

株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社ナミツーに対する ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る 第三者意見

株式会社日本格付研究所は、株式会社商工組合中央金庫が実施する株式会社ナミツーに対するポジティブ・インパクト・ファイナンスについて、国連環境計画金融イニシアティブの策定した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」への適合性に対する第三者意見書を提出しました。

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

* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。

第三者意見書

2025 年 7 月 31 日

株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社ナミソーに対するポジティブ・インパクト・ファイナンス

貸付人：株式会社商工組合中央金庫

評価者：株式会社商工中金経済研究所

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」に適合している。

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

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」）が株式会社ナミツー（「ナミツー」）に対して実施する中小企業向けのポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、株式会社商工中金経済研究所（「商工中金経済研究所」）による分析・評価を参照し、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金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。商工中金は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、商工中金経済研究所と共同でこれらのツールを参照した分析・評価方法とツールを開発している。ただし、PIF イニシアティブが作成したインパクト分析ツールのいくつかのステップは、国内外で大きなマーケットシェアを有し、インパクトが相対的に大きい大企業を想定した分析・評価項目として設定されている。JCR は、PIF イニシアティブ事務局と協議しながら、中小企業の包括分析・評価においては省略すべき事項を特定し、商工中金及び商工中金経済研究所にそれを提示している。なお、商工中金は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、中小企業基本法の定義する中小企業等(会社法の定義する大会社以外の企業)としている。

JCR は、中小企業のインパクト評価に際しては、以下の特性を考慮したうえでポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークとの適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、ポジティブ・インパクト金融原則で参照するインパクトエリア/トピックにおける社会経済に関連するインパクトの観点からポジティブな成果が期待できる事業主体である。ソーシャルボンドのプロジェクト分類では、雇用創出や雇用の維持を目的とした中小企業向けファイナンスそのものが社会的便益を有すると定義されている。
- ② 日本における企業数では全体の約 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では約 56.0%にとどまることからわかるとおり、個別の中小企業のインパクトの発現の仕方や影響度は、その事業規模に従い、大企業ほど大きくはない。¹
- ③ サステナビリティ実施体制や開示の度合いも、上場企業ほどの開示義務を有していないことなどから、大企業に比して未整備である。

II. ポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークへの適合に係る意見

ポジティブ・インパクト金融原則 1 定義

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

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

商工中金及び商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、ナミツ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、ナミツがポジティブな成果を発現するインパクトエリア/トピックを有し、ネガティブな影響を特定しその低減に努めていることを確認している。

SDGs に対する貢献内容も明らかとなっている。

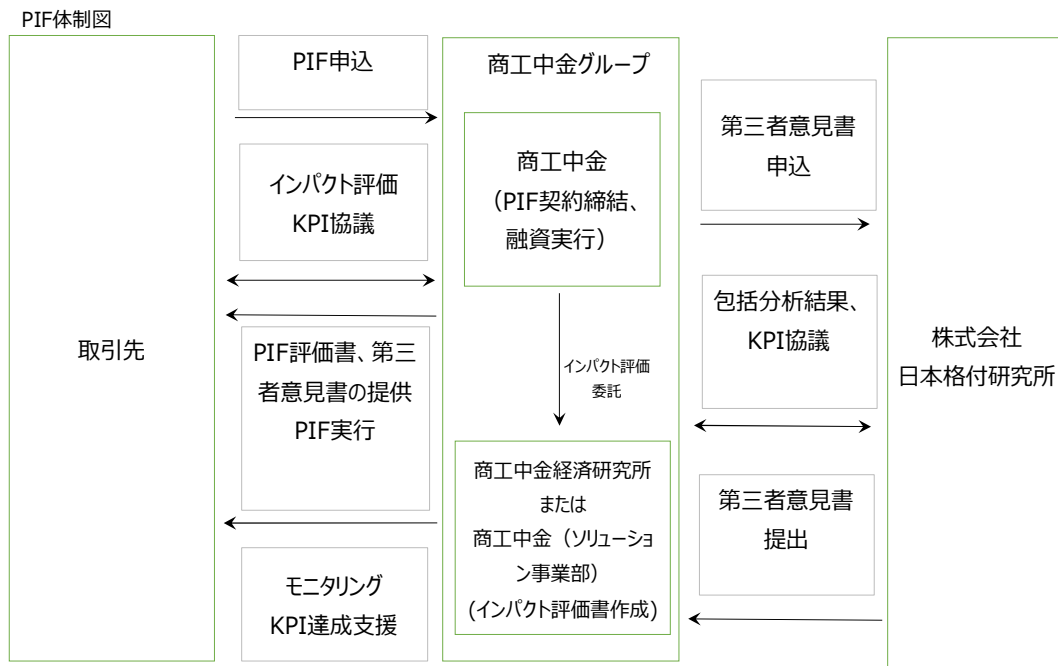
ポジティブ・インパクト金融原則 2 フレームワーク

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

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

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

(1) 商工中金は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(出所：商工中金提供資料)

(2) 実施プロセスについて、商工中金では社内規程を整備している。

(3) インパクト分析・評価の方法とツール開発について、商工中金からの委託を受けて、商工中金経済研究所が分析方法及び分析ツールを、UNEP FI が定めた PIF モデル・フレームワーク、インパクト分析ツールを参考に確立している。

ポジティブ・インパクト金融原則 3 透明性

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

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

ポジティブ・インパクト金融原則 3 で求められる情報は、全て商工中金経済研究所が作成した評価書を通して商工中金及び一般に開示される予定であることを確認した。

ポジティブ・インパクト金融原則 4 評価

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

本ファイナンスでは、商工中金経済研究所が、JCR の協力を得て、インパクトの包括分析、特定、評価を行った。JCR は、本ファイナンスにおけるポジティブ・ネガティブ両側面のインパクトが適切に特定され、評価されていることを第三者として確認した。

III. 「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合に係る意見

インパクトファイナンスの基本的考え方は、インパクトファイナンスを ESG 金融の発展形として環境・社会・経済へのインパクトを追求するものと位置づけ、大規模な民間資金を巻き込みインパクトファイナンスを主流化することを目的としている。当該目的のため、国内外で発展している様々な投融資におけるインパクトファイナンスの考え方を参照しながら、基本的な考え方をとりまとめているものであり、インパクトファイナンスに係る原則・ガイドライン・規制等ではないため、JCR は本基本的考え方に対する適合性の確認は行わない。ただし、国内でインパクトファイナンスを主流化するための環境省及び ESG 金融ハイレベル・パネルの重要なメッセージとして、本ファイナンス実施に際しては本基本的考え方に整合的であるか否かを確認することとした。

本基本的考え方におけるインパクトファイナンスは、以下の 4 要素を満たすものとして定義されている。本ファイナンスは、以下の 4 要素と基本的には整合している。ただし、要素③について、モニタリング結果は基本的には借入人であるナミツから貸付人である商工中金及び評価者である商工中金経済研究所に対して開示がなされることとし、可能な範囲で対外公表も検討していくこととしている。

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

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

IV. 結論

以上の確認より、本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークに適合している。

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



JCR Sustainable
PIF for SMEs

の基本的考え方」と整合的である。

(第三者意見責任者)

株式会社日本格付研究所

サステナブル・ファイナンス評価部長

菊池 理恵子

菊池 理恵子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

國府田 育伸

國府田 育伸

本第三者意見に関する重要な説明

1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

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

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

2. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、以下の原則等を参照しています。

国連環境計画金融イニシアティブ

「ポジティブ・インパクト金融原則」

「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」

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

「インパクトファイナンスの基本的考え方」

3. 信用格付業にかかるとの関係

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

4. 信用格付との関係

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

5. JCR の第三者性

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスの事業主体または調達主体と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、事業主体または調達主体及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報は、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行います。

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブインパクト作業部会メンバー
- ・環境省 グリーンボンド外部レビュー者登録
- ・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)項に基づき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

2025 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）が株式会社ナミター（以下、ナミター）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、ナミターの活動が、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タスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に整合させた上で、中堅・中小企業[※]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当たり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性
5. サステナビリティ管理体制
6. モニタリング
7. 総合評価

1. 評価対象のファイナンスの概要

企業名	株式会社ナミツ
借入金額	100,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	1 年（4 回の更新オプション付き）
モニタリング実施時期	毎年 6 月

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

本社所在地	千葉県市原市五所 90 番地 7
創業・設立	設立：1950 年 7 月 14 日
資本金	15,750,000 円
従業員数	50 名（2025 年 3 月現在）
事業内容	一般貨物自動車運送業：60% 湾内運送業：40% （2025 年 3 月期ナミツ単体売上）
主要取引先	(株)クボタ (株)横河ブリッジ (株)横河システム建築 東亜鉄工建設(株) (株)富士鉄鋼センター

【業務内容】

- ナミターは 1950 年設立の千葉県市原市に本社を置く、一般貨物自動車運送者である。陸上、海上輸送を中心とした物流業務を展開している。主に橋梁、鉄骨、鋼管、橋梁機材など重量物の輸送、計画の作成、荷役業務、構内輸送などを行っている。
- 「輸送計画の策定」や「調査・申請」「運行管理」などの輸送取次を主業務にしており、輸送実務のほとんどは協力企業に依頼している。重量物の輸送は特殊な車両を扱うことも多く、全国にある協力会社 900 社に業務委託することで柔軟な輸送計画を立案できる。
- 営業エリアは本社のある関東地区を中心に全国にまたがっている。仙台、名古屋、関西に営業所を配置している。千葉県市川市、茂原市、関西営業所のある大阪府堺市で出荷元の構内作業、輸送などの業務を請け負う。
- 橋梁・鉄骨など重量物の輸送手段は「クレーン付トラック」や「ボールトレーラー」といった特殊車両、トレーラー、トラックなどを用いる。北海道や沖縄、本州沿岸地区の輸送に海運も利用する。
- 協力企業の選定基準は特にないが、専属的に契約している協力会社が約 10 社ある。トレーラーを中心に 40 台を確保しており、安定した輸送体制を組んでいる。
- グリーン経営認証を取得しており、環境に配慮した経営を行っている。
- 輸送計画の策定や申請など、重量物の運搬に関する特殊な業務を行っており、特に橋梁・鉄骨輸送においては非常に貴重な存在である。専門知識と経験により、安全かつ効率的な輸送を実現し、社会インフラ構築という公共性の高い業務を担っている。
- ナミターは橋梁・鉄骨などの重量物を輸送する際の計画策定や特殊車両の運行に強みがある。顧客（施主・荷主）が入札する際には、輸送範囲の積算を図面から無料で見積もる。施工が決まると（橋梁・鉄骨を運ぶ時期が決まる）入札で輸送業者が決定する。おおまかな輸送ルートは応札の段階でわかっており、車種、台数、トン数、サイズを図面から考えて許可申請を行う。輸送を受注すると車両を調達し、協力会社に事前教育や打ち合わせを実施し、輸送、先導作業を行う。

ステップ	内容
応札（入札準備）	輸送範囲の積算を図面から見積もりを作成（無料）
入札（輸送業者決定）	橋梁を運ぶ時期が決まると入札により輸送業者が決定
輸送ルート決定（確定）	応札の段階で輸送ルートは決定されていることが多い
許可申請	車種、台数、トン数、サイズを図面から考えて許可申請
車両調達	必要な車両を調達
事前教育・打ち合わせ	事前教育や打ち合わせを実施
輸送・先導作業	先導作業を行う
現場・引き渡し	現場に到着し橋梁や部材を下す

業務の流れ（出典：当社へのヒアリングを基に商工中金経済研究所が作成）

● 重量物を全国に輸送

輸送方法には、ばら積みと単体輸送があり、最大で重量 36t、長さ 18m まで運ぶことができる。荷物により通行可能な道や時間帯に制限があるが、トラック輸送、ポールトレーラー、クレーン付き車両を状況に応じて手配する。

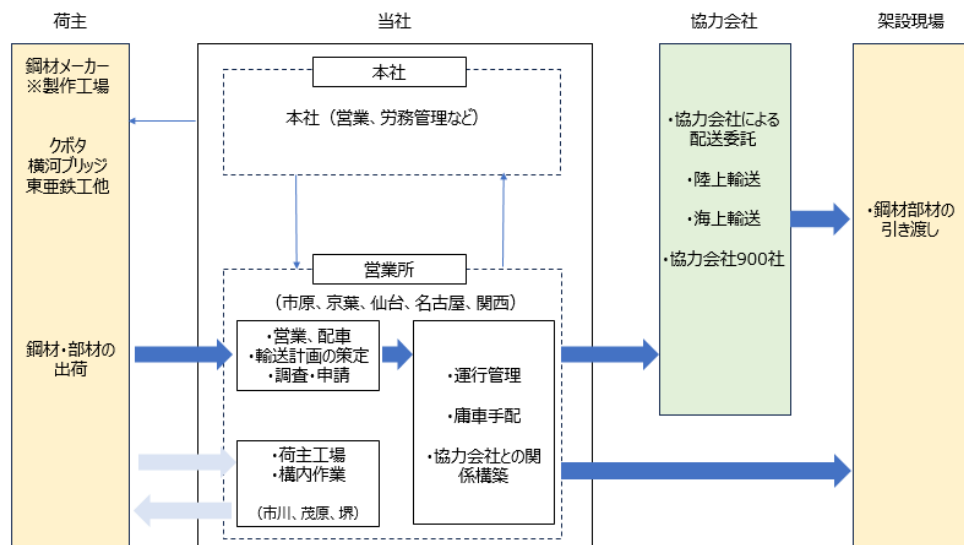
他社が対応できない輸送も含めて橋梁・鉄骨を中心にした重量物を全国に輸送することで、社会インフラ構築をサポートしている。

施主	工事名	地区
北海道旭川土木事務所	共和川橋	北海道
東北地方整備局	高梨ご道橋	山形県
首都高速道路公団	OM23工区	埼玉県
日野自動車 古川工場	鉄骨輸送	茨城県
東京都第5建設局	隅田川橋	東京都
日本道路公団	富士高架橋	静岡県
静岡県道路公社	新天竜川橋	静岡県
日本道路公団	瀬田川橋	滋賀県
阪神高速道路公団	竹田第3工区	京都府
大阪府モノレール	大阪モノレール	大阪府
広島高速道路公社	広島南道路	広島県
本州四国道路橋公団	多々羅大橋	愛媛県
本州四国道路橋公団	来島大橋	愛媛県
北九州高速道路公社	野多目高架橋	福岡県
沖縄モノレール事務所	沖縄モノレール	沖縄県

主な輸送工事実績（出典：当社ホームページより）

【商流概略】

主要業務は橋梁・鉄骨等の輸送（青の矢印で示した流れ）



（出典：当社へのヒアリングを基に商工中金経済研究所が作成）

【事業拠点】

拠点名	住所	特徴
本社・市原営業所	千葉県市原市五所 90 番地 7	2 階本社、1 階市原営業所 営業と配車機能
京葉営業所	千葉県市川市高谷新町 4 番地	営業と配車機能
仙台営業所	宮城県仙台市若林区卸町五丁目 2 番 10 号	配車機能
名古屋営業所	愛知県名古屋市熱田区神宮町四丁目 7 番 27 号	配車機能
関西営業所	大阪府堺市西区浜寺石津町西三丁目 1 番 3 号 岡村ビル 2 F	営業と配車機能



ナミツー本社（出典：当社より提供）

安全・確実に輸送するネットワーク



ナミターの支店網（出典：当社ホームページより）



保有するトラック（出典：当社ホームページより）

【沿革】

1950 年 7 月	大阪市浪速区にて浪速通運(株)として設立
1975 年 1 月	関東支店を開設。以降、市原等支店網を拡大
1990 年 4 月	(株)ナミツに商号変更。名古屋、仙台支店を展開
2000 年 10 月	竹之上誠直氏が社長に就任（先代、竹之上誠剛氏死去に伴い）
2011 年 5 月	本社を大阪から千葉県市原市へ移転
2019 年 8 月	(株)横河システム建築茂原工場において、場内物流・出荷作業の請負開始
2020 年 7 月	設立 70 年周年

【保有車両】（2025 年 3 月時点）

車種	積載量	台数
トレーラー	2t以下	1
トレーラー	2t超	6
A種工作車	2t	1
A種工作車	10t	1
A種工作車	13.5t	1
A種工作車	15t	1
A種工作車	18t	1
A種工作車	25t	1
A種工作車	35t	2
フォークリフト	2.5t	1
合計		16

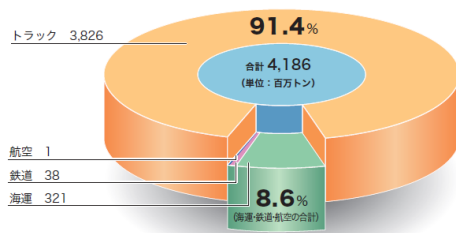
（出典：当社提供資料より商工中金経済研究所が作成）

2.2 業界動向

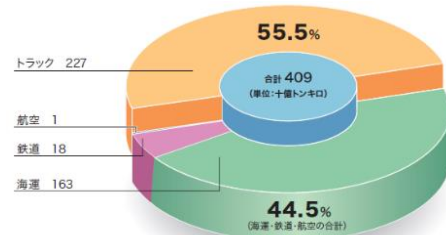
■ トラック輸送産業の概況

● トラック輸送は貨物輸送の主役

国土交通省「令和 6 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、2022 年度の国内貨物輸送量は約 4,186 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 91.4% 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 55.5% 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）

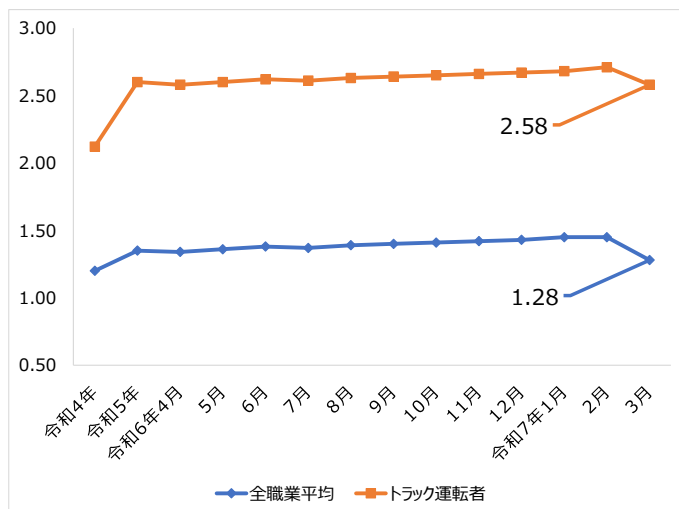


輸送機関別分担率（トンキロベース）

（出典：全日本トラック協会「輸送産業の現状と課題 2024」）

● トラック運転者の担い手不足

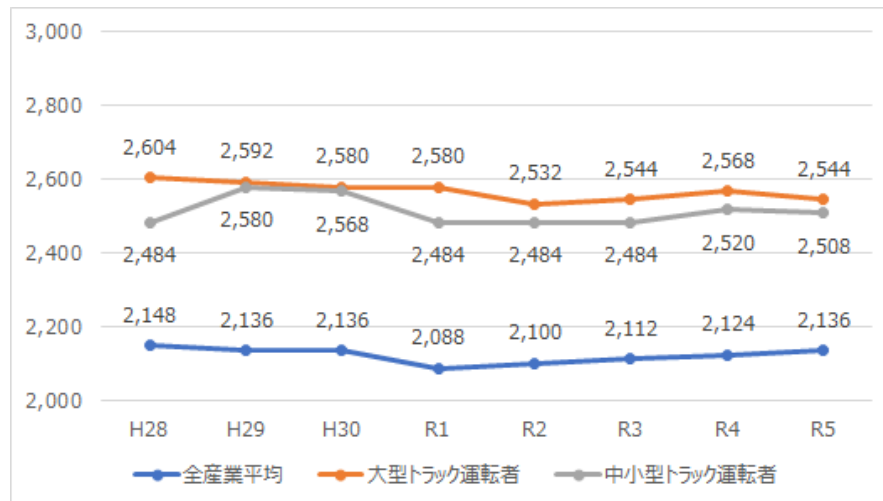
トラック運転者の有効求人倍率は 2.58 倍（令和 7 年 3 月）で、全職業平均より約 2 倍高くなっている。トラック輸送業界は、以前から人手不足の状況が続いていたが、ネット通販が広く普及し、宅配の需要が高まり、宅配便の取扱個数が約 50 億個と増加していることから、人手不足が深刻化している。また、若年労働力が不足し、ドライバーの高齢化が進んでいることから、今後さらに人手不足が



トラック運転者の有効求人倍率（出典：総務省「労働力調査」より）

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、2023 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 408 時間（月平均 34 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。

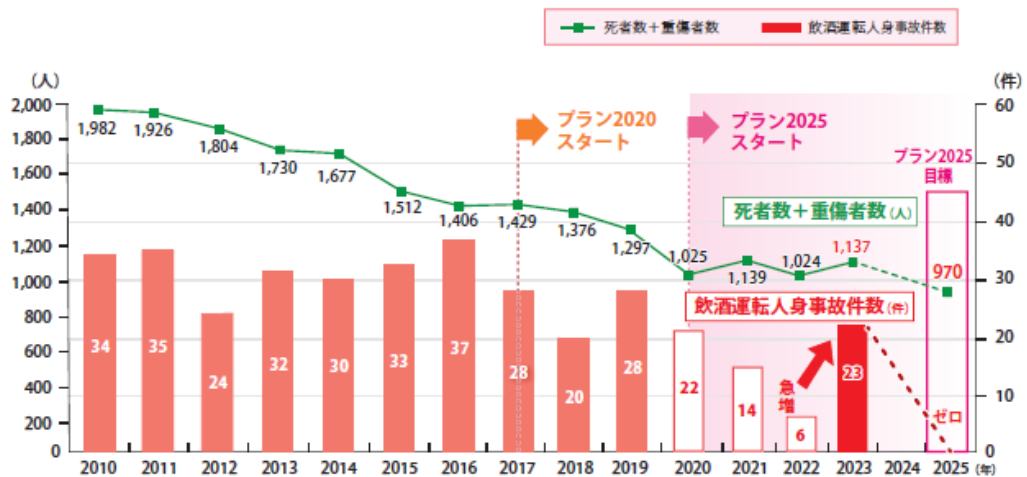
● 労働時間規制等による物流への影響

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、あわ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けることが必要となる。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。

● 安全対策の重要性

事業用自動車の交通事故や労災事故は他業界と比べても多く、「安全対策は重要課題」といえる。2021 年 3 月策定された「事業用自動車総合安全プラン 2025」では、交通事故死者数、重傷者数、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を新たに設定し、依然として根絶しない飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進安全技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故防止対策等を盛り込み、世界に誇る「安全な輸送サービスの提供の実現」を目指すとしている。

重量物輸送を専門とする企業にとって、安全対策は単なる法令遵守にとどまらず、企業の信頼性や社会的責任に直結する重要な経営課題である。特に橋梁・鉄骨などの大型構造物を扱う輸送では、事故が発生した場合の影響が甚大であるため、事前のリスク評価と綿密な運行計画が不可欠である。安全性の向上は、従業員の安心感や顧客からの信頼にもつながり、持続可能な成長の基盤となる。

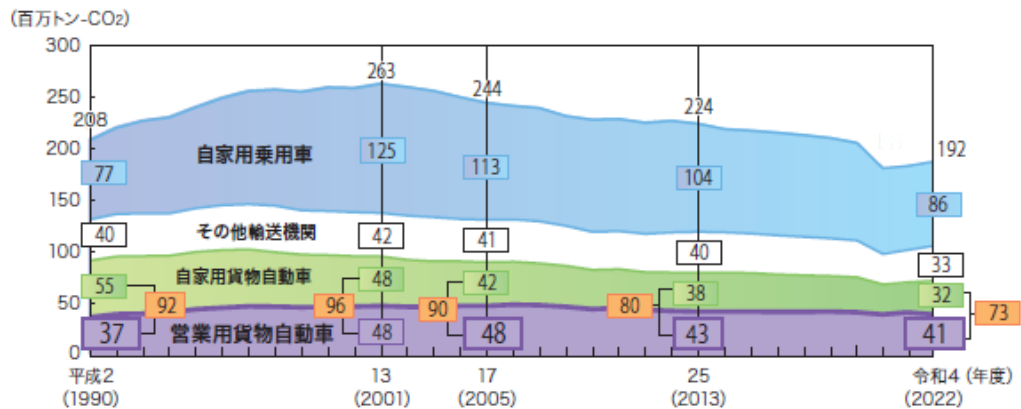


(出典：国土交通省「事業用自動車総合安全プラン」より)

● 環境対策

運輸部門全体の CO2 排出量は 2001 年度の 2 億 6,300 万トン、うち営業用トラックからの CO2 排出量は 2006 年度の 4,900 万トン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 21.3%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、CO2 の排出量を輸送量（トンキロ）で割り、単位輸送量当たりの CO2 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CO2排出量の推移」)

● 橋梁・鉄骨建設の現状

橋梁建設は、他の重量物と比較して付加価値が高いことが特徴である。経済産業省の「工業統計表品目別統計表 2025」によると、橋梁の数量は2020年から2024年にかけて微増微減を繰り返し、2024年には若干の減少が見られた。金額も同様の傾向を示す。トンあたり単価は年々増加しており、2024年には97万円/トンとなった。

他の重量物では、鉄骨の数量は橋梁よりも多く、2024年には974,528トンとなっている。2024年の取り扱い金額は264,678百万円、トン当たりは27万円/トンである。橋梁は他の重量物と比較して、数量は少ないものの、金額が高く、トンあたりの金額も高い。これは橋梁建設において高価な部材や技術が必要とされているためと考えられる。

品目	項目	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
鉄骨	数量 (トン)	1,051,921	1,030,486	1,068,044	1,030,779	974,528
	金額 (百万円)	243,810	238,156	265,921	278,343	264,678
	百万円/トン	0.23	0.23	0.25	0.27	0.27
軽量鉄骨	数量 (トン)	178,345	177,291	179,416	162,601	144,737
	金額 (百万円)	43,320	43,074	48,522	48,071	44,582
	百万円/トン	0.24	0.24	0.27	0.30	0.31
橋梁	数量 (トン)	219,134	193,916	169,753	215,057	215,847
	金額 (百万円)	162,677	155,228	141,247	174,658	209,989
	百万円/トン	0.74	0.80	0.83	0.81	0.97
鉄塔	数量 (トン)	41,589	36,202	36,695	39,718	46,579
	金額 (百万円)	16,094	15,111	15,680	15,648	17,541
	百万円/トン	0.39	0.42	0.43	0.39	0.38
水門	数量 (トン)	24,689	23,367	26,819	22,838	22,749
	金額 (百万円)	26,939	24,670	26,369	22,288	23,461
	百万円/トン	1.09	1.06	0.98	0.98	1.03

(出典：経済産業省「経済構造実態調査表」より商工中金経済研究が作成)

● 橋梁・鉄骨輸送の現状

品目別輸送機関別貨物量総括表（重量）

項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
総貨物	4,858,057	4,265,535	4,387,712	4,324,276	4,279,057
金属・機械工業品	978,734	707,029	728,443	731,812	752,568
鉄鋼	228,456	167,767	181,763	183,626	170,466
非鉄金属	26,906	18,823	22,879	22,019	17,689
金属製品	148,563	109,992	112,496	109,489	109,974
機械	574,809	410,447	411,305	416,678	454,439

単位：千トン

品目別輸送機関別貨物量総括表（比率）

項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
総貨物	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
金属・機械工業品	20.1%	16.6%	16.6%	16.9%	17.6%
鉄鋼	4.7%	3.9%	4.1%	4.2%	4.0%
非鉄金属	0.6%	0.4%	0.5%	0.5%	0.4%
金属製品	3.1%	2.6%	2.6%	2.5%	2.6%
機械	11.8%	9.6%	9.4%	9.6%	10.6%

（出典：国土交通省「品目別輸送機関別貨物量総括表」より商工中金経済研究所が作成）

国土交通省の品目別輸送機関別貨物量総括表（2023 年度）によると、橋梁を含む鉄鋼の輸送量は年間 1 億 7 千万トンで、全貨物量に占める割合は約 4%である。輸送での許認可や重量物によっては現場での設置まで行うなど高度な輸送技術が求められることから、取り扱いできる事業者は限られている。

鋼橋の部材は、主にトラックやトレーラーを使用して陸上輸送される。特に大型部材はポールトレーラーなどの特殊車両を用いる。重量物の輸送は道路輸送車両の保安基準や道路交通法施行令など、関係法令に基づいた輸送が求められる。輸送経路の選定は、部材の形状や重量、道路の制限などを考慮して行う必要があり、車両の寸法や重量に関する法的制約が厳しく、特殊車両通行許可や制限外積載許可が必要となる。

輸送経路上の橋梁やトンネル、電線などの障害物が輸送の妨げとなることがあり、部材の積み付けや固縛が不十分だと、輸送中の事故リスクが高まるなど、大型部材の輸送は高いコストがかかる。このように、橋梁建設は高価な部材や技術が必要とされるため、付加価値が高く、輸送にも高度な技術とコストがかかるといえる。

2.3 企業理念、経営方針等

【企業理念】

重量潤大品の輸送を通じて社会に貢献する

創業以来、当社は大型の重量物の運搬に尽力してまいりました。
橋梁・鉄骨という重要なインフラ整備に貢献してきたという自負を持ち、協力会社との協業により、あらゆる重量物の運搬を可能にしています。

私たちは、社会、お客様、そして従業員に幸せを提供することを目指しています。
そのため、「重量潤大品の輸送を通じて社会に貢献する」という企業理念を制定しました。

この理念は、私たちの使命と情熱を反映しており、橋梁・鉄骨輸送を中心とする「重量潤大品」の輸送を主業に社会貢献に熱心に取り組む姿勢を示しています。

【経営方針】

長所を伸ばし、不得意分野を克服

当社の経営方針は「長所を伸ばし、不得意分野を克服」です。ネットワークを活用し、協力会社との連携を強化することで、あらゆる重量物の運搬を可能にし、社会に貢献することを目指しています。

創業以来、当社は大型の重量物の運搬に尽力してまいりました。橋梁・鉄骨という重要なインフラ整備に貢献してきたという自負を持ち、協力会社との協業により、あらゆる重量物の運搬を可能にしています。ネットワークが財産であり、これを最大限に活用することが当社の強みです。

また、過去の経験を活かし、資産を持たない経営を実践することで、収支の改善と効率的な運営を図っています。

2.4 事業活動

ナミツ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。

■ 社会インフラ構築の取り組み

ナミツは、橋梁・鉄骨などの重量物の運搬を通じて社会インフラの構築に貢献している。運行計画策定に強みを持ち、特殊車両の運行を効率的に行う。900社の協力企業ネットワークを活用し、安全かつ確実な重量物輸送を実現し、社会インフラの発展に寄与している。

● 中小運送業者との連携

ナミツは900社の協力企業ネットワークを活かして重量物を輸送しており、専属庸車や取引関係の濃い会社を中心に輸送体制を構築する。協力企業とは輸送基本契約を締結するなど技術力を担保している。技術力の高い協会社10社と専属契約を結んでおり、40台のナミツ専属車両を確保している。

■ 環境への取り組み

● グリーン経営認証の取得とアイドリングストップ

ナミツは、10年以上にわたりグリーン経営を推進しており、環境への配慮を徹底している。具体的には、燃費効率の向上を図るための様々な取り組みを行っている。例えば、アイドリングストップの導入により、無駄な燃料消費を抑え、CO₂排出量を削減している。また、デジタルタコグラフの活用により、運行管理を効率化し、燃費の最適化を図っている。

さらに、当社は環境負荷の低減を目指して、EVトラックの導入にも取り組んでいる。これにより、排出ガスの削減だけでなく、騒音の低減にも寄与している。加えて、毎年燃費を1%以上向上させることを目標に、継続的な改善活動を実施しており、社員一人ひとりが省エネ運転に努めている。これらの取り組みにより「グリーン経営認証永年表彰」を受けるなど、環境保護に対する姿勢が高く評価された。



グリーン経営認証永年表彰（出典：当社提供）

● CO₂ 排出量の可視化

CO₂ 排出量の可視化に積極的に取り組んでいる。グリーン経営の一環として、エネルギー使用量や燃費実績を正確に把握し、CO₂ 排出量を数値化して定期的にモニタリングしている。これにより、排出量削減の効果を客観的に評価し、さらなる改善策の立案・実行が可能となっている。

なお、2024 年度から 2025 年度にかけて軽油の使用量は増加しているが、これは業務拡大に伴い自社車両が増加したことが主な要因である。一方で、毎年 1%以上の燃費向上という目標は継続して達成しており、効率的な運行管理と省エネ運転の徹底が成果として現れている。

可視化されたデータは、「グリーン経営認証」の取得にもつながっており、社内外に対して透明性を持って公開することで、環境意識の向上にも貢献している。

● LED 照明を導入しての省エネ対策

ナミソーは、環境保護と持続可能な社会の実現に向けた取り組みを推進している。関西事務所に LED 照明を導入した。LED 照明は従来の照明に比べて消費電力が少なく、長寿命であるため、エネルギー消費の削減できる。現在、他の事務所でも導入を検討しており、全社的な省エネ対策を強化している。

区分	単位	2023年3月	2024年3月	2025年3月
電力	kWh	41,436	37,115	35,044
ガソリン	L	13,598.80	14,644.35	9,929.46
軽油	L	119,602.00	162,325.00	240,658.89

エネルギー関連使用量の推移（出典：当社提供資料）

● EV を試験導入

三菱ふそうの EV トラックを試験的に導入し、運用している。EV トラックは排出ガスがゼロであり、CO2 排出量の削減に寄与する。試験運用の結果を踏まえ、今後の導入拡大を検討しており、さらなる環境負荷の軽減を目指している。

● NOx・PM 排出量削減の取り組み

大気環境の保全を重要な社会的責任と捉え、NOx（窒素酸化物）および PM（粒子状物質）の排出削減に積極的に取り組んでいる。現在、保有する大型トラック 9 台（うち 1 台は EV）のうち、平成 28 年および 30 年排出ガス規制に適合した車両が 8 台を占めており、全体の約 89%に達している。これらの車両は、従来型に比べて排出ガス中の有害物質を大幅に低減する性能を備えており、都市部や住宅地における大気汚染の抑制と汚染による健康被害の防止に寄与する。環境負荷の少ない車両への更新を継続的に進めることで、地域社会の健康と快適な生活環境の維持に貢献している。

● 廃棄物の排出抑制・リサイクルの取り組み

廃棄物の排出抑制およびリサイクルの取り組みとして、廃油の処理を行っている。廃油を専門業者に委託してリサイクル処理を実施し、環境への負荷を最小限に抑えている。また、廃棄物の分別収集を徹底し、リサイクル可能な資源の再利用を推進している。

■ 2024 年問題への対応

● 協力会社との講習会の開催

ナミソーでは、2024 年問題に対する対応策を積極的に進めている。協力会社や輸送会社と連携し、専門家を招いて講習会を実施した。最新の運行管理技術や法規制に関する知識を共有し、全体の運行効率を向上させることを目指す。講習会では、運行管理の基本から高度なテクニックまで幅広い内容をカバーし、参加者が実際の業務に役立てられるようにしている。また、講習会後には質疑応答の時間を設け、具体的な問題解決に向けたアドバイスを提供している。

● 安全対策・効率化に対する投資の実施

効率化のための設備投資として、市川事業所でクレーンの購入や置き場の増設を進めた。新しいクレーンの導入により、重量物の取り扱いがより迅速かつ安全に行えるようになり、作業効率が大幅に向上した。また、置き場の増設により、資材の保管スペースが拡大し、物流の流れをスムーズにすることで「荷待ち時間」を減らした。

● 有給休暇の取得奨励と時間外労働削減の促進

有給休暇の取得推進に取り組んでいる。会社の休業日を設定する際、あえて飛び石連休を増やし、飛び石連休に挟まれた出勤日を有休取得奨励日に設定している。従業員が計画的に連続休暇を取得しやすくなることで、ワークライフバランスの向上を目指す。また、有休奨励日を設けることで、従業員が積極的に有休を取得するよう促し、心身のリフレッシュを図ることを企図している。

2025 年 3 月期における一人あたりの月間残業時間が約 19 時間と、業界平均と比較しても低水準を維持している。過重労働の抑制は、長期的な人材確保やサービス品質の安定にもつながり、持続可能な労働環境の構築に寄与している。さらに、業務日報や運行管理システムの導入により業務の可視化と効率化を進め、時間外労働の抑制に努めている。

項目	単位	2023年3月期	2024年3月期	2025年3月期
年間休日数	日	115	115	115
平均有給休暇取得率	%	55%	68%	62%
1人当残業時間	時間	23	22	19

勤務状況の推移（出典：当社提供資料）

● 安全衛生管理と労災防止の取り組み

ナミソーは、橋梁・鉄骨などの重量物輸送を得意とする輸送業者として、安全衛生管理の推進に積極的に取り組んでいる。従業員の健康と安全を確保することで、多様な人材が活躍できる職場環境を整備している。

従業員の健康診断を 100%実施しており、定期的な健康診断を通じて従業員の健康状態を把握し、早期に健康問題を発見・対処している。特に、「健康相談の結果を基にした乗務員への健康指導」などを実施することで、従業員の健康維持と業務効率の向上を図っている。

また、安全衛生計画を策定し、年4回の安全衛生委員会の開催や職場パトロールの実施など、組織的な安全管理体制を整えている。その結果、過去5年間にわたり労働災害事故は一件も発生しておらず、労災発生防止に向けた取り組みが着実に成果を上げている。

● 交通事故防止の取り組み

交通事故ゼロを目指し、ドライバーの安全教育をはじめとする多角的な取り組みを実施している。毎月の安全教育や定期的な事故防止講習を通じて、安全運転の意識向上を図っているほか、適性診断や運転シミュレーションを活用し、実践的な教育を行っている。これらの継続的な取り組みにより、過去5年間にわたり交通事故ゼロを達成している。

さらに、ヒヤリハット活動や危険予知訓練（KYT）を通じて、日常業務に潜むリスクを洗い出し、未然に事故を防ぐ意識を高めている。安全朝礼の実施や4S活動（整理・整頓・清掃・清潔）によって、職場環境の安全性と快適性を維持している。

また、交通安全運動の推進や全国安全週間の徹底、安全教育の継続的な実施により、全社的に安全文化の定着を図っている。これらの取り組みにより、安全な作業環境を確保し、事故のリスクを最小限に抑えている。ナミツは、デジタル化の取り組みを推進している。まず、運行管理システムの導入により、業務日報や運転日報のデジタル化を実現した。これにより、紙ベースの記録から、データの一元管理が可能となった。運行管理システムは、運転手の勤務状況や運行ルートの把握を容易にし、効率的な運行計画の立案をサポートする。また、デジタルタコグラフ（デジタコ）の使用により、運転時間や速度、休憩時間などの詳細なデータをリアルタイムで取得し、運転手の安全運転を促進している。

■ 雇用の拡大と賃上げの取り組み

● 従業員の採用促進と従業員教育の取り組み

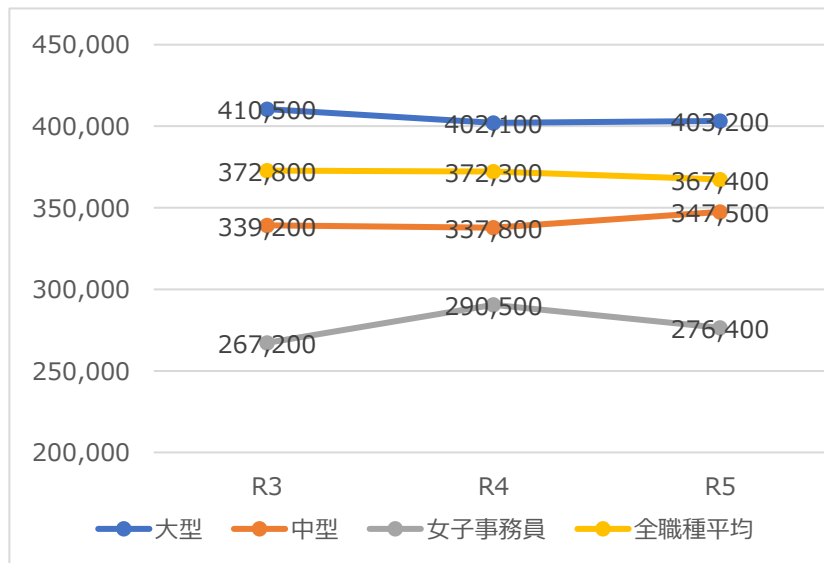
従業員の採用促進においては、リクルートなどのネット求人サービスを活用し、幅広い求職者にアプローチしている。2023年度には3名、2024年度には15名を新規に採用。2024年度の採用増の要因として、協力会社の事業を承継、地域の雇用安定化に尽力した。また、採用後の教育においては、フォークリフト資格や床上クレーン資格の取得を奨励し、取得費用を会社が全額負担している。これにより、従業員のスキルアップを支援し、安全かつ効率的な業務遂行の実現を目指している（当社の資格取得状況は次ページの通り）。

資格名	保有者数	資格内容
運行管理者	11	輸送業務において車両や運転者の安全・効率的な運行を管理し、法令遵守を徹底する責任者。
自動車シャシ整備士	1	自動車シャシ専門の整備士資格。ブレーキやサスペンションの分解整備や点検を行う。
整備管理者選任前研修	2	整備管理者として選任されるために必要な研修（整備士候補）。
派遣元責任者	2	派遣労働者の適切な雇用管理や保護を行う。派遣先との連絡調整。
安全管理能力向上教育	1	労働災害の防止を目的とした教育（初任、定期、随時教育の3つがある）。
安全衛生推進者養成	3	安全衛生推進者の前段階（候補）。
荷役労働災害防止担当	1	陸上貨物運送事業における荷役作業での労働災害を防止するために指名される役職。
ハーネスインストラクター	1	高所作業における墜落防止のための教育を行う講師を養成する。
大型運転免許	7	大型自動車を運転するための免許。車両総重量11トン以上、最大積載量6.5トン以上の車両を運転可能
フォークリフト	27	フォークリフトを運転するための資格。1トン以上のフォークリフトを運転するためには「フォークリフト運転技能講習」を受講し、修了証を取得する必要がある

2025年3月時点資格取得状況（出典：当社提供資料）

● 賃上げや福利厚生充実への取り組み

賃金水準の向上に向けた取り組みとして、直近3年間にわたり平均2.0%のベースアップを実施している。2024年度の当社の平均賃金は、トラックドライバーで431千円/月、事務員で385千円/月となっており、業界平均の大型トラック運転手403千円/月、事務員276千円/月（2023年度）と比べて高い水準である。従業員の働きがい向上に向けた取り組みとして、先導費や点呼手当などの諸手当を充実させている。従業員の努力や成果を適切に評価し、働きがいを高めていく方針である。

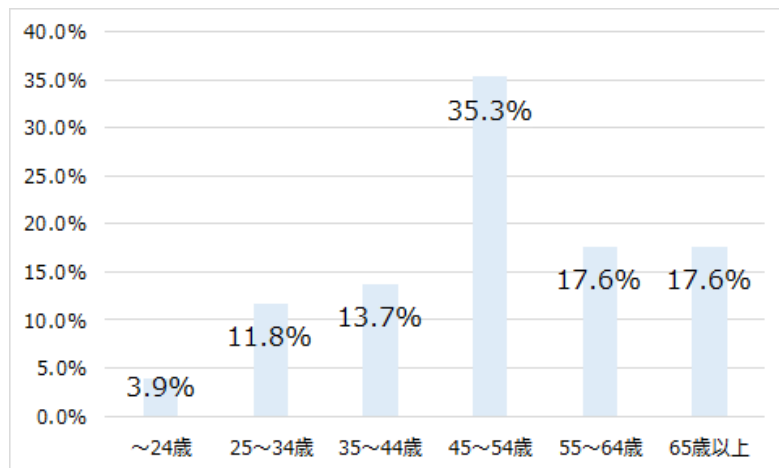


トラックドライバーの年間所得額推移（出典：トラック協会「輸送産業現状と課題 2024」）

■ ダイバーシティへの取り組み

● 外国人採用と高齢者雇用の促進

外国人の採用にも取り組んでおり、ルーマニア人の従業員を 1 名採用した。異文化の人材を受け入れることで、多様な価値観やアイデアを業務に反映させ、グローバルな視点での業務展開を推進している。採用条件（給与・待遇）は日本人と同様であり、平等な環境のもとで活躍できる体制を整えている。



ナミツの従業員の年齢別構成比（出典：当社提供資料）

ナミツの従業員の年齢構成（2024 年度）では、65 歳以上が 17.6%と多く、業界平均の 60 歳以上の 15.1%を上回っている。総務省労働力調査によると、業界平均では 40～49 歳が 32.1%、50～59 歳が 32.3%で、40～59 歳が 60.0%を超えている。

定年後の嘱託制度を導入し、65 歳定年を迎えた従業員も 70 歳まで嘱託として働くことができ、長期的な雇用の安定を図っている。

3.包括的インパクト分析

UNEP FI のインパクトレーダー及び事業活動などを踏まえて特定したインパクト

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

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

【UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた結果】

国際標準産業分類	一般貨物自動車運送業、湾内運送業
ポジティブ・インパクト	移動手段、雇用、賃金、零細・中小企業の繁栄
ネガティブ・インパクト	自然災害、健康および安全性、社会的保護、気候の安定性、大気、土壌、生物種、生息地、資源強度、廃棄物

【当社の事業活動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	取り組み内容
雇用	➤ 従業員の採用促進
賃金	➤ 賃上げの取り組み
零細・中小企業の繁栄	➤ 中小運送業者との連携
インフラ	➤ 社会インフラ構築の取り組み

■ ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）

インパクト	取り組み内容
健康および安全性	➤ 安全対策・効率化に対する投資の実施 ➤ 有給休暇の取得奨励と時間外労働削減の促進 ➤ 安全衛生管理と労災防止の取り組み ➤ 交通事故防止の取り組み
社会的保護	➤ 福利厚生充実への取り組み
気候の安定性	➤ グリーン経営認証の取得とアイドリングストップ ➤ CO2 排出量の可視化 ➤ LED 照明を導入しての省エネ対策 ➤ EV を試験導入
大気	➤ NOx・PM 排出量削減の取り組み
資源強度、廃棄物	➤ 廃棄物の排出抑制・リサイクルの取り組み

■ 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	取り組み内容
（ポジティブ）教育 （ネガティブ）社会的保護	➤ 従業員教育の取り組み
（ポジティブ）雇用 （ネガティブ）民族・人種平等	➤ 外国人採用の促進
（ポジティブ）雇用 （ネガティブ）年齢差別	➤ 高齢者雇用の促進
（ポジティブ）零細・中小企業の繁栄 （ネガティブ）健康および安全性	➤ 協力会社との講習会の開催

■ 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	➤ 当社の事業活動において、土地は適正に利用しており、有害物質の発生も十分抑制する取り組みをしているため。
土壌、生物種、生息地	➤ 土壌の安定性を阻害する可能性のある汚染物質の排出は認められず、事業上生態系への影響を最小化すべく配慮しているため。

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

ナミターは商工中金と共同し、本ファイナンスにおける重要な以下の管理指標（以下、KPI という）を設定した。設定した KPI のうち、目標年度までに達成したものについては、再度の目標設定等を検討する。

【ポジティブ・インパクト】

特定したインパクト	賃金		
取組内容（インパクト内容）	賃上げの取り組み		
KPI	● 毎年 2%の賃金引き上げを実施する		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 収益性の高い案件の獲得 橋梁・鉄骨輸送など高付加価値案件の受注を強化する。 ➢ 業務効率化によるコスト削減 運行管理システムやデジタコの活用をさらに進め、無駄な運行や待機時間を削減する。 ➢ 人材育成による生産性向上 フォークリフト・クレーン資格などの取得支援を継続して行い、従業員のスキルアップを促進し、高スキル人材の生産性を向上する。 ➢ 協力会社との連携強化による業務安定化 協力会社との契約を安定化させ、繁忙期・閑散期の波を平準化し、安定的な収益を計上することで、継続的な賃上げを実施する。		
貢献する SDGs ターゲット	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	

特定したインパクト	インフラ		
取組内容（インパクト内容）	社会インフラ構築の取り組み		
KPI	● 橋梁輸送売上を 2029 年度までに 1 億円増やす ※2024 年（1～12 月）の売上は 217 百万円		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 重点顧客への営業強化 橋梁・鉄骨メーカーや建設会社（例：横河ブリッジ、東亜鉄工建		

	設など）への定期訪問と提案営業を強化し、案件獲得数を増やす。 ➤ 輸送計画・許可申請の内製化と高度化 図面からの積算・許可申請ノウハウを社内に蓄積し、スピードと精度を高め、顧客からの信頼を獲得し受注率を上げる。 ➤ 協力会社ネットワークの再編と拡充 技術力の高い協力会社との専属契約を拡大し、輸送キャパシティを増やす。新規協力会社の開拓も並行して実施する。 ➤ デジタル化による業務効率化 運行管理システムやデジタコの活用をさらに進め、配車・運行計画の最適化を図る。コスト削減と品質向上を両立する。 入札前段階から関与することで受注確度を高める。		
貢献する SDGs ターゲット	9.1	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。	 9 産業と技術革新の基盤をつくろう

【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	交通事故や労災防止の取り組み		
KPI	● 毎年、交通事故及び労災事故（4 日以上の休業を伴うもの）ゼロを維持する。		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ 定期的な安全講習とシミュレーション訓練の実施 運転手・構内作業員を対象に、毎月安全講習を実施する。適性診断や事故再現シミュレーションを通じて、危険予知能力を高める。 ➢ デジタルタコグラフと運行管理システムの活用 運転時間・速度・休憩時間などをリアルタイムで把握し、過労運転や速度超過を未然に防止する。運行管理者によるモニタリング体制を強化する。 ➢ 協力会社との安全連携強化 協力会社に対しても安全講習を実施し、ナミツ基準の安全意識を共有する。 ➢ 車両設備の安全性向上 クレーン付き車両やポールトレーラーなどの特殊車両に、バックモニターや衝突防止センサーなどの先進安全装備を導入するなど安全性向上に努める。 ➢ 健康管理と労働環境の整備 健康診断 100%実施を継続し、体調不良による事故を防止する。有給休暇取得奨励や拘束時間の管理により、心身の健康を維持する。		
貢献する SDGs ターゲット	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。	

特定したインパクト	気候の安定性		
取組内容（インパクト内容）	環境への取り組み		
KPI	● グリーン経営認証を継続する。 ● 自社保有のディーゼル車の燃費効率を毎年 1%改善（※1～12 月の指標で集計）する。		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ デジタルタコグラフによる燃費管理の徹底 デジタコを活用して運転挙動（急加速・急減速など）を可視化し、燃費の悪化要因を特定する。エコドライブ指導を通じて燃料消		

		費を抑制する。 ➤ アイドリングストップの徹底と教育 全ドライバーに対してアイドリングストップの重要性を再教育する。 待機時間の長い現場では、エンジン停止を徹底するルールを明文化する。 ➤ 環境保全に関する社内研修の実施 環境保全に関する社内研修の定期実施、社内で環境目標の定期的な進捗レビューを行う。	
貢献する SDGs ターゲット	3.9	全ての国々、特に開発途上国の国家・世界規模な健康危険因子の早期警告、危険因子緩和及び危険因子管理のための能力を強化する。	
	11.6	2030 年までに、大気の水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。	
	13.3	気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。	

■ ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）として特定しているものの、KPI を設定しないもの

インパクト	取り組み内容	設定しない理由
社会的保護	従業員教育の取り組み	現時点でも福利厚生の充実や資格取得支援を行っているため。
民族・人種平等	外国人採用の促進	現時点でも採用条件（給与・待遇）は日本人と同様であり、平等な環境のもとで活躍できる体制を整えているため。
年齢差別	高齢者雇用の促進	現時点でも再雇用により、高齢者の雇用を十分に行っているため。
大気	NOx・PM 排出量削減の取り組み	現時点でも自社トラックは全てNOx、PM法適合車であり、大気汚染の原因となる排ガスの排出抑制に十分に取り組んでいるため。
資源強度、廃棄物	廃棄物の排出抑制・リサイクルの取り組み	現時点でも廃棄物の処理を適切に行っているため。

5.サステナビリティ管理体制

ナミツでは、本ファイナンスに取り組むにあたり、竹之上社長を最高責任者として、自社の事業活動とインパクトリーダー、SDGs における貢献などとの関連性について検討を行った。本ファイナンス実行後も、竹之上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)	代表取締役社長	竹之上誠直
(プロジェクト・リーダー)	代表取締役社長	竹之上誠直

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、ナミツ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、ナミツ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。ナミツは、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「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」に適合させるとともに、ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に整合させながら実施しています。なお、株式会社日本格付研究所から、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに関する第三者意見書の提供を受けています。

〈本件に関するお問い合わせ先〉
株式会社商工中金経済研究所
主任コンサルタント 野田芳成

〒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