

## 株式会社西日本シティ銀行が実施する 西日本ジェット・ライン株式会社に対する 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、株式会社西日本シティ銀行が実施する西日本ジェット・ライン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

2023年8月31日

株式会社 日本格付研究所

評価対象：

西日本ジェット・ライン株式会社に対する  
ポジティブ・インパクト・ファイナンス

貸付人：株式会社西日本シティ銀行

評価者：公益財団法人九州経済調査協会

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、株式会社西日本シティ銀行（「西日本シティ銀行」）が西日本ジェット・ライン株式会社（「西日本ジェット・ライン」）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、公益財団法人九州経済調査協会（「九州経済調査協会」）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かまたは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。西日本シティ銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、九州経済調査協会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、西日本シティ銀行及び九州経済調査協会にそれを提示している。なお、西日本シティ銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、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。<sup>1</sup>
  - ③ サステナビリティ実施体制や開示の度合いも、上場企業ほどの開示義務を有していないことなどから、大企業に比して未整備である。

## II. 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かまたは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。

---

西日本シティ銀行及び九州経済調査協会は、本ファイナンスを通じ、西日本ジェット・ライン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、西日本ジェット・ライン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。

---

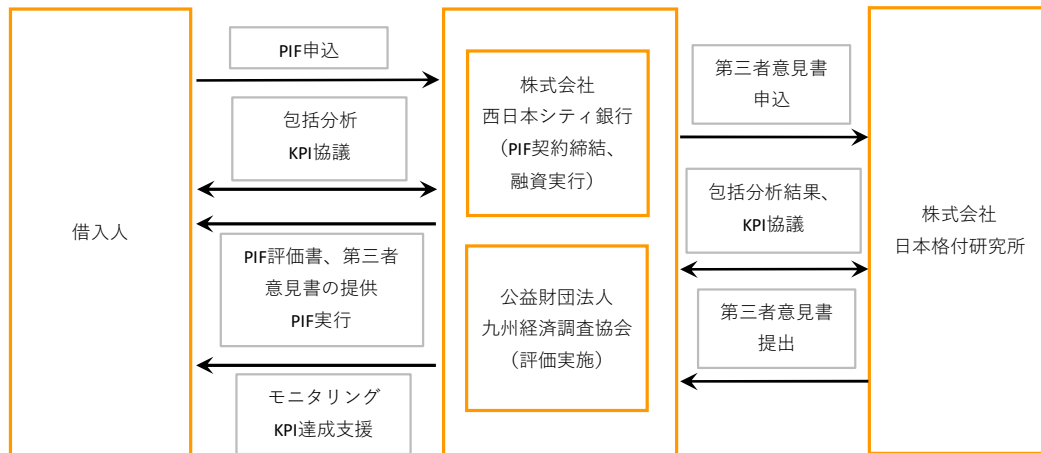
JCR は、西日本シティ銀行が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

---

<sup>1</sup> 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) 西日本シティ銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(出所：西日本シティ銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、西日本シティ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、西日本シティ銀行からの委託を受けて、九州経済調査協会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、全て九州経済調査協会が作成した評価書を通して西日本シティ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、九州経済調査協会が、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西日本ジェット・ラインから貸付人である西日本シティ銀行及び評価者である九州経済調査協会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・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



# JCR Sustainable PIF for SMEs

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

望月 幸美

望月 幸美





### 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 評価報告書

(西日本ジェット・ライン株式会社)

2023年8月31日

公益財団法人 九州経済調査協会

---

# 目次

<要約> .....	3
1. 業界動向 .....	8
2. サステナビリティ活動と KPI の設定 .....	13
2-1 環境面での活動と KPI .....	13
2-2 社会面での活動と KPI .....	17
2-3 社会・経済面での活動と KPI .....	22
3. 包括的分析 .....	25
3-1 UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた分析 .....	25
3-2 個別要因を加味したインパクト領域の特定 .....	25
3-3 特定されたインパクト領域とサステナビリティ活動の関連性 .....	26
3-4 インパクト領域の特定方法 .....	26
4. 地域経済に与える波及効果の測定 .....	27
5. マネジメント体制 .....	28
6. モニタリングの頻度と方法 .....	28

(公財)九州経済調査協会は、(株)西日本シティ銀行が、西日本ジェット・ライン(株)(以下、西日本ジェット・ライン)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、西日本ジェット・ラインが属するジェット・ライングループの企業活動が、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・評価に当たっては、(株)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<sup>1</sup>に対するファイナンスに適用している。

## <要約>

西日本ジェット・ラインは、福岡県糟屋郡久山町に本社を置く運送事業者であり、2007年に創業した。一般雑貨や、食品や飲料水、展示物、農産物や海上コンテナなどを取り扱う一般貨物運送業を営んでおり、輸送先は九州圏だけでなく関東地区にも広がっている。2014年には、主に電気機器の短距離運送を担うジェット・ラインエクスプレス株式会社(以下、ジェット・ラインエクスプレス)を設立した。2017年には、鳥飼機工有限会社(以下、鳥飼機工)を経営統合し、特殊車両を用いた精密機械やロボットなどの輸送も行うようになった。ジェット・ラインエクスプレスおよび鳥飼機工は、西日本ジェット・ラインの関連会社であり、これら3社によって一般貨物運送業を主軸とするジェット・ライングループを構成している。グループ企業間では、従業員のスキルに応じた転籍や状況によって応援業務を実施している。同グループでは、「輸送の使命に徹して顧客の信頼に応える」という理念のもと、安心・安全、そして顧客に信頼を置かれるような質の高い輸送サービスの提供を目指し日々取り組んでいる。

同グループでは、今後、物流事業におけるさらなる安全・品質向上の追求、CO<sub>2</sub>削減に向けた取り組み、多様な人材の活躍の推進、そして地域社会・経済への貢献を推進していく予定である。

同グループのサステナビリティ活動などを分析した結果、ポジティブ・インパクトとして「教育」、「雇用」、「エネルギー」、「包摂的で健全な経済」を、ネガティブ・インパクトとして「健康・衛生」、「雇用」、「水(質)」、「大気」、「土壌」、「資源効率・安全性」、「気候」、「廃棄物」を特定し、そのうち、環境・社会・経済に対して一定の影響が想定され、同グループの経営の持続可能性を高める8つの領域について、KPIが設定された。

### 今回実施予定の「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」の概要

金額	100,000,000円
資金使途	運転資金
モニタリング期間	5年0カ月

<sup>1</sup> 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、会社法の定義する大会社以外の企業

## 企業概要

企業名	西日本ジェット・ライン株式会社
所在地	【本社】〒811-2501 福岡県糟屋郡久山町大字久原 3226-5 【京都営業所】〒614-8123 京都府八幡市下奈良名越 1-1
従業員数	75 名(2023 年 7 月末時点)
資本金	1,000 万円
業種	道路貨物運送業 ※産業格付は国際標準産業分類(ISIC)による
事業内容	食品・飲料水 / 展示物(イベント機材) 農産青果物 / 一般雑貨 / 海上コンテナ / 温泉水 他 の運送
沿革	<p>2007 年 7 月 タナベトランスポート株式会社 設立</p> <p>2007 年 8 月 第一種貨物利用運送事業許可取得</p> <p>2007 年 12 月 一般貨物自動車運送事業許可取得</p> <p>2008 年 1 月 福岡県飯塚市に本社営業所開設</p> <p>2008 年 2 月 資本金を 1,000 万円に増資</p> <p>タナベトランスポート株式会社から 西日本ジェット・ライン株式会社に社名変更</p> <p>2009 年 11 月 グリーン経営認証登録</p> <p>2011 年 12 月 京都府久世郡久御山町に京都営業所開設</p> <p>2012 年 12 月 G マーク(貨物自動車運送事業安定性評価事業) 認定取得</p> <p>2013 年 2 月 福岡県糟屋郡久山町に本社営業所の新社屋移転</p> <p>2014 年 6 月 古物商許可 取得</p> <p>2014 年 7 月 福岡県糟屋郡久山町に近距離輸送を専門に扱う ジェット・ラインエクスプレス株式会社を設立</p> <p>2014 年 12 月 京都営業所 G マーク認定取得</p> <p>2015 年 7 月 福岡県糟屋郡久山町に本店所在地を移転</p> <p>2016 年 6 月 ISO39001:2012 取得</p> <p>2017 年 9 月 鳥飼機工有限会社 経営統合</p> <p>2018 年 6 月 自家用自動車有償貸渡業(レンタカー業) 許可取得</p> <p>2020 年 6 月 自動車整備事業認証取得</p> <p>JL・Factory 開設</p> <p>2020 年 12 月 京都府八幡市に京都営業所 新社屋移転 本社・京都営業所 運転者職場環境良好度認証 取得</p> <p>2021 年 4 月 JL・motor project 開設</p> <p>2021 年 6 月 西日本シティ銀行による SDGs 認定 取得<sup>2</sup></p>

<sup>2</sup> 西日本シティ銀行新型コロナ対策支援私募債「感謝のココロ」  
[https://www.ncbank.co.jp/noren/news/2021/\\_icsFiles/afieldfile/2021/06/07/210610-1.pdf](https://www.ncbank.co.jp/noren/news/2021/_icsFiles/afieldfile/2021/06/07/210610-1.pdf)

2022年3月	健康経営優良法人 2022(中小規模法人部門) 取得
2022年8月	職場環境改善宣言企業 取得
2023年3月	健康経営優良法人 2023(中小規模法人部門) 取得

【西日本ジェット・ラインの属するジェット・ライングループについて】

ジェット・ライングループは、西日本ジェット・ラインと以下の2社から構成される。

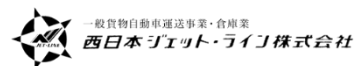
構成企業名	設立年	事業内容
ジェット・ラインエクスプレス株式会社	2014年	建築資材 / 電気機器 / 一般雑貨の運送
鳥飼機工有限会社	1976年	精密機械 / 美術品 / ロボットなど運送 産業廃棄物の収集運搬

## 事業概要

### 事業概況

#### 【会社の特長】

西日本ジェット・ラインは、一般貨物自動車運送業を主軸とする運送業者であり、本社を福岡県糟屋郡久山町に置くジェット・ライングループの中心企業である。2007年に現社長の田邊照美氏が創業し、福岡県飯塚市でタナベトランスポート株式会社として事業を開始した。2008年2月に、社名を西日本ジェット・ラインに変更し、2015年7月には本店所在地を久山町に移転した。ゆうパック(郵便物)や日用品などの一般雑貨を主に輸送しており、全体の7割にのぼる。そのほか、食品や飲料水、展示物、農産物や海上コンテナを輸送している。さらに温泉水も取り扱っており、老人ホームへタンクローリー車で輸送している。一般雑貨、展示物、農産物や温泉水は関東方面への輸送を行っており、食品や飲料水に関しては九州中部が主な輸送先である。



ジェット・ラインエクスプレスは、2014年に創業したグループ会社で、高齢となったドライバーの活躍機会の場を提供するために設立された。同社では、荷下ろし作業等の体力的な負荷が比較的少ない近距離輸送を中心に扱っており、高齢ドライバーが多く活躍している。取り扱う製品は、個人宅へ配達する電気機器や建築資材である。さらに、一般雑貨に関して西日本ジェット・ラインの輸送業務の応援も行っている。



鳥飼機工は、1976年に設立された運送業者で、前経営者と縁があった田邊社長が2017年に事業を引き継ぐ形で経営統合した。同社は、トラックの後部や側面に昇降装置を取り付けたPG(パワーゲート)車や荷室の温度・湿度を一定に保つことができる空調車といった特殊車両を有している。さらに、車両の前輪・後輪ともに走行時の衝撃を吸収するエアサスペンションを導入していることや、輸送にあたっては、長年のキャリアを積み、高い運転技術を持ったベテランドライバーが在籍していることから、精密機器の部品や製品、美術品、さらには産業用ロボットといった特殊製品に関する輸送サービスを提供している。鳥飼機工において近年取り扱が増えている貨物は、カーゴ輸送<sup>3</sup>である。あらかじめ、カーゴ台車に輸送する製品を積み込むことで、ドライバー側による積み込み、積み下ろし作業の手間を省くことができるメリットがある。配送先としては、九州だけでなく、東京や仙台までも含まれる。



#### 【創業に至る経緯】

西日本ジェット・ラインの創業者である田邊社長が運送業に携わるようになったきっかけは、学生時代の運送会社でのアルバイト経験だった。この経験をきっかけに、就職先としても運送業を選び、運送会社で18年間勤務した。入社したその運送会社では、運送業に関する実務を経験

<sup>3</sup> 台車付きの専用ボックスに荷物を積み込んで輸送する方法で、荷物の積み降ろしを通常よりも短時間で行うことができる。



し、当時のオーナーの信頼を得て最後の5年間は社長としてその業績を支えるまでに至った。運送業に関する知見や経営者としてのスキルを得たこともあり、前社長から経営面などへのアドバイスといったサポートを受けながら、タナベトランスポート株式会社という新しい運送会社を設立した。前社長はタナベトランスポートの役員として参画し、その後タナベトランスポートは現在の西日本ジェット・ラインへと発展していく。ジェット・ライングループには、地元の運送会社時代から田邊社長と共に歩んできたベテランスタッフも多く在籍し、中には30年以上の長きにわたって田邊社長と共に仕事をしているメンバーもいる。

### 経営理念

ジェット・ライングループは「輸送の使命に徹して顧客の信頼に応える」という経営理念のもと、物流の基本的課題である「より安全・安心・そして速く」を追求している。その目的は、輸送サービスを通じて地域社会や従業員およびその家族にとっての豊かな未来を実現することである。物流ビジネスを通して、社会全体への継続的な貢献と、地域づくりや街づくりに対する全社員一丸となった取り組みを使命と考えている。

その経営姿勢の背景には、働きやすい職場環境の確立がある。安全対策や車両の事故防止のための装備は基本であり、それに加えて、社員間のコミュニケーションを促進するための交流会や社内休憩所を設けている。

衝突軽減装置



毎日のタイヤ点検



社内行事イベント



資料) 西日本ジェット・ライン HP 資料

同グループでは、採用の際に普通自動車免許しか持っていない場合でも、小型車両の業務からスタートさせ、きめ細やかな面談を行いながら本人の適性と希望を勘案し、キャリアアップをサポートしている。この取り組みは、免許取得支援制度を用いて中型や大型免許取得を促進することも含まれている。また、従業員の年齢や体力に合わせた配慮も行い、例えば高齢の社員に対しては、近距離輸送を専門とするジェット・ラインエクスプレスでの勤務や、体力的に適した内勤部署への配置転換などを実施している。

これらの取り組みに通底するのは、人との縁や成長したいという思いを応援することであり、こうした思いを社の成長につなげようとしている。

ジェット・ライングループの経営理念

資料) 西日本ジェット・ライン HP 資料



# 1. 業界動向

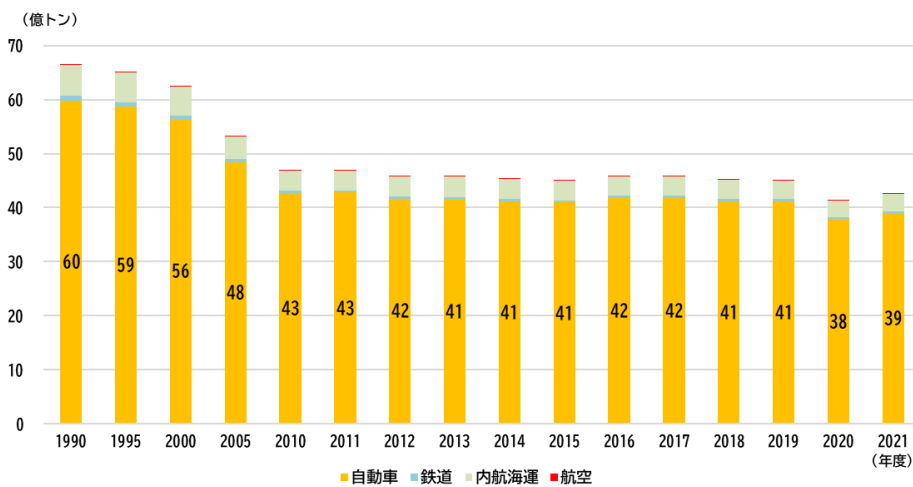
## 市場の動向

ジェット・ライングループの主要事業である「一般貨物自動車運送事業」は道路貨物運送業の一形態であり、不特定多数からの依頼によって有償で貨物を自動車で運送する。

2019年度の日本国内における物流事業全体の市場規模は約28.5兆円である。分野別の営業収入（2019年度）では、トラック運送事業が19.3兆円と約7割を占めている。

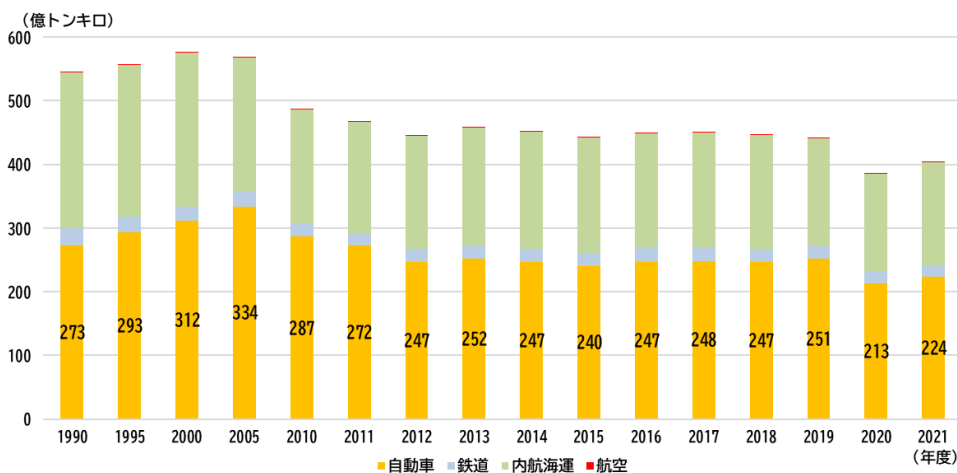
国内貨物輸送量について輸送重量は長期的には減少傾向にあるが、自動車による輸送量がトンベースで約9割、輸送量に輸送距離を乗じたトンキロベースでは約5割を占め、基幹的輸送機関として大きな役割を果たしている。

国内貨物輸送量の推移(トン)



資料)国土交通省「自動車輸送統計調査」より九経調作成

国内貨物輸送量の推移(トンキロベース)

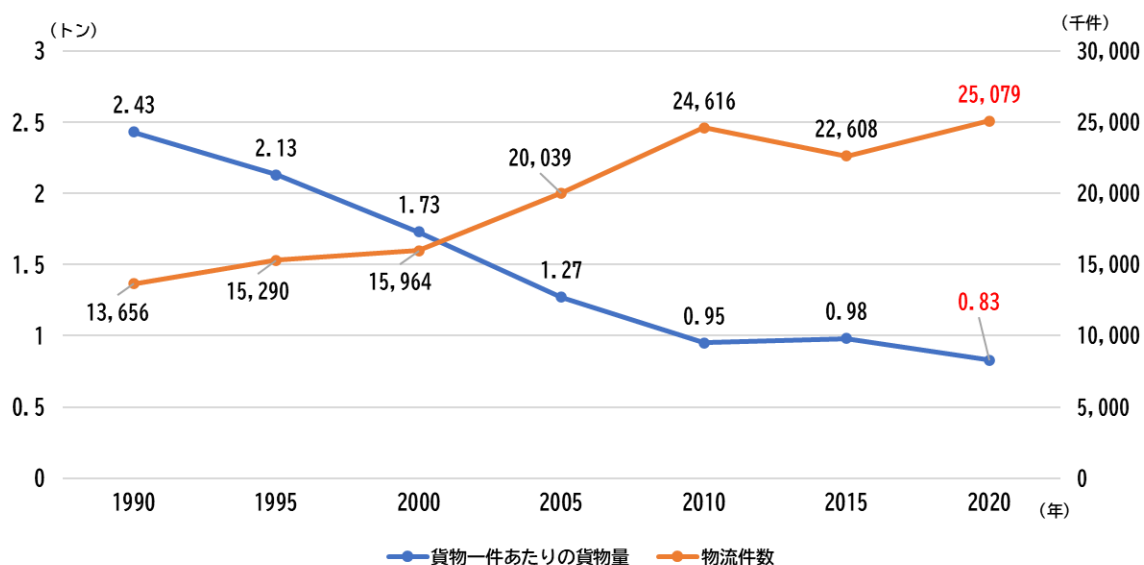


資料)国土交通省「自動車輸送統計調査」より九経調作成

距離帯別では、短距離輸送、特に500km未満の輸送でトラックの分担率が高く、国内全体の輸送量のうち、100km未満の輸送が約8割を占めるため、トラックが担う役割は非常に大きい。

## 物流量の推移

物流件数と貨物一件あたりの貨物量の推移



資料)国土交通省「物流センサス」より九経調作成

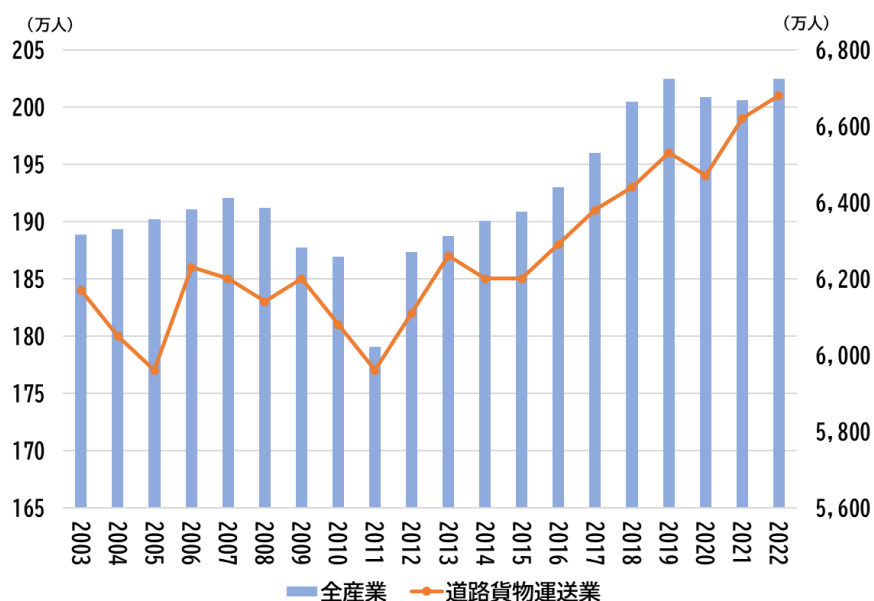
貨物一件あたりの貨物量をみると、2015年度に一時下げ止まったものの低下傾向にあり、1990年度は一件あたり2.43トンだったが2020年度は0.83トンへと低下し、半分以下となっている。

一方で物流件数は増加傾向にあり、2015年度に一時減少したものの、2020年度は2,500万件であり、30年前の1990年度と比較すると、2倍近い数字となっている。これに対して、貨物一件あたりの貨物量は年々低下しており、30年前の1990年度と比較すると、3分の1程度となっていることから、物流が多頻度化かつ少量化している様子が見て取れる。

さらに、近年は、電子商取引市場の成長により、宅配便の重要が急激に伸びている。経済産業省が毎年実施している「電子商取引に関する市場調査」によると、消費者向け電子商取引の市場規模は、2011年の8.5兆円から2020年には19.3兆円と2倍以上の成長を遂げている。宅配便取扱個数についても、2011年度の34億個(うちトラック運送は、33.6億個)から2020年度には48.3億個(うちトラック運送は、47.8億個)へと、10年間で約1.5倍に拡大している。一方で、構造的な人材不足により、物量と担い手の需給バランスが崩れ、安定的なサービスの提供体制の構築が社会的に求められている。

## 労働力の推移

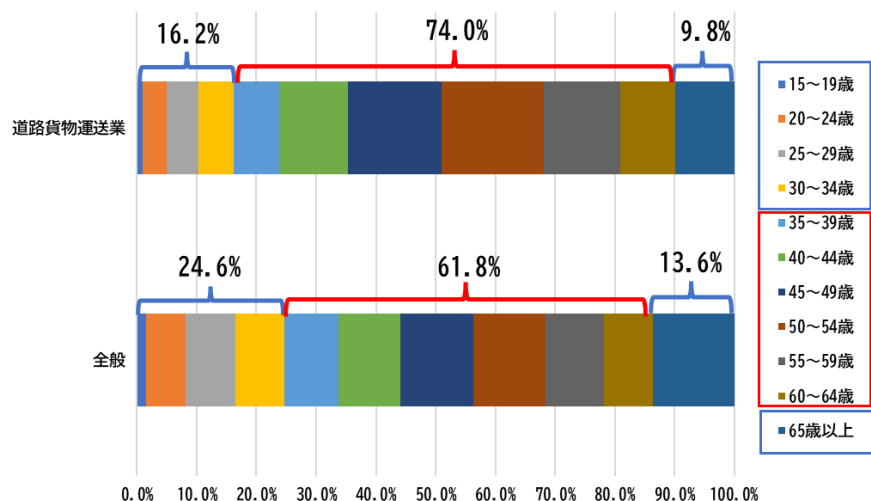
全産業および道路貨物運送業における就業者数



資料)総務省「労働力調査」より九経調作成

道路貨物運送業においては人手不足が進行している。労働者人口に目を向けると、自動車だけでなく、船や航空機、鉄道などを含めた運輸業全体の2022年における就業者数は約339万人であり、全就業者数の約5%を占める。このうち道路貨物運送業の就業者数は約201万人であった。2003年以降、同産業における就業者数は、就業者全体の2.9%前後で推移しているが、2021年以降増加しており、2022年は3%に近い割合となった。

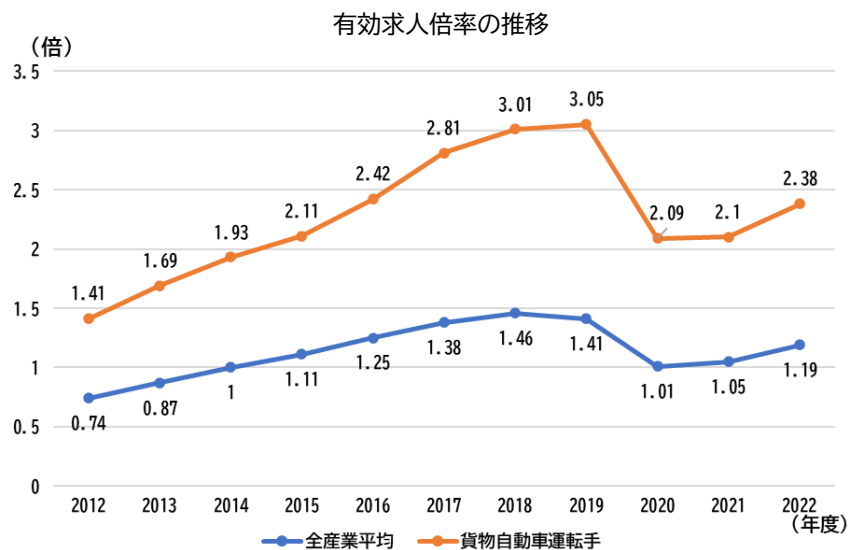
就業者の年齢構成比較(2022年度)



資料)総務省「労働力調査」より九経調作成

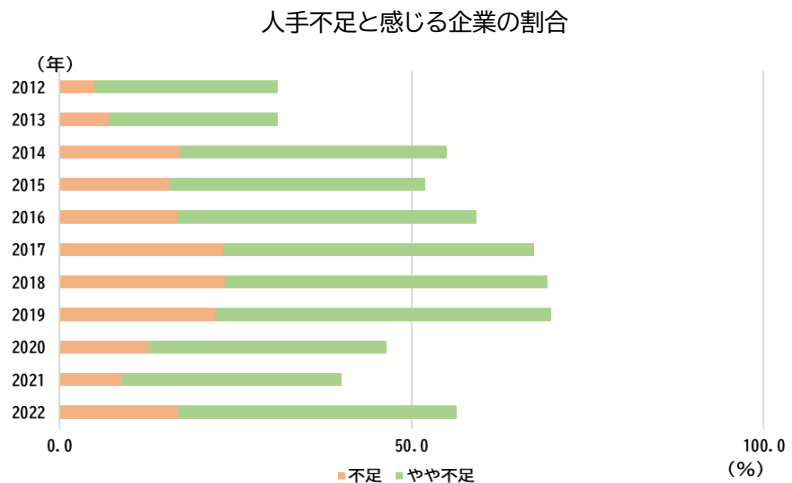
また同産業の就業者を年齢別にみると、全産業の就業者と比較して若年層(15~34歳)と高齢層(65歳以上)の割合が低く、中年層(35~64歳)の割合が高いという特徴がある。

有効求人倍率の推移をみると、全産業の平均よりも高い水準で推移していることがわかる。近年最も高まったのは2019年度の3.05倍であった。その後新型コロナウイルス感染症の影響により全産業で求人件数が減少したが、2020年度、2021年度においても貨物自動車運転手の有効求人倍率が2倍を下回ることにはなかった。



資料)厚生労働省「職業安定業務統計」より九経調作成

(公社)全日本トラック協会が運送業を対象に実施した調査によると、人手が「不足している」「やや不足している」と回答した企業の割合が、2014年以降は50%を超えていた。コロナ禍の2020年、2021年は50%を下回るも、2022年には再び50%を超えている。同産業において、人手不足が慢性的な課題となっていることがみてとれる。



資料)(公社)全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」より九経調作成

2007年には中型免許<sup>4</sup>が新たな運転免許の種類として新設された。これは貨物自動車の事故防止を目的として従来の「普通自動車」と「大型自動車」の区分の間に加わったもので、「車両総重量7.5t以上・11t未満」「最大積載量4.5t以上・6.5t未満」などの条件が定義されている。施行日までに普通免許を取得していれば、車両総重量が8t未満の中型自動

### 運転免許証の区分と種類

	1tトラック	2tトラック	3tトラック	4tトラック	6tトラック	大型トラック
大型	○	○	○	○	○	○
中型	○	○	○	○	○	
中型 (8t未満限定)	○	○	○	○		
準中型	○	○	○			
準中型 (5t未満限定)	○	○				
普通	○					

資料)警察庁HPより九経調作成

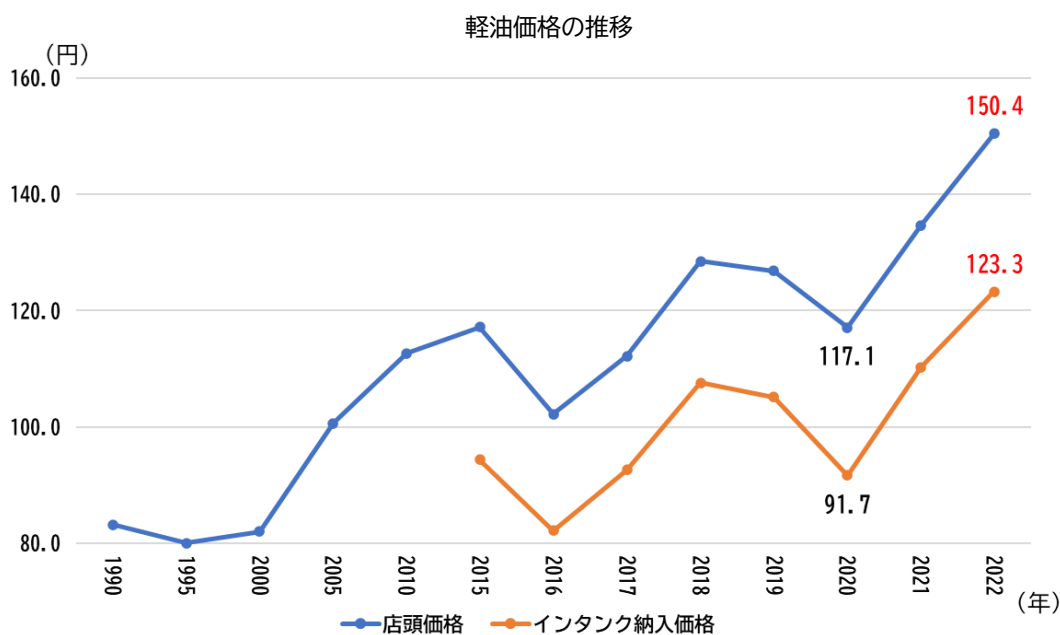
<sup>4</sup> 中型免許の取得要件はいくつかあるが、普通免許取得者の場合「年齢20歳以上、運転経験(普通免許取得後)2年以上」となっている。

車の運転が可能だが、施行日以降の普通免許取得者は運転ができない。

さらに、2017 年には「準中型免許」が新設された。貨物自動車による交通死亡事故の削減と、若年者の雇用促進を目的として「普通免許」と「中型免許」の区分の間に加わったもので、「車両総重量 7.5t 以上・11t 未満」「最大積載量 4.5t 以上・6.5t 未満」などの条件が定義される。こちらは普通免許の取得経験がなくても、18 歳から取得可能である。

準中型免許を取得すれば 18 歳から 3t トラックの運転が可能になった一方で、普通免許を取得するだけでは、2t トラックの運転も不可能となった。免許制度の複雑化は、トラックドライバーが誕生しづらい一因ともなっている。準中型免許の取得条件を普通免許と比較すると、技能教習時限数が長い点、取得にかかる費用が高い点、対応する指定教習所が少ない点が挙げられる。2022 年における新規運転免許証交付件数約 145 万件のうち、普通免許交付件数は約 109 万件、準中型免許交付件数は約 9 万件である。中型免許導入の前年である 2006 年の普通免許交付件数は約 132 万件であり、当時の普通免許では 4t トラックが運転可能であった。今後、人口減少による運転免許保有者の減少が見込まれることと、近年導入された免許制度の細分化により、潜在的なトラックドライバー人口が縮減するため、運送業の担い手の確保がより難しくなることが考えられる。

## 燃料価格の動向



資料) 資源エネルギー庁「石油製品価格調査」より九経調作成

一般貨物自動車運送業で用いられる事業用トラックの大半はディーゼル車であり、燃料として軽油を使用している。国内では、コロナ禍からの世界経済回復に伴う需要増や一部産油国の生産停滞といった要因から、石油製品の価格が高値水準に達している。軽油価格においても右肩上がりであり、特に 2020 年から 2022 年にかけては、店頭価格で 33.2 円、インタンク(自家給油施設)納入価格で 31.6 円上昇している。

(公社)全国トラック協会「燃料サーチャージ導入等の対応ハンドブック」に沿って試算すると、2022 年度に営業用貨物自動車消費した軽油は 1,525 万 kl であり、軽油価格が 1 円上昇すると全国で 152 億円、30 円上がると 4,575 億円の負担増につながる。国は、原油価格の高騰が国民生活への悪影響を与えることを防ぐ観点から、元売り事業者へ価格抑制原資を支給することで、急激な価格上昇を抑制する燃料油価格激変緩和対策事業を 2023 年 9 月末まで実施することとしている。



## 2. サステナビリティ活動と KPI の設定

### 2-1 環境面での活動と KPI

#### (1) 大気汚染防止に向けた取り組み

同グループでは自動車の走行により排出される NOx、PM<sup>5</sup>等の大気汚染物質や CO<sub>2</sub> 等の温室効果ガスの排出を削減するため、低公害車の導入を推進している。同グループのうち、2023年7月末時点で西日本ジェット・ラインが保有する車両(トレーラーを除く)では 71 台中 63 台が、ジェット・ラインエクスプレスが保有する車両(トレーラーを除く)では 14 台中 8 台が、鳥飼機工が保有する車両では 33 台中 28 台が低公害車・低燃費車である。今後も車両更新時に導入を進め、まずは西日本ジェット・ラインについて、2028 年までに保有車への導入率 100%を目指す。ジェット・ラインエクスプレスおよび鳥飼機工に関しては、グループ内での車両の入れ替えをふまえて、順次導入率 100%を目指していく。

さらに大気汚染防止に向けた取り組みの一環として、西日本ジェット・ラインは 2009 年にグリーン経営認証<sup>6</sup>を取得し、2019 年には認証から 10 年を迎えたことから永年登録表彰を受けている。エコドライブ、低公害車の導入、廃車や廃棄物の管理といった要素に関して、自主的かつ計画的な対策に取り組んでいる。

#### (2) 気候変動対策への取り組み

同グループでは、気候変動対策の一環として省エネに取り組んでいる。従業員に対する燃費効率の向上に対する意識を高めるため、入社時にはエコドライブに関する研修を行い、入社後の従業員に対しても定期的実施している。さらに、月間平均燃費を社内に掲示し情報を共有することで、さらなる意識の向上を図っている。運送時には荷待ち・荷下ろしの時間が発生することがあるが、夏場・冬場はアイドリングして冷暖房を使用せざるを得ないため、大幅な燃費の悪化につながる。そのため、走行時に充電することでエンジン停止後にも冷暖房を使用できる車載用冷暖房機器を車両に配備している。

同グループの上記の燃費向上に向けた取り組みは、その成果測定のために車種に応じた燃費目標を設定している点に特徴がある。それぞれの燃費目標について、2tトラックは 7.0km、4tトラックは

保有する低公害車・低燃費車



資料)西日本ジェット・ライン 提供

グリーン経営認証



車載用冷暖房機器



資料) 西日本ジェット・ライン HP 資料

<sup>5</sup> NOx は窒素酸化物を PM は粒子状物質を指し、いずれも自動車から排出される大気汚染物質である。

<sup>6</sup> グリーン経営認証とは、環境保全を目的にした取り組みを行っている運輸事業者に対する認証制度で、交通エコロジ・モビリティ財団が認定機関となり、ISO14031 や ISO14001 に基づき作成された認証基準により審査される。

---

6.5km、大型トラックは3.5km、トレーラーは3.3kmとしている。燃費向上については継続して取り組んでおり、さらに0.5kmずつの燃費向上を図っていく方針である。

### (3) 廃棄物削減への取り組み

同グループでは、リトレッドタイヤと呼ばれる再生タイヤを導入している。リトレッドタイヤとは、走行によって摩耗したトレッドゴムを張り替えて機能を復元したタイヤのことを指す。タイヤ一本当たりの資源使用は、新品タイヤと比べ約69%、CO<sub>2</sub>排出量で約65%少ない。価格面も、新品タイヤより安価であるため、環境負荷の軽減だけでなく、経済的な利点もある。

2023年7月末現在、同グループが保有する車両155台のうち、納車後2年程度の新車や常時長距離輸送に使用する22台を除く133台すべてにリトレッドタイヤを導入しており、今後も、新車や長距離輸送用車両を除く車両への、リトレッドタイヤの導入率100%を維持する予定である。

車両整備においては、車両の「部品取り」を行っている。「部品取り」とは、新車を購入する際に同一車種を2台購入することで、故障があった際に車両全体を廃棄するのではなく、もう1台の車両の部品スペアとして使用することである。これにより、購入費用はもちろんのこと、廃棄物の発生を抑制することができる。

トラックの整備にともなって生じる廃油、廃タイヤや廃バッテリーに関しては、産業廃棄物処理業者に処理を委託し、適切な処理を行っている。

### (4) インタンクによる土壌汚染を防ぐ取り組み

西日本ジェット・ライン本社および京都営業所では、敷地内にインタンク(自家用給油施設)を導入している。インタンクの導入は、給油に関わるドライバーの負担軽減、燃料価格のコスト削減といったメリットをもたらすが、経年により地下タンクが腐食・劣化し流出事故を引き起こす危険性もある。

同社に設置しているインタンクは従来用いられていた鉄製よりも錆に強いステンレス製であり、腐食・劣化への対策を講じられている。また、油水分離槽の点検を年に2回、その他定期点検を年に1回受けているほか、消防署による検査も3年に1回受け、油の漏出を未然に防ぐ対策を心がけている。



### (5) 排水への取り組み

西日本ジェット・ライン本社敷地内には洗車場を設けており、グループが保有する車両の洗車はすべて同社敷地内で行っている。洗車等で生じる汚水の排水先は浄化槽に接続されている。浄化槽の設置は、本社を建設する際に久山町の条例に則った対応である。

洗車によって生じる排水は、洗剤やワックスの成分などの汚染物質を含む可能性があり、これらをそのまま自然環境に放出すると水質汚染を引き起こすことがある。浄化槽を設置することで、これらの汚染物質を排水から除去し、水質を保全することが可能となる。同社の本社敷地周辺には生態系をはぐくむ水田が広がっていることから、適正な排水処理は、水生生物や作物への影響の緩和、そして地下水の汚染リスクの低減といったネガティブ・インパクトを緩和する取り組みと評価することができる。

環境面の KPI

インパクトレーダーとの関連性	大気、気候
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの抑制
テーマ	大気汚染物質の削減、温室効果ガスの排出抑制
取組内容	低燃費・低公害車両の導入割合の向上
SDGs との関連性	<p>3.9 2030 年までに、有害化学物質、ならびに大気、水質及び土壌の汚染による死亡及び疾病の件数を大幅に減少させる。</p>  <p>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。</p>  <p>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。</p>  <p>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。</p> 
KPI(指標と目標)	西日本ジェット・ラインが保有する車両における低燃費・低公害車両の導入比率について、2023 年 7 月末現在の 89%から、新車への切り替えを行うことで、2028 年までに 100%とする

インパクトレーダーとの関連性	資源効率・安全性、廃棄物
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの抑制
テーマ	廃棄物の有効活用
取組内容	再生タイヤの導入によって、石油資源の使用を削減する
SDGs との関連性	<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> 
KPI(指標と目標)	納車後 2 年未満の車両や長距離輸送に使用する車両を除き、同グループが保有する車両への再生タイヤの導入比率について、2023 年 7 月末現在の 100%の基準を 2028 年においても維持する。



## 2-2 社会面での活動と KPI

### (1) 従業員の安全意識向上への取り組み

安全性は企業に対する信頼性とつながっており、特に運送業においては、事故やトラブルの少なさが、顧客にとって安心感や信頼感を与え、顧客満足度の向上に寄与することが期待される。同グループは、この理念を深く理解し、「安全」をサービス品質の最上位に位置づけている。さらに、安全性の維持や継続的な改善を図ることで「顧客満足度の限りない向上」の実現を目指している。

社員の交通安全に対する意識を向上させる取り組みとして、同グループ 3 社合同で毎月安全会議を実施し、さらに 2 か月に一度、講師を招き、専門家の視点からアドバイスを受けている。また同社では、衛生委員会を毎月実施しており、情報については他 2 社にも展開している。

さらに同社は 2016 年に、道路交通安全マネジメントシステムの国際規格である ISO39001<sup>7</sup> 認証を取得した。道路交通安全にかかる具体的な目標やアクションプランを作成し、マネジメントシステムとして PDCA サイクルを回している。ISO39001 については、認証を継続する方針である。

従業員の無事故・無違反証明書をもとに、年末に事故・無違反年数に応じた SD(Safety Driver) 手当を支給している。無事故・無違反に関しては、各関係団体から多くの表彰を受けており、近年では、2021 年に九州運輸局から自動車運送事業者自動車無事故表彰、2022 年に福岡県警から年間無事故運動表彰、2023 年には(公社)福岡県トラック協会から年末無事故運動表彰を受けている。

安全会議の様子



資料) 西日本ジェット・ライン HP 資料



無事故・無違反に関する表彰状



資料) 西日本ジェット・ライン 提供

交通安全にかかる広報活動も積極的に実施しており、一般社団法人福岡県トラック協会や粕屋警察署が主催する交通安全イベントに参加している。イベントでは、同グループの管理職が他社と合同で、交通事故防止のチラシ・ノベルティグッズの配布などを行っている。また、自社ドライバーが良く利用する輸送ルートのうち、交通事故件数が多いとされている箇所での見回りを行うことで、従業員

<sup>7</sup> ISO39001 は、交通事故の死者や重大な負傷者を減らすことを目的に 2012 年 10 月に発行された規格で、PDCA サイクルに従って適切な道路交通安全マネジメント体制を確立、実施、維持、改善するために必要とされる要求事項を定めている。

がどのように運転しているのか確認し、交通事故防止に活かしている。

### (2)車両安全装備への取り組み

車両の安全性を高めるための取り組みとして、GPS デジタルタコグラフ<sup>8</sup>・通信型ドライブレコーダー・車載搭載アルコールチェッカー・バックアイカメラ・エアバック・衝突軽減装置といったさまざまな車載器を搭載している。デジタルタコグラフやドライブレコーダーのデータを毎日チェックし、運転の傾向をもとにしたアドバイスを乗務員に対して行っているほか、記録されたヒヤリハット画像を用いた研修も行い、事故防止等の安全管理を効果的に実施している。大型トラックによる事故の約 55%は追突事故であり、これによる死亡事故率は、乗用車に比べ約 12 倍高いという分析結果がある。衝突速度を 20km/h 下げることによって、被追突車両の乗員の死亡件数を約 9 割減らすことが可能と推計されており、歩行者や車両を感知する衝突軽減ブレーキ<sup>9</sup>は事故防止において非常に高い効果を持つ。同グループが保有する車両への導入率は、現在 50%を超えており、今後も新車導入の際は必ず導入する予定である。

### (3)働き方と健康経営への取り組み

西日本ジェット・ライン本社は 2012 年に、京都営業所については 2014 年に(公社)全日本トラック協会の「安全性優良事業所」(G マーク)認定を受けている。これは、安全性に対する法令の順守状況、事故や違反の状況、安全性に対する取り組みの積極性をもとに認定を受けるもので、全国で認定を受けているのは、全事業所のうち約 3 割である。同社は今後も G マーク認定を継続していく予定である。

さらに、同グループでは社員が心身ともに健康で働き続けることができる環境づくりを目指し、健康経営の推進に取り組んでいる。同グループでは、従業員の特定健診受診率 100%を目指す「ふくおか健康づくり団体・事業所宣言」を実施しているほか、2022 年・2023 年に経済産業省と日本健康会議が推進する「健康経営優良法人(中小規模法人部門)」に認定されている。特定健診受診率については目標を達成しており、今後も同水準を維持していくとともに、「健康経営優良法人(中小規模法人部門)」については、認定の継続を目指す。

安全性優良事業所

ふくおか健康づくり団体・事業所

健康経営優良法人



<sup>8</sup> デジタルタコグラフは自動車運転時の速度、走行時間や走行距離などの情報をリアルタイムに記録するデジタル式の運行記録計であり、加速・減速、アイドリングなどの運行データを可視化することができる。

<sup>9</sup> 国土交通省 HP「自動車総合安全情報」



#### (4)人材育成への取り組み

同グループでは、従業員の資格・免許取得も奨励しており、2015年に取得に関する支援制度を導入している。各種免許については、取得にかかる費用を一時的に立て替えて給与額に応じて天引きし、運行管理者、衛生管理者、危険物取扱者については、取得にかかる費用の100%補助を行っている。特に運行管理者資格については、女性の事務所内勤務者8名全員が取得している。

また、道路交通法改正により準中型免許および中型免許が創設されたことから、ドライバーを志望しても普通免許でトラック等を運転できない若者が増えている。同グループでは、入社要件として中型免許等の所持は設けていない。入社後の実務等の実施状況や細やかな面談を通して、従業員一人一人が活躍できる場をつくっている。中型免許を取得する際は教習所への再入所が必要となるが、教習所等の案内も同グループで行っている。このように、社内教育制度を充実させることで、従業員が夢を持てるキャリアパスの設計につなげている。なお、支援制度を利用して免許や資格を取得した累計の従業員数は以下のとおりである。

#### 免許取得支援制度

	中型免許	大型免許	けん引免許	フォークリフト免許
西日本ジェット・ライン	5名	20名	11名	5名
ジェット・ラインエクスプレス	3名	3名	1名	2名
鳥飼機工	1名	2名	0名	3名



#### 資格取得支援制度


	運行管理者	第一種衛生管理者	危険物乙4
西日本ジェット・ライン	12名	3名	3名
ジェット・ラインエクスプレス	2名	0名	1名
鳥飼機工	2名	1名	1名

#### (5)インタンクによる災害対策への取り組み

西日本ジェット・ラインが本社敷地内に設置しているインタンクは、災害時の給油施設として全日本トラック協会に登録されており、緊急の場合には地域住民へと開放される。これにより、通常の給油施設が機能しない場合においても、インタンクを活用することで、一般車両への給油も可能になる。災害時に避難活動、救助活動や日常生活の維持といった住民の生活を支える役割を担っている。

## 社会面の KPI

インパクトリーダーとの関連性	健康・衛生
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの抑制
テーマ	従業員の安全を促進する取り組み
取組内容	安全啓発による事故削減に向けた取り組み
SDGs との関連性	<p>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。</p>  <p>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、すべ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。</p> 
KPI(指標と目標)	<p>① 路上での交通事故件数（被害事故除く）について、2022年の年間11件から2028年までに年間0件を目指す。</p> <p>② デジタコ（デジタル式運行記録計）による安全運転得点のグループ全体での年間平均点を、2022年の81点から2028年までに90点以上に向上させる。</p>

インパクトレーダーとの関連性	教育
インパクトの別	ポジティブ・インパクトの増大
テーマ	人材育成への取り組み
取組内容	資格取得によるキャリア形成の支援
SDGs との関連性	<p>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。</p> 
KPI(指標と目標)	<p>免許取得支援制度を利用して、新しい区分の運転免許を取得した従業員の数を2023年7月末時点の56名から、2028年までに10名増加させる。</p>

## 2-3 社会・経済面での活動と KPI

### (1) 多様な人材が活躍できる場の醸成

同グループでは、現役世代だけでなく高齢となった社員への活躍機会の提供に積極的に取り組んでいる。ジェット・ラインエクスプレスは、高齢となったドライバーが運送業に携わることができるような場を提供するために設立された。長距離運送や重量のある物品に関しては体力的に負荷が大きいため、主に近距離での運送や午前中の業務に配属するようにしている。また、同グループに入社したばかりの新人についてもジェット・ラインエクスプレスに配属し、先輩ドライバーと組み合わせることで、現場での教育環境の充実を図っている。先輩ドライバーは経験の長さから指導が上手く、若手も素直に話を聞くことができる。

ドライバーとしての勤務が難しくなった社員については内勤へと配置転換を行い、顧客からの問い合わせ対応、運行管理や点呼といった業務に従事するようにするなど、これまでの経験を生かして自分の能力を発揮できるような場をつくっている。

また同グループでは、今後、女性社員の採用数を増やしていく予定である。具体的には、2028 年までに 8 名の女性社員を新たに採用することで、2023 年 7 月末時点での在籍数 22 名を 30 名まで増加させる予定である。

### (2) 働きやすい職場環境

同グループは女性が活躍できる環境整備にも取り組んでいる。西日本ジェット・ラインにおいては、「配偶者が出産時の特別休暇推進」「育児休業中の代替要員の確保」を宣言内容とした「福岡県子育て応援宣言」を取得している。前者については基本的に産前・産後だが、育児期間中についても希望に添うようにしている。現在、男性社員の育児休暇率は 100% であり、今後もこの水準を維持していく。

同社では、現在勤務終了後 24 時間経過後に次の業務に就くようにしているが、今後は公休を新たに追加することで 2 日間の休みが取れるように仕組みを変えようとしている。このため、歩合給から固定給の割合を増やしており、2028 年までには全社員が固定給とすることで、週休日を増やすことができるように目指している。いわゆる 2024 年問題を見据え、従業員の勤務時間についてシミュレーションを行っている。長距離ドライバーについてはどうしても時間外労働時間が長くなるため、月の 3 分の 1 ほどは地場を運行する業務に就かせるなど、業務のローテーションを行うことで時間外労働時間の削減を図っている。同グループの平均時間外労働時間は 40.6 時間/月、平均有給休暇取得日数は 6.0 日/年で、時間外労働時間が法令上限におさまっていること、有給休暇については労働基準法により定められている取得義務の 5 日を上回っていることを確認した。

同グループでは「働きやすい職場認証制度(一つ星)」を取得しており、今後も認証継続はもちろんのこと、二つ星や三つ星取得に向けて取り組みを進めている。



福岡県子育て応援宣言




働きやすい職場認証制度(一つ星)



## 社会・経済面の KPI

インパクトリーダーとの関連性	雇用、包摂的で健全な経済
インパクトの別	ポジティブ・インパクトの増大
テーマ	多様な人材が活躍できる職場づくり
取組内容	女性社員の積極的な採用
SDGs との関連性	<p>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。</p>  <p>8.5 2030年までに、若者や障害者を含むすべ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、ならびに同一価値の労働についての同一賃金を達成する。</p> 
KPI(指標と目標)	女性社員を2028年までに新たに8名採用することで、2023年7月末現在の22名から30名へ増加させる。

インパクトレーダーとの関連性	雇用
インパクトの別	ネガティブ・インパクトの抑制
テーマ	更なる労働環境の改善
取組内容	有給休暇取得の推進
SDGs との関連性	<p>8.5 2030年までに、若者や障害者を含むすべ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、ならびに同一価値の労働についての同一賃金を達成する。</p> <p>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。</p> 
KPI(指標と目標)	グループの平均有給休暇取得日数を、2022年の6.0日から2028年に7.0日へ増加させる。



## 包括的分析

### 3-1 UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた分析

UNEP FI のインパクト分析ツールを用いて、網羅的なインパクト分析を実施した。その結果、ポジティブ・インパクトとして「雇用」、「移動手段(モビリティ)」、「包括的で健全な経済」が、ネガティブ・インパクトとして「健康・衛生」、「雇用」、「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」が特定された。

### 3-2 個別要因を加味したインパクト領域の特定

ジェット・ライングループの個別要因を加味して、インパクト領域を特定した。その結果、同グループのサステナビリティ活動に関連のあるポジティブ・インパクトとして「教育」「エネルギー」を追加した。また、ポジティブ・インパクトの「移動手段(モビリティ)」については、同グループの主軸事業は貨物運送業であり、車両などの製造や人の移動の提供を行うものではないため、社会面に与える影響は限定的であることから削除した。あわせて、ネガティブ・インパクトの「生物多様性と生態系サービス」について、同グループが事業所等を建設する際に、浄化槽を設置することで適正な排水処理を行い、周辺の水辺環境にネガティブな影響を及ぼしていないことが確認できたことから削除した。

#### 【特定されたインパクト領域】

	UNEP FI のインパクト分析ツール により抽出されたインパクト領域		個別要因を加味し 特定されたインパクト領域	
	ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ
入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質 (一連の固有の特徴がニーズを満たす程度)				
水	○	○	○	○
食糧	○	○	○	○
住居	○	○	○	○
健康・衛生	○	●	○	●
教育	○	○	●	○
雇用	●	●	●	●
エネルギー	○	○	●	○
移動手段(モビリティ)	●	○	○	○
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・化学的構成・性質)と有効利用				
水	○	○	○	●
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				
包括的で健全な経済	●	○	●	○
経済収束	○		○	○

---

### 3-3 特定されたインパクト領域とサステナビリティ活動の関連性

ジェット・ライングループのサステナビリティ活動のうち、ポジティブ面のインパクト領域としては、社会面では、同社の社員教育の取り組みが「教育」、女性や高齢者などの多様な人材の活躍に向けた取り組みが「雇用」、「包摂的で健全な経済」、インタンクを災害時に地域住民に開放する仕組みが「エネルギー」に資する取り組みと評価される。

一方、ネガティブ面においては、事業における安全促進の取り組みが「健康・衛生」、および従業員の働きやすい職場環境の醸成が「雇用」、排水の汚染リスク低減に向けた取り組みが「水(質)」、排出ガスの削減に向けた取り組みが「大気」、インタンクにおける土壌汚染を防ぐ取り組みが「土壌」、車両の燃費向上の取り組みが「資源効率・安全性」、再生タイヤに関する取り組みが「資源効率・安全性」「廃棄物」、CO<sub>2</sub> 排出量削減に向けた取り組みが「気候」に該当する。

### 3-4 インパクト領域の特定方法

UNEP FI のインパクト評価ツールを用いたインパクト分析結果を参考に、ジェット・ライングループのサステナビリティに関する活動を同グループの HP、提供資料、ヒアリングなどから網羅的に分析するとともに、同グループを取り巻く外部環境を勘案し、同グループが環境・社会・経済に対して最も強いインパクトを与える活動について検討した。そして、同グループの活動が、対象とするエリアやサプライチェーンにおける環境・社会・経済に対して、ポジティブ・インパクトの増大やネガティブ・インパクトの低減に最も貢献すべき活動を、インパクト領域として特定した。

## 4. 地域経済に与える波及効果の測定

ジェット・ライングループが本ポジティブ・インパクト・ファイナンスのKPIを達成することによって、現在の売上高 19.8 億円(西日本ジェット・ライン 14.8 億円、ジェット・ラインエクスプレス 1.6 億円、鳥飼機工 3.4 億円)を、5 年後に売上高 26.5 億円(西日本ジェット・ライン 20 億円、ジェット・ラインエクスプレス 2.5 億円、鳥飼機工 4.0 億円)とすることを目標とする。

このような同グループの事業による地域経済への効果を、「福岡県産業連関表」を用いて試算すると、現在の売上高(19.8 億円)によっても、雇用増や所得創出による消費増なども含め、計 30.11 億円の経済波及効果があるものと試算される。

さらに、上記の売上高 26.5 億円の目標を実現した場合、年間 40.3 億円の経済波及効果を福岡県内に生み出す企業となるものと見込まれる。このうち、26.5 億円は同社に帰属する効果であるが、13.8 億円(=40.3 億円-26.5 億円)は社外への経済波及効果である。

なお、この 40.3 億円の経済波及効果(生産誘発額)は、28.95 億円の付加価値を生み、そのうち 18.22 億円は雇用者への所得となる。このようなメカニズムによって、地域内に各種需要が喚起され、その経済効果は幅広い産業へ及ぶこととなる。

(百万円)

	生産誘発額	うち粗付加価値誘発額	
		うち雇用者所得誘発額	うち雇用者所得誘発額
第1次波及効果	3,154	2,324	1,600
第2次波及効果	875	571	222
合計	4,030	2,895	1,822

第一次波及効果は同社の売上と同社の生産増に必要な原材料やサービス需要による効果

第二次波及効果は、第一次波及効果で誘発される生産増に伴い増加する雇用者所得がもたらす消費需要による効果

波及効果の倍率 **1.52** 倍

※波及効果の倍率は、生産誘発額の合計/同社の売上

産業別にみた経済波及効果は、同社の主軸事業である「道路輸送(自家輸送を除く。)」が大きい。その他「商業」「自動車整備・機械修理」などにも同社がもたらす生産と需要が広く波及するものとみられる。

順位	産業部門	金額 (百万円)	順位	産業部門	金額 (百万円)
1	道路輸送(自家輸送を除く。)	2,666	6	運輸附帯サービス	90
2	商業	130	7	住宅賃貸料	85
3	自動車整備・機械修理	104	8	通信	58
4	金融・保険	91	9	飲食サービス	50
5	その他の対事業所サービス	90	10	不動産仲介及び賃貸	50

## 5. マネジメント体制

ジェット・ライングループでは、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、プロジェクトチームを結成した。最高責任者として田邊 照美 代表取締役社長を中心に、グループの事業活動とインパクトとの関連性、KPI の設定など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、田邊 照美 代表取締役社長を最高責任者とし、上野 愛未 取締役 総務課長を実行責任者としたプロジェクトチームを中心として、全従業員が一丸となり、KPI の達成に向けた活動を実施していく。

最高責任者	代表取締役社長 田邊 照美
実行責任者	取締役 総務課長 上野 愛未
担当部署	総務課

## 6. モニタリングの頻度と方法

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、西日本シティ銀行とジェット・ライングループ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。

西日本シティ銀行は、KPI 達成に必要な資金およびその他ノウハウの提供、あるいは西日本シティ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、経営環境の変化などにより KPI を変更する必要がある場合は、西日本シティ銀行とジェット・ライングループが協議の上、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、九州経済調査協会が、西日本シティ銀行から委託を受けて実施したもので、九州経済調査協会が西日本シティ銀行に対して提出するものです。
2. 九州経済調査協会は、依頼者である西日本シティ銀行および西日本シティ銀行がポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する西日本ジェット・ラインおよび同グループから供与された情報と、九州経済調査協会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する評価で、将来におけるポジティブな評価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ます。なお、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。

<評価書作成者および本件問い合わせ先>  
公益財団法人 九州経済調査協会  
調査研究部 研究員 永野敦嗣

〒810-0004  
福岡市中央区渡辺通2-1-82電気ビル共創館5階  
TEL 092-721-4905 FAX 092-721-4904