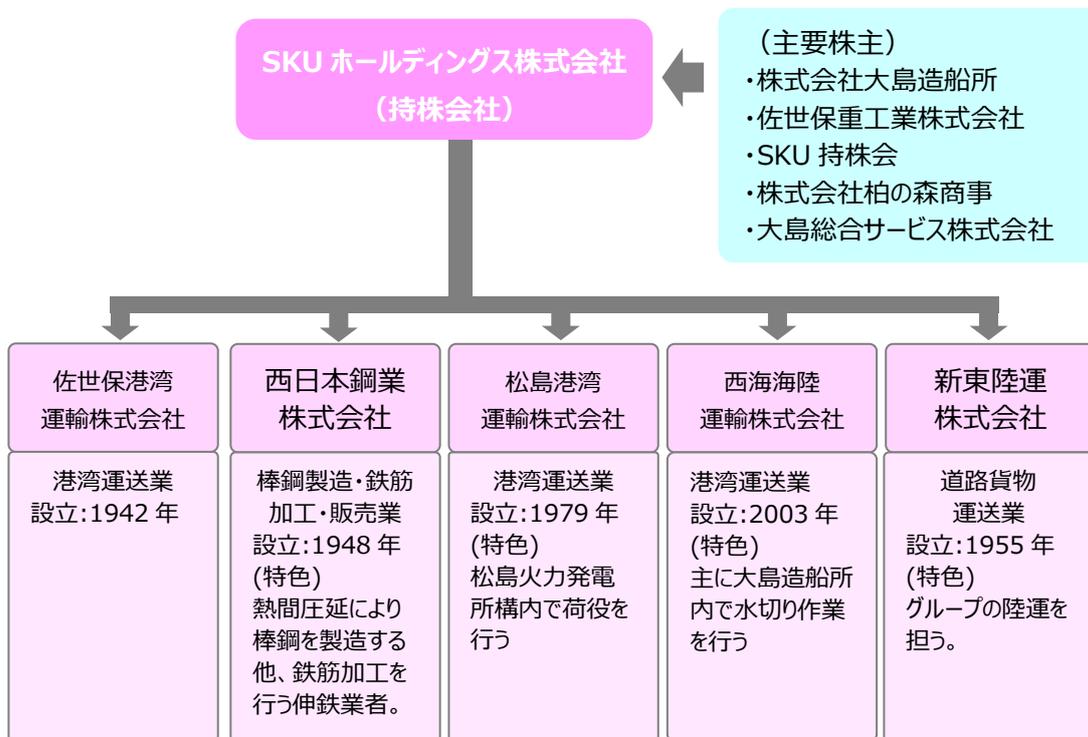
主要取引先	株式会社大島造船所 佐世保重工業株式会社 西九州共同港湾株式会社 日本通運株式会社 株式会社相浦機械 ダイソルト株式会社 日本製鉄株式会社
-------	---

〈沿革〉

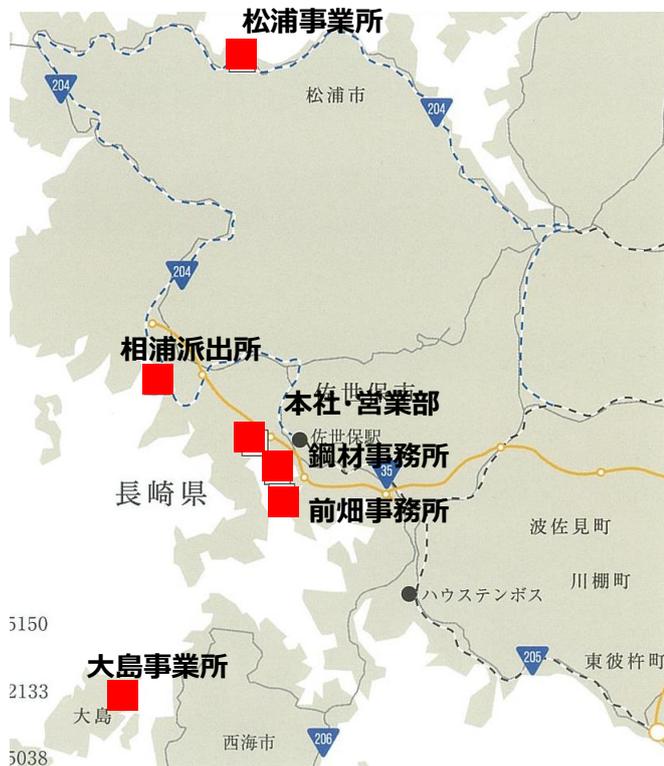
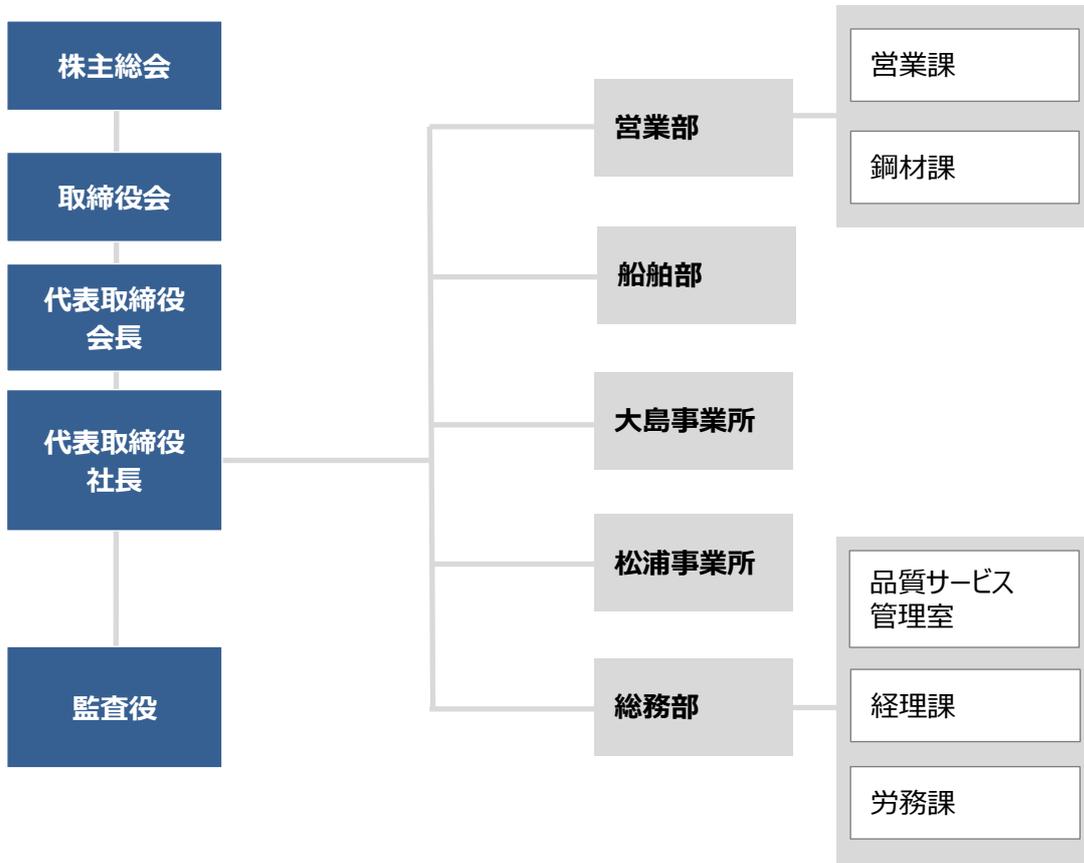
1942年4月	佐世保市内の港湾運送業者 17 社を統合し設立、創業 資本金 18 万円
1946年4月	本社移転/佐世保市万津町 4 番 5 号
1951年8月	増資/資本金 400 万円
1952年4月	株式会社新東商会設立
1958年4月	増資/資本金 800 万円
1964年10月	沿岸荷役事業免許取得
1964年12月	一般港湾運送事業許可（運輸大臣）
1965年5月	増資/資本金 1,000 万円
1965年6月	はしけ運送事業免許取得
1970年5月	増資/資本金 1,500 万円
1970年9月	通関業許可取得
1971年5月	増資/資本金 3,000 万円
1973年2月	大島事業所開設
1974年4月	増資/資本金 6,000 万円
1980年10月	増資/資本金 13,500 万円
1981年2月	東洋船舶株式会社設立
1987年4月	松浦事業所開設
1988年5月	東洋商運株式会社設立/鯨瀬鋼材ヤード干尽へ移転 松浦発電所用石炭第 1 船入港、石炭荷役開始
1991年4月	株式会社新東商会：社名変更/松田新東船舶株式会社
2002年	特定内航運送事業許可
2004年11月	新東陸運有限公司と松田新東船舶株式会社が合併、有限会社新東を設立
2012年1月	本社移転/佐世保市万津町 7 番 47 号
2019年3月	西日本鋼業株式会社を完全子会社化
2019年9月	保有土地・佐世保市干尽町 6 番 25 他を売却 減資/資本金 10,000 万円

2020年10月	地域未来牽引企業に選定
2022年4月	創立80周年事業として、佐世保市へ「LOVE」オブジェを寄贈 また、佐世保市立図書館へ200万円寄付以降、毎年100万円寄付継続
2022年12月	佐世保市干尽町5番24他（旧九州紙商事佐世保支店）を取得
2024年3月	松島港湾運輸株式会社を完全子会社化
2024年8月	一般建設業許可取得 長崎県知事許可（般-6）第14881号 SKUホールディングス株式会社設立、関連会社株式を移転

〈グループ相関図〉



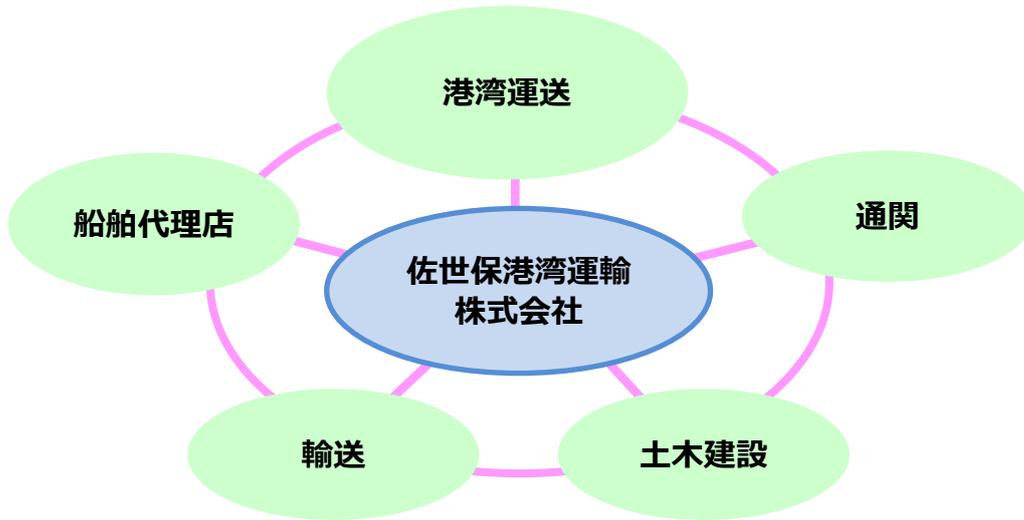
《同社組織図》



〈出典：同社提供〉

### 1-3 事業概要

同社は佐世保港における港湾運送業務およびそれに付随する業務を行う物流会社である。まだ日本が戦時中であった 1942 年 4 月に、旧日本海軍の要請による一港一社体制の政策のもと佐世保港の港湾運送会社 17 社を統合し設立された。



同社は佐世保港における荷役・運送のおよそ 6 割を担う、佐世保市の地域経済における重要な物流会社である。佐世保港における取扱貨物の多くを取り扱い、取引先も大手海運業者から地場の中小・零細企業まで多岐に渡っている。

また同社の事業は、港湾運送および海上輸送による売上が同社売上のほとんどを占める。船舶代理店業務や通関業務、船用品の供給や土木建設については同社の主業務である港湾運送を補完、顧客の利便性向上を目的としたものである。ただこのような業務を自ら行うことで顧客（荷主）へ対し佐世保港における一貫した物流サービスの提供が可能となっている。

「前畑ヤード」



「干尽ヤード」



〈出典：同社提供〉

## 《 各拠点の事業内容 》

### 【営業部】

#### (特色)

- ・干尽・前畑地区に荷役用地 22,000m<sup>2</sup>を保有
- ・荷役用地を基点として鋼材、石炭、各種プラント等の水切り、船積みを中心に、保管、荷捌、出荷など、また荷積み・荷下ろしする現地での仮受、保管、出荷など、海上輸送や陸上輸送のすべての物流を網羅している。
- ・佐世保港以外でも各種荷役作業を行い、長崎県北地区の物流に貢献している。

### 【松浦事業所】

#### (特色)

- ・松浦火力発電所の構内にて荷役作業を行う。
- ・発電の燃料となるオーストラリアやインドネシアから輸送された大量の石炭を大型外航船から荷揚げを行う際、パワーショベルと呼ばれる重機を使い作業、また荷揚げの計画立案、荷揚げ作業の監督業務なども行う。

### 【大島事業所】

#### (特色)

#### 《鋼材ヤード・型鋼ヤード》

大島造船所内の鋼材・型鋼ヤードで、大島造船所が建造する船舶の原材料となる鋼材の水切り作業や、外注先への支給材の積み込み作業などを行う。

#### 《キャリア運転》

大島操船所構内で、製作された大小様々なブロック（船舶部分品）を各工場から現場に運搬・移動作業を行う。ブロック重量に合わせ4種類のキャリア11台を運用している。

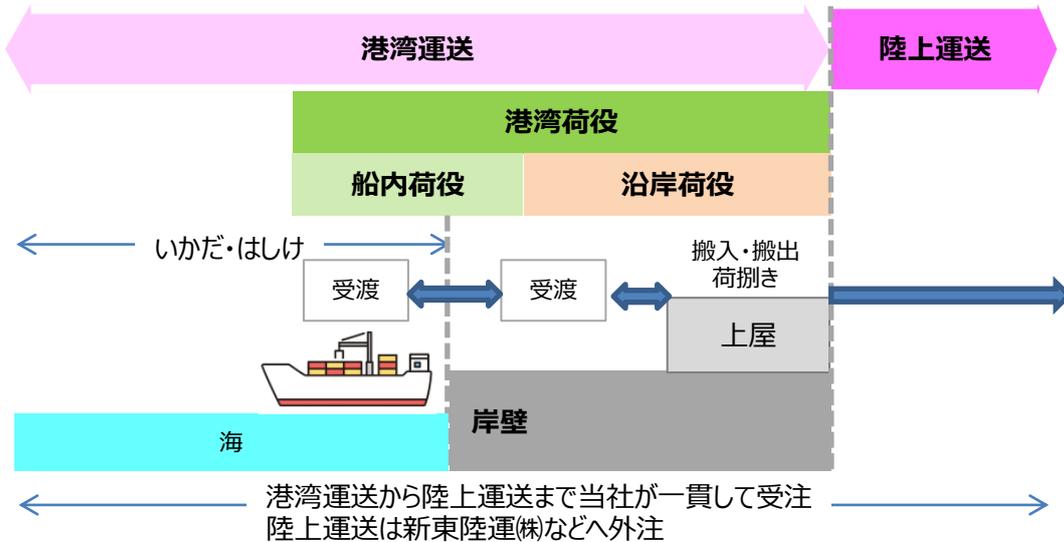
#### 《ブロック海上輸送手配》

大島造船所と外注先間の支給材および外注品の相互輸送のため、タグ・ボートや台船での海上輸送を行っている。輸送先は佐世保・松浦・長崎と広範囲に行う。

**【港湾荷役・輸送業務】**

同社の最大の業務である港湾運送は、荷主の貨物を船から陸へ受け渡し（荷役）することを主業務とする。貨物を受け渡しする方法は輸送船が直接岸壁に接舷し荷役する場合や、輸送船からいかだやはしけへ貨物に移し、岸壁へ荷役する場合、また貨物を荷主が指定する場所から指定する場所へ運送する場合等など貨物の内容や荷主の意向により様々なケースがある。

同社には長崎県内の他地域で荷役を行ったり、陸上運送を行うグループ会社があり、グループ会社との連携により陸上運送も含めた一貫した受注が可能となっている。



《港湾荷役・輸送業務例》



〈出典：同社提供〉

- ※3 オールテレーンクレーン：移動式クレーンの一種でどこでも走行可能なクレーン。
- ※4 バケット作業：ショベルカーのアームに装着するアタッチメントを使用し、土砂などの積み下ろしを行う作業。
- ※5 ラフタークレーン：不整地や狭い部分の走行を得意とするクレーン車両。

《起重機船※6を使用する荷役作業》



《ゴライアスクレーン※7による荷役作業》



《クローラクレーン※8、オールテレーンによる共吊り作業》



《風車部材 船内荷役作業》



《コンボ・ショベルによる貯炭山作り作業》



《外航船内でのチョッキング作業※9》



《特殊作業車による高所作業》



《輸出梱包作業》



《特殊車両による長尺物陸上運送》



《ガス溶断・溶接作業》



《特殊モジュール船による海外輸送》



《東進丸による港湾7号曳航作業》



〈出典：同社提供〉

※6 起重機船：クレーンを装備した作業船。

※7 ゴライアスクレーン：船のブロックの搭載に使われるクレーン。

※8 クローラクレーン：クローラ（履帯）によってさまざまな地形で安定した作業が行えるクレーン。

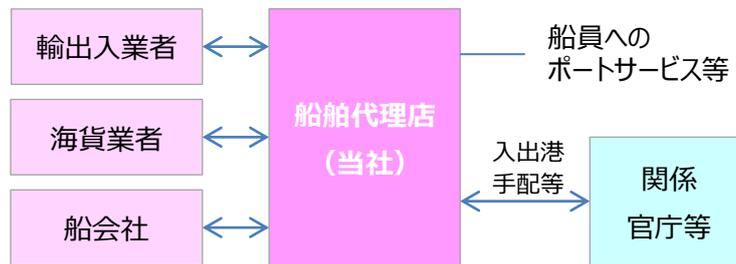
※9 チョッキング作業：コンテナ内部で荷崩れが起きないようにベルトやワイヤーで固定する作業のこと。

【保有設備】

曳船	東進丸	19t タグボート (1000 馬力)
	第二東進丸	5t チャッカーボート (250 馬力)
	※他裸用船にて多数運航	
台船	港湾 5 号 4,000t	LWH:65m×24m×3m
	港湾 8 号 2,000t	LWH:40m×23m×3m
	港湾 7 号 800t	LWH:36m×15m×2.5m
	港湾 20 号 800t	LWH:35m×15m×2.25m
	※他裸用船にて多数運航	
クレーン	200t クローラクレーン	1 台
	100t 油圧式クレーン	1 台
	50t 機械式クレーン	1 台
	50t 油圧式クレーン	1 台
	35t 機械式クレーン	1 台
	25t 油圧式クレーン	1 台
フォークリフト	フォークリフト 13.5t	1 台
	フォークリフト 4.5t	1 台
	フォークリフト 4.0t	1 台
ショベルローダー/ ボブキャット	日立 ZW310 (4.0m <sup>3</sup> )	1 台
	TCM860 (2.9m <sup>3</sup> )	1 台
	川崎 902A (3.3m <sup>3</sup> )	1 台
	ボブキャット	1 台
トレーラー	27t トレーラー (高床)	1 台
	26t トレーラー (高床)	1 台
トラック	15t トラック	6 台
	7t ユニック	1 台
	4t ユニック	1 台
	3t ユニック	1 台
	2t トラック	3 台
	散水車	1 台

〈2025 年 1 月現在〉

**【船舶代理店業務】**



船舶代理店とは、船会社の所有船・用船（傭船）および運航受託船などが特定の港に入出港するとき、その代理店契約に基づき各種手続・サービス手配などの便宜を図る事業である。船主または傭船者（運航者）等が代理店契約先となり、港湾関係各所（官庁等）が手配先となり、荷役業者との情報交換やスケジュール調整等を行う。

《主な取引先例》

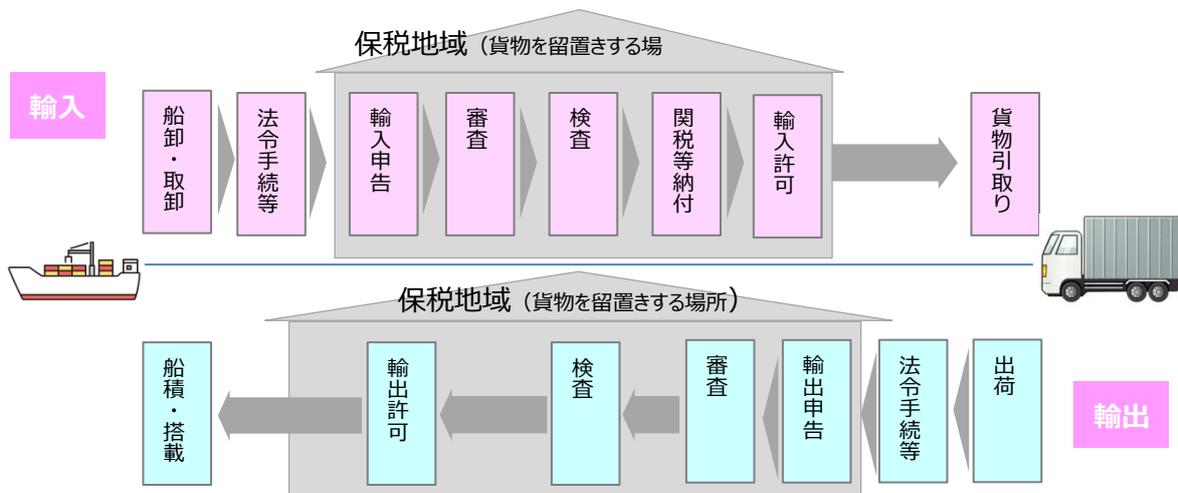
取引先名	本社	業種・事業内容等
商船三井ドライバルク株式会社	東京都	海上運送業他
川崎汽船株式会社	東京都	海上運送業他
NS ユナイテッド海運株式会社	東京都	海上運送業他
上野トランステック株式会社	神奈川県	海上運送業他
旭タンカー株式会社	東京都	海運業他
エスエスケイ SHIPPING 株式会社	愛媛県	船舶代理店・通関業

同社は佐世保港に入出港したり、大島造船所にて作られた新造船が出航する際、上記の取引先のような船主や荷主に対して、また船の乗組員に対して各種サービスや手配などを行っている。

《同社が行っている各種手続き例》

対象	各種手続・サービス手配
船主・船会社等	<ul style="list-style-type: none"> <li>各種官庁手続（税関、入管、検疫所、海上保安部、運輸局、佐世保市港湾部など）</li> <li>各種手配業務（水先人、曳専、岸壁、綱取り、放しなど）</li> <li>船用品の通関・配達業務および専用品調達業務</li> <li>他、付随する業務</li> </ul>
外国人船員等	<ul style="list-style-type: none"> <li>入出国手続、送迎、宿泊、食事等の手配</li> <li>病院対応、付き添い等</li> </ul>

**【通関業務】**



通関業務は、輸出入者の依頼を受けて貿易における貨物の輸出入手続きを行う。具体的には税関に対する輸出入申告の代行、輸入に伴う関税・消費税等の申告および納付代行等の業務に従事する。

同社で行う通関業務は輸入：輸出が7：3の割合で、輸出入合わせて毎月20件前後を取り扱っている。輸入品目は鋼材やスクラップなどが多く、また輸出については船舶機器やブリなどの活魚が主な品目となっている。

**【その他業務】**

同社は港湾荷役を中心に、佐世保港における物流サービスを行うほか、付随する業務として土木工事なども行う。

《その他の業務》

<p>土木建設</p>	<p>同社では松浦事業所にて火力発電所向けの揚炭<sup>※10</sup>を行っている。揚炭場では岸壁の工事が必要となったり、また物流におけるインフラの整備など、同社の物流サービスの付加価値を高めるため建設業の許可を取得、土木工事なども含めた物流サービスの提供が可能となっている。</p>
<p>人材派遣</p>	<p>また同社はグループ内の関連会社へ人材派遣も行っている。関連会社では業種や事業拠点の場所の問題から人材の確保に苦慮するケースもあり、関連会社の業務運営を円滑にするため自社の従業員を関連会社へ適宜派遣することとしている。</p>

※10 揚炭：燃料となる石炭を船から発電所へベルトコンベアを通じて石炭サイロへ陸揚げすること

## 1-4 業界動向

### 【特色】

港湾運送業は荷主、または海陸一貫輸送を請け負った貨物利用運送業者や、船舶運航事業者から輸送業務を受託し、海と陸の結節点としての輸送を担う業種である。ただし、はしけやかだによる海上輸送も港湾運送業に含まれる。

港湾運送業の範囲を運送区分で見ると、船内荷役、はしけ運送（いかだの曳航も含む）、沿岸荷役、いかだ運送に分かれる。またほかに個数貨物の「検数事業」、船内の貨物の積み付け状態を調査する「鑑定事業」、量数貨物の「検量事業」がある。

港湾荷役は海運業の始まりとともに存在した職種であり、沖仲仕とも呼ばれた。はしけは船舶が接岸できない護岸と本船との間で、旅客を含む沖荷役を担う平底船のことだが、水運が盛んだった時代から接岸荷役でも用いられている。いかだは昔から木材を輸送するに有用な輸送手段であった。

はしけは港湾が整備され、陸運が発達した現在でも特に重量物の輸送には欠くことのできない輸送手段となっている。プラント資材や鉄道車両はもとより、海外ではスペースシャトルの輸送にも使用された例がある。いかだについては輸入木材が原木から加工木材へと移行したため、現在ではあまりみられなくなっている。

### 【市場の特性・特徴】

対象の会社が事業を行っている港湾の取扱貨物量がそのまま市場規模となることが最大の特徴である。国内でも港湾同士の競争は存在し、貿易港となると国際競争にさらされるため、港湾とは一連托生の関係にある。

また公共性が高い業種であるため、港湾の管理者や運営の主体によっては経営の裁量権が極めて限られてくることも特徴である。

### 【佐世保港の特色】

佐世保港は明治時代以前から海上交通の要衝として重要な役割を果たしていた。第二次世界大戦の戦時中に軍港として旧日本海軍の管理下に置かれ、戦後 1948 年には貿易港として指定を受け、1951 年には重要港湾の指定を受けた。現在でも米海軍基地に指定されるとともに自衛隊の防衛施設があり、また防衛施設の大部分は佐世保港の臨港地区の重要な部分に集中している。

佐世保港の管理者である佐世保市は防衛施設の移転・集約を進め、防衛機能と商港機能の共存共生を図り、その機能を十分に発揮できるような港づくりを目指している。

【佐世保港の動向や展望】

佐世保港の貨物取扱量は年々減少傾向にある。10年前の2012年と比べ約150万トン減少しており、ピーク時であった1991年の貨物取扱量からは約6割減少している。もともと取扱量は公共事業の発注量や企業間の取引量に左



右されやすく、運転機会が減少していた九州電力相浦発電所（2019年廃止）や新造船の受注が減少傾向にあった佐世保重工業（2021年新造船事業休止）などの影響から、鋼材や燃料の取扱量が減少したことが主な要因である。

また、佐世保港は他の港湾と比較し輸出が少なく、貨物取扱量全体の10%程度となっている。近隣の長崎県の長崎港、佐賀県の唐津、伊万里各港と比べても最低水準の比率である。

佐世保市では、「佐世保港の商港機能の活性化なくして佐世保市の経済的な発展はない」とし、早急に取り組むべき課題と位置づけ、新たな取り扱いとして重量物の貨物に着目している。国がカーボンニュートラルを推進するのに伴い、関連する部材やエネルギー用タンクなど需要が見込まれるため、多目的に対応できる大型荷役機械の導入を検討している。

【業界動向を踏まえた当社の経営方針】

同社は佐世保港における港湾荷役のシェアが高く、安定した取扱量を確保できる反面、取扱貨物量の増減の影響をダイレクトに受ける形となる。最終的に同社の業績は造船関係や火力発電所などの動向に左右されるため、今後同社は世の中の脱炭素化の動きの中で、物流サービスに付随する、あるいは物流サービス以外の分野での柱となる業務を確立すべく、様々な事業を模索している。

また、国土交通省では自国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素化社会の実現に貢献するため、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進している。同社も佐世保港における物流の代表企業として佐世保港港湾脱炭素化推進計画に参画している。

## 2.サステナビリティ活動

### 2-1 Sustainable Scale Index を通じた ESG/SDGs の取り組み内容

株式会社十八親和銀行では、株式会社福岡フィナンシャルグループの100%子会社であるサステナブルスケール社と九州大学が共同で構築したスコアリングモデル「Sustainable Scale Index」を用いて、企業のESG/SDGsの取り組みを指標化し、評価している。スコアリングモデルは約200項目の二者択一方式で構成しており、類似同業者との相対評価で、回答企業の立ち位置を把握することができる。Sustainable Scale Index で抽出された同社のSDGsの取り組みは以下のとおりである。

SDGs 取組内容	
	● —
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 寄付活動の実施</li> <li>● 不正競争防止規定の策定</li> </ul>
	● —
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全衛生方針の策定</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 従業員の研修及びキャリア開発をサポートする会社方針の策定</li> <li>● 地域の教育に貢献する活動の実施</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ジェンダー平等に関する方針の策定</li> <li>● コンプライアンスやハラスメントに関する相談窓口や通報窓口の設置</li> </ul>
	● —
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 節電、照明のLED化</li> </ul>

SDGs 取組内容	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● —</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 照明の LED 化、ハイブリッド自動車への買替</li> <li>● 照明の LED 化</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コンプライアンスやハラスメントに関する相談窓口や通報窓口の設置</li> <li>● 不正競争防止規程の策定</li> <li>● ジェンダー平等に関する方針の策定</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● —</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ハイブリッド自動車への買替</li> <li>● リサイクル業者へ回収を依頼</li> <li>● 分別を徹底し、リサイクル可能なものは業者やグループ会社へ引取りを依頼</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 照明の LED 化、ハイブリッド自動車への買替、節電</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 分別を徹底し、リサイクル可能なものは業者やグループ会社へ引取りを依頼</li> <li>● 廃棄物削減・分別・リサイクル推進</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● —</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 法令遵守の徹底</li> <li>● 社会貢献活動に関する会社方針の策定</li> <li>● コンプライアンスやハラスメントに関する相談窓口や通報窓口の設置</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地元人材の積極的採用</li> <li>● 地域の福祉・スポーツ・芸能活動に対し、協賛・寄付や活動の実施</li> <li>● ボランティア活動の実施</li> </ul>

〈SSIndex より抜粋〉

## 2-2 ESG の取り組み

### (1) 環境面

- ・カーボンニュートラルレポートの形成を目的とする「港湾脱炭素化推進計画」の実現を目指す
- ・排出される廃棄物の削減を徹底するなど、環境に配慮した取り組みを実施

#### 《 ① 佐世保港港湾脱炭素化推進計画の実現 》

佐世保港の管理者である佐世保市では、港における脱炭素化を目指すカーボンニュートラルレポート（以下 CNP）の形成を推進するため、佐世保港港湾脱炭素化推進協議会を発足、2024年3月に佐世保港港湾脱炭素化計画を策定した。佐世保港では排出される温暖化ガスはCO<sub>2</sub>のみと判断し、2013年度を基準としてCO<sub>2</sub>排出量を2027年度までに42%削減、2030年度までに46%削減、さらに2050年度までに実質排出をゼロとすることを目標としている。

計画では対象範囲を佐世保港のターミナルと、ターミナルを経由して行われる物流活動と定め、佐世保港の管理者である佐世保市と、佐世保港に事業所を置く11社が方針や施策などをまとめている。

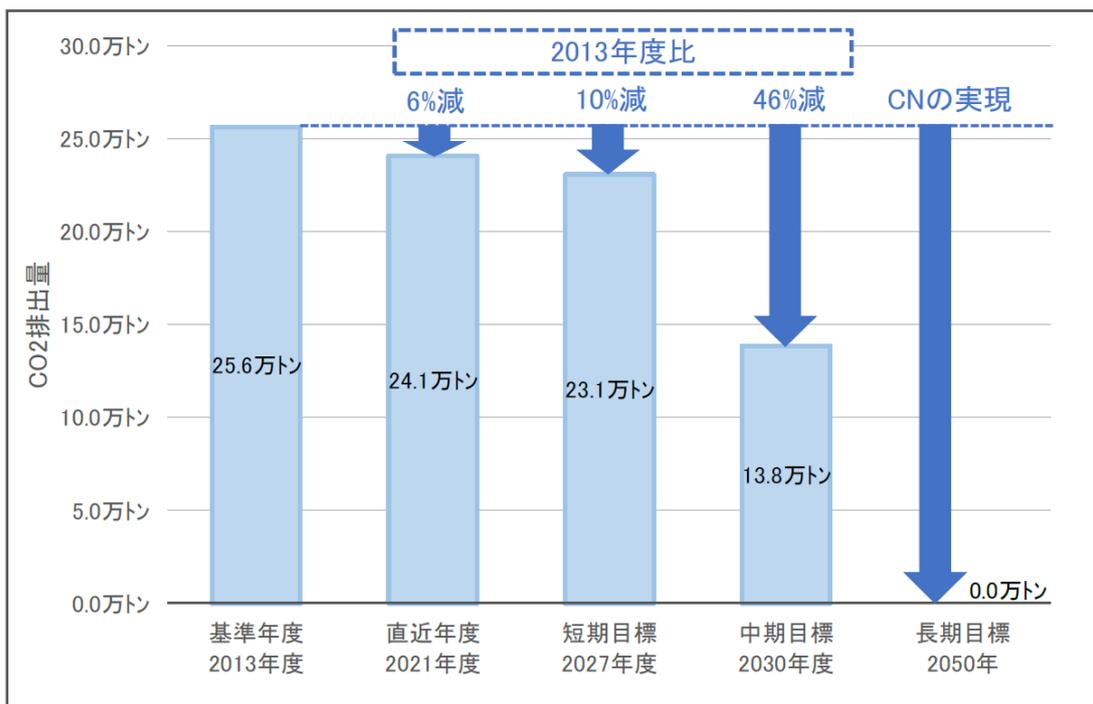


図7 佐世保港におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減イメージ

〈出典：佐世保市「佐世保港港湾脱炭素化推進計画」より〉

同社も佐世保港に位置する事業者として本計画に参画、目標達成のため同社が実施する施策は以下のとおりとなっている。

《同社の施策》

施策	実施期間	内容	実施状況
照明のLED化	2030年度まで	ターミナル作業所内の照明をすべてLED化。変更後最大で年間2tのCO <sub>2</sub> 排出量を削減	すでに100%導入済み
低炭素型車両の導入	2030年度まで	23台の社用車（乗用車などの営業用車両）を低炭素型車両 <sup>※11</sup> へ切り替え。変更後、最大で年間13tのCO <sub>2</sub> 排出量を削減	現在7台切り替え済み
低炭素型荷役機械の導入	2050年度まで	フォークリフト4台、クレーン車6台、ショベルローダー4台を低炭素型機械 <sup>※12</sup> へ切り替え。それぞれ最大で年間6t、47t、51tのCO <sub>2</sub> 排出量を削減（※現時点では導入する機械の仕様等は未定）	費用対効果を勘案しながら実施、現在未着手

※11 低炭素型車両：従来の内燃機関の車両よりCO<sub>2</sub>排出量を大幅に削減することを目標とした車両

※12 低炭素型機械：CO<sub>2</sub>の排出量が従来よりも少ない建設機械。国土交通省ではCO<sub>2</sub>排出低減効果の高い機械の普及を促進し、建設竣工時に排出されるCO<sub>2</sub>の低減を目的に2010年より低炭素型建設機械の認定を開始し、さらに2023年からGX建設機械（電動の建設機械）の認定を開始した。国土交通省では「低炭素型建設機械」という表現を用いているが、ここでは佐世保港港湾脱炭素化推進計画での表現を引用し「低炭素型機械」という表現で記載している。

上記施策により、同社では本脱炭素化推進計画において、2023年度売上実績と同水準の場合の電力および燃料の使用量の削減目標を以下のとおりとしている。

《佐世保港港湾脱炭素化推進計画による削減目標》

本社（干尽・前畑作業所含む）での使用エネルギー	実績			見通し（目標）	
	2013年度	2021年度	2023年度	2030年度	2050年度
電力使用量（kWh/年間）	81,269	71,314	71,665	69,000	69,000
使用燃料合計（ℓ/年間）	159,317	161,500	160,787	155,500	146,500
使用燃料合計（ℓ/年間）	130,990	132,893	132,811	128,000	120,000
輸送車両燃料（ℓ/年間）	28,327	28,607	27,976	27,500	26,500

《売上 1 百万円あたりの使用電力量、使用燃料の推移・見通し》

下記では、年間売上に対し、1 百万円あたりの使用エネルギーを算出している。なお、2030 年度および 2050 年度の売上 = 2023 年度と同額、使用エネルギー = 佐世保港湾脱炭素化推進計画における同社の見通しを適用。

売上 1 百万円あたり 使用エネルギー量	実績			見通し (目標)	
	2013 年度	2021 年度	2023 年度	2030 年度	2050 年度
電力	61.7kWh	43.7kWh	40.8kWh	39.3kWh	38.7kWh
燃料 (ガソリン、重油、軽油等)	121.0 ℓ	99.0 ℓ	91.6 ℓ	88.6 ℓ	83.4 ℓ

《 ②その他環境負荷を軽減する取り組み 》

〈廃棄物の削減〉

荷役業務においては様々な廃棄物が排出される。同社では極力廃棄物を出さないように工夫し、また排出される廃棄物については極力リサイクルするよう心掛けている。

《同社で排出される廃棄物の対応》

緩衝材（木材）など	荷役・運搬の際は貨物傷つけないよう、緩衝材を用いる。同社で使用するの木材がほとんど。緩衝材は繰り返し使用するが、使用できなくなった場合は産業廃棄物として業者を通じてリサイクルされる
事務所から排出される廃棄物	焼却処分すべきものとリサイクルされるものに分別を徹底、すべて産業廃棄物処理業者へ回収を依頼し、産業廃棄物にて再度選別の上リサイクル、または焼却処分となる。

〈デジタル化によるペーパーレスの推進〉

同社は港湾荷役業務が主要業務であるため、現場での紙などの消耗品の使用はあまり多くない。しかし使用する伝票や注文書・請求書、および財務に関する資料など重要な書類を現在すべて紙で使用・管理・保管しており、社内稟議などもすべて紙で回覧・決裁などを行っている。そのような業務を効率化し働き方の自由度を高めるとともにペーパーレス化を進めるため、同社は今後業務のデジタル化に取り組んでいくこととしている。

《デジタル化推進の予定一覧》

項目	現在	デジタル化後
①帳簿の保存	すべて紙で保管	電子化
②請求書・納品書など	すべて紙で対応・保管	極力電子化（取引先と随時打ち合わせを行う）
③社内稟議	紙での稟議申請・決裁・保管	電子化
④勤怠管理	PCおよび出力した紙での管理・保管	電子化
⑤年末調整など		
⑥その他社内・社外文書		

《タイムスケジュール》

電子化の項目	2025年度	2026年度	2027年度
①帳簿の保存 ②請求書・納品書など	←→		
③社内稟議 ④勤怠管理 ⑤年末調整、他労務管理 ⑥その他社内・社外文書		←→	

〈環境に影響をあたえるような事故防止の徹底〉

同社は港湾荷役や海上輸送において、曳船や様々な荷役機械を取り扱う。社員の安全を守るのと同時に、事故などによる燃料の流出など環境に悪影響を及ぼすような事故を発生させないよう、徹底して取り組んでいる。取り組みについては労働安全対策と被る点が多いため、月1回の安全衛生会議の中で行っている。

(2) 社会面

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① 労働安全の取り組み</li> <li>② 労働環境を改善する取り組み</li> <li>③ 人材育成/採用の強化</li> <li>④ ダイバーシティへの取り組み</li> <li>⑤ 社会貢献活動</li> </ul> |
|---|

同社の作業現場では比較的重量がある貨物を取り扱うことから、相当な危険が伴う。また国内のあらゆる業種で人手不足が叫ばれており、港湾荷役においても作業員などを確保することに相応の労力を費やしている。

同社は荷主への信頼を最優先しながらも、全従業員の生活安定と安全を目指して業務運営を行っている。会社の持続可能性を高めるために優秀な従業員の雇用・育成に努めており、また従業員のスキルアップ・配置転換などへ「チャレンジしやすい環境」を醸成することにも注力している。

そのような活動が評価され、同社は経済産業省により2020年に地域未来牽引企業<sup>※13</sup>に認定された。

※13 地域未来牽引企業：経済通産省により選定された、地域経済の中心的な担い手となりうる者（企業）で、全国で4,700社超が選定されている。



地域未来牽引企業

〈出典：同社より〉

《 ①労働安全の取り組み 》

≪安全の3原則≫ 1.整理整頓・・・整理・整頓する 2.点検整備・・・自主点検を怠らない 3.標準作業・・・作業手順を守る	≪職場の安全～安全の必要性5原則～≫ 1.生命を尊重する 2.健康な身体を保つ 3.他人に怪我をさせない 4.家族を幸福にする 5.経済上の損失を防ぐ
--	--

同社が取り扱う貨物は重量物が多く取り扱いには危険を伴うため、上記「安全の3原則」および「職場の安全（安全の必要性5原則）」をスローガンとして定め、労災事故の発生防止に努めている。同社では軽微なものも含めた労災事故が年間約20件発生しており、そのため事故を防止するために従業員の精神的・身体的な健康も重要視している。同社では事故のリスクを低減するとともに従業員の健康にも配慮した取り組みを行い、さらに強化していくこととしている。

〈労災事故を発生させない取り組み〉

安全衛生会議の実施	営業地区ごとに関連会社も含め、安全衛生会議を月1回実施 ・佐世保：同社の本社・営業部、新東陸運 ・大島地区：大島事業所、西海海陸運輸 ・松浦地区：松浦事業所 ※松島港湾運輸、西日本鋼業は独自で実施
安全講習の実施	安全衛生会議を実施する際、不定期で外部講師や従業員講師による安全講習を実施
発生した労災事故の報告	全地区で発生した労災事故の詳細について報告、情報共有
再発防止策の徹底	発生した労災事故に対して、再発防止策として必要に応じ既存ルールの修正や新ルールなどを決め、徹底するよう指導
整理・整頓について	・5S（整理・整頓・清掃・清潔・躰）活動の積極的推進 ・各倉庫内安全通路の定期的な舗装の実施
健康状態の確認	・健康管理基盤整備の継続と健康管理の充実 ・全国労働安全・衛生週間行事に対応した活動を実施
業務中・プライベートにおける交通ルールの徹底など	・交通ルール違反や飲酒運転の撲滅に向けた取り組み強化 ・徹底した防衛運転および長時間運転ルールの遵守

《 ②労働環境を改善する取り組み 》

従業員の安全を守るとともに、従業員が働きやすい環境を整えるため、同社は労働環境の改善にも積極的に取り組んでいる。下記のような取り組みの結果、同社は 2024 年度の入社後 3 年間の離職率は近年低位で推移している。今後とも職場環境の改善に努めて離職率の維持・低減に努めていくこととしている。

《勤務条件や労働環境改善の主な内容》

労働条件	労働条件など	年間の休日を 129 日として設定（土日、夏季 3 日間、年末年始やメーデーを公休としている）、1 週間の労働時間を 40 時間の変形労働時間制を採用
	時間外労働	荷主からの急な要望に対応するため全体では月平均 30～40 時間程度の時間外労働や休日出勤が発生。シフトを調整したり業務分担を工夫するなどして極力時間外労働が発生しないよう配慮している。
	昇進・昇格	所属部署長からの推薦により経営会議にて昇進・昇格を行うシステムとなっている。
休暇制度	有給休暇制度の整備	6 か月以上継続勤務した場合年間 10 日間の有給休暇を付与、以降勤続年数に応じて最大で年間 20 日間の有給休暇を付与。未取得の場合は翌年に繰り越しされる。
	特別休暇制度	年間 3 日間の特別休暇を付与
	育児休業・休暇	法令通りに休業・休暇制度を制定
	介護休業・休暇	
	休暇取得の推奨	有給休暇の取得は同社も積極的に取得を奨励。有給休暇の取得率は一般の従業員で 60%程度と、比較的高い。
福利厚生	健康診断	健康診断を義務化、診断受診率は 100%。
	予防接種など	会社負担により予防接種を奨励している
	退職金制度	モデル賃金による退職金支給制度を整備。
他	ハラスメント防止	ハラスメント防止規定を制定し、発生を防ぐとともに発生した場合は再発防止に取り組む。専用窓口を設置して従業員からの相談を受ける体制を整えるとともに、内部告発者などを守る制度も導入している。

〈給与待遇面の改善〉

近年の物価上昇や全国的・全業種的な人材不足により、2024 年度には大企業で 5%以上、中小企業でも 3%以上の賃上げを表明している企業が多い。同社でも近年賃上げを実施しており、直近 3 年間では合計で 9.5%、年間平均 3.15%の賃上げを実施している。特に 2024 年度はベースアップも含め 5%超の賃上げを実施している。

«参考・日本国内企業の賃上げ実施状況»

企業規模	2022 年度アップ率	2023 年度アップ率
従業員 500 人以上	2.27%	3.99%
従業員 500 人未満	1.92%	3.00%
全規模	2.01%	3.27%

〈出典：一般社団法人日本経済団体連合会「春季労使交渉妥結結果」より当社作成〉

### 《 ③人材育成/採用強化 》

#### 【人材育成】

同社では新入社員が入社すると新入社員研修を1週間行っている。研修では就業規則やコンプライアンス関連の座学研修を実施し、また2年目社員を講師として業務に対する考え方や意識、および安全衛生方針などについて講義を行う。その後配属先でOJTを行いながら育成していくこととなっている。またその後は配属先の業務に応じた資格取得を指導し、奨励している。

#### 〈資格取得〉

港湾荷役などの物流の作業現場では、作業員の配置や作業効率、時間外労働の配分などは作業員の資格の有無や作業員の持つスキルにも左右される。業務運営や働きやすい職場環境を整えるうえでも資格取得を含めた人材育成は重要な項目である。同社では安全衛生とともに従業員のスキルアップに必要な勉強会を実施するとともに、資格取得を強く奨励している。資格取得に伴う費用は会社で負担しており、今後と業界動向や従業員のスキル取得状況に合わせ制度を修正・強化しながら人材育成に努めていく方針である。

#### 《従業員保有資格一覧》

資格名	保有者数	資格名	保有者数
クレーン運転士	10名	酸素欠乏・硫化水素危険作業主任者	37名
移動式クレーン運転士	21名	沿岸荷役主任者	8名
車両系建設機械運転免許	37名	船内荷役作業主任者	27名
溶接関係	47名	粉じん	36名
玉掛	72名	はい作業主任者	2名
フォークリフト	51名	小型車両系建設機械	18名
中型自動車第一種免許	49名	ショベルローダー等運転	5名
大型自動車第一種免許	14名	第一級小型船舶操縦士	4名
大型特殊自動車免許	16名	通関士	4名
揚貨装置運転士免許	27名	ドローン検定3級	2名
職長・安全衛生責任者	46名		

〈2025年1月現在〉

#### 〈今後の人材育成方針〉

同社は現在の業務に応じた人材育成や教育を行い、現時点では人材が不足する状態には至っていない。しかし今後人口減少や労働者の高齢化などに従い、将来的に人材不足となる恐れもあるため、今後さらに人材育成や社員教育を強化していく方針としている。

## 【採用活動】

全国的に運輸・機械運転などの職種ではすべての職種平均と比較して有効求人倍率が高く（求人に対し求職者が少ない）、人手不足が顕著となっている。しかし同社ではこれまでの継続した採用活動もあり一定の従業員数を確保している。今後とも継続的に採用活動を行っていく方針である。

### 《主な採用活動・方針》

地元の高校向けに毎年会社説明会を実施、同社や同社の事業活動について周知活動を行う。
地元・長崎県立佐世保商業高校からは毎年 1 名の採用を継続、また毎年地元の高校から新卒を 5 名前後採用している。
職場体験として 1 週間程度、インターンの受入れを行い、座学を中心に同社の事業活動を紹介

### 《採用実績》

	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
新卒等採用者数	6 名	6 名	3 名	5 名	7 名
うち男性	5 名	5 名	3 名	4 名	6 名
うち女性	1 名	1 名	0 名	1 名	1 名

## 《 ④ダイバーシティへの取り組み 》

同社では性別や年齢、国籍、障がいのあるなしに関わらず従業員が活躍できる職場を目指している。そのため性別や年齢、障がいのあるなしによる差別や区別などに関する制度などをあえて制定せず、差別意識をなくすことに注力している。ただ制度として制定したほうが当人や周りの理解を得られて職場の雰囲気向上すると判断した場合には、それに応じた制度や取り組みを行い、働きやすい職場環境を整えていく意向である。

### 〈高齢者雇用制度〉

「高年齢者雇用安定法」では高年齢者就業確保措置や中高年齢者の再就職援助に努める必要がある旨定められている。同社では定年を 60 歳としているが、人事制度にて 60 歳から 65 歳までは再雇用を行い、さらに 65 歳以上についてはパートや日雇として雇用を継続することとしている。

### 〈女性従業員の採用・登用〉

同社では特に女性の採用・登用に関する規定や方針などを定めていない。会社の文化として女性を差別するような考えがなく、そのため採用や登用についても性別に関係なく実施している。

《参考：女性従業員の割合》

	全従業員	うち管理職以上
全従業員数	90名	16名
うち女性従業員数	8名	1名
女性比率	9%	6%

〈障がい者の雇用〉

すべての事業主には障がい者雇用制度「一定割合以上の障がい者の雇用が義務づけられており、従業員を40名以上雇用している事業主は障がい者雇用を1名以上かつ従業員数に対して2.5%以上（2026年4月以降は2.7%）雇用する必要がある。

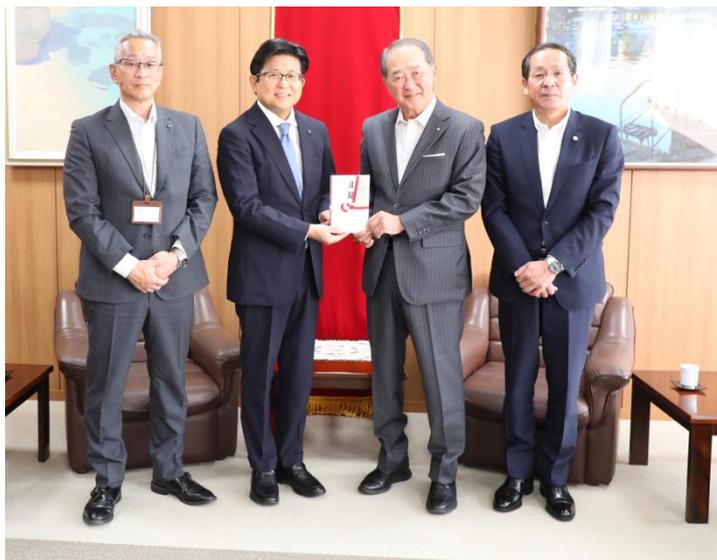
同社でも障がい者の募集を行っているが、2024年12月時点で障がい者雇用率は0%となっている。今後とも自治体や障がい者就労支援施設などと連携して障がい者雇用を推進していく方針である。

《 ⑤社会貢献活動 》

同社は佐世保港における物流を担う、佐世保市における主要企業として様々な社会貢献活動に参画している。地元中学生に対し職場見学・職場体験を行ったり、佐世保港の各作業所近辺をボランティアで月1回清掃活動を行うほか、市立図書館へ定期的に寄付を行うなど、地域社会への貢献を果たしている。

〈佐世保市立図書館への寄付〉

同社は2021年以降、毎年佐世保市立図書館へ図書購入費の寄付を行っている。佐世保市立図書館では児童書の拡充のための図書、電子書籍などの購入費などに充当している。



〈2024年5月 寄付金の贈呈式 出典：同社より〉

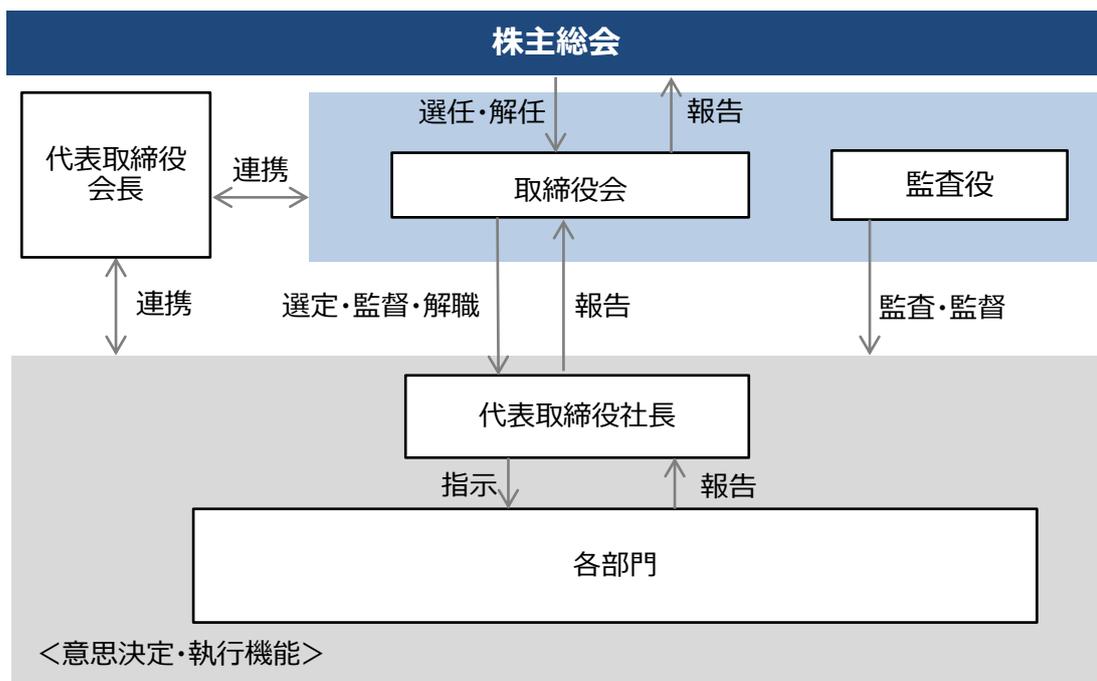
### (3) コーポレート・ガバナンス

コーポレートガバナンス（企業統治）は株主をはじめとするステークホルダーのために、経営者が適切な意思決定を行うことを確保するための仕組みであり、企業不祥事の防止（経営の透明性の確保）と企業の持続的な成長・中長期的な企業価値の向上を目的としている。

同社は株主や取引先、消費者などのステークホルダーと良好な関係を築いたうえで会社の持続可能性を高めるため、常に適切な企業統治を行うことを目指している。

#### 《 企業統治体制 》

また同社は代表取締役社長を中心に同社の各部門にて業務運営を行っているが、経営に関する重要な決定や不祥事件が発生した際などは代表取締役社長から速やかに取締役会へ報告を行い、意思決定を行う。また定期的に株主に対し業況や財務状況、その他重要な項目について報告を行い、経営の透明性を意識し取り組んでいる。

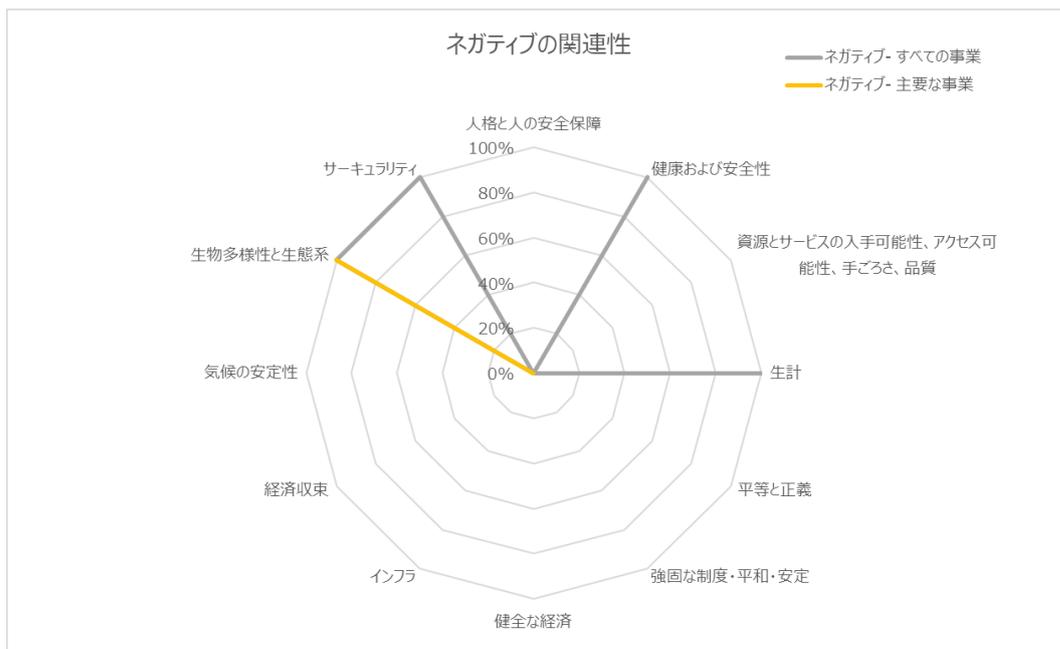
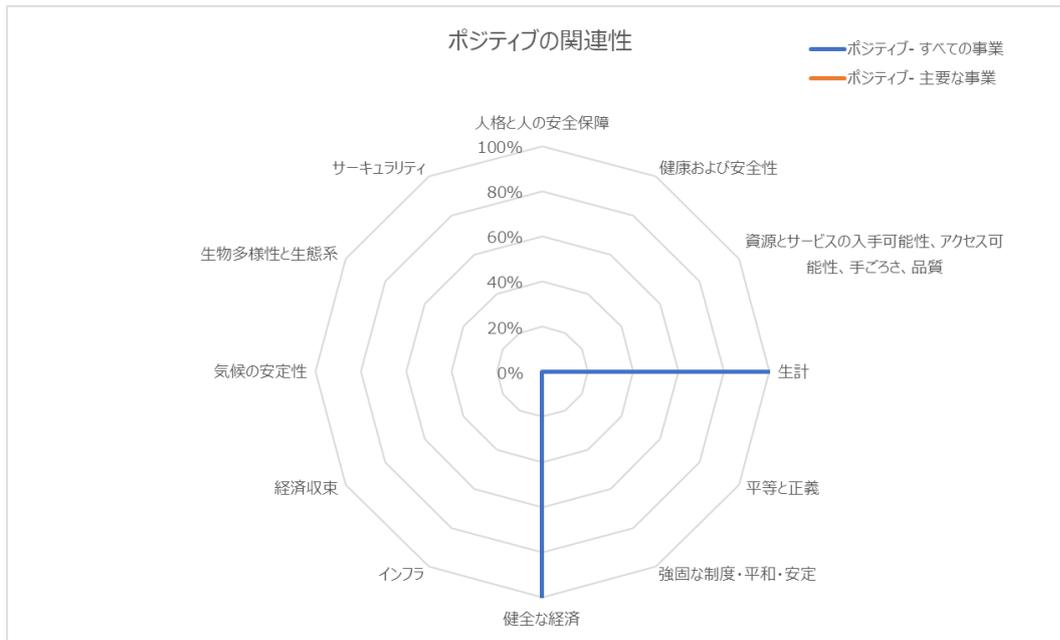


なお、同社の株主はSKUホールディングス株式会社であるが、SKUホールディングス株式会社は株式会社大島造船所他多数の株主が存在する。よって株主への報告はSKUホールディングス株式会社とともに他の主要株主に対しても行っている。

### 3.包括的分析

#### 3-1 UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた分析

同社の事業を、国際標準産業分類における「荷役業（業種コード 5224）」として整理した。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て分析した結果、「雇用」「賃金」「零細・中小企業の繁栄」に関するポジティブ・インパクト、「生物種」「廃棄物」「健康および安全性」「社会的保護」に関するネガティブ・インパクトが抽出された。



### 3-2 個別要因を加味したインパクトの特定

UNEP FIのインパクト評価ツールを用いたインパクト分析結果をもとに、同社のサステナビリティに関する活動におけるインパクトを特定する。

同社のサステナビリティに関する活動や事業活動を同社の HP、提供資料、ヒアリングなどから網羅的に分析するとともに、同社を取り巻く外部環境や企業の特徴等を勘案し、前述のインパクト分析結果により抽出されたポジティブ/ネガティブインパクトに対し同社の活動により環境・社会・経済へ影響を与えるインパクトを特定した。

#### 「個別要因を加味し、特定されたインパクト」

インパクトエリア	インパクトトピック	全セクター UNEP FIのインパクト分析ツールによるインパクト エリア・インパクトトピック		同社および同グループの個別要因 を考慮し、特定されたインパクトエ リア・インパクトトピック	
		ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ
気候の安定性					●
生物多様性と生態系	水域				
	大気				●
	土壌				
	生物種		●		●
	生息地				
サーキュラリティ	資源強度				●
	廃棄物		●		●
人格と人の安全保障	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		●		●	
資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	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				
生計	雇用	●		●	
	賃金	●		●	
	社会的保護		●		●
平等と正義	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				
強固な制度・平和・安定	法の支配				
	市民的自由				
健全な経済	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					

 : 追加したインパクト領域

同社の事業活動・サステナビリティ活動を考慮した結果、追加・削除するインパクト領域と追加・削除した理由は以下のとおりである。

《同社の事業活動やサステナビリティ活動を考慮し、追加・削除するインパクト》

インパクト エリア	インパクト トピック	ポジティブ ネガティブ	追加 削除	理由
気候の安定性		ネガティブ	追加	船舶や重機など、燃料を消費することによりCO <sub>2</sub> を排出するため。
生物多様性と生態系	大気	ネガティブ	追加	船舶や重機などで燃料を消費することにより大気汚染物質を排出するため。
サーキュラリティ	資源強度	ネガティブ	追加	船舶や重機など、エネルギーを大量に消費するため。
資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	教育	ポジティブ	追加	従業員の資格取得を推奨するなど人材育成に努めているため。

### 3-3 特定されたインパクトとサステナビリティ活動の関連性

同社および同グループの特定されたインパクトに対する、同社のサステナビリティ活動との関連性は以下のとおりである。

#### 環境面のインパクト<ネガティブ>

インパクトエリア	インパクトトピック	活動内容
気候の安定性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・作業所などの照明をすべて LED 化している。</li> <li>・社用車 23 台について低炭素型車両を導入・切り替えを推進し燃料の削減（CO<sub>2</sub> 排出量）の削減に取り組んでいる。</li> <li>・低炭素型機械の導入を進めている。</li> </ul>
生物多様性と生態系	大気	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社用車 23 台について低炭素型車両を導入・切り替えを推進し排気ガス（NO<sub>x</sub> や SO<sub>x</sub>）の削減に取り組んでいる。</li> </ul>
	生物種	<ul style="list-style-type: none"> <li>・月 1 回の安全衛生会議の際、環境に影響を与えるような事故発生の防止を徹底している。</li> </ul>
サーキュラリティ	資源強度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・作業所などの照明をすべて LED 化している。</li> <li>・社用車 23 台について低炭素型車両を導入・切り替えを推進し、使用燃料の削減に取り組んでいる。</li> <li>・低炭素型機械の導入を進めている。</li> <li>・事務所などで排出される廃棄物の分別を徹底、リサイクル可能なものは再利用している。</li> </ul>
	廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・作業現場では廃棄物をあまり出さない工夫を行い、排出を極力低減している。</li> </ul>

#### 社会面のインパクト<ポジティブ>

インパクトエリア	インパクトトピック	活動内容
資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用を会社負担とし、従業員の資格取得を奨励している。</li> </ul>
生計	雇用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新卒を中心に採用活動を実施、地元高校を中心に継続して採用している。</li> </ul>
	賃金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・賃上げを実施し、従業員の生活安定に配慮している。</li> </ul>

社会面のインパクト<ネガティブ>

インパクトエリア	インパクトトピック	活動内容
健康および安全性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全衛生方針を策定し、月 1 回勉強会を開催するなど従業員の安全を徹底している。</li> <li>・健康診断受診を 100%実施、特別休暇を制定、有給休暇の取得を推奨するなど従業員の健康に配慮している。</li> <li>・ハラスメントを防止する規定の制定している。</li> </ul>
生計	社会的保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用を会社負担とし、従業員の資格取得を奨励している。</li> <li>・育児休業・休暇や介護休業・休暇などの制度を整備している。</li> <li>・高齢者再雇用制度を整備している。</li> </ul>

経済面のインパクト<ポジティブ>

インパクトエリア	インパクトトピック	活動内容
健全な経済	零細・中小企業の繁栄	佐世保港における物流を担い、様々な中小企業へのサービス提供を通じて、地域経済の基盤を支えている。

#### 4.KPI の設定

〈FFG〉ポジティブ・インパクト・ファイナンスでは特定されたインパクトのうち、「ポジティブ・インパクトに関する項目を1項目以上、十分に対応がされていないネガティブ・インパクトの全項目」に対してKPIを設定することとしている。同社の特定されたインパクトのうち、ポジティブなインパクトを増大させ、またネガティブなインパクトを低減するため6項目のKPIを設定した。なお、ネガティブ・インパクトのうち「生物種」については環境に影響を及ぼすような事故の発生を防止する取り組みを徹底しており、近年そのような実績もないことから今回KPIは設定していない。

##### 《KPI①》

インパクトレーダーとの関連性	気候の安定性、大気、資源強度
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの低減
テーマ	カーボンニュートラルを実現する取り組み (佐世保港港湾脱炭素化推進計画の実現)
取り組み内容	使用燃料を削減するため、社用車を低炭素型車両へ切り替える。
KPI (指標と目標)	2030年度までに社用車23台をすべて低炭素型車両へ切り替える。 〈年度ごとの目標〉 ・2025年度目標：3台 ・2026年度目標：6台 ・2027年度目標：7台
KPI 設定した理由	同社が参画している佐世保港港湾脱炭素化推進計画において、同社の施策として取り組んでいるため。
SDGsとの関連性	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;">  <p>3 すべての人に健康と福祉を</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>12 つくる責任 つかう責任</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>13 気候変動に具体的な対策を</p> </div> </div> <p>3.9 2030年までに有害化学物質、並びに大気、水質及び土壌の汚染による死亡及び疾病の件数を大幅に減少させる。</p> <p>7.3 2030年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。</p> <p>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。</p> <p>12.4 2020年までに、合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適切な化学物質や全ての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。</p> <p>13.2 気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。</p>

《KPI②》

インパクトレーダーとの関連性	気候の安定性、大気、資源強度
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの低減
テーマ	カーボンニュートラルを実現する取り組み (佐世保港港湾脱炭素化推進計画の実現)
取り組み内容	使用燃料を削減する。
KPI (指標と目標)	<p>本社、前畑作業所、干尽作業所の燃料消費量を削減する。 (売上 1 百万円あたりの使用燃料を削減する) 〈年度ごとの売上 1 百万円あたりの使用燃料目標〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2025 年度 : 90 ℓ 未満</li> <li>・2026 年度 : 89 ℓ 未満</li> <li>・2027 年度 : 88 ℓ 未満</li> </ul>
KPI 設定した理由	同社が参画している佐世保港港湾脱炭素化推進計画において、同社の施策として取り組んでいるため。
SDGs との関連性	<p>3.9 2030 年までに有害化学物質、並びに大気、水質及び土壌の汚染による死亡及び疾病の件数を大幅に減少させる。</p> <p>7.3 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。</p> <p>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。</p> <p>12.4 2020 年までに、合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適切な化学物質や全ての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。</p> <p>13.2 気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。</p>

《KPI③》

インパクトレーダーとの関連性	気候の安定性、資源強度
インパクトの別/テーマ	ネガティブ・インパクトの低減
テーマ	カーボンニュートラルを実現する取り組み (佐世保港港湾脱炭素化推進計画の実現)
取り組み内容	使用電力量を削減し、環境負荷の軽減を図る。
KPI (指標と目標)	<p>本社、前畑作業所、干尽作業所の使用電力量を削減する。 (売上 1 百万円あたりの使用電力量を削減する。)</p> <p>〈年度ごとの売上 1 百万円あたりの使用電力量目標〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2025 年度：40kWh 未満</li> <li>・2026 年度：39kWh 未満</li> <li>・2027 年度：39kWh 未満</li> </ul>
KPI 設定した理由	同社が参画している佐世保港港湾脱炭素化推進計画において、同社の施策として取り組んでいるため。
SDGs との関連性	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。



《KPI④》

インパクトレーダーとの関連性	廃棄物
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの低減
テーマ	紙製品などの消耗品を削減し、業務効率化を図る。
取り組み内容	社内業務のデジタル化を推進、事務用品においてペーパーレス化により紙製品の消耗品の使用量を削減し、かつ業務効率化を実現する。
KPI（指標と目標）	社内業務のデジタル化を推進し、事務用品の紙製消耗品を削減する。 ・2025 年度までに事務用の紙製消耗品の使用量を調査、把握し、帳簿とワークフローのデジタル化を行う。 ・2027 年度までに勤怠管理や労務管理などのデジタル化を行い、効果を検証する。
KPI 設定した理由	同社の課題であったペーパーレス化を推し進めると同時に業務効率化を実現するため。
SDGs との関連性 	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。 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。

《KPI⑤》

インパクトレーダーとの関連性	健康および安全性
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの低減
テーマ	従業員の安全を守る取り組み
取り組み内容	月 1 回の安全衛生会議を継続し、労働安全の意識をさらに高めて労災事故発生を防止する。
KPI（指標と目標）	重大な労災事故をゼロにする。
KPI の設定理由	同社の業務は相当な重量物を取り扱い、常に危険を伴う作業を行う。従業員の安全を守るため、引き続き労働安全の取り組みを徹底する。
SDGs との関連性 	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。

《KPI⑥》

インパクトレーダーとの関連性	教育	社会的保護
インパクトの別	ポジティブ・インパクトの増大	ネガティブ・インパクトの低減
テーマ	人材育成の取り組み	
取り組み内容	取得資格を奨励して従業員のスキルアップを図り、業務運営の円滑化を目指し、さらに会社の持続可能性を高めていく。	
KPI（指標と目標）	2027 年度までに以下の資格についていずれかの資格保有者を 20 名増加させる。 ・クレーン運転士 ・移動式クレーン運転士 ・揚貨装置運転士免許 ・通関士	
KPI の設定理由	これまで資格取得の推奨を行ってきたが、人材育成をさらに強化していくため	
SDGs との関連性	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>4 質の高い教育を みんなに</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>8 働きがいも 経済成長も</p> </div> </div> <p>4.4 2030 年までに、技術的・職業的スキルなど、雇用、働きがいのある人間らしい仕事およ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、若者や障がい者を含むすべての男性および女性の完全かつ生産的な雇用および働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一労働賃金を達成する。</p>	

## 5. マネジメント体制

同社では、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに取り組むにあたり、代表取締役宗博美氏が最高責任者、取締役総務部長中原俊介氏が管理責任者となり、日々の業務やその他活動を棚卸することで、同社の事業活動とインパクトレーダーとの関連性について検討をした。従来同様、取締役会による監督のもと、進捗状況や活動内容を取締役会へ定期的に報告するなど、ガバナンス体制を構築していく。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスの実行後、返済期限までの間においても、総務部を中心とした関係部署などとの連携体制を構築することで KPI の達成を図っていく。

最高責任者	宗 博美
管理責任者	中原 俊介
担当部署	総務部

## 6. モニタリングの頻度と方法

本件で設定した KPI の進捗状況は、十八親和銀行の担当者が年に 1 回以上、同社との会合を設けることで確認する。十八親和銀行はモニタリングの結果を検証し、当初想定と異なる点があった場合には、同社に対して適切な助言・サポートを行い、KPI の達成を支援する。

モニタリング期間中に達成した KPI に関しては、達成後もその水準を維持・向上していることを確認する。なお、経営環境の変化などにより KPI を変更する必要がある場合には、十八親和銀行と同社で協議の上、再設定を検討する。

#### 本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、株式会社長崎経済研究所が作成したものです。
2. 本評価は株式会社十八親和銀行がポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する同社から供与された情報と、株式会社長崎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あって、株式会社長崎経済研究所は将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。
3. 本評価を実施するに当たっては、国連環境計画金融イニシアティブ(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。
4. 本評価書の著作権は株式会社長崎経済研究所に帰属します。株式会社長崎経済研究所による事前承諾を受けた場合を除き、本評価書に記載された情報の一部あるいは全部について複製、転載、または配布、印刷など、第三者の利用に供することを禁じます。

#### <評価書作成者および本件問い合わせ先>

株式会社長崎経済研究所

石田 洋

〒850-8618

長崎県長崎市銅座町 1 番 11 号十八親和銀行本店内

TEL : 095-828-8859 FAX : 095-821-0214