

株式会社北海道銀行が実施する 株式会社 Seaplus 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、株式会社北海道銀行が実施する株式会社 Seaplus 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」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

2026年6月26日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社 Seaplus に対する ポジティブ・インパクト・ファイナンス

貸付人：株式会社北海道銀行

評価者：株式会社道銀地域総合研究所

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、株式会社北海道銀行（「北海道銀行」）が株式会社 Seaplus（「Seaplus」）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、株式会社道銀地域総合研究所（「道銀地域総合研究所」）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。北海道銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、道銀地域総合研究所・一般財団法人北陸経済研究所・株式会社浜銀総合研究所・株式会社北陸銀行サステナビリティ推進グループ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、北海道銀行及び道銀地域総合研究所にそれを提示している。なお、北海道銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、ポジティブ・インパクト金融原則等で参照している IFC（国際金融公社）の定義に加え、中小企業基本法の定義する中小企業、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。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。

北海道銀行及び道銀地域総合研究所は、本ファイナンスを通じ、Seaplus 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、Seaplus 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。

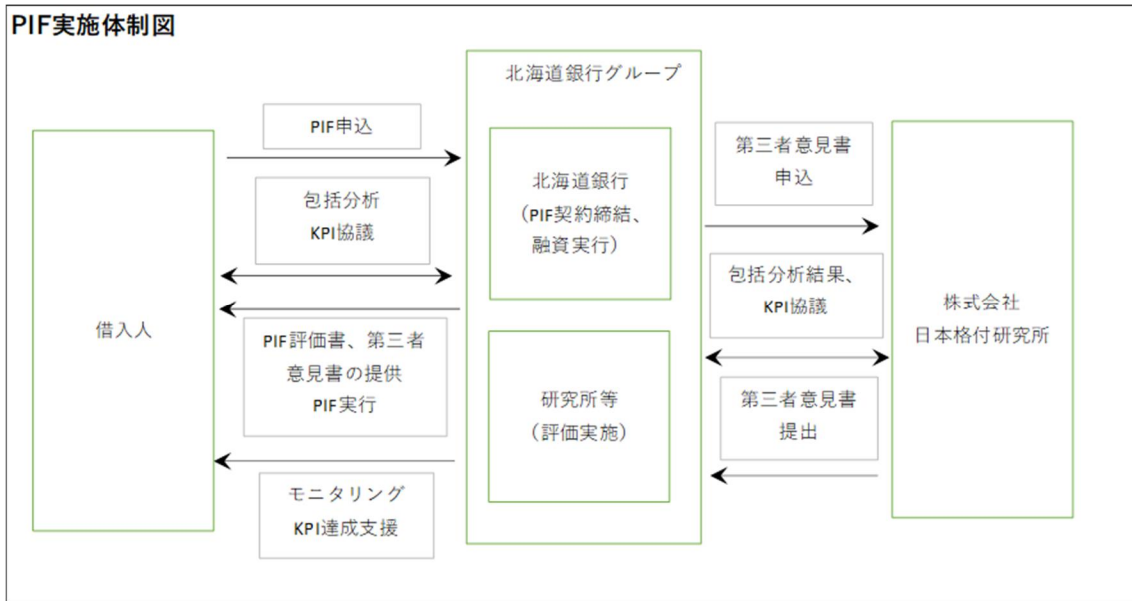
JCR は、北海道銀行が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

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。



JCR Sustainable PIF for SMEs

(1) 北海道銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



※研究所等：道銀地域総合研究所・北陸経済研究所・浜銀総合研究所・北海道銀行サステナビリティ推進室・北陸銀行サステナビリティ推進グループ

(出所：北海道銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、北海道銀行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、北海道銀行からの委託を受けて、道銀地域総合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、全て道銀地域総合研究所が作成した評価書を通して北海道銀行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、道銀地域総合研究所が、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 Seaplus から貸付人である北海道銀行及び評価者である道銀地域総合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

佐藤 大介

佐藤 大介



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、依頼者の求めに応じ、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)

■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

評価対象企業：【株式会社 Seaplus】

評価実施機関：株式会社道銀地域総合研究所

株式会社 道銀地域総合研究所
DOGIN REGIONAL RESEARCH INSTITUTE Co., Ltd.

道銀地域総合研究所は、「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（PIF 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）」に適合するように、また 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スクワーズがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に整合するように、株式会社 Seaplus（以下、シープラス）の包括的なインパクト分析を行った。

北海道銀行は、本評価書で特定されたポジティブ・インパクトの向上とネガティブ・インパクトの低減に向けた取組みを支援するため、シープラスに対し、ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る借入金の概要

借入人の名称	株式会社 Seaplus
借入金の金額	110 百万円
借入金の資金用途	設備資金
モニタリング期間 (返済期限)	20 年 (2046 年 6 月 20 日)

1. 株式会社 Seaplus の事業概要

(1) 会社概要

企業名	株式会社 Seaplus（シープラス）	
従業員数	19 人（2025 年 12 月末現在）	
売上高	1,380 百万円（2025 年 6 月期）	
所在地	本社	北海道恵庭市戸磯 581-41
	関東支店	茨城県潮来市曲松南 2258-2
	東北配車営業所	茨城県常総市新石下 3957 B-101
主たる事業分野	一般貨物自動車運送事業 第一種及び第二種貨物利用運送事業 貨物軽自動車運送事業	

(2) 主な沿革 (抜粋)

西暦年	月	主な内容
2019	7	株式会社 Seaplus 設立、自社トラックを保有せず、倉庫での積み替え作業（荷役）を中心に事業展開を図る。
2020	2	運送事業への本格参入の一環として関東支店を設立
2021	6	一般貨物自動車運送業を開始
2022	7	資本金 1,000 万円へ増資
2024	12	北海道恵庭市戸磯に新倉庫を建設

図表 1 シープラスの北海道恵庭市戸磯の新倉庫



(写真出所) シープラス インスタグラム

(3) 経営理念・行動指針

経営理念	<ul style="list-style-type: none"> ・安心・安全・迅速 ・運送業をもっと自由に、もっと楽しく ・どんなお荷物でもレスポンスよく柔軟に対応できる運送会社にする ～大海原に浮かぶ筏の上、見渡す限り水平線。無理難題も進退両難も～
行動指針	<ul style="list-style-type: none"> ・スタッフやスタッフの家族が幸せになる一つの過程である会社 ・仕事を楽しむことは、人生を楽しむこと ・価値観を共有し合える仲間、一人一人の知恵、人脈、体力が組織としての信頼に繋がり尚且つ仕事を 楽しむことが、斬新な発想と挑戦に繋がり目的の達成を喜びあう。

(4) 各種認証の取得

創業当時は倉庫作業が中心であったが、2020年以降、自社トラックを有する運送会社へと舵を切るべく、以下の許可を取得した。

- ・一般貨物自動車運送事業
- ・第一種及び第二種貨物利用運送事業
- ・貨物軽自動車運送事業

(5) 主な業務内容

主な業務内容は、「幹線輸送事業」、「物流付帯サービス」、「倉庫・配送拠点事業」の3つの柱で構成している。物流のみならず荷役等の各種付帯サービスを提供できることがシープラスの特徴である。

① 幹線輸送事業「UMINARI（海鳴り）」

北海道と本州（主に関東圏）をダイレクトに結ぶ、同社のメイン事業である。集荷から配達まで一括で請け負っている。

フェリー輸送の活用	関東支店を拠点に、大洗～苫小牧航路などのフェリーを活用して安定した物流を確保
多種多様な荷物に対応	飲料、食料品、建築資材、雑貨等、生活に密着した物資を幅広く配送
対応車両	大型低床ウイング車（ゲート付き含む）を中心に、10トン車や6トン車等、荷物の量や現場の条件に合わせた車両を配備

② 物流付帯サービス「UNABARA（海原）」

同社が集荷から配達まで一括で請け負った業務に関しては、運送の枠を超えて、顧客の現場作業を支援している。

荷役・仕分け作業	トラックからのバラ積み・バラ下ろし、検品、ラベル貼り、パレットへの積み替え等々に対応している。
現場作業支援	フォークリフト等の資格保持者が、顧客の倉庫内や配送先での作業を支援することで、急な欠員や繁忙期のバックアップとして機能している。
廃材・パレット回収	配送時に発生する空パレットや不要になった梱包資材の回収に対応している。

③ 倉庫・配送拠点事業

同社の北海道恵庭市の本社倉庫をハブ（拠点）として、物流の最適化を行っている。

一時保管・クロスドック	本州から届いた大量の荷物を一旦預かり、道内各所（札幌、旭川、函館）へ効率的に振り分けて配送している。
中継拠点としての機能	同社で荷受けから配達まで一貫して行うことで、リードタイムの短縮とコスト削減を両立している。

(6) 内部環境・外部環境

①内部環境

物流現場の「最前線の痛み」を解決するために 2019 年にシープラスを設立、北海道と本州を結ぶ混載便で独自の運送サービスを展開しており、北海道恵庭市と茨城県潮来市の拠点を軸に、効率かつ柔軟な輸送体制を構築している。

1) 創業の経緯





物流の現場では、効率化だけでは解決できない「人手不足」や「作業負担」という切実な課題が山積しており、多くの荷主は配送後の「荷下ろし」や「仕分け」に苦慮しているのが現状である。このため、シープラスは物流のみならず、荷主の現場に深く入り込み、「運送会社は荷物を置いたら終わり」という既成概念を打ち破り、荷主と共に課題を解決するパートナーとして、物流と現場サポートを融合させた独自のスタイルを確立した。創業当初は倉庫作業を中心にサービスを提供していたが、北海道特有の雪害等で物流が寸断される現実を目の当たりにし、2020 年に一般貨物自動車運送事業の許可取得を皮切りに、自社車両による安定供給体制を構築した。

2) 社名に込められた想い

社名である「Seaplus (シープラス)」には、海 (Sea) を越えて繋がるという意味に加え、「物流にプラスアルファの価値を」という目的が込められていること、「単に運ぶだけではない」という同社の存在意義が、「Plus (プラス)」に集約されている。先述のとおり、配送後に発生する荷役作業や仕分けなど、荷主の「困りごと」を解決する「Plus」を提供するという意味合いである。以上より、社名には、北海道の物流に欠かせない「海 (Sea)」と、荷主である顧客の現場に寄り添う「付加価値 (Plus)」という2つの想いが込められている。

3) シープラスの事業の強み

シープラスは、物流業界の課題解決に向け、各種輸送の効率化に取組み、事業展開を図っている。具体的な内容は以下のとおり。

輸送の効率化の主な取組			
中継拠点 (ハブ) の戦略的活用	新倉庫の活用		新倉庫 (北海道恵庭市) を、本州から届く雑貨類の一時保管及び積み替えの拠点としている。
	北海道と本州間の連携		関東支店と連携し、長距離ドライバーがフェリーを介して直接目的地まで行くのではなく、拠点で貨物を預け合う「中継輸送」のような形態で、輸送の最適化を図っている。
積載効率の最大化	混載・組み替え		異なる荷主の荷物を中継拠点で集約、配送方面別に組み替えて、1 台のトラックの混載便による輸送で、コストの最適化を図っている。
	空車回送 (片荷) の削減		往路 (本州→北海道) と復路 (北海道→本州) の荷量を管理して、拠点で積み替えることで、空車で走る区間を最小限に抑えている。

4) 新倉庫の稼働によるワンストップサービスの強化

2025年に本格稼働を開始した北海道恵庭市の新倉庫によって、同社の物流ハブ機能が飛躍的に向上した。利便性の高い立地により、道央自動車道や国道に近い恵庭市の立地を活かし、札幌圏や新千歳空港へのアクセスがスムーズになったことに加え、本州から届く多様な雑貨を一時保管し、効率的に仕分け・配送する体制が整備された。この新倉庫の稼働により、同社は創業時の「倉庫作業中心」の強みを活かしつつ、自社トラックによる「運送」と「保管・荷役」を高度に融合させた一気通貫のサービスを提供できる体制を強化した。

【ポイント】

- ・独自のビジネスモデル「物流 × 現場サポート」

「運んで終わり」という物流業界の枠を超えて、荷主の「荷下ろし」や「仕分け」等の現場作業を支援している。

- ・戦略的な物流ネットワーク

北海道（恵庭市）と本州（茨城・潮来）の拠点を活用しながら、「組み替え」と「混載」により積載率を最大化し、空車回送（片荷）を徹底的に削減している。

- ・ハブ機能の強化

保管・荷役・運送を自社で完結させることで、柔軟かつ迅速なサービス提供が可能となった。

②外部環境

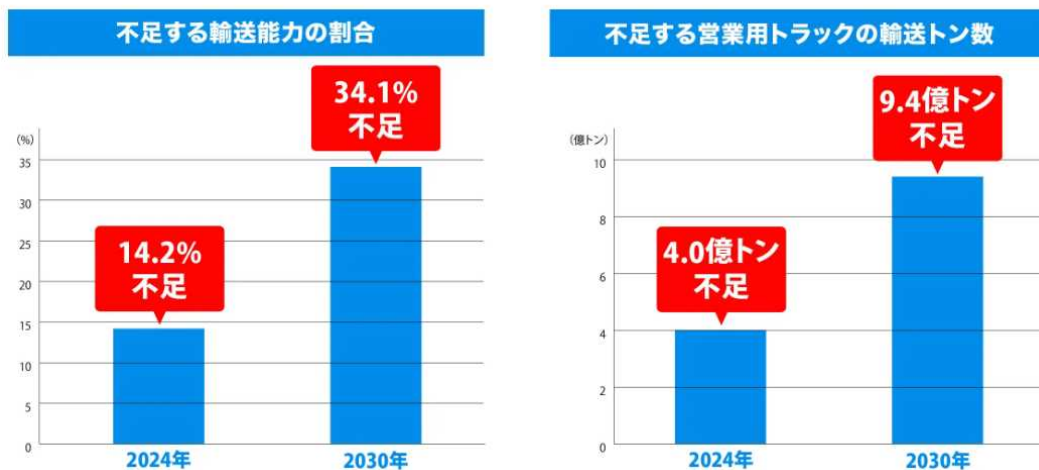
1) 「物流 2024 年問題」への対応

「物流 2024 年問題」とは、働き方改革に関する法律に基づき、2024 年 4 月からトラックドライバーに労働時間の上限規制が適用されることにより、物流の停滞が懸念される問題で、ドライバーの時間外労働時間の上限が年間 960 時間となることから、労働時間が短縮された結果、輸送力不足が生じることである。

政府の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」では、2024 年問題に対して何も対策を行わなかった場合には、営業用トラックの輸送能力が 2030 年には 34.1%不足する可能性があるとして試算している。

この問題に対して、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための具体的な施策として「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」の「3つの柱」を掲げ、政府が一体となって抜本的・総合的な対策として「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめた。

図表 2 「物流 2024 年問題」による影響



(出所) 公益社団法人全日本トラック協会

2) 物流効率化法の改正

物流効率化法（正式名称：物流の総合的な効率化の促進に関する法律）は、深刻な人手不足を解消するため、企業が連携して輸送や保管の効率化（共同配送、モーダルシフト、DX等）に取り組む計画を国が支援する法律で、2025年4月の改正で、物流事業者だけでなく荷主にも努力義務が課され、効率化が強化された。この改正により、「努力目標」だった効率化が、一定規模以上の荷主や物流事業者に対し「義務化」レベルの行動を求める形へ強化され、荷主の「荷待ち時間」や「積載効率」の改善が必須課題となった。主な取組と目標は以下のとおり。

取組 1	積載効率の向上等（1回の運送でトラックに積載する貨物量を増加する）	→	目標 1	トラックドライバー1人当たり年間125時間の拘束時間の短縮（1運行の荷待ち時間・荷役等時間を2時間以内、1回の受渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を1時間以内にする）
取組 2	荷待ち時間の短縮（ドライバーが到着した時間から荷役等の開始時間までの待ち時間を短縮する）		目標 2	全体の車両で積載効率44%に増加（5割の車両で積載効率50%を実現）
取組 3	荷役等時間の短縮（荷役く荷積み・荷卸し）等の開始から終了までの時間を短縮する）			

3) 大手運送会社の小口配送抑制

昨今、大手運送会社では小口配送抑制の傾向が強まってきている。「物流 2024 年問題」に伴うドライバーの労働時間の制限や、EC 需要急増によるキャパシティ不足、再配達コストの増大等により、単価が低い小口配送は収益の悪化をもたらすため、従来の「安く、大量に、いつでも運ぶ」というモデルの維持が難しくなっている。

このため大手各社は、物流の効率化を図るべく共同配送（混載）、中継拠点の集約化（点在していた倉庫や積み替え地点を統合）に向けた取組みを進めており、自社リソースを幹線輸送や高付加価値サービスに集中させる一方、ラストワンマイル（小口配送）については、外部委託を積極的に活用する構造へ変化している。

【ポイント】

- ・物流 2024 年問題（輸送力不足の危機）
2030 年には輸送能力が 34.1% 不足する恐れがあるため、政府としても商慣行・物流効率化・行動変容を「3 つの柱」として政策を推進している。
- ・物流効率化法の改正
一定規模以上の荷主や物流事業者に対し「義務化」レベルの行動を求める形へ強化、荷主側にも「荷待ち時間」や「積載効率」の改善が必須課題として課された。
- ・大手運送会社の戦略変化
小口配送抑制とともに、共同配送や拠点集約へとシフト進んでおり、小口配送については外部委託を積極的に活用する構造へ変化している。

2. 【Seaplus】の包括的分析

セグメント、エリア及びサプライチェーンの観点から、インパクトを生み出す要因を包括的に検討した。

(1) 業種別インパクトの状況

PIF 原則及びモデル・フレームワークに基づき、道銀地域総合研究所が定めるインパクト評価の手続きを実施した。まず、シープラスの事業については、国際標準産業分類における「陸路貨物運送業」に整理した。事業別の UNEP FI の分析ツールによるポジティブ、ネガティブなインパクトエリアの判定結果は、以下の通り。各インパクトエリア内で該当したインパクトトピックの内訳は、別表 1 のとおり。

《産業分類別及び全体の特定したインパクトの一覧》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	全事業	
		ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障		●
	健康および安全性		●
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	●	
	生計	●	●
	平等と正義		
社会経済	強固な制度・平和・安定		
	健全な経済	●	
	インフラ		
	経済収束		
環境	気候の安定性		●
	生物多様性と生態系		●
	サーキュラリティ		●

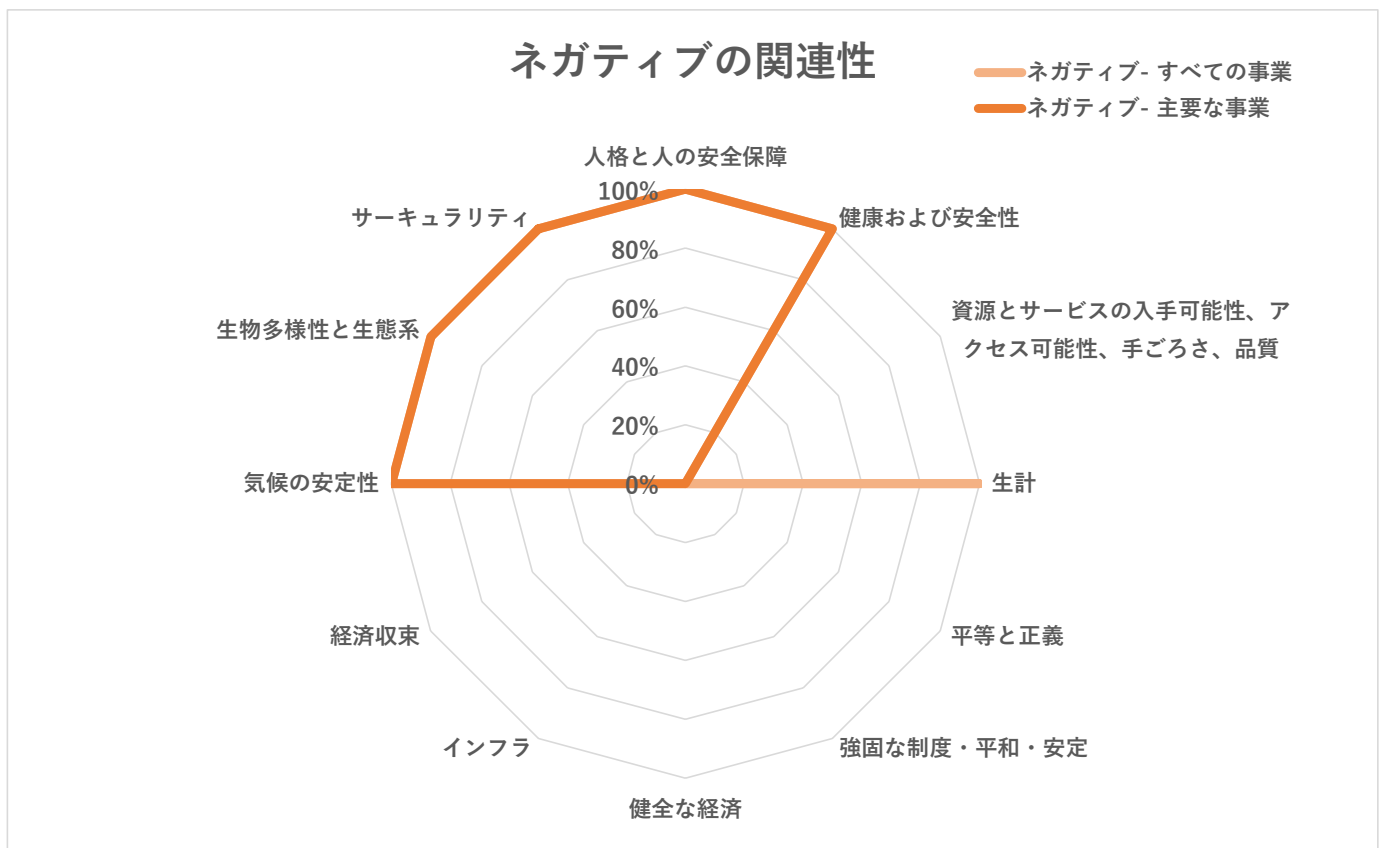
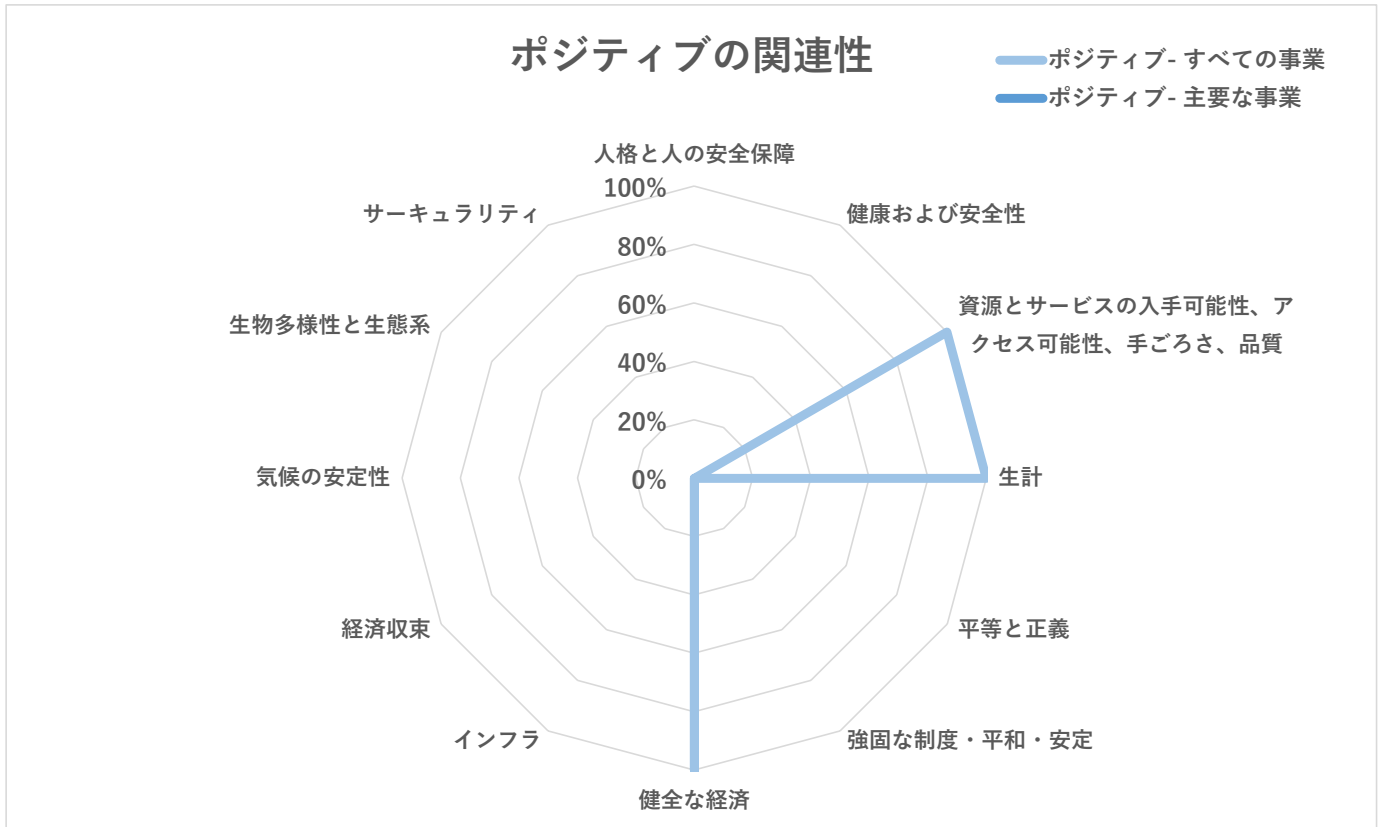
(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

《別表 1》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	全事業		4923 陸路貨物運送業	
			ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障	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	—		●		●
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	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					
	生計	雇用	●		●	
		賃金	●		●	
		社会的保護		●		●
平等と正義	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	強固な制度・平和・安定	法の支配				
		市民的自由				
	健全な経済	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	—					
環境	気候の安定性	—		●		●
	生物多様性と生態系	水域				
		大気		●		●
		土壌		●		●
		生物種		●		●
		生息地		●		●
	サーキュラリティ	資源強度		●		●
廃棄物			●		●	


(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

<全体のデフォルトインパクトレーダー>



これらの集約結果、及びシーブラスの個別要因を加味した修正結果は、以下のとおり。また、インパクトトピック単位での修正内容は別表2の通り。

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	全事業	
		ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障		●
	健康および安全性		●
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	●	
	生計	●	●
	平等と正義		
社会経済	健全な経済	●	
環境	気候の安定性		●
	生物多様性と生態系		●
	サーキュラリティ		●



全事業	
ポジティブ	ネガティブ
	●
●	
●	●
	●
●	
	●
	●
	●

(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

まず、UNEP FI が定めたインパクト評価ツールを用い、ポジティブ・インパクトが発現するインパクトエリア／トピックとして、「移動手段」、「雇用」、「賃金」、「零細・中小企業の繁栄」を確認した。

一方、ネガティブ・インパクトが発現するインパクトエリア／トピックとして、「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」を確認した。なお、標準値からの追加・削除したインパクトエリア／トピックは以下のとおり。

		インパクト カテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	追加・削除した理由
追加項目	ポジティブ・インパクト	社会	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	教育	資格取得の支援や人材育成の積極的な推進を行っているため、ポジティブ・インパクトの対象に追加した。
	ネガティブ・インパクト	社会	平等と正義	ジェンダー平等 年齢差別	ダイバーシティ等の取組みを通じて不平等の是正を行っているため、ネガティブ・インパクトの対象に追加した。
削除項目	ネガティブ・インパクト	社会	人格と人の安全保障	自然災害	同社の事業において持続不可能な土地利用は無く、各種法令に準じた堅実な事業運営等を通じて、自然災害を引き起こすリスクを最小化しているため、ネガティブ・インパクトの対象から削除した。
		環境	生物多様性と生態系	土壌	各種法令に準じた堅実な車両運行を通じて、土壌汚染や生物多様性・生態系への悪影響を最小化しているため、ネガティブ・インパクトの対象から削除した。
				生物種	
				生息地	
サーキュラリティ	廃棄物	車両のメンテナンスや事業活動に伴い発生する廃棄物について、現状各種法令を遵守し適切に処分を行っていることに加え、今後、車両や施設が老朽化した際などに発生する廃棄物についても引き続き同方針に基づき適正に処分していく計画であるため、ネガティブ・インパクトの対象から削除した。			

《別表2》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	全事業		全事業	
			ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障	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	—		●		
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	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					
	生計	雇用	●			●
		賃金	●			●
		社会的保護			●	●
平等と正義	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	強固な制度・平和・安定	法の支配				
		市民的自由				
	健全な経済	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	—				
環境	気候の安定性	—		●		
	生物多様性と生態系	水域			●	
		大気			●	●
		土壌			●	
		生物種			●	
		生息地			●	
	サーキュラリティ	資源強度			●	
		廃棄物			●	●



(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

3. インパクトに係る戦略的意図やコミットメント

インパクトテーマと、PIF 原則及びモデル・フレームワークにより、特定したインパクトエリアまたはトピックの関連は、以下のとおり。

	インパクトテーマ	特定したインパクトエリア	特定したインパクトトピック
I	環境配慮に向けた取組み	気候の安定性	－
		生物多様性と生態系	大気
		サーキュラリティ	資源強度
II	働きやすい職場づくりに向けた取組み	健康および安全性	－
		生計	雇用、賃金、社会的保護
		平等と正義	ジェンダー平等、年齢差別
III	人材育成の強化・労働生産性向上に向けた各種取組み	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	教育
		生計	社会的保護
IV	経済力を高める各種施策の取組み	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	移動手段
		健全な経済	零細・中小企業の繁栄

4. シープラスに係る本ポジティブ・インパクト・ファイナンスにおける KPI の決定

特定したポジティブ・インパクト（以下、PI）とネガティブ・インパクト（以下、NI）の内容を記載する。

（1）環境配慮に向けた取組み

項目	内容
インパクトの種類	NI の低減
インパクト エリア/トピック	NI: 〈気候の安定性〉、〈大気〉、〈資源強度〉
影響を与える SDGs の目標	 
内容・対応方針	環境配慮に向けた各種施策の実行
毎年モニタリングする 目標と KPI	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自社事業における環境配慮に向けた取組みの促進 <p>【KPI】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2045 年度末までに普通自動車の低公害車の導入率 100%を達成 ・2045 年度末まで大型トラックの低公害車の導入率 100%を継続 ・2045 年度末まで中型トラックの低公害車の導入率 100%を継続 <p>※設定した KPI のうち目標年度に達したものについては、再度の目標設定等を検討</p>

①大気汚染対策への取組み（NI：〈気候の安定性〉、〈大気〉、〈資源強度〉）

日本のCO2排出量の約2割を占める運輸部門に対し、「国土交通白書2022」では、2030年度までに排出量を35%削減（2013年度比）する目標が示されている。そのため、国土交通省では環境対応車両の普及促進や、物流業務の効率化といった運輸部門のグリーン化を進めているところである。

このような背景を踏まえて、シープラスにおいても保有している車両の低排出ガス車（国土交通省による低排出ガス車認定制度の認定を受けた自動車）や低燃費車の導入を積極的に進めている。同社は今後、事業拡大に伴い車両の保有台数が増大する見込みであるが、ハード面での低公害車導入に加え、ソフト面ではエコドライブの推進を図ることで、CO₂、粒子状物質（PM）や窒素酸化物（NOx）の排出抑制に努め、環境負荷の低減に取り組んでいる。

ア. 低公害車の保有実績・導入目標






実績（2025 年度）

車両	保有台数	低排出ガス車	低燃費車（HV）	電気自動車（EV）	低公害車率
普通自動車	9 台	0	3	0	33%
大型トラック	7 台	7	0	0	100%
中型トラック	6 台	6	0	0	100%

目標（2045 年度）

車両	保有台数	低排出ガス車	低燃費車（HV）	電気自動車（EV）	低公害車率
普通自動車	12 台	0	6	6	100%
大型トラック	9 台	9	0	0	100%
中型トラック	9 台	9	0	0	100%

(2) 働きやすい職場づくりに向けた取り組み

項目	内容															
インパクトの種類	PI の向上、NI の低減															
インパクト エリア/トピック	PI: 〈雇用〉、〈賃金〉 NI: 〈健康および安全性〉、〈社会的保護〉、〈ジェンダー平等〉、〈年齢差別〉															
影響を与える SDGs の目標	    															
内容・対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークライフバランスの推進のほか従業員の労働安全衛生に対する取り組みの実施 ・賃金のベースアップの実施により、従業員のモチベーションの向上や採用面での優位性を高めていく ・多様な人材が働きやすい社内環境づくりの実践を通じて、性別や年齢等にかかわらず、従業員全員が差別なく働ける職場環境の確立 															
毎年モニタリングする 目標と KPI	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有給休暇取得率の向上 ・平均月間残業時間の減少 ・賃金のベースアップの実施 ・労働災害事故の発生件数ゼロ ・ダイバーシティの推進 ・地域人材採用数の増加 <p>【KPI】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2045 年末までに全社員平均有給休暇取得率向上 (80%/2025 年末→100%/2045 年末) ・2045 年末までに平均月間残業時間の削減 (70 時間/2025 年末→45 時間/2045 年末) ・2045 年度の一人当たりの平均給与を 2024 年度から 25%アップ ・2026 年以降も労働災害発生件数ゼロを継続 <p>・多様な人材の採用</p> <table border="1" data-bbox="411 1370 1422 1574"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>実績 (2025 年末)</th> <th>目標 (2045 年末)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>女性社員数</td> <td>4 人</td> <td>7 人</td> </tr> <tr> <td>女性役職者割合</td> <td>0%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>シニア層従業員数</td> <td>1 人</td> <td>4 人</td> </tr> <tr> <td>地域人材の採用</td> <td>0 人</td> <td>15 人 (累計)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※設定した KPI のうち目標年度に達したものについては、再度の目標設定等を検討</p>	項目	実績 (2025 年末)	目標 (2045 年末)	女性社員数	4 人	7 人	女性役職者割合	0%	25%	シニア層従業員数	1 人	4 人	地域人材の採用	0 人	15 人 (累計)
項目	実績 (2025 年末)	目標 (2045 年末)														
女性社員数	4 人	7 人														
女性役職者割合	0%	25%														
シニア層従業員数	1 人	4 人														
地域人材の採用	0 人	15 人 (累計)														

①ワークライフバランスの推進（NI：〈健康および安全性〉、〈社会的保護〉）

厚生労働省がこのほど公表した「令和7年就労条件総合調査の概況」によると、全国の年次有給休暇取得率の全業種平均が66.9%である中、「運輸業、郵便業」の有給取得率は65.3%で平均を下回っている。また、残業時間（所定外労働時間）については、厚生労働省の「毎月勤労統計調査令和6年度分結果確報」にて、全国の全業種平均が10.0時間、「運輸業、郵便業」は21.3時間との結果が出ている。

シープラスでは、働き方改革関連法を遵守し、2025年末では平均有給休暇取得率は80%、平均月間残業時間は70時間となっている。今後は毎月の有給取得状況や残業状況の管理や啓発等を通じて、2045年末までには平均有給休暇取得率100%、月間残業平均時間は45時間を目指す。

なお、年次有給休暇は労働基準法39条に則り付与しているとともに、各種社会保険の完備や介護休業制度の整備など、関係法令を遵守した職場環境を整えている。

②賃金のベースアップの実施（PI：〈賃金〉）

シープラスでは担当業務の内容や資格の取得状況に応じた公平な人事考課を行い給与に反映させている。同社の正社員及び嘱託社員1人当たりの平均給与額は、毎月勤労統計調査地方調査（北海道分）2026年1月平均給与（事業所規模5人以上）における「運輸業、郵便業」の産業別給与額284,482円を上回る水準である。併せてパート・アルバイト従業員の時間給は、北海道の最低賃金を上回る水準である。

引き続き、最低賃金の動向を踏まえ適正な給与水準の維持を図りながら、働きがいのある職場づくりに取り組んでいく。今後については、冬季賞与の拡充を図るなど待遇面の向上を進め、2045年度の一人当たりの平均給与を2024年度から25%アップさせることで、従業員のモチベーションの向上や採用面での優位性を高めていく。

③労働環境改善や安全性向上に向けた取組み（NI：〈健康および安全性〉）

シープラスでは、従業員が心身ともに健康で安全に働ける労働環境の整備に取り組んでおり、定期的にミーティングを開催し従業員が前向きに働ける環境づくりに注力している。

また、直近3か年では労働災害発生件数は0件を維持しており、引き続き安全教育の徹底や危険防止措置を講じることで、労働災害ゼロの継続を目指している。

④ダイバーシティの推進（PI：〈雇用〉NI：〈ジェンダー平等〉、〈年齢差別〉）

シープラスでは、多様な人材の活用を推進しており、性別や年齢等、従業員全員が差別のない環境で生き生きと働けるように職場づくりを進めている。現状はシニア層の再雇用などの年齢に配慮した柔軟な受入れが中心となっているが、今後の事業展開を見据え、更なるシニア層の雇用拡大や、女性の就業割合が低いとされる運送業界において、女性社員の採用数漸増を目指していく。

具体的な取組として、シニア層の就労拡大に向けては、再雇用制度の柔軟な運用を通じて、本人の就労意向や体調等に合わせて長期的に働き続けられる環境の整備を図っていく。また、女性の採用および活躍推進に向けては、適宜女性人員の募集を進めるとともに、育児・介護支援など女性が安心・継続して働きやすい職場環境につながる各種制度の整備を推進していく。

今後も性別や年齢にかかわらず、意欲ある多様な人材を積極的に受け入れ、様々な従業員が安心して就労できる環境へ向けた取組みを継続的に図っていく。

ア. 従業員一覧(グループ全体 2025年12月末現在)

全従業員数 19人	男性	15人	全従業員のうちパート従業員数	3人
	女性	4人	全従業員のうち60歳以上の従業員数	1人

イ. 女性活躍推進・ダイバーシティの推進に向けた目標

項目	実績 (2025年12月末)	目標 (2045年12月末)
女性社員数	4人	7人
役職者における女性の割合	0% (総役職者2名のうち0名)	25% (総役職者4名のうち1名)
シニア層従業員数(60歳以上)	1人	4人
全従業員数	19人	30人

ウ. 地域人材の積極的な採用

シープラスでは、今後の事業規模の拡大と従業員数の増強に向けて、道央圏を中心とした地域人材の採用に力を入れていく。道央圏における人材の採用は、地域経済の活性化に直接的に貢献する取組みでもあることを鑑み、同社は地域に根ざした企業として、積極的に地元人材の採用を図っていく。

項目	実績 (2025年度)	目標 (2045年末まで累計)
地域人材採用数	0人	15人

(3) 人材育成の強化・労働生産性向上に向けた各種取組み

項目	内容
インパクトの種類	PI の向上、NI の低減
インパクト エリア/カテゴリ	PI: 〈教育〉 NI: 〈社会的保護〉
影響を与える SDGs の目標	 
内容・対応方針	・労働生産性向上に向けた従業員の資格取得のサポート
毎年モニタリングする 目標と KPI	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人材育成の強化に注力するとともに、労働生産性向上に向けた取組みの推進 <p>【KPI】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2045 年末までに大型自動車第一種運転免許保有者数の増加 (2025 年末/延べ 6 人→2045 年末/延べ 10 人) <p>※設定した KPI のうち目標年度に達したものについては、再度の目標設定等を検討</p>

①資格取得のサポート (PI : 〈教育〉、NI : 〈社会的保護〉)

従業員のスキルアップにつながる資格の取得については、その受験費や研修費等を会社負担しており、従業員の資格取得により業務の生産性向上を目指している。特に事業の核となる「大型自動車第一種運転免許」の取得については、社内での取得推奨と費用補助を徹底している。人材投資を通じて、従業員の市場価値向上と持続的な事業拡大を支える強固な組織基盤の構築を目指している。

ア. 大型自動車第一種運転免許の保有者

実績 (2025 年末)	目標 (2045 年末)
6 人 (延べ人数)	10 人 (延べ人数)

(4) 経済力を高める各種施策の取組み

項目	内容
インパクトの種類	PI の向上
インパクト エリア/カテゴリー	PI: 〈移動手段〉、〈零細・中小企業の繁栄〉
影響を与える SDGs の目標	 
内容・対応方針	・経済力を高める各種施策の実行
毎年モニタリングする 目標と KPI	【目標】 ・事業規模の拡大 【KPI】 ・2045 年度末までに売上規模を 20 億円、取引先数を 1,100 社に拡大 ※設定した KPI のうち目標年度に達したものについては、再度の目標設定等を検討

①事業規模の拡大(PI : 〈移動手段〉、〈零細・中小企業の繁栄〉)

シープラスは、北海道と本州を結ぶ独自の輸送事業を軸に、荷役等の各種付帯サービスも提供し、荷主の支持を得て、創立から 6 年でその事業規模を順調に拡大してきた。本州と物理的に距離がある北海道において、本州からの物品供給を担う同社の輸送機能は、地域住民・荷主双方にとって移動インフラとして重要な役割を担っている。

今後は 2025 年に本格稼働した恵庭市の新倉庫をハブとして活用し、さらなる事業成長を目指す。こうした健全な事業規模の拡大は、地域住民にとって必要不可欠な移動・輸送システムの維持・拡大に直結する。併せて、同社の取引先の多くを占める地域の中小・零細企業（荷主）への安定的な取引機会を創出し、サプライチェーンを構成する企業の経営基盤強化と持続的な経済価値向上に大きく貢献するものである。

同社は、2045 年度末までに売上規模を 20 億円、取引先数を 1,100 社に拡大することを目標に掲げ、地域物流を担い地域経済の活力ある発展に寄与していく方針である。

ア. 事業規模拡大へ向けた目標



項目	実績 (2025 年度)	目標 (2045 年度)
売上高の増加	13 億円	20 億円
取引先の増加	720 社	1,100 社

5. 本ファイナンスで KPI を設定したインパクトの種類、SDGs 貢献分類、影響を及ぼす範囲

(1) 本ファイナンスで KPI を設定したインパクトの種類、SDGs 貢献分類、影響を及ぼす範囲






シープラスの事業活動は、SDGs の 17 の目標と 169 のターゲットに以下のように関連している。

①環境配慮に向けた取組み

SDGs17 の目標	ターゲット	内容
	11.6	2030 年までに、大気質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。
	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。



期待されるターゲットの影響としては、環境負荷の低減に向けた各種施策を実行することで、二酸化炭素排出や廃棄物等の削減に寄与する。

②働きやすい職場づくりに向けた取組み

SDGs17 の目標	ターゲット	内容
	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。
	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。
	5.5	政治、経済、公共分野でのあらゆるレベルの意思決定において、完全かつ効果的な女性の参画及び平等なリーダーシップの機会を確保する。
	8.5	2030 年までに、若者や障がい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。
	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。



期待されるターゲットの影響としては、賃金のベースアップ等による社員の待遇改善をはじめ、多様な人材が働きやすい社内環境づくりの実践を通じて、従業員全員が差別なく働ける職場環境の確立に寄与する。

③人材育成の強化・労働生産性向上に向けた各種取組み

SDGs17の目標	ターゲット	内容
 4 質の高い教育をみんなに	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 働きがいも経済成長も	8.2	高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。

期待されるターゲットの影響としては、人材育成の強化に注力することを通じて、労働生産性向上に寄与する。

④経済力を高める各種施策の取組み

SDGs17の目標	ターゲット	内容
 8 働きがいも経済成長も	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。
 9 産業と技術革新の基盤をつくろう	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。

期待されるターゲットの影響としては、経済力を高める各種施策の実行により地域貢献を図ることに寄与する。

(2) 企業の所在地において認識される社会的課題・環境問題への貢献

シープラスが拠点を置く北海道恵庭市（以下、恵庭市）では、1973年の「恵庭市総合開発計画」以降、これまで5期にわたって「総合計画」を策定してきた。恵庭市の「第5期総合計画」は、2016年度から10年間を期間としており、2026年1月には「第6期恵庭市総合計画基本構想」（以下、本計画）を策定、恵庭市の立地特性や交通インフラを最大限に活用し、「活力あるまちづくり」を推進することを目指している。

① 計画の位置づけと目的

本計画は、市の最上位計画として、各種個別計画や行政施策の基本的な方向性を示し、行政運営の根幹を成すとともに、市民・事業者・地域団体など多様な主体が共通認識のもとで協働して取組むための指針となっている。本計画の目的は、長期的な視点から将来のまちのあるべき姿を描き、それを実現するための施策や事業を体系的に整理することで、効率的かつ効果的な行政運営を実現することにある。また、市民にとっても、まちづくりに対する理解と主体的な参加を促すための手がかりとなることを目指している。

② 将来都市像

未来をひらく つながり広がる 文化創造都市
～笑顔咲く 暮らし彩る ガーデンシティ～

③ 基本目標・施策等

将来都市像の実現に向けて、長期的な展望にたち、10年間の総合的な政策展開の方向性として5つの基本目標を定めるとともに、各種施策や関連するSDGs 17の目標は以下のとおり。

図表 3 本計画の基本目標・施策等

基本目標	施策	施策範囲	関連するSDGs 17の目標
1 自然と共生し誰もが安全安心に暮らせる市民主体のまち 《生活環境・自然環境》	1 地域コミュニティ活動や市民活動の振興	地域コミュニティ活動、市民活動	
	2 多様性・多文化共生と男女共同参画の推進	人権、多様性、多文化共生、男女共同参画	
	3 安全安心な市民生活の確保	交通安全、防犯、空き家対策、消費生活	
	4 防災体制の充実	防災、減災、地域防災、危機管理	
	5 消防・救急体制の充実	消防、救急	
	6 水と緑豊かな自然環境の保全と共生	環境保全、有害鳥獣対策	
	7 ごみの減量と適正な処理の推進	ごみ処理、循環型社会	
	8 ゼロカーボンの推進	エネルギー資源、脱炭素	
	9 自衛隊との連携・協力	駐屯地	
2 共につながり支えあい 誰もが生き生きと暮らし続けられるまち 《保健・医療・福祉・スポーツ》	1 福祉サービス・福祉事業の充実	地域福祉、低所得者福祉、社会保険	
	2 重層的支援体制整備事業の推進	高齢者福祉、障がい福祉	
	3 地域包括ケアシステムの推進	介護サービス、生活支援、地域医療	
	4 生涯を通じた健康づくり・生きがいづくりの推進	保健、健康づくり	
	5 スポーツを通じた健康づくりの推進	スポーツ	
	6 地域に根ざした持続可能なスポーツ環境の整備	スポーツ環境	
3 まちの魅力を生かした交流やにぎわいが生まれるまち 《産業・観光》	1 シティプロモーションの推進	シティセールス、移住・定住	
	2 花のまちづくりの推進	花のまちづくり	
	3 観光地域づくりの推進	観光、ガーデンツーリズム、スポーツツーリズム	
	4 農業・商工業の振興	農業、林業、商工業、中小企業	
	5 企業誘致や雇用の促進	企業誘致、雇用創出、就労支援	
4 機能的な都市空間を形成し利便性が高く快適に暮らせるまち 《都市基盤・まちづくり》	1 都市基盤施設の整備・機能維持	道路、上下水道、公園、市営住宅、墓園、火葬場	
	2 魅力ある市街地の形成	駅周辺整備、コンパクトシティ、景観、都市づくり	
	3 新たな市街地整備の推進	土地利用、市街地拡大	
	4 交通ネットワークの形成	公共交通	
5 ふるさとに誇りをもって健やかに成長し 人と文化が育まれるまち 《子育て・教育》	1 子ども・子育て支援の充実	子育て支援、児童福祉、母子保健、就学前教育・保育、障がい児支援	
	2 小中学校教育の充実	学校教育、教育支援	
	3 青少年・社会教育・読書活動の充実	青少年教育、社会教育、生涯学習、読書	
	4 文化・芸術活動の充実	文化・芸術振興	
	5 文化財保護・活用の推進	文化財	
	6 高等学校・高等教育機関との連携	高校、高等教育機関	

(出所) 恵庭市「第6期恵庭市総合計画基本構想」

④企業の所在地において認識される社会的課題・環境問題への貢献

本計画を基に、シープラスの事業内容や社会貢献活動に照らし合わせると、以下の基本目標と個別目標への取組みが認められ、シープラスは自社の事業を通じて恵庭市の掲げる本計画に対して十分に貢献していると考えられる。

基本目標	施策	関連する SDGs	シープラスの取組み
1 自然と共生し誰もが安全 安心に暮らせる市民主体の まち 《生活環境・自然環境》	2 多様性・多文化共生と男 女共同参画の推進		<ul style="list-style-type: none"> ・ダイバーシティの推進 ・低燃費車の積極的な導入 ・エコドライブの推進
	8 ゼロカーボンの推進		
3 まちの魅力を生かした交流 やにぎわいが生まれるまち 《産業・観光》	4 農業・商工業の振興		<ul style="list-style-type: none"> ・事業規模拡大による地域 経済の発展へ寄与 ・2045 年未までに累計 15 人の地域人材の雇用創出
	5 企業誘致や雇用の促進		

6. シープラスのサステナビリティ経営体制（推進体制、管理体制、実績）

シープラスは、高山代表取締役を最高責任者とし、事業活動とインパクトリーダー、SDGs との関連性について検討を重ね、取組内容の抽出を行っている。取組施策などは前段に記載した内容である。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンス実行後においても、高山代表取締役を最高責任者として、銀行に対する報告も同氏が担当する。全従業員が一丸となり、KPI の達成に向けた活動を実施し、社会的な課題の解決への貢献とともに持続的な経営を実現していく。各 KPI は前述の推進体制に基づき各部門が中心となって取組み、高山代表取締役が統括し、達成度合いをモニタリングしていく。

このような推進体制を構築することで、地域における社会的課題や環境問題にも積極的に取組み、北海道内をリードしていく企業を目指す。

責任者	代表取締役	高山 和美
モニタリング担当者	同上	同上
銀行に対する報告担当者	同上	同上

7. 北海道銀行によるモニタリングの頻度と方法

上記目標をモニタリングするタイミング、モニタリングする方法は以下の通りである。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスで設定した KPI の達成及び進捗状況については、北海道銀行とシープラスの担当者が定期的に会合の場を設け、共有する。会合は少なくとも年に 1 回実施するほか、日頃の情報交換や営業活動の場などを通じて実施する。具体的には、決算後 5 ヶ月以内に関連する資料を北海道銀行が受領し、モニタリングとなる指標についてフィードバックなどのやりとりを行う。

北海道銀行は、KPI 達成に必要な資金及びその他ノウハウの提供、あるいは北海道銀行の持つネットワークから外部資源とマッチングすることで、KPI 達成をサポートする。また、モニタリングの結果、当初想定と異なる点があった場合には、北海道銀行は、同社に対して適切な助言・サポートを行う。

モニタリング方法	対面、テレビ会議などの指定は無し 定例訪問などを通じた情報交換
モニタリングの実施時期、頻度	少なくとも年 1 回実施
モニタリングした結果のフィードバック方法	KPI などの指標の進捗状況を確認しあい、必要に応じて対応策及び外部資源とのマッチングを検討

以上