

株式会社商工組合中央金庫が実施する 丸吉ロジ株式会社に対する 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、株式会社商工組合中央金庫が実施する丸吉ロジ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9月30日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

丸吉ロジ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・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、株式会社商工組合中央金庫（「商工中金」）が丸吉ロジ株式会社（「丸吉ロジ」）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 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。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 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。

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、丸吉ロジ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、丸吉ロジ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

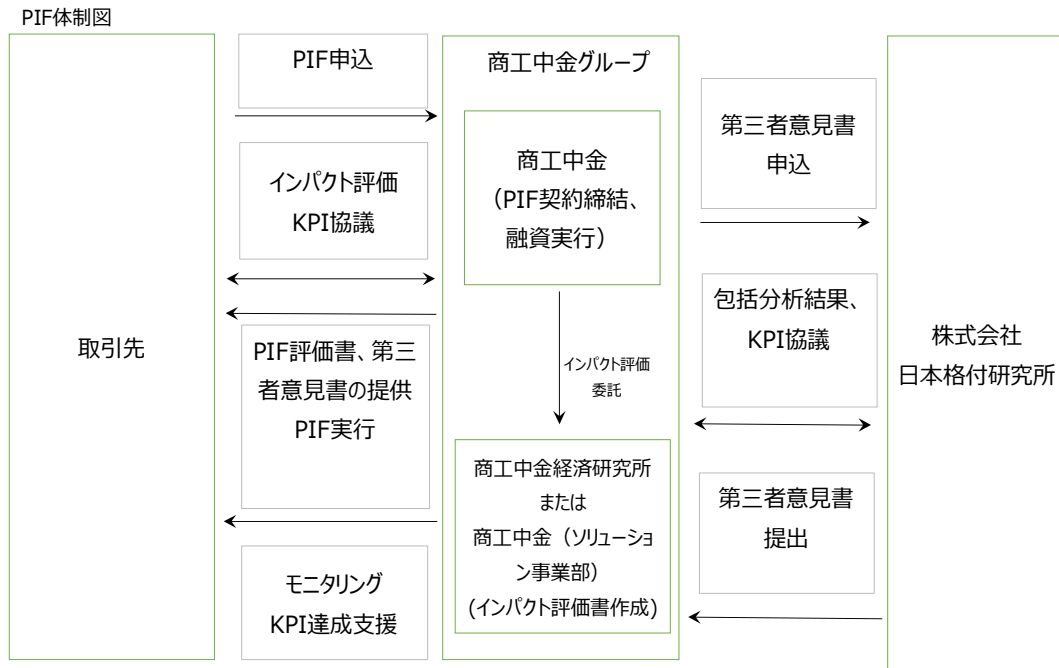
PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。

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

¹ 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) 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。

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。



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、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丸吉ロジ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・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。

(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

永安 佑己

永安 佑己



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

2024年9月30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）が丸吉ロジ株式会社（以下、丸吉ロジ）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、丸吉ロジの活動が、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 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、ミッション等
 - 2.4 事業活動
3. 包括的インパクト分析
4. 本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性
5. サステナビリティ管理体制
6. モニタリング
7. 総合評価

1. 評価対象のファイナンスの概要

| | |
|------------|---------------|
| 企業名 | 丸吉ロジ株式会社 |
| 借入金額 | 100,000,000 円 |
| 資金使途 | 運転資金 |
| 借入期間 | 7 年 |
| モニタリング実施時期 | 毎年 7 月 |

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

| | |
|-------|--|
| 本社所在地 | 北海道北広島市輪厚 681-14 |
| 創業・設立 | 1979 年 6 月 1 日 |
| 資本金 | 46,000,000 円 |
| 従業員数 | 162 名 (2024 年 7 月現在) |
| 事業内容 | 一般貨物自動車運送業、内航海運業、倉庫業 |
| 主要取引先 | 中央鋼材(株)、ジェコス(株)、JFE 商事鉄鋼建材(株)、陣上工業(株)、丸紅建材リース(株)、東京機材工業(株) |

【業務内容】

- 丸吉ロジは、重量物・長尺物のトラック輸送及び小口混載メタル便輸送を行うトランスポート事業及び、船・フェリー・シャーシ・コンテナ等を活用した大量輸送を行うモーダルシフト事業、また鉄を扱う企業からの倉庫管理委託を受け、倉庫の管理・作業・加工・保管を一貫して行うスリーピール(3PL)事業を行う事業者である。
- 拠点は北海道内を中心に5か所、その他東北や千葉にも3か所保有しており、各拠点を活かして東日本全域を対象とした輸送を行う。顧客の多様化するニーズに対応できるように、豊富な実績に裏打ちされた輸送ノウハウと多種多様なトラック・トレーラー・シャーシ・コンテナ等を活用し、荷主とのシナジーを最大化させることで、日々顧客満足度向上につなげている。



シートパイル 15m
 ボールトレーラー



建設機械
 セミトレーラー



橋桁
 16輪低床トレーラー



橋梁部材
 低床トレーラー



鉄道レール 25m
 ボールトレーラー



橋梁部材
 セミトレーラー 添付群① 保有トラック 当社より提供(以下同様)

【事業内容】

《“鉄の”トランスポート事業》

- 鉄を中心とした様々な荷物を、トレーラーやトラックに積み込み、東日本の各地へ「陸上輸送」を行う部門である。重量物や長尺物の輸送を得意としており、ポールトレーラー・セミトレーラー・クレーン付きトラックなどの様々な車輛を保有する。後述する様々な事業との相乗効果を持ち、あらゆる面でシナジーを最大限に発生させる仕組み化を行うことで競争優位性を持っている。また2013年から開始した小口混載のメタル便は各エリアの輸送会社をネットワーク化し、効率的な物流プラットフォームを構築している。鉄と木材を組み合わせた往復輸送、鉄と雑貨を組み合わせた混載輸送など年間を通じて様々な貨物輸送に対応している。



添付② 当社保有トラック

《“鉄の”モーダルシフト事業》

- 2015年から28t重量物シャーシを用いて鉄を内航船やフェリーシャーシ船に積み込む「海上輸送」及び20ft無蓋コンテナを用いた「鉄道輸送」によるモーダルシフト事業を行っている。顧客の多様化する輸送ニーズに対応するべく、海上輸送では、最大積載量が通常の一般的なトレーラーよりも多い「3軸セミトレーラー」を導入している。鉄道輸送では、箱型コンテナからオープントップコンテナまで、複数のバリエーションを持ち、いかなるコンテナ輸送にも対応できる体制を整備している。上記のように、陸上輸送だけではなく、モーダルシフトによる道内から道外輸送を可能にしているため、物流の効率化及び輸送面でのコストカットが図られている。後述する2024年問題や環境問題への対応策として国からの認定を受け、需要は大きく拡大傾向にある。

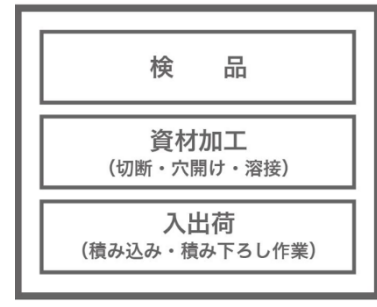


添付群③ モーダルシフト画像

《“鉄の”スリーピーエル(3PL)事業》

- 丸吉ロジが行う3PL事業は、倉庫作業にとどまらず、検品や切断・穴あけ・溶接などの資材加工、製品の入出荷まで一貫して行っている。これまで培われた倉庫運営に係る独自のノウハウを用いて、顧客負担を軽減し、かつ現場全体の安全性・確実性・効率化を求め、高い水準で結果につながるアプローチを継続的に実施している。

丸吉ロジの3PL



鉄鋼センター内における管理・入出荷・輸送のトータルオペレーション



一時保管対応

鉄の加工事業

添付群④ 3PL事業関連画像

《“鉄の”物流オペレーティングシステム》

- 丸吉ロジの強みは鉄の物流を行うリーディングカンパニーとしてのノウハウを最大限に生かした提案力と各事業部展開を一貫して行うことで荷主との関係を密接にしている点にある。その管理手法が結集された仕組みをILOS(Iron Logistics Operating System)と呼んでおり、物流現場のトータルマネジメントシステムとして展開している。これは顧客の負担感とコストを軽減し、情報共有を密に行うことで倉庫の効率的な運営方法を構築するものであり、丸吉ロジの差別化につながっている。



添付⑤ 物流オペレーティングシステム図

【事業拠点】

| 拠点名 | 住所 |
|-----------------|---------------------------|
| 本社 本社事業所 | 北海道北広島市輪厚 681-14 |
| 恵庭営業所 | 北海道恵庭市戸磯 604-3 |
| 千歳営業所 | 北海道千歳市上長都 1129 |
| 苫小牧営業所 | 北海道苫小牧市新開町 3-12-1 |
| 室蘭営業所 | 北海道室蘭市東町 3-21-1 エフケービル 4階 |
| 東北営業所 | 宮城県岩沼市下野郷字新関迎 186-3 |
| 関東支店 浦安第一営業所 | 千葉県浦安市港 77-1 |
| 関東支店 浦安第二営業所 | 千葉県浦安市鉄鋼通り 2-6-5 |



添付⑥ 事業拠点



添付⑦ 本社



添付⑧ 関東支店



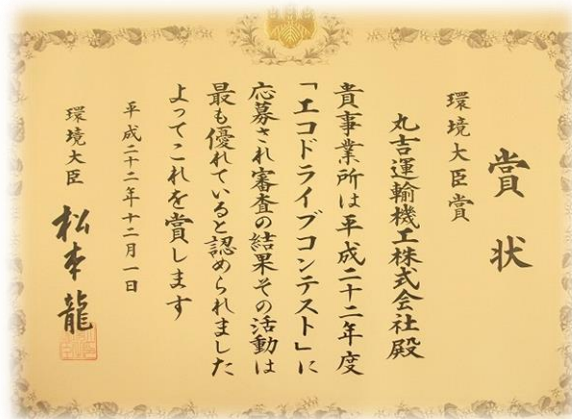
添付⑨ 東北営業所

【沿革】

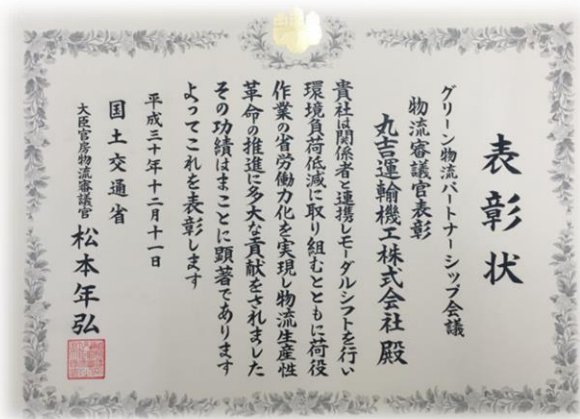
| | |
|----------|---------------------------------|
| 1979年6月 | 丸吉運輸機工(株)設立(資本金 500 万円) |
| 1980年 | 資本金 1,500 万円に増資 |
| 1981年 | 資本金 3,000 万円に増資 |
| 1983年 | 北海道北広島市輪厚 681 に本社の土地(1,238 坪)取得 |
| 1985年 | 北海道北広島市輪厚 681 の土地に本社社屋を完成 |
| 1987年 | 北海道北広島市輪厚 679 の土地(5,382 坪)取得 |
| 2002年 | 丸吉グループ 丸吉興業を合併 |
| 2004年 | 丸吉グループ (株)セイウンを合併 |
| 2004年 | 苫小牧営業所開設 |
| 2005年 | 千葉県臼井市に関東営業所開設 |
| 2006年 | 資本金 4,600 万円に増資 |
| 2008年10月 | 社長交代(創業者 吉谷隆 ⇒ 吉谷隆昭) |
| 2012年4月 | 関東支店・浦安に移転開設 |
| 2013年4月 | 千葉営業所開設 |
| 2014年1月 | 関東支店浦安第二営業所開設 |
| 2016年4月 | 東北営業所開設 |
| 2019年5月 | 社名を「丸吉ロジ(株)」に変更 |
| 2022年4月 | 室蘭営業所開設 |
| 2024年4月 | 恵庭営業所開設 |

【受賞歴】

| | |
|-------|---|
| 2006年 | 安全性優良事業所（Gマーク）、グリーン経営認証を同時取得 |
| 2010年 | エコドライブコンテスト環境大臣賞受賞（全国 NO.1） |
| 2012年 | 全日本トラック協会 青年経営者先進的事業顕彰制度受賞（全国 5社） |
| 2014年 | 国交省 モーダルシフト推進事業認定／20ft 箱型コンテナ 2基導入 |
| 2015年 | 国交省 モーダルシフト推進事業認定／20ft 無蓋コンテナ 16基導入 |
| 2017年 | 環境省 二酸化炭素排出抑制事業認定／28t 海上フェリーシャーシ 6台導入 |
| 2018年 | グリーン物流パートナーシップ会議 国土交通省物流審議官表彰受賞 |
| 2018年 | 国交省 モーダルシフト推進事業認定／27t アコーディオンシャーシ 3台導入 |
| 2019年 | 環境省 lot 物流低炭素化事業認定／27t アコーディオンシャーシ 6台導入 |
| 2019年 | ISO39001（道路交通安全マネジメントシステム）取得 |



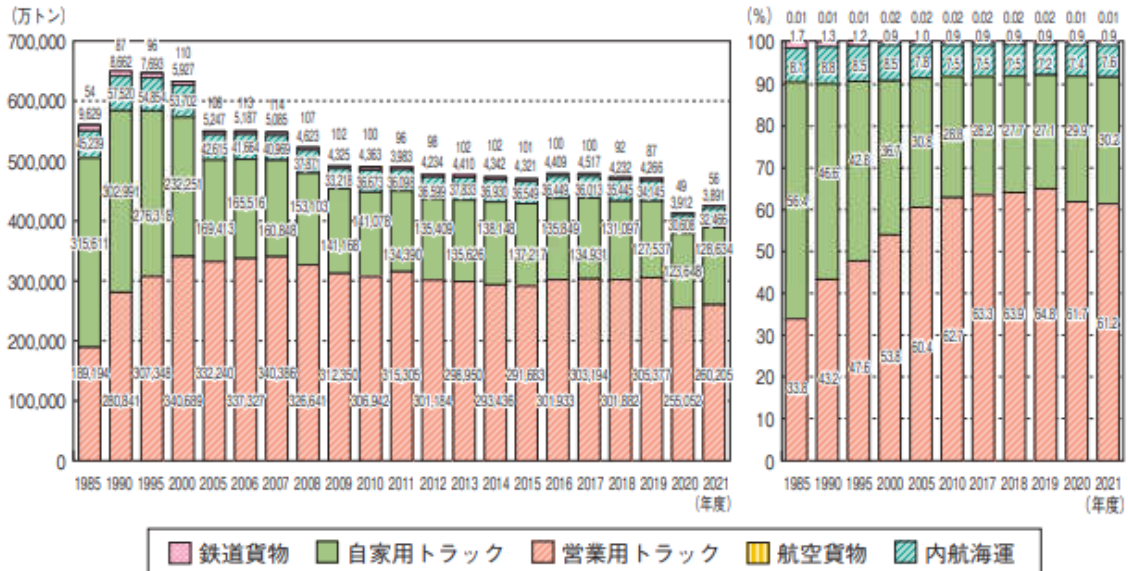
添付④ エコドライブコンテスト 賞状



添付⑤ グリーン物流パートナーシップ会議 表彰状

2.2 業界動向

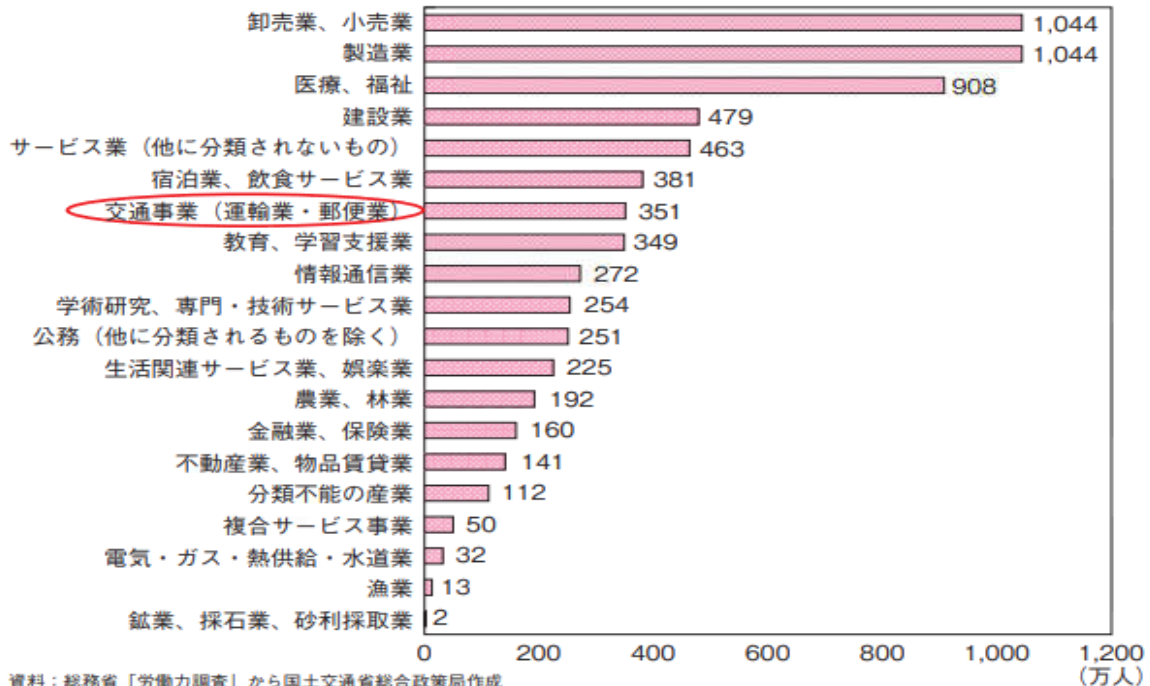
図表1-2-1-5 国内貨物輸送量（左図）と各交通機関の分担率（右図）の推移



資料：「鉄道輸送統計」「自動車輸送統計」「内航船舶輸送統計」「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

- 国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあるが、その背景には、主要な荷主業種による年間総出荷量の減少や、重量のシェアが大きな貨物（砂利・石・石材、生コンクリート、セメント製品、金属製品等）の出荷量の減少があると考えられる。
- 2021年度の国内貨物輸送における各交通モードの分担率は、営業用と自家用を合わせたトラックが55.4%を占め、内航海運が40%、鉄道が4.5%、航空は0.2%である。トラックが非常に高い分担率を担っている背景としては、ドア・ツー・ドア輸送の利便性や時間を問わないフレキシブルなサービスが可能であり、幅広い物流ニーズに対応していること、船舶、鉄道、航空による長距離輸送の末端輸送のうち大半をトラックが担っていることが挙げられる。丸吉ロジはトラック輸送において、国内貨物輸送に貢献している。

産業別の就業者数（2022年）



事業区分ごとの事業者数、営業収入等

| 区分 | 事業者数（者） | 営業収入（億円） | 1事業者当たりの平均営業収入（億円） |
|---------|-----------------|------------------|--------------------|
| 旅客鉄軌道事業 | (2022年度) 207 | (2020年度) 41,219 | 199.1 |
| 貨物鉄軌道事業 | (2022年度) 10 | (2020年度) 1,404 | 140.4 |
| 乗合バス事業 | (2021年度) 2,377 | (2021年度) 7,433 | 3.1 |
| 貸切バス事業 | (2021年度) 3,589 | (2021年度) 2,520 | 0.7 |
| タクシー事業 | (2021年度) 45,413 | (2021年度) 9,855 | 0.2 |
| トラック事業 | (2021年度) 63,251 | (2020年度) 183,473 | 2.9 |
| 自動車整備事業 | (2022年度) 72,370 | (2022年度) 57,388 | 0.8 |
| 旅客船事業 | (2022年度) 945 | (2021年度) 2,137 | 2.3 |
| 内航海運事業 | (2022年度) 3,309 | (2020年度) 7,554 | 2.3 |
| 外航海運事業 | (2021年度) 190 | (2021年度) 24,357 | 128.2 |
| 港湾運送事業 | (2021年度) 858 | (2020年度) 9,911 | 11.6 |
| 航空事業 | (2021年度) 17 | (2021年度) 20,916 | 863.1 |

注1：航空事業は、日本の主要航空会社の合計

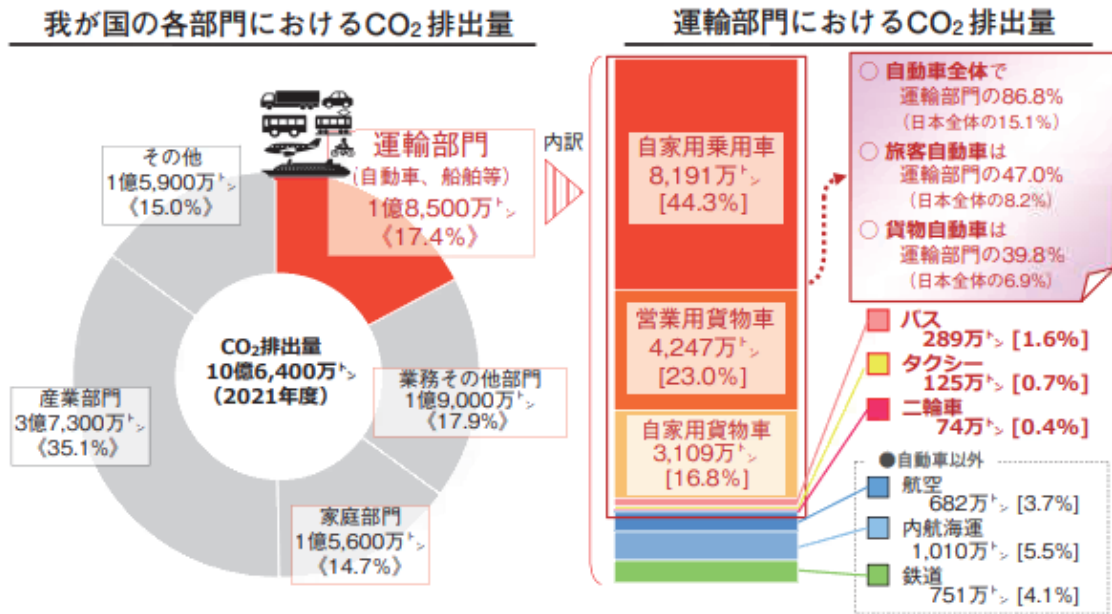
注2：「1事業者当たりの平均営業収入（億円）」の算出に用いる事業者数と営業収入の年度は異なるものがある。

資料：鉄道統計年報、自動車局調べ、海事局調べ、港湾局調べ、航空局調べ等から国土交通省総合政策局作成

- 2022年の交通事業の就業者数は351万人で、全産業の就業者数の5.2%を占めている。交通事業の労働者不足感が生じている一方で、就業者数はほぼ横ばいとなっている。交通事業の事業区分別の従業者数では、事業者数と営業収入が最も大きいトラックが圧倒的に多く、交通事業全体の約半数を占めている。トラック運送業界は長時間労働等を背景にドライバー不足が深刻化しており、将来の担い手確保のためにも、働き方改革は喫緊の課題となっている。

- 物流の2024年問題として、「働き方改革関連法」によって2024年4月以降、ドライバーの年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されている。丸吉ロジは、トラックドライバーの長距離輸送による長時間労働の改善に向け、労務負担するモーダルシフトや幌シャーシの導入推進を加速させる等、働き方改革の推進によってドライバー不足対策に取り組んでいる。

日本の各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳



注1：電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 注2：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 注3：二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。
 注4：本図表のCO₂排出量は、エネルギー起源CO₂の排出量である（ただし、「その他」及び「CO₂排出量」には、非エネルギー起源CO₂の排出量が含まれる。）
 資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2021年度）確報値」から国土交通省総合政策局作成

- 2021年度の日本のCO₂排出量は10億6,400万トンであるが、そのうち運輸部門におけるエネルギー起源CO₂排出量は1億8,500万トンで、CO₂排出量全体の17.4%を占めている。さらに、運輸部門におけるエネルギー起源CO₂排出量の内訳を見ると、自動車が86.8%（日本のCO₂排出量全体の15.1%）を占め、そのうち、自家用乗用車を中心とする旅客自動車が47.0%（同8.6%）、貨物自動車（トラック）が39.8%（同6.9%）を排出している。
- CO₂排出量の状況を踏まえ、国土交通省では、総合物流施設大綱（2021年度～2025年度）の柱である「物流DXや標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」や「労働力不足対策の推進と物流構造改革の推進」に即した取り組みを行っている企業を積極的に支援し、物流の生産性向上を推進している。また、（公社）全日本トラック協会では「環境ビジョン2030」において、トラック運送業界のCO₂排出量削減に向けた指針を示している。

2.3 企業理念、ミッション等

【企業理念】

経営理念

人に学び、人を育て、人の為になる

人に学ぶ

社員が共に学ぶことができる職場であり、社員相互の教えあう姿勢を大切にして、コミュニケーションを基本とした企業づくりを目指します。

人を育てる

人を育てる社内環境を充実するとともに、人を育てることを大切にした人材教育をすすめ、社員それぞれが研鑽・学習しあう風通しの良い企業づくりを目指します。

人の為になる

社員一人ひとりが充実して働くことができる企業であるとともにそれぞれが共に助けあうことができる職場づくり、そして地域の人々、社会に貢献できる企業づくりを目指します。

【サステナブル経営方針】

基本理念

当社は世界的に深刻化している大気汚染、地球温暖化などの環境問題が人類共通の重要課題であることを認識し、環境と企業活動の調和を図り、主体となる輸送サービスを中心に 全社員が積極的に環境保全活動に取り組める『環境にやさしい企業』を目指します。

環境基本方針

- ①当社は環境関連法規、条例、協定及びその他の要求事項を遵守し、環境に関する情報等を収集し、社内広報活動や環境教育を通じて、全従業員が更なる環境保全レベルの向上に努めます。
- ②環境保全活動を実施し、省エネルギー化を推進します。
- ③エコドライブの徹底や、低公害車の導入を計画的に進め、CO₂・大気汚染物質の排出量を削減して環境負荷の低減を図ります。
- ④車輛の点検整備を徹底し、騒音の減少など物理的に起こりえる環境汚染の軽減に努める。
- ⑤廃棄物、排出物などの管理を徹底し、これらの発生の低減を図り、適正な処理やリサイクル化を推進します。
- ⑥地域とのコミュニケーションを図り、社会貢献活動や環境保護活動を推進します。

添付② 経営理念・基本方針・環境基本方針

【ミッション・ビジョン】

ミ ッ シ ョ ン

「鉄の物流を変えていく。」

丸吉ロジが掲げている使命(ミッション)です。

「鉄」は道路、鉄道、ダム、橋梁、ビルなど様々なところで使われ、日本国民の生活をより豊かなものにしてきました。あらゆる災害の現場もまた、復興と発展を鉄が支えてきた歴史があります。

私たち丸吉はその発展に少なからず関わってきた自負と誇りを持ちこれまで鉄に関わる様々なニーズに応えてきました。

時代の流れとともに大きく変化していく物流という仕事。
我々がこの国の繁栄に寄与できることは何か。
顧客が望んでいることは何か。
この問いに納得できる答えを出していきたい。

そんな想いを胸に私たち丸吉は「鉄の物流」に新たな風を巻き起こしていくのです。

ビ ジ ョ ン

自社の革新、成長をもってこの国を支え
その波及が物流業界のイメージと常識を変えていく。
私たち丸吉はそんな夢を本気で見ています。
旧態依然とした形のままになっていることが多いこの物流業界で
オンリーワン、そしてナンバーワンになりたい。
私たちの歩んだ足跡が、通ってきた道が
業界を変え、日本を変えるきっかけになれば
そこに私たちの存在意義があります。

物流という職種が
もっともっと
誇りとやりがいを持てる仕事となるように
子どもたちに夢を与えられる仕事となるように
地球環境に貢献できる仕事となるように
更に社会貢献とチャレンジの精神を持ち続けていきたい。
大きなビジョンの実現のため
これからも私たちは目の前の小さな努力と改善を重ね
「新しい鉄の物流のカタチ」を提案し続けていきます。

RTS方針

鉄の総合物流企業として、輸送中の交通事故や作業中の労働災害を撲滅するための取り組みを積極的に推進する

添付⑩ 当社ミッション・ビジョン

【私たちのお約束】

丸吉なら何か変えてくれる。丸吉ならやってくれる。
そういう存在でありたいから
お客様への5つのお約束。

1.ただ引き受けるのではなく、提案をします。

物流業界の常識にとらわれず、創造性と創意工夫をもって
最善のご提案をします。

2.物流業界のイメージを変えていきます

サービスの質を高め、労務環境の改善と向き合い、
革新を起こし続けます。

3.トラブルを未然に防ぐ工夫をします

問題を放置せず、積極的に改善を行ないます。
また、トラブルを未然に防ぐ努力をしています。

4.安全管理・環境保護で地域社会に貢献します

高い安全意識は、結果的に地域社会への貢献や
労務環境の改善へとつながります。

5.コンプライアンスの取組みを通じて安心をお届けします

顧客に安心していただくため、法令順守への努力を怠りません。

【SDGs 宣言】

 **丸吉ロジ株式会社 SDGs 宣言** 

私たちは国連が提唱する「持続可能な開発目標（SDGs）」に賛同し
持続可能な社会の実現に向けた取り組みを積極的に進めていきます。

SDGs の達成に向けた取り組み

1. 女性・高齢者・障がい者の方も安心して

働くことが出来る安全な職場環境をつくりあげる

私たちは、日本のインフラを根底から支える
鉄の物流会社として、幅広い人材が活躍できる
安心安全な職場環境づくりを進めていきます。



- ① ISO 39001（道路交通安全マネジメント）の取得
- ② 新人事制度による同一労働同一賃金の実現と公正公平な評価
- ③ 生涯現役制度によるシルバー人材活躍の場の創出
- ④ 多様な人々が働ける職場環境をつくるための設備導入推進
- ⑤ 鉄の加工事業への参入および鉄の物流事業との連携強化

2. 限りある資源を大切に使いながら

地球環境に優しい物流網をつくりあげる

私たちは、鉄の物流事業を通じて排出される
CO2の量を削減し、地球温暖化を防ぐための
様々な取り組みを進めていきます。



- ① 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進
- ② 環境負荷低減トラック（EV・LNG等）の導入推進
- ③ モーダルシフト輸送（船・シャーシ・コンテナ等）の推進
- ④ 実車率を高める輸送体制（混載・往復・中継等）の構築
- ⑤ エコタイヤ・再生タイヤの使用比率の向上

3. これからの未来を見据えた

次世代型の新たな物流業の形をつくりあげる

私たちは、旧態依然とした鉄の物流業界において、
過去の前例や業界の常識にとらわれることのない、
新たな物流改革を進めていきます。



- ① IT化・IoT化による物流現場の効率化
- ② 物流現場内の省人化・無人化につながる設備の導入推進
- ③ DXの推進による新たな物流サービスの創出
- ④ RPAの導入による事務作業の効率化
- ⑤ WEBシステムの活用による業務多様性の実現

4. パートナーシップを深め

安定的かつ強靱な物流網をつくりあげる

私たちは、日本中に広がる鉄の物流網を守り続ける
ために、荷主企業や国および行政機関と連携して、
様々な物流改善の取り組みを進めていきます。



- ① 物流協議会の開催による荷主企業との連携強化
- ② 物流総合効率化法の認定と多様な物流体系の創造と構築
- ③ モーダルシフト推進事業の認定と必要な設備の導入推進
- ④ グリーン物流パートナーシップ会議への参画と事例発信
- ⑤ BCPの策定とレジリエンス認証制度の取得

5. 物流業を通じて豊かな社会の実現に貢献し

地域に根差した企業をつくりあげる

私たちは、地域に根差した鉄の物流会社として、
多くの雇用を生み出し社会に貢献していきける
企業づくりを進めていきます。



- ① 小学生の「はたらくクルマ」の開催継続と各地域への展開
- ② 高校生のインターンシップ受け入れと物流出前授業の開催
- ③ 若年定年制自衛官退職者の定期採用と育成
- ④ 丸古アカデミー（鐵人養成学校）の創設と共育文化の浸透
- ⑤ 資格取得制度・社宅制度・各種支援制度の充実

添付⑤ 当社 SDGs 宣言

2.4 事業活動

丸吉ロジは以下のような環境・社会・経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

■ 環境負荷低減への取り組み

● 環境に優しい事業運営の推進

丸吉ロジは 2008 年に環境に配慮した企業経営が認められ、グリーン経営認証を取得した。グリーン経営認証は、「環境にやさしい取り組みをしている運輸事業者」を認定する制度であり、国土交通省及び各事業団体の協力を得て交通エコモ財団が推進している。丸吉ロジは 2006 年に当該認証を取得し、現在に至るまで認証を継続しており、社内講習や勉強会を通じて、積極的に取り組んでいる。当該認証取得により、取り組み意欲の向上を図り、業界における環境に優しい企業経営に繋げている。



添付⑩ グリーン認証マーク

● 再生タイヤの利用促進(廃棄物削減)

丸吉ロジでは 3R(Reduce・Reuse・Recycle)の観点から再生タイヤの利用推進を図っており、現状全車両 128 台の内、エンジン付車両 55 台、シャーシ車両 73 台の内、約 4 割のタイヤが再生タイヤとなっている。再生タイヤは走行によって摩耗したゴムを張り替えて機能を復元したタイヤを導入している。新品タイヤ購入時と比較すると、再生タイヤを活用することで導入コストも抑えられるため、環境負荷低減だけでなく、費用面のメリットもある。廃棄されるタイヤも 100%提携会社による回収が行われており、廃棄タイヤはその後、再生タイヤ資源として再利用されていることを確認している。



添付⑪ リトレッドタイヤ導入による温室効果ガス削減イメージ図

※日本自動車タイヤ協会編

「タイヤの LCCO2 算定ガイドライン Ver.2.0」をもとに、トラック・バス用タイヤ(275/80R22.5)にて試算

● 二酸化炭素排出抑制対策事業認定

2019 年には独自仕様の「27t 積載アコーディオン幌付きセミトレーラーシャーシ」を増車するとともに、IoTを活用したシャーシの位置情報などを管理するシステムの構築に取り組むとして環境省から二酸化炭素排出抑制対策事業認定を受けた。これにより荷役作業の安全性と生産性を高め、同時に北海道から関東を結ぶ東日本における鉄の輸送の効率向上につなげている。このシャーシとシステムの導入により、貨物運搬時に通常要するシャーシ台数の低減が図られ、輸送コストの低減及びシャーシ 1 台分の CO2 削減に貢献している。

■ 鉄の物流改革への取り組み

● フェリー・鉄道両面からのモーダルシフト推進

トラック業界全体として、国内外におけるムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現が求められている中で、今後より一層荷主企業と物流事業者のパートナーシップにおける連携が不可欠となっている。丸吉ロジは東日本地域で「鉄の物流」に携わる代表企業として、物流における総合効率化計画を策定し、経済産業省及び国土交通省より認定を受け、積極的にモーダルシフトに取り組んでいる。



添付⑩ モーダルシフト運行図

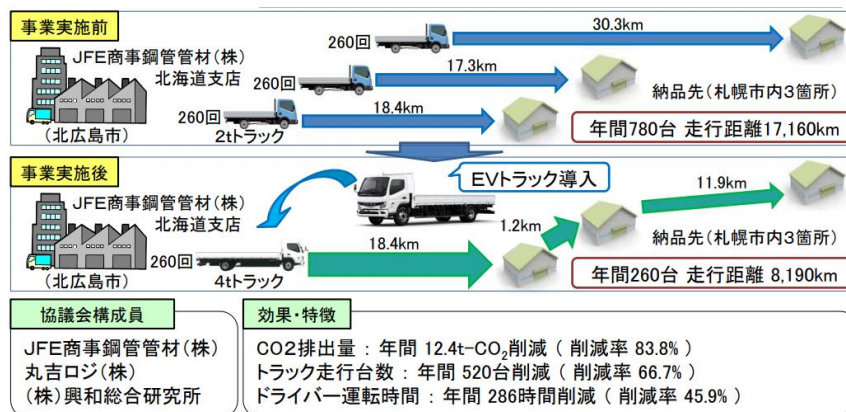
《海上輸送への転換》

2018年にフェリーシャーシを活用した海上輸送でグリーン物流パートナーシップ優良事業者として国土交通省から表彰を受け、モーダルシフト推進事業者として活動している。丸吉ロジのモーダルシフトにおけるフェリー運航区間は、主に「仙台～東京」であり、その海上輸送体制を確立させているのが28t改良スタンション型フェリーシャーシの活用である。このシャーシは従来型の20トン積載のフェリーシャーシより1.4倍もの積載効率化が可能となり、かつ着脱可能な車輛であることから、海上輸送区間(東北から関東間)ではドライバーが運転する必要はなく、労働時間や燃料費などの輸送コストの削減を実現している。また、他鋼材事業者とのタイアップを行い、海上輸送を行う他鉄鋼業者の倉庫管内管理業務及び入出荷作業全般を丸吉ロジが併せて受託している。

これは丸吉ロジの強みである独自の倉庫管理システムを活用することで、モノの動きを事前に把握し、倉庫内で鋼材積載済シャーシをけん引出庫できるようにすることで、ドライバーの手持ち時間及び積載養生作業時間の大幅に削減を可能にしている。これらにより、独自フェリーシャーシを活用した海上輸送と倉庫作業システムの掛け合わせ、さらなる物流の効率化を推進している。

《鉄道輸送への転換》

2023 年に国土交通省が主体となる鉄道を用いたモーダルシフトの取り組みを推進する「モーダルシフト等推進事業費補助金」の認定を受けた。これは物流分野における労働力不足への対応や環境負荷低減を図るため、物流効率化法に基づき、モーダルシフトや幹線輸送の集約化などの取り組みを支援する補助事業である。当社の取り組みは、JFE 商事鋼管管材(株)や(株)興和総合研究所と協業し、北海道内の近郊市から札幌市への鋼管パイプ等の輸送網の集約を行うことで、物流の効率化を図るとともに、EVトラックの導入により、環境負荷低減を推進するものである。



添付⑱：国土交通省 2024 年度モーダルシフト等推進事業の認定及び交付の決定について

■ 廃油ストーブ事業における3R 推進活動(廃棄物削減)

- 2023 年より、新規事業として廃油ストーブ事業の製造販売を開始した。この事業は 2022 年に(株)エコトライより事業を引き継ぎ、当社の本社事業所工場を拠点として全国に向けて廃油ストーブ(eco 太郎シリーズ)の製造販売を行うものである。当事業はこれまでの「鉄の物流」に着目した事業展開だけでなく、「鉄のモノづくり」に事業領域を広げていく狙いがある。廃油は当社トラックや取引先の重機のオイル交換時から回収されるものを、燃料として再利用を行う。ストーブ

廃油ストーブ eco 太郎
L800FJ
特許取得 第5930249号



添付⑳ 廃油ストーブ画像

本体については全国の産業ガス会社から使用期限切れのガスボンベを回収し、当社にて加工処理を行った後、本体として再利用する。これにより事業活動における廃棄物の削減に繋がっており、環境負荷低減に貢献している。また、廃油ストーブ本体の製造や、ガスボンベの切断等の加工については、需要に合わせて作り置きすることが可能であるため、トラック事業の閑散期における仕事の確保や売上の平準化が期待できる。当事業における働き手は主に女性や、当社でドライバーとして勤務を行っていた定年後の高齢者や障がい者が担っており、活躍の場となっている。製造は本社事業所・千歳営業所・苫小牧営業所の各営業所にて加工や組み立て工程が振り分けられており、鉄製品を運送する際に同時に搬送することによって、効率化が図られている。完成後のストーブは全国の企業に対して販売されており、2023 年度の販売実績は年間 250 台に上る。

■ 安全・安心な労働環境の整備

● ISO39001 認証取得による安全レベルの向上

業務における交通事故や負傷者の削減を目的として、2019年にISO39001を取得し、以降継続している。安全委員会は毎月一回開催しており、オンラインシステムを用いて全社員が参加している。安全委員会では顧客と作成した危険予知シートや事前に目的地付近の下見・確認を行い、運行経路などを示したヒヤリマップを用いて安全講習を実施している。また安全運転に係る指標として全12項目からなるマニュアルを作成しており、年間スケジュールに基づいてPDCAサイクルを回している。車輻については全車輻に対してデジタコ(2023年度実績値：100点)及びドライブレコーダーを導入している。これらの取り組みにより会社全体の安全文化の浸透が行き届いていることから、過去5年間重大な労働災害事故は発生していない。

● 安全意識向上への取り組み

当社では、会社全体の安全意識を向上させる取り組みとして「5つの場」の熟成を図っている。

① 「事故状況の場」

事故発生現場を再現し、発生原因と再発防止を全体で把握する。

② 「考え議論する場」

班ごとに議論を行い、規制やルールを確認する。

③ 「技術伝承の場」

熟練ドライバーから新入社員に向けて独自の安全マニュアルや運転動画を基に、基本事項を確認したのち、技能コンテストを開催する。

④ 「SNS でつながる場」

スマートフォンアプリであるLINE WORKSを用いて事業部ごとに業務進捗や規制・ルールに係る確認による情報共有を行う。

⑤ 「スポットライトが当たる場」

従業員の表彰制度を制定し、定期的に表彰・報酬を授与する取り組みを行っている。表彰者は社内SNSにてどのような点が優れているかを全社員に対して公表を行い、他従業員の模範となるよう安全意識の向上が図られている。

● 自衛隊退職官の採用方針

当社では若年定年制自衛官退職者の採用を強化している。自衛隊企業説明会を中心として、2020年以降、自衛隊新卒退官者7名、自衛隊定年退官者9名の計16名の採用実績を持つ。新規採用時は最初に約1時間の社長訓示ののち、独自のマニュアルに沿って安全衛生教育が行われる。また乗務経験者であっても、独自マニュアルに沿って最低3日間以上の添乗研修が行われる。最終的にリーダーによる添乗指導が行われ、その結果報告により部長の承認を受けて一人乗りの許可が下りる仕組みとなっている。これらの取り組みより男女隔たりない雇用及び高齢者の雇用に強化している。

- **新人事制度導入による人材管理高度化**

当社では 2024 年問題を見据えて、2023 年に既存の人事制度を刷新した。この人事制度では基本給、実残業給に加えて貢献給を設けている。貢献給とは会社の売上利益目標と個人評価による成果給与を指し、毎月の評価会議によって優秀貢献行動として選ばれることや、安全会議の中で優秀事例として選ばれるとポジションに応じて加算される仕組みである。

個人評価については、会社への貢献度や業務に向かう姿勢を独自の人事評価制度に基づいて評価を行っている。この制度の導入により、2024 年問題における残業時間制限による実労働時間が削減された場合でも、個人のやる気や働き度合いによって給与増加が見込まれる体制となっている。また従業員の自己実現と会社の目標達成双方を実現するための仕組みとして面談による従業員が希望する形でのジョブシフト制や目標管理シートによる運用を導入している。

- **独自の評価・表彰制度の導入**

当社の評価制度は、従業員の実績や努力、チャレンジを正当に評価するために上司や管理職からの一方的評価によるものだけでなく、社員同士による多面的かつ相互的な評価制度を導入している。表彰内容は、年間を通じて会社方針への理解やチャレンジングな姿勢、チーム全体への貢献度などが最も評価された人材に対する《丸吉鉄人大賞》や年度重点目標への取り組みを評価する《丸吉魂賞》、60 歳以上のベテランの方を対象とした《丸吉マイスター賞》など多岐に渡る。これらの表彰は毎年行われており、受賞者に対しては社内報に掲載されるだけでなく、報奨金を支給しており、従業員の働きがい向上に繋がっている。

- **物流現場の効率化に向けた取り組み(物流効率化による他事業者との連携強化)**

当社は自社にて運行管理システムと倉庫管理システム開発し、運用を行っている。この運行管理システムでは効率的な配車の組み立てを開発のテーマに据えており、具体的には積み日や、配送日、請求先などの貨物情報を各配車車輛ナンバーの画面に入力し、その車輛の空いている時間帯に貨物データを落とし込むだけで管理ができる。また、トラック並びにシャーシ全車に対して GPS を設置しており、本社で管理を行っていることから、より一層効率的な配車が実現されている。倉庫管理システムでは、丸吉式スワップ方式を採用している。これは大型牽引免許保持者の倉庫作業員とその他の倉庫作業員が共同して空きシャーシへ事前に積み込みを行うものあり、倉庫作業員とトラックナンバーを紐付けし、管理者及びドライバーが密接なコミュニケーションを行うことにより実現されている。これによりベテランの知識や経験値に依存せず、誰にでも運行管理が行える体制を確立している。これらの取り組みにより、当社の管理受託工場・倉庫数は 8 拠点まで拡大した。また点呼については、業務時間内であれば対面点呼を行っているが、対応が難しい時間外点呼に関しては業務効率化の観点から IT による遠隔点呼を導入している。連絡手段としては従業員全員にスマートフォンを貸与しており、出退勤管理を行っていると同時に、LINE を用いた SNS 運用を行っている。この SNS プラットフォーム上には、業務日報や従業員が自己アピールできる環境が整備されており、その中で卓越した取り組みをした従業員は他従業員の模範として社内報に掲載する取り組みを行っている。

● **多能工化実現に向けた人材育成**

丸吉ロジの経営理念にもある「人を育てる」には、先代より大切にしていた「共育(ともに育てる)」の考え方が反映されており、現在も独自の資格取得制度として確立されている。従業員は業務上必要とされる資格以外に多能工化を実現するため、大型・けん引、リフト、クレーン、玉掛け、ガス・溶接などの各種資格取得の推奨を行っている。資格試験に関しては、試験費用や教材費、対策講座の受講費用等諸経費を

全額会社で負担している。また年間を通して定期的開催されている勉強会や独自に策定したマニュアルによって、様々な知識の蓄積とキャリアアップを図ることを可能にしている。またドライバーの運転技術向上にも力を入れており、研修後は共育日誌として記録している。

これらの取り組みにより、これまでドライバーが全て行っていた鋼材の集荷やセンター内のシャーシへの積み込みなどの業務負担が分散されたことから、従業員の労働時間は 30 時間～40 時間程度削減され、2024 年問題の対応策として実施している。

添付② 独自人材教育マニュアル



● **安全性優良事業所 (G マーク) の取得**

丸吉ロジでは 2006 年に本社営業所において、安全に優れた運送事業の証である G マークを取得している。認定においては評価満点を取得しており、事業者としての安全性が評価されている。安全性優良事業者(G マーク)は国土交通省が指定した(公社)全日本トラック協会が評価実施する認定制度であり、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。



添付② Gマーク

● **ダイバーシティ推進を目的としたアコーディオン式ホロシート導入**

2024年現在の従業員は162名(うち男性は147名、女性は15名)であり、その中で65歳以上の高齢者は16名、外国人労働者1名、障がい者雇用は2名となっている。60歳以上で希望する従業員は全て再雇用することとしており、65歳を超えても希望があった場合、ドライバーであれば原則70歳、ドライバー以外であれば75歳まで雇用を継続するなど、高齢者の持つ経験やノウハウを積極的に活用している。

社内のダイバーシティ推進のために丸吉ロジが積極的に取り組んでいるのが、2019年から開始された独自仕様のアコーディオン式ホロシートの導入である。2024年7月現在、このシャーシが22台導入されている。ホロシートは鋼材などの荷物を雨濡れ等から守るために敷かれるシートを指すが、通常このシート掛けは人力によって行われ、多大な労力を必要とする。例でいえば、27tトラックに対して、ドライバーがシート掛けを行うことを想定すると約60分程度時間を要する。それに比べ、丸吉ロジが導入したアコーディオン式ホロシートはトラック一台に対して、シート掛けを行った場合、約5分程度で完了する。また一般的なシート掛けは「重い・危険・難しい」といった観点から、男性がシート掛けを行うことが通例であるが、ホロシートは「軽い・安全・簡単」という特徴を持つため、女性や高齢者であっても簡単にシート掛けを行うことができる。これにより女性や高齢者等の雇用促進に繋がっており、今後もアコーディオン式ホロシートの導入を全面的に推進していく方向である。

【一般的なシート】



約60分

【アコーディオン式ホロシート】



約5分

軽い

安全

簡単

添付③ アコーディオン式幌シート導入における省力化イメージ画像

■ 実車率[※]向上に向けた取り組み(物流効率化による他事業者との連携強化)

トラックの稼働時間を大きくし、輸送量を増加させる取り組みとしては以下 2 点が挙げられる。

① 独自の運行管理システム及び倉庫管理システムを用いた作業時間の短縮化

丸吉ロジは独自の運行管理システムと倉庫管理システムを活用して、トラックの情報(積載率・ドライバー・位置情報等)や倉庫内情報(空きシャーシ数、作業員数等)を社内 SNS にてドライバーと倉庫作業員で共有し、積卸の待ち時間を減少させている。またアコーディオン式ホロシートの導入促進により倉庫内作業時間を削減することで作業への投入時間を削減し、ドライブの走行時間を増加させることで、時間当たりの実車率を向上させている。

② 鉄のメタル便の推進

メタル便とは様々な種類の貨物を異なる運輸事業社が共同で配送する物流プラットフォームを指す。貨物の種類としては鋼管パイプやガス管などの鋼材・金属製品や床材・壁材などの建材など多岐に渡る。丸吉ロジではこれまでの輸送実績とモーダルシフトなどによる全国への物流ネットワークを最大限に生かし、トラックとコンテナを使用した新たな輸送の仕組みを確立している。これにより全国の会社との共同輸送を可能にしており、距離あたりの実車率を向上させている。

※実車率

トラックが走行した距離のうち、実際に貨物を積載して走行した距離の比率を指す。

■ 地域貢献活動

- 2006 年より、社内環境活動の一環として社内のごみ分別や 5 S 活動、地域のごみ拾い運動を行っている。この運動は社内の環境委員会にて決定された取り組みであり、丸吉ロジの環境への意識とチームワークの強化という企業文化の浸透を図っている。

● 地域小学校へのイベント開催

2011 年より子供たちの環境意識向上及び地域貢献活動を目的として、体験型イベント「はたらくクルマといっしょにあそぼう」活動を年に 1 回継続して開催している。この活動を通して子どもたちにトラック業界の魅力や環境対策の重要性を感じてもらい、将来ドライバーの担い手として丸吉ロジで活躍してもらえることを目指している。また 2022 年度の開催では丸吉ロジの取り組みに賛同した近隣の運送会社との共同開催となり、今後も地域貢献活動として継続していく方向性である。



添付④ 「はたらくクルマといっしょにあそぼう」イベント風景写真

3.包括的インパクト分析

UNEP FI のインパクトレーダー及び事業活動などを踏まえて特定したインパクト

| 社会（個人のニーズ） | | |
|--------------------|--------|-----------|
| 紛争 | 現代奴隷 | 児童労働 |
| データプライバシー | 自然災害 | 健康および安全性 |
| 水 | 食料 | エネルギー |
| 住居 | 健康と衛生 | 教育 |
| 移動手段 | 情報 | コネクティビティ |
| 文化と伝統 | ファイナンス | 雇用 |
| 賃金 | 社会的保護 | ジェンダー平等 |
| 民族・人種平等 | 年齢差別 | その他の社会的弱者 |
| 社会経済（人間の集団的ニーズ） | | |
| 法の支配 | 市民的自由 | セクターの多様性 |
| 零細・中小企業の繁栄 | インフラ | 経済収束 |
| 自然環境（プラネタリーバウンダリー） | | |
| 気候の安定性 | 水域 | 大気 |
| 土壌 | 生物種 | 生息地 |
| 資源強度 | 廃棄物 | |

（黄：ポジティブ増大 青：ネガティブ緩和 緑：ポジティブ/ネガティブ双方のインパクトを表示）

【UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた結果】

| | |
|-------------|---|
| 国際標準産業分類 | 陸路貨物運送業、倉庫保管業 |
| ポジティブ・インパクト | 移動手段、雇用、賃金、零細・中小企業の繁栄 |
| ネガティブ・インパクト | 自然災害、健康および安全性、社会的保護、気候の安定性、大気、土壌、生物種、生息地、資源強度、廃棄物 |

【当社の事業活動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 |
|------------|----------------------|
| 賃金 | ➤ 適正な賃金水準の確保 |
| 零細・中小企業の繁栄 | ➤ 物流効率化による他事業者との連携強化 |

■ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）

| インパクト | 取組内容 |
|-------------|-------------------------|
| 健康および安全性 | ➤ 安全安心な労働環境の整備 |
| 気候の安定性、資源強度 | ➤ フェリー・鉄道両面からのモーダルシフト推進 |
| 大気 | ➤ NOx-PM 法適合車の導入 |

■ポジティブ・インパクト、ネガティブ・インパクトの両方

| インパクト | 取組内容 |
|---|--------------------------|
| (ポジティブ) 教育 (ネガティブ) 社会的保護 | ➤ 資格取得・免許取得サポート |
| (ポジティブ) 雇用 (ネガティブ) ジェンダー平等、 民族・人種平等、年齢差別、 その他社会的弱者 | ➤ 女性・外国籍労働者・高齢者・障がい者雇用推進 |
| (ポジティブ) 資源強度 (ネガティブ) 廃棄物 | ➤ 廃棄物削減 |

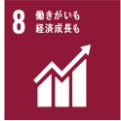
同社事業では一般貨物運送事業のみで旅客運送との兼業はなされていないことから、「移動手段」をポジティブ・インパクトとして特定していない。

また、当社事業運営上、持続不可能な土地利用は認められないことから「自然災害」もネガティブ・インパクトに特定しない扱いとした。事業運営上、土壌の安定性を阻害する可能性のある汚染物質は発生しないことから「土壌」はネガティブ・インパクトとして特定していない。また丸吉ロジのトラックは輸送中に生態系や生物種に悪影響を及ぼすこともないため、「生物種」「生息地」はネガティブ・インパクトに特定していない。

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

丸吉ロジ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 | 零細・中小企業の繁栄 | | |
| 取組内容（インパクト内容） | 物流効率化による他事業者との連携強化 | | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 2030年までにトラック運送に係る実車率を65%とする (2023年 実車率 59.3%) ● 2030年までに管理受託工場・倉庫の拠点数を12拠点とする (2024年7月時点 管理受託工場・倉庫拠点数 8拠点) | | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 今後も独自の運行管理システムと倉庫管理システムを活用することで倉庫内の作業時間の短縮し、ドライブの走行時間を増加させていく。またメタル便による共同配送を推進する。 ➢ 営業活動を通じて拠点数を増加させることで、共同配送における物流の発着地が増加し物流の効率化が図られる。それにより他の中小物流業者の貨物取扱量の増加や経営資源の効率化等の相乗効果が見込まれ、これらを通じて地域社会の発展にも貢献していく。 | | |
| 貢献する SDGs ターゲット | 8.2 | 高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。 |  |


【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） | 安全安心な労働環境の整備 | | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 融資期間中、ISO39001 及び G マーク認証維持 (2019 年 ISO39001 取得、2006 年 G マーク取得) ● 重大な労働災害発生件数を 0 件とする (過去 5 年間 重大な労働災害発生件数 0 件) ● 融資期間中、生産性向上への取り組みを強化し、月間時間外労働時間は 32 時間以内を目標とする (2023 年度 月間平均時間外労働時間 40 時間) ● 2030 年度までにドライバー 1 人当たりの年間時間外労働時間を 600 時間まで削減する。 (2023 年度 ドライバー年間時間外労働時間 758 時間) ● 2030 年度までにアコーディオンホロシートを総数 40 台とする (2024 年 7 月時点アコーディオンホロシート 22 台) | | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 引き続き社内における安全管理を徹底し、従業員の安全意識の熟成を図ると共に、運送業界を代表する会社として物流現場の効率化や IT・DX を積極的に取り入れ、時間外労働時間時間の削減を目指す。 | | |
| 貢献する SDGs ターゲット | 3.4 | 2030 年までに、非感染性疾患による若年死亡率を、予防や治療を通じて3分の1減少させ、精神保健及び福祉を促進する。 |  |
| | 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。 |  |



| | |
|---------------|--|
| 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) | フェリー・鉄道両面からのモーダルシフト推進 |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 2030 年度モーダルシフトによる CO2 排出量削減を 2023 年度実績と比較して 10,000 t まで増加させる (2023 年度フェリー輸送量実績 24,531 t、トラック輸送から |

| | | | |
|------------------------|--|---|---|
| | フェリー輸送への転換による CO2 排出量削減量 4,412t) | | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➤ グリーン経営認証事業者及び二酸化炭素排出抑制事業認定事業者として、物流効率化法に基づいた海上輸送や鉄道輸送を活用したモーダルシフトを通して積極的な CO2 排出量の削減に貢献する。 ➤ 独自のフェリーシャーシと倉庫作業システムの掛け合わせによって他事業者と連携した最適な物流システムの構築を目指す。 | | |
| 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靱性(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 (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・免許取得サポート | | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 2030 年度までに倉庫従業員の大型免許資格保有者を 30 名以上とする。 (2024 年 7 月時点、倉庫作業員大型資格保有者 17 名) | | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 従業員の中から適正等を見分け選別の上、資格取得を推奨していく。受講料は全額会社負担とする。 | | |
| 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 (ネガティブ) ジェンダー平等、民族・人種平等、年齢差別、その他社会的弱者 | | |

| | | | |
|----------------|---|--|---|
| 取組内容(インパクト内容) | 女性・外国籍労働者・高齢者・障がい者雇用促進 | | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 2030年までに女性雇用者を新たに15名採用する。 (2024年7月時点 女性雇用者数15名) ● 2030年までに外国籍従業員を5名採用する。 (2024年7月時点 外国籍労働者1名) ● 2030年までに障がい者雇用者を5名採用し、2026年に法改定後の法定雇用率を充足する。 (2024年7月時点 障がい者雇用者数2名) ● 2030年までに65歳以上の雇用者を20名採用する。 (2024年7月時点 65歳以上高齢者16名) | | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 全従業員162名中15名が女性社員である。会社としては、性別問わずドライバーや倉庫作業員、事務員として活躍できる職場環境づくりを進め、女性従業員を増加させていく。 ➢ 輸送事業拡大や廃油ストーブ事業の推進等により、雇用を拡大させていく中で、適材適所な人員配置を行うことで、外国人労働者や障がい者の雇用機会を拡大させる。 ➢ 60歳以上の再雇用者は65歳以上の高齢者は16名であるが、今後、対象年齢となる社内希望者やシルバー人材センターからの受入による雇用増加を見込む。 | | |
| 貢献するSDGsターゲット | 5.5 | 政治、経済、公共分野でのあらゆるレベルの意思決定において、完全かつ効果的な女性の参画及び平等なリーダーシップの機会を確保する。 |  |
| | 8.5 | 2030年までに、若者や障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 | (ポジティブ) 資源強度 (ネガティブ) 廃棄物 | | |
| 取組内容(インパクト内容) | 廃棄物削減 | | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 2030 年度までに再生タイヤとエコタイヤの使用率を 50%とする (2023 年再生タイヤ・エコタイヤ使用率 40%) ● 2030 年度までの廃油ストープの年間販売台数目標を 500 台とする (2023 年度廃油ストープ販売台数 248 台) | | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 3R の関連から再生タイヤ・エコタイヤの利用を促進し、環境負荷とコストの両面から削減を図る。 ➢ 今後、全国の企業に対して廃油ストープの販売を行い、製造を拡大していくことで環境負荷低減に貢献する。 | | |
| 貢献する SDGs ターゲット | 12.2 | 2030 年までに天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する。 |  |
| | 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。 |  |

なお、「賃金」の取り組みは、インパクトとして特定しているものの、現状賃金水準は業界平均以上で推移しており、今後も定期的な賃金ベースアップや昇給・昇格を含めた賃金上昇が見込まれるため KPI は設定していない。また、「大気」については、インパクトとして特定しているものの、当社車両は全車「NOx-PM 法適合車」を採用しており、今後も環境に配慮した車輛の導入を行っていく方向性であることから事業運営上の対策が十分なされていると判断し、KPI は設定していない。

5.サステナビリティ管理体制

丸吉ロジでは、本ファイナンスに取り組むにあたり、吉谷隆昭社長を最高責任者として、自社の事業活動とインパクトリーダー、SDGs における貢献など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、吉谷隆昭社長を最高責任者とし、プロジェクト・リーダーである皆上常務並びに KPI 毎に選任されたリーダーを中心として、全従業員が一丸となって KPI の達成に向けた活動を推進していく。

| | |
|---------------|---------------------|
| (最高責任者) | 代表取締役社長 吉谷 隆昭 |
| (プロジェクト・リーダー) | 常務取締役 皆上 勝則 |
| (事務局) | 本社総務・経理 |
| (KPI 推進リーダー) | 設定した KPI ごとにリーダーを選任 |

6.モニタリング

本ファイナンスに取り組むにあたり設定した KPI の進捗状況は、丸吉ロジ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、丸吉ロジ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。丸吉ロジは、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」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 白石 一真

〒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