

株式会社常陽銀行が実施する みちのく陸運株式会社に対する 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、株式会社常陽銀行が実施するみちのく陸運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6月28日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

みちのく陸運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：株式会社常陽銀行

評価者：株式会社常陽産業研究所

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、常陽銀行がみちのく陸運株式会社（「みちのく陸運」）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、株式会社常陽産業研究所による分析・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。常陽銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、常陽産業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、常陽銀行及び常陽産業研究所にそれを提示している。なお、常陽銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、PIF 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 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 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。

常陽銀行及び常陽産業研究所は、本ファイナンスを通じ、みちのく陸運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、みちのく陸運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。

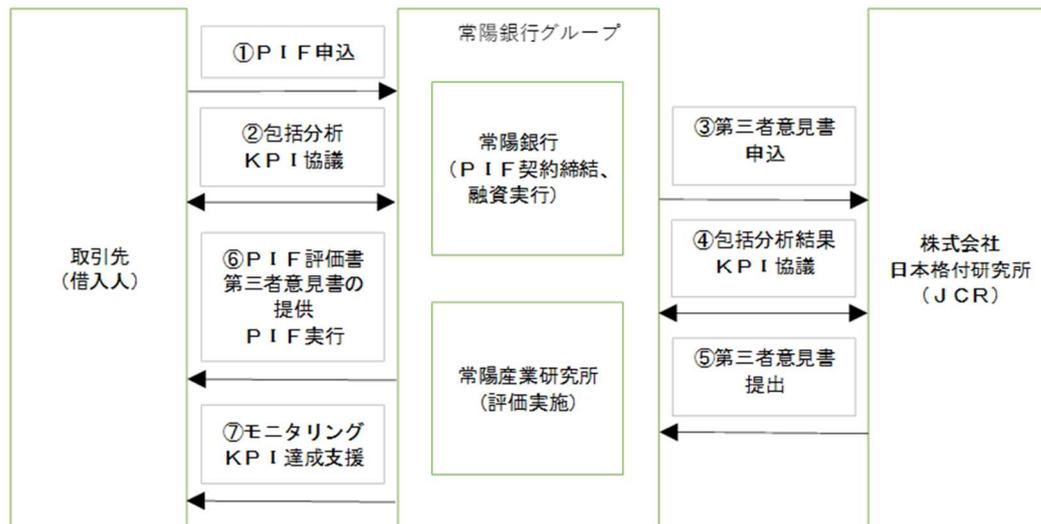
PIF 原則 2

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、常陽銀行が 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) 常陽銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。

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。



(出所：常陽銀行提供資料)

- (2) 実施プロセスについて、常陽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、常陽銀行からの委託を受けて、常陽産業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、全て常陽産業研究所が作成した評価書を通して銀行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、常陽産業研究所が、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みちのく陸運から貸付人である常陽銀行及び評価者である常陽産業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。



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

梶原 敦子

梶原 敦子

担当主任アナリスト

新井 真太郎

新井 真太郎

担当アナリスト

間場 紗壽

間場 紗壽



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

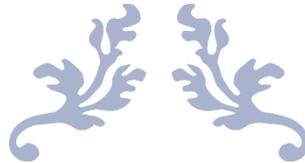
情報サービス部 TEL : 03-3544-7013 FAX : 03-3544-7026

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

みちのく陸運株式会社



2024年6月28日

株式会社常陽産業研究所

目次

1. はじめに.....	1
2. 会社概要.....	2
(1)会社概要.....	2
(2)沿革.....	4
(3)組織体制.....	5
(4)企業理念、経営方針等.....	6
(5)業界動向.....	7
(6)事業概要.....	12
(7)人材育成・福利厚生.....	14
(8)環境・社会活動.....	15
3. 包括的なインパクト分析.....	18
(1)インパクトエリア/トピックの特定.....	18
(2)事業活動エリアにおけるインパクトニーズ.....	20
(3)テーマの設定.....	21
4. インパクトの評価.....	22
(1)高品質・高効率な物流の推進.....	22
(2)環境に配慮した事業活動.....	24
(3)働きがいのある職場環境の整備.....	26
5. 管理体制.....	28
6. 常陽銀行によるモニタリング.....	29

1. はじめに

常陽産業研究所は、常陽銀行がみちのく陸運株式会社(以下、みちのく陸運)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、みちのく陸運の企業活動が、環境・社会・経済に及ぼすインパクト(ポジティブな影響およびネガティブな影響)を分析・評価した。

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」および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、中小企業¹に対するファイナンスに適用している。

■本ファイナンスの概要

資金調達者の名称	みちのく陸運株式会社
調達金額	100,000,000 円
調達形態	証書貸付
契約期間(モニタリング期間)	2024年6月28日～2029年6月25日
資金使途	運転資金

¹ IFC(国際金融公社)または中小企業基本法の定義する中小企業、会社法の定義する企業。

2. 会社概要

(1) 会社概要

みちのく陸運は、福島県福島市に本社を置き、創業から半世紀以上にわたって、一般貨物運送事業や貨物運送取扱事業、倉庫業などを行う企業である。

東北、関東、中京の各拠点を活かし、全国への輸送網を構築している。低床ウイング車といった大型車両による長距離輸送を強みとしており、タイヤや家電、飲料等の運送を手掛けている。

また、事業者の安全性を評価するGマークの取得やグリーン経営認証の取得など社会・環境に配慮した持続可能な経営を行っている。

さらに、大型トラックの最新車種の積極的な導入や2007年には福島県内で初めて携帯電話で飲酒有無を検知するシステムを導入するなど、先進的な技術の導入を積極的に進めている。

<本社 配車センター>



出所:みちのく陸運提供

<みちのく陸運概要>

社名	みちのく陸運株式会社	
代表者	代表取締役会長 遠藤 武 代表取締役社長 遠藤 武義	
住所	〒960-0231 福島県福島市飯坂町平野字若狭小屋 14-6 福島トラックステーション内	
事業所	本社 福島県福島市飯坂町平野字若狭小屋 14-6 名古屋営業所 愛知県名古屋市南区本星崎町廻間 1020-303 栃木営業所 栃木県那須塩原市豊浦字豊浦 3-33 茨城営業所 茨城県石岡市下林 3290-2	
創業年月	1953年3月	
設立年月	1953年3月	
事業内容	一般貨物運送事業、貨物運送取扱事業、倉庫業 等	
資本金	50 百万円	
売上高	1,572 百万円(2023年12月期)	
従業員	104名(2024年5月7日現在)	
取得許認可	一般貨物自動車運送業(仙陸自貨第1625号) 倉庫業(登録第6404号)	
主要取引先	SRI ロジスティクス(株)、ブリヂストン物流(株)、日西物流(株)、日本通運(株)、 NX・NP ロジスティクス(株)、日本梱包運輸倉庫(株)、王子物流(株)、 センコン物流(株)、センコーグループHD(株)、(株)樋口物流サービス、 (株)東海、鮫川運送(株)、北港運輸(株)、川合運輸(株)、トランコム(株)	
関係企業	遠藤運輸(株) 白石遠藤運輸(株)	
保有設備	13.4t 低床ウイング車	51 台
	13.6t 低床ウイング車	30 台
	2.6t ウイング車	1 台

(2)沿革

みちのく陸運は、1953年3月に福島県耶麻郡猪苗代町に創業設立し、1975年7月には、現商号に改めた。

1978年2月には本社を現在地に移転し、パーティクルボードなどの運搬を開始した。また、2010年2月には3PL²の展開を目的として、倉庫業を開始した。さらに2023年3月には2024年問題による預かり荷物増大を見据え、福島第二倉庫を新設した。

2008年2月にはグリーン経営認証を取得し、環境に配慮した持続可能な輸送を目指した経営を継続しているだけでなく、2022年11月にはふくしま健康経営優良事業所に認定され、従業員の健康づくりを意識した経営を行っている。

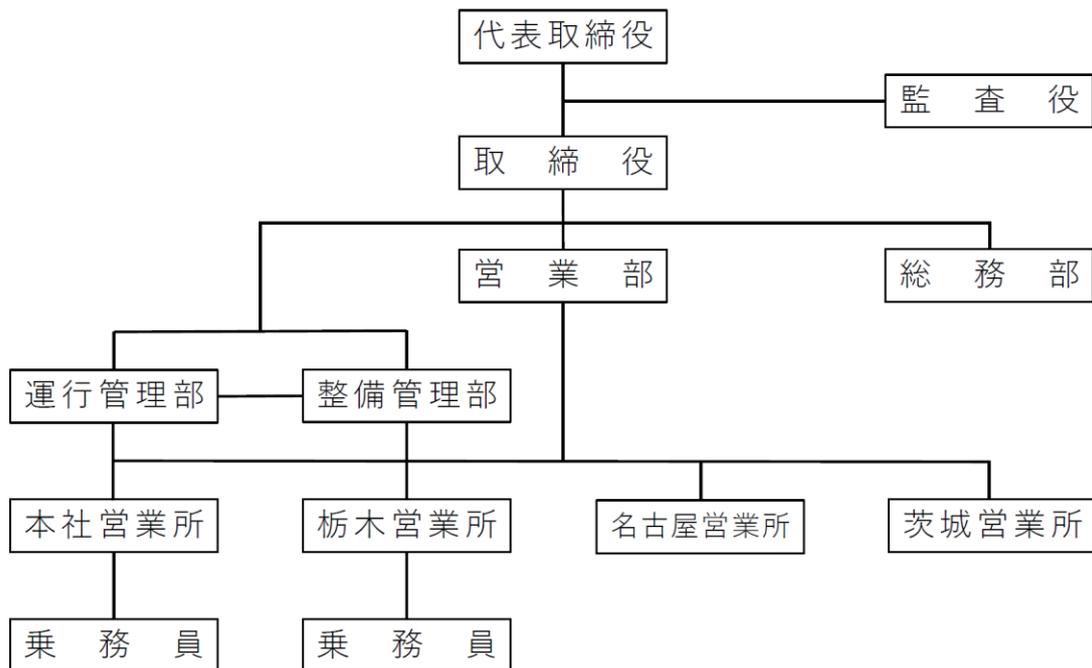
年月	概要
1953年3月	福島県耶麻郡猪苗代町に耶麻貨物自動車(株)を創業設立
1975年7月	みちのく陸運(株)に商号変更
1978年2月	現在地(福島県福島市飯坂町)に本社移転
1985年4月	本社敷地内に保管倉庫設置
1991年9月	配車センター、屋内倉庫増設
2001年5月	名古屋営業所開設
2002年6月	遠藤運輸(株)設立
2002年12月	飯坂車庫新設
2007年12月	福島第一倉庫新設
2008年2月	グリーン経営認証取得
2010年2月	倉庫業開始(登録第6404号 日本倉庫協会会員)
2011年11月	白石遠藤運輸(株)設立
2012年4月	栃木営業所開設
2022年9月	茨城営業所開設
2022年11月	ふくしま健康経営優良事業所認定
2023年3月	福島第二倉庫新設

² 3PL(サードパーティー・ロジスティクス)とは、荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行すること。

(3)組織体制

みちのく陸運の組織体制は下図の通りであり、代表取締役・取締役が各部を統括している。また、運行管理部と整備管理部が連携して各営業拠点のトラックの管理・整備を行っている。

<組織図>



出所:みちのく陸運提供

(4) 企業理念、経営方針等

みちのく陸運では、企業理念として「物流を通して社会に貢献し、豊かな地域と未来を作る」を掲げている。みちのく陸運は福島県を中心とした地域の流通を担うだけでなく、福島県と他地域との長距離運送を行うことで、社会・地域への貢献を実現している。また、健康事業所宣言の実施の他、ふくしま健康経営優良事業所の認証を受けており、厳しい労働環境が社会問題となっている物流業界において、国の推進する持続可能な物流の実現に向けた先進的な取り組みを実践している。

さらに、同社ではSDGs宣言を行い、物流を通じた社会貢献と豊かな地域・未来を創る環境調和型の運送事業者を目指した取り組みを推進している。

<SDGs宣言書>



出所：東邦銀行

<健康事業所宣言書・ふくしま健康経営優良事業所認証状>



出所：みちのく陸運提供



(5) 業界動向

1) 一般貨物自動車運送事業の動向

貨物自動車運送事業は大きく、トラックを使用して不特定多数から運送依頼を受けて荷物を運送し、運賃を受ける「一般貨物自動車運送事業」と単一特定の荷主から運送依頼を受ける「特定貨物自動車運送事業」に分類できる。

さらに一般貨物自動車運送事業のなかでも宅配便のように不特定多数の荷主から集荷した貨物をターミナル等の営業所または荷扱所で仕分けを行い、ターミナル間で幹線輸送などを定期的に行う「特別積合せ貨物運送事業」の他、ご遺体を搬送する「霊柩運送事業」がある。

2023年3月末における車両規模別事業者数を見ると、一般貨物自動車運送業については、10両以下の事業者が最も多く全事業者の過半数を占めている。さらに100両以下の事業所で全事業者の約98%を占めており、100両以上の車両を有する事業者は全体の中で非常に少ないことが分かる。また、従業員数別で見ても10人以下の事業者が約半数を占めており、100人以下は全体の約97%を占めている。

<運送事業の車両規模別事業者数(2023年3月末現在、単位:者)>

業種 \ 両	10以下	11~20	21~30	31~50	51~100	101~200	201~500	501以上	計
特別積合せ	14	11	11	33	51	81	69	44	314
一般	29,756	13,158	5,950	4,711	2,981	902	242	49	57,749
特定	281	18	5	3	2	0	0	0	309
霊柩	4,557	142	25	20	6	4	1	0	4,755
計	34,608	13,329	5,991	4,767	3,040	987	312	93	63,127
構成比(%)	54.8	21.1	9.5	7.6	4.8	1.6	0.5	0.1	100.0

出所:国土交通省「貨物自動車運送事業者数(規模別)」

<運送事業の従業員数別事業者数(2023年3月末現在、単位:者)>

業種 \ 人	10人以下	11~20	21~30	31~50	51~100	101~200	201~300	301以上	計
特別積合せ	8	8	7	20	54	74	44	99	314
一般	26,533	13,716	6,471	5,260	3,870	1,366	318	215	57,749
特定	251	34	10	8	5	1	0	0	309
霊柩	4,198	280	99	76	49	24	8	21	4,755
計	30,990	14,038	6,587	5,364	3,978	1,465	370	335	63,127
構成比(%)	49.1	22.2	10.4	8.5	6.3	2.3	0.6	0.5	100.0

出所:国土交通省「貨物自動車運送事業者数(規模別)」

2022年度末に登録されているトラック車両数の合計はおよそ780万両となっている。トラック車両数は微増傾向にある。この中でも特にトレーラーが増加しており、5年間で約14%増となっている。

また、いわゆる「緑ナンバー」の営業用トラックはおよそ150万両で、全体の約19%を占めている。

<貨物自動車保有車両数の推移(各年度3月末、単位:両)>

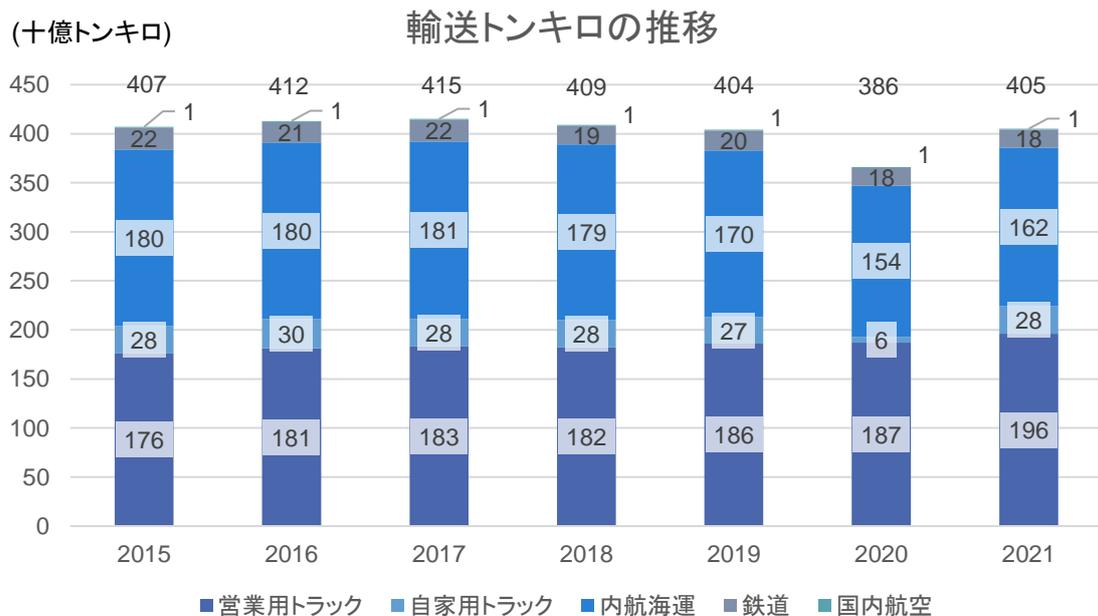
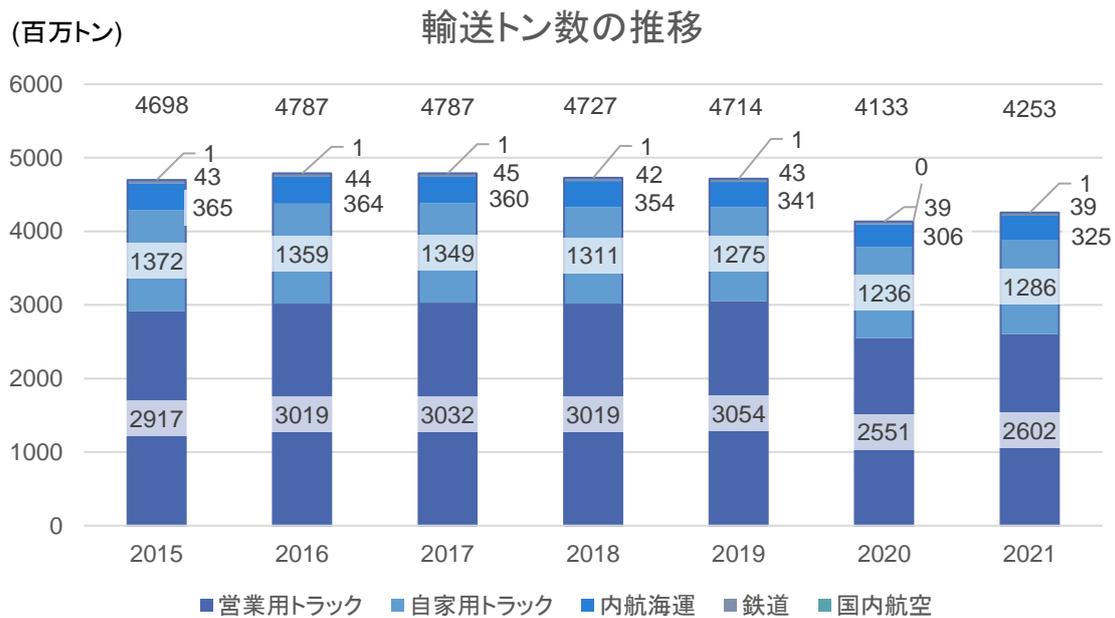
区分		年度					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
普通車	営業用	898,780	912,767	926,279	931,236	932,109	928,352
	自家用	1,459,231	1,473,399	1,486,117	1,502,123	1,514,978	1,526,215
	計	2,358,011	2,386,166	2,412,396	2,433,359	2,447,087	2,454,567
小型車	営業用	72,399	72,954	73,227	72,764	72,634	72,664
	自家用	3,436,213	3,428,428	3,420,834	3,420,039	3,418,629	3,429,440
	計	3,508,612	3,501,382	3,494,061	3,492,803	3,491,263	3,502,104
トレーラー	営業用	158,111	161,870	166,147	168,299	170,421	172,383
	自家用	12,798	13,922	15,612	17,370	19,871	22,483
	計	170,909	175,792	181,759	185,669	190,292	194,866
特用途車 (特殊)	営業用	310,890	314,413	316,711	319,716	321,424	322,049
	自家用	1,265,933	1,276,365	1,289,028	1,300,777	1,312,198	1,325,726
	計	1,576,823	1,590,778	1,605,739	1,620,493	1,633,622	1,647,775
合計	営業用	1,440,180	1,462,004	1,482,364	1,492,015	1,496,588	1,495,448
	構成比	18.9%	19.1%	19.3%	19.3%	19.3%	19.2%
	自家用	6,174,175	6,192,114	6,211,591	6,240,309	6,265,676	6,303,864
	構成比	81.1%	80.9%	80.7%	80.7%	80.7%	80.8%
	計	7,614,355	7,654,118	7,693,955	7,732,324	7,762,264	7,799,312
	構成比	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出所:(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

2) 国内貨物輸送の現状

2021年度における国内貨物の総輸送量は、トン数では年間約43億トン、輸送量に距離を乗じたトンキロでは4,050億トンキロとなっており、トラックの輸送分担率はトンベースで約91%、トンキロベースで約55%を占めている。

<輸送トン数および輸送トンキロの推移>



出所:(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 2023」

3) 物流業界の「2024 年問題」

物流業界の「2024 年問題」とは、2024 年 4 月 1 日より適用された働き方改革関連法に基づき、自動車の運転業務の時間外労働に関する年 960 時間の上限規制等による物流停滞の懸念のことである。労働時間規制等による物流への影響について、具体的な対応を行わなかった場合に、2024 年度で輸送能力が約 14%(4 億トン相当)、2030 年度には約 34%(9 億トン相当)不足する可能性があるとされている。

<主な改正内容>

	従前	2024 年 4 月以降
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 か月あたり】 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航は週 2 回まで 16 時間 ※14 時間超は 1 週間 2 回以内 【1 か月あたり】 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。

国では「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、2024 問題への対策として、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「物流革新に向けた政策パッケージ」として決定した。

<物流革新に向けた政策パッケージにおける具体的な施策例>

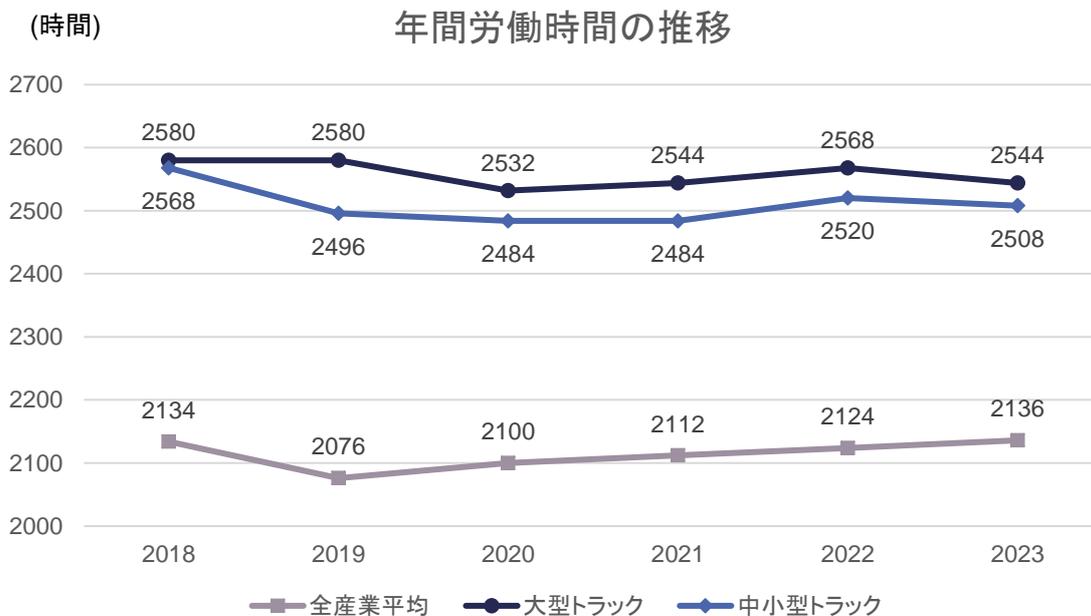
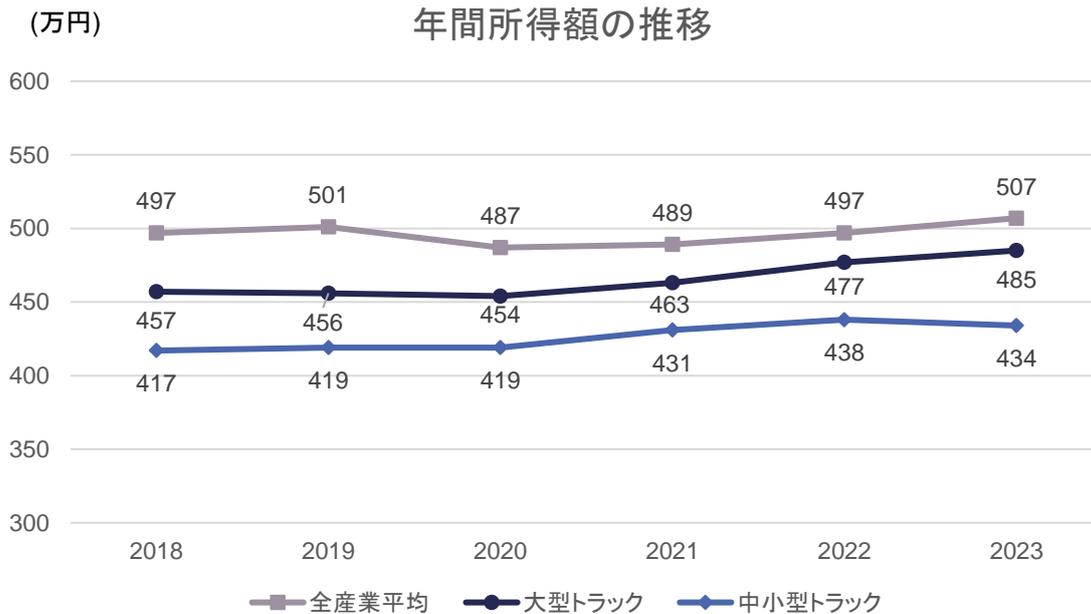
<p>(1) 商慣行の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減に向けた規制的措置等の導入 ・納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し <p>(2) 物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・即効性のある設備投資の促進 ・「物流 GX」の推進(モーダルシフト等) ・「物流標準化」の推進 ・地域物流棟による共同輸配送の促進 ・高速道路のトラック速度規制の引上げ ・女性や若者等の多様な人材の活用・育成 <p>(3) 荷主・消費者の行動変容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
--

出所:「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」資料より一部抜粋

＜トラックドライバーの賃金・労働時間＞

トラックドライバーの賃金水準は全産業平均と比較して低い水準で推移している一方、年間労働時間は全産業平均と比較して長時間となっている。

年間所得額は、全産業と比較して、大型トラックドライバーで約 4%低く、中小型トラックドライバーで約 14%低い。年間総労働時間は、全産業と比較して、大型トラックドライバーで 408 時間(34 時間/月)長く、中小型ドライバーで 372 時間(31 時間/月)長い。



出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

(6)事業概要

1) 保有車両

みちのく陸運は、低床ウイング車を中心とした、トラックを100台程度保有している。

低床ウイング車は、通常よりも小径のタイヤを使用することで、荷台の床面地上高が790～955mm程度となるウイング車である。床面地上高を低くすることで、荷物の積み下ろしの負担軽減やより多くの荷物を積載できるなどのメリットがある。

同社では、新車導入サイクルを早め、最新車両を積極的に導入していることや、スマートフォンと連携したアルコールチェッカー、ドライブレコーダーの全車装備など安全を最優先に考えた取り組みを行っている。

また、みちのく陸運では、排ガス中のNO_xを無害なN₂(窒素)とH₂O(水)に分解する尿素SCR(選択式還元触媒)システムをトラックに全車導入しており、環境に配慮した事業活動を推進している。

<低床ウイング車>



出所:みちのく陸運提供

<ウイング車の例>



出所:日本フルハーブ(株)

2) 輸送業

みちのく陸運では、福島県、茨城県、栃木県、愛知県に事業所を有し、大型車による長距離輸送をメインとし、全国への輸送を可能としている。

輸送品目は、タイヤや家電、飲料をはじめとした多種多様な商品の輸送を行っている。

安全性優良事業所(G マーク事業所)³認定を受けており、安全な輸送のための取り組みを推進している。2023年11月には優秀安全運転事業所表彰で銀賞を受賞している。

2024年問題対策として、荷主に対し運行改善の要望や積み降ろし作業の見直し、荷待ち時間の短縮など、積極的に働きかけを実施している。加えて、時間外労働時間の上限規制に伴い、物流量の減少、トラックドライバーの不足が加速していく中、同社ではドライバー増員に積極的に取り組んでおり、現在ではドライバーの人数に対しトラックの納車が間に合わないペースで増員に成功している。

<G マーク>



出所:(公社)全日本トラック協会 HP

3) 倉庫業

みちのく陸運では、2007年に福島第一倉庫(本社敷地内約330㎡)、2023年に福島第二倉庫(本社敷地内約500㎡)を設置・運営しており、貨物の輸送だけでなく、保管業務を含めた機能を有している。

<福島第二倉庫>



出所:みちのく陸運提供

³ (公社)全日本トラック協会が2003年7月より利用者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として、事業者の安全性を正當に評価し、認定し、公表する制度。全国のトラック運送事業所数86,405事業所(2023年12月1日)のうち33.6%に相当する29,044事業所が「安全性優良事業所」となっている。2022年(1~12月)中における車両1万台あたりの重傷事故以上の事故割合は、未取得営業所と比較して20%以下(未取得事業所5.7件に対して取得事業所では0.9件)となっている。

(7)人材育成・福利厚生

人材育成面では、業務に必要な運行管理者や衛生管理者、大型自動車運転免許、フォークリフト免許等の資格の取得費用を会社負担とするなど、従業員のスキルアップを積極的に支援している。また、自動車の点検・整備責任者を任命し、ドライバーへの教育を徹底し、安全会議を定期的に行っている。

<主な資格等取得者数(2024年3月末現在)>

資格名	取得者数
運行管理者(貨物)	16名
整備管理者	8名
第一種衛生管理者	6名
大型自動車運転免許	88名
フォークリフト免許	84名
倉庫管理主任者	5名

福利厚生面では、ふくしま健康経営優良事業所認定を取得しており、年次有給休暇取得の奨励や時間外労働時間の削減を目指している。さらにドライバー専用のシャワールーム・洗濯乾燥機・マッサージチェア・仮眠室等を含む休憩室を整備し、輸送に集中できる環境づくりに注力している。

<休憩室>



出所:みちのく陸運提供

(8)環境・社会活動

1)環境活動

みちのく陸運では、下記のような環境方針を定め、社内全体として環境に配慮した事業活動を推進している。

<環境方針>

基本理念

当社は、環境問題への取組が人類共通の課題であると認識し、企業の社会的、公共的使命を自覚し「よき企業市民」として地球環境保全に積極的に取組み、地域社会の発展に貢献し、社会から一層信頼される企業を目指します。

基本方針

- ①環境関連法規制、条例、協定及びその他の要求事項を遵守し、環境負荷の低減、環境汚染の防止に努めます。
- ②自動車からの排出ガスによる地球温暖化、大気汚染を防止するため、エコドライブの実践、最新規制適合ディーゼル車や低公害車の導入を推進します。
- ③環境教育、啓発活動を通じて全従業員に本方針を周知するとともに、社員の環境保全意識の向上を図り、地域の環境保護活動に積極的に貢献します。
- ④廃棄物の削減、適正処理、リサイクルを推進します。
- ⑤環境目標を定め、定期的に見直すことにより、環境保全活動の継続的な改善に努めます。

出所：みちのく陸運提供

環境活動としてグリーン経営認証⁴を2008年以降継続して登録しており永年登録事業所表彰を受けている。同社ではエコドライブの徹底や最新の排ガス処理装置の搭載された低公害車の導入を積極的に推進しており、窒素化合物(NO_x)の排出量削減に貢献している。加えて、営業車で電気自動車(EV)を導入している。

<グリーン経営認証ゴールドステッカー>



出所：(公財)交通エコロジー・モビリティ財団 HP

<https://www.green-m.jp/index.html>

⁴ グリーン経営は、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団が認証機関となって実施している、自主的・計画的に環境対策を進めながら、経営面での向上を図っていく経営を実施する運輸事業者に対する認証制度である。グリーン経営認証では、「1.環境保全のための仕組み・体制の整備」「2.エコドライブの実施」「3.低公害車の導入」「4.自動車の点検・整備」「5.廃車・廃棄物の排出抑制、適正処理およびリサイクルの推進」「6.管理部門(事務所)における環境保全の推進」の6項目を取り組むべき活動としている。

また、福島県内の企業や団体、教育・行政機関などが連携する「ふくしま SDGs プロジェクト」のブロンズパートナーとして SDGs を推進している。同社では、福島第二倉庫の屋根に自家消費型の太陽光発電設備(11.2kW)を設置し、本社社屋の電力をはじめ、倉庫内の照明や電動フォークリフト・営業車として導入している EV の充電に利用している。

<「ふくしまみんなの SDGs 2023-2024」での活動紹介>

みちのく陸運株式会社

福島市飯坂町平野字若狭小屋14-6 | TEL 024-557-5145 | <https://www.michinoku-exp.com>

想いを載せて未来へ届ける

最新の排ガス処理装置が搭載された車両の積極的な導入と、ドライバーへのエコドライブの管理を徹底し、窒素酸化物（NOX）の排出削減に取り組んでいます。新設した倉庫の屋根に約150坪分のソーラーパネルを設置し倉庫内の照明やリフトの充電、本社社屋の電力として活用する予定です。

また、SDGsの取り組みを行う以前から「Gマーク認定」「グリーン経営認証」を取得しております。新たに自社の営業車として電気自動車2台を導入しました。環境への配慮と安全の意識はすでに全従業員に根づいています。



最新の排ガス処理装置が搭載された車両



1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	

出所：ふくしま SDGs プロジェクト HP「SDGs の教材・ゲーム」

<https://sdgs.fukushima.jp/challenge/game/>

2)社会貢献

みちのく陸運では、地元プロバスケットボールチームである福島ファイヤーボンズのオフィシャルパートナーに2022-23シーズンよりなっている。また、日本ゴルフツアー機構の国内男子下部ツアーであるABEMA ツアーの「ダンロップフェニックストーナメントチャレンジ in ふくしま」(旧称:ダンロップ・スリクソン福島オープントーナメント)に2018年以降継続して特別賞を提供している。加えて、「信夫山パークランニングレース」や「親子大運動会 in ふくしま」への協賛など地域スポーツ振興に取り組んでいる。

さらに、公益社団法人福島県トラック協会員また福島県倉庫協会員として、福島県、福島市、南相馬市等の自治体と災害時の協力協定を締結しており、他県を含めた災害発生時に物資の運搬支援を行っている。

<福島ファイヤーボンズオフィシャルパートナー一覧>



出所:福島ファイヤーボンズ公式 HP「2023-24 SEASON PARTNER」

<https://firebonds.jp/sponsor/2023-24/>

<能登半島地震における災害協力の様子>



出所:みちのく陸運提供

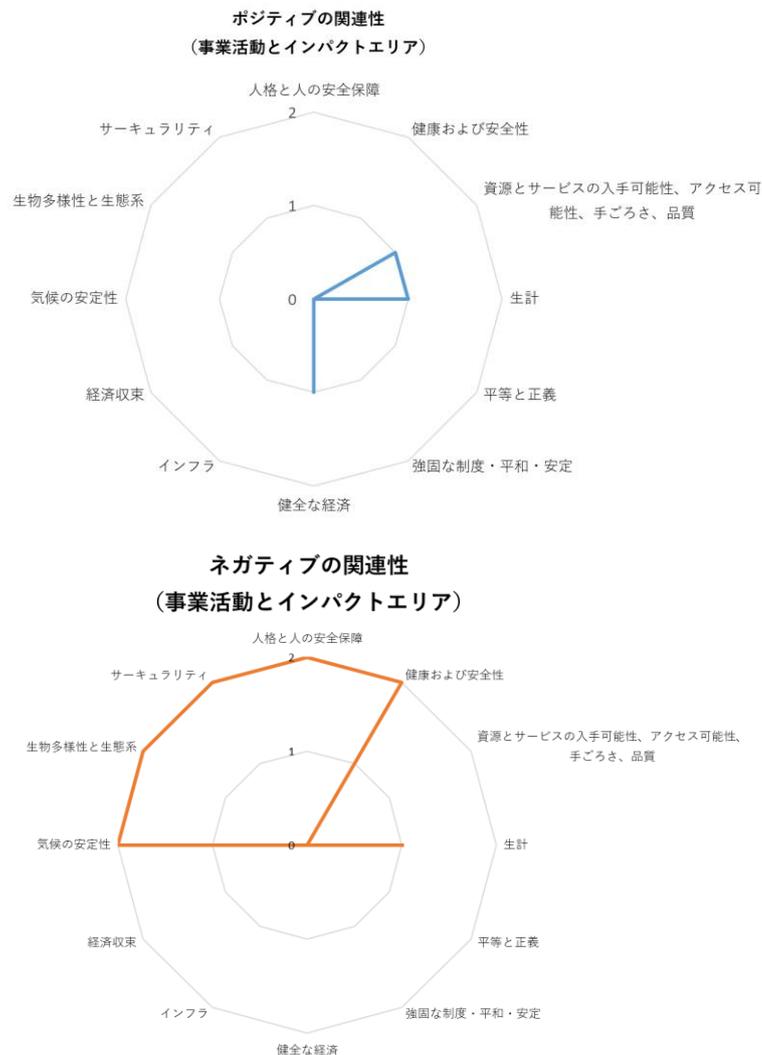
<親子運動会 in ふくしまの様子>



3. 包括的なインパクト分析

(1) インパクトエリア/トピックの特定

UNEP FI が提供するインパクトレーダーを用いて、みちのく陸運の属する業種の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)が社会面、社会経済面、環境面の 12 のインパクトエリア並びに 34 のインパクトトピックのどのエリア/トピックに発現するのか、包括的なインパクト分析を実施した。包括的なインパクト分析を実施した。なお、同社の事業は国際標準産業分類の「4923 陸路貨物運送業」、「5210 倉庫保管業」、「6810 自己所有物件または賃借物件による不動産業」の 3 業種に跨るが、「4923 陸路貨物運送業」が売上構成の大部分を占めていることから、業種については「4923 陸路貨物運送業」としている。



同社の事業を鑑み、教育【PI】、年齢差別【NI】を追加し、自然災害【NI】、賃金【PI】、生物種【NI】、生息地【NI】を削除した。同社の最終的なインパクトエリア/トピックは、以下の通りである。

【UNEP FI のインパクト分析ツールを用いたインパクト分析結果】

PI: ○ NI: ●

カテゴリ	エリア	トピック	関連SDGs	既定値	修正値
社会面	人格と人の安全保障	紛争	16		
		現代奴隷	8,16		
		児童労働	8,16		
		データプライバシー	16		
		自然災害	11,13	●	
	健康および安全性	-	3	●	●
	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	6		
		食料	2		
		エネルギー	7		
		住居	11		
		健康と衛生	3,6		
		教育	4		○
		移動手段	9,11	○	○
		情報	16		
		コネクティビティ	9		
		文化と伝統	11		
	ファイナンス	8,9			
	生計	雇用	1,8	○	○
		賃金	1,8	○	
		社会的保護	1,10	●	●
その他の社会的弱者		10			
平等と正義	ジェンダー平等	5			
	民族・人種平等	10			
	年齢差別	10		●	
	その他の社会的弱者	10			
社会経済面	強固な制度・平和・安定	法の支配	16		
		市民的自由	16		
	健全な経済	セクターの多様性	8,9		
		零細・中小企業の繁栄	8	○	○
	インフラ	-	9		
経済収束	-	10,17			
環境面	気候の安定性	-	13	●	●
	生物多様性と生態系	水域	6,14		
		大気	11,12	●	●
		土壌	15,12	●	●
		生物種	14,15	●	
		生息地	14,15	●	
	サーキュラリティ	資源強度	12	●	●
廃棄物		11,12	●	●	

(2) 事業活動エリアにおけるインパクトニーズ

特定したインパクトエリア/トピックに関して、その重要性を判断するにあたり、みちのく陸運の事業活動エリアにおけるインパクトニーズとの関連性について検証する。

福島県は、2022年度からの県政運営の基本方針「福島県総合計画(2022▶2030)」において、「やさしさ、すこやかさ、おいしさあふれる ふくしまを共に創り、つなぐ」を基本目標とし、将来の姿として「ひと」「暮らし」「しごと」が調和しながらシンカ(深化、進化、新化)する豊かな社会を目指している。

「ひと」では、全国に誇れる健康長寿県を目指しており、同社の取り組む健康経営が該当すると考えられる。「暮らし」では、環境と調和・共生する県づくりを目指しており、同社の取り組む環境経営の取り組みや自家消費型太陽光発電システムの導入が該当すると考えられる。「しごと」では、福島産業を支える人材の確保・育成を目指しており、同社の従業員に対する福利厚生の取り組みや資格取得支援が該当すると考えられる。

以上のことから、同社のインパクトは地域のニーズと整合していると考えられる。

<福島県総合計画における施策体系>

● 政策分野別の主要施策の体系

分野	政策	施策
ひと	全国に誇れる健康長寿県へ	若い世代から高齢者までライフステージに応じた疾病予防 など4施策
	結婚・出産・子育ての希望をかなえる環境づくり	出会い・結婚・妊娠・出産の希望をかなえる支援の充実 など3施策
	「福島ならではの」教育の充実	「学びの変革」の推進と資質・能力の育成 など6施策
	誰もがいきいきと暮らせる県づくり	多様な人々が共に生きる社会の形成 など4施策
	福島への新しい人の流れづくり	ふくしまとのつながりの強化、関係人口の拡大 など2施策
暮らし	東日本大震災・原子力災害からの復興・再生	複合災害からの復興の加速化、避難地域の復興・再生 など8施策
	災害に強く治安が確保されている安全・安心な県づくり	災害に強い県土の形成 など7施策
	安心の医療、介護・福祉提供体制の整備	質が高く切れ目のない医療提供体制の構築 など5施策
	環境と調和・共生する県づくり	豊かな自然や美しい景観の保護・保全 など4施策
	過疎・中山間地域の持続的な発展	過疎・中山間地域のひとの確保と地域力の育成 など3施策
	ふれあいと親しみのある魅力あふれる県づくり	にぎわいと魅力あるまちづくりの推進 など5施策
しごと	地域産業の持続的発展	地域の企業が主役となる、しなやかで強い地域産業の育成・支援 など3施策
	福島イノベーション・コースト構想の推進	福島イノベーション・コースト構想を基軸とした産業集積・振興 など4施策
	もうかる農林水産業の実現	農林水産業の多様な担い手の確保・育成 など5施策
	再生可能エネルギー先駆けの地の実現	再生可能エネルギー等の更なる導入拡大と利用促進 など3施策
	魅力を最大限いかした観光・交流の促進	ふくしまの地域資源の磨き上げ及び魅力発信による誘客の拡大 など4施策
	福島産業を支える人材の確保・育成	県内経済を支える人材の確保・育成 など3施策
	地域を結ぶ社会基盤の整備促進	基盤となる道路ネットワークの整備 など3施策

出所：福島県「福島県総合計画(2022▶2030)」

(3) テーマの設定

特定したインパクトエリア/トピックのうち、PIを拡大し、NIを緩和することが想定され、みちのく陸運の経営の持続可能性を高めるテーマとして、「高品質・高効率な物流の推進」「環境に配慮した事業活動」「働きがいのある職場環境の整備」の3つを設定した。

設定したテーマと取り組み内容、対応するインパクトエリア/トピックとの対応は下表の通りである。

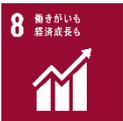
テーマ	取り組み内容	対応するインパクトエリア/トピック
○高品質・高効率な物流の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高品質な物流の推進 ・ 高効率な物流の取り組み 	健康および安全性【NI】、 移動手段【PI】、 零細・中小企業の繁栄【PI】
○環境に配慮した事業活動	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大気汚染軽減への取り組み ・ CO2 排出量削減への取り組み ・ 環境経営への取り組み 	気候の安定性【NI】、 大気【NI】、土壌【NI】、 資源強度【NI】、廃棄物【NI】
○働きがいのある職場環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 労働環境の整備・福利厚生 の充実による雇用の確保 ・ 社員の能力開発支援 ・ ダイバーシティ推進 	健康および安全性【NI】、 教育【PI】、雇用【PI】、 社会的保護【NI】、 年齢差別【NI】

4. インパクトの評価

ここでは、先に設定した3つのテーマに対して、SDGs17のゴールと169のターゲットのいずれに該当するのかを明示するとともに、具体的な取り組み内容について記載する。

また、3つのテーマにおけるインパクトの発現状況を今後も測定可能なものとするため、それぞれについてKPIを設定する。

(1) 高品質・高効率な物流の推進

項目	内容
インパクト エリア/トピック	健康および安全性【NI】、移動手段【PI】、零細・中小企業の繁栄【PI】
関連する SDGs	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: flex-start;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;">  <div style="margin-left: 10px;">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。</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;">  <div style="margin-left: 10px;">8.4 2030年までに、世界の消費と生産における資源効率を漸進的に改善させ、先進国主導の下、持続可能な消費と生産に関する10カ年計画枠組みに従い、経済成長と環境悪化の分断を図る。</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;">  <div style="margin-left: 10px;">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。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。</div> </div> </div>
取り組み内容	<p>① 高品質な物流の推進</p> <p>－ 健康および安全性【NI】、移動手段【PI】 －</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ みちのく陸運では、安全性優良事業所(Gマーク事業所)認定を受けており、安全な輸送のための取り組みを推進している。 ・ また、同社は特定の荷主の輸送を担うチャーター便の取扱量が多く、業界全体で2024年問題による輸送能力不足が懸念される中、荷主の細かいニーズに応じた輸送を行っている。

項目	内容
	<ul style="list-style-type: none"> 同社では、安全輸送を目指し、衝突被害軽減ブレーキ・セーフティ機能が搭載された最新車両を導入することで、安定的な輸送も実現している。また、最新車両を導入することにより、車両の故障による運航遅延リスクを低減させ、定時運行性を高めている。 自動車の点検・整備の責任者を明確化し、安全会議を定期的を実施している。 <p>＜安全優良事業所(Gマーク事業所)認定証＞</p>  <p>出所:みちのく陸運提供</p>
	<p>② 高効率な物流への取り組み</p> <p>- 移動手段【PI】、零細・中小企業の繁栄【PI】 -</p> <ul style="list-style-type: none"> みちのく陸運では、福島県、茨城県、栃木県、愛知県に営業所を有し、拠点間での荷物のやり取りを行うことで、チャーター便において課題となる空車率を低減させ、輸送効率を高めている。 また、同社では、独自の配車システムを導入することで、空車率の低減と所有トラックの効率的な利用を推進している。 同社では、荷物の種類・量・行先等に応じて、他の地元運送事業者と連携し、運送を行うことで、小規模な運送事業者等の発展に寄与している。また、地元企業から優先的に物品や資材の調達を実施している。
目標と KPI	<p>G マーク事業所の認定維持 継続中(2023 年 12 月期) ⇒ 認定維持(2028 年 12 月期)</p> <p>チャーター便取扱量 213,593 トンキロ(2023 年 12 月期) ⇒ 214,000 トンキロ以上(2028 年 12 月期)</p> <p>空車回送割合の低減 15.7%(2023 年 12 月期) ⇒ 15.0%(2028 年 12 月期)</p>

(2)環境に配慮した事業活動

項目	内容
インパクト エリア/トピック	気候の安定性【NI】、大気【NI】、土壌【NI】、資源強度【NI】、廃棄物【NI】
関連する SDGs	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: flex-start;"> <div style="margin-bottom: 10px;">  <p>11 住み続けられるまちづくりを</p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;">  <p>12 つくる責任 つかう責任</p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;">  <p>13 気候変動に具体的な対策を</p> </div> <div>  <p>15 陸の豊かさも守ろう</p> </div> </div> <p>11.6 2030 年までに、大気の水質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。</p> <p>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。</p> <p>13.2 気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。</p> <p>15.1 2020 年までに、国際協定の下での義務に則って、森林、湿地、山地及び乾燥地をはじめとする陸域生態系と内陸淡水生態系及びそれらのサービスの保全、回復及び持続可能な利用を確保する。</p>
取り組み内容	<p>① 大気汚染軽減への取り組み</p> <p>- 大気【NI】、土壌【NI】 -</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ みちのく陸運では、保有トラック全車にディーゼルエンジンによる大気汚染を軽減させる尿素 SCR システムを導入している。これにより、NO_xの排出量低減に取り組んでいる。 ・ また、同社の保有するトラックは、NO_xの排出量低減と合わせて、PM 除去装置を導入しており、全車ポスト・ポスト新長期排出ガス規制(平成 28 年排出ガス規制)適合車となっている。本排出ガス規制では、土壌汚染対策法の土壌環境基準に定められているベンゼン等を含む NMHC(非メタン炭化水素)も規制対象となっており、同社の取り組みは土壌汚染の軽減へも貢献している。 ・ 今後についても排出ガス規制に適合する車両を導入予定である。 <p>② CO₂ 排出量削減への取り組み</p> <p>- 気候の安定性【NI】 -</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ みちのく陸運では、本社内照明の LED 化を実施しており、本社以外の営業所についても LED 照明を導入予定である。 ・ 同社では、営業車として電気自動車を 2 台導入しており、また電動フォークリフトを倉庫で利用するために導入することで、化石燃料の使用量低減に取り組んでいる。

項目	内容
	<ul style="list-style-type: none"> 同社では、福島第二倉庫上に太陽光発電システム(11.2kW)の導入をし、導入後は電気自動車や電動フォークリフトの充電の他、本社の電力としても活用している。 <p>③ 環境経営への取り組み</p> <p>– 資源強度【NI】、廃棄物【NI】–</p> <ul style="list-style-type: none"> みちのく陸運では、上記の取り組みに加えて、グリーン経営認証を2008年以降継続して登録しており、環境方針を定めて環境負荷の少ない事業運営に取り組んでいる。 <p><グリーン経営認証登録証及び永年表彰></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>出所:みちのく陸運提供</p> <ul style="list-style-type: none"> また、同社では、福島県内の企業や団体、教育・行政機関などが連携する「ふくしまSDGsプロジェクト」のブロンズパートナーとしてSDGsを推進している。 独自の運行システムの導入やコミュニケーションツール(LINE WORKS)を用いるなどデジタル化を積極的に推進することで、ペーパーレス化を推進している。
目標とKPI	<p>ポスト・ポスト新長期排出ガス規制適合車新規導入台数 10台(2023年12月期) ⇒ 累計50台(至2028年12月期)</p> <p>事業所内LED化 0事業所(2023年12月期) ⇒ 3事業所(2028年12月期)</p> <p>グリーン経営認証登録維持 継続中(2023年12月期) ⇒ 認証維持(2028年12月期)</p>

(3)働きがいのある職場環境の整備

項目	内容
インパクト エリア/トピック	健康および安全性【NI】、教育【PI】、雇用【PI】、社会的保護【NI】、 年齢差別【NI】
関連する SDGs	 1.2 2030 年までに、各国定義によるあらゆる次元の貧困状態にある、すべての年齢の男性、女性、子どもの割合を半減させる。  3.a 全ての国々において、たばこの規制に関する世界保健機関枠組条約の実施を適宜強化する。  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。  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、すべ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。
取り組み内容	<p>① 労働環境の整備・福利厚生充実による雇用の確保</p> <p>- 健康および安全性【NI】、雇用【PI】、社会的保護【NI】 -</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ みちのく陸運では、ふくしま健康経営優良事業所に認証されており、健康経営を推進している。取り組みの一環として、従業員の食事補助を目的に社内に「置き型健康社食」を導入し、食を通じて従業員の心と身体の健康づくりを推進している。 ・ 同社では、トラックドライバー専用のシャワールーム・仮眠室・洗濯乾燥機などを含む休憩室を有しており、輸送に集中できる環境づくりを行っている。 ・ 年間の有給休暇取得率は 49.8%となっている。 ・ 年間の時間外労働時間は平均 924 時間となっている。長距離運送業務は時間外労働を伴うが、同社では勤怠管理を細かく行うことや配車の適正化などにより、労働環境の改善を進めている。さらに、コミュニケーションツール(LINE WORKS)を導入し、運行指示や現在状況等をリアルタイムで共有できるようになったことで、空き時間の有効活用と効率化を図っている。

項目	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同社では、SDGs の取り組みとドライバーの低燃費走行の意識向上を目的に、社内で定期的に「低燃費走行表彰」を行い上位者入賞者には QUO カードを進呈している。 ・ 同社では、受動喫煙防止のため、屋内禁煙を実施している。 ・ 同社は、上記のような取り組みにより、人手不足が特に課題となる本業界において、十分な従業員数の確保・拡大を進めている。 ・ 同社では、安全会議の実施や日々の点呼時のヒヤリハット等の共有の取り組みにより、過去重大な労働災害は発生していない。 <p>② 社員の能力開発支援</p> <p>- 健康および安全性【NI】、教育【PI】、社会的保護【NI】 -</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ みちのく陸運では、業務で必要となる大型運転免許などの全額補助している。 ・ 同社では、環境保全に関する研修を実施している他、安全会議の定期的な開催など社員教育に力を入れている。 <p>③ ダイバーシティ推進</p> <p>- 雇用【PI】、社会的保護【NI】、年齢差別【NI】 -</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ みちのく陸運では、育休・介護休暇を始めとした休暇制度があり、多様な人材が働きやすい職場づくりを目指している。 ・ 同社では、高齢者の継続雇用についても推進しており、60 歳以上の職員が 32 名在籍している。
目標と KPI	重大な労働災害の発生件数 0 件(2023 年 12 月期) ⇒ 0 件(2028 年 12 月期)
	年間有給休暇取得率 49.8%(2023 年 12 月期) ⇒ 55.0%(2028 年 12 月期)
	平均時間外労働時間 924 時間/年(2023 年 12 月期) ⇒ 900 時間/年(2028 年 12 月期)
	高齢者継続雇用者数(60 歳以上) 32 人(2023 年 12 月期) ⇒ 35 人(2028 年 12 月期)

5. 管理体制

みちのく陸運は、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに取り組むにあたり、営業部を中心とした組織横断的なプロジェクトチームを結成した。遠藤 武義代表取締役社長が陣頭指揮を執り、社内の制度や計画、日々の業務や諸活動等を棚卸しすることで、自社の事業活動とインパクトレーダーや SDGs との関連性について検討を重ねた。

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、遠藤 武義代表取締役社長を最高責任者、総務部の丹治 裕氏を実行責任者とし、営業部内に設置されたプロジェクトチームを中心に、全従業員が一丸となって、KPI の達成に向けた活動を実施する。

最高責任者	代表取締役社長 遠藤 武義
実行責任者 ⁵	総務部 丹治 裕
担当部署	営業部

⁵ 実行責任者はモニタリング担当者、金融機関に対する報告担当者を兼ねる。

6. 常陽銀行によるモニタリング

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスで設定した KPI の達成および進捗状況については、みちのく陸運と常陽銀行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等を通じて実施する。具体的には、みちのく陸運の決算が12月のため、4月に関連する資料を常陽銀行が受領し、モニタリングとなる指標についてフィードバック等のやりとりを行う。

常陽銀行は、KPI 達成に必要な資金およびその他ノウハウの提供、あるいは常陽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。

モニタリング期間中に達成した KPI に関しては、達成後もその水準を維持していることを確認する。なお、経営環境の変化等により KPI を変更する必要がある場合は、みちのく陸運と常陽銀行が協議の上、再設定を検討する。

以上

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、常陽産業研究所が、常陽銀行から委託を受けて作成したもので、常陽産業研究所が常陽銀行に対して提出するものです。
2. 常陽産業研究所は、依頼主である常陽銀行および常陽銀行がポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するみちのく陸運から提供された情報と、常陽産業研究所が独自に収集した情報に基づき、現時点での計画または状況に対して評価を実施しており、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。
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」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きます。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。

<本件問合せ先>

株式会社常陽産業研究所

地域コンサルティング部 宮内 悠平

〒310-0011

茨城県水戸市三の丸1丁目5番18号

TEL:029-233-6734 FAX:029-233-6724