

株式会社商工組合中央金庫が実施する 千代田興業株式会社に対する 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（JCR）は、株式会社商工組合中央金庫が実施する千代田興業株式会社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

2024年8月2日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

千代田興業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・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」）が千代田興業株式会社（「千代田興業」）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 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 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こと、なおかつネガティブな影響を特定し対処していること。

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

商工中金及び商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、千代田興業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、千代田興業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。

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。



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千代田興業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・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

藤田 剛志

藤田 剛志



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

2024年8月2日

株式会社商工中金経済研究所

商工中金経済研究所は株式会社商工組合中央金庫（以下、商工中金）が千代田興業株式会社（以下、千代田興業）に対してポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するに当たって、千代田興業の活動が、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 経営理念、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設定した KPI 及び SDGs との関係性
5. サステナビリティ管理体制
6. モニタリング
7. 総合評価

1. 評価対象のファイナンスの概要

企業名	千代田興業株式会社
借入金額	890,000,000 円
資金使途	設備資金
借入期間	コミット型タームローン 13 年（コミット期間 3 年）
モニタリング実施時期	毎年 3 月

【設備資金の概要】

当該設備資金は千葉営業所における大型特殊車両の代替(7 台)に対応するもので、具体的な代替内容は以下の通りである。

- (内容) ○60T キャリアパレットダンプ 3 台の代替として 50T パレットダンプ 3 台を導入
- スクラップ製鋼送り 25T ダンプ 4 台の代替として 40T パレットダンプ 4 台を導入

千葉営業所は JFE スチール東日本製鉄所/千葉の工場内作業を請負っており、以下の理由から大型特殊車両の代替が必要となったものである。導入車両はパレットを荷台にドッキングできる特殊仕様となっている。

- (理由) ○JFE は「2050 年カーボンニュートラルビジョン及び行動計画」の一環として、2030 年に CO2 排出量 30%削減を目標としている。
- JFE スチール東日本製鉄所/千葉では CO2 削減に向け、2025 年にステンレス用アーケ式電気炉の新設を計画している。
- 製鉄プロセスで発生する CO2 排出削減のため鉄スクラップ再利用比率を向上させる計画であり、鉄スクラップの構内運搬量の増加が予定されている。

今回の大型特殊車両代替は積載能力・積載効率アップと老朽化対応を目的としたものであるが、副次的効果として車種統一によりドライバーの相互乗換えが可能になることや、荷台をシャーシから切り離し可能となることによるアイドルタイムの削減、燃費向上等も期待されている。なお、60T キャリアパレットダンプから 50T パレットダンプへの代替は、運搬実績をみて決定したものである。

<代替前の車両：60t キャリアパレットダンプ>



<代替前の車両：25t ダンプ>



2.企業概要・事業活動

2.1 基本情報

本社所在地	神奈川県川崎市川崎区新川通 10 番 8 号
設立	1953 年 11 月 5 日
資本金	35,000,000 円
従業員数	215 名（2024 年 3 月現在） 【内訳】 役員 7 名、正社員 182 名、臨時社員 26 名
事業内容	構内作業請負：95% 一般貨物自動車運送：5%
主要取引先	JFE 物流(株)、JFE 物流京浜(株)、山九(株)、東日本旅客鉄道(株)、 JFE ベルテック(株)、F-LINE(株)、川崎市（ほか）
許認可	一般貨物自動車運送業：60 東陸自貨 1 第 248 号
保有車両	構内輸送トラック 106 台 外販輸送トラック 14 台 フォークリフト 14 台 ショベル等重機 9 台 合計 143 台

【業務内容】

千代田興業は大手鉄鋼メーカーの構内作業請負を主体として、一般貨物自動車運送を行う事業者である。(他にパーキング事業も行っているが、売上に占める割合が小さいため評価対象から除外)

構内作業はJFEスチール東日本製鉄所/千葉・京浜(以下、JFE/千葉、JFE/京浜)の工場内作業請負を中心に、日本製鉄東日本製鉄所/君津(以下、日本製鉄/君津)の工場内作業も請け負っている。具体的には、製鉄原料や製鉄過程で発生する副産物(スクラップ・粉体・液体等)を工場内の指定場所へ運搬しており、スクラップ等再利用可能なものについては各工程への再投入のための運搬も担っている。収集運搬は工場内に限定されており、車両ナンバーも工場内専用ナンバーとなっている。

一般貨物自動車運送は液体食品原料を主体に運搬しており、タンクローリーにて関東一円を中心として全国各地へ届けている。今後、液体食品原料関連のバルク輸送売上を増やしていきたい考えである。

千代田興業の強みは、JFE との 80 年を超える取引歴に支えられた信頼関係と業務の特殊性にある。各工場では、工場に適合した特殊車両を用いての作業が必要となるため受注の住み分けができており、競合する会社は少ない。千代田興業は安全を第一に、社会になくてはならない「鉄」という製品作りをサポートすることで社会に貢献している。

【輸送内容】 スクラップ輸送(バラ物)

スクラップ輸送がCPD輸送の大半を占める
 (パレット共有化)



耐火物(レンガ)屑輸送



上下取り外し可能な専用パレットで実施

焼結輸送(粉体)



蓋付の専用パレットで実施

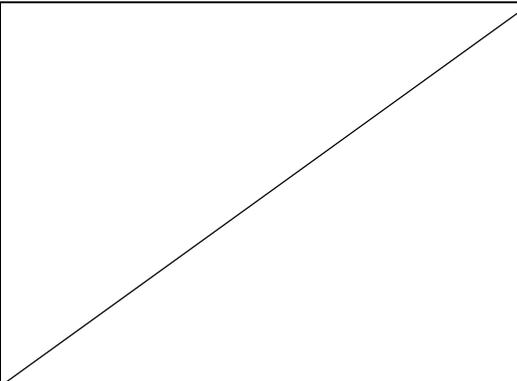
2012.8.20 09:38

廃酸輸送(液体)

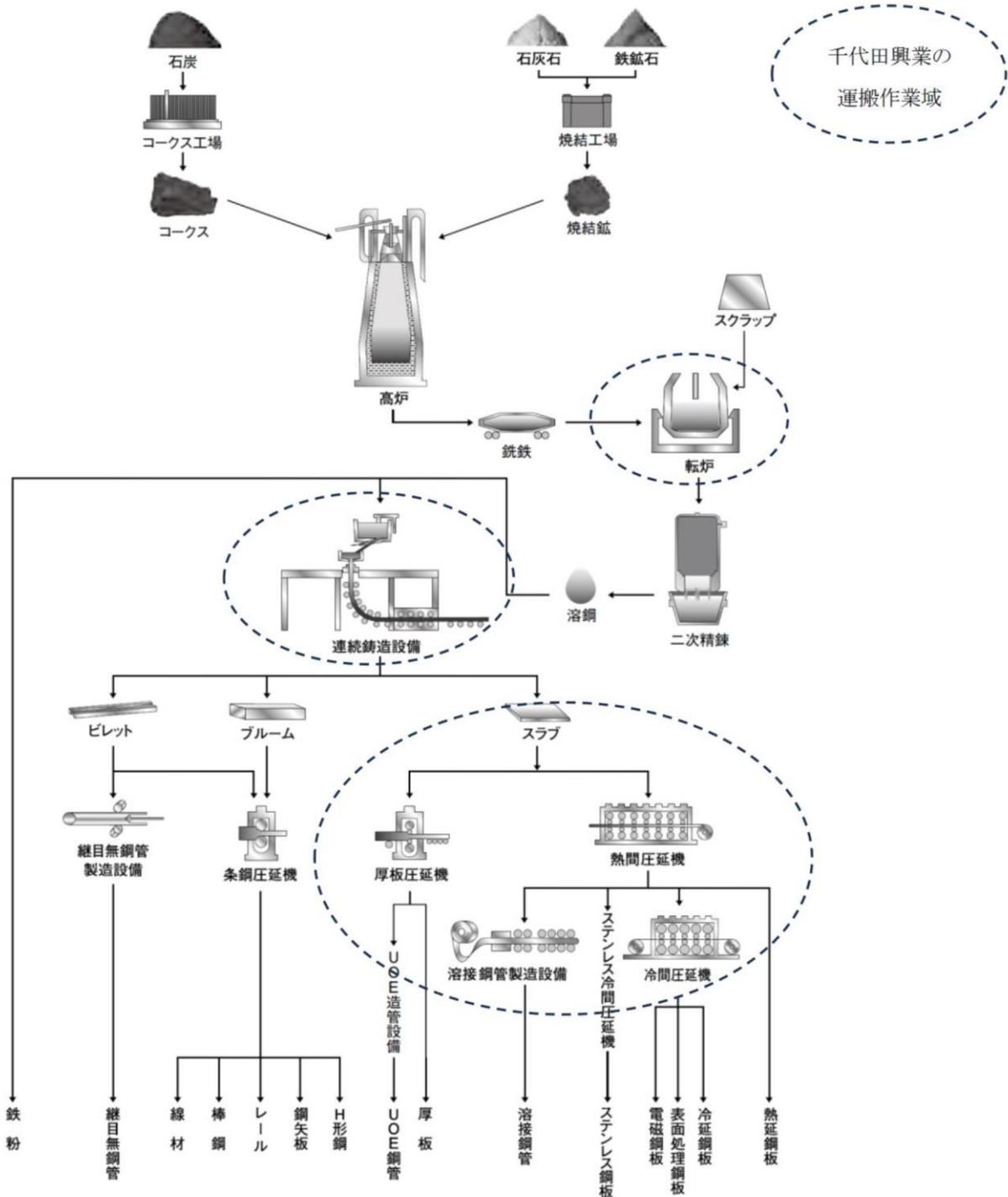


廃酸運搬専用タンク付パレットで実施

【主要な保有車両】

＜特殊車両＞	
<p>○キャリアパレットダンプ</p> <p>積荷の種類によって仕様が異なるキャリアパレットを運搬するエース格の60t大型構内車両である</p> 	<p>○10t ダンプ車</p> <p>鉄鋼原料、石炭・鉱石、スクラップの運搬等、多種・多様なバラ物に対応している</p> 
<p>○強力バキューム車</p> <p>ベルトコンベア下の落鋼、落炭清掃、集塵塔内の床清掃等を行っている</p> 	<p>○大型ショベルローダー</p> <p>原料、硫安等の積み込み、ダスト排出等多方面で活躍している</p> 
＜一般車両＞	
<p>○ISO タンクコンテナ積載車</p> <p>液体食品原料等を運搬している</p> 	

＜製鋼製品の製造工程と、千代田興業の運搬作業域＞



出典：製鋼製品の製造工程図は、JFEのウェブサイトより引用

千代田興業の運搬作業域の表示は、商工中金経済研究所が追記

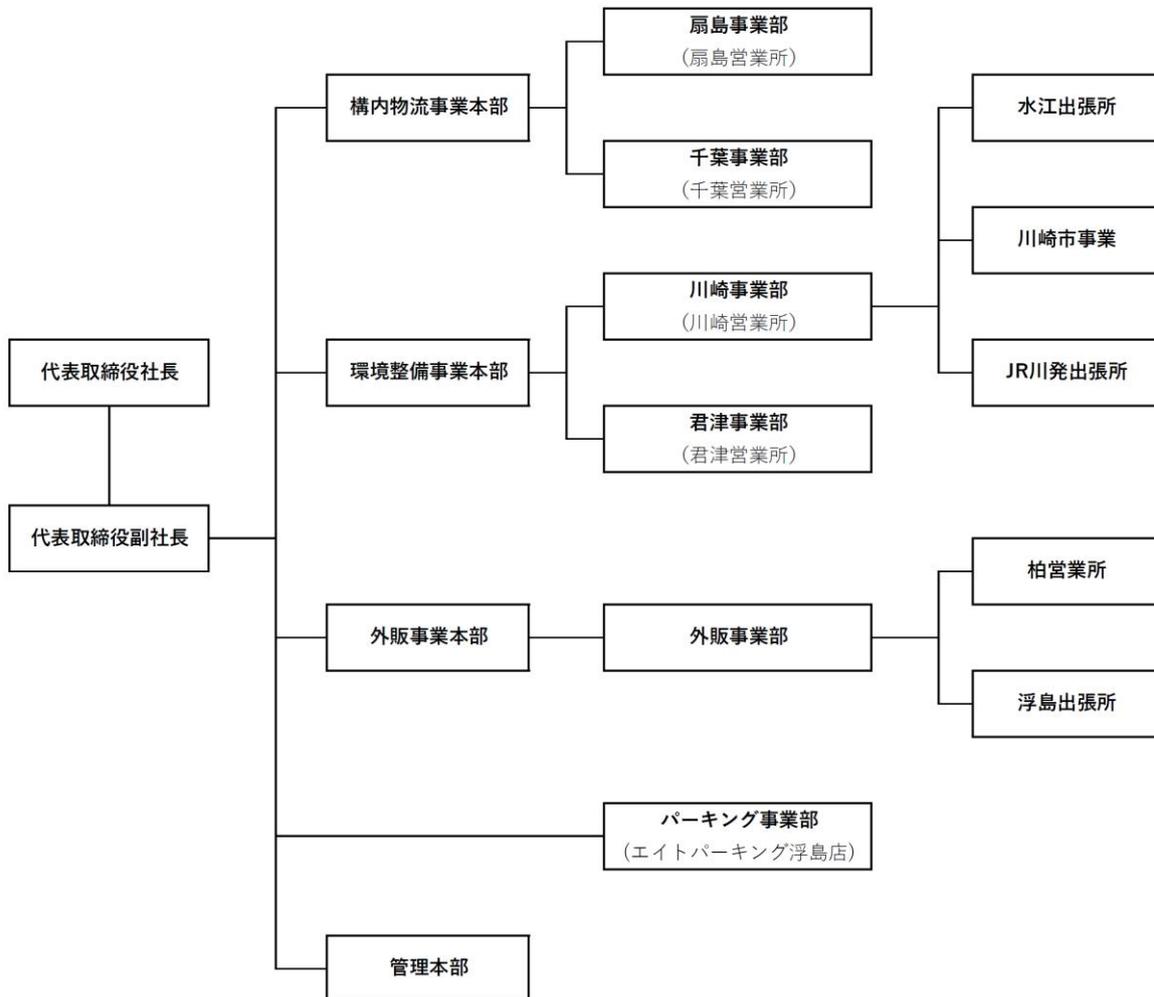
【事業拠点】

拠点名	住所	機能
本社	神奈川県川崎市川崎区新川通 10-8	本社機能 川崎営業所
扇島営業所	神奈川県川崎市川崎区扇島 1 (JFE/京浜構内)	JFE/京浜の工場内作業(運搬主体)
千葉営業所	千葉県千葉市中央区川崎町 1 (JFE/千葉構内)	JFE/千葉の工場内作業
君津営業所	千葉県君津市君津 1 (日本製鉄/君津構内)	日本製鉄/君津の工場内作業
水江出張所	神奈川県川崎市川崎区水江町 6-1 (JFE/京浜構内)	JFE/京浜の工場内作業(運搬以外の 作業主体)
JR 川発出張所	神奈川県川崎市川崎区扇町 8-3 (JR 東日本/川崎発電所内)	JR 川崎発電所の構内作業
浮島出張所	神奈川県川崎市川崎区浮島町 11-3	外販事業(液体食品原料の運搬)
柏営業所	千葉県柏市大津ヶ丘 3-7-10	外販事業(液体食品原料の運搬)

【沿革】

1940年 1月	伊東浩之助氏が川崎市にて作業・土木建築業 伊東工業(株)設立
1940年 11月	日本鋼管(株)(現 JFE スチール(株)東日本製鉄所-京浜地区)構内において工場化工品処理作業請負開始
1953年 11月	千代田興業(株)設立
1958年 4月	国鉄(現 JR 東日本)川崎発電所構内業務開始
1961年 10月	川崎製鉄(株)千葉製鉄所(現 JFE スチール(株)東日本製鉄所-千葉地区)構内業務開始
1967年 11月	新日鉄化学工業(株)君津製造所(現日本製鉄(株)君津製鉄所)構内業務開始
1973年 3月	伊東健氏が代表取締役社長就任
1978年 3月	液状食品原料の運送業務開始
2011年 6月	伊東浩之氏が代表取締役社長就任
2020年 1月	創立 80 周年記念式典開催
2021年 3月	伊東千恵子氏が代表取締役社長就任
2021年 11月	(有)アクセスイトを吸収合併
2023年 3月	伊東美喜氏が代表取締役社長就任

<組織図>

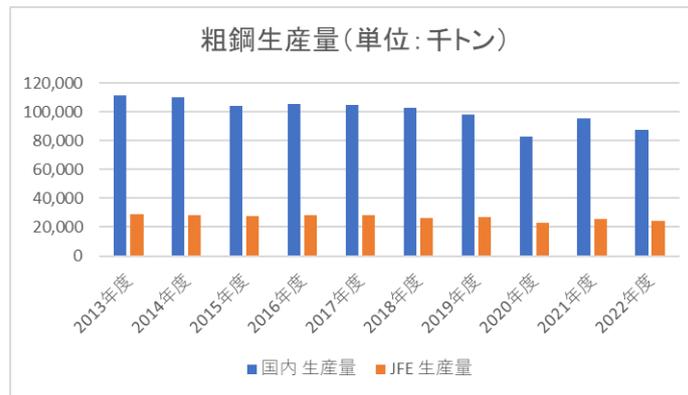


2.2 業界動向

■ 粗鋼生産量の推移

● 国内粗鋼生産量の推移

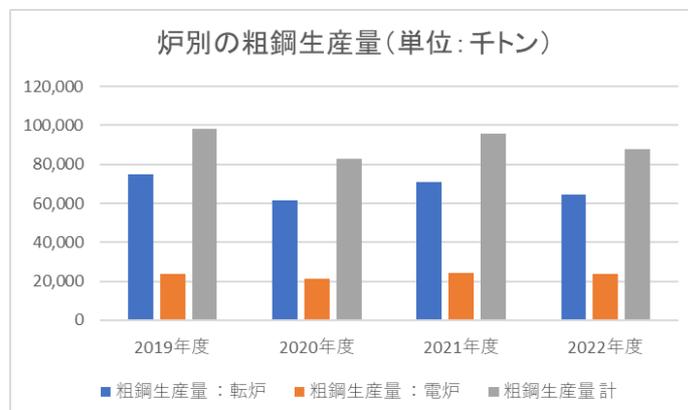
下図は直近 10 年間の国内粗鋼生産量の推移を示したものである。粗鋼生産量は 2013 年度 111,511 千トンから 2022 年度 87,837 千トンへ 21.2%減少している。同期間の JFE の粗鋼生産量は、28,671 千トンから 24,095 千トンへ 16.0%の減少にとどまっており、国内シェアは 25.7%から 27.4%へ上昇している。



出典：(一社)日本鉄鋼連盟、及び JFE のウェブサイトから商工中金経済研究所が作成

● 炉別(転炉、電炉)粗鋼生産量の推移

直近 4 年間(2019 年度から 2022 年度)の炉別粗鋼生産量は下図の通りである。国内粗鋼生産量の合計が 2019 年度 98,426 千トンから 2022 年度 87,837 トンへ減少する一方で、同期間の電炉生産量は 23,526 千トンから 23,511 千トンへ横ばいとなっており、電炉比率は 23.9%から 26.8%へ上昇している。国内需要低下に伴う生産力の調整を、生産量 1 単位あたりの CO2 排出量が多い高炉(電炉の 4 倍)の休止等に対応しているため、粗鋼生産が電炉へシフトしているものと推測される。なお、2020 年度における国内生産量の減少は新型コロナウイルス感染症の影響によるものであり、翌年度の増加はその反動と考えられる。

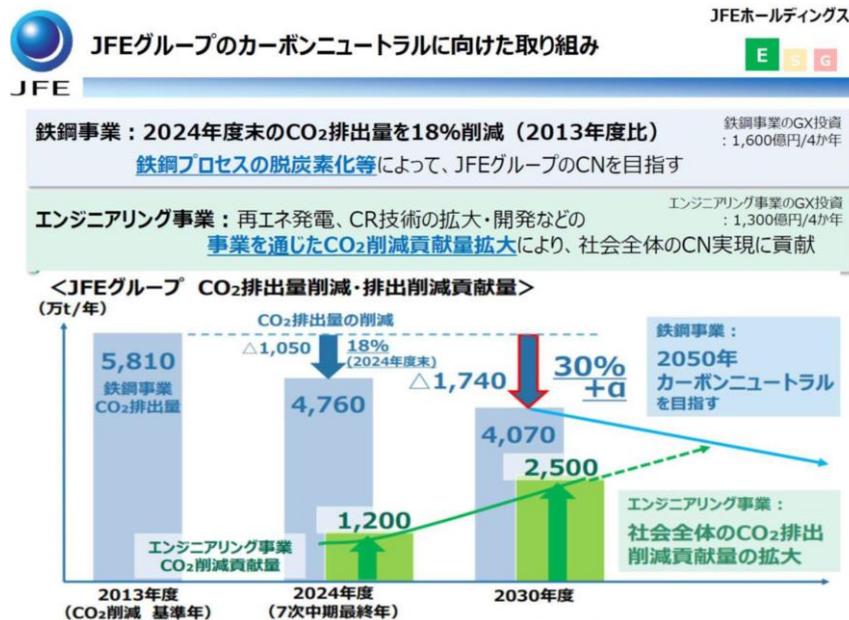


出典：(一社)日本鉄鋼連盟のウェブサイトから商工中金経済研究所が作成

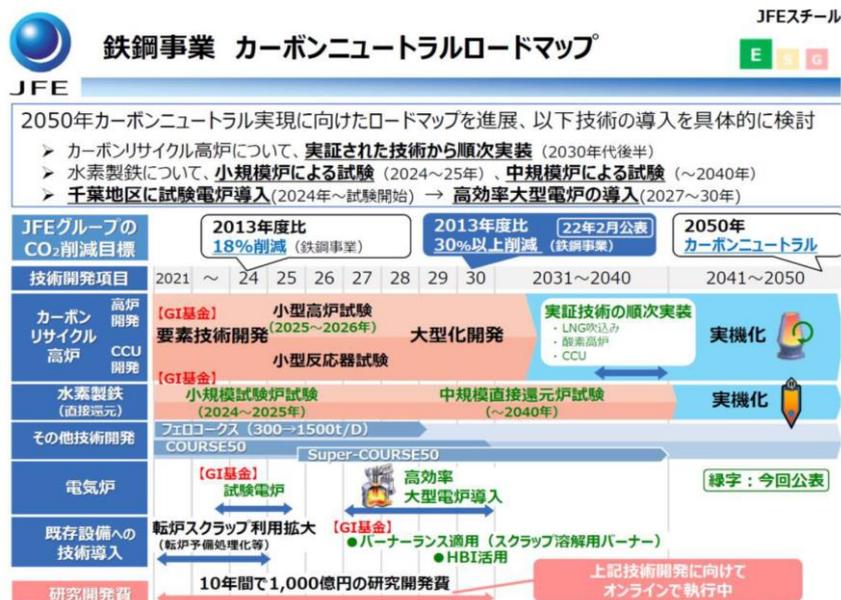
■ JFEグループのカーボンニュートラルに向けた取り組み

2021年5月、JFEグループは2050年カーボンニュートラルの実現を目指した「JFEグループ環境経営ビジョン2050」を策定している。具体的には、①鉄鋼事業のCO2排出削減 ②社会全体のCO2排出削減への貢献拡大 ③洋上風力発電ビジネスへの取り組み、を掲げて2030年度におけるCO2排出削減(2013年度比30%の削減)に取り組んでいる。JFE/千葉では①への取り組みの一環として電炉導入等を計画しており、千代田興業の今回の設備投資(特殊車両代替)はその取り組みに対応するものである。

<図①>



<図②>



出典：図①②は、JFEのウェブサイトから引用

2.3 経営理念、経営方針等

【経営理念】

経営理念
<p>故きを忘れず誠実な心と熱意で成長する 安全 信頼 収益で社員の幸福を追求し社会貢献を貫く</p>

【経営方針】

2024年 経営方針
<p>実のある安全活動で顧客の信頼向上 謙虚な気持ちを忘れず仕事に取り組みましょう 公正な業務の遂行 コンプライアンスの順守</p>

【安全衛生管理方針】

2024年 安全衛生管理方針
<p>1. スローガン 高めようひとりひとりの安全意識 果敢に挑戦！！ゼロ災害</p>
<p>2. 管理目標 労働災害『ゼロ』へのチャレンジ 交通事故、違反『ゼロ』へのチャレンジ 設備事故『ゼロ』へのチャレンジ</p>
<p>3. 重点推進項目 ① 墜転落災害の防止 ② 規律ある職場づくり ③ 緊張感を持ってルール遵守と安全作業 ④ 心と体の健康保持増進</p>
<p>4. 全社共通のルール ① 決められた服装で作業しましょう ② 笑顔で相手に聞こえる声で挨拶しましょう ③ 備品や文具は定位置にある状態で 机上是ホコリの無い状態を保ちましょう ④ 決められた時間、期日は必ず守り 守れない場合は連絡しましょう</p>

2.4 事業活動

千代田興業は、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。

【環境面】

■ 環境負荷低減への取り組み

(部門)	(取り組み等)
本社	<ul style="list-style-type: none"> ● 電力使用 使用エネルギーは電気が主体で、照明の LED 化は完了している。小まめな消灯にも取り組んでいる。また、現本社の隣接地に新本社を建設予定である(竣工は 2025 年 5~6 月)。本社建替えに際して太陽光発電の導入を検討したが、周囲が高い建物に囲まれているため効果が見込めず、導入を断念している。
構内作業	<ul style="list-style-type: none"> ● 電力使用 工場の電気については JFE や日本製鉄が電力会社と契約しており、JFE 及び日本製鉄からの請求に基づき電気使用料を支払っている。 ● 大気汚染リスク低減 構内運搬では、トラック・フォークリフト・重機等を使用している。燃費効率の良い速度(積載時 30km/h、空車時 40~50km/h)での走行を徹底している。重量物を運搬するためパワーのあるディーゼルエンジン車を使用しており、現状では EV を導入していない。パワーのある EV が開発されれば EV 導入を検討する考えを持っている。 ● 土壌汚染リスク低減 工場内では JFE のルールに沿って対応しており、車両の洗車は指定された場所で行っている。タンクローリーの積み下ろしは乗務員が監視業務に当り、タンクパレットの積み下ろしについても工場設備(液面制御による流量管理)にて漏れないように管理している。 ● リサイクルへの取り組み 製造工程で発生する副産物は工場内の指定場所へ運搬し、再利用されるものと、されないものに分けられる。スクラップ等の再利用可能なものは、転炉・電炉へ再投入されており、その運搬も担っている。
運送部門	<ul style="list-style-type: none"> ● 大気汚染リスク低減 長距離運送は 16~17 名のドライバーが担当している。ドライバーに対してはエコドライブ教育を行うとともに、トラックは全車排ガス規制適合車となっている。 ● 土壌汚染リスク低減 食品液体原料運搬車の洗車(タンク洗浄等)は、専門業者に委託している。

また、監督者は毎週パトロールを実施することで作業手順や設備状況の点検を行うとともに、各監督者が週3名のドライブレコーダーを確認し、安全運転のチェックを行っている。

過去5年間の労災事故件数は以下の通りである。直近期における労働基準監督署への報告を要した労災内容は工場内での転倒による骨折やトラック降車時の転落による頭部打撲等によるもの、また労働基準監督署への報告が不要な労災内容は切り傷等によるもので、いずれも不注意が原因となっている。2021/11期以降、労災総件数・労基署報告件数ともに増加傾向にあることから、件数削減に向け取り組んでいる。安全委員会での「報告→対策→展開」を行うとともに、朝礼では事故事例(自社及びJFE協力会社の事例)等を通して日々の啓蒙活動を行っている。なお、今期は2024年5月現在で労災事故は発生していない。

<労災事故件数>

	2019/11 期	2020/11 期	2021/11 期	2022/11 期	2023/11 期
総件数	4	6	3	3	5
内労基署報告	0	1	0	1	2

■ 教育への取り組み

● 社内教育への取り組み

社員教育は各営業所毎に実施している。ドライバー向けには全日本トラック協会が発行する「トラックドライバーの運転心得」を活用した安全教育を毎月実施するとともに、全社員向けにはJFEが発行する「コンプライアンス教育」を活用した教育を四半期毎に実施している。2023/11期における交通事故件数はゼロである。またISO14001は未取得ながら、JFE物流傘下の協力会社という位置付けのもと、JFEからの提供資料に基づき全社員を対象として環境マネジメントシステム(ISO14001)に関する研修を毎年実施している。社員教育一覧は以下の通りである。

教育内容	対象者	OJT/ off-JT	教育時期	教育時間	教育頻度
入門時教育(荷主による入構時教育)	新入社員	off-JT	入社時	2時間	-
新入社員教育(安全衛生)	新入社員	off-JT	入社時	40時間	-
新入社員教育(運転技術)	新入社員	OJT	入社時	2ヶ月間	-
事業用トラックドライバー研修テキストに基づく安全教育	全社員	off-JT	都度	-	毎月
コンプライアンス教育(労災隠し・ハラスメント・背任行為等)	全社員	off-JT	都度	-	四半期毎
産業医衛生教育(指導)	管理監督者	off-JT	都度	-	隔月
職長教育	監督者	off-JT	選任時	12時間	-
職長・安全衛生責任者教育	監督者	off-JT	選任時	14時間	-
安全管理者選任時研修	管理者	off-JT	選任時	9時間	-
パソコン基礎教育(Excel, PowerPoint etc)	監督者候補	off-JT	指名時	3ヶ月間	-
危険体感教育(荷主・元請による教育)	全社員	off-JT	都度	2時間	5年毎
作業指揮者教育(荷主による教育)	監督者	off-JT	選任・更新	4時間	3年毎
作業指揮者レベルアップ教育(元請による教育)	監督者	off-JT	都度	1時間	2年毎
J-COACH(元請による階層別安全教育)	リーダー・一般	off-JT	都度	7時間	2年毎

今回の新車両導入(パレットダンプ)を機に、今後ドライバーのマルチスキル化(複数車両の運転技能習得等)に向け、計画的に取り組む考えである。将来的には、車種の集約化を目指している。

■ 雇用への取り組み

● ワークライフバランスへの取り組み

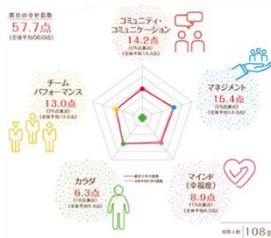
2023/11 期の時間外労働は月平均 23 時間であるが、ドライバー(構内作業者を除く)の中には月 100 時間を超える社員がおり、ドライバーの時間外労働削減が課題となっている。2024 年 4 月からのドライバーの時間外労働の上限規制(年間 960 時間)に対しては、ドライバーの増員で対応していく考えである。2023 年 9 月の JFE/京浜の高炉休止に伴って工場内作業に携わっていたドライバー(6 名)に余裕が生じたことから、当面は当該ドライバーの配置転換でやり繰りする予定であるが、今後は社員の大型免許取得推進やドライバーのスキルアップを図ることで体制を強化し、時間外労働を削減していく考えである。具体的には、教習所の受講は出勤扱いとし、免許取得に係る費用は全額会社負担とすること、免許取得者には資格手当を支給すること等により、社員に対し大型免許取得を奨励していく。新車両導入にあたっては相互乗換え向上のため、新車両の作業手順書を作成し運転指導を行うことでスキルアップに取り組む。

2023/11 期の有給休暇平均取得率は 56%で、製造業平均 62.5%(厚生労働省「令和 4 年就労条件総合調査」)を下回っている。今後、有給休暇取得奨励月間の設定(現場毎に 12 ヶ月中 5 ヶ月設定)や取得の進捗管理を強化することで改善に取り組む考えである。育児休暇・介護休暇は希望者が 100%取得しており、今後も 100%取得を継続していく。

● 働きがい向上への取り組み

仕事に対しては安全第一を旨としており、安全標語表彰や安全取組表彰を行うことで、働きがいの向上につなげている。加えて、年末の報奨金制度・永年勤続表彰の実施や、確定拠出年金の導入も行っている。また、2 年で期限切れとなる未消化有給休暇日数について、一定日数を繰り越して利用できるよう社内制度の変更を検討中である。

社員の幸福度向上のため、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(※)」に取り組む方向である。



※幸せデザインサーベイ

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)。

【経済面】

■ 社会に貢献する売上拡大への取り組み

事業内容は構内作業請負と運送事業である。構内作業は JFE を中心として鉄鋼関係の工場内運搬を担っている。今回の車両代替は JFE のカーボンニュートラルへの取り組みに対応するもので、工程内で発生する鉄スクラップの再利用のための運搬量増加に向けた取り組みである。(一社)日本鉄鋼連盟の

統計によると、内需における普通鋼鋼材の用途は建設用と自動車等の製造業用がほぼ半々の割合となっている。構内作業を通して社会になくはならない「鉄」という製品作りをサポートするとともに、その売上拡大を通して社会に貢献していく。

また、運送部門については売上割合が小さいものの、今後拡大を検討している分野である。2024 年問題でドライバー不足が叫ばれる中、社内の大型免許取得者増加に取り組んでいる。自社のドライバーを増やすことで業界のドライバー不足を緩和し、売上拡大を図ることで業界全体の輸送能力維持に貢献していく。

【その他】

■ グリーンボンド債への投資

神奈川県と川崎市が発行するグリーンボンド債に、それぞれ 10 百万円、2 百万円を投資している。当該債券は公共事業の資金調達を目的に発行されたものであり、地元の公共事業推進に貢献している。

3.包括的インパクト分析

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

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・公正
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	<ul style="list-style-type: none"> ● 第一次鉄鋼製造業 ● 道路貨物運送業
ポジティブ・インパクト	住居、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、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

【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、雇用	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 資格取得推進 ➢ ドライバー育成
雇用	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 幸せデザインサーベイを活用した従業員幸福度の向上
経済収束	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 社会に貢献する売上拡大

■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	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 労災事故の削減
雇用	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 時間外労働の削減 ➤ 有給休暇取得率の向上
水(質)、土壌	<ul style="list-style-type: none"> ➤ JFE のルールに沿った構内での洗車対応 ➤ 荷物積み下ろし時における漏洩管理
大気、資源効率・安全性、 気候	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ドライバーに対するエコドライブ教育実施 ➤ 新車両導入によるスクラップの構内運搬量増加 ➤ 運搬量 1 単位あたりの燃費向上
資源効率・安全性、廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 構内運搬における副産物の再利用推進 ➤ ペーパーレス化への取り組み

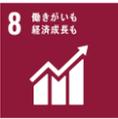
UNEP FI のインパクト分析ツールで発出された「住居」「移動手段」「包摂的で健全な経済」(以上、ポジティブ・インパクト)、及び「生物多様性と生態系サービス」(以上、ネガティブ・インパクト)は、同社事業活動において確認できなかったためインパクトとして特定していない。一方、ポジティブ・インパクトとして「教育」「経済収束」を追加した。

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

千代田興業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、雇用							
取組内容（インパクト内容）	資格取得推進、ドライバー育成							
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型免許の新規取得者を 13 名増加する。 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2024/3 現在</th> <th>2037/11 期 目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大型免許保有者</td> <td>125 名</td> <td>138 名</td> </tr> </tbody> </table>		2024/3 現在	2037/11 期 目標	大型免許保有者	125 名	138 名	
		2024/3 現在	2037/11 期 目標					
大型免許保有者	125 名	138 名						
<ul style="list-style-type: none"> ● パレットダンプ(今回導入車両)を運転できるドライバーを 12 名増加する。2028 年 11 月期以降は KPI を再設定する。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>(パレットダンプの 運転スキル保有)</th> <th>2024/3 現在</th> <th>2027/11 期 目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ドライバー数</td> <td>9 名</td> <td>21 名</td> </tr> </tbody> </table>	(パレットダンプの 運転スキル保有)	2024/3 現在	2027/11 期 目標	ドライバー数	9 名	21 名		
(パレットダンプの 運転スキル保有)	2024/3 現在	2027/11 期 目標						
ドライバー数	9 名	21 名						
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 2024 年問題を受け、ドライバーの確保が重要課題となっている。社員に対して大型免許取得を奨励することでドライバー数の増加に取り組む。教習所の受講は出勤扱いとし、資格取得費用は全額会社負担とすることで、大型免許取得を推進する。 ➢ 今回導入するパレットダンプの運転スキル習得者を増やし、ドライバーの相互乗換え向上に取り組む。新車両の作業手順書を作成し、計画的に運転指導を行っていく。 							
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。						
	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	雇用		
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	<ul style="list-style-type: none"> ● 幸せデザインサーベイを 2024 年中に導入し、導入後に KPI を再設定する。 ● 2 年で期限切れとなる未消化の有給休暇日数について、2 年経過後も一定日数を繰り越してできる積立制度を 2024 年中に創設し、制度を維持する。 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 幸せデザインサーベイを導入し、その結果を経営陣と社員が対話の上、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。 ➢ 2 年で期限切れとなる未消化の有給休暇日数について、以後も一定日数を繰り越してできる制度を創設し、未消化日数を有効に活用できる環境を整えることで社員の働きがい向上に取り組む。 		
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	経済収束							
取組内容（インパクト内容）	社会に貢献する売上拡大							
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 構内作業請負部門、運送部門ともに売上の拡大を図る。2029 年 11 月期以降は KPI を再設定する。 <table border="1" data-bbox="671 1473 1342 1630"> <thead> <tr> <th>（単位） 百万円</th> <th>2023/11 期 実績</th> <th>2028/11 期 目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>売上高</td> <td>2,180</td> <td>2,341</td> </tr> </tbody> </table>		（単位） 百万円	2023/11 期 実績	2028/11 期 目標	売上高	2,180	2,341
（単位） 百万円	2023/11 期 実績	2028/11 期 目標						
売上高	2,180	2,341						
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 構内作業請負部門は製鉄関係の工場内運搬を担っており、「鉄」の製品作りをサポートしている。売上拡大を通して、社会になくてはならない「鉄」の安定供給に貢献していく。 ➢ 運送部門については、大型免許資格取得者の増加に取り組んでいる。2024 年問題でドライバー不足が叫ばれる中、社内のドライバー数を増やし売上拡大を図ることで、業界全体の輸送能力維持に貢献していく。 							

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。	
-----------------	-----	---	---

【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	保健・衛生								
取組内容 (インパクト内容)	労災事故の削減								
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 労働基準監督署への報告を要する労災事故をゼロにする。 <table border="1" data-bbox="671 752 1374 902"> <thead> <tr> <th>(労働基準監督署への報告要)</th> <th>2023/11 期 実績</th> <th>2024/11 期以降 目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>労災件数</td> <td>2 件</td> <td>0 件</td> </tr> </tbody> </table>			(労働基準監督署への報告要)	2023/11 期 実績	2024/11 期以降 目標	労災件数	2 件	0 件
(労働基準監督署への報告要)	2023/11 期 実績	2024/11 期以降 目標							
労災件数	2 件	0 件							
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 災害事例(自社、及び JFE 協力会社の事例)について、朝礼等で注意喚起を行うことで再発防止に取り組んでいる。 ➢ また、監督者は毎週パトロールを行い、作業手順や設備状況を点検している。作業がマニュアル通りに実施されているかの確認だけでなく、マニュアル改正の必要性がないかを含めた目線で点検を行うことにより、再発防止に向けた取り組みを強化していく。 								
貢献する SDGs ターゲット	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	雇用								
取組内容 (インパクト内容)	時間外労働の削減、有給休暇取得率の向上								
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● ドライバー(※)の時間外労働を削減する。2028 年 11 月期以降は KPI を再設定する。 <table border="1" data-bbox="671 1720 1374 1924"> <thead> <tr> <th></th> <th>2023/11 期 実績</th> <th>2025/11 期～ 2027/11 期 目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ドライバーの 時間外労働</td> <td>年間 1,100 時間 月平均 91.7 時間</td> <td>年間 960 時間 月平均 80 時間</td> </tr> </tbody> </table> <p>(※) 構内作業者を除く長距離ドライバー</p>				2023/11 期 実績	2025/11 期～ 2027/11 期 目標	ドライバーの 時間外労働	年間 1,100 時間 月平均 91.7 時間	年間 960 時間 月平均 80 時間
	2023/11 期 実績	2025/11 期～ 2027/11 期 目標							
ドライバーの 時間外労働	年間 1,100 時間 月平均 91.7 時間	年間 960 時間 月平均 80 時間							

	<ul style="list-style-type: none"> ● 有給休暇平均取得率をアップする。2029 年 11 月期以降は KPI を再設定する。 <table border="1"> <tr> <td></td> <td>2023/11 期 実績</td> <td>2028/11 期 目標</td> </tr> <tr> <td>有給休暇平均取得率</td> <td>56%</td> <td>65%</td> </tr> </table>		2023/11 期 実績	2028/11 期 目標	有給休暇平均取得率	56%	65%
	2023/11 期 実績	2028/11 期 目標					
有給休暇平均取得率	56%	65%					
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ドライバーの時間外労働削減に対し、当面は扇島営業所からの配置転換で対応していく。今後、社員の大型免許取得推進と、ドライバーのスキルアップによる相互乗換え向上に取り組むことで対応していく。 ➢ 有給休暇については、取得奨励月間の設定(12 ヶ月中 5 ヶ月設定)と取得状況の管理強化により、取得率向上に取り組む。 						
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、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)	新車両導入によるスクラップの構内運搬量増加、燃料 1 単位あたりの運搬量増加						
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 新車両導入により千葉営業所における構内スクラップ運搬量増加の需要を取り込む。2028 年 11 月期以降は KPI を再設定する。 <table border="1"> <tr> <td>(単位) 千 t</td> <td>2023/11 期 実績</td> <td>2027/11 期 目標</td> </tr> <tr> <td>スクラップ運搬量</td> <td>月平均 23.7</td> <td>月平均 45.7</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ● 千葉営業所の構内スクラップ運搬において、燃料 1 単位あたりの運搬量を増加する。2029 年 11 月期以降は KPI を再設定する。 	(単位) 千 t	2023/11 期 実績	2027/11 期 目標	スクラップ運搬量	月平均 23.7	月平均 45.7
(単位) 千 t	2023/11 期 実績	2027/11 期 目標					
スクラップ運搬量	月平均 23.7	月平均 45.7					

	<table border="1"> <tr> <th>(単位)</th> <th>2024/3</th> <th>2028/11 期</th> </tr> <tr> <th>t・km/ℓ</th> <th>実績</th> <th>目標</th> </tr> <tr> <th>1 単位あたり運搬量</th> <th>8,320</th> <th>14,076</th> </tr> </table>			(単位)	2024/3	2028/11 期	t・km/ℓ	実績	目標	1 単位あたり運搬量	8,320	14,076
	(単位)	2024/3	2028/11 期									
	t・km/ℓ	実績	目標									
1 単位あたり運搬量	8,320	14,076										
KPI 達成に向けた取り組み	<p>➤ 新車両導入に伴い構内スクラップ運搬量を増加し、リサイクルを推進する。また、燃料 1 単位あたりの運搬量を増加することで、運搬量 1 単位あたりの燃料消費量を削減し、CO2 排出削減・窒素酸化物排出削減に取り組む。</p>											
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。										
	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。										

ネガティブ・インパクトとして特定した項目のうち、「水(質)」「土壌」については JFE のルールに沿った対応により十分抑制が図られていること、「大気」「廃棄物」についても現在の取り組みにて十分抑制が図られていること、以上から KPI は設定していない。

5.サステナビリティ管理体制

千代田興業では、本ファイナンスに取り組むにあたり、脇坂副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、脇坂副社長を最高責任者、和田専務取締役をプロジェクト・リーダー、南部千葉営業所長を事務局とし、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)	代表取締役副社長	脇坂 吉則
(プロジェクト・リーダー)	専務取締役	和田 一将
(事務局)	千葉営業所長	南部 喜英

6.モニタリング

本ファイナンスに取り組むにあたり設定した KPI の進捗状況は、千代田興業と商工中金並びに商工中金経済研究所が年 1 回以上の頻度で話し合う場を設け、その進捗状況を確認する。モニタリング期間中は、商工中金は KPI の達成のため適宜サポートを行う予定であり、事業環境の変化等により当初設定した KPI が実状にそぐわなくなった場合は、千代田興業と協議して再設定を検討する。

7.総合評価

本件は UNEP FI の「ポジティブ・インパクト金融原則」に準拠した融資である。千代田興業は、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 吉岡 幸一

〒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