

## 株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社翔樹に対する 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翔樹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

2025年2月28日  
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社翔樹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」）が株式会社翔樹（「翔樹」）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。<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. 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、翔樹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、翔樹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

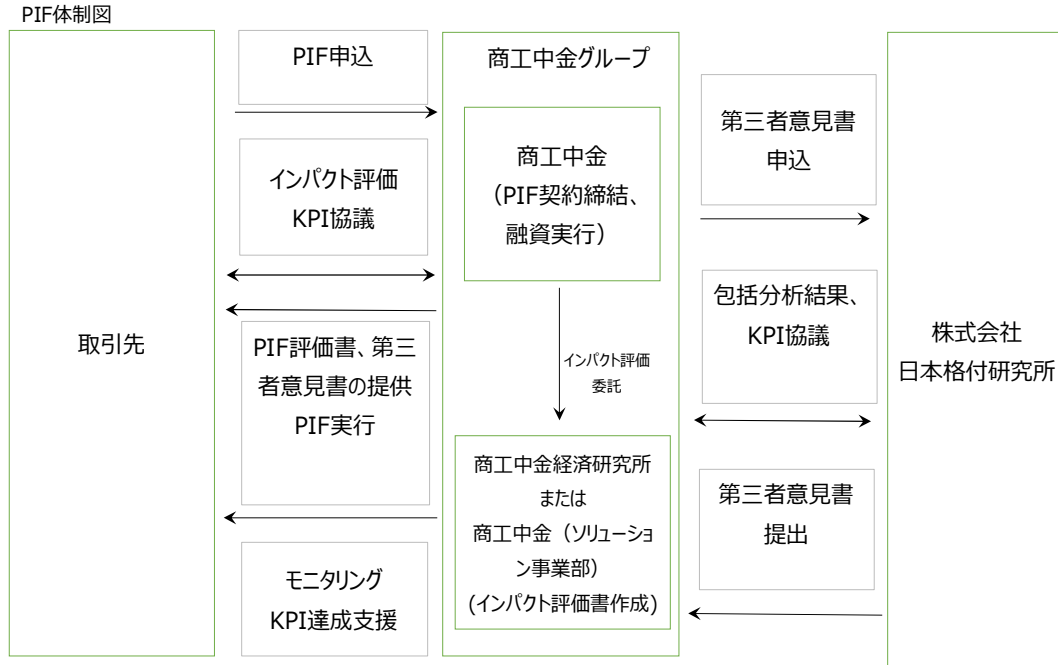
PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。

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。

<sup>1</sup> 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翔樹から貸付人である商工中金及び評価者である商工中金経済研究所に対して開示がなされることとし、可能な範囲で対外公表も検討していくこととしている。

- 
- 要素① 投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、少なくとも一つの側面においてポジティブなインパクトを生み出す意図を持つもの
  - 要素② インパクトの評価及びモニタリングを行うもの
  - 要素③ インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うもの
  - 要素④ 中長期的な視点に基づき、個々の金融機関/投資家にとって適切なリスク・リターンを確保しようとするもの

---

また、本ファイナンスの評価・モニタリングのプロセスは、本基本的考え方で示された評価・モニタリングフローと同等のものを想定しており、特に、企業の多様なインパクトを包括的に把握するものと整合的である。



#### IV. 結論

以上の確認より、本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト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

深澤 優貴

深澤 優貴





### 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。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」

「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、明示的であると默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)

#### ■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2月28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）が株式会社翔樹（以下、翔樹）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、翔樹の活動が、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 企業理念
  - 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 翔樹                     |
| 借入金額       | 150,000,000 円               |
| 資金使途       | 運転資金                        |
| 借入期間       | 1 年（コミットメントライン+更新オプション 4 回） |
| 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 | 大阪府摂津市鳥飼上 3 丁目 10-38                                                                                                |
| 設立    | 2006 年 10 月 10 日                                                                                                    |
| 資本金   | 9,000,000 円                                                                                                         |
| 従業員数  | 75 名（2024 年 12 月現在）                                                                                                 |
| 事業内容  | 一般貨物運送事業、貨物利用運送事業、貨物軽自動車運送事業、倉庫業、不動産賃貸業                                                                             |
| 主要取引先 | （一般貨物運送）<br>衣笠運送、ヤマト運輸、キャノンマーケティングジャパン、大阪商運、大塚倉庫、ブルータス、アサヒロジ、日本通運<br>（共同配送）<br>宮田運輸、大塚倉庫、東洋社、大阪商運、F-LINE、ロジスティード西日本 |

## 【業務内容】

翔樹は、大阪府摂津市に本社を置く 2006 年設立の貨物運送事業者である。貨物全般を取り扱うが、酒類等飲料品と食料品の輸送を得意としている。設立以来取り扱う酒類等飲料品にドライバーが深い商品知識を有することが強みである。また共同配送事業に力を入れるべく、2015 年に共同配送センター（摂津配送センター）を設立し、運送・積載効率の向上やドライバーの労働条件の改善を図っている。

- 主なサービス内容

- ① 一般貨物輸送・トラック輸送

常温商品からチルド・冷凍食品の 3 温度帯の輸送に対応している。ゲート車（車両後方に荷物を持ち上げるパワーゲートを搭載した車両）を保有し、貨物全般の輸送が可能である。

- ② 重量物・特殊運搬

重量物については、専門スタッフが輸送計画を立案し、顧客へ提案する。ピアノ輸送専門会社との提携により、ピアノのクリーニングや調音等も対応可能である。

- ③ 共同配送

異なる荷主を持つ同業者と協力し、多数の荷物を一か所に集積・仕分けし、受取先に一括納品する。運送事業者は物流要員の削減等による配送効率の向上が図れ、受取先も配送費の削減や一括納品による検収作業の効率化を図ることができる等、共同配送は大きなメリットを有する。

- ④ 倉庫管理

荷主からの荷物を保管し、入出庫記録やピッキング作業、品質管理を行う。

- ⑤ 不動産賃貸業

モータープール（高槻柱本新町モータープール）を運営する。

- 事業の特徴

- ① 共同配送の先駆者

共同配送には外装用段ボールサイズの標準化が必要であり、個社で個別に最適化を進めてきた荷主にとって共同配送のメリットが感じ難かったが、翔樹は早くから共同配送のメリットを荷主にアピールしてきた。荷主に外装段ボールサイズの統一を推し進めてきた食品卸業者が多いこともあり、共同配送の荷扱高を伸ばすことが出来た。

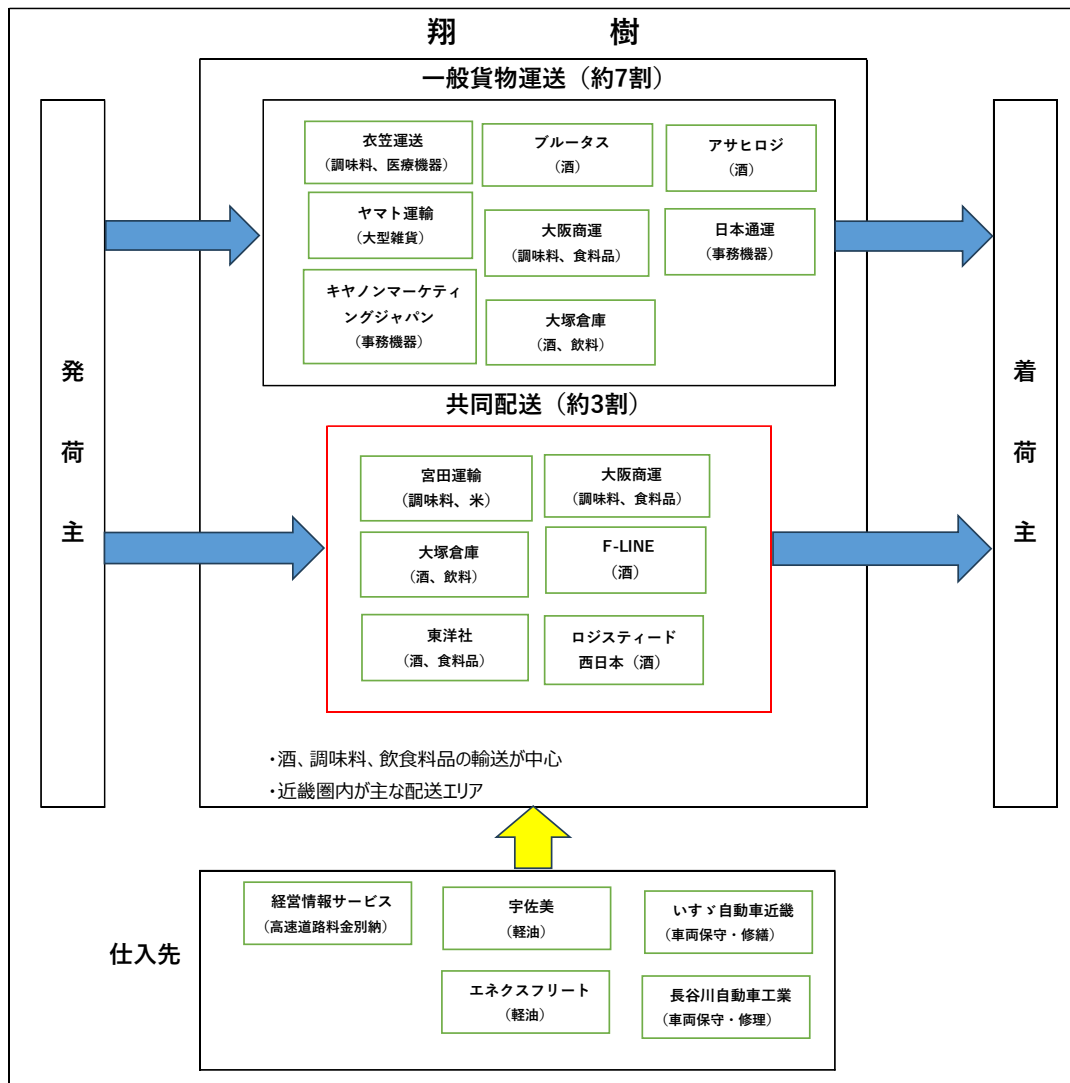
- ② 高い配車能力

共同配送にはデータ活用、配送ルート最適化、リアルタイムでの情報共有が必要である。若手従業員チームが AI を活用したシステムを使い、配車能力の向上と物流の効率化を図っている。

- ③ 重量物取扱いに長けている

ピアノやコピー機等、1 トンを超える重量物を建物の階上に搬出入する際、通常はリフター（昇降機）を使用するが、建物の構造上リフターが使用出来ない場所では、人手に頼らざるを得ない。翔樹はピアノ専門会社との提携で蓄積した技術を持つ専門スタッフが、丁寧に手作業で重量物を搬出入することが出来る。

● 商流図



(図表①) 商流図 (商工中金経済研究所が翔樹宛てヒアリングにより作成)

【事業拠点】

| 拠点名                      | 住所                         | 機能                               |
|--------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| 本社営業倉庫                   | 大阪府摂津市烏飼上 3 丁目<br>10-38    | 本社機能及びグループ会社管理、倉庫                |
| 摂津配送センター                 | 大阪府摂津市烏飼上 4 丁目<br>13-41    | 共同配送センター、運送業務（オペレーション）本部         |
| 東大阪営業所                   | 大阪府東大阪市吉原 2 丁目<br>6-14     | 営業拠点                             |
| 住之江営業所                   | 大阪府大阪市住之江区新北島<br>6 丁目 1-24 | 営業拠点                             |
| 高槻柱本新町駐車場                | 大阪府高槻市柱本新町 1151            | 自社トラック駐車場（過去複数あった駐車場を 1 箇所に集約）   |
| 高槻柱本新町モータープール            | 大阪府高槻市柱本新町 3-8             | 月極駐車場（77 台）                      |
| （関係会社）                   |                            |                                  |
| (株)Shoki Logistics       | 大阪府摂津市烏飼上 4 丁目<br>13-41    | 倉庫内作業                            |
| 才賀運輸(株)<br>才賀サポートシステム(株) | 京都府京都市南区東九条西河<br>辺町 51     | 一般貨物運送及び倉庫内作業<br>（京都の共同配送センター機能） |
| 内外運輸(株)                  | 京都府京都市南区東九条西河<br>辺町 51     | 一般貨物運送                           |



（写真①）本社営業倉庫



（写真②）摂津配送センター





(写真③) 東大阪営業所



(写真④) 住之江営業所



(写真⑤) 高槻柱本新町駐車場



(写真⑥) 高槻柱本新町モータープール

(写真①～⑥は翔樹提供)

**【沿革】**

|           |                                                                                               |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2006年 10月 | 株式会社翔樹を設立（設立日 2006年 10月 10日）                                                                  |
| 2006年 11月 | 特定労働者派遣事業認可を取得 労働者派遣事業受理番号 特 27-301461                                                        |
| 2007年 2月  | 一般貨物事業申請 一般貨物自動車運送事業 630006595                                                                |
| 2009年 1月  | 第二駐車場、配送事業所を開設                                                                                |
| 2014年 11月 | 精密機械輸送部門を設立                                                                                   |
| 2015年 10月 | 共配センターを開設し、配送業務を集約                                                                            |
| 2016年 4月  | 事務業務を集約し、本社、営業所、配送センターを統合<br>門田 周氏が代表取締役会長、門田 明氏が取締役社長に就任                                     |
| 2017年 12月 | 安全性優良事業所に認定（Gマーク）                                                                             |
| 2018年 2月  | 東大阪営業所を開設                                                                                     |
| 2020年 7月  | 住之江営業所を開設                                                                                     |
| 2021年 3月  | 柱本新町駐車場（自社物件）を購入し、摂津市内の駐車場を集約<br>株式会社 Shoki Logistics を設立<br>翔樹モータープールを開設（購入物件引継）<br>不動産賃貸業開始 |
| 2021年 9月  | 摂津市烏飼上に営業倉庫を新設し、本社を移転<br>住之江営業所隣接土地を購入し、営業所を拡張                                                |
| 2022年 5月  | 特定営利活動法人日本もったいない食品センター正会員となる                                                                  |
| 2023年 2月  | GAMBAassist 協賛企業となる<br>本社、配送センターに太陽光発電システムを導入し、余剰売電を開始                                        |
| 2023年 5月  | 株式譲渡により才賀運輸株式会社及び才賀サポートシステムをグループ化                                                             |
| 2023年 10月 | 連携事業継続力強化計画（BCP）認定                                                                            |
| 2024年 3月  | 株式譲渡により内外運輸株式会社をグループ化                                                                         |

【保有車両】

| ウイング車両                                                                            |    | 冷凍車両                                                                              |    | 常温車両                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------------------------|----|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 主にパレットでの輸送に使用する車両。<br>荷台側面が開閉する。                                                  |    | 生鮮食品や冷凍食品等温度管理が必要な積荷に使用する車両。パワーゲートを搭載し、カゴ台車をそのまま輸送出来る。                            |    | 一般貨物用の常温輸送車両。<br>狭い道へも容易に進入できる。                                                    |    |
|  |    |  |    |  |    |
| 種類                                                                                | 台数 | 種類                                                                                | 台数 | 種類                                                                                 | 台数 |
| 13 t                                                                              | 14 | /                                                                                 |    |                                                                                    |    |
| 4 t                                                                               | 15 | 4 t                                                                               | 10 | 2 t 常温車両                                                                           | 11 |
| 3 t                                                                               | 10 | 3 t                                                                               | 8  | 2.3 t 平車両                                                                          | 10 |

| フォークリフト                                                                             |    | ユニック車両                                                                              |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 庫内作業用のフォークリフト。                                                                      |    | ピアノ、コピー機等重量品の運搬に使用する。                                                               |    |
|  |    |  |    |
| 種類                                                                                  | 台数 | 種類                                                                                  | 台数 |
| /                                                                                   |    |                                                                                     |    |
| 3 t                                                                                 | 6  | 3 t                                                                                 | 3  |

(図表②) 出所:商工中金経済研究所が翔樹 Web サイト及びヒアリングにより作成

## 2.2 業界動向

### ■ 共同物流について

以下は国土交通省「共同物流等の促進に向けた研究会」提言（令和元年6月）を参考に記載した。

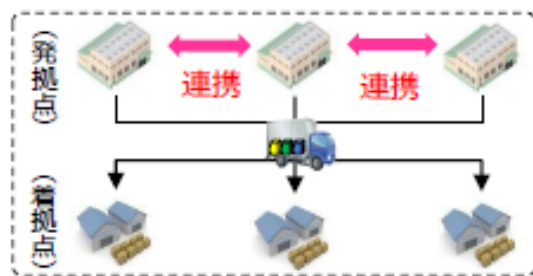
#### ● 背景

人手不足の深刻化、頻発する災害へのBCP、地球環境問題への対応等を鑑み、持続的な物流機能を発揮するために、企業の垣根を越えて連携し、物流を効率化する必要に迫られている。

#### ● 連携のあり方

##### ①ヨコの連携

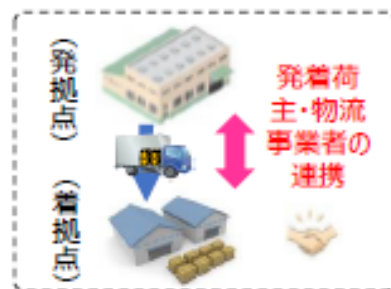
異業種を含めた複数の荷主や物流事業者による輸配送・保管等の共同化は、倉庫・車両の稼働率向上のみならず、モーダルシフト、中継輸送、物流拠点の増設、物量の平準化等のためにも有効である。



(図表③) ヨコの連携

##### ②タテの連携

発着荷主や物流事業者が連携して、即日・翌日配送の見直し等配送リードタイムの延長、検品の簡素化・廃止による長時間の荷待ち時間の削減や物流の平準化等、サプライチェーン全体でムダを減らすことが重要である。



(図表④) タテの連携

(図表③、④の出所は「共同物流等の促進に向けた研究会」提言（令和元年6月）)

##### ③モードの多様化等幹線輸送の改善

幹線輸送の共同化、BCPの観点から踏まえたモード（輸送手段）の多様化やトラック輸送の効率化等による長距離輸送の改善が急務である。

##### ④地域における持続可能な物流の確保

輸送密度が低いエリアにおける荷主や物流事業者の連携のほか、旅客輸送や買物サービス等、他分野との連携も必要である。

翔樹は、運送効率化のみならず、ドライバー不足による運ばなくなるリスクの回避やBCPの観点から、上記提言前の2015年に共配センターを開設し、飲食料品の共同配送業務を進めている。

## 2.3 企業理念

| 企業理念                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>お客様の気持ちになり、頭、体、心を使う</p> <p>お客様の気持ちになり、頭、体、心を使う。<br/>そして自分のために動くことが会社の成長と安定に繋がり、家族の幸せになる。</p> |

翔樹は、現場の人間の仕事に対する姿勢と人から愛される人柄こそが、自社の商品との考えの下、「現場に立つ社員一人ひとりが、営業マンとの自覚をもって誠実に取り組む」ことを設立当初より社員に教育し続けている。スケジュール通りに正確・確実に荷物を送り届けることは当然であり、加えて現場で顧客に愛され、気軽に相談を持ち掛けられ、共に考える人材を育て広く社会に貢献したいとの思いがある。そのために、社員が雰囲気の良い人間関係の中で楽しく日々の業務を行うことができ、ポジティブな人間性を養うことができる「楽しい職場づくり」を追求し、実践する必要があると認識している。

## 2.4 事業活動

翔樹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。

### 【自然環境面】

#### ■ 環境負荷低減への取り組み

- 省エネルギーの取り組み

本社及び配送センターの全照明は既に LED 化を終えている。発電した電気を自社で消費する自家消費型太陽光発電は再生エネルギー拡大への有用な手段である。翔樹は、本社営業倉庫及び摂津配送センターの屋根に太陽光パネルを設置し（最大発電容量 50kW、うち自家消費型 40.1kW）、配送センターで使用する電力の約 80%を賅っている。

営業車は全て HV または EV である。自社保有トラックについては 78 台全てが NO<sub>x</sub>（窒素酸化物）・PM（粒子状物質）等削減のための諸規制を満たす車両であるが、①HV や EV 自体まだ十分に市場に浸透しておらず、割高感がある、②地方では EV は未だ充電スタンドが少なく、安定的に使用しにくいいため、引き続きディーゼル車を使用するが、代替時に最新の低燃費車を導入していく。最新機種への代替で燃費の向上を図り、保有トラック 1 台あたりの軽油使用量を減らしていく。

- CO<sub>2</sub> 排出量削減の取り組み

主要取引先からの勧奨もあり、2026 年末までに Scope1 及び Scope2 の CO<sub>2</sub> 排出量を把握し、削減計画を策定する。併せて省エネルギーの取り組みの着実な実行により、CO<sub>2</sub> 排出量の削減を図っていく。

#### ■ 排水、排出ガス、廃棄物の処理

- 排水の適正処理

自社トラック駐車場にグリーストラップ（洗車や床洗浄時に発生する土砂、油を沈殿分離させ、水のみを排出する排水設備）を設置、共同配送センターに浄化槽を備え、燃料・オイル漏れを防止しており、水質汚濁や土壌汚染につながる事象はない。

- 排出ガスの適正処理

先述の通り、自社所有トラックはいずれも環境諸規制対応車を使用している。車両更新の際、最新の低公害車に更新し、今後とも排出ガスの発生抑制に努めていく。

- 廃棄物の適正処理

段ボール、包装ラップ等の事業系一般廃棄物は、地元自治体による回収を受けている。より細かく分別し、再利用が可能なものは極力リサイクル業者へ引き取りを依頼して、廃棄量を減らしている。廃タイヤ、エンジンオイル等の産業廃棄物は全て産業廃棄物処理業者により適切に最終処分されている。



## 【社会面】

### ■ 労働環境改善の取り組み

#### ● 時間外労働削減の取り組み

2024年4月からはドライバーの時間外労働の年間上限は960時間に規制され、運送・物流業界ではその対応に苦慮している。年間時間外労働上限を勘案したドライバーの1カ月の拘束時間合計は274時間以内（\*2）に収める必要があるが、厚生労働省の「令和3年度自動車運転者の労働時間等に係る実態調査結果（概要）」によると繁忙期の1カ月の拘束時間について近畿地区の事業者は、39.9%が275時間を超えている。翔樹では既に働き方改革、特に長時間労働の改善がドライバーの確保には不可欠と考え、従前より積極的に取り組んできた。共同配送による輸送距離の短縮化、配送コース編成の見直しを常に行い、1台あたりの配送件数を抑える取り組みを続けてきた。結果として従業員1人あたりの月間時間外労働時間は40時間（2024/9期）にとどまっている。

（\*2）ドライバー1カ月の拘束時間274時間以内の根拠

1カ月4.3週・22日勤務1日1時間休憩のドライバーの場合、

①時間外労働時間の上限  $960 \text{ 時間} \div 12 \text{ カ月} = 80 \text{ 時間}$

②法定労働時間  $1 \text{ 週} 40 \text{ 時間} \times 4.3 \text{ 週} = 172 \text{ 時間}$

③休憩時間  $1 \text{ 日} 1 \text{ 時間} \times 22 \text{ 日} = 22 \text{ 時間}$ より、1カ月合計拘束時間（①+②+③）を274時間以内に収める必要がある。

#### ● 有給休暇取得推進の取り組み

有給休暇取得率は66.5%（2024/9期）であり、運輸業、郵便業平均59.1%（出所：厚生労働省「令和5年就労条件総合調査の概況」）を上回る。門田会長が常日頃から休暇の積極取得を呼び掛けていることから、従業員は互いに取得時期を調整し、会社は休暇取得者の業務を管理者がカバーする仕組みを整えているため、社内に躊躇なく有給休暇を取得できる雰囲気醸成されている。今後も誕生日休暇等、記念日休暇の取得を奨励する等により取得の推進を図っていく。なお、対象者への基準日より1年以内に5日以上の有給休暇を取得させる等の有給休暇にかかる法令は遵守されている。

#### ● 賃金アップの取り組み

従業員が健康・安全で働きやすい環境で働き、ゆとりと豊かさを感じられる働きがいのある職場づくりを目指しており、直近では2024年10月に平均3%の昇給を実施した。賃金水準は地域の同業界並み以上と認識しているが、毎年3%以上の賃上げ実施を目指し、従業員全員の生活水準向上を図っていく。

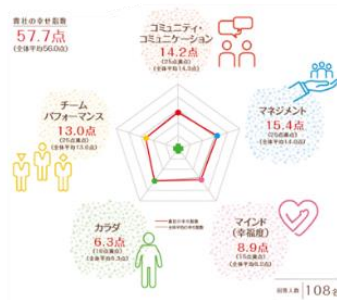
#### ● 諸手当や補助

慰労会（納涼会、忘年会等、各年1回）、ゴルフ会（年2回）や各種表彰（永年勤続、業績貢献等）を実施している。部署や年代を超えた従業員どうしのコミュニケーションの活性化や仲間意識醸成につながっている。会社としては一部ないしは全額の補助を行っている。従業員個人に家

族旅行補助、18歳までの子に対する養育手当（1人あたり月5千円）や通信費補助等各種手当を支給している。

- 幸せデザインサーベイの活用

2025/9 期中に、会社の発展と社員の幸福を追求しながら、個人の幸福度と組織のパフォーマンスを両立させる目的で、商工中金が提供する「幸せデザインサーベイ(\*3)」に取り組む予定である。その結果を経営陣と従業員が対話の上、社員にとって満足度の高い、働きがいのある企業を目指す。



(\*3)幸せデザインサーベイ

幸せデザインサーベイは、従業員アンケートの実施により中小企業の幸せを可視化するサービス。会社の幸せを、組織としての「コミュニティ・コミュニケーション」、「チームパフォーマンス」、「マネジメント」と、個々の従業員の「カラダ」、「マインド（幸福度）」の5つの要素から構成。総合点を幸せ指数として算定する（100点満点）。

- 従業員との情報共有

ドライバーが一か所に集まることが難しいため、時間や場所を問わず従業員がスマホやタブレットから閲覧可能なスタッフオンリーサイト（情報共有のための社内従業員専用サイト）を開設している。「翔樹通信」と称して、総務面（健康診断や親睦会の案内等）、業務面（会社の現況、業績見込み、経費明細の説明等）、注意喚起ほか様々な情報の従業員との共有を図っている。

## ■ 安全への取り組み

- 労働災害ゼロへの取り組み

ミーティングやスタッフオンリーサイトで危険事例等の注意喚起等を実施し、2020年以降労働災害ゼロを維持してきた。2023/9 期に軽微な事故が1件（トラック荷台からの落下事故）発生したが、2024/9 期はゼロを復活した。今後とも取り組みを継続し、労働災害ゼロを継続していく。

- 重大運輸事故ゼロへの取り組み

損害保険会社からの交通事故事例やルール改正情報をミーティングやスタッフオンリーサイトで紹介している。管理者は営業所・駐車場に設置するカメラ映像で各車両の整備状況やドライバーの運転前点検の実施状況等をチェックしており、正しく実施するドライバーには月5千円の「愛車手当」を支給している。これら取り組みにより軽微な事故発生はあるが、国土交通省への報告を要する自動車重大事故は10年以上発生していない。今後とも取り組みを継続し、重大運輸事故ゼロを継続していく。

翔樹通信 その24 コンプライアンス遵守のお願い

平成29年11月17日

・点呼は必ず行うこと！

車輛を運行する乗務員の義務です。必ず点呼を行い、点呼簿に出勤時間等記載してください。

※点呼もしくは記載のない方は、無許可運転となります。

点呼なき場合、会社としての罰則は下記の通り

① 遅刻扱いとなります (1回につき15分の遅刻で換算します)

② 欠勤扱いとなります (連続3回以上点呼に来ない場合)

また、改善が見られない場合は始末書の提出、取締役会において減給を決議していただきます。

以上

上記案件は2017年11月21日より効力を生じます。

(写真⑦) スタッフオンリーサイトでの注意喚起の一例 (翔樹提供)

● Gマークの継続

徹底した安全管理体制を構築し、物流品質向上を図っている証としてGマーク(\*4)を取得し、継続している。



(\*4) Gマーク (安全性優良事業所)

公益財団法人全日本トラック協会 (全ト協) が2003年7月から評価実施する「安全性優良事業所」の認定制度で、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としている。3テーマ38項目で評価され輸送の安全確保に積極的に取り組んでいることを認定するものである。2024年12月現在29,069事業所が認定を受けている。

(写真⑧) Gマーク (出所:全ト協 Web サイト)

## ■ 人材育成への取り組み

### ● 従業員育成の取り組み

特に次世代幹部候補の育成に力を入れており、顧問税理士による会計関連業務、会長による経営管理のノウハウ等のレクチャーを継続している。

### ● 資格取得支援の取り組み

業務上必要な資格取得支援に取り組んでおり、受検料は全額会社負担とし、取得者には資格に応じた資格手当を毎月の給与に上乗せし支給している。特に運行管理者資格（2024年12月現在8名）については、事業拡大への備えのほか、資格取得までの学習が運行業務のみならず、労務管理ほか運輸業務全般の知識向上につながるとの認識より、全従業員に取得を推奨している。

## ■ ダイバーシティの推進

### ● 女性活躍支援の取り組み

女性従業員は、全従業員75名中10名（2024年12月現在、全従業員の13%）、うち6名がドライバーに就いており、前線で活躍している。女性管理職も1名が就任している。会社としてはマネジメントスキルを獲得した従業員の中から、年齢・性別に関係なく、業務実績と人物を重視した管理職登用に努めていく意向である。

### ● 高齢者の活躍支援の取り組み

高齢者の雇用を大切にしており、60歳以上の従業員は2名在籍している。このうち1名が当時の定年年齢60歳を迎えたことを機に定年を70歳に引き上げた。今後の業容拡大に伴い、高齢者の雇用増は不可欠と認識しており、それぞれのスキルや適性に応じた職務や職場環境を整え、雇用増に努めていく。

### ● 障がい者活躍支援の取り組み

障がい者は1名在籍し、事務職として勤務している。運送業が重労働との一般的なイメージからか求職者は少ない。会社としては勤務出来る部署への配属が可能であることを働き掛け、雇用維持・増員を図っていく意向である。

## ■ BCPへの取り組み

### ● 連携事業継続力強化計画（BCP）の取り組み

本社営業倉庫や摂津配送センターは大規模河川の近くに所在し、浸水のリスクがある。感染症流行時のドライバーや庫内作業員の罹患で事業停止に追い込まれるリスクや災害時やサイバー攻撃による運行管理システムダウンにより車両の運行管理に支障をきたすリスクもある。これらの状況下で飲食料品他の非常物資運搬に大きな役割を担う翔樹自身のBCPは重要である。主要取引先からBCPの強化を求められていたこともあり、グループ・協力会社6社とともに連携事業継続力強化計画（BCP）を策定し、2023年10月経済産業省より認定を受けた。翔樹は幹事会社として、平時や有事の支援連絡会議の主宰、連携事業者の被害状況の把握や危機発生時の相互支援の働きかけ等を主導する。仮に翔樹の本社営業倉庫や摂津配送センターが機能停止となった際には

京都府所在の才賀運輸（関係会社）が代替、逆のケースは翔樹が代替できる仕組みを整えている。

#### (\*5)事業継続力認定強化計画の認定制度

中小企業強靱化法（2019年7月16日施行）において、防災・減災に取り組む中小企業がその取り組み内容（事前対策）を取りまとめた計画（事業継続力強化計画）を国が認定している。計画は1社単独で作成する単独型と複数の企業が連携して作成する連携型の2種類がある。連携型は企業同士が連携することにより、さらに効果的な対策を立てることができる点が特徴である。なお、認定を受けた中小企業は、税制措置や金融支援、補助金の加点等の支援が受けられる。（出所:中小企業基盤整備機構 Web「事業継続力強化計画」の認定制度とは？）

### 【社会経済面】

#### ■ 事業拡大の取り組み

##### ● 共同配送の伸長

翔樹は共同配送を積極的に推進しており、積載率の向上やドライバー労働条件の改善を図っている。通常配送では小ロットであっても料金は変わらないが、共同配送では1個当たり単価となるため小ロット輸送での採算性が向上し、共同配送を手掛ける運輸事業者にメリットがある。また検品の簡素化・廃止による長時間の荷待ち時間の削減や物流の平準化等、サプライチェーン全体でムダを減らすことにつながる。但し共同配送では多種多様な商品が混在するため、効率的な運用には深い商品知識が不可欠である。設立時より主に酒類等飲食料品の運送を手掛け、ドライバーに商品知識が深い強みを生かし、翔樹はドライバー一人ひとりの能力向上と配車効率の向上を図り、共同配送の輸送量を増やしていく。

### 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（人間の集团的ニーズ）    |        |           |
| 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    | 陸路による貨物運送                                         |
| 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 |

#### 【当社の事業活動などを踏まえて特定したインパクト】

##### ■ポジティブ・インパクト

| インパクト | 取組内容         |
|-------|--------------|
| 教育    | ➤ 従業員育成の取り組み |
| 賃金    | ➤ 賃金アップの取り組み |



■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    | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 時間外労働削減の取り組み</li> <li>➤ 有給休暇取得推進の取り組み</li> <li>➤ 幸せデザインサーベイの活用</li> <li>➤ 従業員との情報共有</li> <li>➤ 労働災害ゼロ、重大運輸事故ゼロへの取り組み</li> <li>➤ Gマークの継続</li> </ul> |
| 社会的保護       | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 諸手当や補助</li> </ul>                                                                                                                                  |
| 気候の安定性、資源強度 | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 省エネルギーの取り組み</li> <li>➤ CO2 排出量削減の取り組み</li> </ul>                                                                                                   |
| 水域、土壌       | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 排水の適正処理</li> </ul>                                                                                                                                 |
| 大気          | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 排出ガスの適正処理</li> </ul>                                                                                                                               |
| 廃棄物         | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 廃棄物の適正処理</li> </ul>                                                                                                                                |

■ポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）の両方

| インパクト                                                 | 取組内容                                                                                         |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| （ポジティブ）教育、賃金<br>（ネガティブ）社会的保護                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 資格取得支援の取り組み</li> </ul>                              |
| （ポジティブ）雇用<br>（ネガティブ）ジェンダー平等                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 女性活躍支援の取り組み</li> </ul>                              |
| （ポジティブ）雇用<br>（ネガティブ）年齢差別                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 高齢者活躍支援の取り組み</li> </ul>                             |
| （ポジティブ）雇用<br>（ネガティブ）その他の社会的弱者                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 障がい者活躍支援の取り組み</li> </ul>                            |
| （ポジティブ）零細・中小企業の繁栄<br>（ネガティブ）自然災害、健康および安全性、資源強度<br>廃棄物 | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 共同配送の伸長</li> <li>➤ 連携事業継続力強化計画（BCP）の取り組み</li> </ul> |

■ 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

<ポジティブ・インパクト>

| インパクト | 特定しない理由                                                                                    |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 移動手段  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 一般貨物運送事業のみで旅客運送との兼業はなされていないことから、特定しない。</li> </ul> |


<ネガティブ・インパクト>

| インパクト   | 特定しない理由                                                                               |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 生物種、生息地 | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 環境に配慮した車両を使用する等、生態系に配慮した輸送を行っている。</li> </ul> |

#### 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




翔樹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       | 賃金                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |     |                                                                             |     |                                                                  |                                                                                      |
| 取組内容（インパクト内容）   | 賃金アップの取り組み                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |     |                                                                             |     |                                                                  |                                                                                      |
| KPI             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>従業員平均給与を毎年 3%以上引き上げる。</b></li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                              |     |                                                                             |     |                                                                  |                                                                                      |
| KPI 達成に向けた取り組み  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 賃金水準は地域の同業界並み以上と認識しているが、毎年 3%以上の賃上げ実施を目指し、従業員全員の生活水準向上を図っていく。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                             |     |                                                                             |     |                                                                  |                                                                                      |
| 貢献する SDGs ターゲット | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center;">8.5</td> <td>2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一労働同一賃金を達成する。</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">8.8</td> <td>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。</td> </tr> </table> | 8.5 | 2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一労働同一賃金を達成する。 | 8.8 | 移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。 |  |
| 8.5             | 2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一労働同一賃金を達成する。                                                                                                                                                                                                                                                                                   |     |                                                                             |     |                                                                  |                                                                                      |
| 8.8             | 移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。                                                                                                                                                                                                                                                                                              |     |                                                                             |     |                                                                  |                                                                                      |

##### 【ネガティブ・インパクト】


|                |                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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）  | 幸せデザインサーベイの活用、労働災害ゼロ、重大運輸事故ゼロへの取り組み、Gマークの継続                                                                                                                                                                                                                         |
| KPI            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>2025/9 期中に、「幸せデザインサーベイ」を実施する。その後、結果を踏まえ、以降のモニタリング時までスコアアップにかかる目標水準を設定し、目標達成に向け取り組む。</b></li> <li>● <b>労働災害ゼロ、重大運輸事故ゼロを継続する。</b></li> <li>● <b>Gマークを継続する。</b></li> </ul>                                                 |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 商工中金が提供する「幸せデザインサーベイ」を実施し、その結果を経営陣と従業員が対話の上、社員にとって満足度の高い、働きがいのある企業を目指す。</li> <li>➢ ミーティングやスタッフオンリーサイトで危険事例等の注意喚起や管理者による車両整備・始業前点検実施チェック等の取り組みにより労働災害ゼロ、重大運輸事故ゼロを継続していく。</li> <li>➢ 徹底した安全管理体制を構築し、物流品質向上を図っている証</li> </ul> |


|                 |                         |                                                                                        |                                                                                      |
|-----------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|                 | としてGマークを取得しており、これを継続する。 |                                                                                        |                                                                                      |
| 貢献する SDGs ターゲット | 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。                                                       |   |
|                 | 8.5                     | 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。             |   |
|                 | 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、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。 |  |


|                 |                                                                                                                                                                                                        |                                                                    |                                                                                       |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 特定したインパクト       | 気候の安定性、資源強度                                                                                                                                                                                            |                                                                    |                                                                                       |
| 取組内容（インパクト内容）   | 省エネルギーの取り組み、CO2 排出量削減の取り組み                                                                                                                                                                             |                                                                    |                                                                                       |
| KPI             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 保有トラック 1 台あたりの軽油使用量を每期 2%以上減少させる。(2024/9 期実績: 6,241 L/台)</li> <li>● 2026 年末までに CO2 排出量可視化に取り組み、生産活動に伴う CO2 排出量の実態を把握した上で、CO2 排出量の削減計画を策定し、削減に取り組む。</li> </ul> |                                                                    |                                                                                       |
| KPI 達成に向けた取り組み  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 自社トラックの最新低燃費車導入等により、燃費を向上させ、保有トラック 1 台あたりの排出量を削減する。</li> <li>➢ 2026 年末までに Scope1 及び Scope2 の CO2 排出量を把握し、削減計画を策定する。併せて省エネルギーの取り組みの着実な実行により削減を図る。</li> </ul>   |                                                                    |                                                                                       |
| 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。                                  |  |
|                 | 9.4                                                                                                                                                                                                    | 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善によ |  |



|  |      |                                                   |                                                                                     |
|--|------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  |      | り、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。               |                                                                                     |
|  | 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靭性(レジリエンス)及び適応の能力を強化する。 |  |

【ポジティブ・インパクト、ネガティブ・インパクトの両方】

|                 |                                                                                                                                                   |                                                                          |                                                                                       |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 特定したインパクト       | (ポジティブ) 教育、賃金<br>(ネガティブ) 社会的保護                                                                                                                    |                                                                          |                                                                                       |
| 取組内容 (インパクト内容)  | 資格取得支援の取組み                                                                                                                                        |                                                                          |                                                                                       |
| KPI             | ● 運行管理者を毎期 1 名以上増加させる。<br>(2024 年 12 月 8 名)                                                                                                       |                                                                          |                                                                                       |
| KPI 達成に向けた取組み   | ➢ 事業拡大への対応のため、特に運行管理者、フォークリフト運転技能講習修了、大型免許の資格取得支援に取り組んでいる。翔樹は、全従業員に資格取得を推奨していく。なお、講習会受講や受検料等の取得にかかる費用は全額会社負担とし、資格者には資格に応じた資格手当を毎月の給し与に上乗せし支給している。 |                                                                          |                                                                                       |
| 貢献する SDGs ターゲット | 4.4                                                                                                                                               | 2030 年までに、技術的・職業的スキルなど、雇用、働きがいのある人間らしい仕事及び起業に必要な技能を備えた若者と成人の割合を大幅に増加させる。 |  |

|                 |                                                                      |                                                                  |                                                                                       |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 特定したインパクト       | (ポジティブ) 雇用<br>(ネガティブ) 年齢差別                                           |                                                                  |                                                                                       |
| 取組内容 (インパクト内容)  | 高齢者活躍支援の取組み                                                          |                                                                  |                                                                                       |
| KPI             | ● 2029 年 9 月末までに 60 歳以上の雇用者数を 7 名以上とする。<br>(2024 年 12 月 2 名)         |                                                                  |                                                                                       |
| KPI 達成に向けた取組み   | ➢ 今後の業容拡大に伴い、高齢者の雇用増は不可欠と認識しており、それぞれのスキルや適性に応じた職務や職場環境を整え、雇用増に努めていく。 |                                                                  |                                                                                       |
| 貢献する SDGs ターゲット | 8.8                                                                  | 移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。 |  |

|  |      |                                                                                       |                                                                                     |
|--|------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 10.2 | 2030年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。 |  |
|--|------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                   |                                                                                       |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 特定したインパクト       | (ポジティブ) 零細・中小企業の繁栄<br>(ネガティブ) 自然災害、健康および安全性、資源強度、廃棄物                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                   |                                                                                       |
| 取組内容 (インパクト内容)  | 連携事業継続力強化計画(BCP) の取り組み、共同配送の伸長                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                   |                                                                                       |
| KPI             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 連携事業継続力強化計画 (BCP) を維持する。</li> <li>● 2029/9 期の共同配送輸送トン数を每期 1%以上増加させる。(2024/9 期実績 25,877 トン)</li> </ul>                                                                                                                                                    |                                                                                                                   |                                                                                       |
| KPI 達成に向けた取り組み  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 連携事業継続力強化計画により、拠点機能停止時に他の拠点がカバーし、操業を継続できる体制が整っている。なお、持続不可能な土地利用は行っていない。</li> <li>➢ 共同配送では 1 個当たり単価となるため、小ロット輸送では手掛ける運輸事業者の採算性が向上する。また検品の簡素化・廃止による長時間の荷待ち時間の削減や物流の平準化等、サプライチェーン全体でのムダを減らすことにつながる。翔樹はドライバー一人ひとりの能力向上と配車効率の向上により、共同配送輸送量を増やしていく。</li> </ul> |                                                                                                                   |                                                                                       |
| 貢献する SDGs ターゲット | 9.4                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 2030年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。              |  |
|                 | 12.4                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 2020年までに、合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適正な化学物質や全ての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。 |  |
|                 | 12.5                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 2030年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。                                                                 |                                                                                       |



■ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）として特定しているものの、KPIを設定しないもの

| インパクト     | 取組内容                                       | 設定しない理由                                                                                                                      |
|-----------|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 健康および安全性  | 時間外労働削減の取り組み<br>有給休暇取得推進の取り組み<br>従業員との情報共有 | 1 台あたりの配送件数を抑える諸策の結果、1 人あたりの時間外労働時間は業界平均を下回る。また取得推奨の取り組みにより有給休暇取得率も業界平均を上回り、今後も向上が見込まれる。スタッフオンリーサイトの活用で従業員との情報共有が相当程度図られている。 |
| 社会的保護     | 諸手当や補助                                     | 毎月の給与時に通勤手当や役職手当を別途支給する等、相応の対応が採られている。                                                                                       |
| ジェンダー平等   | 女性活躍支援への取り組み                               | 女性従業員 10 名の過半がドライバー職であり、女性管理職 1 名が就任する等、既に女性が前線で活躍できる体制にある。                                                                  |
| その他の社会的弱者 | 障がい者活躍支援への取り組み                             | 障がい者 1 名が在籍し、現時点での法定雇用率は満たしている。適材の増員を望むが、業種特性より求職者が少なく、目標を設定し難い。                                                             |
| 水域、土壌     | 排水の処理                                      | トラック駐車場にグリーストラップ、共同配送センターに浄化槽を備え、燃料・オイル漏れを防止しており、水質汚濁や土壌汚染につながる事象はない。                                                        |
| 大気        | 排出ガスの処理                                    | 自社所有トラックはいずれも排出規制対象車であり、今後も更新時に最新車種に更新していく。                                                                                  |
| 資源強度、廃棄物  | 廃棄物の適正処理                                   | 事業系一般廃棄物は、地元自治体による回収を受け、廃タイヤ、エンジンオイル等の産業廃棄物は全て産業廃棄物処理業者により適切に最終処分されている。                                                      |

## 5.サステナビリティ管理体制

翔樹では、本ファイナンスに取り組むにあたり、門田会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、門田会長を最高責任者、門田社長をプロジェクト・リーダーとし、全従業員が一丸となって KPI の達成に向けた活動を推進していく。

|               |              |
|---------------|--------------|
| (最高責任者)       | 代表取締役会長 門田 周 |
| (プロジェクト・リーダー) | 代表取締役社長 門田 明 |

## 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、翔樹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、翔樹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。翔樹は、上記の結果、本件融資期間を通じてポジティブな成果の発現とネガティブな影響の低減に努めることを確認した。また、商工中金は年に 1 回以上その成果を確認する。

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、商工中金経済研究所が商工中金から委託を受けて作成したもので、商工中金経済研究所が商工中金に対して提出するものです。
2. 本評価書の評価は、依頼者である商工中金及び申込者から供与された情報と商工中金経済研究所が独自に収集した情報に基づく、現時点での計画または状況に対する評価で、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、商工中金経済研究所は本評価書を利用したことにより発生するいかなる費用または損害について一切責任を負いません。
3. 本評価を実施するに当たっては、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」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

主任コンサルタント 岡 富士夫

〒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