

株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社平松運輸に対する ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る 第三者意見

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

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

* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。

第三者意見書

2023年7月31日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社平松運輸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：株式会社商工組合中央金庫

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

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

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

I. JCR の確認事項と留意点

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

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

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

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

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

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

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

II. PIF 原則への適合に係る意見

PIF 原則 1

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

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

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

この結果、平松運輸がポジティブな成果を発現するインパクト領域を有し、ネガティブな影響を特定しその低減に努めていることを確認している。

SDGs に対する貢献内容も明らかとなっている。

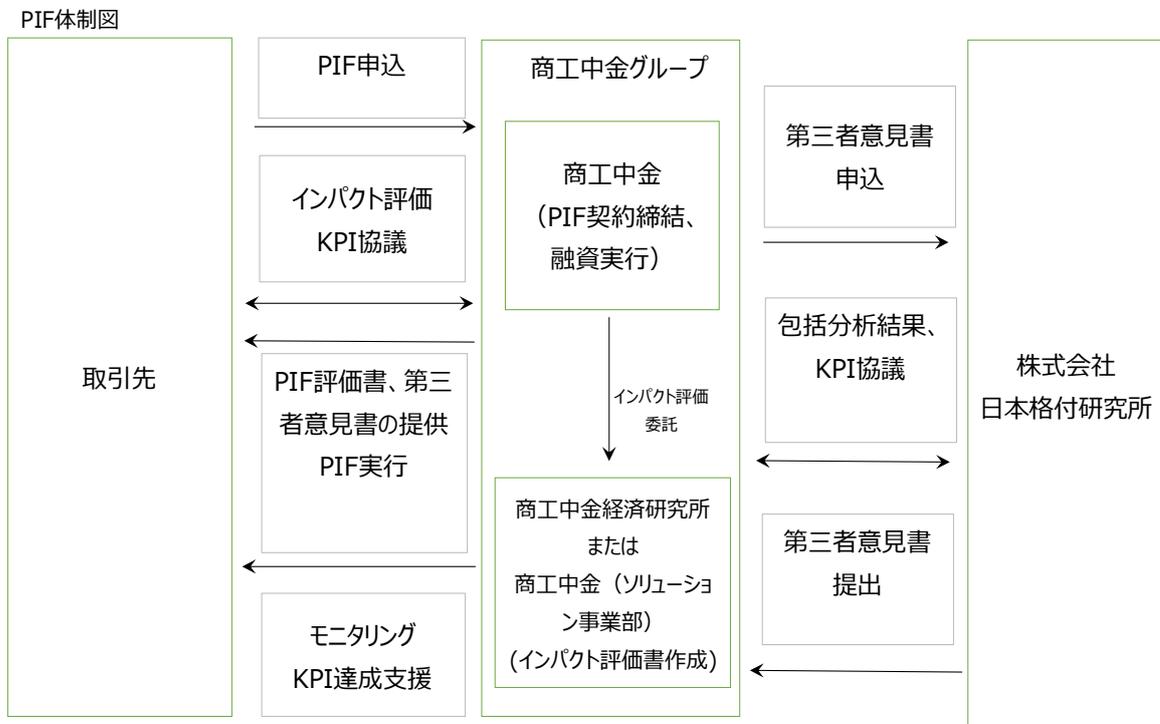
PIF 原則 2

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

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

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

(1) 商工中金は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(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（ソリューション事業部）が分析方法及び分析ツールを、UNEP FI が定めた PIF モデル・フレームワーク、インパクト分析ツールを参考に確立している。

PIF 原則 3 透明性

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

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

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

PIF 原則 4 評価

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

本ファイナンスでは、商工中金が、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平松運輸から貸付人である商工中金に対して開示がなされることとし、可能な範囲で対外公表も検討していくこととしている。

-
- 要素① 投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、少なくとも一つの側面においてポジティブなインパクトを生み出す意図を持つもの
 - 要素② インパクトの評価及びモニタリングを行うもの
 - 要素③ インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うもの
 - 要素④ 中長期的な視点に基づき、個々の金融機関/投資家にとって適切なリスク・リターンを確保しようとするもの

また、本ファイナンスの評価・モニタリングのプロセスは、本基本的考え方で示された評価・モニタリングフローと同等のものを想定しており、特に、企業の多様なインパクトを包括的に把握するものと整合的である。



IV. 結論

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

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

(第三者意見責任者)

株式会社日本格付研究所

サステナブル・ファイナンス評価部長

梶原 敦子

梶原 敦子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

上村 暁生

上村 暁生



本第三者意見に関する重要な説明

1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

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

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

2. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、以下の原則等を参照しています。

国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブ・インパクト金融原則

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

3. 信用格付業にかかるとの関係

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

4. 信用格付との関係

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

5. JCR の第三者性

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

■留意事項

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

■用語解説

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

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

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

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

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

ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2023年7月31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）が株式会社平松運輸（以下、平松運輸）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、平松運輸の活動が、環境・社会・経済に及ぼすインパクト(ポジティブな影響及びネガティブな影響)を分析・評価しました。

分析評価に当たっては、株式会社日本格付研究所の協力を得て、国連環境計画金融イニシアティブ (UNEP FI)が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項 (4)に基づき設置されたポジティブ・インパクト・ファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクト・ファイナンスの基本的考え方」に則った上で、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、経営方針等
 - 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特定した 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	株式会社平松運輸
借入金額	130,000,000 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 4 月

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

本社所在地	岡山県高梁市川上町仁賀 627 番地
創業・設立	創業:1961 年 10 月 24 日 設立:1977 年 1 月 22 日
資本金	13,000,000 円
従業員数	82 名 (2023 年 4 月末現在)
事業内容	一般貨物運送事業 (産業廃棄物、生コンクリート、生乳、一般貨物)
主要取引先	タカヤ株式会社、ファーマーズホールディングス株式会社、エコシステムジャパン株式会社等

【業務内容】

- 平松運輸は岡山県高梁市に本社を置く創業 60 年余りの運送業である。生鮮食品や飲料製品、自動車部品や弱電精密機器、生コンクリート等を運搬、加えて 1983 年からは産業廃棄物、2018 年からは流通自由化に伴い生乳の運搬も行っている。
- 平松運輸の事業は、①産業廃棄物収集運搬（売上比率 25%）、②生コンクリート輸送（売上比率 25%）、③生乳輸送（売上比率 25%）④一般貨物運送（売上比率 25%）の 4 つに大別される。

①産業廃棄物収集運搬



13 t タンクローリー車
(平松運輸 提供)

強力吸引車(*1)をはじめ、13 t タンクローリー車、大型トレーラー-24 t タンク車、10 t 水密式ダンプ車(*2)や 5 t ロールオンコンテナ車(*3)等を保有し、廃棄物を運搬する。

大型トレーラー-24 t タンク車で運搬は、1 人のドライバーが通常車 2 台分の荷物を 6 割程度の燃料で運ぶことが出来るため効率的である。

岡山県他 10 県の産業廃棄物収集運搬業許可を有している。

(*1)強力吸引車

吸引用ブローアと貯留タンクを搭載した特殊車両。堆積土砂等に直接吸引ホースを近づけて吸引し、液体から固形から液体まで、高低差がある遠距離の現場でも空気輸送と高真空力により強力に吸引し、タンクに回収する。

(*2)水密式ダンプ車

水気の多い泥等を運搬する際に使用される特殊なダンプ車。

(*3)ロールオンコンテナ車

コンテナが脱着式になっており、自力で脱着できる装置をトラックのシャーシ部分に搭載している。

②生コンクリート輸送



岡山県、鳥取県、広島県東部一円をカバーする体制で、生コンクリートを大型ミキサー車で輸送する。

ミキサー車新車納品時の安全祈念風景
(平松運輸 提供)

③生乳輸送



13.5kL（キロリットル）、20kLのミルクタンク車をはじめ、24kLミルクタンクトレーラー2台を使い、生乳を効率的に輸送する。

24kLミルクタンクトレーラー（平松運輸 提供）

④一般貨物運送



ライフラインを支える物流サービスとして、生鮮食品や飲料製品、自動車部品や弱電精密機器等を運ぶ。

13tウイング車（平松運輸 提供）

【事業拠点】

拠点名	住所	機能
本社営業所	岡山県高梁市川上町仁賀 537-1	配送拠点
水島営業所	岡山県倉敷市松江 3 丁目 967-12	
総社車庫	岡山県総社市下林 1294-6	
岡山吉備営業所	岡山県総社市中央 1 丁目 5-35	
高梁営業所	岡山県高梁市松山 297-1	
新見営業所	岡山県新見市哲多町宮河内 18	
津山営業所	岡山県津山市上野田 304-2	
福山営業所	広島県福山市神辺町平野 114-1	
鳥取営業所	鳥取県鳥取市古海 537-7	
米子営業所	鳥取県米子市淀江町佐陀 1313	
倉吉営業所	鳥取県東伯郡北栄町弓原 48	

(グループ会社) (有)ヒラマツ・プロダクト	岡山県高梁市川上町仁賀 627	再生加工業（熱分解酸化プラント (*4)、太陽光エネルギープロジェクト 他）、石けん販売 (*4)熱分解酸化プラント 熱分解と酸化反応により塗料の剥離 と脱脂を行う設備
(グループ会社) (株)Mt.ベアーズ	岡山県高梁市川上町仁賀 627	国際貿易代行・コンサルタント、土壌 菌群の研究
(グループ会社) (株)霧島商事	宮崎県小林市北西方町 3667-1	一般貨物運送事業（畜産飼料、 生乳、建設資材） 2023年3月資本提携



本社営業所の概観
(平松運輸 提供)

【沿革】

1961年 10月	一般小型貨物自動車運送事業免許を取得し、運送業を創業
1962年 6月	一般区域貨物自動車運送事業免許を取得
1977年 1月	株式会社平松運輸を設立
1983年 11月	産業廃棄物収集運搬業許可
1990年 2月	自動車運送取扱事業登録
2004年 2月	ISO14001 認証取得（本社、高梁、水島）
2009年 12月	Gマーク取得
2010年 8月	物流代行サービス事業開始
2012年 7月	特定信書便事業認可
2023年 3月	ISO50001（エネルギー・マネジメント）認証取得（本社、高梁、水島） :全国 90 番目

2.2 業界動向

現在の日本の物流政策は、2021年6月に閣議決定された総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）に沿って進められている。大綱では今後の物流が目指すべき方向性として、[1]物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化、[2]労働力不足対策と物流構造改革の推進、[3]強靱で持続可能な物流ネットワークの構築の3つを定めている。そのうち[3]において、日本の温室効果ガス削減目標、更には2050年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現の目標達成に向け、サプライチェーン全体での環境負荷低減の観点から、鉄道や海運へのモーダルシフトを更に推進すると記され、以下のKPIが設定されている。

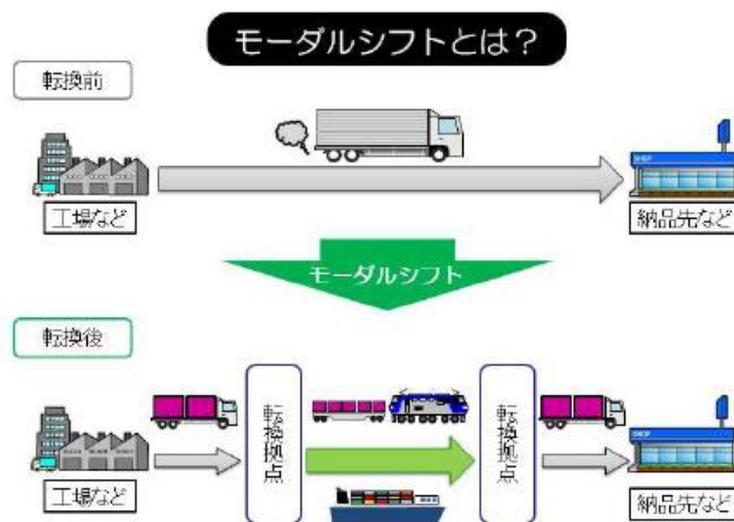
(モーダルシフトに関する指標)		現状値 (2019年度)	目標値 (2025年度)
①	鉄道による貨物輸送トンキロ	①184億トンキロ	①209億トンキロ (+13.6%)
②	海運による貨物輸送トンキロ	②358億トンキロ	②389億トンキロ (+8.7%)

(国土交通省ホームページ「総合物流施策大綱」を参考に記載)

■ フェリー便へのモーダルシフトについて

平松運輸は九州便で積極的にフェリー輸送によるモーダルシフトを進めている。

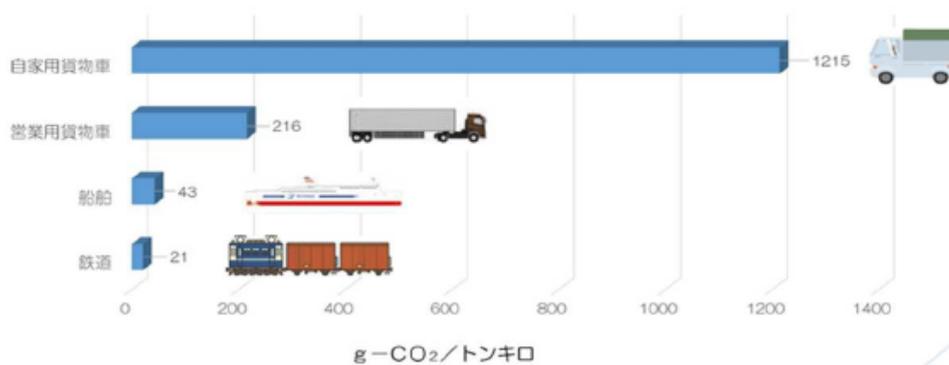
- モーダルシフトとは、トラック等の貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。多くの企業で環境負荷の低減は社会的責任（CSR）と意識され、商品の生産から廃棄にいたる全ての場面で取り組まれているが、輸送におけるモーダルシフトは環境負荷の低減効果が大きい取り組みである。



出所：国土交通省ホームページ「モーダルシフトとは」より

昨今では労働力不足の解消、働き方改革という観点からも注目されている。モーダルシフトを行わない場合、倉庫間や集配拠点間の輸送等、幹線輸送となる部分について数百kmの距離を運転するため、出発した拠点に戻ってくるまで数日かかってしまう場合も少なくない。しかしモーダルシフトを行えば最寄りの転換拠点となる箇所まで、もしくは最寄りの拠点からの運転だけで済むため、効率的な業務を行うことが出来る。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（2020年度 貨物）



出所：国土交通省ホームページ「モーダルシフトとは」より

1トンの貨物を1km運ぶ（＝1トンキロ）際に排出されるCO₂の量を見ると、トラック（営業用貨物車）が216kgであるのに対し、鉄道は21kg（約1/10）、船舶は43kg（約1/5）である。貨物輸送の方法を転換することで、鉄道では90%、船舶利用では80%もCO₂排出量を削減できる。地球温暖化対策としてモーダルシフトは大変有効である。

- またフェリーの利用でトラックドライバーの休息時間が確保できる。更にトレーラーを活用することで、大量輸送によるコストダウンが図れるとともに省力化と無人化が可能となる。

有人トラックでのフェリー輸送

- フェリー輸送は定時に優れており、事故や渋滞が回避でき、事故率の低下に繋がる。
- 走行距離の減少に伴い、燃料費及び高速道路の使用料を削減でき、さらにタイヤの消耗を抑えることが可能となる。またトラックへのダメージが軽減でき、修繕費の削減とトラックの耐用年数を伸ばすことができる。



無人トラック・トレーラーでのフェリー輸送

- 無人トラック・トレーラーにすることでフェリー輸送時にはそもそも人件費が発生せず、改正改善基準告示の遵守にも繋がる。

- ◆ 有人トラックでの利用は、フェリーの乗船時間が休憩時間となる。
- ◆ 有人トラックでフェリーを利用することで、改正改善基準告示の遵守にも繋がる。
- ◆ 船内にはトラックドライバー専用の設備（個室のドライバールーム・専用レストラン・専用浴室等）があり、快適に過ごすことが出来、陸送時の過酷な労働環境を改善することができる。



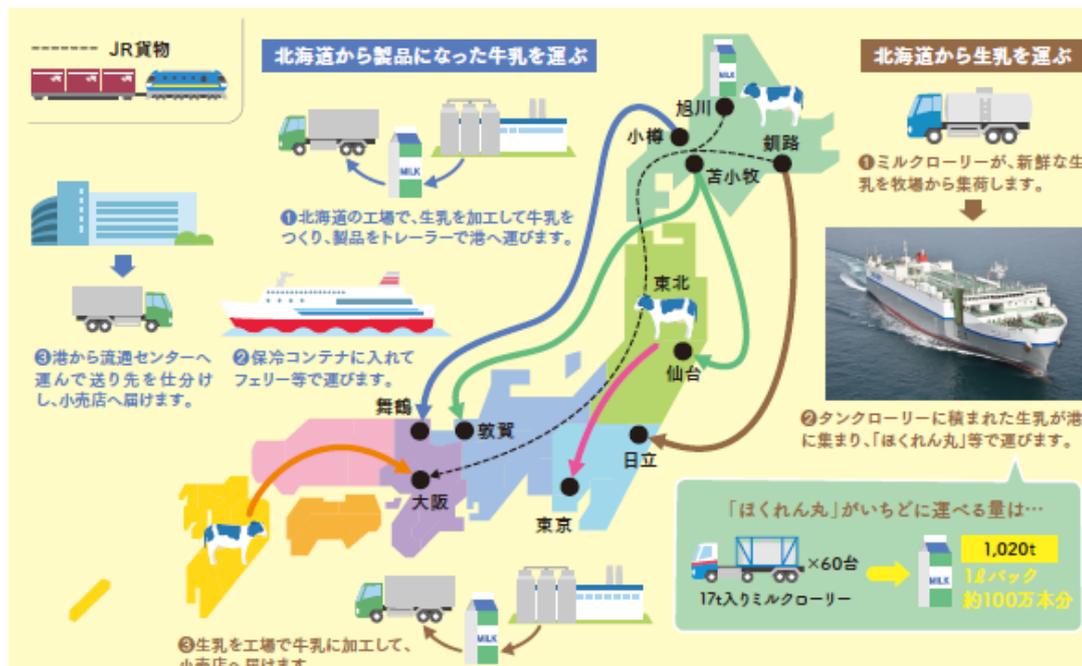
出所:東京急行フェリーHP「フェリー輸送のメリット」より

■ 生乳需給の地域ギャップについて

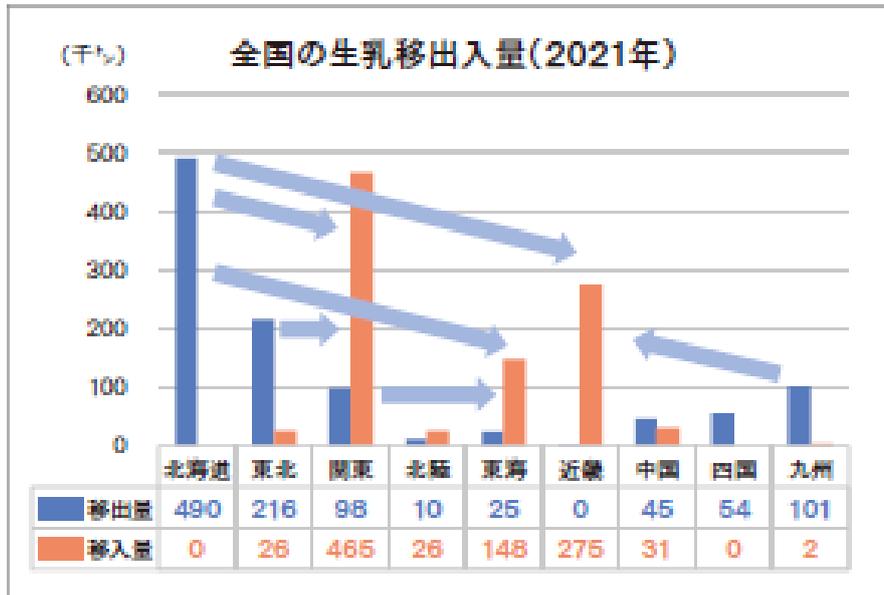
以下は一般財団法人Jミルク「日本のミルクサプライチェーン 2020」を参考に記載した。

- 生乳の消費量は人口の多い都市部に集中するが、消費地の生乳生産量は少なく、消費地から離れた北海道、東北、九州に生産が集中し、需給の地域ギャップが生じている。この地域ギャップを埋めるために生乳や牛乳パックが北海道、東北、九州から関東や関西の消費地に送られる。以下の図は北海道から関東への生乳輸送を表わしたものであるが、同様に九州から関西へも送られている。平松運輸はフェリーを活用した九州から関西への生乳供給を拡げていく方針である。

全国の生乳輸送



資料:(公財)日本海事広報協会「牛乳を運ぶ船」



資料:農林水産省「牛乳乳製品統計」(2021年)

2.3 企業理念、経営方針等

【企業理念】

基本方針
「やさしい運転」をモットーに、地域社会へ貢献し、最大限自然に根差した企業でありたい。
Blue Evolution Grp.の理念
日々のサービス提供の中で、社会に貢献し、すべての人がお互いを認め合いながら生きていくことが出来るような Evolution (進化・発展・展開) したサービスを提供するグループでありたい。

- 平松代表取締役は、自然に根ざし、人間が生きていくことに根ざす運送業とは何かと想い、「やさしい運転」を実践し、環境保全に目を向け、「再利用する社会」への担い手を目指す企業でありたいと考え、基本方針を掲げた。
- また基本方針を鑑み、平松運輸及びグループ会社 ヒラマツ・プロダクト、Mt.ベアーズ及び霧島商事をひとつの共同体として機能させるべく Blue Evolution Grp.を組織し、上記の理念を制定した。Blue Evolution Grp.は自然に根ざした CSR (企業の社会的責任) を生み出せるグループとして機能させていく。

2.4 事業活動

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

【資格取得支援等への取り組み】

- 平松運輸は、業務上必要となる資格の取得支援にも取り組んでいる。具体的には、大型免許、牽引免許(*5)、フォークリフト免許の取得費用は全額会社負担としている。近時、生乳配送量増加に伴い、牽引免許取得者の増員が必要であり、会社として大型免許を所有するドライバーの中から適性等を見極め選別し、牽引免許の取得を推奨していく。

(*5)牽引免許

大型自動車、中型自動車、準中型自動車、普通自動車、大型特殊自動車のいずれかで、車輛総重量 750 kgを超える他の車を牽引するには、牽引免許が必要。貨物を積載したトレーラーを牽引する際、必要となる。

【特別支援学校生徒の職場実習】

- 平松運輸は、教員免許や生活相談支援資格を持つ者が中心となり、特別支援学校高等部の生徒向けに毎年 10 名程度の生徒職場実習を行っており、今年で 6 年目である。事前に生徒担任と綿密に打合せ、個々の生徒の行動特性等を踏まえた実習計画を学校に提案の上、生徒及び保護者の希望に沿う内容で実施し、実習の様子は実施後レポートで学校や保護者に還元している。

<「プチ社会体験」(*6) 職場体験実習の様子> (平松運輸 提供)

(*6) プチ社会体験

2 年生、3 年生で本格的な職場実習を体験する前の社会体験実習。

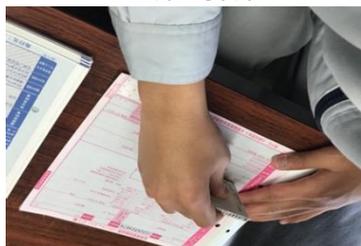
お茶出し



工場作業



ゴム印の押印



簡単なパソコン作業



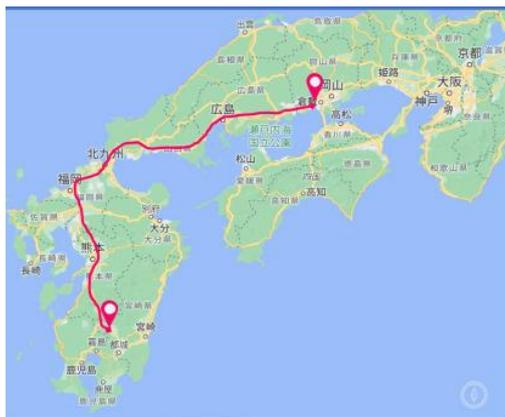
みんなで掃除



【モーダルシフトへの取り組み】

- 平松運輸は、九州からの生乳配送量が増加し、中継拠点として九州営業所の開設を検討していたところ、宮崎県の運送業者である霧島商事と出会った。霧島商事は牛乳の大生産地、南九州に立地し、JA 関連の畜産飼料、生乳等の運搬を行う。共通の事業領域（生乳運搬）を有し、且つ JA との取引がなかった平松運輸にとって販路拡大にもつながると判断し、2023 年 3 月資本提携を結んだ。
- 平松運輸は CO2 削減とドライバーの休息時間確保の観点から、九州便の一部で船便へのモーダルシフトを始めていたが、霧島商事を南九州拠点として活用し、モーダルシフトを一層進めていく。モーダルシフトを推進することで、①トラックの運行時間短縮、②トラックの稼働率アップ、③ドライバーの労働時間の短縮、④燃料費削減、⑤陸路運行減少分の CO2 排出量削減等のシナジー効果が見込まれる。

<全て陸路の輸送ルート>



<陸路+フェリーの輸送ルート>
(トレーラー港渡し)



輸送ルート図（商工中金 提供）

南九州から岡山への陸送（約 1,300 km）の一部をフェリーに代替することで、陸送走行距離が約 430 kmに減少する。一般的には船便へのモーダルシフトは積荷の積替等により全路陸走より若干所要時間が増加するが、平松運輸は①若干時間が伸びても顧客の要望内に留まる②九州側の霧島商事との連携により所要時間の増加が抑制出来ることからメリットの方が大きいと判断し、これを推進する。

【ダイバーシティへの取り組み】

- 平松運輸は、高齢者の雇用を大切にしており、65 歳以上の従業員は 7 名在籍している。65 歳定年を迎えた従業員より継続雇用の希望があれば、従前と同条件で 1 年更新での雇用延長に応じている。

- 障がい者は3名在籍しており、障がいの特性に応じてドライバー業務及び構内業務に就いている。障がい者雇用率は、現在3.5%と法定雇用義務を上回っている。平松運輸は今後も健常者、障がい者の分け隔てなく適材適所で従業員を配置していく意向である。
- 女性5名（全従業員の6.7%）が在籍しており、うち3名がドライバーである。バックオフィス業務従事者には子連れでの出勤を認めている。また女性管理職は環境管理責任者として1名就任している。家事や育児との両立を図りやすいよう正社員に時給制を導入したり、有給休暇を気兼ねなく取れる雰囲気醸成等、女性の働きやすい環境整備に努めている。

【労働環境改善への取り組み】

- 労働時間短縮への取り組み
トラック、バス、タクシー等の自動車運転業務では、業務内容の特性上、長時間労働になりやすく、是正には時間を要するとして、中小企業では2020年施行の時間外労働の上限規制の適用が猶予されていたが、猶予期間が終わる2024年4月からはドライバーの時間外労働の年間上限は960時間に規制される。この「2024年問題」への対応は運送・物流業界では喫緊の課題となっている。平松運輸は、2024年問題についての対応が不可欠であることをドライバー及び配車担当者とともに認識を共有し、勤務シフトを労使双方で考えている。また九州便のフェリーへのモーダルシフトへの取り組み等によりドライバーの総労働時間及び時間外労働時間の削減に努めていく。
- 有給休暇取得率向上への取り組み
法令で定められている対象従業員の年次有給休暇5日以上の取得は遵守されている。運送業界では人手不足のためドライバーは休みを取得しにくい状況にあるが、平松運輸では有給休暇取得率の向上のため、2週間前に受けた年次有給休暇申請は100%承認している。
- 重大運輸事故ゼロへの取り組み
平松運輸は、「運転安全マネジメント」でやさしい運転の実践、輸送の安全確保を実現している。輸送安全に関する基本方針の下、安全に関する目標や年間の安全教育スケジュールを取り決め、年1回全従業員による安全マネジメントの概念研修、ゴールデンウィーク前・盆・年始に部署ごとの安全講習会を開催している。社長や安全統括管理者、または運行管理者が適宜現場へ足を運び、従業員と安全に関する情報交換を行っている。2023年度の輸送安全に関する目標として、ゼロ災、無事故、法令遵守を掲げている。なお、国交省自動車事故報告規則第2条で規定する自動車重大事故は2021年11月に1件（前方車輛への追突死亡事故）発生したが、以降はゼロである。

年間教育訓練計画表(令和5年度)		文書ID: H-3-5											
*新型コロナ感染症拡大防止のため計画の見直しが行われる可能性があります		作成日 R5.4.10 作成者: 井口 裕子 承認: 平松 敬史											
教育内容/対象者/月	対象者	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
環境・エネルギー使用方針の講習	全従業員	○	○	○		○						○	
目的・目標の確認・講習	全従業員	○	○	○		○						○	
省エネ運転講習	実働部(新人も含む)			○									
作業手順書講習	実働部(新人も含む)			○								○	
緊急時手順書講習	実働部(新人も含む)			○								○	
模擬訓練	実働部(新人も含む)			○								○	
内部監査委員講習(必要に応じて)	内部監査員												
環境及びEn管理責任者講習(適宜)(随時)	環境管理責任者												
特別産業廃棄物の許可申請に関する講習	代表取締役												
新入社員教育(随時)	新入社員	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
技能習得のための講習(随時)	全従業員	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
荷主別安全教育(随時)		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
運行管理者等基礎講習	運行管理補助者				○								
運行管理者講習	運行管理者および補助者				○	○	○						
整備管理者選任後講習	整備管理者										○	○	○
安全会議(水島営業所)					○						○		
安全教育(計画表別途)	全従業員	○	○	○		○					○		
* 新入社員教育		◎環境・エネルギー使用方針の講習 ◎目的・目標の確認・講習 ◎廃棄物についての講習 ◎マニフェスト管理と法規制の講習											

年間安全教育スケジュール(平松運輸 提供)

運転安全マネジメント	2. 輸送の安全に関する目標(令和5年度)
<p style="text-align: center;">運輸安全マネジメント導入にあたって</p> <p>トラック運送事業にとって「輸送の安全の確保」が最大の使命です。 私たちは、トラックのワッパに『想いを伝えます』 私たちは運輸安全マネジメントを継続的に改善し、『やさしい運転』の実践、 責任ある行動を取ることにより「輸送の安全の確保」を実現していきます。</p> <p>1. 輸送の安全に関する基本的な方針</p> <p>我が社は、地域社会の担い手として安全を全てに優先させる為 お客様の荷物に『心を込めて』 己(自分)の成長と幸せに『力を込めて』 ワッパ(ハンドル)に『想いを伝えます』</p> <p>一、『やさしい運転』を実践します。 一、我々は安全運転5則を遵守します。 1. 安全速度を必ず守る。 2. カーブの手前でスピードを落とす。 3. 一時停止で横断歩行者の安全を守る。 4. 交差点では必ず安全を確かめる。 5. 飲酒運転は絶対にしない。 一、交通安全運動を推進します。 一、「道路交通法」「貨物自動車運送事業法」「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等その他の要求事項を遵守し、安全マネジメントシステムを継続的に改善し、目的・目標を定め実践していきます。 一、全社員が安全方針を継続し、調和すべき自然観を持って責任ある行動を取る事により、安全輸送が出来るよう社員の教育を図ります。又、関係各位においても周知頂けるようにします。</p>	<p>2. 輸送の安全に関する目標(令和5年度)</p> <p>期間: 令和5年4月1日~令和6年3月31日</p> <p>(1) 飲酒運転はしない! 0件 (2) 0災害で行く! 0件 (3) 無事故で行く! 0件 (4) 法令遵守(コンプライアンス) 0件</p> <p>3. 輸送の安全に関する目標の達成状況(令和4年度)</p> <p>(1) 期間: 令和4年4月1日~令和3年3月31日 件数: 飲酒 0件 災害 0件 事故 1件 (2) 法令遵守について、ISO14001と関連づけながら、3ヶ月点検などの項目を毎月チェックする態勢を取っている(ISO環境管理委員会シート)</p> <p>4. 自動車事故報告規則第2条に規定する事故に関する統計</p> <p>(平成29年~令和4年度)</p> <p>(1) 期間: 平成29年4月1日~平成30年3月31日 件数: 0件 (2) 期間: 平成30年4月1日~平成31年3月31日 件数: 0件 (3) 期間: 平成31年4月1日~令和2年3月31日 件数: 0件 (4) 期間: 令和2年4月1日~令和3年3月31日 件数: 1件 (5) 期間: 平成33年4月1日~令和4年3月31日 件数: 0件 (6) 期間: 令和4年4月1日~令和5年3月31日 件数: 0件</p> <p>5. 輸送の安全に係る処分</p> <p>(1) 処分の内容: 該当なし (2) 処分に基づき講じた措置等: 該当なし</p>

運転安全マネジメント(平松運輸 提供)

【環境負荷軽減への取り組み】

平松運輸は、貨物輸送から発生する環境面での負の影響に対して、様々な対策を講じている。

- **ISO50001 への取り組み**

平松運輸は基本方針に掲げる通り、やさしい運転の実践により、環境保全に目を向け再利用する社会への担い手を目指す企業でありたいとの想いからエネルギー効率の改善に取り組んでいる。その証として、燃費の専担者 1 名を置き、エネルギー使用量及び燃費を可視化し、エネルギーパフォーマンス改善と省エネをはかるべく、2023 年 3 月、ISO50001(*7)を取得した。運輸業での取得は稀である。

[平松運輸の ISO50001]

(目的) 軽油消費量の減少とそれに伴う CO2 排出量の削減及び排気汚染の防止

(目標) 低公害車 1 台の導入

(*7)ISO50001

エネルギーパフォーマンスの継続的改善を目指すための体系化されたエネルギーマネジメントシステムの規格。事業者自らがエネルギー消費原単位、エネルギー効率、エネルギー消費量（総量）、エネルギー起源の CO2 排出量等エネルギーパフォーマンスを設定して、継続的な改善に取り組む。このようなエネルギーパフォーマンスの改善は、コストダウン等組織の事業戦略に直接的に貢献し、競争力強化、他社との差別化につながる。（資源エネルギー庁ホームページを参考に記載）

- **24kL（キロリットル）ミルクタンクトレーラーの活用**

平松運輸は 24 k L タンク車 2 台を保有する。生乳輸送では 20 k L タンク車を使うことが多いが、24 k L タンク車を使うことで、1 回あたり 20%多く運ぶことが出来るため、これも CO2 排出量の削減に寄与する。

- **大気汚染軽減への取り組み**

車輛は、NOx（窒素酸化物）・PM（粒子状物質）等削減のための諸規制を満たす車輛を使用、更に新車ディーゼル車等に対し適用される世界最高水準の自動車厳しい規制であるポストポスト新長期規制(*8)に対応した低公害車を毎年 1 台ずつ導入していく。

(*8)ポストポスト新長期規制（平成 28 年排出ガス規制）

世界最高水準の厳しい自動車排出ガス規制と言われたポスト新長期規制（平成 22 年規制）より NOx・PM を更に 4 割程度削減を求める厳しい排出ガス規制。

- **廃棄物の処理への取り組み**

主な廃棄物である廃タイヤ、エンジンオイル等は全て処理業者により回収させている。平松運輸は、産業廃棄物処理業者と委託契約を交わし、マニフェスト（産業廃棄物管理票）により、適切に最終処分されていることを確認している。

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

入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質（一定の固有の特徴がニーズを満たす程度）		
水（アクセス）	食糧	住居
保健・衛生	教育	雇用
エネルギー	移動手段	情報
文化・伝統	人格と人の安全保障	正義
強固な制度・平和・安定		
質（物理的・科学的構成・性質）の有効利用		
水（質）	大気	土壌
生物多様性と生態系サービス	資源効率・安全性	気候
廃棄物		
人と社会のための経済的価値創造		
包摂的で健全な経済	経済収束	

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

【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	道路貨物運送業
ポジティブインパクト	雇用、移動手段、包摂的で健全な経済
ネガティブインパクト	保健・衛生、雇用、大気、土壌、生物多様性と生態系サービス、資源効率・安全性、気候、廃棄物

【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
教育	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 業務上必要な資格（牽引免許等）取得の支援 ➢ 特別支援学校生徒への職場実習の継続
雇用、包摂的で健全な経済	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 障がい者雇用率を維持 ➢ 女性管理職の増加
経済収束	<ul style="list-style-type: none"> ➢ フェリー便へのモーダルシフトによる収益性の向上

■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
保健・衛生、雇用	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 労働時間の短縮 ➢ 重大な労災事故ゼロの継続
資源効率・安全性、気候	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ISO50001 の継続 ➢ フェリー便のモーダルシフトによる燃料消費量・CO2 排出量の削減
大気	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 環境基準諸規制を満たす車の使用と低公害車の導入
廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 廃タイヤ、エンジンオイル等廃棄物の適正な処理

同社事業では、土壌影響を与える排出物質は殆どなく、生物多様性の減少に関わる事例もないことから、UNEP FI のインパクト分析で発出された「生物多様性と生態系サービス」「土壌」は、ネガティブ・インパクトとして特定していない。また、旅客輸送には携わっていないことから「移動手段」をポジティブ・インパクトとして特定していない。

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

平松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。

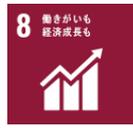
【ポジティブ・インパクト】

特定したインパクト	教育
取組内容（インパクト内容）	資格取得支援等への取り組み、特別支援学校生徒の職場実習
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 業務上必要な資格（大型免許、牽引免許、フォークリフト免許）取得の推進。Blue Evolution Grp.全体で 2030 年までに牽引免許の取得者を 3 名増やす。以降は実情に応じて目標を再設定し、フォローしていく。 ● 毎年、特別支援学校生徒の職場体験実習を主催し、これを継続する。
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 大型免許、牽引免許、フォークリフト免許の取得費用は全額会社負担を継続。特に牽引免許は会社が大型免許を持つドライバーから適性等を見極め選別し、取得を推奨する。 ➢ 特別支援学校高等部の生徒向けに職場実習を企画、学校に提案の上、生徒及び保護者の希望に沿う内容で毎年 10 名程度の生徒に職場体験実習を行っており、これを継続する。

貢献する SDGs ターゲット	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。	
-----------------	-----	--	---

特定したインパクト	雇用、包摂的で健全な経済		
取組内容（インパクト内容）	障がい者雇用率の維持、女性管理職の増加への取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 障がい者雇用率 2.5%以上を維持する。 （2023 年 7 月現在 3.5%） ● 女性管理職を 2030 年末までに Blue Evolution Grp.全体で 1 名（2023 年 5 月）から 2 名まで増加する。以降は実情に応じて目標を再設定し、フォローしていく。 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 障がい者は 3 名が在籍、障がい者雇用率は現在 3.5%と法定雇用義務を上回っている。今後とも幅広く受け入れて行く意向であるが、求職者が余り見込めないため、最低限として法定雇用率以上の維持を KPI とする。 ➢ 女性管理職は現在 1 名就任しているが、内部育成により増員をはかる。 		
貢献する SDGs ターゲット	5.5	政治、経済、公共分野でのあらゆるレベルの意思決定において、完全かつ効果的な女性の参画及び平等なリーダーシップの機会を確保する。	
	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。	
	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	経済収束
取組内容（インパクト内容）	フェリー便へのモーダルシフトによる収益性向上の取り組み
KPI	● 九州生乳便 1 運行あたりの CF（営業利益+減価償却）を

	<p>2026/12期までに10%増加させる。 以降は実情に応じて目標を再設定し、フォローしていく。</p>	
KPI 達成に向けた取り組み	<p>➤ 全路陸送と比較して船便へのモーダルシフトで得られるメリットは大きく、九州生乳便は基本的にはフェリー便併用での輸送とする。</p>	
貢献する SDGs ターゲット	8.2	<p>高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。</p> 
	9.1	<p>全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。</p> 

【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	保健・衛生、雇用	
取組内容（インパクト内容）	労働時間短縮、重大な労災事故ゼロへの取り組み	
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 2030年までに長距離ドライバー1人あたりの年間時間外労働時間を80時間まで削減する。 ● 国交省が定める重大運輸事故ゼロを継続する。 	
KPI 達成に向けた取り組み	<p>➤ 九州生乳便のフェリー便併用による労働時間の減少、交代乗務員の雇用増等に加え、時間外労働の上限規制の遵守が不可欠であることをドライバー及び配車担当者とも認識を共有し、勤務シフトを労使双方で考えることでドライバーの時間外労働時間の削減に努めていく。</p> <p>➤ 安全に関する目標や年間の安全教育スケジュールの取り決め、年1回の全従業員への安全マネジメント研修、部署ごとの安全講習会の開催及び管理者による現場従業員との安全に関する情報交換により重大運輸事故の発生を防止する。</p>	
貢献する SDGs ターゲット	3.6	<p>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。</p> 

	8.5	2030年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一労働同一賃金を達成する。	
	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	資源効率・安全性、気候		
取組内容（インパクト内容）	CO2 排出量の可視化、フェリー便へのモーダルシフトによる燃料消費量・CO2 排出量削減への取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● ISO50001 の継続。 ● フェリー便へのモーダルシフトにより、九州生乳便 1 運行あたりの燃料消費量を 2026/12 期までに 50% 減少させる。 (2022/12 実績 398(L)/1 運行) また同上の CO2 排出量を 2026/12 期までに 50% 減少させる。 (2022/12 実績 1,029(kg-CO2)/1 運行) 以降は実情に応じて目標を再設定し、フォローしていく。 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 2023年3月取得のISO50001でエネルギー使用量及び効率の可視化、エネルギーパフォーマンス改善、省エネがはかられており、ISO50001の更新により、それら取り組みを継続する。 ➢ グループ会社霧島商事を南九州拠点として活用し、九州生乳便のモーダルシフトを一層進めることで、トラックの陸上走行距離が減少し、結果として燃料消費量及びCO2排出量の削減が図られる。 		
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。	
	11.6	2030年までに、大気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。	

なお、大気汚染軽減への取り組みと廃棄物の処理への取り組みは、インパクトとして特定しているものの、既に取り組みが進んでいるため KPI は設定していない。

5.サステナビリティ管理体制

平松運輸では、本ファイナンスに取り組むにあたり、平松代表取締役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、平松代表取締役を最高責任者とし、平松専務がプロジェクト・リーダー、井口 ISO 管理責任者が事務局となり、関係各部と連携をとりながら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	平松敬史
(プロジェクト・リーダー)	専務取締役	平松徳子
(事務局)	総務部 ISO 管理責任者	井口裕子

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、平松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、平松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。平松運輸は、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」に適合させるとともに、ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項(4)に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクト・ファイナンスの基本的考え方」に整合させながら実施しています。なお、株式会社日本格付研究所から、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに関する第三者意見書の提供を受けています。

〈本件に関するお問い合わせ先〉

株式会社商工中金経済研究所

主任コンサルタント 岡 富士夫

〒105-0012

東京都港区芝大門 2 丁目 12 番 18 号 共生ビル

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