

株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社藤伸に対する 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藤伸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 6 月 20 日

株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社藤伸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」）が株式会社藤伸（「藤伸」）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、藤伸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、藤伸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。

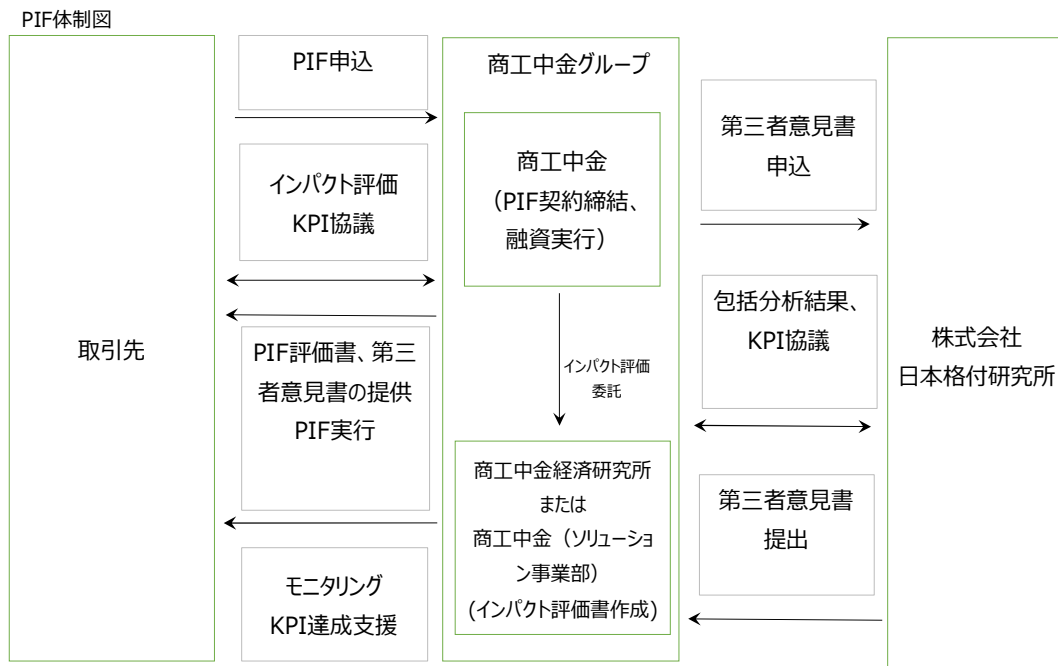
ポジティブ・インパクト金融原則 2 フレームワーク

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藤伸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、可能な範囲で对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

菊池 理恵子

菊池 理恵子

担当アナリスト

梶原 康佑

梶原 康佑

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行為との関係

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行為とは異なります。

4. 信用格付との関係

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

5. JCR の第三者性

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

■留意事項

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

■用語解説

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

■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、(2)ローカー・ディーラー、(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 6 月 20 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）が株式会社藤伸（以下、藤伸）に対してポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するにあたって、藤伸の活動が、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・評価にあたっては、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^{※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	株式会社藤伸
借入金額	413,000,000 円
資金使途	設備資金
借入期間	19 年
モニタリング実施時期	毎年 11 月

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

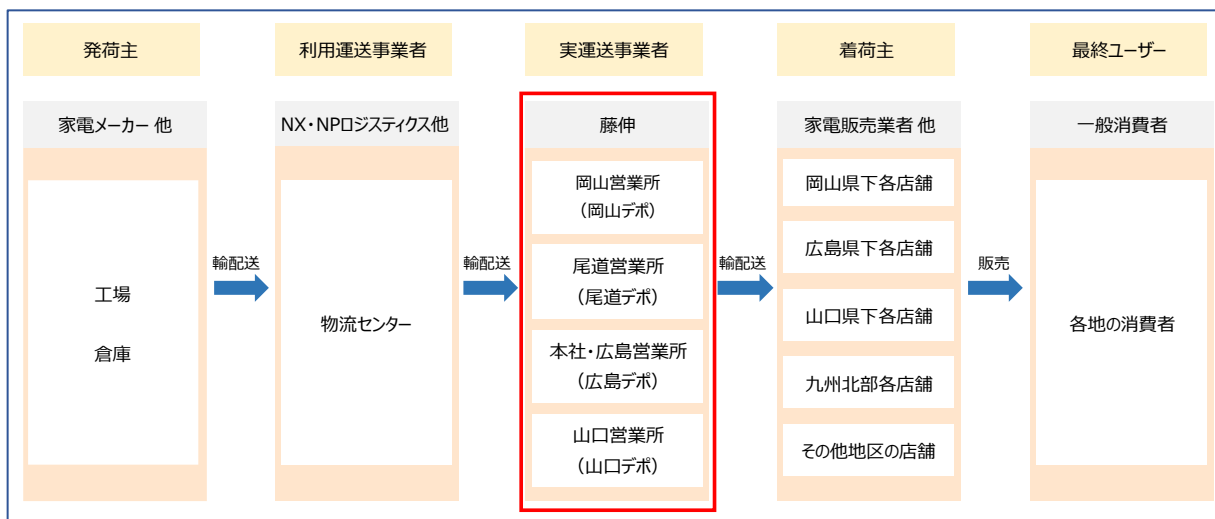
本社所在地	広島県広島市佐伯区五日市港 4 丁目 2-1
設立	1980 年 8 月 22 日
資本金	45,000,000 円
従業員数	180 名（2025 年 2 月現在、パート社員を含む）
事業内容	一般貨物自動車運送業
主要取引先	NX・NP ロジスティクス株式会社 他

【業務内容】

藤伸は1980年に広島県広島市で設立された一般貨物自動車運送業者である。主な積荷は家電製品の他、日用雑貨品や工業製品、福祉用具、リネン類等である。輸配送エリアは主として阪神～九州北部であり、一部は関東方面にも輸配送を行っている。

関係会社として有限会社藤伸広島（以下、藤伸広島）があり、2社合計の保有車両は200台を超える規模である。本社・広島営業所、岡山営業所、山口営業所、尾道営業所の4つの営業・物流拠点（デポ）を持ち、山陽エリアを中心とした効率的な物流ネットワークを構築している。自社デポで集荷した荷物をエリア毎に仕分けし、定期ルート便中心に家電販売店等に輸配送している。運送協力業者（傭車先）と連携をとることで、効率的な輸配送を実現している。

下図（図表①）は、藤伸の物流（主に家電製品）を示したものである。



図表① 藤伸の物流図

（出典：藤伸からのヒアリングに基づき商工中金経済研究所にて作成）



写真① 藤伸所有トラック（出典：藤伸 web サイトより）

【事業拠点】

拠点名	住所	倉庫収容能力
本社・広島営業所 (写真②)	広島県広島市佐伯区五日市港4丁目2-1	1階高床1,075㎡ 別棟3階建計4,476㎡
岡山営業所 (写真③)	岡山県岡山市北区大内田808-3（岡山 県総合流通センター）	1階高床、2階低床計1,650㎡
山口営業所 (写真④)	山口県山口市佐山10747-13（山口テク ノ第2団地）	1階高床・低床計1,320㎡
尾道営業所 (写真⑤)	広島県尾道市美ノ郷町本郷1-49（尾道 流通団地）	1階高床825㎡



写真② 本社・広島営業所（出典：藤伸 web サイトより）



写真③ 岡山営業所（出典：藤伸 web サイトより）



写真④ 山口営業所（出典：藤伸 web サイトより）



写真⑤ 尾道営業所（出典：藤伸 web サイトより）

【保有車両】

（単位：台）

最大積載量	藤伸	藤伸広島	合計
2t 以下	0	1	1
2～3t	104	32	136
4t	2	0	2
5～9t	8	5	13
10～14t	52	0	52
合計	166	38	204

図表② 保有車両内訳

（出典：藤伸提供データに基づき商工中金経済研究所にて作成）

【沿革】

1980年 8月	設立（資本金 500万円）
1982年	資本金を1,000万円に増資
1990年	資本金を2,500万円に増資
1997年	資本金を4,500万円に増資
1997年 8月	岡山営業所開設
2002年 2月	山口営業所開設
2003年 9月	広島本社を広島県広島市佐伯区五日市港4-2-1に移転
2005年 1月	グリーン経営認証取得
2006年 2月	尾道営業所開設
2007年 6月	本社物流センター開設
2011年 7月	岡山営業所を岡山県岡山市北区大内田808-3に移転
2011年 8月	山口営業所を山口県山口市佐山10747-13に移転
2021年12月	代表取締役会長藤川久富氏が自動車関係功労者大臣表彰を受賞（写真⑥）



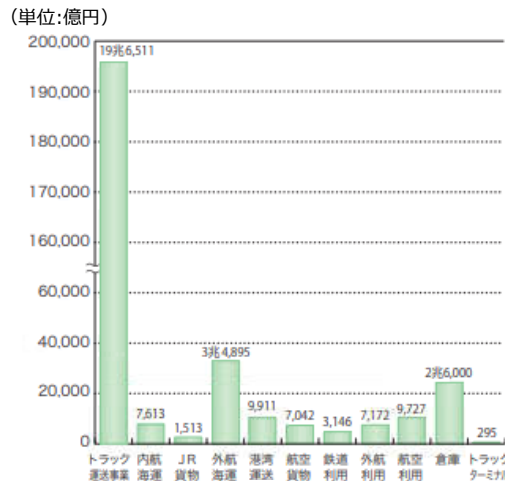
写真⑥ 自動車関係功労者大臣表彰状
（出典：藤伸提供）

2.2 業界動向

【トラック運送業の現状】

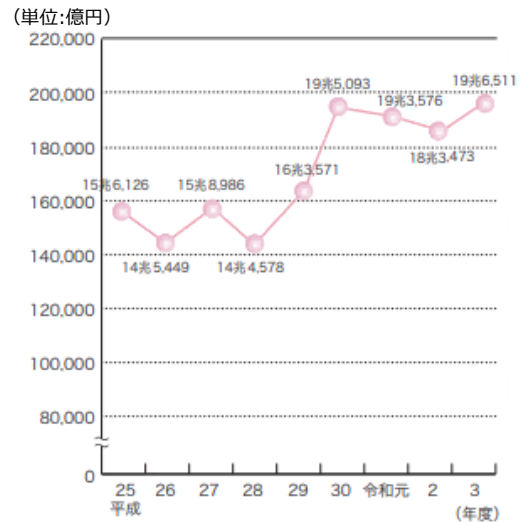
・トラック運送業の役割

2021年度の物流業の事業分野別営業収入は図表③の通り、トラック運送業が19兆6,511億円と、物流市場全体の64.7%を占めている。営業収入の推移（図表④）をみると、2018年度（平成30年度）までは順調に増加してきたが、以降は伸び悩んでいる状況にある。国内貨物輸送量のうち、トラック輸送の分担率はトンベースで9割超、トンキロベースで約5割（出典：令和4年度国土交通省統計資料）となっており、トラック運送業は、利便性やスピード、フレキシブルな対応が求められる日本の輸送ニーズに合致し、国内物流の基幹的役割を果たしている。また、過去の自然災害発生時には、トラックが機動力を発揮し、緊急支援物資を輸送する等、ライフラインの役割を果たし、生活に欠かせない存在となっている。



図表③ 物流業の事業別営業収入（令和3年度）

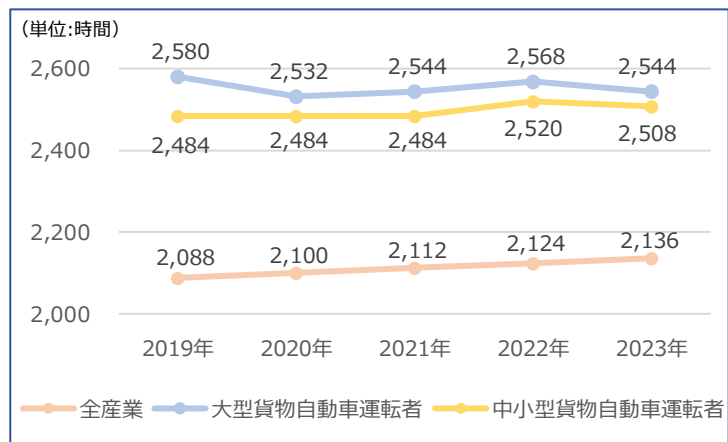
（出典：（公社）全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業現状と課題 2024」）



図表④ トラック運送事業の営業収入の推移
（出典：図表③に同じ）

・トラックドライバーの労働時間

図表⑤の通り、2023年のトラックドライバーの年間労働時間は、大型トラックが2,544時間、中小型トラックが2,508時間となっており、全産業平均と比べ約2割弱多い。トラックドライバーの長時間労働の要因の一つは、長時間の荷待ちと荷役作業の発生がある。荷主企業と運送業者が一体となって、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化等を進め、長時間労働の改善に取り組む必要がある。

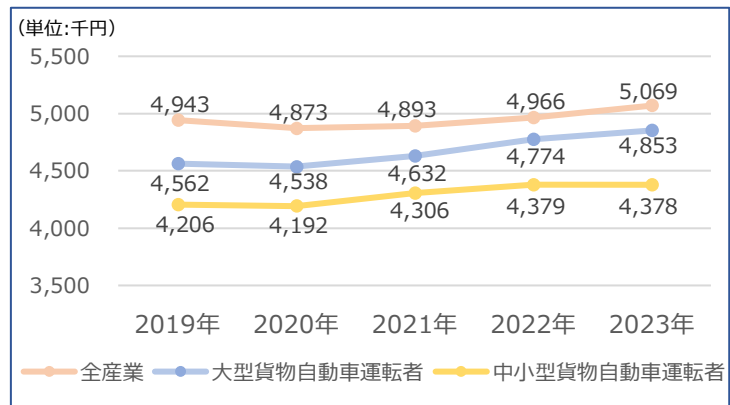


図表⑤ トラック運転手の年間労働時間推移について

（出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より商工中金経済研究所が作成）

・トラックドライバーの所得状況

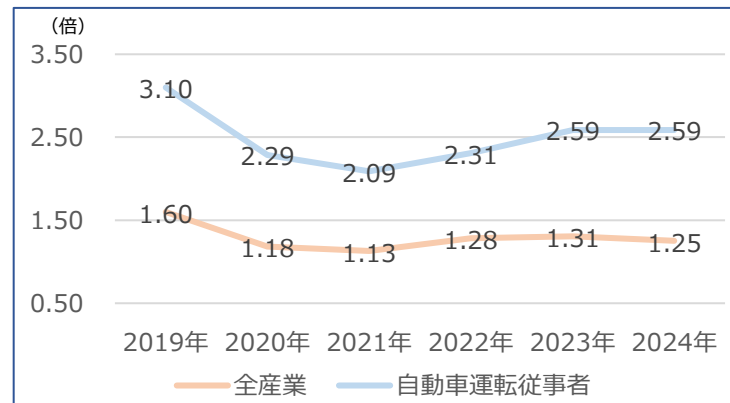
トラックドライバーの年間所得は、図表⑥の通りとなっており、全産業平均5,069千円より低い状況にある。トラックドライバーの所得が低い理由として、①1990年代に実施された運送業の規制緩和により、新規参入者が増加し、価格競争で運賃が低下もしくは伸び悩んだこと、②労働集約的で差別化が難しいビジネスモデルであること等があげられる。



図表⑥ トラックドライバーの年間所得額の推移について
(出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より商工中金経済研究所が作成)

・トラックドライバーの求人状況

有効求人倍率は図表⑦の通り、近年は一貫して全産業より約2倍高く推移しており、採用が難しい状況にある。従業員の年齢構成は、全産業と比べ29歳以下の若年層と65歳以上の高齢者の割合が低く、中年層の割合が高い。総務省「令和4年就業構造基本調査」によれば、2022年における職業ドライバー（輸送・機械運転従事者）に占める女性比率は4.2%と低い。



図表⑦ 有効求人倍率の推移（出典：厚生労働省「職業安定業務統計（パート含む）」より商工中金経済研究所が作成）

・時間外労働規制の見直しと物流2024年問題

2018年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車運転業務の時間外労働についても、2024年4月より年960時間の上限規制が適用されることとなった（図表⑧参照）。あわ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「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、拘束時間への規制も強化された。この結果、ドライバー不足を要因として、何も対策を講じなければ輸送能力が不足し、運びたいものが運べなくなる物流の停滞、いわゆる「物流2024年問題」に直面している。

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、284時間、年3,300時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。

図表⑧ 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し
(出典：国土交通省作成「物流の2024年問題」より抜粋)

【トラック運送業界の課題】

トラック運送業界の主な課題は、以下のものがあると考えられる。

①適正運賃に向けた価格転嫁の取り組み

厳しい価格競争状況にある業界特性と、中小零細事業者が99%を占め、荷主との関係で総じて弱い立場にあることが多いことから、価格転嫁が進まず低収益体質の事業者が多い。近年、燃料価格や人件費、車両費とも高騰しており、経営を圧迫している。ドライバーの賃金引上げにより処遇改善を行い、持続可能なトラック運送業とするためには、価格転嫁による運賃の適正化、付加価値向上による収益改善に取り組むことが不可欠である。運賃原価を把握したうえで、適正な運賃設定に向けた交渉を行う必要がある。

②人材確保に向けた取り組み

トラックドライバー不足の状況にあり、ドライバーの高齢化も進んでいることから、ドライバー確保は大きな経営課題である。人材確保のためには働き方改革による労働環境の改善、賃上げによる魅力向上、女性ドライバーの採用・定着への取り組み、高齢者や外国人ドライバーの活用等、多彩な人材の活用・育成の取り組みが重要である。

③環境負荷低減へ向けた取り組み

日本のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は2割弱を占めており、業界全体として削減に向け取り組む必要がある。共同輸配送による効率化、モーダルシフトの推進、環境性能に優れたトラックの導入、エコドライブの推進等に取り組む必要がある。

④物流2024年問題への対応

物流の2024年問題に対応するため、日本政府は2023年6月、「物流改革に向けた政策パッケージ」をとりまとめた（図表⑨参照）。荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して物流を支えるための環境整備に向けて、（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容に取り組んでいる。

藤伸は、これらトラック運送業界をめぐる課題に積極的に対応することで、サステナブルな経営を確立することを目指している。

（1）商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入^(※)
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

（2）物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「物流GX」の推進
- ③ 「物流DX」の推進
- ④ 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進^(※)
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る広報の推進

図表⑨ 物流改革に向けた政策パッケージ

（出典：「我が国の物流の改革に関する関係閣僚会議資料」より抜粋）

2.3 経営方針等



図表⑩ 藤伸の経営方針（出典：藤伸 web サイトより）

シンボルマーク
A Service Industry サービス業のメーカーになろう 当社の「ロゴマーク」は、英文字の「TOSHIN」の「T」と「S」を組み合わせ、走るトラック・道路網・物の流れをイメージしてシンボライズし、日本の伝統色である藤色で表現しています。 この色は平安時代、かさねの色目として王朝人に愛用されていました。 また、シンボライズされた上部に輝くオレンジ色の丸は、輝ける太陽をイメージした日本の伝統色である黄丹（おうに）で表現しています。 この色は、日本書紀では栄華（はねず）と記され、黄丹の衣として王指揮の礼服の色とされていました。 

図表⑪ 藤伸のシンボルマーク（出典：藤伸 web サイトより）

2.4 事業活動

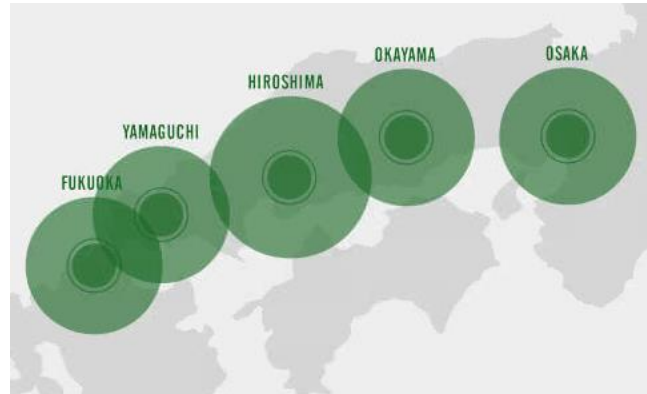
藤伸は以下のような自然環境・社会・社会経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

【安全で効率的な輸配送の取り組み】

・山陽エリアを中心とした物流ネットワークの構築

山陽エリアを中心に阪神～九州北部まで、顧客の大切な商品を安全・確実かつ効率的に輸配送できるよう、物流ネットワークを構築している。

本社・広島営業所の他、岡山営業所、山口営業所、尾道営業所の4つの自社拠点（デポ）を有しており、家電製品を中心に各デポで受入れ、仕分け後に定期ルート便等により、家電販売店等向けに輸配送を行っている。運送協力業者（傭車先）と連携をとることで、効率的な輸配送を実現している。



図表⑫ 藤伸の輸配送エリアマップ
（出典：藤伸 web サイトより）

・福祉用具やリネンの配送

介護用ベッド等の福祉用具の配送や各家庭への用具設置、及び使用方法の説明業務を実施している。また、病院・ホテルで使用するリネン類の搬入と回収、クリーニング工場への配送も行っている。日本は高齢化の進行により、今後ますます医療や介護への需要が高まっていくと考えられ、藤伸はこうした医療・介護サービス提供の一翼を担っている。

・高品質運送サービスの提供

藤伸は経営方針の一つに「サービス業のメーカーになろう」を掲げ、高品質な運送サービス提供を永遠のテーマとして取り組んでいる。

品質向上の取り組みの一つとして、荷台の水漏れをチェックするため、噴水装置を広島営業所構内に設置している（写真⑦参照）。スプリンクラーを使った装置を建築家に作らせ取り付けただけで、気象庁が非常に激しい雨と定義し、車の運転は危険としている1時間あたり50mm以上の雨量に相当する散水が可能である。噴水装置の利用により、目に見えない穴や接続部の劣化を原因とした水漏れの事前チェックが可能である。近年、局地的な豪雨発生が頻発しており、顧客から預かった大切な積荷が、水に濡れる事故を防ぐ取り組みとして活用している。



写真⑦ 噴水装置による水漏れチェックの様子
（出典：藤伸 web サイトより）

・安全性優良事業所（Gマーク）認定※2の取得

藤伸は、「安全を優先順位第一」として取り組んでいる。従業員が安全に安心して就業できることや交通事故や労災事故の防止は、トラック運送業界に課せられた最も重要な使命と考えている。安全運転を支援する機器の導入促進、健康診断の確実な実施、運輸安全マネジメント会議の効果的な開催等に取り組んでいる。

2010年1月には、安全に優れた運送事業者の証であるGマークを取得しており、以降継続して認定を受けている（写真⑧参照）。今後も安全性の高い運送事業者として安全を第一に考え、Gマークの認定継続に取り組む意向である。

※2 安全性優良事業所（Gマーク）認定

国土交通省が指定した（公社）全日本トラック協会が、利用者（荷主）がより安全性の高い事業者を選びやすくするための環境整備を図ることを目的に2003年7月より開始したもので、事業者の安全性を正當に評価し、認定し、公表する認定制度。



写真⑧ 安全性優良事業所認定書
（出典：藤伸提供）

・交通事故や労災事故防止の取り組み

安全対策として、乗務前点検の遵守、4時間以上の連続運転禁止、休憩時間の確保等の労務管理を徹底するとともに、アルコール検査を実施している。設備投資にも力を入れており、全車両にデジタルタコグラフとドライブレコーダーを装備し、新規購入トラックには衝突防止機能を装備する等、安全輸送に関連する機器は出来るだけ新しいものになっている（写真⑨参照）。整備ブースと給油所を自社内に設置しており、専任整備士による車両の点検・整備、早朝深夜給油も可能で、常に安全迅速に輸送できる車両の維持に努め、乗務員による運行前点検も義務づけている。



写真⑨ 安全対策のために導入した機器類（藤伸 web サイトより）

また、①基本方針、②目標の設定、③具体的な計画、④実施方法や評価等について定めた「運輸安全マネジメント実施計画書」を毎年作成し、安全マネジメント活動を行っている。安全衛生委員会は毎月開催し、会議の内容はLINE WORKSで全従業員へ周知している。年6回開催の運輸安全マネジメント会議は、警察OBの従業員に講師をしてもらうことで内容充実を図り、実効性のあるものになっている（写真⑩参照）。こうした安全への取り組みにより、陸運局に届け出が必要な重大事故や人身事故は10年以上発生していない。今後も安全マネジメント活動を継続することで、交通事故と労災事故の発生防止を図っていく。



写真⑩ 運輸安全マネジメント会議の様子（出典：藤伸 web サイトより）

【中小運送事業者との連携】

・中小運送事業者への備車発注

藤伸は自社の強みを活かすため、自社デポからのエリア便を中心に輸配送を行っている。一方、発荷主から着荷主までの一貫した輸配送ニーズに対応し、商品を安全・確実かつ効率的に輸配送するため、中小運送事業者と積極的に連携している。備車としての提携先は2025年2月時点で約50社ある。中小運送事業者と連携することで、お互いのリソースや強みを有効活用し、共存共栄関係を構築している。

・中小運送事業者への収支管理システム提供

運送業の収支管理は、車両別、荷主別、ドライバー別等の収支を適切に把握することが重要である。中小運送事業者には専門人員がおらずノウハウも乏しいため、どんぶり勘定になっていることも多い。藤伸は中小運送事業者の収支の見える化を支援し、収支改善に活用できるよう、デジタルタコグラフや勤怠情報、経理データを活用した収支管理システムを自社開発中である。導入しやすい価格での提供を始めたいと考えている。

【環境負荷低減の取り組み】

・グリーン経営認証の取得

藤伸はトラック輸配送時の燃料消費で発生するCO₂やNO_x、PM削減に向けて積極的に取り組んでいる。2005年1月にグリーン経営認証※3（写真⑪参照）を取得し、以降継続更新している。

※3 グリーン経営認証

交通エコロジー・モビリティ財団が認証機関となり、事業者のグリーン経営状況について審査の上、認証・登録を行うもの。事業者の環境改善の努力を客観的に証明し公表することにより、取り組み意欲の向上を図り、運輸業界における環境負荷低減につなげることを狙いとしている。

・NO_x・PM排出削減の取り組み

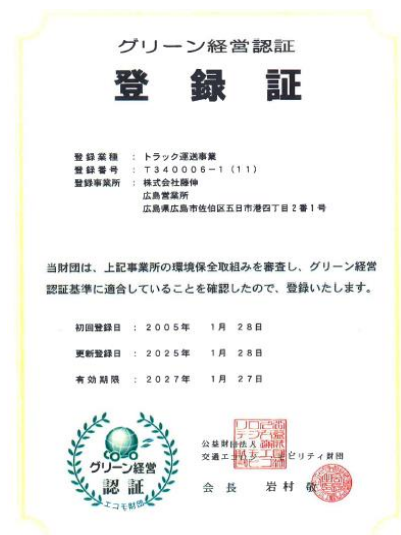
自社で使用するトラックからの排気ガス（NO_xやPM）を抑制するため、自動車NO_x・PM法※4の排出基準に適合した車両への入れ替えを進めている。現在、自社で使用するトラックの97.0%（166台中161台）が適合車となっており、2030年には全車両を適合車に切り替える予定である。

※4 自動車NO_x・PM法

「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」のことで、窒素酸化物や浮遊粒子状物質による大気汚染が著しい地域を対象地域として指定し、指定地域内では、トラック・バス等及びディーゼル乗用車は特別のNO_x・PM排出基準に適合した車を使用するように規制を行っている。

・廃棄物や排水の適切な処理

自社で使用したエンジンオイルやタイヤはディーラーで交換しており、ディーラーを通じて適切に処理されている。輸配送時に使用した段ボールやラップ等は、自社で分別回収の上、業者に引き渡すことでリサイクルしている。各営業所に洗車場を設置しており、うち自社給油所のある広島営業所と山口営業所は、油水分離槽を2カ所設置し、浄化を行った上で適切に排水している。



写真⑪ グリーン経営認定登録証
（出典：藤伸提供）

・エコドライブの推進

保有する全車両にデジタルタコグラフとドライブレコーダーを装備している。デジタルタコグラフのデータからは速度・時間・距離に加え、急加速や急ブレーキ、アイドリング状態も確認でき、日々の運転状況をチェックすることができる。運送中の速度オーバー・急発進・急停車等の運転を管理することで、安全・事故防止を図るとともに、エコドライブを推進し、燃費向上に取り組んでいる。専任整備士による車両点検・整備を行っており、エアフィルターやエンジンオイルの交換も基準を決めて定期的の実施している。

・低公害車の導入及び軽油使用量削減の取り組み

所有トラックはディーゼル車であるが、低公害車の導入を進めている。所有トラックに占める低公害車等（「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準達成車および低排出ガス認定車に、平成28年、30年規制適合車を加えたもの）の割合は約5割となっており、今後も低公害車の導入を計画的に進める意向である。

トラックの燃料となる軽油について、エコドライブの推進や低公害車の導入等により使用量削減に努めている。原単位当たりの軽油使用量は図表⑬の通りであり、2024年7月期は前期比8.5%削減した。引き続き削減に向けた取り組みを進め、環境負荷低減に貢献したいと考えている。

	2023年7月期	2024年7月期	削減率
原単位当たり軽油使用量 ^{※5} ※5 軽油使用量（L）÷売上（百万円） 但し売上は備車利用売上を除く	1,752 L/百万円	1,603 L/百万円	▲8.5%

図表⑬ 原単位当たり軽油使用量推移
（出典：藤伸提出資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

・電力使用量削減の取り組み

電力使用量削減のため、本社事務所の他、広島営業所、岡山営業所、山口営業所の倉庫等の照明についてLED化を実施している。さらに2030年7月期までを目途に、一部賃借部分を除き完全LED化を行いた意向である。社内の電力消費量は、デマンドコントローラーを設置（写真⑫参照）することで可視化しており、随時使用量をチェックし、節電に努めている。

また、2022年に本社・広島営業所の屋上に出力54kWの太陽光発電設備を設置し、同年12月より本格稼働させた。自家消費を基本とし一部余剰分は売電している。

こうした取り組みにより電力使用量について、2024年7月期実績で前期比13.2%の削減を実現した（図表⑭参照）。



写真⑫ デマンドコントローラー
（出典：藤伸 web サイトより）

	2023年7月期	2024年7月期	削減率
電力使用量	344,023kWh	298,622kWh	▲13.2%

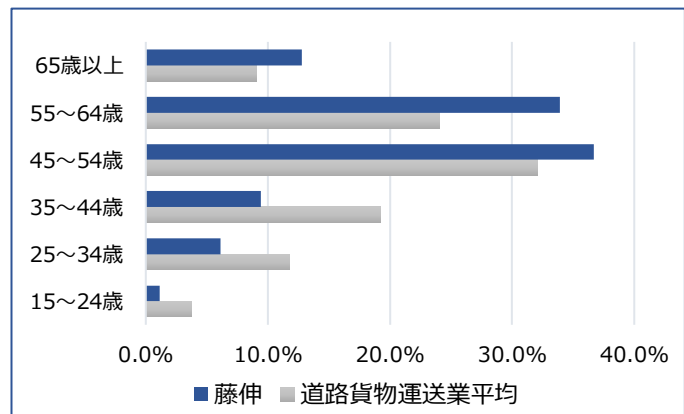
図表⑭ 電力使用量推移
（出典：藤伸提出資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

【働きやすく働きがいのある職場環境づくりの取り組み】

・従業員の年齢構成

藤伸の従業員年齢構成は図表⑮の通り、45歳以上のベテランが多いのが特徴である。ドライバーの有効求人倍率は2024年平均実績で2.59倍と高く、業界全体として採用が難しい状況にある。将来にわたって安定した輸配送を担っていくためには、今後、若手・中堅の採用と定着化が重要となる。

同社は従業員を大切にしたい経営を行っており、従業員がいきいきと働けるよう以下の取り組みを実施している。



図表⑮ 年齢階層別従業員割合（出典：藤伸提供2025年2月現在データと総務省労働力調査（2024年平均）より商工中金経済研究所にて作成）

・福利厚生充実や健康面の取り組み

各種社会保険を完備している他、無事故手当や年間無事故褒賞、運行手当、運転免許手当、リフト免許手当等を支給している。社員寮や休憩室、浴室・シャワー室を完備し、従業員の働く環境を整備している。昨今の米高騰対策として、取引業者の米販売を利用し一部会社が補助することで、従業員が市場価格より割安で購入できるように支援している。

健康面では、定期健康診断は100%受診している他、産業医とのweb面談制度を設置し、健康面の不安解消を図っている。会社全体で挨拶を励行し、コミュニケーションがとりやすい環境づくりに取り組んでいる。



写真⑬ 左～ドライバー福利厚生棟（宿泊施設）、右～仮眠室
（出典：藤伸 web サイトより）

・物流2024年問題への対応

ドライバーの労働環境を改善し、物流2024年問題へ対応していくために、荷主の理解や協力を得ながら、業務効率化を進めている。具体的にはコース見直しや配送日数削減、土曜日配送中止、荷役作業の軽減等について荷主に提案を行い、一部に関し協力を得ることができた。また費用負担増とはなるが、高速道路利用により運行時間の短縮を図る等の対策もあわせて行った。こうした取り組みにより、時間外労働上限規制への対応は、概ね目途をつけることができたと認識している。

・IT活用やデジタル化の取り組み

IT活用やデジタル化にも取り組んでいる。全車両にデジタルタコグラフやGPSを設置し、本社管理センターで車両の運行管理を行うことで、配送の効率化を図っている。またLINE WORKSを導入し、ドライバーに連絡・指示を行っている他、財務会計システムや給与奉行等を導入し、デジタル化と業務効率化を図っている。

・有給休暇取得促進と時間外労働削減の取り組み

有給休暇取得と時間外労働の状況は図表⑯の通りである。2024年7月期の有給休暇取得率は67%と全国企業平均62.1%（出典：厚生労働省「令和5年就労条件総合調査」）より高い数値であり、有給休暇が取得しやすい職場となっている。また、時間外労働時間削減のため、業務効率化等の諸施策を実施した結果、2024年7月期の月平均時間外労働は約60時間にまで減少している。

	2023年7月期	2024年7月期
平均有給休暇取得率	68%	67%
月平均時間外労働時間	74.7時間	60.6時間

図表⑯ 有給休暇取得と時間外労働の状況
（出典：藤伸提出資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

・資格取得支援の取り組み

トラックの運転に必要な大型・中型免許未取得者に対しては、トラック協会の補助金や社内貸付制度により、取得費用の支援を行うことで、資格取得をサポートしている。自動車免許やフォークリフト免許取得者には手当を支給している。2025年2月時点の主要資格の取得状況は図表⑰の通りである。多くの大型・中型免許取得者やフォークリフト免許取得者が在籍し、業務をささえている。

資格名	取得者数
第一種大型自動車免許	61名
第一種中型自動車免許	74名
第一種中型自動車免許（8t限定）	47名
第一種準中型自動車免許	3名
第一種準中型自動車免許（5t限定）	6名
フォークリフト免許（技能講習）	54名
玉掛	19名

図表⑰ 資格取得状況（延べ人数）
（出典：藤伸提出資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

・女性活躍推進の取り組み

藤伸では性別不問で採用を行っている。2025年2月時点で、女性従業員は17名在籍しており、うち4名が女性ドライバーとして活躍している。男女同一賃金体系としている他、女性ドライバー専用の休憩室兼トイレを完備し、職場環境整備にも取り組んでいる。今後も女性ドライバーの採用を積極的に行うことで、女性活躍推進に取り組む意向である。

・高齢者雇用推進の取り組み

就業規則に定める定年は60歳だが、健康状態や適性、本人の意思をもとに再雇用を実施しており、定年後も継続して活躍できる環境を整備している。2025年2月時点で65歳以上の従業員23名が在籍しており、ドライバーや他業務にて活躍している。今後も再雇用制度を継続し、高齢者雇用を推進する予定である。

・従業員数増加の取り組み

ドライバー中心に積極的に採用を行っており、2023年7月期23名、2024年7月期28名の採用を実施した。ドライバーの有効求人倍率は高く、採用環境は厳しいことから、今後採用対策として、SNSを活用した募集開始を検討している。また、職場環境や処遇の改善をいっそう進めることで、定着率アップを図りたい考えである。

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	陸路貨物運送業
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
健康と衛生、移動手段	➢ 福祉用具やリネンの配送
移動手段	➢ 山陽エリアを中心とした物流ネットワークの構築
雇用	➢ 従業員数増加の取り組み
零細・中小企業の繁栄	➢ 中小運送事業者への備車発注 ➢ 中小運送事業者への収支管理システム提供

■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
健康および安全性	➤ 安全性優良事業所（Gマーク）認定の取得 ➤ 交通事故や労災事故防止の取り組み ➤ 健康面の取り組み ➤ 物流2024年問題への対応 ➤ IT活用やデジタル化の取り組み ➤ 有給休暇取得促進と時間外労働削減の取り組み
社会的保護	➤ 福利厚生充実
気候の安定性	➤ グリーン経営認証の取得 ➤ エコドライブの推進 ➤ 低公害車の導入及び軽油使用量削減の取り組み ➤ 電力使用量削減の取り組み
大気	➤ NO_x・PM排出削減の取り組み
資源強度、廃棄物	➤ 高品質運送サービスの提供 ➤ 廃棄物の適切な処理

■ポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクトの双方

インパクト	取組内容
（ポジティブ）教育、賃金 （ネガティブ）社会的保護	➤ 資格取得支援の取り組み
（ポジティブ）雇用 （ネガティブ）年齢差別	➤ 高齢者活躍推進の取り組み

■ 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

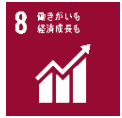
<ネガティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
自然災害	➤ 自然災害につながるような土地利用は行っていないため。
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

藤伸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。

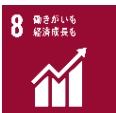
【ポジティブ・インパクト】

特定したインパクト	雇用		
取組内容（インパクト内容）	従業員数増加の取り組み		
KPI	● 2030年7月までに従業員数を5名増加させる（2025年2月時点従業員数180名）。 - 以降の目標は、その時点で設定する。		
KPI達成に向けた取り組み	➢ 従業員を大切にする経営をいっそう強化することで、ドライバーを中心とした従業員の定着率向上を図る。安全輸送への配慮（サポート機器の導入等）を継続するとともに、働き方改革や福利厚生の充実、健康面の取り組みをいっそう進めることで、労働環境の改善に努める。あわせて、ドライバーの処遇面の見直しも検討する。 ➢ 女性活躍推進や高齢者雇用推進にも引き続き取り組む。 ➢ 2023年7月期23名、2024年7月期28名の採用を実施しているが、今後採用強化のため、SNSを活用した募集を開始する。		
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。	

特定したインパクト	零細・中小企業の繁栄		
取組内容（インパクト内容）	中小運送事業者への収支管理システム提供		
KPI	● 2030年7月まで収支管理システムの導入先数を20件とする。 - 以降の目標は、その時点で設定する。		
KPI達成に向けた取り組み	➢ 中小運送事業者の収支の見える化を支援するため、デジタルタコグラフや勤怠情報、経理データを活用した収支管理システムの自社グループ開発に現在取り組み中であり、2025年7月までに第一段階の開発を完了する。 ➢ 中小運送事業者が実際に活用できるシステムを目指し、導入しやすい価格帯での販売を行う。外販にあたっては、グループ会社の活用や他社との連携も実施していく。 ➢ 事務コストや人手不足等の問題から、車両別や販売先別の収支		

		管理が十分実施できていない中小運送業者が多い。荷主との価格交渉（運送原価に見合った運賃への引き上げ）が進まないことで、赤字経営となっている業者もみられる。収支管理システムを導入する場合、投資負担やランニングコスト等の経済的負担も大きい。本件収支管理システム提供は、導入しやすい価格帯での提供を目指している。本件取り組みは、中小企業の事務コスト削減や収支管理の強化を後押しすることで、零細・中小企業の経済的価値向上に貢献するものである。	
貢献するSDGsターゲット	8.3	生産活動や適切な雇用創出、起業、創造性及びイノベーションを支援する開発重視型の政策を促進するとともに、金融サービスへのアクセス改善などを通じて中小零細企業の設立や成長を奨励する。	

【ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）】

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）	交通事故や労災事故防止の取り組み		
KPI	● 重大な交通事故^{※6}、及び4日以上以上の休業を伴う労災事故について毎期0件を継続する。 ※6「自動車事故報告規定第2条」に規定する事故報告対象事故 ● Gマーク認証を継続取得する。		
KPI達成に向けた取り組み	➢ ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ、NASVA（適性診断）を活用し、ドライバーの運転状況や適性をチェックし、改善指導を行う。 ➢ 定期健康診断による健康状態の確認の他、乗務前後の点呼時や中間点呼時に体調等の確認を行う。 ➢ 毎月開催の安全衛生委員会で各部署から意見を持ち込み、改善事項を話し合い、適宜情報共有する。 ➢ 年6回開催の運輸安全マネジメント会議において、事故防止のための安全教育や啓蒙活動を継続する。 ➢ 上記の取り組みを含め安全マネジメント活動を行うことでGマーク認証の継続取得を行う。		
貢献するSDGsターゲット	3.4	2030年までに、非感染性疾患による若年死亡率を、予防や治療を通じて3分の1減少させ、精神保健及び福祉を促進する。	
	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	気候の安定性		
取組内容（インパクト内容）	軽油使用量や電力使用量削減の取り組み		
KPI	● 原単位当たり軽油使用量を2030年7月期までに2024年7月期比で10%削減する（2024年7月期実績1,603L/百万円）。以降の目標は、その時点で設定する。 ● 2030年7月期までに照明のLED化率を100%にする（但し賃借部分を除く。2025年2月時点実績約70%）。 ● グリーン認証を継続更新する。		
KPI達成に向けた取り組み	➢ 引続きエコドライブの推進に取り組む。		

	➤ 燃費性能の高い、低公害車を計画的に導入する ➤ 荷主との交渉により積載率を高め、効率的な配送を行う。 ➤ 計画的にLED照明へ入れ替える。 ➤ 燃費向上によりCO₂排出量を削減させる等、環境に配慮した経営に取り組むことでグリーン認証の継続更新を行う。		
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。	
	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。	

特定したインパクト	大気		
取組内容（インパクト内容）	NO _x ・PM排出削減の取り組み		
KPI	● 2030年7月までに保有車両を全てNO_x・PM法適合車にする（2025年2月時点の適合車率97%）。		
KPI達成に向けた取り組み	➤ 2025年2月時点での非適合車が5台残っており、計画的に適合車への入れ替えを行う。		
貢献するSDGsターゲット	11.6	2030年までに、大気の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、以下の取り組みは、ネガティブ・インパクトとして特定しているものの、下記理由からKPIは設定していない。

インパクト	取組内容	KPIを設定しない理由
健康および安全性	➤ 有給休暇取得推進と時間外労働削減の取り組み ➤ 健康面の取り組み ➤ 物流2024年問題への対応 ➤ IT活用やデジタル化の取り組み	現時点でも物流2024年問題へ対応し、働き方改革を進めることで、ネガティブ・インパクトの軽減に十分取り組んでおり、今後も同様の取り組みを継続していく意向であるため。
社会的保護	➤ 福利厚生の充実 ➤ 資格取得支援の取り組み	現時点でも福利厚生の充実、資格取得支援を行うことで、ネガティブ・インパクトの軽減に十分取り組んでいるため。
年齢差別	➤ 高齢者活躍推進の取り組み	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。
気候の安定性	➤ エコドライブの推進	現時点でもエコドライブに取り組んでおり、KPIとしては軽油使用量の削減を別途設定しているため。
資源強度、廃棄物	➤ 高品質運送サービスの提供 ➤ 廃棄物の適切な処理	現時点でも、商品廃棄につながる水漏れ防止や、廃棄物の適切な処理を行っており、ネガティブ・インパクトの抑制に十分取り組んでいるため。

5.サステナビリティ管理体制

藤伸では、本ファイナンスに取り組むにあたり、藤川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、藤川社長を最高責任者、岸本部長をプロジェクト・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 藤川 晃伸
(プロジェクト・リーダー) 経理総務部部長 岸本 俊治
(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、藤伸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、藤伸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。藤伸は、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あたっては、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金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

執行役員 浜崎 治

〒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