

株式会社商工組合中央金庫が実施する 宇城農産輸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、株式会社商工組合中央金庫が実施する宇城農産輸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12月25日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

宇城農産輸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」）が宇城農産輸送株式会社（「宇城農産輸送」）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・リーダー、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、宇城農産輸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、宇城農産輸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。

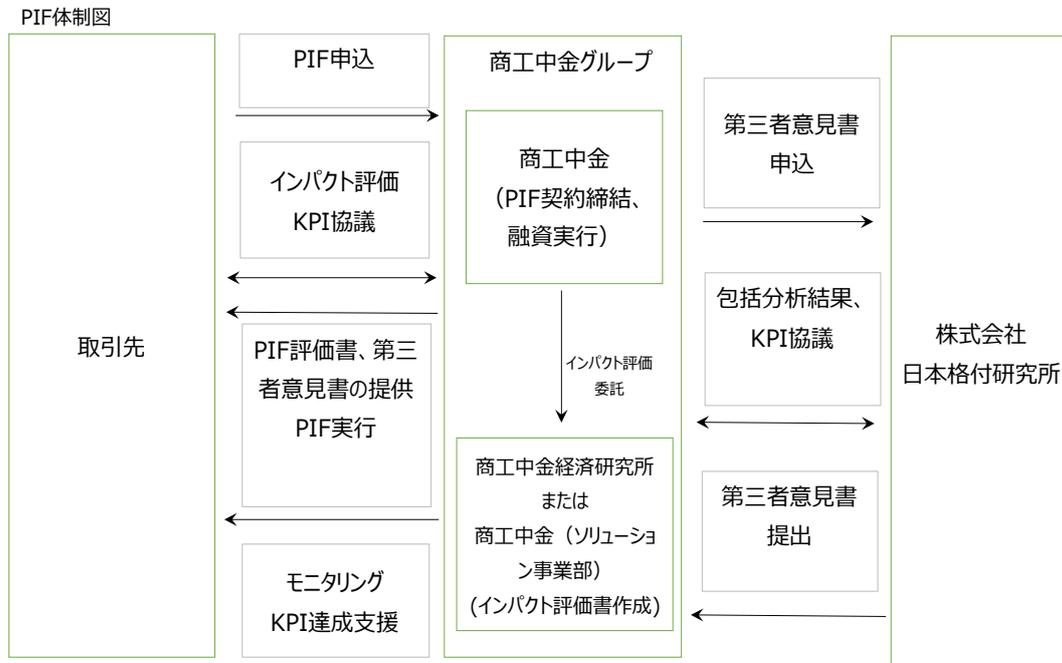
PIF 原則 2

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、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宇城農産輸送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

菊池 理恵子

菊池 理恵子

担当アナリスト

望月 幸美

望月 幸美



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、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、依頼者の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト金融原則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12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）が宇城農産輸送株式会社（以下、宇城農産輸送）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あたって、宇城農産輸送の活動が、自然環境・社会・社会経済に及ぼすインパクト（ポジティブな影響及びネガティブな影響）を分析・評価しました。

分析・評価にあたっては、株式会社日本格付研究所の協力を得て、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び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 経営理念、安全方針等
 - 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	宇城農産輸送株式会社
借入金額	80,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	10 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	熊本県熊本市南区富合町南田尻751-1
創業・設立	1979年8月29日
資本金	10,000,000円
従業員数	13名 (2024年9月現在)
事業内容	一般貨物自動車運送業
主要取引先	熊本宇城農業協同組合、熊本県経済農業協同組合連合会、株式会社マナカ商事、マルツ食品株式会社、熊本県果実農業協同組合連合会他

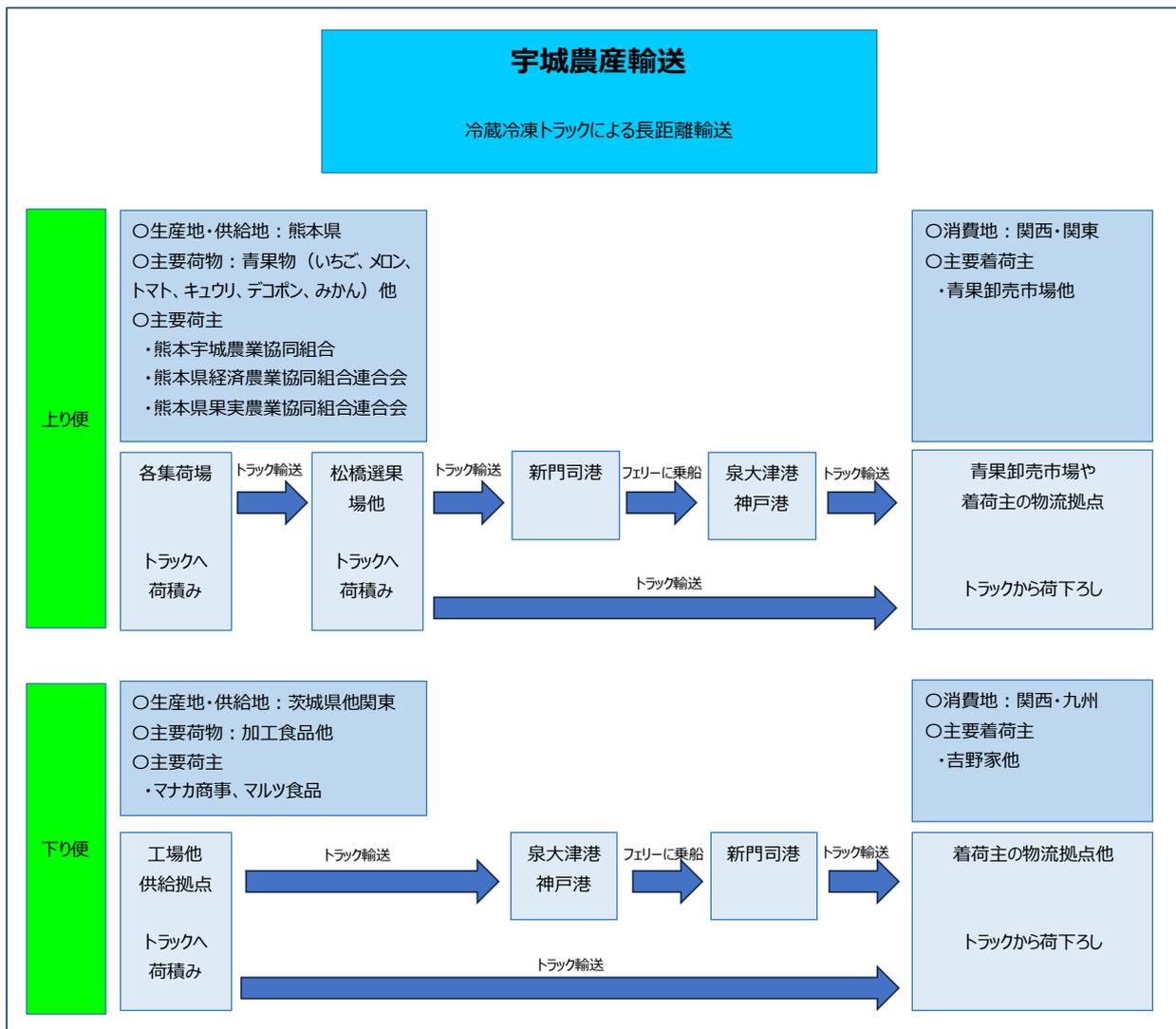
【業務内容】

宇城農産輸送は1979年8月、熊本県熊本市富合町にて設立された、一般貨物自動車運送業者である。主に熊本県産の青果物を冷蔵冷凍トラックで熊本県から関西、関東方面に長距離輸送している。熊本県経済農業協同組合連合会（以下、熊本県経済連）の指定業者となっており、主要な荷主は熊本宇城農業協同組合（以下、JA熊本うき）等である。

いちご等、デリケートな扱いが必要な青果物の輸送を得意とし、特別仕様のエアサスペンション付冷蔵冷凍トラックで、丁寧な輸送を行うことで荷主の信頼を得ている。

環境面への影響も考慮し、使用車両は全てNO_x、PM法適合車となっている。CO₂排出量削減のため、モーダルシフト（新門司港～泉大津港・神戸港間でフェリーを使用）を進めている。

下図（図表①）は、宇城農産輸送の商流を示したものである。



図表① 宇城農産輸送の商流図
(出典：宇城農産輸送からのヒアリングに基づき商工中金経済研究所が作成)

【事業拠点】

拠点名	住所	特徴
本社	熊本県熊本市南区富合町南田尻751-1	本社事務所兼車両駐車場



写真① 宇城農産輸送本社外観（出典：宇城農産輸送提供）

【車両明細】

- 大型冷蔵冷凍トラック14台
 - 中型冷蔵冷凍トラック1台
 - 中型バントラック1台
- 以上、16台全車排ガス規制（NO_x・PM法）適合車



写真② 宇城農産輸送所有の大型トラック（出典：宇城農産輸送提供）

【沿革】

1979年 8月	有限会社宇城農産輸送設立。
1986年10月	宇城農産輸送株式会社に組織変更、現在に至る。
2000年 7月	坂木光代氏が代表取締役就任。
2013年 1月	安全性優良事業所（Gマーク）新規認定。以降、認定更新を継続。
2020年 1月	坂木光代氏が九州運輸局熊本運輸支局長賞を受賞。
2021年 3月	坂木光代氏が全日本トラック協会会長賞を受賞。
2021年 6月	（公社）熊本県トラック協会から無事故表彰を受ける（以降、2024年6月まで毎年表彰）。
2023年12月	熊本県SDGs登録事業者認定。
2024年 6月	長年の無事故実績が評価され、九州運輸局熊本運輸支局長、熊本県警察本部交通部長、（公社）熊本県トラック協会会長から「三者連名賞」を受賞。
2024年10月	坂木光代氏が国土交通大臣賞を受賞。



写真③ 安全性優良事業所認定証
（出典：宇城農産輸送提供）



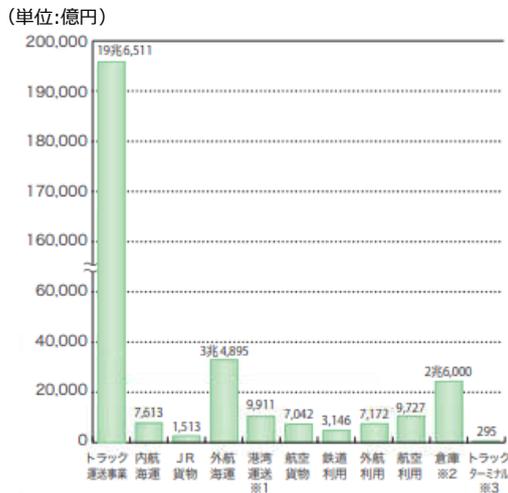
写真④ 熊本県 SDGs 登録事業者登録証
（出典：宇城農産輸送提供）

2.2 業界動向

【トラック運送業の現状】

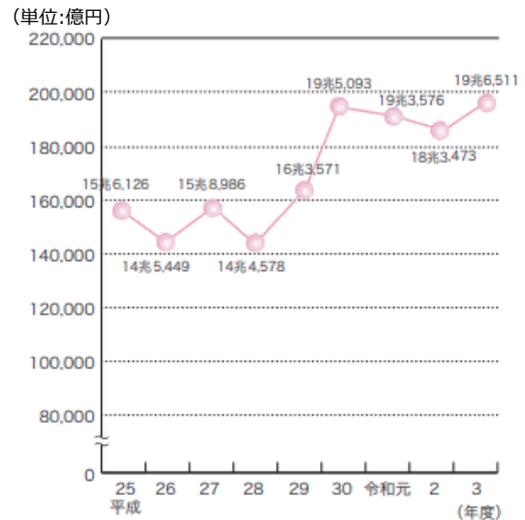
・トラック運送業の役割

国土交通省統計資料によれば、2021年度の物流業の事業分野別営業収入は図表②の通り、トラック運送業が19兆6,511億円と、物流市場全体の64.7%を占めている。営業収入の推移（図表③）をみると、2018年（平成30年）までは順調に増加してきたが、以降は伸び悩んでいる状況にある。国内貨物輸送量のうち、トラック輸送の分担率はトンベースで91.4%、トンキロベースで55.5%となっており、トラック運送業は、利便性やスピード、フレキシブルな対応が求められる日本の輸送ニーズに合致し、国内物流の基幹的役割を果たしている。また、過去の自然災害発生時には、トラックが機動力を発揮し、緊急支援物資を輸送する等、ライフラインの役割を果たし、生活に欠かせない存在となっている。



図表② 物流業の事業別営業収入（令和3年度）

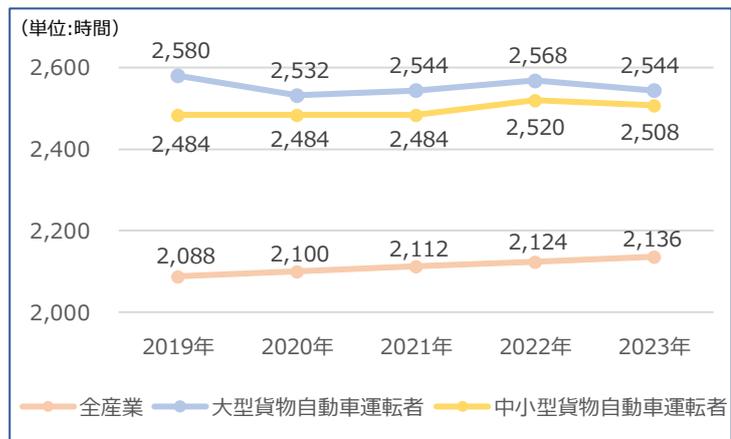
（出典：（公社）全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業現状と課題 2024」）



図表③ トラック運送事業の営業収入の推移
（出典：図表②に同じ）

・トラックドライバーの労働時間

図表④の通り、2023年のトラックドライバーの年間労働時間は、大型トラックが2,544時間、中小型トラックが2,508時間となっており、全産業平均と比べ約2割弱多い。トラックドライバーの長時間労働の要因の一つは、長時間の荷待ちと荷役作業の発生がある。荷主企業と運送業者が一体となって、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化等を進め、長時間労働の改善に取り組む必要がある。

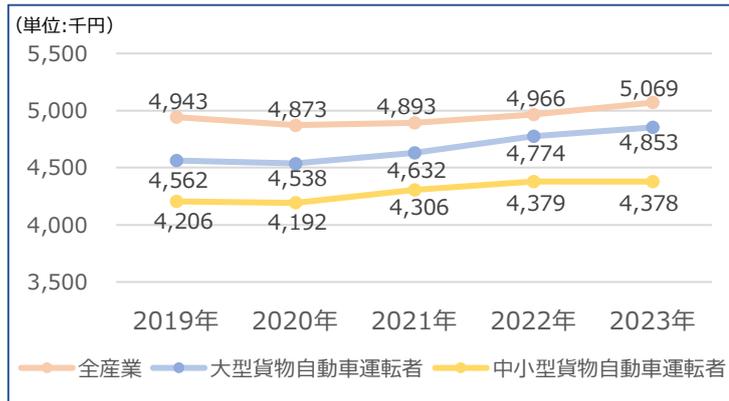


図表④ トラック運転手の年間労働時間推移について

（出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より商工中金経済研究所が作成）

・トラックドライバーの所得状況

トラックドライバーの年間所得は、図表⑤の通りとなっており、全産業平均5,069千円より低い状況にある。トラックドライバーの所得が低い理由として、①1990年代に実施された運送業の規制緩和により、新規参入者が増加し、価格競争で運賃が低下もしくは伸び悩んだこと、②労働集約的で差別化が難しいビジネスモデルであること等があげられる。

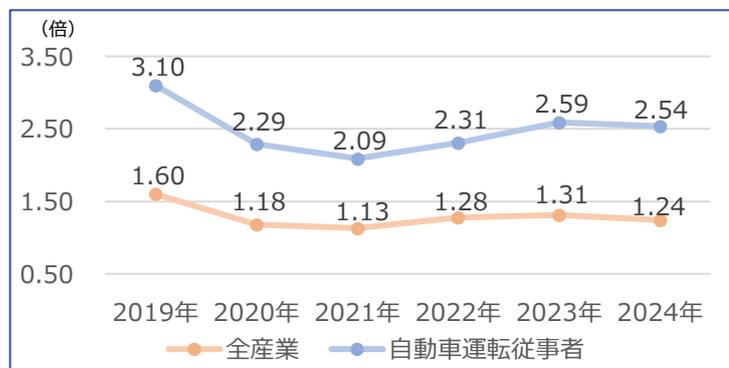


図表⑤ トラックドライバーの年間所得額の推移について

(出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より商工中金経済研究所が作成)

・トラックドライバーの求人状況

有効求人倍率は図表⑥の通り、近年は一貫して全産業より約2倍高く推移しており、採用が難しい状況にある。従業員の年齢構成は、全産業と比べ、29歳以下の若年層と65歳以上の高齢者の割合が低く、中年層の割合が高い。総務省「令和4年就業構造基本調査」によれば、2022年における職業ドライバー（輸送・機械運転従事者）に占める女性比率は4.2%と低い。



図表⑥ 有効求人倍率の推移

(出典：厚生労働省「職業安定業務統計（パート含む）」より商工中金経済研究所が作成。なお2024年数値は1月～8月の平均値)

・時間外労働規制の見直しと物流2024年問題

2018年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車運転業務の時間外労働についても、2024年4月より、年960時間の上限規制が適用されることとなった（図表⑦参照）。あわせて厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、拘束時間への規制も強化された。この結果、ドライバー不足を要因として、何も対策を講じなければ輸送能力が不足し、運びたいものが運べなくなる物流の停滞、いわゆる「物流2024年問題」に直面している。

	現行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、284時間、年3,300時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

図表⑦ 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

(出典：国土交通省作成「物流の2024年問題」より抜粋)

【トラック運送業界の課題】

トラック運送業界の主な課題は、以下のものがあると考えられる。

① 適正運賃に向けた価格転嫁の取り組み

厳しい価格競争状況にある業界特性と、中小零細事業者が99%を占め、荷主との関係で総じて弱い立場にあることが多いことから、価格転嫁が進まず低収益体質の事業者が多い。近年、燃料価格や人件費、車両費とも高騰しており、経営を圧迫している。ドライバーの賃金引上げにより処遇改善を行い、持続可能なトラック運送業とするためには、価格転嫁による運賃の適正化、付加価値向上による収益改善に取り組むことが不可欠である。運賃原価を把握したうえで、適正な運賃設定に向けた交渉を行う必要がある。

② 人材確保に向けた取り組み

トラックドライバー不足の状況にあり、ドライバーの高齢化も進んでいることから、ドライバー確保は大きな経営課題である。人材確保のためには働き方改革による労働環境の改善、賃上げによる魅力向上、女性ドライバーの採用・定着への取り組み、高齢者や外国人ドライバーの活用等、多彩な人材の活用・育成の取り組みが重要である。

③ 環境負荷低減へ向けた取り組み

日本のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は2割弱を占めており、業界全体として削減に向け取り組む必要がある。共同輸配送による効率化、モーダルシフトの推進、環境性能に優れたトラックの導入、エコドライブの推進等に取り組む必要がある。

④ 物流2024年問題への対応

物流の2024年問題に対応するため、日本政府は2023年6月、「物流改革に向けた政策パッケージ」をとりまとめた（図表⑧参照）。荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して物流を支えるための環境整備に向けて、（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容に取り組んでいる。

(1) 商慣行の見直し	
①	荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入 ^(※)
②	納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
③	物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入 ^(※)
④	荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称））
⑤	物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み ^(※)
⑥	トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底
(2) 物流の効率化	
①	即効性のある設備投資の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
②	「物流GX」の推進 （鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
③	「物流DX」の推進 （自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
④	「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
⑤	道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
⑥	高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
⑦	労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
⑧	特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
⑨	ダブル連結トラックの導入促進
⑩	貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
⑪	地域物流等における共同輸配送の促進 ^(※)
⑫	軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化 ^(※)
⑬	女性や若者等の多様な人材の活用・育成
(3) 荷主・消費者の行動変容	
①	荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入 ^(※)
②	荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
③	消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
④	再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
⑤	物流に係る広報の推進

図表⑧ 物流改革に向けた政策パッケージ
（出典：「我が国の物流の改革に関する関係閣僚会議資料」より抜粋）

宇城農産輸送は、これらトラック運送業界をめぐる課題に積極的に対応することで、サステナブルな経営を確立することを目指している。

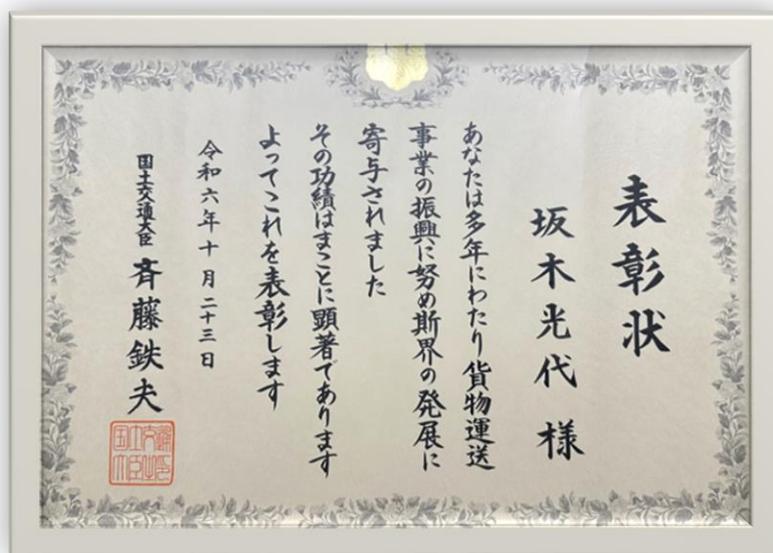
2.3 経営理念、安全方針等

経営理念
「信頼と努力で奉仕する輸送」にこだわり、 環境・社会・経済の発展に貢献します。

事故防止のための安全方針
輸送の安全はわが社の心。 真心の伝わる輸送 = 迅速且つ安全な輸送。 時間にゆとりのある行動をする。

経営理念は会社のカレンダーに掲載しており、毎日カレンダーを見ることで従業員と共有している。各経営目標については、月1回の定例会議の場で共有している。安全体制確立には特に力を入れ、安全事業部を専門部署として設置し、交通事故や労災事故がなくなるように努めている。

また代表取締役の坂木光代氏は、2000年7月の代表就任以降、自社の発展だけでなく、貨物運送事業の発展にも尽力してきた。その功績が認められ、2024年10月に国土交通大臣表彰を受けた（写真⑤参照）。



写真⑤ 国土交通大臣からの表彰状
(出典：宇城農産輸送提供)

2.4 事業活動

宇城農産輸送は、以下のような自然環境・社会・社会経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

【農産物安定輸送の取り組み】

・熊本県産農産物の安定輸送による貢献

農林水産省「2022年生産農業所得統計」によれば、熊本県の2022年農業産出額は3,512億円（対前年1.0%増）と全国5位であり、食糧生産基地として重要な役割を担っている。特にトマト、すいか、いぐさ等は全国1位、なす、しょうが、メロン、くり等は全国2位、いちご等は全国3位の産出額である。

宇城農産輸送が所在する熊本県宇城地区は、海岸半島地域、平坦地域、及び中山間地域といった変化に富んだ立地条件を活かし、野菜、花きなどの施設園芸をはじめ、果樹、米、畜産等、多彩な農業生産活動が展開されており、きゅうり、メロン、しょうが、柑橘類（デコボン、みかん）、いちご、柿等における有数の生産地帯となっている（図表⑨参照）。

同社は、熊本県の青果物（いちご、メロン、トマト、きゅうり、みかん、デコボン）を、JA熊本うきからの依頼を主体に、関西及び関東方面に輸送しているが、なかでもいちごの輸送に強みを持つ。いちごはデリケートな果物で、温度管理と振動に気を配る必要がある。同社はいちごについて、エアサスペンション付の冷蔵冷凍トラックで輸送しており、低温帯で予冷しながら振動をさけて輸送することで、高品質のままいちごを輸送することができる。

同社の農産物輸送は、全国有数の農産地熊本県と大消費地である関西・関東を長距離輸送で結ぶことで、中小零細農家を中心とした地場農業発展に貢献するとともに、大消費地の食卓を支える大きな役割を担っている。



図表⑨ 熊本県宇城地区の主要農産物（出典：JA熊本うき HP より）

・BCP策定の取り組み

宇城農産輸送では、2026年3月までにBCP策定を行う予定である。2016年4月に熊本地震が発生したが、同社では地震災害への対応として、従業員の安否を確認するとともに、水の確保と従業員他への配給を実施した。現在も万一の災害に備え、本社事務所内にハザードマップを掲示し、避難行動計画や避難経路について、社員全員に周知するとともに、防災用品やトイレトペーパーを会社で常備している。

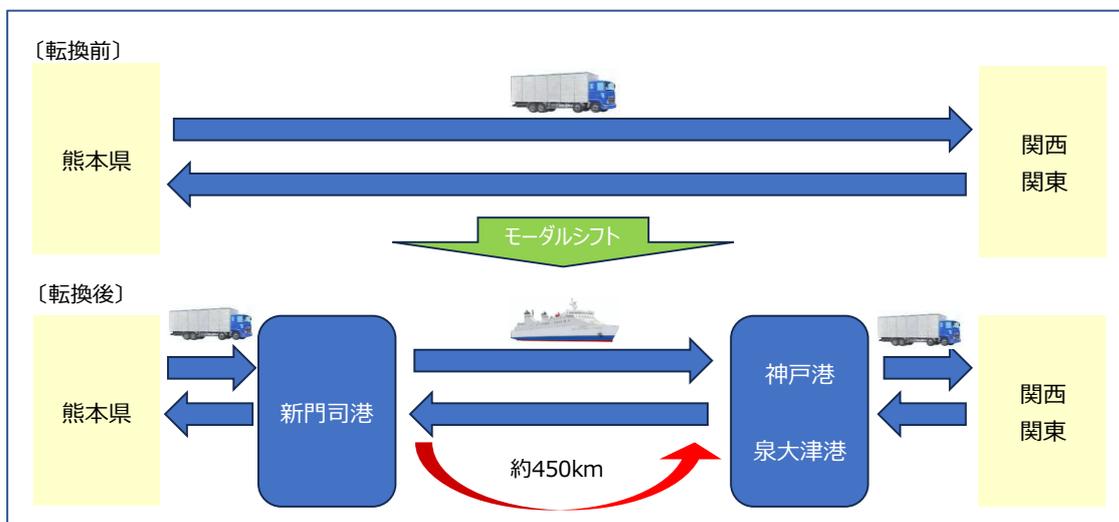
今後は災害発生時の従業員の防災や避難にとどまらず、事業への影響を最小限にとどめながら、事業を早期復旧させ、災害時輸送や農産物輸送を行うことで、地域社会に貢献すべく、外部専門家の助言も受けながら、BCP策定を進めていく意向である。

【環境負荷低減への取り組み】

・モーダルシフトの推進

環境負荷低減への貢献の観点から、フェリー利用によるモーダルシフトを進めている。現在、新門司港（福岡県）と神戸港（兵庫県）や泉大津港（大阪府）間の約450kmについて、週4便以上フェリーを活用している。国土交通省資料によれば、1トンの貨物を1km運ぶ（1トンキロ）ときに排出されるCO₂量は、トラックが208gであるのに対し、船舶は43gと約1/5しかなく、モーダルシフトすることで、この区間のCO₂排出量を削減できる。九州～関西、関東間の輸送のうち、現在フェリーを利用する割合は2割程度であり、コスト的には少し割高となるが、荷主の理解も得ながら、今後さらにフェリーの利用を増やしたい意向である。

また、フェリー利用は乗船の間、ドライバーが休息をとることができることから、長距離ドライバーの負担軽減の観点からも有効と考えている。



図表⑩ 宇城農産輸送が推進するモーダルシフト
(出典：宇城農産輸送からのヒアリングに基づき商工中金経済研究所にて作成)

・共同配送の取り組み

宇城農産輸送は、熊本県経済連指定の運送事業者であり、同じく経済連と取引のある同業者と共同配送による輸送効率化を実施している。また着荷主への配送にあたっては、荷下ろし箇所をできるだけ重点拠点等に集約し、重点拠点等からの消費地輸送は他社に任せる等、同社は幹線物流中心に行うことで輸送効率の向上に努めている。帰り便についても、積載率を意識した荷主開拓や同業者との連携を行っている。

・エコドライブの推進

全営業車にタコグラフを搭載し、運転に関するデータを可視化することで、燃費向上と安全運転の励行に取り組んでいる。タコグラフのデータからは速度・時間・距離に加え、急加速や急ブレーキ、アイドリング状態も確認でき、日々の運転状況をチェックすることができる。スピードを出しすぎず一定の速度を保つこと、アクセルを優しく踏み込むこと、アイドリングストップを励行すること等、エコドライブを推進することで燃費を向上できる。問題がある場合は、適宜個別に指導する等、エコドライブの重要性を社内で周知徹底しており、燃費改善に取り組むことで環境負荷低減に貢献している。

・軽油の使用量削減

宇城農産輸送の所有しているトラックは、ディーゼル車であり、燃料として軽油を使用する。同社の原単位当たりの軽油使用量は図表①の通りである。モーダルシフトの推進や共同配送、エコドライブの推進等を積極的に進めており、原単位当たりの軽油使用量は減少傾向にある。今後もこうした取り組みを一層進めることで、軽油使用量及び、CO₂排出量を削減していきたい意向である。

	2023年3月期	2024年3月期
原単位当たり軽油使用量 ^{※2}	1,710.9kℓ/百万円	1,361.8kℓ/百万円
※2 軽油使用量 (kℓ) ÷ 売上 (百万円)		

図表① 原単位当たり軽油使用量推移

(出典：宇城農産輸送提出資料に基づき商工中金経済研究所にて作成)

・営業車の電動化

営業車2台のうち、1台はHVを使用している。今後も環境負荷低減に貢献するため、買い替え時にはHVへの切り替えを検討する予定である。

・NO_x、PM排出削減への取り組み

自社で使用するトラックからの排気ガス（NO_xやPM）を抑制するため、自動車NO_x・PM法^{※3}の排出基準に適合した車両への入れ替えを進め、2024年9月現在で、使用トラック全車両が適合車となっている。今後も切り替えの都度、順次環境性能の高いトラックを導入していく意向である。

※3 自動車NO_x・PM法

「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」のこと。窒素酸化物や浮遊粒子状物質による大気汚染が著しい地域を対象地域として指定し、指定地域内では、トラック・バス等及びディーゼル乗用車は特別のNO_x・PM排出基準に適合した車を使用するように規制を行っている。

・廃棄物の適切な処理への取り組み

使用済エンジンオイルは専門業者に委託し、適切に処理をしている。タイヤについては、提携ディーラーでタイヤローテーションを行うことにより、摩耗の均一化を行い廃棄量を抑制しており、廃棄は専門業者に委託し適切に処理している。洗車も提携スタンドにて実施しており、土壌汚染につながるような廃水はない。また、荷物を固定するためのラップ等は、適切に分別し、専用ボックスにて回収の上、リサイクルされている。なお、輸送には段ボール等の包装・梱包資材も使用するが、同社で廃棄や処分することはない。

・照明のLED化と電力使用量削減の取り組み

照明のLED化に積極的に取り組んでおり、車庫については100%、事務所についても一部を除きほぼ100%LED照明に切り替え済である。省エネへ向けて地道に取り組んでおり、事務所や車庫で使用する電力使用量は、2024年3月期実績で一般家庭の約2.6世帯程度と、企業としての使用量は多くない。なお、2024年3月期の使用量が前期比で増加しているが、冷蔵冷凍トラックの荷台冷却の一部に軽油ではなく電力を使用したためであり、電力使用量増加に対し、軽油使用量は抑制されている。

2023年3月期	2024年3月期
10,346kWh	11,052kWh

図表② 電力使用量推移（出典：宇城農産輸送提出資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

【安全輸送への取り組み】

・安全性優良事業所（Gマーク）※4認定の取得

宇城農産輸送では、2013年1月に安全に優れた運送事業者の証であるGマークを取得し、以降は継続して認定更新を行っている。事故防止のための安全方針を「輸送の安全はわが社の心」と定め、安全第一を心がけた全社的な取り組みを行っている。

※4 安全性優良事業所（Gマーク）認定

国土交通省が指定した（公社）全日本トラック協会が、利用者（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に2003年7月より開始したもので、事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表する認定制度。



・交通事故や労災事故防止の取り組み

交通安全対策として、バックモニター、安全装置、ドライブレコーダーを装備した車両を導入している。ドライバーの運転状況を確認し、適宜指導を行うことで安全運転への意識づけと運転技術等の向上を図っている。また、運行前・運行後には対面点呼を行い、ドライバーと直接対面の上、体調や顔色の確認を行う。中長距離ドライバーに対しては、加えて遠隔点呼にて安全確認を行っている。運行管理者がドライバーと密にコミュニケーションをとることを心がけながら、的確な指示を出す体制を取っている。毎月事故防止のための安全教育を行い、余裕をもった運行計画により、事故防止に取り組んでいる。

交通事故は過去5年間発生していない。また、こうした安全への取り組みが評価され、2024年6月には、九州運輸局熊本運輸支局長、熊本県警察本部交通部長、（公社）熊本県トラック協会長から、三者連名賞を受賞した（写真⑥参照）。

労災事故についても4日以上のお休業を伴うものは、2018年3月に荷下ろし作業中に1件発生して以降、6年以上発生していない。

今後も万一、事故が発生すれば原因を分析し、再発防止策を周知徹底する等、運輸安全マネジメント活動を継続することで、交通事故と労災事故の防止に取り組んでいく。

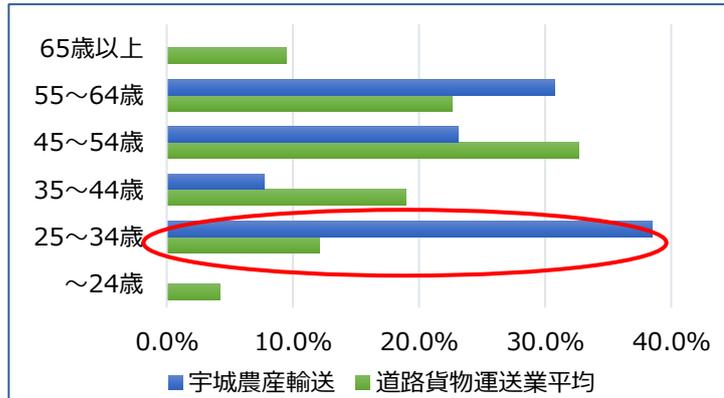


写真⑥ 三者連名の表彰状（出典：宇城農産輸送提供）

【働きやすく働きがいのある職場環境づくりへの取り組み】

・従業員の年齢構成

宇城農産輸送の従業員年齢構成は、図表⑬の通り、25～34歳の若手が多いのが特徴である。同社を選んで入社した若手従業員が、長く働ける環境を整備していくことが、重要だと考えている。また、60歳以上で再雇用により、ドライバーとして活躍している従業員もあり、全従業員が今後もいきいきと働けるよう、同社では以下の取り組みを実施している。



図表⑬ 年齢階層別従業員割合（出典：宇城農産輸送提供の2024年9月現在データと総務省労働力調査（2023年平均）より商工中金経済研究所にて作成）

・賃上げや福利厚生充実への取り組み

従業員の豊かな生活実現を支援するとともに、会社として安定的に人手を確保していく観点から、ドライバーの賃金水準にも配慮している。P7図表⑤の「大型貨物自動車運転者」と比較し、同社の長距離ドライバーの平均賃金は、高い水準となっている。今後も経済動向や業績を勘案しながら、賃上げを検討していく意向である。また、各種社会保険制度を完備している他、無事故手当、愛車手当、運行手当等を支給している。健康面では会社費用補助による年1回の定期健康診断を全員受診している他、深夜勤務のある従業員には年2回の健康診断受診を必須としている。

・有給休暇取得促進と時間外労働削減への取り組み

有給休暇取得と時間外労働の状況は図表⑭の通りとなっている。2024年3月期は期中に本人都合による退職者が発生し、他の従業員に負荷がかかったため、有給休暇取得日数減少、時間外労働増加の結果となった。前期末と今期に1名ずつ従業員の採用ができたことから、今期は改善する見込みである。また、荷主の協力も得ながら、業務効率化を進めていくことにより、今後、計画的に有給休暇取得日数の増加と、時間外労働時間の削減を実現し、従業員の労働環境改善に努めていく意向である。

	2023年3月期	2024年3月期
平均有給休暇取得日数	11.3日	8.3日
月平均時間外労働時間	40時間	50時間

図表⑭ 有給休暇取得と時間外労働の状況
（出典：宇城農産輸送提出資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

・荷役作業負担や荷待ち時間削減

ドライバーの働き方改革を進め、物流2024年問題へ対応していくためには、荷主側の理解や協力を得ながら、業務効率化を進めることが重要である。宇城農産輸送では、これまでドライバーによる荷役作業実施や、荷待ち時間を取られることも多かったが、荷主側との交渉により、荷主側での荷役作業実施や、荷待ち時間の短縮へ協力が得られるようになってきている。また、パレット輸送の増加により、荷積み、荷下ろし時間の短縮も徐々に進めている状況である。今後も荷主と協力しながら作業効率化に取り組んでいく。

・育児休業の取得推進

25歳から34歳の男性従業員が多く、配偶者の出産に伴い、育児に積極的に参加したいとの従業員からの要望を踏まえ、有給休暇制度の他に、育児休業や出生時育児休業（産後パパ育休）制度を就業規則に定め、男性従業員も含め育休取得を推進している。2024年3月期には希望者2名が育休を取得した。人手不足の環境にはあるが、今後も希望者全員が育休を取得できるように仕事の調整を行い、従業員の家庭と会社の両立実現を支援していく意向である。

・エンゲージメント向上への取り組み

宇城農産輸送には輸送業務に誇りをもち、車両に愛着を持っているドライバーも多い。こうした心情に対応するため、同社ではドライバー1名に対し1台のトラックを提供し、輸送業務に愛着が持てるようにしている。また、ドライバー業務の特性として1人での業務時間が長い、役員がドライバーと積極的にコミュニケーションをとることで、エンゲージメント向上を図っている。加えて、従業員とともに地域清掃活動やボランティア活動に定期的に参加することで、地域社会へ貢献意欲も高めている。

・大型運転免許取得支援等の取り組み

トラックやフォークリフト運転の経験がなく入社した従業員に対しては、会社で大型免許取得に関する費用やフォークリフト技能講習費用を補助することで、従業員の資格取得を積極的にサポートしている。2024年9月現在の資格取得状況（役員を含む）は図表⑮の通りである。大型運転免許、フォークリフトとも役員を含め全従業員が取得している。また役員が運行管理者や整備管理者の資格を取得することで効率的な経営を実現している。

資格名	取得者数
大型運転免許	14名
フォークリフト	14名
運行管理者	4名
整備管理者	1名

図表⑮ 資格取得状況（出典：宇城農産輸送提出資料に基づき商工中金経済研究所にて作成）

・女性活躍推進への取り組み

性別年齢不問での採用を行っている。現在、女性従業員は1名のみであるが、女性ドライバーとして活躍している。また、社長を含め役員4名中3名を女性が占めており、同社の経営全般を担っている。今後も女性ドライバーの採用に取り組む等、女性活躍推進に取り組む予定である。

・高齢者雇用推進への取り組み

就業規則に定める定年は60歳だが、個人の希望や能力に応じて再雇用契約を実施しており、高齢者も継続して活躍できる環境を整備している。現在60歳以上の従業員3名がドライバーとして活躍している。

・地域雇用増への取り組み

熊本県の農産物を消費地に輸送するという役割を安定的に続けていくため、今後も地元中心に雇用を増やしていきたい意向である。採用環境は厳しいが、賃金水準のさらなる引き上げや、働きやすく働きがいのある職場環境づくりを行うことで、雇用増を実現していく。

3.包括的インパクト分析

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

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

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

【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	陸路貨物運送業
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
食料、零細・中小企業の繁栄	➢ 熊本県産農産物の安定輸送による貢献
雇用	➢ 地域雇用増への取り組み
賃金	➢ 賃上げへの取り組み

■ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）

インパクト	取組内容
自然災害	➢ BCP策定の取り組み
健康および安全性	➢ Gマーク認証の取得 ➢ 交通事故や労災事故防止の取り組み
健康および安全性	➢ 有給休暇取得促進と時間外労働削減への取り組み ➢ エンゲージメント向上への取り組み
社会的保護	➢ 福利厚生充実への取り組み ➢ 育児休業の取得推進
気候の安定性	➢ モーダルシフトの推進 ➢ 共同配送の取り組み ➢ エコドライブの推進 ➢ 軽油の使用量削減 ➢ 営業車の電動化 ➢ 照明のLED化と電力使用量削減の取り組み
大気	➢ NO _x 、PM排出削減への取り組み
資源強度、廃棄物	➢ 廃棄物の適切な処理への取り組み

■ポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクトの双方

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	➢ 大型運転免許取得支援等の取り組み
(ポジティブ) 雇用 (ネガティブ) ジェンダー平等	➢ 女性活躍推進への取り組み
(ポジティブ) 雇用 (ネガティブ) 年齢差別	➢ 高齢者活躍推進への取り組み

■UNEP FI 分析ツールで発出されたものの、インパクト特定しないもの

<ポジティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
移動手段	➢ 一般貨物運送事業のみで旅客運送等を行っていないため。

<ネガティブ・インパクト>

インパクト	特定しない理由
土壌、生物種、生息地	➢ 土壌の安定性を阻害する可能性のある汚染物質の排出は認められず、事業上生態系への影響を最小化すべく配慮しているため。

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

宇城農産輸送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。設定した KPI のうち目標年度に達したものについては、再度の目標設定等を検討する。

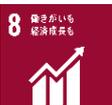
【ポジティブ・インパクト】

特定したインパクト	雇用	
取組内容（インパクト内容）	地域雇用増への取り組み	
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 従業員数を2034年3月までに現時点比7名増加させる。 (2024年9月現在従業員数13名) 	
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 求職者にとって魅力を感じられるように、労働環境や賃金水準のさらなる改善に取り組む。 ➢ 自社HP作成の他、ハローワークや求人サイトを活用する。 	
貢献するSDGsターゲット	8.5	<p>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。</p> 

【ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）】

特定したインパクト	自然災害	
取組内容（インパクト内容）	BCP策定の取り組み	
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● BCPを2026年3月までに策定する。策定以降は2年毎を目途に内容の見直し(メンテナンス)を行う。 	
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 中小機構のセミナー受講や専門家による計画策定支援を受けるなどして、BCPを策定する。 ➢ 災害発生時に農産品等の供給に貢献するため、災害時の輸送活動についても予め対策を検討する。 	
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> 
	13.1	<p>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。</p> 

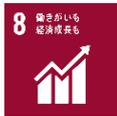
特定したインパクト	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	交通事故や労災事故防止の取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事故及び労災事故について、毎期0件を継続する。 ● Gマーク認証を継続する。 		
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 運行前・運行後には対面点呼を行い、ドライバーと直接対面の上、体調や顔色の確認を行う。中長距離ドライバーに対しては、加えて遠隔点呼にて安全確認を行う。 ➢ ドライブレコーダー、タコグラフ等の機器を活用し、ドライバーの運転状況をチェックし、改善指導を行う。また、毎月実施している事故防止のための安全教育を継続する。 		
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。	
	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	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	有給休暇取得促進と時間外労働削減への取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 有給休暇の平均取得日数を2034年3月期までに2024年3月期比で6日増加させる（2024年3月期実績8.3日）。 ● 月平均時間外労働時間を2034年3月までに2024年3月期比で20時間削減する（2024年3月期実績50時間）。 		
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 荷主との交渉を継続し、荷役作業負担の削減や、荷待ち時間の短縮に取り組む。 ➢ パレット輸送割合を増加させ、荷積み、荷下ろし時間を短縮する。 ➢ 従業員採用を強化し、無理のない運行が可能な人員体制を確立する。運行計画にあたっては、フェリー利用も検討する。 		
貢献するSDGsターゲット	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		
取組内容（インパクト内容）	モーダルシフトの推進（軽油の使用量削減）		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● フェリー利用の輸送便割合を2024年3月期までに2024年3月期比で20%増加させる（2024年3月期のフェリー輸送の割合約20%）。 ● 原単位当たり軽油使用量を2024年3月期までに2024年3月期比で20%削減する（2024年3月期実績1,361.8kℓ/百万円）。 		
KPI達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ フェリー利用は、コスト的に少し割高となることから、荷主の理解も得て運賃に反映させる形で増加を図る。 ➢ モーダルシフト推進中心に、他の軽油使用削減につながる取り組みも継続し、原単位当たり軽油使用量20%削減を実現する。 		
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。	
	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・インパクトとネガティブ・インパクトの双方】

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		
取組内容（インパクト内容）	女性活躍推進への取り組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ● 女性従業員数を2024年3月までに現時点比2名増加させる。（2024年9月現在女性従業員数1名） 		
KPI 達成に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自社 HP やハローワーク、求人サイト等を活用し、女性が働きやすい職場であることをアピールし、採用につなげる。 		
貢献する SDGs ターゲット	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。	
--	------	---	---

なお、以下の取り組みは、ネガティブ・インパクトとして特定しているものの、下記理由からKPIは設定していない。

インパクト	取組内容	KPIを設定しない理由
健康および安全性	<ul style="list-style-type: none"> ▶ エンゲージメント向上への取り組み 	現時点でエンゲージメント向上に取り組んでおり、ネガティブ・インパクトの軽減に十分取り組んでいるため。
社会的保護	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 福利厚生充実への取り組み ▶ 育児休業の取得推進 ▶ 大型運転免許取得支援等の取り組み 	現時点で社会保険や福利厚生の充実、育児休業の取得推進に取り組んでおり、加えて免許取得の費用補助を行う等、ネガティブ・インパクトの軽減に十分取り組んでいるため。
気候の安定性	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 共同配送の取り組み ▶ エコドライブの推進 ▶ 営業車の電動車化 ▶ 照明のLED化と電力使用量削減の取り組み 	現時点で共同配送やエコドライブに既に取り組んでおり、KPIとしては軽油使用量の削減を別途設定しているため。また、営業車の電動化や照明のLED化にも取り組んでおり、電力使用量に関しては十分低く抑えられているため。
大気	<ul style="list-style-type: none"> ▶ NO_x、PM排出削減への取り組み 	現時点ですでに全車両が自動車NO _x ・PM法適合車となっており、十分大気汚染の抑制を行っているため。
資源強度、廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 廃棄物の適切な処理への取り組み 	廃棄物処理は専門業者に委託し、適切に処理をしており、荷物を固定するためのラップ等は、分別の上専用ボックスにて回収しリサイクルする等、ネガティブ・インパクトの抑制に十分取り組んでいるため。
年齢差別	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 高齢者活躍推進への取り組み 	現状でも再雇用により、従業員に占める60歳以上の雇用割合が23%であり、十分に対応を行っているため。

5.サステナビリティ管理体制

宇城農産輸送では、本ファイナンスに取り組むにあたり、坂木代表取締役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、坂木代表取締役を最高責任者とし、坂木智子取締役をプロジェクト・リーダーとして、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	坂木光代
(プロジェクト・リーダー)	取締役	坂木智子

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、宇城農産輸送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、宇城農産輸送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。宇城農産輸送は、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あたっては、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

執行役員 浜崎 治

〒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