

株式会社商工組合中央金庫が実施する 商都交通株式会社に対する 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商都交通株式会社に対するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト・ファイナンス原則への適合性に対する第三者意見書を提出しました。

本件は、環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」への整合性も併せて確認しています。

* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。

第三者意見書

2023年9月25日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

商都交通株式会社に対する
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」）が商都交通株式会社（「商都交通」）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かまたはネガティブな影響を特定し対処していること、第 2 原則は、PIF 実施に際し、十分なプロセス、手法、評価ツールを含む評価フレームワークを作成すること、第 3 原則は、ポジティブ・インパクトを測るプロジェクト等の詳細、評価・モニタリングプロセス、ポジティブ・インパクトについての透明性を確保すること、第 4 原則は、PIF 商品が内部組織または第三者によって評価されていることである。

UNEP FI は、ポジティブ・インパクト・ファイナンス・イニシアティブ（PIF イニシアティブ）を組成し、PIF 推進のためのモデル・フレームワーク、インパクト・レーダー、インパクト分析ツールを開発した。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かまたはネガティブな影響を特定し対処していること。

SDGs に係る包括的な審査によって、PIF は SDGs に対するファイナンスが抱えている諸問題に直接対応している。

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、商都交通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、商都交通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。

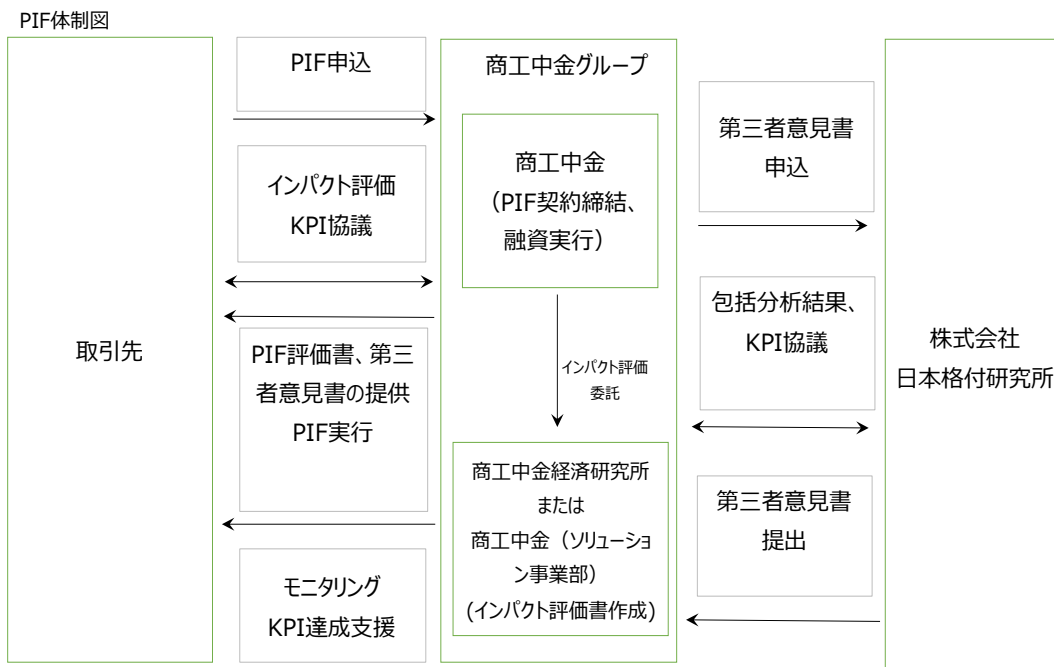
PIF 原則 2

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。



(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商都交通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

梶原 敦子

梶原 敦子

担当アナリスト

外窪 祐作

外窪 祐作



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。本書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本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

2023年 9月 25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）が商都交通株式会社（以下、商都交通）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、商都交通の活動が、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、経営方針等
 - 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特定した 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	商都交通株式会社
借入金額	300,000,000 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 9 月

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

本社所在地	大阪府中央区瓦屋町 3 丁目 4 番 19 号
設立	1950 年 12 月 20 日
資本金	31,500,000 円
従業員数	407 名（2023 年 8 月現在）
事業内容	タクシー事業 貸切バス事業
主要取引先	一般顧客（タクシー事業） 阪急交通社他エージェント（貸切バス事業）

【車両】 以下写真は HP より

タクシー

【定番】セダンタイプ（クラウン、セドリック） 123 台



【乗降に便利で環境にも優しい】LP ガス HV 車両 31 台



バス

エアロクイーン 53～移動中の景色を満喫できる、ハイクラスな旅に 4 台



エアロエース 60～大人数で行くゴージャスな旅に 11 台



エアロエース 28～充実した車内設備を、少人数で楽しめるバス 2 台



【沿革】

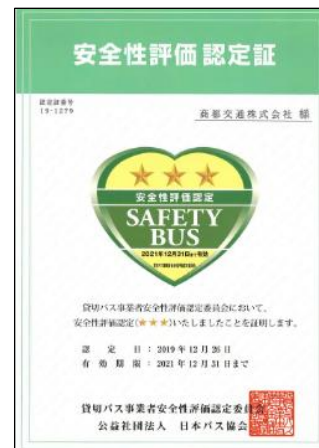
1950 年	三野精一氏が現在の本社の場所に当社を設立し、庶民の足としてオート三輪でのタクシー業務を開始（車両数 20 両）
1952 年	三平石油販売会社を設立
1958 年	貸切バス事業の免許を受けバス事業に進出（車両数 5 両）
1963 年	生野営業所開設
1965 年	初めて女性タクシー運転手が入社
1965 年	自動車整備販売を行う商都自動車株式会社を設立
1969 年	近畿運輸局から指定自動車整備事業（民間車検場）の指定を受ける
1985 年	タクシー車両に自動車電話設置
1991 年	タクシー車両に初めてオートマチック車導入開始
2004 年	タクシー部門が近畿運輸局長より優良事業者表彰を受ける
2005 年	タクシー車両全車にドライブレコーダー導入
2008 年	貸切バス部門が近畿運輸局長より無事故表彰を受ける
2009 年	タクシー車両全車に防犯カメラ導入
2015 年	日本バス協会から貸切バス事業者安全性評価認定制度一ツ星を取得

2016年	タクシー車両に新型 IP 無線導入
2016年	国土交通省から女性ドライバー応援企業に認定
2017年	日本バス協会から貸切バス事業者安全性評価認定制度二ツ星を取得
2018年	バス車両に新型 IP 無線導入
2019年	日本バス協会から貸切バス事業者安全性評価認定制度三ツ星を取得
2019年	タクシー車両全車に配車アプリ「GO」導入
2020年	タクシー車両全車にクレジットカード決済器導入
2021年	貸切バス事業者安全評価認定制度三ツ星を更新
2023年	貸切バス部門が「働きやすい職場認証制度一つ星」を取得

●女性ドライバー応援認定証書



●貸切バス事業者安全評価認定証 三ツ星



●働きやすい職場認証制度一つ星



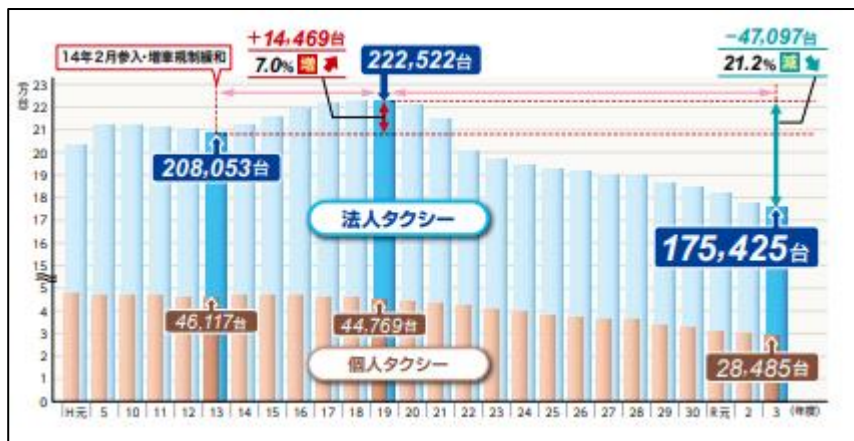
【上記3点ともHPより】

2.2 業界動向

■ タクシー業界の概要（事業者数と車両数）

平成 14 年の参入・増車規制緩和以降、タクシー業界は需給緩和が進行し、サービス品質の低下、道路混雑などの交通問題、運転手の労働条件の悪化などの問題が発生した。こうした問題を解消するため、タクシー業界全体として、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づくサービス品質の向上や運営体制の効率化などに取り組んでいる。

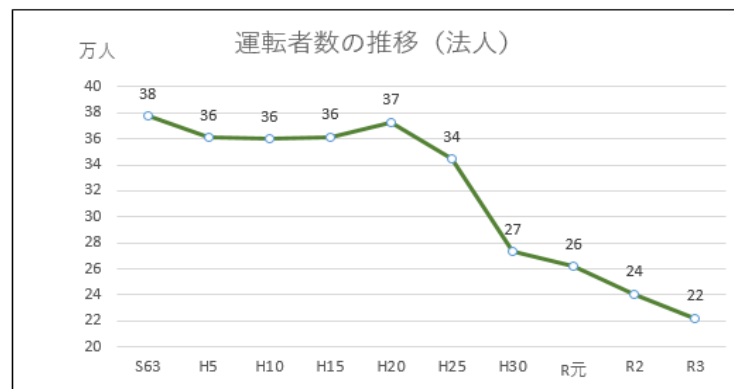
タクシーの台数は平成 19 年をピークに減少、事業者数（法人）は、平成 20 年度末の 7,106 社をピークに減り続け、令和 2 年度末では 5,828 社となっている。



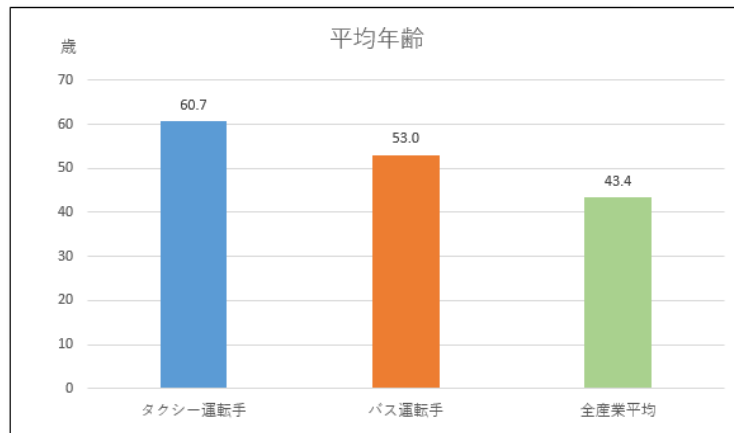
一般社団法人全国ハイヤータクシー連合会 TAXI TODAY in JAPAN2023 より

■ 雇用環境（運転者数の推移）

運転者数は平成 20 年の 37 万人をピークに年々減少してきており、令和 3 年では 22 万となっている。平均年齢も全産業平均と比べて高くなっている。こうした中、サービス品質の維持向上を図るために、乗務員の確保や育成が重要な課題となっている。そのため、生産性の向上に加えて女性や高齢者の確保などにも積極的に取り組むことが求められている。



(資料：毎年3月末国土交通省調べ)



厚生労働省「令和3年賃金構造基本統計調査」

■ 事業者として遵守すべき労働関連法規（改善基準告示）

改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」のことを指す。長時間労働の削減は、労働者の健康や利用者の安全確保の観点からも重要である。そのため労働条件の改善を図るため拘束時間の上限や休憩時間について基準等が設けられている。改善基準告示は、法定労働時間の短縮を踏まえて見直しが行われた平成9年以降、改正は行われていなかったが、令和4年12月に自動車運転者の健康確保等の観点により見直しが行われ、拘束時間の上限や休憩期間等が改正された。改正内容は以下の通りである。

タクシーの「改善基準告示」見直しのポイント		
長時間労働・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。		
	現行	見直し後
1か月の拘束時間	<日勤> 299時間 (年換算：3,588時間) <隔勤> 原則： 262時間 最大： 270時間 (年6回まで)	<日勤> 288時間 (年換算：3,456時間) <隔勤> 現行どおり
1日の休憩期間	<日勤> 継続 8時間 <隔勤> 継続 20時間	<日勤> 継続 11時間 を基本とし、 9時間 下限 <隔勤> 継続 24時間 を基本とし、 22時間 下限

厚生労働省「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」より

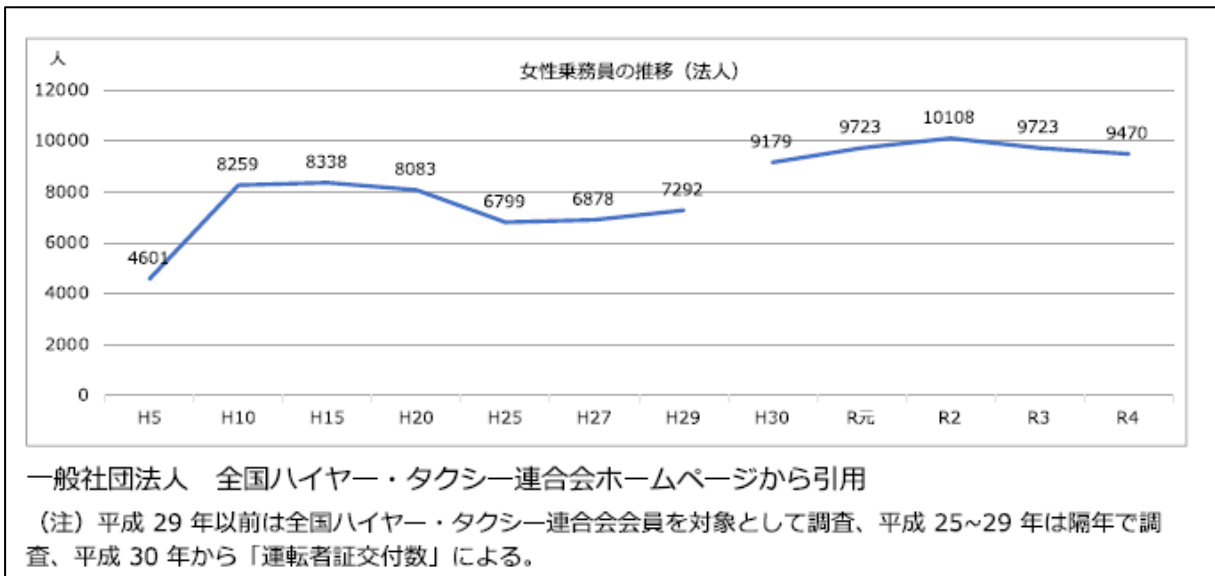
■ 働き方改革の実現に向けた取り組みについて

タクシーは地域活性化における重要な移動手段であり、そのサービスの維持向上を図る上でドライバー確保は重要な課題である。業界として長時間労働の削減など働き方改革に取り組んでいかなければならない。

考えられるアクションプランとしては、

- 労働時間関連法規の遵守（2024 年問題含む）
- 女性を始めとする運転手の確保育成
- タクシー利用者の利便性向上や事業運営の効率化
- 賃金の見直しや年 5 日以上有給休暇の計画的取得（全員が取得できる体制作り）

などが挙げられる。こうした中、短時間勤務など柔軟な勤務体制の導入や防犯カメラやドライブレコーダーなど安全設備の充実によって、女性運転手にとって働きやすい環境整備に取り組んでいる。



2.3 企業理念等

【座右の銘】

お客様第一主義で「安心・安全・快適」をモットーに大阪の街を走り続けています。

【信念】

「売り手よし」・従業員、中でもお客様との懸け橋である乗務員、またそのご家族の方が、安心・納得して働ける環境を構築していくことです。

「買い手よし」・お客様に選ばれ、育てていただいた感謝の気持ちを忘れないことです。質のよいサービスを提供できるのも、お客様に当社の車を選んでいただいたおかげです。

「世間よし」・現代において企業の社会的責任をどう果たしていくかの課題を考え続けることです。

【今日の誓い（創業者訓）】

我々は創業者の築いた想いを胸に刻み、これからも日々精進してまいります。

- 一． 今日も笑顔で接しましょう
- 一． 今日も相手の心になりましょう
- 一． 今日も清潔にしましょう

2.4 事業活動

商都交通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】

■ CO2 等排出量削減等に向けた取組み

CO2 等排出量削減に向けた取組みとして、各営業所および車庫内の照明をすべて LED 化しており冷暖房に係る設定温度の管理も適切に行っている。

タクシーはもともとガソリンに比べ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、環境配慮型車両（LP ガス HV、以下 LPGHV 車両）への代替を積極的に行っている。貸切バスについても、エンジン性能が向上した低燃費車両を導入している。

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、この取組みは、CO2 排出量削減にもつながるものであり、当社もピーク時（平成 7 年）200 台保有していた車両数が、2023 年 8 月現在 154 台となっている。

アイドリングストップ付車両の導入は勿論のこと、GPS やデジタコなど先進設備の導入による運行の効率化、エンジンをかけたままの車内仮眠の禁止などに取組んでいる。

【社会面】

■ 安心・安全への取組み

2006 年 10 月に全ての運輸事業者を対象とした運輸安全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。商都交通では次のような取組みがなされている。

（タクシー・バス共通）

- 中古車を使う同業者が多い中、安全面を考慮し、購入する車両はすべて新車としており、故障リスクの低い状態を保っている。
- 安全運転に徹したドライバーを対象に手当制度を設けることで、事故防止の重要性を訴求している。
- 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。
- 1 年ごとの法定点検はもとより、毎日の日常点検、3 か月ごとの定期点検を社内でも義務付けている。



商工中金経済研究所撮影



HP より

(タクシー)

- 地元警察署とのタイアップによる年 2 回の安全講習会を開催している。
- LPGHV 車両は、低床且つフラットフロアで、開閉式（ヒンジドア）でないスライドドア式であり、お年寄りや子どもが乗降りしやすい構造となっており、こうした車両の増備を進めている。
- サービス向上事故対策室を設置し、発生した事例を徹底的に分析することにより顧客満足度の向上および事故の発生の防止に取り組んでいる。
- 2015 年からドライブレコーダーの映像を活用した点呼を実施している。口頭だけでは限界があるため、実際の映像を流し視界に訴えることで、安全運転意識の向上に取り組んでいる。

(バス)

- 運輸局・バス協会主催による安全セミナー・安全講習会受講のほか、乗務員、運行管理者、整備管理者それぞれに対し、必要な研修を受講させている。
- 自動ブレーキや蛇行運転に対するドライバー警告機能、クルーズコントロール等、安全性向上のための設備を導入している。
- 班長制度を設け、班長会議を定期的で開催し、安全目標、接客目標を作成している。さらにグループ討議も行い、班別及び個人の安全目標を作成し、定期的に進捗状況を共有することで目標達成に向けて取り組んでいる。
- 2019 年に日本バス協会認定委員会において、貸切バス事業者安全評価認定制度（※1）【三ツ星】が認定された。これは貸切バスの安全認定基準の最高ランクであり、三ツ星継続に尽力することで安全への意識を高めている。

※1) 国土交通省が貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくとともに、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的とした制度

■ 働きやすい職場づくり

提携関係にある自動車学校において、普通二種免許の取得支援制度があり、資格習得中も給与は支給している。タクシー車両はカーナビが全て搭載されており、操作を覚えれば初心者でもベテランドライバーと遜色のない活躍が可能である。

社内には、ソフトボール部や将棋部、ボーリング部などの充実した社内レクリエーション・クラブ活動があり、共通の趣味を通じて、社員同士の一体感が深まっている。

福利厚生制度も充実しており、社員寮（3 か所計 30 名程）のほか、最大 28 万円の支度金制度や優良ドライバーに対する安全表彰制度など、多種多様な制度が用意されている。特に、タクシー業界では比較的珍しい、通行料金帰路会社負担制度があり、遠方の顧客の送迎の帰り道、高速道路料金を会社が負担（業界ではドライバーの売上から差引きするが多い）することで、高速道路の利用を促すことにより、時



HP より

間外労働の削減に繋がっている制度である。さらに「稼ぎたいから勤務日数を増やしたい」「家族のために勤務時間を短くしたい」といった人のための柔軟な勤務制度を採用している。こうした取り組みにより、有給休暇の取得率はほぼ 100%となっており、時間外労働についても季節繁忙期を除けば、月 10～20 時間と厚労省の全産業調査（約 13 時間）と比較しても遜色ない水準となっている。

2023 年 7 月には、バス事業が働きやすい職場認定制度（※2）【一つ星】を取得した。

※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

■ より便利で安全な移動手段の提供に向けた取り組み

スマートフォンの急速な普及に伴い、アプリ機能等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。商都交通においても、全車に「Go」アプリが、約 20 台に「D i D i」アプリが導入済である。併せてキャッシュレス決済についても全車導入済みであり、増加している訪日外国人への対応も可能となっている。なお、現在導入を進めている LPGHV 車両は、UD（ユニバーサルデザイン）タクシーであり、お年寄りや子供が乗り降りし易い構造であることから乗客の利便性向上に寄与している。

貸切バスにおいても 36 台に自動ステップを、20 台に「プラズマクラスター（シャープが開発した空気浄化技術）」を導入済みであり、充電用の U S B ポートや A E D（自動体外式除細動器）、Wi-Fi の導入についても順次進めている。

【社会、経済面】

■ 女性ドライバーの積極的雇用を通じた雇用機会の拡充

タクシー事業では、2016 年に「女性ドライバー応援企業」として国土交通省から認定されており、積極的に女性の採用を行っている。2023 年 8 月現在、全ドライバー 316 人の内、18 人が女性であり今後も女性採用率を高めていく方針である。バス事業でも 2023 年 5 月に一般社団法人 女性バス運転手協会に加入し、女性バス乗務員の採用を積極的に行



HP より

っている。柔軟な勤務体系や防犯カメラ等の安全設備の導入に加え、女子トイレの増設や、ウォッシュレットの完備、洗面台の更新などによって、女性乗務員にとって働きやすい環境整備を行っている。業界全体として人手不足が深刻化する中、当社は女性が働きやすい環境づくりを推進することで、積極的な登用を行っている。

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
ポジティブインパクト	雇用、移動手段、包摂的で健全な経済、経済収束
ネガティブインパクト	保健・衛生、雇用、移動手段、大気、土壌、生物多様性と生態系、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
教育、雇用、包摂的で健全な経済	➢ 女性ドライバー・乗務員の増加
移動手段	➢ 利便性、安全性向上につながるサービスの提供

■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
保健・衛生	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 事故発生件数をゼロとする ➢ 安全認定基準（バス）の三ツ星の継続
大気、気候	<ul style="list-style-type: none"> ➢ CO2 や汚染物質の排出が少ない車両の増加
雇用	<ul style="list-style-type: none"> ➢ （タクシー）働きやすい職場認定制度「一つ星」認証取得 ➢ （バス）働きやすい職場認定制度「二つ星」認証取得

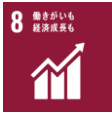

同社事業では該当する取り組みがないことから、UNEP FI のインパクト分析で発出された「経済収束」はポジティブ・インパクトとして特定していない。また、「移動手段」については、該当する取り組みがないこと、運輸事業であることから土壌への汚染物資の排出がないこと、生態系への影響もないこと、天然資源の利用もないこと、事業上発生する廃棄物も殆どないことから、「土壌」「生物多様性と生態系」「資源効率・安全性」「廃棄物」もネガティブ・インパクトに特定しない扱いとした。



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

商都交通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。


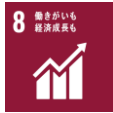
【ポジティブ・インパクト】


特定したインパクト	教育、雇用、包摂的で健全な経済（ダイバーシティ推進）		
取組内容（インパクト内容）	女性の活躍の場を広げる取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● （タクシー）毎年女性ドライバーを 1 名以上新規採用する。（2023 年 8 月現在、女性ドライバー 18 名） ● （バス）2024 年までに女性乗務員を 1 名以上新規採用する。（2023 年 8 月現在、女性乗務員ゼロ） 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 車両には防犯カメラ等の安全設備、事務所には女性専用ロッカーの増設など、女性ドライバー・乗務員が安全で安心して働ける職場づくりに取り組む。 ➢ 短時間勤務など柔軟な勤務体系の維持、改善に取り組む。 		
貢献する SDGs ターゲット	4.3	2030 年までに、全ての人が男女の区別なく、手の届く質の高い技術教育・職業教育及び大学を含む高等教育への平等なアクセスを得られるようにする。	



	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		
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"> ● （タクシー）UD（ユニバーサルデザイン）タクシーを毎年10台以上導入する。（2023年8月現在31台） ● （バス）2026年までに自動ステップを全車両に導入し、プラスマクラスター搭載車両を毎年3台以上導入する。（2023年8月現在自動ステップ 31台、プラスマクラスター搭載車両 20台） 		
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（タクシー）には全てスマホ配車機能・キャッシュレス決済機能を搭載する。 ➢ 乗り降りしやすいUDタクシーの導入を進めていく。 ➢ 貸切部門（バス）の車両については、より多くの安全装備（自動ステップ、AED等）、快適装備（Wi-Fi、充電用USBポート等）の導入を行う。 		
貢献するSDGsターゲット	9.1	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。	
	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（安全管理）		
取組内容（インパクト内容）	従業員の安全意識の向上に向けた取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 年間事故発生件数ゼロとする。 （2015年以降ゼロであったが、2022年12月に1件発生） ● 安全認定基準（バス）の三ツ星の継続 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ドライブレコーダー映像を活用した点呼や事例の分析（タクシー事業）、個人の安全目標の進捗確認（バス事業）などによりドライバーの安全意識を高める。 ➢ 新たに導入する車両は引き続き新車とする。 ➢ 地元警察や業界団体との連携による安全講習会やセミナー・研修などを開催・受講する。 		
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	大気、気候		
取組内容（インパクト内容）	CO2や汚染物質の排出が少ない車両の増加		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● （タクシー）LPGHV車両を毎年10台以上導入する （2023年8月現在31台） ● （バス）低燃費車両を毎年3台以上導入する。 （2023年8月現在4台） 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 新車両代替の基準（走行距離）を見直す。 ➢ 代替にあたっては、環境負荷の低減に寄与する車両の導入を優先する。 		
貢献するSDGsターゲット	9.1	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。	

	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、大気の水質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。	

特定したインパクト	雇用（働きやすい職場環境）		
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"> ● （タクシー）2024年中に働きやすい職場認定制度「一つ星」認証取得 ● （バス）2026年までに働きやすい職場環境認定制度「二つ星」認証取得 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 研修や講習会等を通じて、労働関連法規の遵守に努める。 ➢ 衛生管理者による職場巡査、ストレスチェックの実施やハラスメント相談窓口等の活用による職場点検などを通じて、労働環境改善に努める。 ➢ 通行料金帰路会社負担制度や柔軟な勤務体系の維持などにより過度な時間外勤務の発生を抑え、計画的な有給休暇の取得を促す。 ➢ 業務上必要な資格（普通二種免許等）取得推進のため、提携関係にある自動車学校との取得支援制度を継続する。 		
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。	

5.サステナビリティ管理体制

商都交通では、本ファイナンスに取り組むにあたり、三野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、三野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三野常務を中心として、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	三野勝義
(プロジェクト・リーダー及び事務局)	常務取締役	三野裕義

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、商都交通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、商都交通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。商都交通は、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 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