

## 株式会社商工組合中央金庫が実施する 富士運送株式会社に対する ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る 第三者意見

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

本件は、環境省のESG金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項(4)に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンス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9月30日  
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

富士運送株式会社に対するポジティブ・インパクト・ファイナンス

貸付人：株式会社商工組合中央金庫

評価者：株式会社商工中金経済研究所

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金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。

## 1. JCR の確認事項と留意点

JCR は、株式会社商工組合中央金庫（「商工中金」）が富士運送株式会社（「富士運送」）に対して実施する中小企業向けのポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、株式会社商工中金経済研究所（「商工中金経済研究所」）による分析・評価を参照し、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」（モデル・フレームワーク）に適合していること、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的であることを確認した。

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

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

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

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



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

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

### ポジティブ・インパクト金融原則 1 定義

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

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

商工中金及び商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、富士運送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、富士運送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。

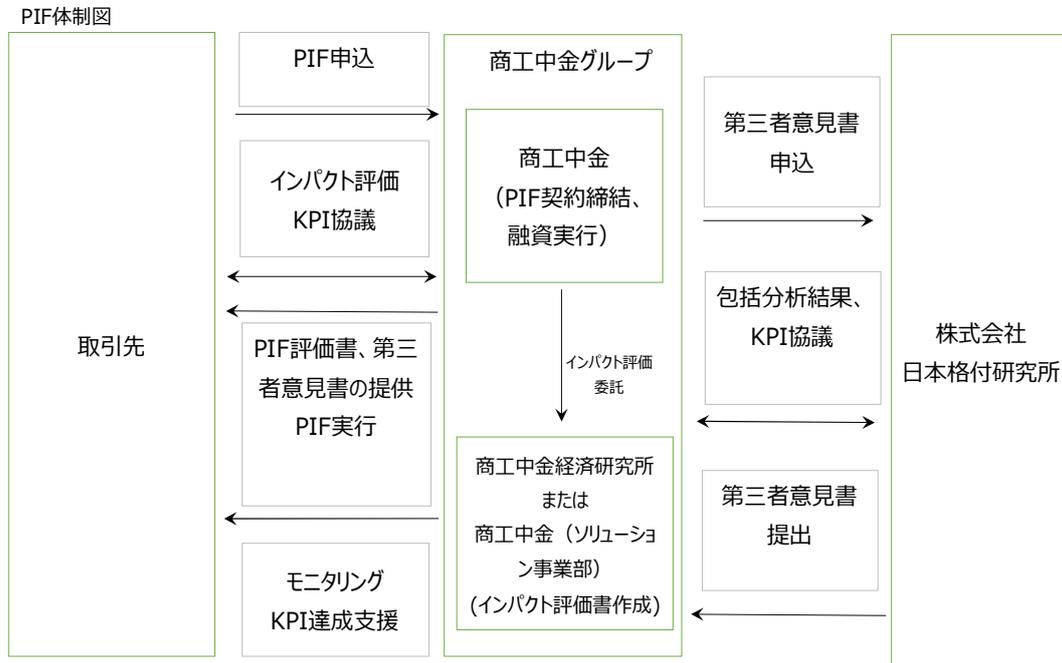
JCR は、商工中金が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

<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 Sustainable PIF for SMEs

(1) 商工中金は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(出所：商工中金提供資料)

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

## ポジティブ・インパクト金融原則 3 透明性

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

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

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

## ポジティブ・インパクト金融原則 4 評価

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

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富士運送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の基本的考え方」と整合的である。



# JCR Sustainable PIF for SMEs

(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

菊池 理恵子

---

菊池 理恵子

担当アナリスト

國府田 育伸

---

國府田 育伸



## 本第三者意見に関する重要な説明

### 1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

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

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

### 2. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、以下の原則等を参照しています。

国連環境計画金融イニシアティブ

「ポジティブ・インパクト金融原則」

「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」

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

「インパクトファイナンスの基本的考え方」

### 3. 信用格付業にかかるとの関係

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

### 4. 信用格付との関係

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

### 5. JCR の第三者性

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

## ■留意事項

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

## ■用語解説

第三者意見：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブの「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」への適合性について第三者意見を述べたものです。  
事業主体：ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する金融機関をいいます。  
調達主体：ポジティブ・インパクト・ビジネスのためにポジティブ・インパクト・ファイナンスによって借入を行う事業会社等を行います。

## ■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

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

## ■その他、信用格付業者としての登録状況等

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

## ■本件に関するお問い合わせ先

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

株式会社 日本格付研究所

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

〒104-0061 東京都中央区銀座5-15-8 時事通信ビル

## ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2025年 9月 30日

株式会社商工中金経済研究所

---

商工中金経済研究所は株式会社商工組合中央金庫（以下、商工中金）が富士運送株式会社（以下、富士運送）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、富士運送の活動が、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「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」に適合させるとともに、ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に整合させた上で、中堅・中小企業<sup>1</sup>に対するファイナンスに適用しています。

## 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、ミッション等
  - 2.4 事業活動
3. 包括的インパクト分析
4. 本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定したKPI及びSDGsとの関係性
5. サステナビリティ管理体制
6. モニタリング
7. 総合評価

---

<sup>1</sup> 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）

---

## 1. 評価対象のファイナンスの概要

企業名	富士運送株式会社
借入金額	120,000,000円
資金使途	運転資金
借入期間	7年
モニタリング実施時期	毎年7月

## 2. 企業概要・事業活動

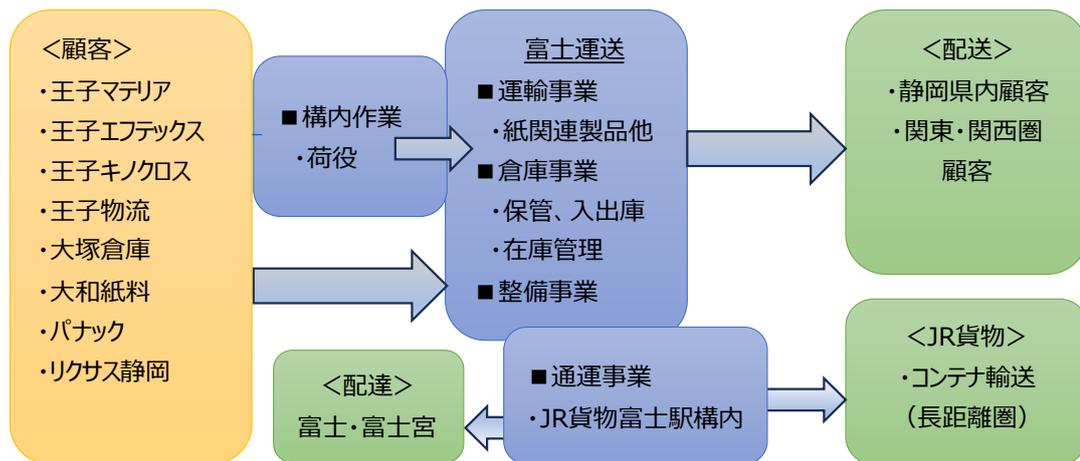
### 2.1 基本情報

本社所在地	静岡県富士市水戸島元町5番18号
創業・設立	創業：1899年3月10日 設立：1947年3月20日
資本金	90,000,000円
従業員数	237名（2025年3月現在）
事業内容	一般貨物自動車運送事業、倉庫業、構内荷役作業、指定自動車整備事業、第一種利用運送事業（自動車運送取扱業、内航運送取扱業）、第二種利用運送事業（鉄道運送取扱業、鉄道集配業）
主要取引先	王子マテリア株式会社、王子キノクロス株式会社、王子エフテックス株式会社、王子パッケージング株式会社、王子物流株式会社、大塚倉庫株式会社、ダイセル物流株式会社、大和紙料株式会社、日本貨物鉄道株式会社

【業務内容】

- 富士運送は、静岡県富士市に本社を構える、120年以上の歴史を持つ総合物流企業である。地域に根差したサービスを展開し、一般貨物自動車運送事業を中心に、倉庫業、構内荷役作業、通運事業、自動車整備事業など、多岐にわたる業務を手がけている。運送事業では、長年にわたり築いてきた配送ネットワークを活かし、一般貨物の多様な品目の輸送を安全かつ確実に行っている。倉庫業では、保管・在庫管理・入出庫業務を通じて顧客の物流効率化を支援している。構内作業では、製紙工場における荷役作業を請け負い、現場の作業負担軽減と品質の安定化に貢献している。通運事業では、鉄道を活用したモーダルシフトを推進し、環境負荷の低減に取り組んでいる。整備事業では自社整備工場にて車両の点検・修理を行い、安全な運行を支える体制を整えている。これらの事業を通じて、富士運送は地域社会と経済活動を支える重要な役割を果たしている。

- 商流図



(出典：商工中金経済研究所が作成)

【事業拠点（運輸・倉庫・通運事業）】

拠点名	住所	特徴
本社	静岡県富士市水戸島元町5番18号 	人事・総務・経理等バックオフィス業務を行う。また、安全管理室を設置しており、全社の安全管理業務も担う。
倉庫課（富士）	静岡県富士市大淵2515-1 	東名高速「富士IC」、新東名高速「新富士IC」からともに車で5分の距離に立地。 主な保管製品は、王子マテリアの白板紙や王子パッケージングの半製品などの紙製品。 倉庫面積 約3,151坪。
倉庫課（富士宮）	静岡県富士宮市青木36-1 	主な保管製品は、王子グループの不織布関連の紙製品。製品の保管、在庫管理、出荷作業を行う。 倉庫面積 約1,703坪。
富士自動車課	静岡県富士市川成島52-1 	主に王子グループから紙製品をトラック輸送する。 中近距離（倉入・関西・中京・関東）を中心に輸送し、九州・北陸などの遠隔地輸送は備車に対応する。

通運課	静岡県富士市本町1-7 	JR貨物富士駅構内に事務所を構え、鉄道コンテナ輸送の手配を行う。主に王子グループを中心に、富士市内の製紙会社の紙製品を集荷し全国に発送する。全国から富士駅に到着する荷物の配達も行う。
サービス工場	静岡県富士市八幡町4-16 	自社保有の車両（大型トラックから軽自動車、フォークリフト等）に加え、外部顧客の車両の保守点検整備を行う。 国土交通省認可の指定工場。
吉田自動車課 吉田倉庫課	静岡県榛原郡吉田町川尻4038-5 	主要製品は飲料であり、除湿機を完備している。ダイセル物流門前倉庫として、製材・巻取り、デポ輸送の役割も果たす。 倉庫面積 約1,650坪

【事業拠点（構内作業）】

王子マテリア作業課 パレットセンター 住所：静岡県富士市平垣300	紙製品（白板紙）の入在庫管理を中心に、フォークリフト業務を担当する。段ボール原紙製造の付帯業務や水質管理を含む産業廃棄物処理なども行う。
王子エフテックス作業課（鷹岡） 住所：静岡県富士市入山瀬1-1-1	特殊紙（平判・巻取）の保管管理業務を担当。フォークリフトを使用し、トラックへの積卸や出庫・入庫作業も行う。
王子エフテックス作業課（前田） 住所：静岡県富士市前田14-1	特殊紙（平判・巻取）の仕上りを倉庫で保管・管理。フォークリフトを使用し、トラックへの出庫・入庫作業を行う。
王子エフテックス作業課（芝川） 住所：静岡県藤宮市羽鮒1231-2	特殊紙（平判・巻取）の仕上りを倉庫で保管・管理。フォークリフトを使用し、トラックへの出庫・入庫作業を行う。
王子キノクロス作業課 住所：静岡県富士市入山瀬1-2-5	フォークリフトを使用し、資材の荷卸しや不織布製品（リード）、廃棄物の運搬・積込を行う。不織布製品の包装作業も担当し、敷地内の王子タイムリー(株)製品（おしぼり）の運搬・積込も行う。

**【沿革】**

1899年 3月	初代・石井與市が静岡県今泉村依田橋にて「石井組」創業
1903年	「石井組」鈴川へ移転
1909年	2代目・石井源治が富士駅前に「石井組」看板設置、「富士製紙第8工場」構内作業請負開始
1910年	鉄道省の直接指定請負業者資格を取得
1919年	鉄道院より富士駅の小運送業公認資格を取得
1927年	「石井組」運輸部自動車部門設立
1928年	3代目・石井四郎が社長就任
1947年 3月	「株式会社石井組」として法人登記（資本金18万円）
1948年 5月	「富士運送株式会社」に商号変更
1949年 6月	小運送事業複数制により、富士駅における免許を申請
1949年 8月	「王子製紙」分割により「本州製紙 富士工場」と請負契約締結
1950年12月	富士駅での通運事業経営免許取得
1958年	宅扱貨物取扱業務開始
1961年 9月	「本州木材(株)」「海野木材」と田子の浦港入船木材取扱契約締結、「山陽パルプ(株)」「日本パルプ(株)」と田子の浦港入船パルプ契約締結
1961年10月	「港湾部」設立
1962年 1月	4代目・石井利平が代表取締役社長就任
1963年 3月	宮島営業所開設
1963年 4月	一般区域貨物自動車運送事業開始
1963年 5月	資本金300万円に増資
1963年 8月	「富士写真フィルム(株)今泉工場」製品輸送開始
1964年 3月	自動車運送取扱事業開始
1965年11月	倉庫業認可、営業開始
1966年 7月	資本金600万円に増資
1966年10月	「平垣倉庫」食糧庁指定倉庫になる
1967年 8月	「吉原倉庫」開設
1967年 9月	資本金1,200万円に増資
1969年 7月	資本金2,500万円に増資
1969年 8月	「富士宮営業所」開設
1971年 4月	指定自動車整備事業認可
1971年10月	資本金3,000万円に増資
1973年 4月	「富士流通センターターミナル第1倉庫」完成
1973年12月	資本金4,500万円に増資

---

---

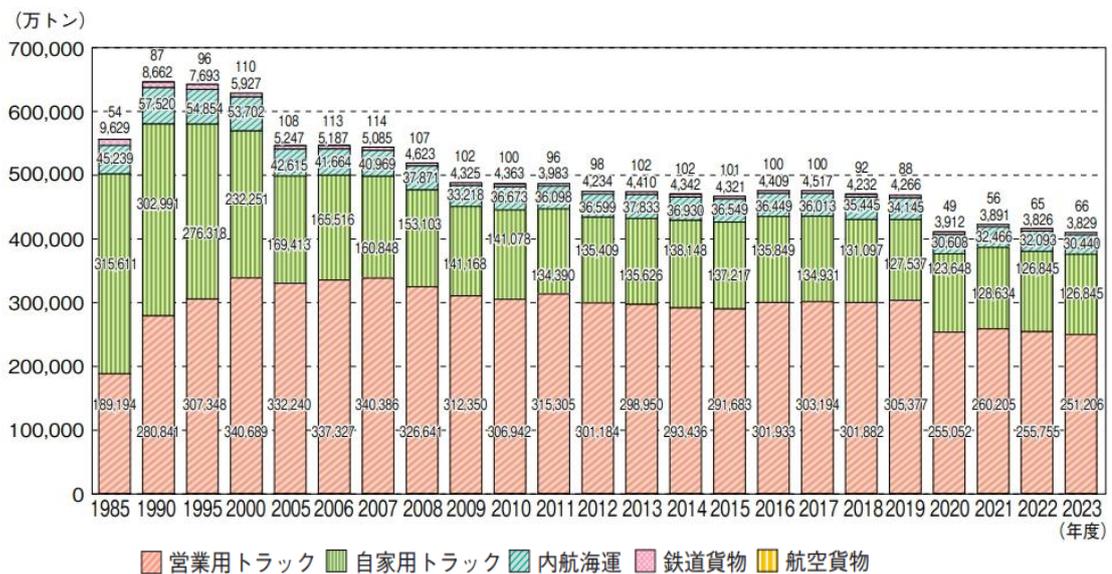
1974年 6月	「富士流通センターターミナル第2倉庫」完成
1975年 2月	「富士流通センターターミナル」完成
1975年 8月	資本金9,000万円に増資
1981年 3月	「富士宮営業所 第1号倉庫」開設
1982年10月	内航運送取扱事業認可
1984年12月	「富士宮営業所 第2号倉庫」竣工
1986年 7月	「富士北流通センター」「大淵倉庫」開設
1987年 9月	「吉田営業所」開設
1991年 8月	「富士北流通センター第3倉庫」開設
2000年 5月	5代目・石井源一が代表取締役社長就任
2002年10月	「富士北流通センター新倉庫」開設
2003年 2月	「宮島営業所」閉鎖、「富士営業所」開設
2008年 7月	「ニッピ興産株式会社」の全事業を譲受
2021年 5月	「働きやすい職場認証制度」一つ星取得

## 2.2 業界動向

### ■ 国内貨物輸送の動向と交通モード別分担率

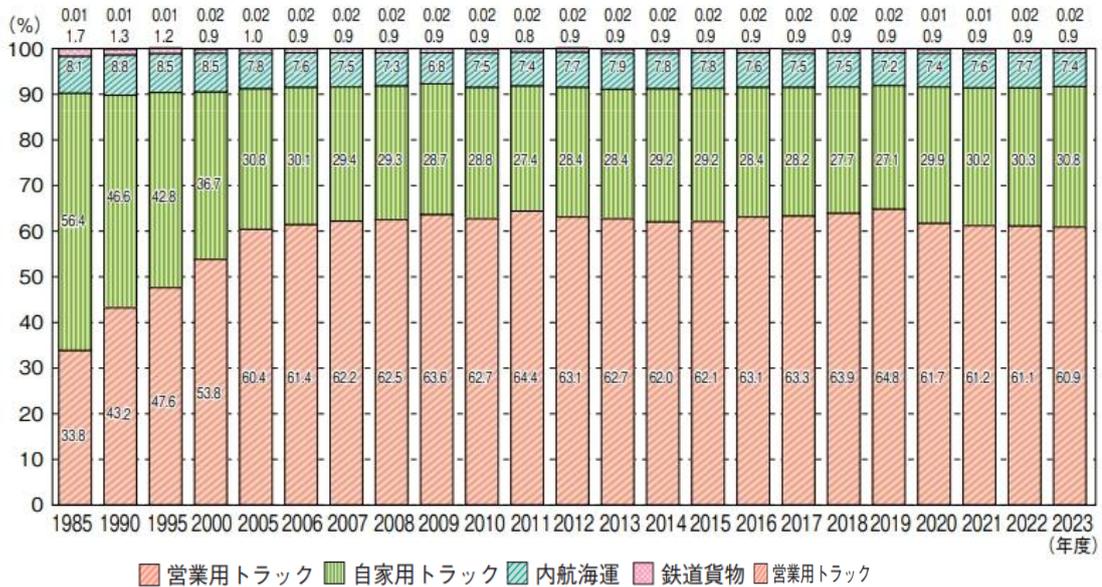
- 2023年度の国内貨物輸送量（トンベース）は、営業用トラックが約25億トン、自家用トラックが約13億トン、内航海運が約3億トン、鉄道貨物が約38百万トン、航空貨物が約66万トンと、営業用トラック、内航海運は減少し、自家用トラック、鉄道貨物、航空貨物は横ばいとなった。長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少があると考えられる。
- 2023年度の各交通モードの分担率は、営業用と自家用を合わせたトラックが91.7%を占め、内航海運が7.4%、鉄道が0.9%、航空が0.02%である。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。他方、内航海運は、重量物や危険物の一括大量輸送が可能という特性を生かし、鉄鋼・石油製品・セメント等の産業基礎物資の輸送の大半を担っている。

図1 国内貨物輸送量の推移（トンベース）



(出典：国土交通省 令和7年版 交通政策白書)

図2 国内輸送の分担率の推移（トンベース）

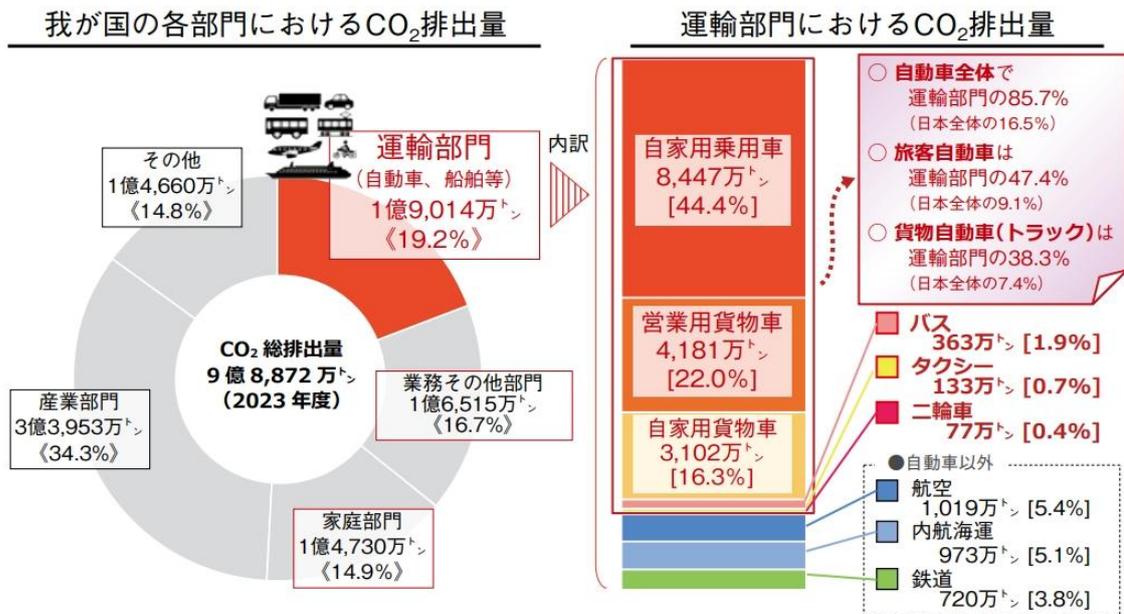


(出典：国土交通省 令和7年版 交通政策白書)

■ 国内のCO<sub>2</sub>排出における運輸部門の影響

- 2023年度の国内のCO<sub>2</sub>排出量は9億8,872万トンであるが、そのうち運輸部門におけるエネルギー起源CO<sub>2</sub>排出量は1億9,014万トンで、CO<sub>2</sub>排出量全体の19.2%を占めている。その内訳を見ると、自動車全体が85.7%、貨物自動車（トラック）が38.3%となっている。

図3 国内の各部門運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳

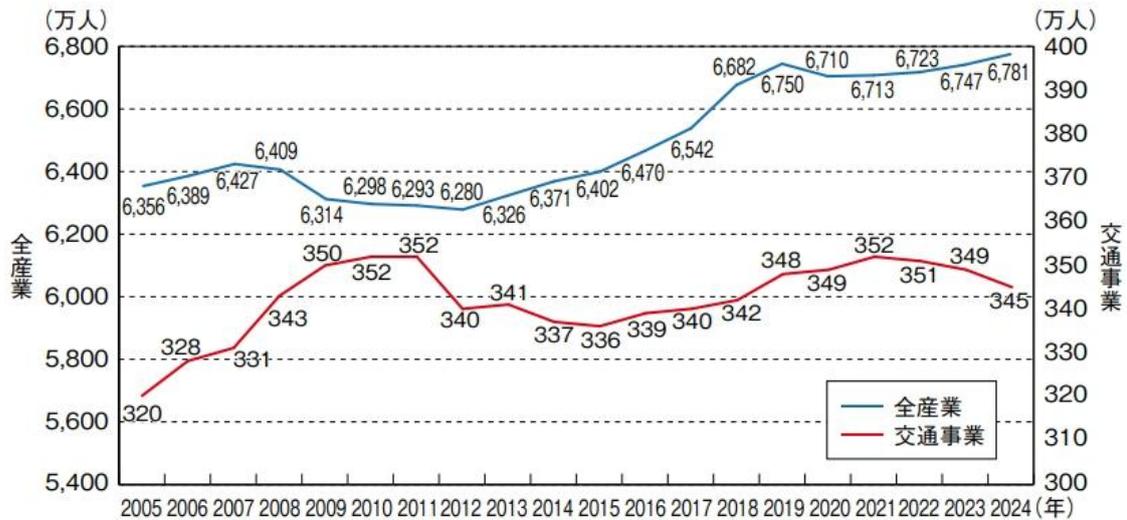


(出典：国土交通省 令和7年版 交通政策白書)

■ 交通事業における就業者数と労働力不足の背景

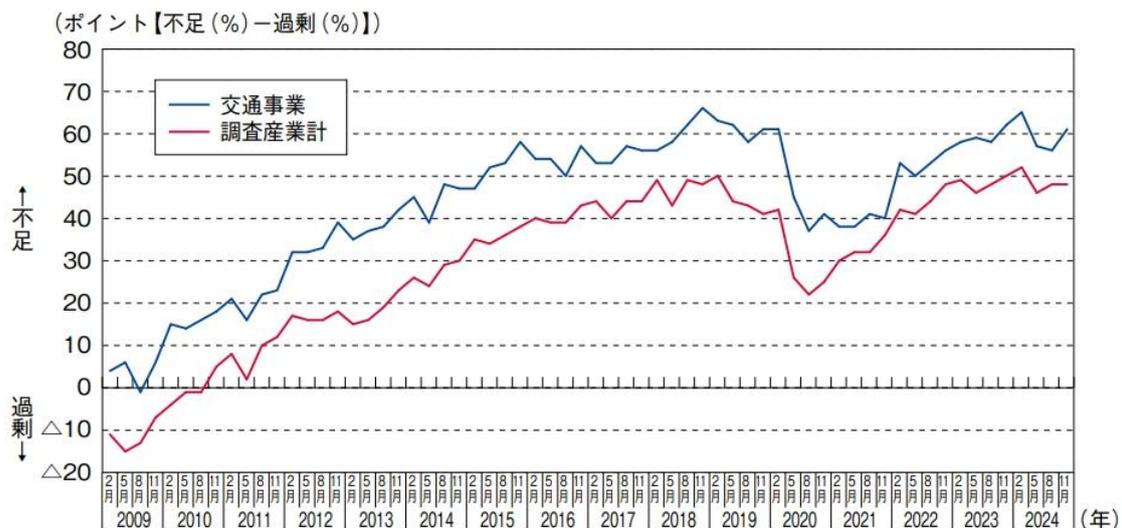
- 2024年における交通事業（運輸業・郵便業）の就業者数は345万人で、全産業の就業者数の5.1%を占めている（図4）。交通事業における労働力不足感は、他の産業と比較して一貫して高い水準にある（図5）。これは、長時間労働や低賃金といった厳しい労働環境が、就業を敬遠される要因となっているためと考えられる。

図4 全産業と交通事業の就業者数の推移



(出典：国土交通省 令和7年版 交通政策白書)

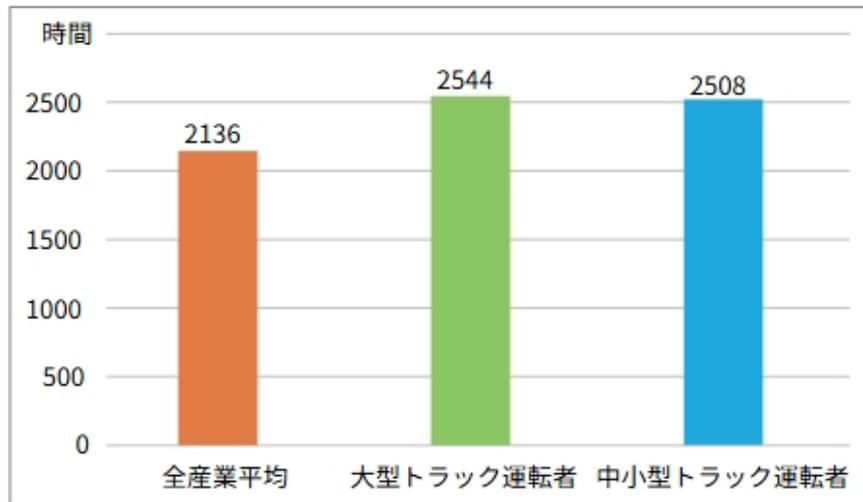
図5 常用労働者の過不足判断D.Iの推移



(出典：国土交通省 令和7年版 交通政策白書)

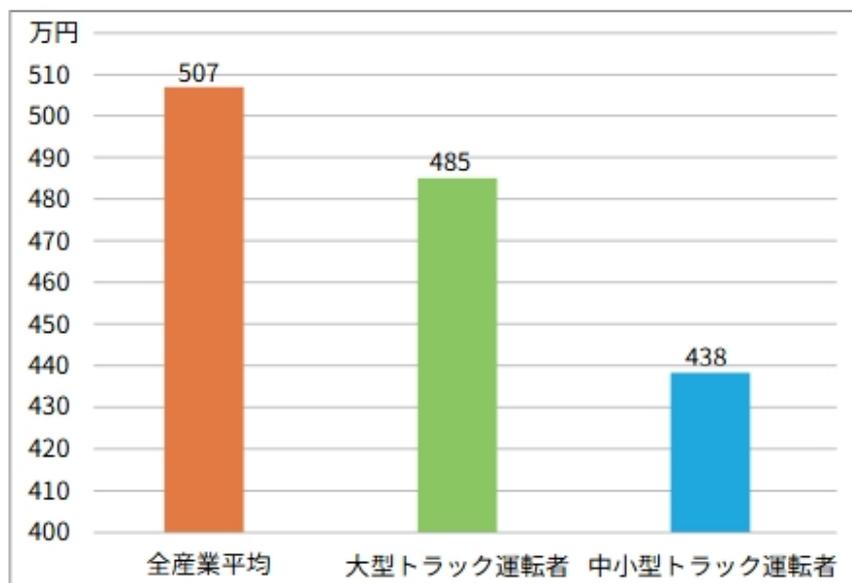
- トラックドライバーの労働環境については、2023年度の年間総労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラックドライバーで全産業平均より408時間（月34時間）長く、中小型ドライバーでも全産業平均より372時間（月31時間）長くなっている（図6）。一方で2023年度の年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラックドライバーで約4.3%低く、中小型トラックドライバーで約13.6%低い（図7）。

図6 トラック運転者の年間総労働時間



(出典：厚生労働省 統計からみるトラック運転者の仕事 賃金構造基本統計調査)

図7 トラック運転者の年間収入額



(出典：厚生労働省 統計からみるトラック運転者の仕事 賃金構造基本統計調査)

## 2.3 企業理念、ミッション等

経営理念	
	
ミッション	
1. 主力商品の提供する価値	構内作業・運輸・倉庫・通運業の総合サービスの提供
2. 真の顧客は誰か	(1) 安全な運行を求める納入先、エンドユーザー (2) 王子グループ（総合的にトラック、倉庫、構内を請け負う）
3. 日常業務処理の原点	日々の業務の共有と安全の最優先
4. 人づくりの原点	顧客の立場に立ち、物事を考え行動し、顧客を笑顔にできる社員教育
5. 社会に対する責任	(1) 健全経営による地域経済の発展と雇用維持 (2) コンプライアンス遵守による交通災害の撲滅と環境保全
6. 創業の精神	社会に奉仕し、関係するすべての人々の幸福と人格向上を図る
7. その他	創業 1 20年の歴史と富士運送ブランド力

行動指針
1. 商品・サービスづくり 私達は迅速で事故ゼロの輸送、荷役作業の提供に努めます
2. 顧客づくり 私達は任せて安心安全をセールスポイントに取引を拡大します
3. 人づくり 私達はお客様に信頼される真の物流パートナーとなるべく、人材育成に努めます
4. ブランドづくり 私達はお客様と従業員の満足度地域ナンバーワン企業を目指します
5. 職場環境づくり 私達は事故のない安全な職場を作るため、決められたルールを守ります
輸送の安全に関する基本的な方針
1. 輸送の安全は事業経営の根幹であり、従業員に対し『輸送の安全確保が最も重要』を徹底します。
2. 事業運営・安全関係法令を厳守し継続的に活動を行い事故防止に努めます。
3. 経営幹部は輸送の安全確保に率先して取り組みます。

## 2.4事業活動

富士運送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。

### ■ 環境負荷低減への取組み

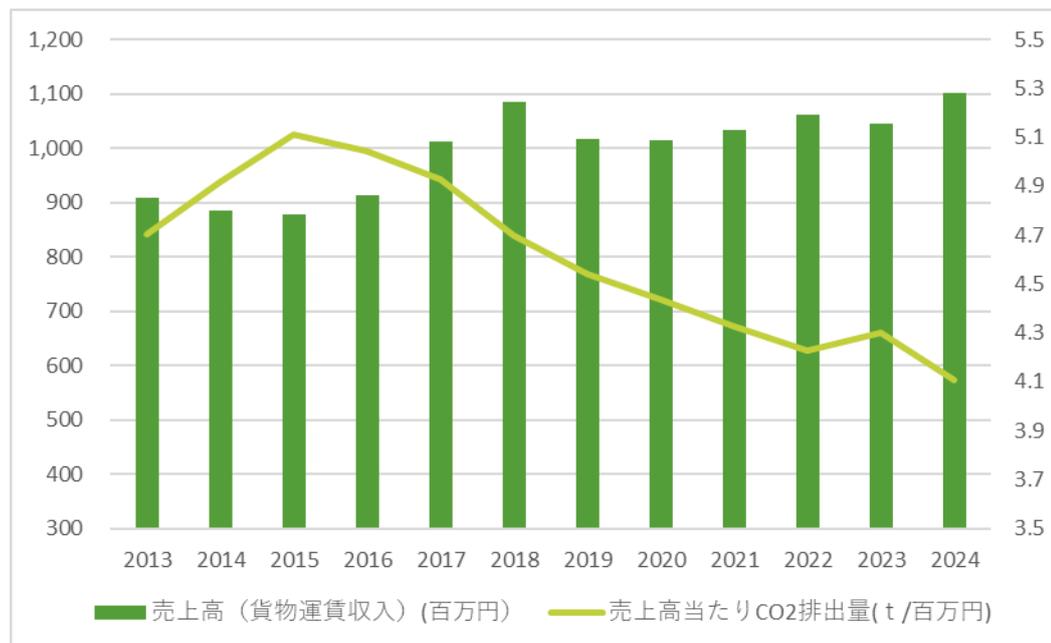
- CO<sub>2</sub>排出量の可視化および削減

富士運送では、CO<sub>2</sub>排出量の可視化および削減に向けた取組みの一環として、「ファストカーボン」というシステムを用いてCO<sub>2</sub>排出量の算出を行っている。

ファストカーボンは、会計上の勘定科目と同システム内の排出源科目を事前に紐づけることで、会計システムから出力される仕訳データ（金額ベース）をもとにCO<sub>2</sub>排出量を自動的に算出する仕組みである。さらに、数量ベースのデータを入力することで、より精緻な排出量の算定が可能となっている。同社では、全体の約6割を占める「軽油使用によるCO<sub>2</sub>排出量」に着目し、月次で実際の軽油使用量を入力することで、排出量の正確な把握に努めている。また、CO<sub>2</sub>排出量は売上高に比例して増減する傾向があるため、単純な排出量の増減にとどまらず、売上高当たりのCO<sub>2</sub>排出量を算出し、消費効率の推移を継続的にモニタリングしている。

CO<sub>2</sub>排出量の削減に向けては、ドライブレコーダーにより運行状況を確認し、急加速・急ブレーキ等の燃費効率の悪い走行に対してはドライバー教育を実施し、エコドライブの推進を図っている。加えて、定期的な車両の更新により、より燃費効率の良い車両を導入している。さらに、積載効率の向上や複荷（帰り荷）の確保による輸送効率の改善を通じて、空車走行の削減を図り、売上高当たりCO<sub>2</sub>排出量の低減につなげている。

図8 貨物売上高および売上高当たりCO<sub>2</sub>排出量（軽油使用分）の推移



(出典：富士運送提供)

- 環境配慮型車両の導入  
運輸部門においては、窒素酸化物（NOx）および粒子状物質（PM）の排出量を大幅に抑制する「NOx・PM法適合車両」を導入している。2025年3月時点で、保有する配送車両85台すべてがNOx・PM法適合車両であり、今後の車両更新においても、引き続きNOx適合車両の導入を計画している。また、定期的な車両整備およびエコドライブ教育を通じて、燃費の向上と排出量の抑制に努めている。これにより、環境負荷の低減とともに、健康被害の軽減を図っている。  
構内作業部門においても、環境負荷の低減に向けた取り組みを推進している。保有するフォークリフト109台のうち24台がバッテリー車であり、排出ガスの削減に寄与している。特に王子マテリア作業課では、保有するフォークリフト31台のうち17台がバッテリー車であり、構内作業における環境配慮が進展している。一方、構内作業部の他部署では屋外での運搬作業が多く、雨天時の対応が課題となるため、バッテリー車への全面的な移行は困難な状況にある。
- JRコンテナを利用したモーダルシフトへの取り組み  
富士運送は、モーダルシフトに積極的に取り組んでいる。特に遠隔地への配送において鉄道を活用した輸送方法を提案・導入することで、トラック輸送と比較してCO<sub>2</sub>排出量を大幅に削減できる輸送体系を構築している。  
物流の2024年問題への対応策として、JRコンテナへのモーダルシフトをビジネスチャンスと捉えている。一方で、JR貨物が決定する富士駅発着の輸送枠数には限りがあり、短期的な売上の急伸は困難な状況にある。  
富士運送では、JR貨物との交渉を通じて輸送枠数の増加を目指しており、中期的な視野で売上の拡大を図る方針である。これにより、環境負荷の少ない持続可能な物流の実現を目指している。
- なお、当社の事業活動においては、持続不可能な土地利用を伴う運輸は行っておらず、環境への負荷低減にも配慮した運営を行っている。
- 廃棄物の適正処理およびリサイクルへの取り組み
  - 富士運送におけるトラック等の車両処分は、専門業者に引き渡したうえで、法令に基づき適切な手続きのもとで処理されている。これにより、環境負荷の低減および資源の有効活用に寄与している。
  - 紙資源の再利用にも積極的に取り組んでおり、伝票、指図書、運転日報、郵便物、付箋に至るまで、すべての紙類を分別収集し、王子製紙の古紙回収拠点へ持ち込んでいる。また、梱包資材についてもリサイクルおよび再利用を徹底し、廃棄物の削減に努めている。これらの取り組みは、環境負荷の低減に加え、コスト削減にもつながっている。
- 働きがいのある職場環境への取り組み
  - 時間外労働時間抑制への取り組み  
2025年3月期における平均時間外労働時間は月35.2時間であった。時間外労働の抑制を目的として、短時間労働（パートタイム）など柔軟な働き方による人材募集を行い、人材確保を通じて1人あたりの業務量削減に努めている。  
2024年問題への対応として、顧客からの要請もあり、トラック乗務員の待機時間は減少傾向にある。これに伴い、リフトオペレーターによる直送積み作業も、より早い時間帯での完了が可能となつて

いる。また、ドライバーの長時間労働につながる長距離輸送については、自社トラックによる運行を行っていない。

倉庫業においては、取り扱い量の多い「板紙（平版）」は作業効率が良くないため、今後はその取扱量を減らし、より効率的な作業が可能な荷物の割合を増やしていく予定である。これにより時間外労働の削減が期待される。

構内作業事業においては、自社単独での改善には限界があるため、工場顧客と月1回以上の定期的な協議を実施しており、段階的に改善を進めている。

これらの取り組みは、労働基準法第36条に基づく労使協定（36協定）に則り、法定の限度時間を遵守した上で実施している。

これらの施策を通じて、平均時間外労働時間を月30時間以内に抑制していく方針である。

- 有給休暇取得推進への取り組み

有給休暇取得率は92.4%と運輸業・郵便業の平均62.2%<sup>2</sup>を上回っている。富士運送では、社員がその能力を発揮し、仕事と生活の調和を図り働きやすい環境の整備を目的として「一般事業主行動計画」を策定している。年次有給休暇取得推進を目標に掲げ、会社ホームページにおいて公表している。

一般事業主行動計画（抜粋）	
1. 計画期間	2024年4月1日～2029年3月31日までの5年間
2. 内容	<p>目標1 小学校就学前の子供を育てる社員の始業・就業時刻を繰り上げ又は繰り下げる制度の導入を行う。</p> <p>目標2 年次有給休暇取得推進のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・年次有給休暇を取得しやすい職場環境の構築</li> <li>・年次有給休暇管理簿の作成</li> </ul>

- 従業員の処遇向上への取り組み

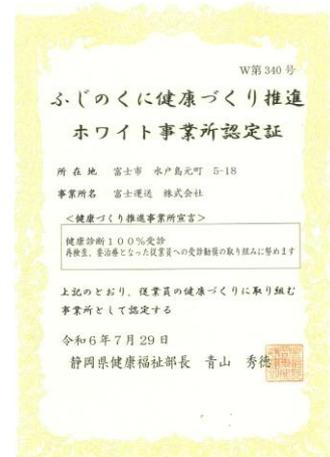
富士運送では、従業員の処遇改善を重要な経営課題と位置づけ、企業業績の向上を従業員に還元する方針を明確にしている。給与水準は、静岡県内の運輸業・郵便業の平均<sup>3</sup>と比較してやや下回っているものの、近年の物価上昇や生活環境の変化を踏まえ、従業員の生活水準の維持・向上に配慮した施策を継続的に実施している。

具体的には、正社員に対して毎年3,000円から5,000円の月額賃上げを実施してきた。2024年度以降は、全従業員を対象に一律5,000円の月額賃上げを実施しており、今後もこの方針を継続する予定である。また、全従業員に対して賞与を支給しており、法定の福利厚生についても平等に提供している。

<sup>2</sup> 厚生労働省 令和6年就労条件総合調査の概況

<sup>3</sup> 厚生労働省 令和6年賃金構造基本統計調査

- 認定取得を通じた職場の質向上とウェルビーイング推進  
富士運送は、2021年に「働きやすい職場認証制度（一つ星）」<sup>4</sup>を取得し、職場環境の整備・改善に継続的に取り組んでいる。さらに2024年には、健診受診率100%の達成や従業員の健康維持・増進への積極的な取り組みが評価され、「ふじのくに健康づくり推進ホワイト事業所」に認定された。これらの認証取得を通じて、働きがいのある職場づくりを推進し、従業員のウェルビーイング向上に寄与している。



(出典：富士運送提供)

## ■ 幸せデザインサーベイを活用した従業員幸福度の向上

- 会社の発展と社員の幸福を追求しながら、個人の幸福度と組織のパフォーマンスを両立させる目的で、商工中金が提供する「幸せデザインサーベイ」<sup>5</sup>に取り組む。2026年3月期中に導入を開始し、以降は、その結果を経営陣と従業員が共有し対話を行うことで、社員にとって満足度の高い、働きがいのある会社を目指す。

図9 幸せデザインサーベイ



(出典：商工中金提供)

## ■ 労働安全衛生への取り組み

- 運輸安全マネジメント

富士運送は、輸送の安全を事業経営の根幹と位置づけ、「輸送の安全確保が最も重要である」との認識を全従業員に徹底している。法令遵守と継続的な安全活動を通じて事故防止に努めるとともに、経営幹部が率先して安全確保に取り組む体制を構築している。

具体的な施策として、ドライバーの適性診断やアルコールチェックの実施に加え、全車両にドライブレコーダーおよびデジタルタコメーターを装備している。ドライブレコーダーは前方・後方・運転席の映像を常時録画・保存しており、運行中の速度超過、急ハンドル、長時間運転などの状況を日々確認している。違反が確認された場合には、朝の点呼時に指導書を交付し、原因と対策を記載させることで再発防止を図っている。また、事故や他社からのクレームが発生した際には、当該車両の帰社を待たずにネットを通じてリアルタイムで映像を確認し、迅速な対応を可能としている。さらに、運転中

<sup>4</sup> 国土交通省が推進する制度で、自動車運送事業者の職場環境改善への取り組みを「見える化」することを目的としている。

<sup>5</sup> 幸せデザインサーベイは、従業員アンケートの実施により中小企業の幸せを可視化するサービス。会社の幸せを、組織としての「コミュニティ・コミュニケーション」、「チームパフォーマンス」、「マネジメント」と、個々の従業員の「カラダ」、「マインド（幸福度）」の5つの要素から構成。総合点を幸せ指数として算定する（100点満点）。

に目撃・遭遇したヒヤリハット事例を抽出し、ミーティング時に映像を共有することで、全社的な安全意識の向上を図っている。

2025年度の安全基本方針として「安全・安心・幸せ運ぶ富士運送」を掲げ、労働災害や車両・荷役・製品事故ゼロを目指している。重点施策として、ながら運転やバック事故の撲滅、新人教育、安全ルールの周知、健康管理体制の推進などを掲げている。安全衛生委員会では、朝礼での目標宣言やヒヤリハット提出の義務化を通じて安全意識を高め、事故の再発防止策を検討している。事故発生時には、事故前後の映像を用いて具体的な事実確認を行い、当事者との振り返りや原因分析、再発防止策の教育を実施している。これらの内容は安全衛生委員会でも議論され、継続的な改善に活かされている。さらに、2024年度における労災事故の増加要因として、入社3年未満の社員が6割を占めていたことを受け、2024年後半からメンター制度を導入し、職場における育成と労災防止につなげる取り組みを開始した。対象社員が無事故を達成した場合には報酬を支給する。

加えて、熱中症対策の義務化やフローの周知、安全週間における社長メッセージや安全標語の掲示、安全アンケートの実施などを通じて、職場環境の見直しと安全文化の醸成に努めている。好事例の共有や3S活動、PDCAサイクルによる改善も推進しており、これらの取り組みは持続可能な経営と地域社会への貢献に資するものである。

運転者適性診断	「自動車事故対策機構」の適性診断システム「ナスバネット」を活用し、ドライバーの適性診断を実施。	
アルコールチェッカー	乗車前には必ず、呼気によるアルコール検査を実施。ドライバーの酒気を帯びての運行を禁止するとともに体調管理に努める。	
ドライブレコーダー	トラック全車に「ドライブレコーダー」を設置。ドライバーの安全運行をサポートし、実際のヒヤリハット体験をドライバー同士が共有することで、交通事故防止を図っている。	
デジタルタコメーター	ドラレコ同様に全車両に装備しており連続運転時間や走行速度の超過を警告することでドライバーの過労運転を防止し、安全な運行を促す。	

(出典：画像は富士運送ウェブサイト)

<車両事故および労災事故発生件数>

	2024年3月期	2025年3月期
重大人身事故	0件	0件
重大以外の人身事故	0件	0件
労災事故（不休災害除く）	3件	10件

## ■ ダイバーシティの取組み

### ● 高齢者雇用の推進

富士運送では、定年を60歳と定めているが、定年後も本人の希望に応じて再雇用を積極的に行っている。これは、長年にわたり培われた経験や技能を活かすとともに、働く意欲のある高齢者に対して継続的な就業機会を提供することを目的としている。2025年3月末現在、定年再雇用者は30名、65歳以上の高齢者は36名（高齢者新規雇用を含む）となっている。

高齢者雇用の推進は、従業員一人ひとりの働きがいを尊重する企業姿勢の表れであり、年齢に関係なく活躍できる職場環境の整備に努めている。

## ■ 人材育成の取組み

- 富士運送は、従業員の能力向上と安全意識の醸成を目的に、年間を通じて多岐にわたる研修を実施している。安全運転・エコドライブ・ドライブレコーダー活用などのドライバー向け実務研修に加え、管理職向けのマネジメント研修や若手・中堅社員向けのステップアップ研修など、階層別・職種別に体系的な教育を行っている。また、会社補助により大型自動車運転免許、運行管理者、フォークリフト運転技能講習、第一種衛生管理者、玉掛け技能講習、危険物取扱者乙種第4類などの資格取得を支援し、業務遂行能力の向上と法令遵守を両立させている。オンライン研修も積極的に導入し、受講機会の拡充を図っており、これらの取り組みは従業員の定着率向上と企業の持続的成長に寄与している。

## ■ 地域の雇用創出への取組み

- 富士運送は、地域雇用の創出を重要な経営課題として位置づけ、毎年20名以上の採用を計画している。地元の高校や大学との連携を強化し、若年層の雇用機会の拡大に努めている。具体的には、就職相談会への積極的な参加を通じて、学生との接点を増やし、地域に根ざした人材の確保を図っている。これらの取り組みにより、地域社会とのつながりを深めるとともに、持続可能な雇用環境の構築を目指している。

## ■ 事業継続計画（BCP）への取組み

- 富士運送は、大規模地震や台風、感染症などの災害発生時においても、従業員とその家族の安全を最優先に確保しつつ、企業活動の早期回復を図るため、包括的な事業継続計画（BCP）を策定している。本計画では、災害対策本部の設置、復旧目標の明確化、リスク評価、重要情報のバックアップ、非常用備蓄の整備などを通じて、顧客との信頼関係維持と従業員の雇用確保を目指している。また、地域社会への貢献として、災害時の物資輸送支援やフォークリフトの貸出なども盛り込まれており、社会的責任を果たす姿勢が明確である。さらに、定期的な教育・訓練や点検を通じてBCPの実効性を高め、継続的な改善を図っている。これらの取り組みは、企業のレジリエンス強化と持続可能な社会の実現に寄与するものである。

### 3.包括的インパクト分析

#### UNEP FIのインパクトレ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（人間の集团的ニーズ）		
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	道路貨物運送業、倉庫・保管業、その他の運輸支援活動
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	取組内容
雇用	➤ 地域の雇用創出への取り組み

■ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）

インパクト	取組内容
自然災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 事業継続計画（BCP）への取り組み</li> </ul>
健康および安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 働きがいのある職場環境への取り組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・時間外労働時間抑制への取り組み</li> <li>・有給休暇取得推進への取り組み</li> <li>・認定取得を通じた職場の質向上とウェルビーイング推進</li> </ul> </li> <li>➢ 幸せデザインサーベイを活用した従業員幸福度の向上</li> <li>➢ 労働安全衛生への取り組み</li> </ul>
健康および安全性、大気	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 環境負荷低減への取り組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境配慮型車両の導入</li> </ul> </li> </ul>
賃金	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 働きがいのある職場環境への取り組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員の処遇向上への取り組み</li> </ul> </li> </ul>
社会的保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 働きがいのある職場環境への取り組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員の処遇向上への取り組み（福利厚生）</li> </ul> </li> </ul>
気候の安定性 資源強度	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 環境負荷低減への取り組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>排出量の可視化および削減</li> <li>・JRコンテナを利用したモーダルシフトへの取り組み</li> </ul> </li> </ul>
資源強度、廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 廃棄物の適正処理およびリサイクルへの取り組み</li> </ul>

■ポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）の両方

インパクト	取組内容
（ポジティブ）教育 （ネガティブ）社会的保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 人材育成への取り組み</li> </ul>
（ポジティブ）雇用 （ネガティブ）年齢差別	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ダイバーシティの取り組み                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者雇用の推進</li> </ul> </li> </ul>

■ 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	➤ 一般貨物運送事業のみで旅客運送等が行っていないため。
賃金	➤ 給与水準は、業界平均をやや下回っており、ネガティブ・インパクトとして特定した。
零細・中小企業の繁栄	➤ 取引先は王子製紙グループ企業が中心で、零細・中小企業の繁栄の経済力の向上に寄与するものではないため。

<ネガティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
土壌、生物種、生息地	➤ 倉庫業務や構内作業において、土壌汚染を引き起こすような事業活動は行っていない。配送用車両はすべて「NOx/PM法適合車両」を導入している。取り扱い製品による汚染物質の排出はなく、輸送中に生物多様性や生態系への影響は限定的である。車両の洗浄はガソリンスタンドを利用しており、構内で水を使用する場合も、貯水池に溜めた後、油水分離装置で浄化して排水しているため、環境への影響を十分抑制している。

#### 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

富士運送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のうち目標年度に達したものについては、再度の目標設定を検討する。

##### 【ポジティブ・インパクト】

特定したインパクト	雇用		
取組内容（インパクト内容）	地域の雇用創出への取り組み		
KPI	● 毎年20名以上の採用（新規・中途）を行う。		
KPI達成に向けた取り組み	➢ 地元の高校や大学との連携を強化し、就職相談会への積極的な参加など、若年層の雇用機会の拡大に努めている。2025年3月期は22名を採用した。		
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。	
	8.5	2030年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	8.6	2020年までに、就労、就学及び職業訓練のいずれも行っていない若者の割合を大幅に減らす。	

##### 【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	自然災害		
取組内容（インパクト内容）	事業継続計画（BCP）への取り組み		
KPI	● 「事業継続計画（BCP）」の検証・見直しを年1回実施する。 全員を対象とした研修と訓練を年1回以上実施する。		
KPI達成に向けた取り組み	➢ 災害時にも従業員とその家族の安全を最優先に確保し、企業活動を早期に回復させるため、包括的な事業継続計画（BCP）を策定している。定期的な教育・訓練・点検を通じてBCPの実効性を高め、継続的に改善している。		
貢献するSDGsターゲット	13.1	全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。	

	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。	
--	------	---	--

特定したインパクト	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	働きがいのある職場環境への取組み ・時間外労働時間抑制への取組み		
KPI	● 時間外労働時間を、2027年3月期33時間/月以内とし、2030年3月期までに30時間/月以内とする。		
KPI達成に向けた取組み	➢ 時間外労働抑制に向け、柔軟な働き方による人材確保や待機時間の短縮、長距離輸送の回避、作業形態の見直し、顧客との定期協議を実施し、平均時間外労働時間30時間/月以内の達成を目指す。		
貢献するSDGsターゲット	8.5	2030年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	

特定したインパクト	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	幸せデザインサーベイを活用した従業員幸福度の向上		
KPI	● 新たに、「幸せデザインサーベイ」を2026年3月期中に導入する。以降は、「幸せデザインサーベイ」を2年ごとに実施し、幸せ指数のポイントを前回比着実にアップさせる。		
KPI達成に向けた取組み	➢ 「幸せデザインサーベイ」を実施し、その結果を経営陣と従業員が対話の上、社員にとって満足度の高い、働きがいのある企業を目指す。		
貢献するSDGsターゲット	8.5	2030年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	

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

特定したインパクト	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	労働安全衛生への取組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人身事故0件/年を継続する。</li> <li>● 労災事故（不休災害除く）の発生件数を、2026年3月期以降0件/年とする。</li> </ul>		
KPI達成に向けた取組み	<p>➢ 「輸送の安全確保が最も重要」との認識を全従業員に徹底し、経営幹部が率先して安全体制を構築している。ドライブレコーダーやデジタルタコメーターを全車両に装備し、運行状況を日々確認。違反時には指導書を交付し再発防止を図る。ヒヤリハット事例の共有や新人教育、メンター制度の導入により安全意識を向上。事故時には映像を活用し迅速な対応と原因分析を行い、継続的な改善に努めている。</p>		
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。	
	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	賃金		
取組内容（インパクト内容）	働きがいのある職場環境への取組み ・従業員の処遇向上への取組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 賃上げの継続。毎年5千円/月以上の賃上げを実施する。2028年4月までに業界水準以上の給与水準を達成する。</li> </ul>		
KPI達成に向けた取組み	<p>➢ 従業員の処遇改善を重視し、全従業員に一律5千円の月額賃上げを継続実施。賞与や福利厚生も平等に提供し、生活水準の維持・向上に努めている。</p>		

貢献するSDGsターゲット	8.5	2030年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	

特定したインパクト	気候の安定性、資源強度		
取組内容（インパクト内容）	環境負荷低減への取り組み ・CO <sub>2</sub> 排出量の可視化および削減 ・JRコンテナを利用したモーダルシフトへの取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 売上高当たりCO<sub>2</sub>排出量を2027年3月期までに4.0 t /百万円以下とする。2030年3月期までに3.8 t /百万円以下とする。                      売上高当たりCO<sub>2</sub>排出量 = CO<sub>2</sub>排出量（Scope1） ÷ 貨物運賃収入</li> <li>● 通運事業の売上高を2030年3月期までに、2025年3月期比10%以上アップさせる。</li> </ul>		
KPI達成に向けた取り組み	➤ CO <sub>2</sub> 排出量の可視化と削減に向け、売上高当たりのCO <sub>2</sub> 排出量を算出し、継続的にモニタリングを実施している。2024年度の売上高当たりCO <sub>2</sub> 排出量は4.1t/百万円である。低公害車・ハイブリッド車の導入、定期整備およびエコドライブ教育により排出ガス削減と燃費向上に取り組んでいる。加えて、JRコンテナによるモーダルシフトを推進し、中期的な売上拡大を目指している。		
貢献するSDGsターゲット	9.4	2030年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。	
	13.1	全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。	

	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	取組内容	設定しない理由
健康および安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 働きがいのある職場環境への取組み</li> <li>・有給休暇取得推進への取組み</li> <li>・認定取得を通じた職場の質向上とウェルビーイング推進</li> </ul>	有給休暇取得推進および認定取得への取り組みは、従業員の働きやすさや健康促進に資する重要な施策であるが、既に有給休暇取得率92.4%や各種認定の取得といった高水準の成果を達成しており、今後は各種認定の更新とともにその水準を維持・継続していくものであるため。
健康および安全性、大気	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 環境負荷低減への取組み</li> <li>・環境配慮型車両の導入</li> </ul>	トラック全車両については、すでにNOx適合車両を導入済みであり、今後の車両代替に際しても、原則として同様の適合車両を導入する方針である。さらに、定期的な車両整備およびエコドライブ教育を通じて、燃費の向上と排出量の抑制に努めている。これらの取り組みにより、環境負荷の低減とともに、健康被害の十分な抑制を実現している。
社会的保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 働きがいのある職場環境への取組み</li> <li>・従業員の処遇向上への取組み（福利厚生）</li> </ul>	全従業員に対して賞与を支給しており、法定の福利厚生についても平等に提供している。これらの施策はすでに企業文化として定着しており、今後も継続する方針である。
資源強度、廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 廃棄物の適正処理およびリサイクルへの取組み</li> </ul>	トラック等の車両処分は、専門業者に引き渡したうえで、法令に基づき適切な手続きのもとで処理されている。紙資源の再利用は環境負荷の低減やコスト削減に寄与する重要な取り組みであるが、既に社内で定着しており、定量的な改善余地が限定的であるため。

- 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	取組内容	設定しない理由
（ポジティブ）教育 （ネガティブ）社会的保護	➤ 人材育成への取り組み	担当業務に必要な資格は会社補助により取得させているが、目標人数の設定や取得推進は行っていない。従業員の自発的な意欲を尊重し、必要に応じた柔軟な支援を方針としているため。
（ポジティブ）雇用 （ネガティブ）年齢差別	➤ ダイバーシティの取り組み ・高齢者雇用の推進	定年後も本人の希望に応じて再雇用を積極的に行っており、働く意欲のある高齢者に対して継続的な就業機会の提供に十分な取り組みがなされているため。

## 5.サステナビリティ管理体制

富士運送では、本ファイナンスに取り組むにあたり、石井代表取締役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、石井代表取締役を最高責任者、高井取締役をプロジェクト・リーダーとし、KPI毎に選任されたリーダーを中心として、全従業員が一丸となってKPIの達成に向けた活動を推進していく。

(最高責任者)	代表取締役社長 石井源一
(プロジェクト・リーダー)	取締役 事務部長 高井弘樹
(事務局)	経理部経理課 主任 水戸部大輔
(KPI推進リーダー)	設定したKPIごとにリーダーを選任

## 6.モニタリング

本ファイナンスに取り組むにあたり設定したKPIの進捗状況は、富士運送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、富士運送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。富士運送は、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 樋上重信

〒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