

株式会社北海道銀行が実施する 北海道車輛運送株式会社に対する 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、株式会社北海道銀行が実施する北海道車輛運送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7月11日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

北海道車輛運送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：株式会社北海道銀行

評価者：株式会社道銀地域総合研究所

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、株式会社北海道銀行（「北海道銀行」）が北海道車輛運送株式会社（「北海道車輛運送」）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、株式会社道銀地域総合研究所（「道銀地域総合研究所」）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。北海道銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、道銀地域総合研究所・一般財団法人北陸経済研究所・株式会社浜銀総合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、北海道銀行及び道銀地域総合研究所にそれを提示している。なお、北海道銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、IFC（国際金融公社）または中小企業基本法の定義する中小企業、会社法の定義する大会社以外の企業としている。

JCR は、中小企業のインパクト評価に際しては、以下の特性を考慮したうえで PIF 原則との適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、PIF 原則で参照するインパクトエリア/トピックにお



JCR Sustainable PIF for SMEs

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。

北海道銀行及び道銀地域総合研究所は、本ファイナンスを通じ、北海道車輛運送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、北海道車輛運送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。

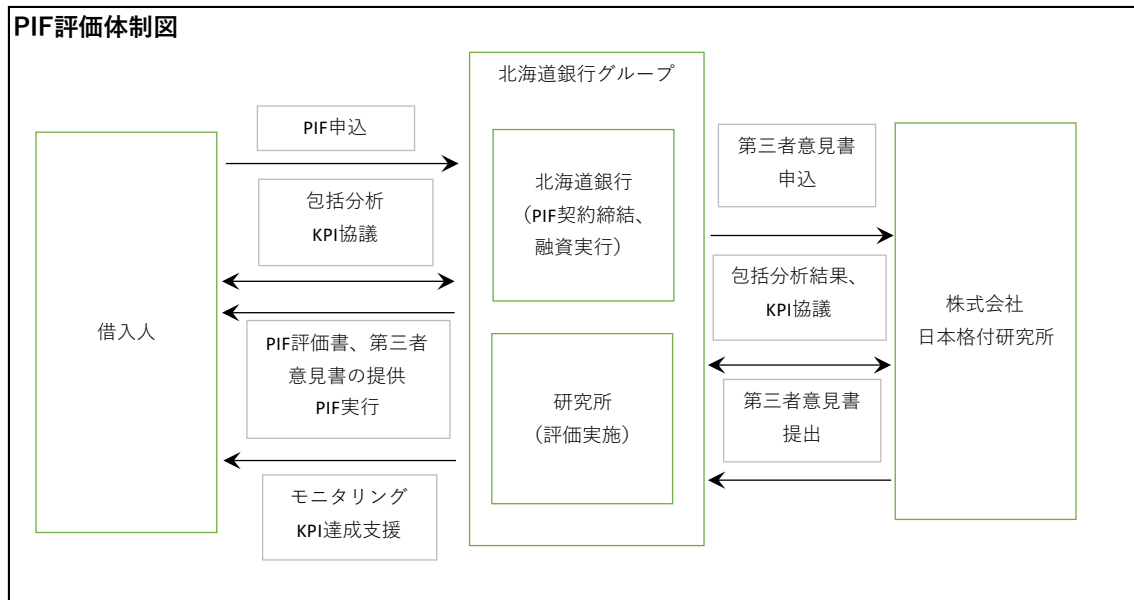
PIF 原則 2

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、北海道銀行が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

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) 北海道銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



※研究所：道銀地域総合研究所・北陸経済研究所・浜銀総合研究所
 (出所：北海道銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、北海道銀行では社内規程を整備している。

(3) インパクト分析・評価の方法とツール開発について、北海道銀行からの委託を受けて、道銀地域総合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、全て道銀地域総合研究所が作成した評価書を通して北海道銀行及び一般に開示される予定であることを確認した。



PIF 原則 4 評価

事業主体（銀行・投資家等）の提供する PIF は、実現するインパクトに基づいて内部の専門性を有した機関または外部の評価機関によって評価されていること。

本ファイナンスでは、道銀地域総合研究所が、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北海道車輛運送から貸付人である北海道銀行及び評価者である道銀地域総合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

菊池 理恵子

菊池 理恵子



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と問わず、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

評価対象企業：【北海道車輛運送株式会社】

評価実施機関： 株式会社道銀地域総合研究所



北海道銀行グループ

株式会社 道銀地域総合研究所

DOGIN REGIONAL RESEARCH INSTITUTE Co., Ltd.

道銀地域総合研究所は、国連環境計画金融計画（UNEP FI）が公表しているポジティブ・インパクト・ファイナンス原則に則り、北海道車輛運送株式会社（以下、北海道車輛運送）の包括的なインパクト分析を行った。

北海道銀行は、本評価書で特定されたポジティブ・インパクトの向上とネガティブ・インパクトの低減に向けた取組みを支援するため、北海道車輛運送に対し、ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る借入金の概要

借入人の名称	北海道車輛運送株式会社
借入金の金額	200 百万円
借入金の資金使途	事業資金
モニタリング期間 (返済期限)	5 年 (2029 年 6 月 25 日)

1. 北海道車輛運送の事業概要

(1) 会社概要

企業名	北海道車輛運送株式会社
従業員数	203 人 (2023 年 12 月末現在)
売上高	2,065 百万円 (2024 年 3 月期)
所在地	北海道札幌市北区北 22 条西 3 丁目 2 -18
主たる事業分野	一般貨物自動車運送業（特別積合せ貨物運送業を除く）
営業所	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌営業所 北海道札幌市北区北 22 条西 3 丁目 2-18 ・苫小牧営業所 北海道苫小牧市新明町 1 丁目 6-5 ・旭川営業所 北海道旭川市永山北 1 条 9 丁目 31-4 ・帯広営業所 北海道帯広市西 20 条北 1 丁目 1-6 ・江別営業所 北海道江別市工栄町 25-12 ・釧路営業所 北海道釧路市星ヶ浦南 2 丁目 7-3 ・苫小牧東営業所 北海道苫小牧市あけぼの町 1 丁目 3-7 ・函館営業所 北海道函館市西桔梗町 246 番地 133
事業所	<ul style="list-style-type: none"> ・苫小牧事業所 北海道苫小牧市晴海町 43 番地 49 菱中自動車運輸内 ・江別事業所 北海道江別市工栄町 25-12 ・旭川事業所 北海道旭川市永山北 1 条 9 丁目 31-4 ・釧路事業所 北海道釧路市星ヶ浦南 2 丁目 7-3

(2) 主な沿革 (抜粋)

西暦年	月	主な内容
1957	10	各種自動車の陸送業務の開始
1960	3	旭川営業所を開設、旭川地区の陸送業務開始
1965	2	一般区域（限定）貨物自動車運送事業を開始
	9	苫小牧営業所を開設、苫小牧地区の陸送業務開始
1966	5	釧路営業所を開設、釧路地区の陸送業務開始
1967	8	帯広出張所を開設、十勝地区の陸送業務開始
1968	5	苫小牧地区の一般貨物自動車運送事業を開始
1969	7	旭川地区一般貨物自動車運送事業を開始
1972	8	苫小牧事業所を開設
1982	6	江別営業所を開設
1996	8	函館営業所を開設
2002	8	旭川事業所を開設
2004	2	代表取締役 小泉孝氏が退任、代表取締役に中村正義氏が就任
2010	4	苫小牧東営業所を開設
2021	7	代表取締役 中村正義氏が退任、代表取締役に小泉直哉氏が就任

(3) 主な事業活動

北海道車輛運送は、自動車、及びトラックの車両輸送とトラクタヘッドによるシャーシ輸送を中心に事業展開を図っている物流企業である。

キャリアカー部門		車両輸送を中心に新車、中古車、レンタカー、一般車両等の輸送を行っており、一貫輸送の革新に努め、全道一円に回送している。また、船会社や同業者とのネットワークを活用して、陸上輸送と海上輸送の組合せにより日本全国へ効率の良い輸送を実施している。
自走部門		キャリアカーでは輸送不可能な大型車や特殊車等は、自社の自走スタッフによる安全第一とした輸送を行っている。
一般・雑貨部門		紙や農産物を中心に、船会社や同業者とのネットワークを活用して、北海道をはじめ日本各地へ迅速かつ効率的なトレーラー輸送を実施している。

(4) 企業理念等

経営理念	すべての企業活動を通して 地域社会の発展に貢献するとともに 全従業員の成長と幸せを実現する
経営基本方針	一、お客様・荷主様に対し、絶対的な信頼と安心・安全を約束します 二、物流という社会的使命を胸に、社会にいかに関与できるかを日々想像します 三、無事故・無災害に徹します 四、作業・輸送の効率化でコスト削減を図り、安定した利益を確保し続けます 五、より文化的な生活を全従業員に約束し、温かな企業風土を作ります
社訓	各自が優れていても結果とは成らない それが一丸となって初めて成果となる 職場とは「団体競技」である
基本行動規範	和の心を重んじ、常に団体競技を行っているということを忘れない各人が情熱を持ち、助け合いながら仕事に精進し、決して誇る事の無く、謙虚に正直に日々を全うする。我々は同じ志を持った同士である

(出所) 北海道車輛運送 HP

(5) 各種認証の取得

各種許可 資格一覧	一般区域貨物自動車運送事業
	自動車運送取扱事業
	標準引越運送
	一般貨物自動車運送事業
	貨物運送取扱事業（利用運送）



北海道車輛運送 代表取締役社長 小泉 直哉 氏



北海道車輛運送 社屋

(出所) 北海道車輛運送

(6) 内部環境・外部環境

①内部環境

北海道車輛運送は、1957年の創業以来、陸上輸送のプロフェッショナルとして半世紀以上にわたり、北海道の物流を支えている企業の一つである。北海道札幌市の本社・事業所をはじめ、北海道内の8営業所と4事業所が一丸となって地域に密着した物流サービスを提供している。

自動車や大型トラック、特殊車両（消防車等）の輸送をはじめ、紙や農産物などをトレーラーに積んで陸上輸送する「シャーシ輸送」等を主力事業としている。また、北海道車輛運送の事業の特長として、車両運搬に特化したトラック「キャリアカー」を110台保有しており、北海道外から船揚げされた車両を中心に北海道内に輸送しているほか、キャリアカーでは輸送できない大型車両の場合でもドライバーが自走することによって、北海道内の輸送網を構築している。

図表 1 北海道車輛運輸 組織図



【ポイント】

- ・北海道内各地に営業所・事業所を構えており、北海道内の輸送網を構築している。
- ・自動車や大型トラック、特殊車両（消防車等）等の輸送を通じて、大手取引先との営業基盤が築けている。
- ・キャリアカーを110台保有するほか、自走でも対応している車輛輸送のエキスパートである。



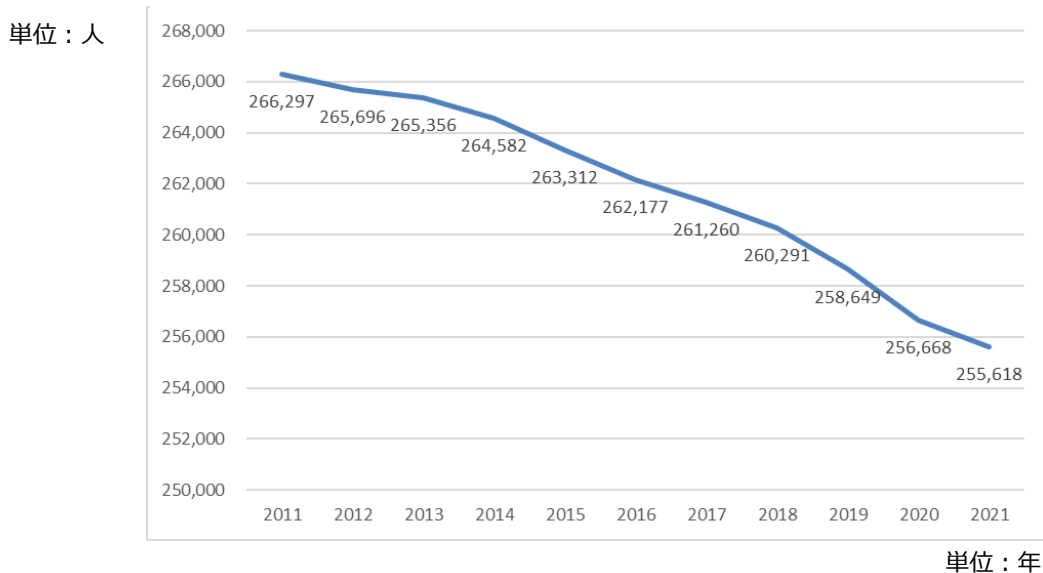
青いカラーが特徴的な北海道車輛運送のキャリアカー、保有台数は110台
(出所) 北海道車輛運送

②外部環境

ア. 深刻なトラックドライバー不足問題

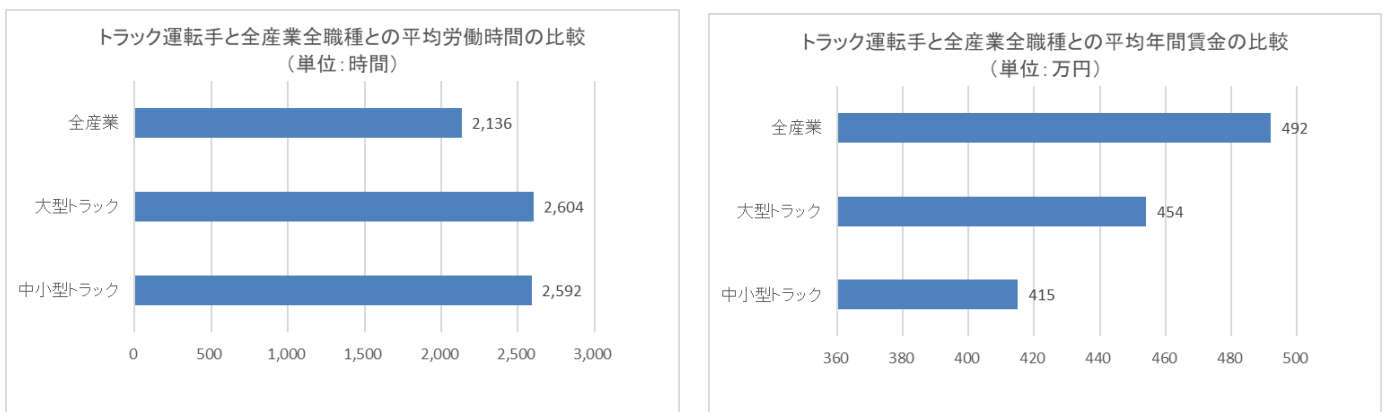
北海道における大型（第1種）運転免許保有者数は減少傾向にあるとともに、トラックドライバー不足も顕著であり、年々深刻化している。主な原因としては、労働時間に対して賃金が低いという点である。労働条件の比較によるとトラックドライバーの平均労働時間は、全産業全職種の平均と比較して2割程長くなっている一方で、ドライバーの平均年収は、全産業全職種の平均年収より約1～2割も下回っている。トラックドライバーの長時間労働の主な要因としては、積み降ろし場所での長時間の荷待ち時間や荷役時間に加えて、北海道においては輸送距離の長さが大きな要因となっている。

図表 2 北海道の大型（第1種）運転免許保有者数



(出所) 警察庁「運転免許統計」より道銀地域総合研究所作成

図表 3 トラック運転手と全産業全職種との平均労働時間・年間賃金との比較



(出所) 厚生労働省「平成 29 年度賃金構造基本統計調査」より道銀地域総合研究所作成

イ. 物流の「2024年問題」

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が適用されることとなった。ドライバーの時間外労働時間が年間960時間に制限されることによって、一人当たりの走行距離が短くなり、長距離輸送の困難が懸念されていることに加え、物流・運送業界の売上減少、トラックドライバーの収入減少等も懸念されている。さらに収入が減少してしまうことによって、ドライバーの離職も加速してしまう可能性もあるため、業界全体として人手不足の負のスパイラルが生じてしまうおそれがある。現在、物流・運送業界は、人材・労働力不足に加え、人材の高齢化の問題を抱えており、特に北海道は都市間の移動距離が長いいため、問題がより顕著な地域でもある。今後、これらの問題に対して、荷主事業者等の意識醸成、物流プロセスの効率化に向けた課題解決への取組み、DX導入による業務効率化等の対策が急務となっている。

図表4 トラックドライバーの労働環境を巡る状況

	施行/ 適用時期	項目		現状	適用後	
労働 基準法	2024年4月	時間外労働上限	年	1,176時間 (休日労働含む)	960時間 (休日労働含まず、罰則(※1)あり)	
改善 基準告示	2024年4月	拘束時間上限	年	原則	(記載なし)	3,300時間
				特例	3,516時間 (労使協定による)	3,400時間 (労使協定による)
			月	原則	293時間	284時間
				特例	320時間 (労使協定による。年6回まで)	310時間 (労使協定による。年6回まで、連続3カ月まで)
			日	原則	13時間	13時間
				特例	16時間 (15時間超は週2回まで)	15時間 (長距離輸送(※2) のみ、かつ住所地以外での休息を行う週は2回を限度 に16時間まで)
		休息时间下限 (勤務間インターバル)		8時間		11時間を基本とし、 9時間 (長距離輸送(※2)のみ、かつ住所地以外での休息を 行う週は2回を限度に8時間以上。ただし休息が9時間 未満となった場合、当該輸送後に12時間以上の休息が 必要)
		運転時間上限	日	9時間 (2日平均)		9時間 (2日平均)
週	44時間 (2週平均)		44時間 (2週平均)			
連続運転時間上限		4時間		4時間 (やむを得ない場合は30分まで延長可)		

※1 6か月以下の懲役または30万円以下の罰金

※2 長距離輸送とは、ドライバーが事業所を出発してから当該事業所に帰着するまでの走行距離が450km以上の貨物輸送をいう

(出所)国土交通省 HP

【ポイント】

- ・深刻なトラックドライバー不足問題
- ・物流の「2024年問題」に対して、業界全体として対策が急務
- ・働き方改革関連法により、トラックドライバーの長時間労働等の是正につながる一方、一人当たりの労働時間の短縮による輸送力低下の懸念

(7) 安全への取組み

①各種認証の取得

運送事業者として、近年、輸送品質や安全性の向上、環境への配慮といった課題に直面しており、北海道車輛運送は安全で環境に配慮した輸送を実行するため、以下の各種認証を取得している。



貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）

全日本トラック協会が認定・公布する安全性優良事業所の認証。荷主企業がより安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性に対する意識向上や環境整備を図るため、事業所単位での取り組みを評価し、一定の基準をクリアした事業所が「安全性優良事業所」として認定を受ける。2023年12月現在で、全国で29,044事業所（全事業所の33.6%）が安全性優良事業所に認定されている。

②運輸安全マネジメント制度による安全管理

国土交通省においては、2005年に福知山線脱線事故を始めとして運輸事業において複数の重大な事故・トラブルが発生したことを踏まえ、運輸の安全性の向上のための鉄道事業法（昭61法92）等の一部を改正する法律（平18法19）に基づき、運輸安全マネジメント制度を2006年に導入している。

具体的には、ヒヤリ・ハット情報の収集とそれに基づく事故の未然防止活動を中心に、PDCAサイクルを回すことで取組内容を継続的に改善しながら、運輸事業者が経営トップから現場まで一丸となって自律的に安全管理に取り組む仕組みであり、その取組状況を国土交通省は陸・海・空の輸送モードを横断的に評価し、助言を行っている。また、自社における取組内容は、毎事業年度にホームページ等で公表しなければならない。

図表 5 運輸安全マネジメント制度の概略



(出所) 国土交通省

③安全への具体的な取組み

北海道車輛運送では、運輸安全マネジメント制度等により、主に以下の項目について安全管理に努めている。

1	全車両にデジタコグラフを導入済み。
2	安全会議の定期開催を実践していることに加え、実際の自社のドライブレコーダー映像を用いた危険予知トレーニングを実施している。
3	全社員の安全意識向上のため、定期的に社内安全キャンペーンを実施している。
4	ドライバーにきめ細やかな指示、指導を行うため、事業所単位で乗務員から安全指導員を選任し、安全活動を実施している。
5	社内に専門機関（安全管理室）を設置しており、定期的な活動のほか、事案発生時には速効性のある有効な対策を講じている。

(8) SDGs への理解と取組み

①SDGs 私募債の受託・引受

北海道車輛運送では、SDGs の取組みの一環として、全車両へのデジタルタコグラフの導入を進めており、労働時間の管理や急加速急発進の防止によるドライバーの安全性の向上を目指している。この取組みに関して、株式会社七十七銀行（宮城県仙台市）では、北海道車輛運送が当該銀行の保証により発行する無担保社債を受託・引受した。主な内容は以下のとおり。

図表 6 北海道車輛運輸の「77SDGs 私募債」の受託・引受

77 七十七銀行
BANK
News Release 2022年10月31日

Vision 2030
未来を切り拓くリーディングカンパニー

**「77SDGs 私募債（企業応援型）」の受託・引受について
（北海道車輛運送株式会社）**

株式会社七十七銀行（頭取 小林 英文）は、北海道車輛運送株式会社が当行の保証により発行する下記の無担保社債を受託・引受いたしましたので、お知らせいたします。
本件は、SDGs の趣旨に賛同し、SDGs への達成へ具体的な取組みを行っている企業を対象として、発行時の手数料の一部を優遇することにより、持続的な成長を支援するものです。
当行では、「七十七グループのSDGs宣言」を踏まえ、今後とも積極的な資金供給に加え、資金調達手段の多様化ニーズへの対応など、適切なソリューションを提供することにより、お取引先企業とともに地域貢献および地方創生の推進に取り組んでまいります。

記

発行企業：北海道車輛運送株式会社（本社：北海道札幌市、代表取締役：小泉 直哉）
業種：運送業
保証：当行100%保証
発行日：2022年9月30日
期間：5年
発行金額：50百万円
資金使途：長期運転資金

～発行企業様の概要～
当社は、北海道札幌市に本社を置く1957年創業の陸上運送業者であり、道内一円を中心として全国各地に様々なモノとお客さまの気持ちを選んで運んでいます。
キャリアカーによる各種自動車の輸送や、トレーラーを使用した一般雑貨等の陸上輸送だけでなく、フェリー会社と連携し、陸上輸送と海上輸送を組み合わせることで、日本全国に効率よく迅速な輸送を行っています。
当社はSDGsへの取組みとして全車両へのデジタルタコグラフの導入を進めており、労働時間の管理や急加速急発進の防止によるドライバーの安全性の向上を目指しています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

SDGs (Sustainable Development Goals)
2015年9月に、国連に加盟する全ての国が全会一致で採択した国際目標であり、17のゴールと、169のターゲットから構成されています。
七十七グループは2020年7月に「七十七グループのSDGs宣言 ～もっと、ずっと、地域と共に。～」を表明し、SDGsに対する取組みを更に強化するため、2021年10月より「SDGs実践計画」を策定しております。

以上

77 GROUP | **SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS** | **77**

七十七グループは持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています。

もっと、ずっと、地域と共に。

出所：株式会社七十七銀行 HP

2. 【北海道車輛運送】の包括的分析

セグメント、エリア及びサプライチェーンの観点から、インパクトを生み出す要因を包括的に検討した。

(1) 業種別インパクトの状況

PIF 原則及びモデル・フレームワークに基づき、道銀地域総合研究所が定めるインパクト評価の手続きを実施した。まず、北海道車輛運送の事業については、国際標準産業分類における「陸路貨物運送業」に整理した。事業別の UNEP FI の分析ツールによるポジティブ、ネガティブなインパクトエリアの判定結果は、以下の通り。各インパクトエリア内で該当したインパクトトピックの内訳は、別表 1 のとおり。

《産業分類別及び全体の特定したインパクトの一覧》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	全事業	
		ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障		●
	健康および安全性		●
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	●	
	生計	●	●
社会経済	健全な経済	●	
環境	気候の安定性		●
	生物多様性と生態系		●
	サーキュラリティ		●

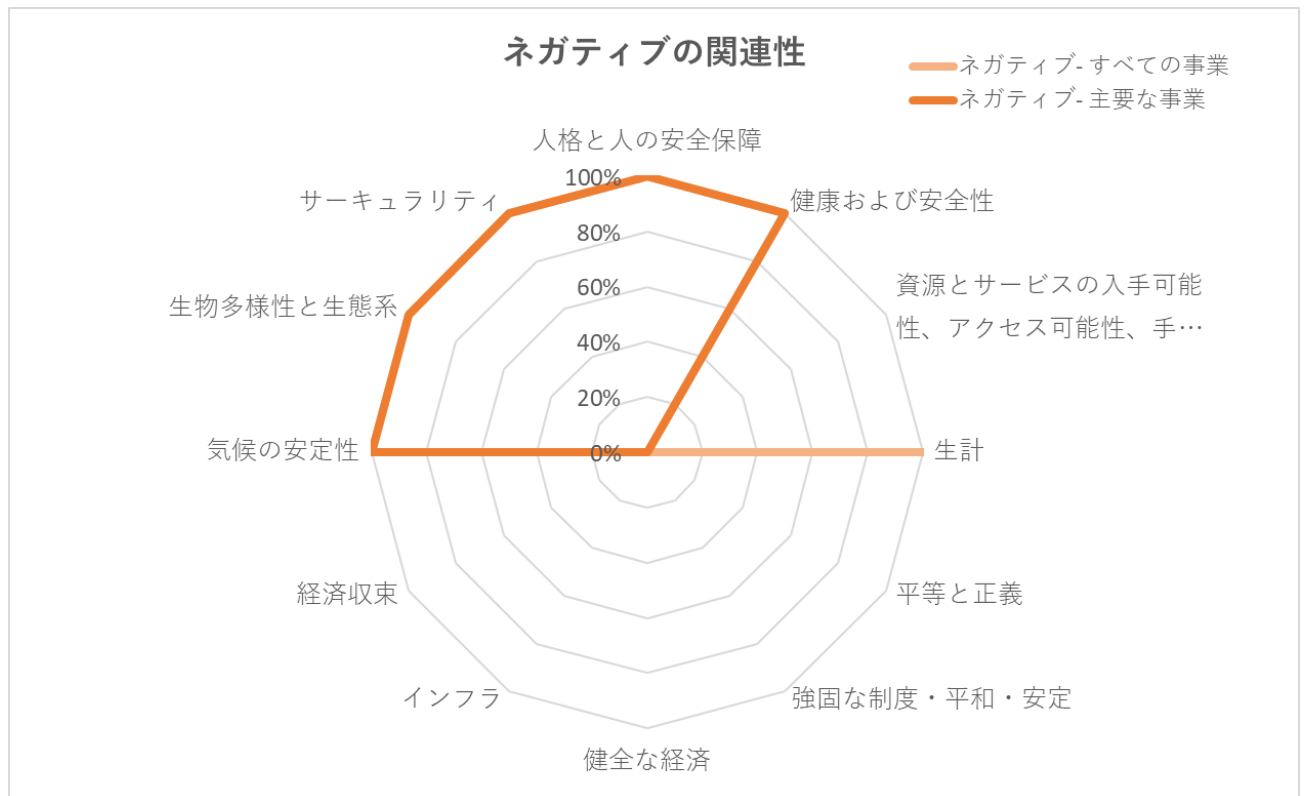
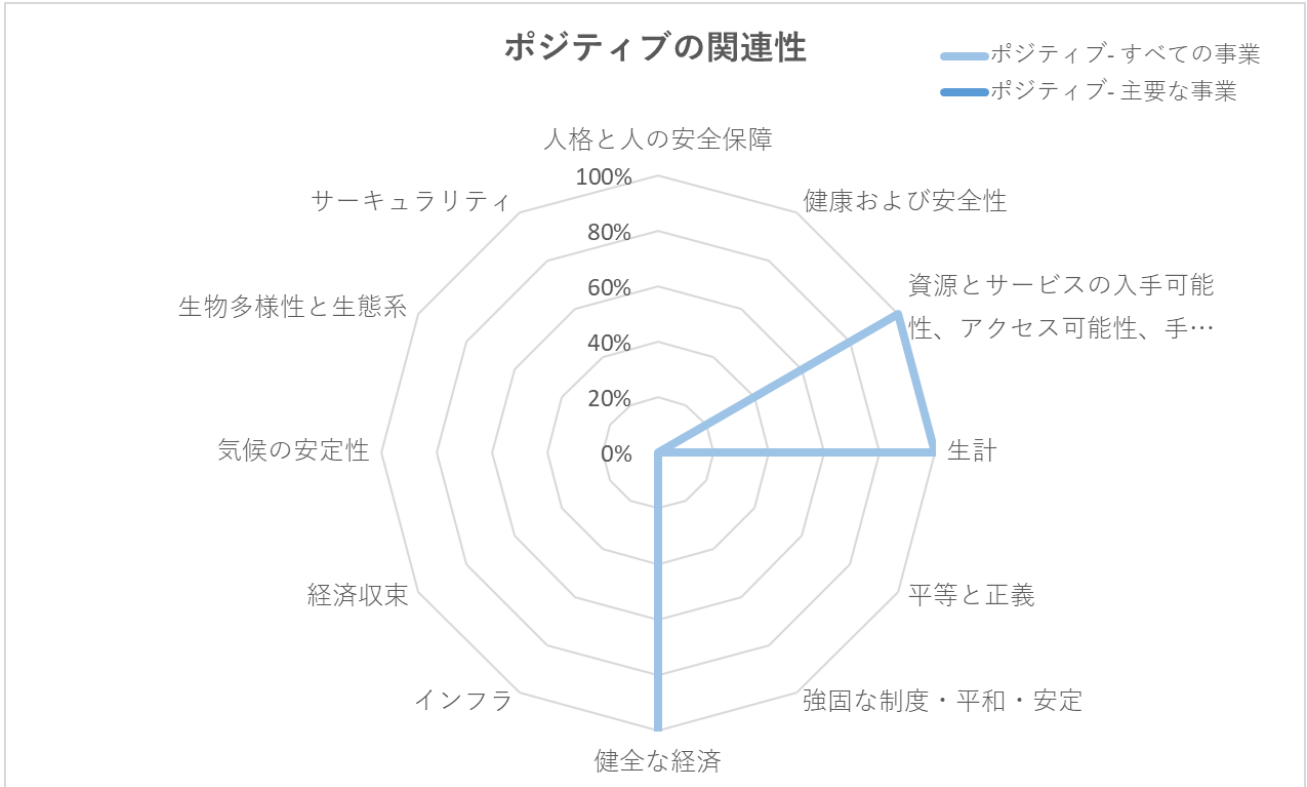
(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

《別表 1》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	全事業 4923 陸路貨物運送業	
			ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障	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	—		●
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	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		
	生計	雇用	●	
		賃金	●	
		社会的保護		●
平等と正義	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	強固な制度・平和・安定	法の支配		
		市民的自由		
	健全な経済	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	—			
環境	気候の安定性	—		●
	生物多様性と生態系	水域		
		大気		●
		土壌		●
		生物種		●
		生息地		●
	サーキュラリティ	資源強度		●
廃棄物			●	

(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

<全体のデフォルトインパクトレーダー>



これらの集約結果、及び北海道車輛運送の個別要因を加味した修正結果は、以下のとおり。また、インパクトピック単位での修正内容は別表2のとおり。

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	全事業			全事業	
		ポジティブ	ネガティブ		ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障		●			●
	健康および安全性		●			●
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	●		●		
	生計	●	●	●	●	
	平等と正義					●
社会経済	健全な経済	●				
環境	気候の安定性		●			●
	生物多様性と生態系		●			●
	サーキュラリティ		●			●

(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

まず、UNEP FI が定めたインパクト評価ツールを用い、ポジティブ・インパクトが発現するインパクトトピックとして「移動手段」、「雇用」、「賃金」、「零細・中小企業の繁栄」を確認した。

一方、ネガティブ・インパクトが発現するインパクトエリア／トピックとして、「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」を確認した。なお、標準値からの追加・削除したインパクトエリア／トピックは以下のとおり。

		インパクト カテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	追加・削除した理由
追加 項目	ポジティブ・ インパクト	社会	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	教育	社内研修等の推進を通じて労働環境の改善や人材育成の強化に注力しているため、ポジティブ・インパクトの対象に追加した。
	ネガティブ・ インパクト	社会	平等と正義	ジェンダー平等	ダイバーシティ等の取組みを通じて不平等の是正を行っているため、ネガティブ・インパクトの対象に追加した。
				民族・人権平等	
				年齢差別	
その他の社会的弱者					
削除 項目	ポジティブ・ インパクト	社会	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	移動手段	事業内容が商用目的でのモビリティへのアクセスに寄与するものではないため、ポジティブ・インパクトの対象から削除した。
		社会経済	健全な経済	零細・中小企業の繁栄	事業内容が零細・中小企業の経済力の向上に寄与するものではないため、ポジティブ・インパクトの対象から削除した。
	ネガティブ・ インパクト	社会	人格と人の安全保障	自然災害	自社の事業において、持続不可能な土地利用を行っていないためネガティブ・インパクトから削除した。
		環境	生物多様性と生態系	土壌	事業が土壌の質の悪化、生態系への悪影響をもたらさないため、ネガティブ・インパクトの対象から削除した。
生物種					
生息地					

《別表 2》

インパクトカテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	全事業		全事業	
			ポジティブ	ネガティブ	ポジティブ	ネガティブ
社会	人格と人の安全保障	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	—			●	
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	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				
	生計	雇用	●			
		賃金	●			
		社会的保護			●	
平等と正義	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	強固な制度・平和・安定	法の支配				
		市民的自由				
	健全な経済	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	—					
環境	気候の安定性	—			●	
	生物多様性と生態系	水域				●
		大気				●
		土壌				●
		生物種				●
		生息地				●
	サーキュラリティ	資源強度				●
		廃棄物				●



(出所) UNEP FI 分析ツールより道銀地域総合研究所作成

3. インパクトに係る戦略的意図やコミットメント




インパクトテーマと、PIF 原則及びモデル・フレームワークにより、特定したインパクトエリアまたはトピックの関連は、以下のとおり。

	インパクトテーマ	特定したインパクトエリア	特定したインパクトトピック
I	環境配慮に向けた取組み	気候の安定性	—
		生物多様性と生態系	大気
		サーキュラリティ	資源強度、廃棄物
II	働きやすい職場づくりに向けた取組み	健康および安全性	—
		資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	教育
		生計	雇用、賃金、社会的保護
		平等と正義	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

4. 北海道車輛運送に係る本ポジティブ・インパクト・ファイナンスにおける KPI の決定

特定したポジティブ・インパクト（以下 PI）とネガティブ・インパクト（以下 NI）の内容を記載する。

（1）環境配慮に向けた取組み

項目	内容
インパクトの種類	NI の低減
インパクトエリア/トピック	NI:〈気候の安定性〉、〈大気〉、〈資源強度〉、〈廃棄物〉
影響を与える SDGs の目標	  
内容・対応方針	環境配慮に向けた各種施策の実行
毎年モニタリングする目標と KPI	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自社事業における環境配慮に向けた取組みの促進 <p>【KPI】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送部門における低排出ガス車や低燃費車の入替 103 台(2022 年度末)→111 台(2028 年度末) ・社用車等の低排出ガス車や低燃費車の保有実績 電気自動車：1 台(2022 年度末)→3 台 (2028 年度末) ハイブリッド車：7 台(2022 年度末)→8 台(2028 年度末) ・2028 年度末までに輸送改善等による二酸化炭素排出量を 2022 年度末対比 10%削減 ・2028 年度末までに DX 化推進による紙使用量を 2022 年度末対比 30%削減 ・2028 年度末までに LED ライトを 50 本導入

①大気汚染対策への取組み（NI：〈気候の安定性〉、〈大気〉、〈資源強度〉）

環境問題への関心の高まりで、排気ガスに含まれる NOx（窒素酸化物）や PM（粒子状物質）の規制は年々厳しくなっており、トラックに対しても高い環境性能が強く求められている。北海道車輛運送では、エコドライブの促進やアイドリングストップの励行を徹底することで、NOx や PM の排出抑制に努めており、今後も車両の入替にあたっては、低排出ガス車や低燃費車を継続して採用していくことで、大気汚染の防止に努めていく。加えて、フェリー会社と連携し、陸上輸送と海上輸送を組み合わせる等の輸送改善を取組むことで、二酸化炭素排出量削減も図っていく。

ア. 北海道車輛運送の輸送実績

部門	主に輸送しているもの	年間当たりの輸送量（2023 年 3 月末）
キャリアカー部門	新車、中古車	約 315,000 トン
自走部門	トラック	約 180,000 トン
一般・雑貨部門	紙製品・農産物	約 324,000 トン

イ. 輸送部門における低排出ガス車や低燃費車の保有及び導入実績・目標

保有車両	2023年3月末 実績		2029年3月末目標	
	保有台数	うち低排出ガス車 低燃費車の導入台数	保有台数	うち低排出ガス車 低燃費車の導入台数
1 台積積載車	15	15	15	15
2 台積積載車	2	2	3	3
3 台積積載車	8	8	9	9
5 台積積載車	5	5	7	7
トラクタ（輸送部）	36	36	38	38
トラクタ（運送部）	35	35	37	37
チップ車	2	2	2	2
トレーラー	43	0	45	0
合計	146	103	156	111

ウ. 社用車等の低排出ガス車や低燃費車の保有実績・目標

保有車両	保有台数実績（2023年3月末）	保有台数目標（2029年3月末）
電気自動車	1	3
ハイブリッド車	7	8

エ. 輸送改善等による二酸化炭素排出削減実績や目標

フェリー会社と連携し、陸上輸送と海上輸送を組み合わせる（モーダルシフト）等の輸送改善を取組むことで、二酸化炭素排出量削減を図っていく。

2023年3月末	目標（2029年3月末）
二酸化炭素排出量 約 6,357t-CO ₂	2023年3月末と比較して 10%削減

②DX 化推進による紙使用量の削減（NI:〈資源強度〉、〈廃棄物〉）

北海道車輛運送では以下の DX 化推進の取組みにより紙の使用量削減を図っている。

ア. DX 化推進による紙使用量の削減

2023年3月末	目標（2029年3月末）
紙の購入枚数 約 59 万枚／年	2023年3月末と比較して 30%削減
紙の削減に向けた主な取組み <ul style="list-style-type: none"> ・各提出書類を PDF によってメール送信し、本社にて一括保存 ・見積書、請求書関係を電子保存 ・その他、電子化へ向け紙ベースのものを徐々にデータ、PDF 等に切替中 	

③LED ライトの導入（NI:〈気候の安定性〉）

北海道車輛運送の LED ライト設置実績と導入目標については、以下のとおり。今後、旭川営業所の建て替えの際に、新規に LED ライトの導入を予定しており、引き続き、省電力化による二酸化炭素排出量の削減に取り組む。

ア. LED ライトの導入目標

2023年3月末	目標（2029年3月末）
（LED ライトの設置本数）：140 本	（LED ライトの導入本数）：50 本

(2) 働きやすい職場づくりに向けた取組み

項目	内容
インパクトの種類	PI の向上、NI の低減
インパクト エリア/トピック	PI : 〈教育〉、〈雇用〉、〈賃金〉 NI : 〈健康および安全性〉、〈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〉
影響を与える SDGs の目標	    
内容・対応方針	多様な人材が働きやすい社内環境づくりの実践を通じて、従業員全員が差別なく働ける職場環境の確立
毎年モニタリングする 目標と KPI	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有給休暇取得率の向上 ・全社員平均残業時間ゼロ ・女性正社員雇用数の増加 ・女性役職者割合の増加 ・多様な人材の採用 ・従業員の資格取得体制の充実 ・労働災害事故の発生防止 <p>【KPI】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2028 年末までに全社員平均有給休暇取得率の向上(60%/2023 年→90%/2028 年) ・2028 年末までに全社員月間平均残業時間の削減(90 時間/2023 年→70 時間/2028 年) ・2028 年末までに女性正社員雇用数の増加 (14 人/2023 年→20 人/2028 年) ・2028 年末までに女性役職者割合の増加 (0%/2023 年→1%/2028 年) ・2028 年末までに障がい者の従業員数の増加 (1 人/2023 年→2 人/2028 年) ・2028 年末までに外国人の従業員数の増加 (0 人/2023 年→2 人/2028 年) ・2028 年末までにシニア層の従業員数の増加 (39 人/2023 年→45 人/2028 年) ・有資格者数の増加 (延べ人数) (28 人/2023 年 →32 人/2028 年) ・労働災害の発生件数ゼロを目指す

①ワークライフバランスの推進 (PI : 〈雇用〉 NI : 〈健康および安全性〉)

厚生労働省がこのほど公表した 2023 年「就労条件総合調査」によると、全国の年次有給休暇取得率の全業種平均が 62.1%である中、「運輸業、郵便業」の有休取得率は 59.1%で平均を下回っている。

北海道車輛運送では、働き方改革関連法を遵守していることに加え、労使協定 (36 協定) も締結しており、福利厚生充実の充実、社内の業務フローの改善を通じて、2023 年末では平均有給休暇取得率は 60%、平均月間残業時間は 90 時間となっており、2028 年末までには平均有給休暇取得率 90%、平均月間残業時間 70 時間を目指している。引き続き、繁忙期・閑散期を勘案しながら、労働環境の改善に注力をしていく。

また、北海道車輛運送では、年次有給休暇を就業規則に定めているとともに、産休・育休・介護休業も就業規則内に定めており、これらの取組みを通じて、仕事と育児や介護の両立を支援すべく、ワークライフバランスを推進している。

なお、運送事業者においては、2024 年 4 月から働き方改革関連法施行により時間外労働の上限 (休日を除く年 960 時間) 規制等が適用された。この規制は、「2024 年問題」と称され、とりわけ他の業態よりも労働時間が長いとされるトラック事業については、労働時間が制限されることで、ドライバーの拘束時間が減少することに加え、輸送力の低下等が懸念されている。

北海道車輛運送においては、現状、新車ディーラー各店舗及び、中古車業者への個別配送が多く、特にトレーラドライバーの労働時間が長くなる傾向にある。このため、個別配送を軽減するためにハブアンドスポーク方式※1の輸送を推進するほか、自走スタッフを増員することも検討している。また、荷主等をはじめとする取引先等との紙ベースによるチェック作業は労力と工数がかかるため、今後、取引先等と協議した上でタブレットの導入も検討し、ドライバーの業務量軽減を図っていく。

※1 ハブアンドスポーク方式

中心拠点（ハブ）に貨物を集約させ、拠点（スポーク）毎に仕分けて運搬する輸送方式。ハブ拠点に荷物を集めて各地の集配拠点別に仕分けをすることで、効率良く配送するだけでなく、中継拠点を設けることで長距離での配送がなくなり、ドライバーの拘束時間を削減することが可能となる。

②ダイバーシティの推進

（PI：〈雇用〉、〈賃金〉 NI：〈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〉）

北海道車輛運送では、多様な人材の活用を推進しており、性別や年齢等、従業員全員が差別のない環境で生き生きと働けるように職場づくりを進めている。また、2024年問題によって物流・運送業界ではドライバー不足の加速、深刻化が懸念されており、これまで以上に多様な人材の労働参加が重要となっている。北海道車輛運送では、引き続き、女性やシニア層等の雇用も推進し、従業員が安心して就労できる環境整備に向けた取組みを引き続き図っていく

主な取組み項目	具体的な取組み内容
女性社員雇用の向上	女性ドライバーの積極的な採用を図っている。 全ドライバー数 129 人（うち、女性ドライバー数 4 人）
定年再雇用制度	60 歳での定年後も 65 歳まで雇用を継続し、65 歳以上はアルバイトとして雇用を継続している。
その他	療養と仕事の両立をサポートする仕組みを整備している。

ア. 従業員一覧(2023年12月末現在、単位：人)

全従業員数 203	男性	177	全従業員のうちパート従業員数	46
	女性	26	全従業員のうち 60 歳以上の従業員数	39
			全従業員のうち障がい者の従業員数	1

イ. 女性活躍推進・ダイバーシティの推進に向けた目標

項目	2023年12月末	目標(2028年12月末)
女性正社員数	14人	20人
役職者における女性の割合	0%	1%
障がい者従業員数(パート・アルバイト含む)	1人	2人
外国人従業員数(パート・アルバイト含む)	0人	2人
シニア層の従業員数(60歳以上、パート・アルバイト含む)	39人	45人

③社内教育の推進（PI：〈教育〉、〈雇用〉 NI：〈社会的保護〉）

北海道車輛運送では、事業者として人材教育は必要不可欠の課題となってきたため、社内教育の推進を通じて労働環境の改善や人材育成の強化に注力している。会社全体の生産性向上とレベルアップを目指した研修の実施により、全従業員の業務スキルの標準化及び向上を図っているほか、従業員の資格取得体制の充実に取り組んでおり、業務に必要な資格の取得については、社員のスキルアップを図る教育訓練の一環として、資格取得に必要な経費は会社で全額負担している。

ア. 研修の実施状況

研修名	実施頻度	主な研修内容
安全会議（荷主主催）	週 1 回	発生事故の原因・防止対策の共有
事故査定委員会	月 1 回	社内にて発生した事故・労災の原因を深堀し、防止策を話し合い、全部署へ展開・共有している。

イ. 資格者一覧(2023年12月末現在)

資格名	人数
運行管理者資格者	17人
整備管理者	11人

ウ. 有資格者※1の状況

2023年12月末	目標（2028年12月末）
有資格者（延べ人数） 28人	有資格者（延べ人数） 32人

※ 1 有資格者 特定の業務を行うことができることを証明する資格や認定、免許等（北海道車輛運送においては運行管理者資格者、整備管理者が該当）の保有者のこと

④労働環境改善に向けた取組み（NI：〈健康および安全性〉）

北海道車輛運送では、労働環境改善に対する以下の取組みを積極的に行っており、労使一体となり安全で衛生的な職場環境の整備に取組み、労働災害等の減少を図っている。

ア. 労働安全衛生に対する取組み状況




研修名	実施頻度	主な研修内容
安全会議（荷主主催）	週 1 回	発生事故の原因・防止対策の共有。
事故査定委員会	月 1 回	社内にて発生した事故・労災の原因を深堀し、防止策を話し合い、全部署へ展開・共有している

5. 本ファイナンスで KPI を設定したインパクトの種類、SDGs 貢献分類、影響を及ぼす範囲

(1) 本ファイナンスで KPI を設定したインパクトの種類、SDGs 貢献分類、影響を及ぼす範囲






北海道車輛運送の事業活動は、SDGs の 17 の目標と 169 のターゲットに以下のように関連している。

①環境配慮に向けた取組み

SDGs17 の目標	ターゲット	内容
	11.6	2030 年までに、大気の状態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。
	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。
	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。

期待されるターゲットの影響としては、環境負荷の低減に向けた各種施策の実行することで、二酸化炭素排出や廃棄物の削減に寄与する。

②働きやすい職場づくりに向けた取組み

SDGs17 の目標	ターゲット	内容
	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。
	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。
	8.8	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。

期待されるターゲットの影響としては、多様な人材が働きやすい社内環境づくりの実践を通じて、従業員全員が差別なく働ける職場環境の確立に寄与する。

(2) 企業の所在地において認識される社会的課題・環境問題への貢献

北海道車輛運送が拠点を置く札幌市では、札幌市環境基本条例に基づき、環境保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための「札幌市環境基本計画」(以下、本計画)を策定している。本計画は、第1次計画(1998年-2017年)に引き続き、札幌市におけるこれまでの環境問題に関する社会情勢の変化に対応するとともに、札幌市及び地球規模での環境問題の解決や将来に向けた環境政策のさらなる推進を図るため、2018年3月に「第2次札幌市環境基本計画」(2018年-2030年)を策定された。

①計画の役割と範囲

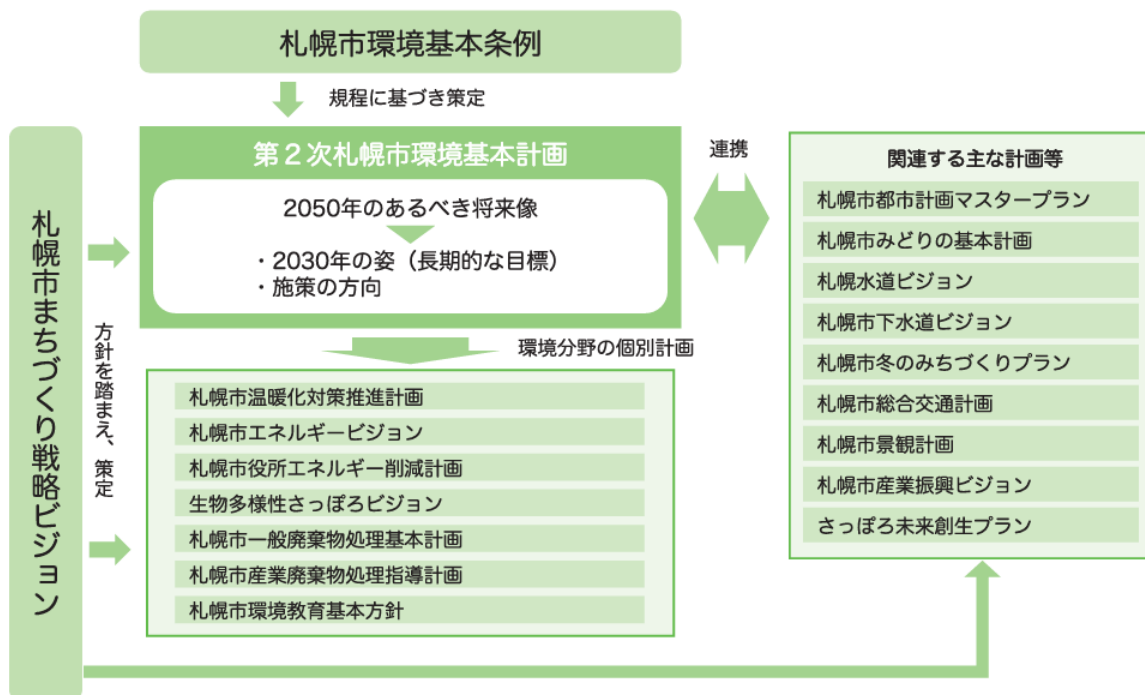
本計画は、札幌市の環境施策の基本となるものであり、市民・事業者・行政等の各主体がともに連携しながら一体となって環境保全対策に取り組むための共通認識を示すものである。昨今の環境問題は複雑化、多様化していることから、これまでのように特定の分野の環境対策を個別に進めるのではなく、横断的な視点や、環境保全対策による相乗的な効果(マルチベネフィット)の観点を持ちながら、総合的に進めていく必要がある。こうした観点も持ちながら、本計画では、札幌市におけるまちづくりの最上位の総合計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」で定める方針や、札幌市環境基本条例第7条で定める施策の策定等に係る基本方針を踏まえ、本市における環境保全に関する長期的な目標と施策の方向を定めている。

②本計画の体系等

本計画は、2008年に世界に誇れる環境都市を目指し、「環境首都・札幌」を宣言した趣旨や、札幌市環境審議会や市民意見等を踏まえ、新たに2050年のあるべき姿を「将来像」として設定した。また、この将来像を実現するための5つの柱を設定し、将来像の実現に向けた「2030年の姿(長期的な目標)」と「施策の方向」を示している。

本計画は条例に定めるとおり、環境の保全に関する長期的な目標や施策の方向を示すものであることから、具体的な施策や事業については、関連する個別計画で推進を図っていくこととし、各関連個別計画においては、本計画で定める目標や施策の方向性を踏まえて施策や事業内容を検討している。なお、第1次計画における目標達成状況については、温室効果ガス排出量やエネルギー消費量等、今後も積極的に取り組むべき分野もあるが、概ね達成している。

図表7 本計画の体系図



(出所) 第2次札幌市環境基本計画 2018-2030

③本計画の全体像

本計画は、将来像を実現するための5つの柱を定め、5つの柱ごとに「2030年の姿（長期的な目標）」と「施策の方向」を明示しており、具体性の高いものとなっている。本計画の全体像は以下のとおりであるが、環境施策は長期的な展望をもって取り組む必要があることから、2050年頃のあるべき将来像「次世代の子どもたちが笑顔で暮らせる持続可能な都市『環境首都・SAPPORO』」を設定している。

図表 8 本計画の全体像



(出所) 第2次札幌市環境基本計画 2018-2030

④本計画とSDGsとの関連

本計画の各施策を実施することで、SDGs 達成に向けた取組みが推進されるため、将来像の実現するための5つの柱にSDGsの目標(アイコン)を表記している。主な個別内容は以下のとおり。

将来像の実現(5つの柱)		2030年の姿(長期的な目標)	管理指標	関連するSDGs	ターゲット	内容
1	健康で安全な環境の中で生活できる都市の実現	積雪寒冷地である札幌の自然条件下で、大気、水、土壌その他の環境が安全であると市民が感じ、安心して暮らせる都市を目指す。具体的には、市民の健康が保護されるよう、大気・水・土壌その他の環境について、環境基準を超過しない良好な生活環境が確保されるとともに、市民や事業者等が円滑な情報共有のもと、一人ひとりが環境保全を意識しながら行動する姿を目指す。また、将来の気候変動の影響にも対応した暮らしの実現を目指す。	大気環境、騒音、河川等公共用水域における環境基準を100%達成 ※2015年度は、騒音、水質の健康項目で一部未達成		6.3	2030年までに、汚染の減少、投棄の廃絶と有害な化学物質・物質の放出の最小化、未処理の排水の割合半減及び再生利用と安全な再利用の世界的規模で大幅に増加させることにより、水質を改善する。
					11.6	2030年までに、大気や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。
					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。
2	積雪寒冷地に適した低炭素社会の実現	市民・事業者が、地球温暖化の現状や省エネルギー・再生可能エネルギー促進の重要性を認識し、取組を実践している都市を目指す。具体的には、暖房エネルギーの削減や公共交通機関への利用促進といった家庭、業務、運輸部門での温暖化対策を積極的に進め、市内の温室効果ガス排出量の大幅な削減を目指す。	・札幌市内から排出される温室効果ガス排出量を1990年比で25%削減(2015年度は34%増加) ・札幌市内の電力消費量のうち、再生可能エネルギー消費量を30%(2015年度は8.0%)		7.2	2030年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。
					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。
					13.2	気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。
					13.3	気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。
3	資源を持続可能に活用する循環型社会の実現	市民が3Rについての認識を持ち、日々の暮らしの中で実践しているとともに、自業者は事業活動における資源保全に責任を持ち、資源循環に資する製品やサービスを提供している都市を目指す。具体的には、3Rの重要性についての理解の促進や、持続可能な消費行動の喚起に向けた取組、さらには各主体と連携した適正処理の推進により、資源の持続可能な循環を目指す。	市内で排出されるごみの量を大幅に削減し、資源の消費抑制を図る。		8.4	2030年までに、世界の消費と生産における資源効率を漸進的に改善させ、先進国主導の下、持続可能な消費と生産に関する10年枠組みに従い、経済成長と環境悪化の分断を図る。
					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。
					12.3	2030年までに小売・消費レベルにおける世界全体の一人当たりの食料の廃棄を半減させ、収穫後損失などの生産・サプライチェーンにおける食品ロスを減少させる。
					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。
4	都市と自然が調和した自然共生社会の実現	市民・事業者が、豊かな自然の成り立ちや生物多様性について理解し、自然環境や景観に配慮したライフスタイルや事業活動を実践している都市を目指す。具体的には、生物多様性の保全に関する理解の促進や、地域の自然の特徴に合わせた適切な自然環境の保全を進めることで、自然との共生を目指す。	生物多様性に対する市民の理解度を80%(2015年は33.7%)		12.8	2030年までに、人々があらゆる場所において、持続可能な開発及び自然と調和したライフスタイルに関する情報と意識を持つようになる。
					15.1	2020年までに、国際協定の下での義務に則って、森林、湿地、山地及び乾燥地をはじめとする陸域生態系と内陸淡水生態系及びそれらのサービスの保全、回復及び持続的な利用を確保する。
					15.5	自然生息地の劣化を抑制し、生物多様性の損失を防止し、2020年までに絶滅危惧種を保護し、また絶滅防止するための緊急かつ意味のある対策を講じる。
5	環境施策の横断的・総合的な取組の推進	市民・事業者が本計画で目指す将来像について理解し、行動・活動している都市を目指す。具体的には、「持続可能な都市」についての理解を進めるための環境教育・学習の推進や、産学官民が連携した環境保全対策を進めることで、将来像の実現に向けて全ての主体が環境保全対策に取り組み、経済や社会の好循環を目指す。	・多くの市民が本計画で目指す「持続可能な都市」について理解し、自ら行動している。 ・北海道内の資源やエネルギーの地産地消を促進するため、札幌市と道内自治体をはじめ、様々な主体による連携が普及している。		4.7	2030年までに、持続可能な開発のための教育及び持続可能なライフスタイル、人権、男女の平等、平和及び非暴力的文化の推進、グローバル・シチズンシップ34、文化多様性と文化の持続可能な開発への貢献の理解の教育を通して、全ての学習者が、持続可能な開発を促進するために必要な知識及び技能を習得できるようにする。
					9.4	2030年までに、資源利用効率の向上とグ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.a	各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部の良好なつながりを支援する。
					17.17	さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

(出所) 第2次札幌市環境基本計画 2018-2030

⑤企業の所在地において認識される社会的課題・環境問題への貢献

本計画を基に、北海道車輛運送の事業内容や社会貢献活動に照らし合わせると、以下の基本目標と個別目標への取組みが認められ、北海道車輛運送は自社の事業を通じて札幌市の掲げる本計画に対して十分に貢献していると考えられる。

将来像の実現（5つの柱）		関連する SDG s	北海道車輛運送の取組み
1	健康で安全な環境の中で生活できる都市の実現	  	環境配慮に向けた取組み
2	積雪寒冷地に適した低炭素社会の実現	 	低排出ガス車や低燃費車の導入
3	資源を持続可能に活用する循環型社会の実現	 	DX化推進による紙使用量の削減

6. 【北海道車輛運送】のサステナビリティ経営体制（推進体制、管理体制、実績）

北海道車輛運送は、小泉代表取締役を最高責任者とし、事業活動とインパクトレーダー、SDGs との関連性について検討を重ね、取組み内容の抽出を行っている。取組み施策などは前段に記載した内容である。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンス実行後においても、小泉代表取締役を最高責任者として、銀行に対する報告を管理本部サポート部の佐々木氏が担当する。全従業員が一丸となり、KPI の達成に向けた活動を実施し、社会的な課題の解決への貢献とともに持続的な経営を実現していく。各 KPI は前述の推進体制に基づき各部門が中心となって取組み、小泉代表取締役が統括し、達成度合いを小泉取締役統括本部長がモニタリングしていく。

このような推進体制を構築することで、地域における社会的課題や環境問題にも積極的に取組み、北海道内をリードしていく企業を目指す。

【北海道車輛運送】の責任者	代表取締役社長 小泉直哉
【北海道車輛運送】のモニタリング担当者	管理本部 取締役統括本部長 小泉友和
銀行に対する報告担当者	管理本部 サポート部 佐々木亨

7. 北海道銀行によるモニタリングの頻度と方法

上記目標をモニタリングするタイミング、モニタリングする方法は以下の通りである。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスで設定した KPI の達成及び進捗状況については、北海道銀行と北海道車輛運送の担当者が定期的に会合の場を設け、共有する。会合は少なくとも年に 1 回実施するほか、日頃の情報交換や営業活動の場などを通じて実施する。具体的には、決算後 5 ヶ月以内に関連する資料を北海道銀行が受領し、モニタリングとなる指標についてフィードバックなどのやりとりを行う。

北海道銀行は、KPI 達成に必要な資金及びその他ノウハウの提供、あるいは北海道銀行の持つネットワークから外部資源とマッチングすることで、KPI 達成をサポートする。また、モニタリングの結果、当初想定と異なる点があった場合には、北海道銀行は、同社に対して適切な助言・サポートを行う。

モニタリング方法	対面、テレビ会議などの指定は無し 定例訪問などを通じた情報交換
モニタリングの実施時期、頻度	少なくとも年 1 回実施
モニタリングした結果のフィードバック方法	KPI などの指標の進捗状況を確認しあい、必要に応じて対応策及び外部資源とのマッチングを検討

以上