

株式会社商工組合中央金庫が実施する 佐世保観光タクシー株式会社に対する 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佐世保観光タクシー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8月15日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

佐世保観光タクシー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」）が佐世保観光タクシー株式会社（「佐世保観光タクシー」）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。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、佐世保観光タクシー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、佐世保観光タクシー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

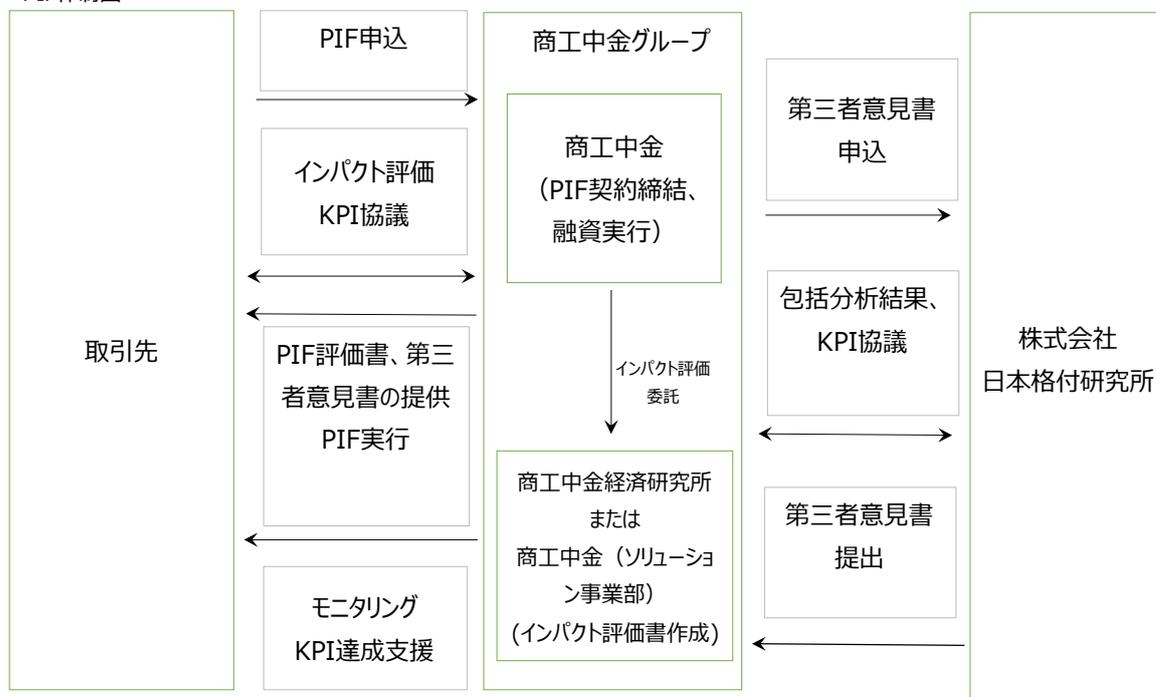
PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。

JCR は、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。

PIF体制図



(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佐世保観光タクシー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

村松 直樹

村松 直樹

ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2024年8月15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）が佐世保観光タクシー株式会社（以下、佐世保観光タクシー）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、佐世保観光タクシーの活動が、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。

分析評価に当たっては、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 従業員憲章
 - 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 | 佐世保観光タクシー株式会社 |
| 借入金額 | 180,000,000 円 |
| 資金使途 | 運転資金 |
| 借入期間 | 3 年 |
| モニタリング実施時期 | 毎年 10 月 |

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

| | |
|-------|--------------------------------|
| 本社所在地 | 長崎県佐世保市木風町 1448-4 |
| 設立 | 1955 年 8 月 5 日 |
| 資本金 | 50,000,000 円 |
| 従業員数 | 109 名 (2024 年 5 月現在) |
| 事業内容 | タクシー事業、不動産賃貸業 |
| 主要取引先 | 一般顧客 (タクシー事業) テナント (不動産賃貸業) |

【業務内容】

佐世保観光タクシーは、長崎県佐世保市を拠点とするハイヤー・タクシー事業者である。1955年に設立され、現在はタクシー56台を保有している。長崎県の北部に位置し、長崎市に次いで2番目の人口を擁する佐世保市を営業エリアとしている。同市の主な産業は造船などの製造業、ハウステンボスや九十九島などの観光産業であり、かつては海軍の軍港として栄え、現在も米軍佐世保基地があることでも有名である。また、佐世保市内に2つの不動産賃貸物件も保有している。

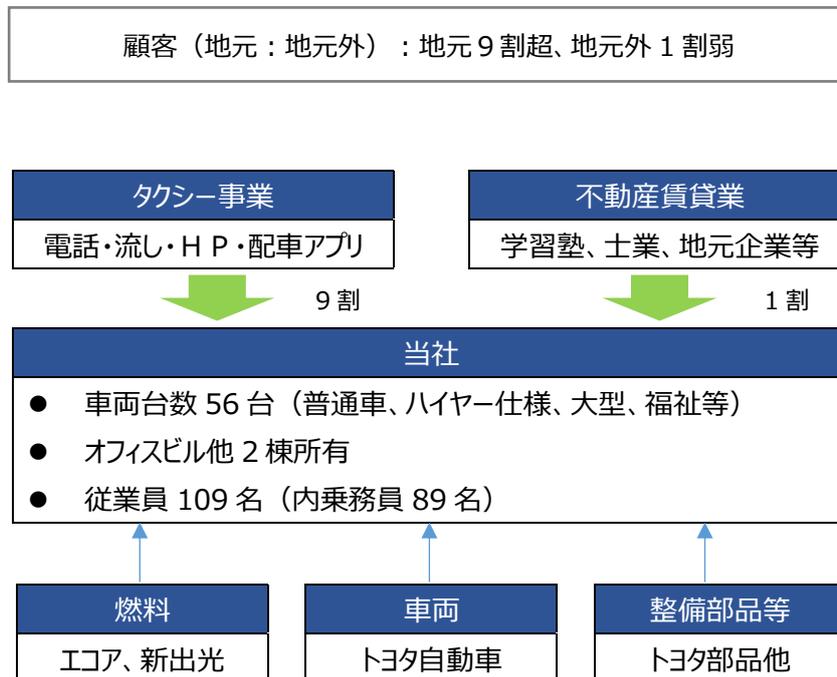
① タクシー事業

普通車をはじめとして、ハイヤー仕様車、大型車、福祉車両など各種車両を用意しており、観光から送迎、福祉・介護まで様々なニーズに対応している。また、佐世保市内で初めてGPS配車システム（アプリ）を、長崎県内で初めて非接触型清算タブレットをそれぞれ導入するなど、顧客の利便性の向上や安全確保に積極的に取り組んでおり、米軍基地への進入許可も有している。

② 不動産賃貸業

オフィスビル及び商業施設2棟を所有し、タクシー事業はコロナの影響など外部要因に左右されやすいものの、安定的な賃貸収入を有する。物件は、佐世保市内中心部の好立地に位置し、学習塾や土業、地元企業などを主要テナントとしており、空室率・家賃滞納リスクも低い。

【商流概略】

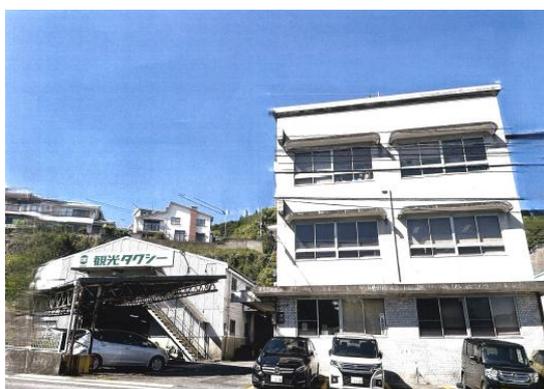


【事業拠点】

| 拠点名 | 住所 | 特徴 |
|----------|-------------------|--|
| 本社営業所 | 長崎県佐世保市木風町 1448-4 | 従業員：乗務員 79名 その他 20名 設備：タクシー51台 機能：本社営業所、経理総務 |
| 早岐営業所 | 長崎県佐世保市広田三丁目 23-1 | 従業員：乗務員 10名 設備：タクシー5台 機能：早岐営業所 |
| 賃貸物件（松浦） | 長崎県佐世保市松浦町 4-1 | テナント：学習塾、土業、地元企業 面積：（土地）555.42㎡ |
| 賃貸物件（広田） | 長崎県佐世保市広田町 206 | テナント：地元企業 面積：（土地）1059.73㎡ |



当社HPを商工中金経済研究所が一部修正



本社営業所～商工中金経済研究所撮影



賃貸物件（松浦）～商工中金経済研究所撮影

【保有車両の一例】

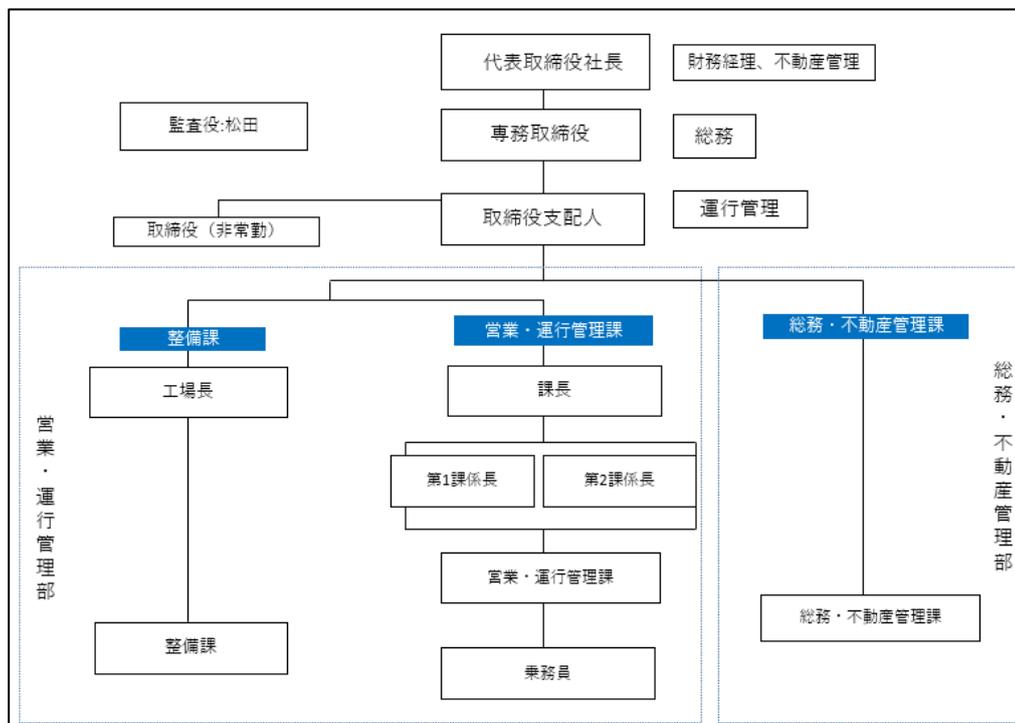
| トヨタ コンフォート | |
|---|---|
|  | <p>保有台数：24 台</p> <p>用途 他：セダン型の商用車であり、その高い耐久性と信頼性から「タクシーの王様」と呼ばれている。2018 年に生産が終了しているが、広い室内空間と取り回しの良さから観光、出張、買い物など幅広い用途に対応可能で人気がある。</p> |
| トヨタ シエンタ | |
|  | <p>保有台数：16 台</p> <p>用途 他：ミニバンタイプの車種であり室内空間が広く、大人3人がゆったり座ることが出来る。後部座席はスライドドアが採用されており、乗降に便利で車いすにも対応できる。HV式なので環境にも優しい。</p> |
| 福祉タクシー（寝台タクシー） | |
|  | <p>保有台数：1 台</p> <p>用途 他：トヨタハイエースをベースとしており、広い室内空間と高い天井高により、車いすユーザーや介助者も快適に乗車でき、通院、転院にも利用できる。</p> |
| トヨタ クラウンロイヤルサルーンHV | |
|  | <p>保有台数：1 台</p> <p>用途 他：高級感あふれるハイグレード・ハイヤー仕様で、HV であり環境にも優しく静寂性を兼ね備える。ワンランク上の乗り心地で観光・ビジネス・冠婚葬祭など様々なシーンで利用できる。接待などの場面で重用されることが多い。</p> |

車両の写真は当社HPより

【沿革】

| | |
|---------|---------------------------------------|
| 1955年8月 | 初代社長（峯徳雄氏）がエボシタクシーの一部権利を所得し、設立 |
| 1961年 | 西海タクシー(株)を吸収合併 |
| 1970年 | 佐世保観光交通(株)を吸収合併、本社を現在地に移転 |
| 1992年 | 早岐営業所を設立 |
| 2006年 | 佐世保市で初めてGPS配車システムを導入 |
| 2020年 | 長崎県で初めて非接触で決済可能な「JAPAN TAXI タブレット」を導入 |

【組織図】



2.2 業界動向

ハイヤー・タクシーは、利用者にとって時間や場所の制約が比較的少ないといった利便性・柔軟性や、車内はエアコンが完備されプライベートスペースも確保されているといった快適性などの特徴を有しており、鉄道やバスに次いで利用者が多い。公共交通機関の一つである。ほかにも安全性や多様なニーズにも対応可能という側面もある一方で、現在のハイヤー・タクシー業界は以下のような課題を抱えている。

➤ 需要減少

2020年からの新型コロナウイルス感染症の影響で国内の人流が抑制されインバウンド・観光客需要も消失したことから業界全体の需要が大きく減少した。2023年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行しタクシー需要は徐々に回復しつつあるが、地域によってはコロナ前の水準まで回復していないところもある。

➤ 人手不足

長時間労働や低賃金などの課題によりドライバーの高齢化と人手不足が深刻化している。



TAXITODAYin Japan2023 より

➤ 収益の悪化

燃料価格の高騰や人件費の上昇により、多くのハイヤー・タクシー会社は収益悪化に苦しんでいる。

➤ 競争激化

同業他社との価格競争やライドシェアサービスなどの台頭により、新たな競争に直面している。

➤ 情報化・IT化の進展

デジタル GPS を活用した AVM (車両方位等自動表示) システムや配車アプリ、決済用端末機などが導入される等、情報化・IT化が急速に進んでいる。

2023年5月に新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行した後は、インバウンドを含めた観光客やビジネス客の需要は徐々に回復しつつあるが、2024年4月から施行される改正道路運送法によってタクシー運転手の年間労働時間が960時間に制限される。労働環境の改善や賃金体系の見直しなど人材確保に向け

た取り組みが一層重要となってくる。女性乗務員や外国人の活用もこれから本格的に検討されていくであろう。さらに新たなサービスの開発や IT 化を積極的に活用することで、効率化を実現し収益改善を目指していく必要がある中で次のようなサービスへの進出が活発化している。

■ 乗合タクシー

ワゴン型や一般のタクシー車両を使った乗合型の公共交通。過疎型、空港型、観光型など全国で 4,880 コース 14,956 台（2022 年 3 月現在）が運行している。

■ 観光タクシー

観光ガイドの認定を受けた乗務員が、地域の観光スポットや特産物を案内する。

■ 福祉・介護タクシー

車いすや寝台のまま乗車できる「福祉タクシー」やホームヘルパーの資格を持つドライバーが介護サービスを提供する「介護タクシー」が拡大している。

■ 便利タクシー

時間の余裕がない人や外出が困難な人に対して病院の予約や買い物の代行など、必要なときに必要なサービスを提供する。



ハイヤー・タクシー業界は、多くの課題に直面しているが同時に大きな変革期を迎えているともいえる。IT 化や魅力のあるサービスを開発・活用しながら新たなビジネスモデルを構築していくことが、今後の成長に不可欠である。

(以上イラストは TAXITODAY in Japan2023 より)

2.3 従業員憲章

【従業員憲章～全従業員に関する五章】

第一章 感謝と奉仕

佐世保観光はタクシー事業免許会社であり、選ばれて国から事業経営を委託された公共事業としての誇りと責任がある。全従業員は常に感謝と奉仕の精神を忘れず業務に専念しよう。

第二章 共存共栄

会社の発展は全従業員の繁栄であり、労使の正常なる協調こそ会社発展の道であり、共に相協力しよう。

第三章 職場規律

全従業員は社内秩序の維持と明朗化に努め定められた諸規律を守り、権利と義務のあることを深く認識し良識ある行動により社会の信用を得る様努力しよう。

第四章 安全運転

観光の車は常によく整備され清潔な制服制帽を着用し、卓越した技術により無事故無違反に徹し、安全かつ確実な行動と親切を旨とし不快不安の念を与えないよう様に運転しよう。

第五章 生産性の向上

高い能率によるよりよい待遇こそ会社並びに全従業員の念願であり常によく考え努力し、無駄を排除して生産性の向上に邁進しよう。

佐世保観光タクシー株式会社

Sascho Kanko Taxi

観光にも、送迎にも、ご出張の際や福祉・介護用タクシーとしても
ご利用いただけます。

佐世保でのタクシーのご利用は、【佐世保観光タクシー】にお任せ下さい！
普通車タクシーはもちろん、ジャンボタクシー・ストレッチャー車両・車いす車両を各種取り揃えておりま
佐世保観光タクシーならではのサービスで、親切・丁寧・スピーディーにご奉仕させていただきます。

佐世保観光タクシーにお任せ下さい



当社 HP より

2.4 事業活動

佐世保観光タクシー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。

【環境面】

■ 環境負荷低減（CO2 排出量削減など）に向けた取り組み

タクシーはもともとガソリンに比べて大気汚染の原因となる汚染物質の排出が少ない LP ガスを使用しているが、より環境に配慮するため CO2 など温室効果ガスや NOX など排気ガスなどの排出量や燃料消費量が少ないといった特徴を持つ環境配慮型車両（EV、HV、PHV）への代替を積極的に行っている。佐世保観光タクシーは、LP ガス車両から HV への代替を順次進めており保有車両全 56 台の内 19 台（34%）が環境配慮型車両となっており、これからも導入を進めていく考えである。

タクシー業界として車両数適正化のため減車・休車を実施してきているが、この取り組みは環境負荷低減にもつながるものであり当社も 2023 年 6 月期 7 台の減車を実施した。この他 GPS 配車やナンバーディスプレイシステムなどの導入によるスピーディーな配車や運行の効率化に努めている。また同じく環境負荷低減に向けた取り組みとして各営業所内や賃貸不動産の照明にかかる LED 化を進めており（現状 5%）本ファイナンス期間内に LED 化率を 100%とする計画である。

■ 廃棄物の適正な処理並びにタイヤのロングライフ化への取り組み

事業活動から生じる廃棄物については分別の上適切な管理処理を行っている。バッテリー、オイル、フロンガス、タイヤ等の回収については廃棄物処理法に基づいた処理を行う専門業者と契約を締結し、処理を委託するなどして適切に処理を行っている。タイヤについては乗務員に、急発進・急ハンドル・急ブレーキとならないように研修指導を行うなどして、タイヤのロングライフ化を徹底している。

また、洗車については井戸水を利用し、シャンプー・ワックス等は使用していない。排水については公共用水域（側溝）に行っており、佐世保市の水道局へ適切に届け出を行っている。

【社会面】

■ より安全で便利な移動手段の提供に向けた取り組み

365 日早朝から深夜まで個別輸送、面的輸送に対応できる佐世保観光タクシーは地域のニーズに応じた以下のサービスを利用者に機動的に提供している。

① 観光タクシー

「佐世保観光の達人」（*1）として認定を受けたドライバーを社内研修実施の上、観光客に対し観光スポットや特産物等を案内するサービス。現在 7 名の「佐世保観光の達人」が安全・快適・愉快的な旅を提供している。観光ニーズの高まりに应运じていくため、観光協会が主催する勉強会への参加を奨励するとともに、手当の導入も検討していく。

（*1）佐世保市の観光に関する知識が豊富で、観光協会が実施する認定試験に合格した人のこと。



当社 HP より

② スマホ配車・キャッシュレス決済

スマートフォンの急速な普及に伴いアプリ機能を活用したタクシー配車の取り組みが着実に進んでいる。佐世保観光タクシーにおいても、全車に「GO」アプリや「DiDi」アプリを導入済である。併せて非接触で決済が可能なキャッシュレス決済（Go タブレット）についても全車導入済であり米軍関係などへの対応も可能となっている。こうしたアプリ経由の売上も増加しており、利便性が向上している証左といえる。



当社 HP より

③ 福祉タクシー

病院や医療施設への通院の際の乗降、外出の移送、車いすでの移送、病院での診察付添など、タクシードライバーが降車してサービスを実施している。

④ 運転代行

主に飲酒運転防止のためタクシードライバーが顧客と顧客の車を目的地まで送り届けるサービスを提供している。



当社 HP より

⑤ その他のサービス

買物代行、デリバリー、妊婦応援タクシーなど顧客のニーズに柔軟に対応している。

2021年4月に改正道路運送法が施行され、タクシー不足の解消や地域活性化のためにライドシェアが全国的に合法化された。佐世保市で初めてGPS配車システムを、長崎県で初めて非接触型決済タブレットを導入した佐世保観光タクシーは、ライドシェアにおいても同業他社に先駆けて導入することを検討中である。このため全国タクシー協会やGO(株)（タクシーアプリ『GO』をはじめ、モビリティ分野で幅広いサービスを展開している会社）が開催する勉強会に参加し、情報収集に努めていく方針である。

■ 安心・安全への取り組み

2006年10月に全ての運輸事業者を対象とした運輸マネジメント制度が導入された。これはヒューマンエラーに起因する事故・トラブルを防止するため、経営のトップから現場まで一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的としている。佐世保観光タクシーでは次のような取り組みがなされている。以下の取り組みにより、労災の発生件数は、2021年以降毎年軽微な事故（自損事故）が1件発生しているレベルとなっている。

- ドライブレコーダーや防犯カメラ等安全性向上のための設備を導入している。
- 保険会社による年2回の事故防止や運転意識改善を目的とした安全研修を実施している。
- 月に1回労働安全衛生委員会、同じく月1、2回事故防止推進委員会の開催により発生した事例を共有の上徹底的に分析することで事故の発生防止に取り組んでいる。

- 毎日乗務前乗務後に全ドライバーを対象として対面による点呼を実施している。
- 国交省「事業用自動車等の運転者の健康管理マニュアル」等に沿って定期健康診断を受診させておりドライバーの健康状態の把握に努めている。

■ 働きやすい職場環境づくりに向けた取り組み

タクシードライバーの勤務体系には大きく分けて午前中から夕方まで働く一般的なサラリーマンに近い勤務時間の「日勤」と1日働いて1日休みを繰り返す体系の「隔日勤務」がある。「日勤」には仕事とプライベートの両立がしやすいというメリットがある一方で日中の利用客が少ない場合収入は「隔日勤務」に比べて少なくなる傾向がある。「隔日勤務」には1回の勤務時間で稼げる収入が多く1日働いて1日休みなので体力的には負担が少ないといった特徴がある。佐世保観光タクシーは現在「隔日勤務」を採用しているがドライバーから希望があれば家庭事情や都合に合わせた短時間勤務も可能となっている。また昨今顧客の利便性向上のためスマホ配車やキャッシュレス決済システムを積極的に導入しており高齢ドライバーは操作を覚えたり慣れたりすることが課題となるが、十分な社内研修・トレーニングが用意されており、初心者でも安心して業務に従事できる環境が整っている。



滑り止め防止塗装が施された洗車場

～商工中金経済研究所撮影

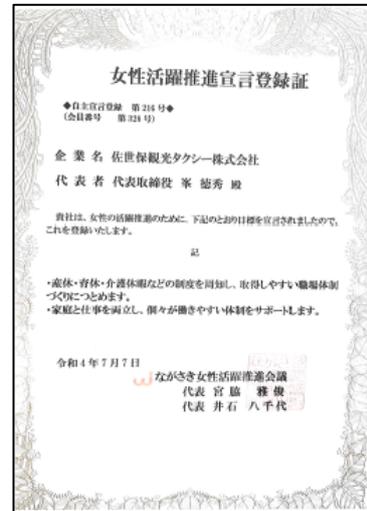
働く意欲のある人のために、2019年に賃金体系の見直しと評価制度の見直しを行っている。また、転倒事故防止のため本社営業所内の洗車場の床に滑り止め防止の塗装を施すなど、安全対策にも細心の注意を払っている。時間外労働については月平均2時間（2022年、2023年ともに）と業界平均20時間（国土交通省の調査による推定時間）と比べて短くなっており、有給休暇取得率については44%（2023年実績）と37%（2022年実績）から増加している。今後は介護休暇など特別な休暇制度の創設や時間単位の休暇取得を認めるなど取得しやすい環境を整えることにより取得率を上げる方針である。2024年中には働きやすい職場認定制度「一つ星」（*2）を取得する計画である。

以上の取り組みにより高齢ドライバーが毎年一定数退職していく中で、坂道が多い佐世保の貴重な移動手段としての役割を発揮していくため、採用活動を活発化し、ドライバーの確保に努めている。

*2) 国土交通省、厚生労働省が連携して自動車運送事業者の職場環境改善に向けた取り組みを「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、運転者の就職促進を目的とした制度

■ ダイバーシティ経営に向けた取り組み

2022年7月に長崎県、2023年3月に佐世保市からそれぞれ「女性活躍推進宣言登録」の認定を受けており、現在女性ドライバーは2名であるが積極的に女性の採用を行っている。短期時間勤務といった柔軟な勤務体系や防犯カメラ等の安全設備やカーナビなども導入されており、女性ドライバーにとって働きやすい職場環境整備を行っている。米軍基地へ乗り入れを許可されていることから、翻訳アプリの導入も検討中である。またタクシードライバーに必要な2種免許の学科試験において2024年4月より英語で受験が可能となったことから、現在外国人ドライバーはいないが女性ドライバー同様業界全体として人手不足が深刻化する中積極的な採用を行っていく考えである。



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

| | | |
|---|-----------|----|
| 入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質（一定の固有の特徴がニーズを満たす程度） | | |
| 水（アクセス） | 食糧 | 住居 |
| 保健・衛生 | 教育 | 雇用 |
| エネルギー | 移動手段 | 情報 |
| 文化・伝統 | 人格と人の安全保障 | 正義 |
| 強固な制度・平和・安定 | | |
| 質（物理的・科学的構成・性質）の有効利用 | | |
| 水（質） | 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 | | |
| 包摂的で健全な経済 | 経済収束 | |

（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 のインパクト領域を表示）

【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 | その他の旅客陸運業、自己所有物件または賃貸物件による不動産業 |
| ポジティブ・インパクト | 住居、保健・衛生、雇用、移動手段、文化・伝統、包摂的で健全な経済、経済収束 |
| ネガティブ・インパクト | 住居、保健・衛生、雇用、移動手段、文化・伝統、水（質）、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 |

【当社の事業活動を踏まえ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 |
|--------------|--------------------------------|
| 雇用 | ➢ 働きやすい職場環境づくりに向けた取り組み |
| 雇用、包摂的で健全な経済 | ➢ ダイバーシティ経営に向けた取り組み |
| 移動手段、経済収束 | ➢ 利便性・安全性向上につながるサービス提供に向けた取り組み |

■ネガティブ・インパクト（緩和の取組み）

| インパクト | 取組内容 |
|-------|------|
|-------|------|

| | |
|----------------|---------------------------------|
| 保健・衛生 | ➤ 安心・安全に向けた取り組み |
| 雇用 | ➤ 働きやすい職場環境づくりに向けた取り組み |
| 大気、資源効率・安全性、気候 | ➤ 環境負荷低減（CO2 排出量など削減）に向けた取り組み |
| 資源効率・安全性、廃棄物 | ➤ 廃棄物の適正な処理並びにタイヤのロングライフ化への取り組み |

同社事業では事業用（事務・商業用）賃貸不動産事業であり、居住・生活面での活用はないことから、UNEP FI のインパクト分析ツールで発出された「住居」はネガティブ・インパクトとして特定していない。同じく当社の事業（不動産賃貸業）においては文化遺産の保全を損なうといった事項もないことから「文化・伝統」もネガティブ・インパクトとして特定していない。また、タクシー事業、不動産賃貸事業ともに、排水による影響は少ないことからため「水（質）」「土壌」「生物多様性と生態系サービス」もネガティブ・インパクトに特定しない扱いとした。

また、ネガティブ・インパクト同様の理由で「住居」「文化・伝統」をポジティブ・インパクトとして特定していない。「保健・衛生」については、医療サービスの提供や衛生設備の取り扱いもないことから、ポジティブ・インパクトとして特定していない。

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

佐世保観光タクシー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 | 雇用 | | |
|-----------------|--|--|---|
| 取組内容（インパクト内容） | 人材確保に向けた取り組み | | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 毎年採用するドライバーを純増 5 名以上とする。（2023 年実績 3 名） | | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 成果報酬制度を定期的に見直し、従業員にとって働きがいのある制度の維持・改善に努める。 ➢ 未経験者でも安心して業務に従事できるよう、研修制度を維持・改善していく。 ➢ 従業員が安心して業務に従事できるよう、短時間勤務など柔軟な勤務体系を維持・改善していく。 | | |
| 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。 |  |
| | 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。 |  |

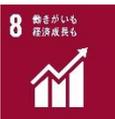
| | | |
|----------------|---|--|
| 特定したインパクト | 雇用、包摂的で健全な経済 | |
| 取組内容（インパクト内容） | ダイバーシティ経営に向けた取り組み | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 2027 年までに女性ドライバーを 3 名採用する。（2024 年 5 月現在 2 名） ● 2027 年までに外国人ドライバーを 1 名採用する。（2024 年 5 月現在 0 名） | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 柔軟な勤務体系の維持・改善に努める。 ➢ 防犯カメラやカーナビなど、ドライバーが安全・安心できる設備をすべての車両に導入する。 ➢ 通訳機能のついた翻訳アプリを導入する。 ➢ 外国人ドライバーが早く職場に慣れるための相談窓口を設置する。 | |

| | | | |
|-----------------|------|--|---|
| 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。 |  |
| | 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。 |  |
| | 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 | 移動手段、経済収束 | |
| 取組内容（インパクト内容） | 利便性・安全性向上につながるサービスの提供 | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● ネットアプリ経由の売上を毎年 5%増加させる。（2023 年実績 36 百万円） ● 佐世保観光達人の認定を受けたドライバーを 2027 年までに 12 名に増加させる。（2024 年 6 月現在 7 名） ● 2027 年までにライドシェアサービスに参入する。 | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 新たに導入する車両には、すべて配車アプリ（GO アプリ等）やキャッシュレス決済（GO タブレット）を導入する。 ➢ 認定ドライバーに対する手当制度を導入する。 ➢ 佐世保市観光協会が開催する勉強会への参加を認める。 ➢ 全国タクシー協会や(株)GO などが主催する勉強会に参加し、情報を収集する。 | |
| 貢献する SDGs ターゲット | 9.1 | <p>全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。</p>  |

| | | | |
|--|------|---|---|
| | 11.1 | 2030年までに、全ての人々の、適切、安全かつ安価な住宅及び基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する。 |  |
|--|------|---|---|

【ネガティブ・インパクト】

| | | | |
|----------------|--|--|---|
| 特定したインパクト | 保健・衛生 | | |
| 取組内容（インパクト内容） | 安心・安全に向けた取り組み | | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 労働災害発生件数を毎年ゼロとする。（2023年度実績は、軽微な事故が1件発生） | | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 全ての車両にドライブレコーダーや防犯カメラなど安全性向上につながる設備を導入する。 ➢ 保険会社などによる安全研修を継続的に実施していく。 ➢ 労働安全衛生委員会や事故防止推進委員会を定期的に開催する。 ➢ 毎日乗務前乗務後における点呼の実施を維持継続する。 ➢ 毎年、定期健康診断を受診してもらい、健康状態を把握する。 | | |
| 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。 |  |
| | 8.8 | 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 | 雇用 | | |
| 取組内容（インパクト内容） | 働きやすい職場環境づくりに向けた取り組み | | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 2027年までに有給休暇取得率を60%とする。（2023年実績平均44%） ● 2024年度中に働きやすい職場認定制度「一つ星」を取得する。以降は毎年維持されていることを確認する。 | | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 賃金制度や評価報酬制度の定期的に見直し、従業員にとって働きやすい制度の維持・改善する。 ➢ 休暇取得推進のため、業務効率化に取り組む。 ➢ 効率化に資する新たな機器を導入する際には、操作習得に係る | | |

| | | | |
|-----------------|----------|--|---|
| | 研修を実施する。 | | |
| 貢献する SDGs ターゲット | 3.8 | 全ての人々に対する財政リスクからの保護、質の高い基礎的な保健サービスへのアクセス及び安全で効果的かつ質が高く安価な必須医薬品とワクチンへのアクセスを含む、ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ(UHC)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 | 大気、資源効率・安全性、気候 | | |
| 取組内容（インパクト内容） | 環境負荷低減（CO2 排出量など削減）に向けた取り組み | | |
| KPI | <ul style="list-style-type: none"> ● 融資期間中に LED 化率を 100%とする。（2024 年 6 月 現在 5%） ● 融資期間中に HV の導入率を 60%とする。（2024 年 6 月 現在 34%） | | |
| KPI 達成に向けた取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 新たに導入する車両は、環境負荷低減に寄与する車両の導入を優先する。 ➢ GPS 配車やナンバーディスプレイシステムの導入により効率的な配車や運行管理に努める。 | | |
| 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。 |  |
| | 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。 |  |

なお、ネガティブ・インパクト「資源効率・安全性」「廃棄物」については現状の取り組みを継続していくことからインパクトの特定は行うが、KPI の設定は行わない扱いとした。

5.サステナビリティ管理体制

佐世保観光タクシーでは、本ファイナンスに取り組むにあたり、峯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、峯社長を最高責任者とし、プロジェクト・リーダー及び事務局である峯専務を中心として、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 | 峯徳秀 |
| (プロジェクト・リーダー及び事務局) | 専務取締役 | 峯喜一郎 |

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、佐世保観光タクシー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、佐世保観光タクシー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。佐世保観光タクシーは、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

事業・経営戦略部

主任コンサルタント 北村一也

〒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



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も、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