

第三者意見書

2024 年 12 月 27 日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

有限会社好川商運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」）が有限会社好川商運（「好川商運」）に対して実施する中小企業向けのポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、株式会社商工中金経済研究所（「商工中金経済研究所」）による分析・評価を参照し、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した PIF 原則に適合していること、および、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的であることを確認した。

PIF とは、SDGs の目標達成に向けた企業活動を、金融機関が審査・評価することを通じて促進し、以て持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとして、当該企業活動が与えるポジティブなインパクトを特定・評価の上、融資等を実行し、モニタリングする運営のことをいう。

PIF 原則は、4 つの原則からなる。すなわち、第 1 原則は、SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できること、なおかつネガティブな影響を特定し対処していること、第 2 原則は、PIF 実施に際し、十分なプロセス、手法、評価ツールを含む評価フレームワークを作成すること、第 3 原則は、ポジティブ・インパクトを測るプロジェクト等の詳細、評価・モニタリングプロセス、ポジティブ・インパクトについての透明性を確保すること、第 4 原則は、PIF 商品が内部組織または第三者によって評価されていることである。

UNEP FI は、ポジティブ・インパクト・ファイナンス・イニシアティブ（PIF イニシアティブ）を組成し、PIF 推進のためのモデル・フレームワーク、インパクト・レーダー、インパクト分析ツールを開発した。商工中金は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、商工中金経済研究所と共同でこれらのツールを参照した分析・評価方法とツールを開発している。ただし、PIF イニシアティブが作成したインパクト分析ツールのいくつかのステップは、国内外で大きなマーケットシェアを有し、インパクトが相対的に大きい大企業を想定した分析・評価項目として設定されている。JCR は、PIF イニシアティブ事務局と協議しながら、中小企業の包括分析・評価においては省略すべき事項を特定し、商工中金及び商工中金経済研究所にそれを提示している。なお、商工中金は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、中小企業基本法の定義する中小企業等(会社法の定義する大会社以外の企業)としている。

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

- ① SDGs の三要素のうちの経済、PIF 原則で参照するインパクトエリア/トピックにおける社会経済に関連するインパクトの観点からポジティブな成果が期待できる事業

主体である。ソーシャルボンドのプロジェクト分類では、雇用創出や雇用の維持を目的とした中小企業向けファイナンスそのものが社会的便益を有すると定義されている。

- ② 日本における企業数では全体の 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では 52.9%にとどまることからわかるとおり、個別の中小企業のインパクトの発現の仕方や影響度は、その事業規模に従い、大企業ほど大きくはない。¹
- ③ サステナビリティ実施体制や開示の度合いも、上場企業ほどの開示義務を有していないことなどから、大企業に比して未整備である。

II. PIF 原則への適合に係る意見

PIF 原則 1

SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できること、なおかつネガティブな影響を特定し対処していること。

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

商工中金及び商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、好川商運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、好川商運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。

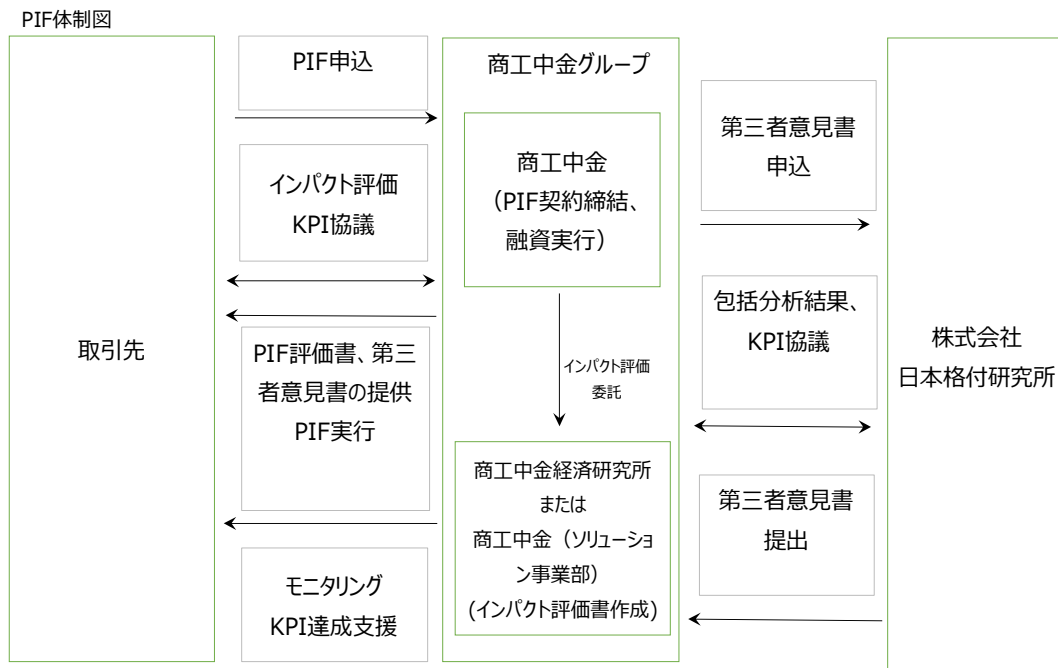
PIF 原則 2

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好川商運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

日野 響

日野 響

本第三者意見に関する重要な説明

1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が提供する第三者意見は、事業主体及び調達主体の、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト金融(PIF)原則への適合性及び環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内に設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」への整合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該ポジティブ・インパクト金融がもたらすポジティブなインパクトの程度を完全に表示しているものではありません。

本第三者意見は、依頼者である調達主体及び事業主体から供与された情報及び JCR が独自に収集した情報に基づく現時点での計画又は状況に対する意見の表明であり、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、本第三者意見は、PIF によるポジティブな効果を定量的に証明するものではなく、その効果について責任を負うものではありません。本事業により調達される資金が同社の設定するインパクト指標の達成度について、JCR は調達主体または調達主体の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

2. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、以下の原則等を参照しています。

国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブ・インパクト金融原則

環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内ポジティブインパクトファイナンスタスクフォース
「インパクトファイナンスの基本的考え方」

3. 信用格付業にかかるとの関係

本第三者意見を提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかるとは異なります。

4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、または閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR の第三者性

本 PIF の事業主体または調達主体と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、事業主体または調達主体及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、またはその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると暗示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、または当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかなるものを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。本第三者意見は、評価の対象であるポジティブ・インパクト・ファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、価格変動リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、本第三者意見は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。本第三者意見は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、または撤回されることがあります。本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本文書の一部または全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

第三者意見：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト金融原則への適合性について第三者意見を述べたものです。

事業主体：ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する金融機関をいいます。

調達主体：ポジティブ・インパクト・ビジネスのためにポジティブ・インパクト・ファイナンスによって借入を行う事業会社等をいいます。

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブインパクト作業部会メンバー
- ・環境省 グリーンボンド外部レビュー登録
- ・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 27 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）が有限会社好川商運（以下、好川商運）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、好川商運の活動が、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	有限会社好川商運
借入金額	240,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	15 年
モニタリング実施時期	毎年 4 月

2. 企業概要・事業活動

2.1 基本情報

本社所在地	香川県観音寺市杵田町乙 1636 番地
創業・設立	創業：1991 年 8 月 設立：1999 年 12 月
資本金	19,000,000 円
従業員数	48 名 （2024 年 10 月現在）
事業内容	一般貨物自動車運送事業
主要取引先	(株)ランテック、(株)ムロオ、(株)シーエックスカーゴ、 F-LINE(株)、(株)岩田運送、他

【業務内容】

- 好川商運は、香川県観音寺市に本社を置き、主に冷凍・冷蔵食品を輸送している一般貨物自動車運送事業者である。本社・神戸営業所を拠点とし、関西－関東の幹線輸送を主として、関西－名古屋、関西－広島・岡山などの配送ルートを持っている。また、需要・発着地である神戸・広島にはグループ会社を配置している。

- 好川商運では、長距離輸送に対応するため、①リーファーコンテナを用いたトレーラー運行の提案、②船舶を利用したモーダルシフト、③トレーラーのコンテナをつなぎ換えるスイッチ輸送、④エリアごとの事業所展開を推進している。

① リーファーコンテナを用いたトレーラー運行

大型車から特大化することで、一般的な冷凍・冷蔵輸送の 1.25 倍から 1.5 倍の輸送が可能になる。

② 船舶を使用したモーダルシフト

公共交通機関を用いた輸送により、ドライバーの休息時間の確保・効率的な輸送・地球温暖化やエネルギー消費削減などの環境への配慮・事故確率の軽減など様々なメリットがある。

③ トレーラーのコンテナをつなぎ換えるスイッチ輸送

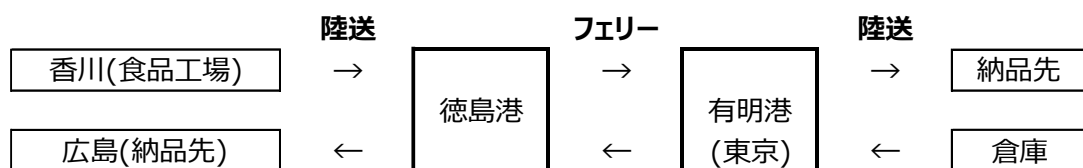
トレーラーは、コンテナシャーシとトラクタヘッドを切り替えて輸送できるため、スイッチ輸送に適している。コンテナのみを交換してスイッチ輸送を行うことで、ドライバーの負担を減らしつつ効率的な輸送が可能になる。

④ エリアごとの事業所展開

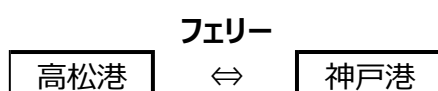
エリアごとに拠点を設けることで、さらに効率的なモーダルシフトやスイッチ輸送の拡充が可能になる。

- モーダルシフトの運行ルート

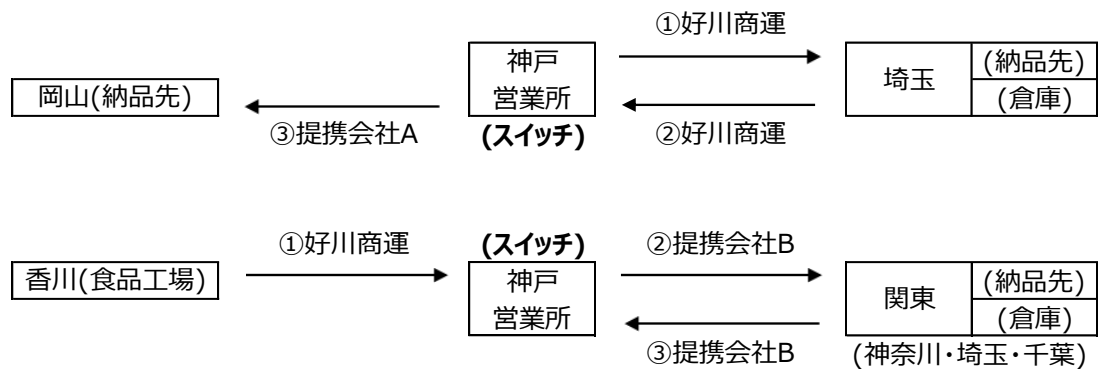
(定期運行：週 2 便運行)



(随時運行)



● スイッチ輸送の主な運行ルート



【事業拠点】

拠点名	住所
本社	香川県観音寺市杵田町乙 1636 番地
神戸営業所	兵庫県神戸市東灘区向洋町東 4 丁目 16 番地 K-ACT 内 1F

【グループ企業】

会社名	住所・事業内容
株式会社ルージュ・コパン	兵庫県神戸市東灘区向洋町東 4 丁目 16 番地 K-ACT 内 1F 一般貨物自動車運送事業
株式会社広島好川商運	広島県東広島市黒瀬町国近クリエイティブパーク 8-1 一般貨物自動車運送事業
株式会社西日本コールドサービス	香川県観音寺市杵田町乙 1636 番地 冷凍機の修理業

【保有車両】

保有車両	好川商運	ルージュ・コパン	広島好川商運
トラクタヘッド	18 台	4 台	3 台
冷凍コンテナシャーシ	19 台		
平シャーシ	2 台		
冷凍大型車 (内 HV 車)	30 台 (5 台)	10 台 (2 台)	8 台
冷凍 8 t 車			1 台
冷凍 4 t 車	2 台		
冷凍 2 t 車	1 台		
合計	72 台	14 台	12 台

(2024 年 10 月現在)

(トレーラー)



(トラクタヘッド)

(冷凍コンテナシャーシ)



(好川商運 HP より)

【沿革】

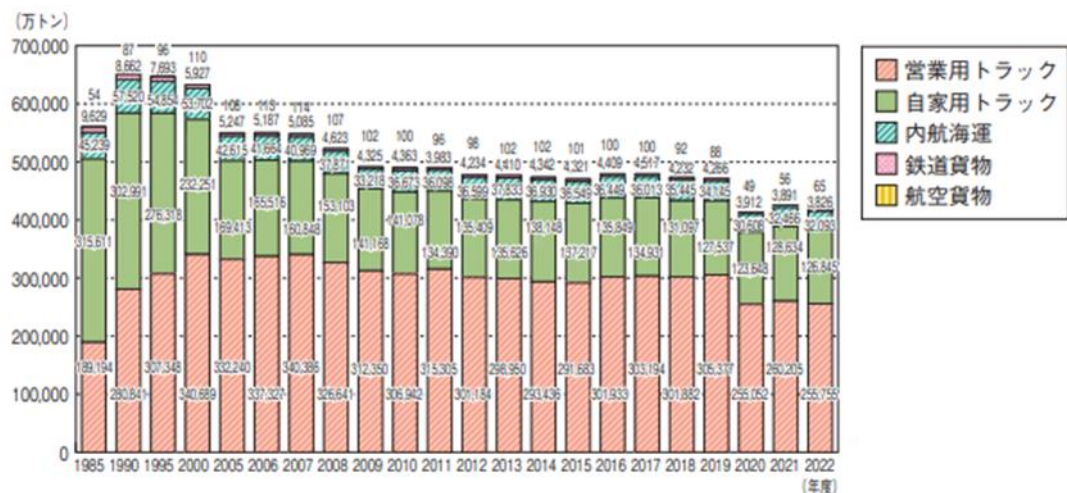
1991 年	現会長好川政彦氏が個人事業として運送業を開業
1999 年	現会長好川政彦氏が有限会社好川商運を設立、資本金 19,000 千円
2012 年	有限会社好川商運 売上高 500,000,000 円突破
2014 年	ISO9001、ISO39001 認証取得
2016 年	本格的にモーダルシフトへの取り組み開始
2018 年	保有車両 50 台突破 代表取締役当好川政洋氏就任 好川商運グループ会社 1 社目として株式会社ルージュ・コパン設立
2020 年	有限会社好川商運 売上高 1,000,000,000 円突破
2021 年	好川商運グループ会社 2 社目として株式会社広島好川商運設立
2022 年	好川商運神戸営業所を開設 好川商運グループ会社 3 社目として株式会社西日本コールドサービス設立

2.2 業界動向

● トラック輸送産業の概況

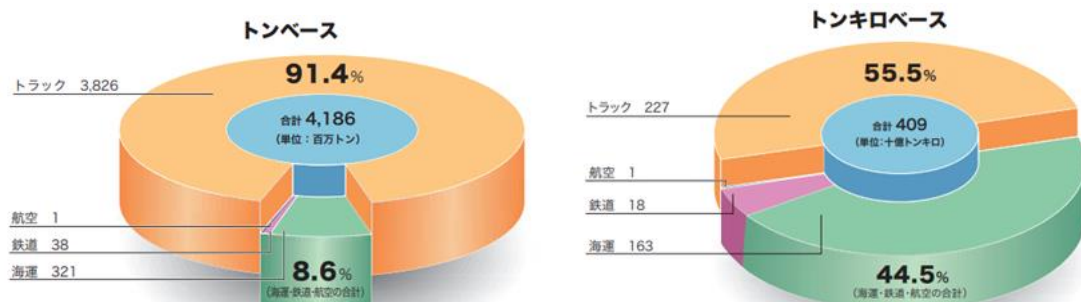
国土交通省「令和 6 年版交通政策白書」によると、国内貨物輸送量（トンベース）は、長期的には緩やかな減少傾向にあり、2022 年度の国内貨物輸送量は約 4,186 百万トンで、前年度比約 1.5% 減少となっている。輸送機関別分担率は、営業用と自家用を合わせたトラックが約 91.4% を占めている。トラックが非常に高い分担率を担っている背景としては、ドア・ツー・ドア輸送の利便性や時間を問わないフレキシブルなサービスが可能であり、幅広い物流ニーズに対応していること、船舶・鉄道・航空による長距離輸送の末端輸送のうち大半をトラックが担っていることが挙げられる。また、国内貨物輸送量について輸送距離を加味したトンキロベースでみると、トラックが約 55.5% となっている。トンキロベースの分担率は、トンベースの分担率と比較すると、重量物の長距離輸送に適した内航海運と鉄道のシェアが高くなり、短距離輸送も担うトラックのシェアが低くなっている。

（国内貨物輸送量の推移：トンベース）



（国土交通省「令和 6 年版交通政策白書」より）

（輸送機関別分担率）

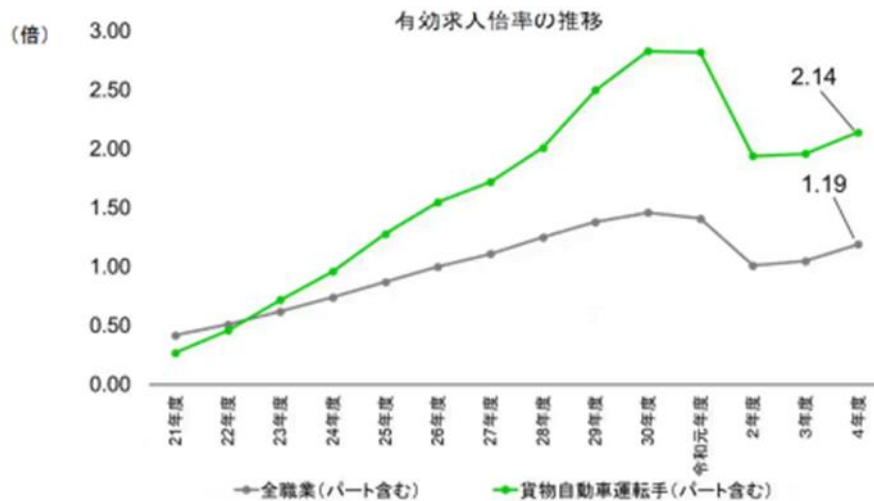


（全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2024」より）

- トラック運転者の担い手不足

トラック運転者の有効求人倍率は 2.14 倍で、全職業平均より約 2 倍高くなっている。トラック運送業界は、以前から人手不足の状況が続いていたが、ネット通販が広く普及し、宅配の需要が高まり、宅配便の取扱個数が約 50 億個と増加していることから、人手不足が深刻化している。また、若年労働力が不足し、ドライバーの高齢化が進んでいることから、今後さらに人手不足が進むことも考えられる。総務省「労働力調査」によると、2023 年においては、40 歳未満の若い就業者は全体の 24.9%である一方で、40 歳以上 50 歳未満が 25.4%、50 歳以上が 49.7%を占めている。女性の比率については、就業者全体で 20.4%、輸送・機械運転従事者では 3.4%と低い状況にある。

(トラック運転者の有効求人倍率の推移)

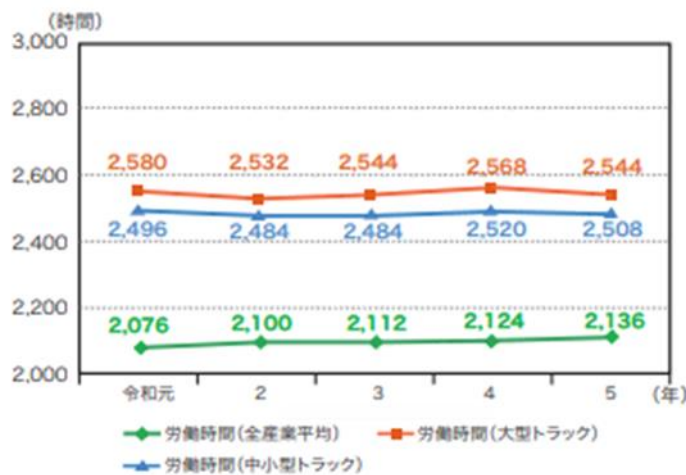


(厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省が作成)

- 長時間労働と時間外労働規制の見直し（物流の 2024 年問題）

厚生労働省「賃金構造基本統計調査」によると、2023 年におけるトラック運転者の年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で 408 時間（月平均 34 時間）長く、中小型トラック運転者で 372 時間（月平均 31 時間）長いという結果になっている。2018 年 6 月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の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（休日労働を含まず）の上限規制が適用されている。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告知」により、拘束時間等が強化されている。

(トラック運転者の年間労働時間の推移)



(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

- 労働時間規制等による物流への影響

物流の 2024 年問題に対して対策をとらなければ、将来輸送能力が大きく不足することが懸念されている。この問題を解決するためには、輸送を現場で支えるトラックドライバーの働き方改革を実現し、あわせて他の産業並みに賃金水準を引き上げるといったことにより、トラックドライバーを魅力ある職業にしていくことが必要となる。国においても、2023 年 6 月に、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で、「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられ、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」に係る具体的施策が取りまとめられた。業界としても、こうした施策を実効性のあるものにするために、政府と連携し、運送会社に対し、積極的に取り組みをバックアップしていく考えである。

2.3 経営理念等

【経営理念】

経営理念
仲間のため 家族のため お客様のため 地球のため 日々、目標達成の為に邁進することが 企業の発展・創造への近道と知れ

【社訓】

社訓
一 感動 感じろ 動くために 二 選択 ありとあらゆる選択肢を広げろ、その中から一番を選べ 三 発揮 必ず実力は発揮されるだろう

【SDGs 行動宣言】



わが社は、企業活動を通じて、社会課題の解決に取り組み

SDGs 達成に貢献しています。

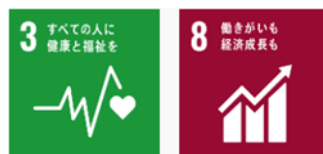
私ども有限会社好川商運は、経営理念に掲げる「仲間のため 家族のため お客様のため 地球のため 日々、目標達成の為に邁進する事が企業発展・創造への近道と知れ！」の実現を目指し、地域社会の一員として、さまざまな行事や活動に積極的に参加するとともに、国連が提唱するSDGs（持続可能な開発目標）達成のため積極的に社会貢献してまいります。

環境に配慮した運行サービスの提供



COOL-HYBRID、船舶モーダルシフト、リトレッドタイヤの標準装備、太陽光発電設備設置等できる限りの環境施策を実施して、2030 年度 CO₂ 排出量を 2021 年度比 10%削減します。

健康経営の推進



トレーラーによるスイッチ輸送を社内確立し運転手の労務負担を軽減します。

健康診断・がん診断を会社が全額負担するなど健康情報を提供し働きがいのある職場を提供します。

責任ある企業行動



持続可能な調達基本方針およびサプライヤー行動規範を定め、地球環境や地域社会に配慮した調達活動に取り組んでいます。

車輛・冷蔵機器の安全性を常時確保しています。

ダイバーシティ&インクルージョン



四国 4 県内でのドライバー採用を強化しています。

女性及び外国人のドライバーも採用し、多様な人材が活躍できる場を提供しています。

業務上必要な免許の取得費全額を会社負担します。

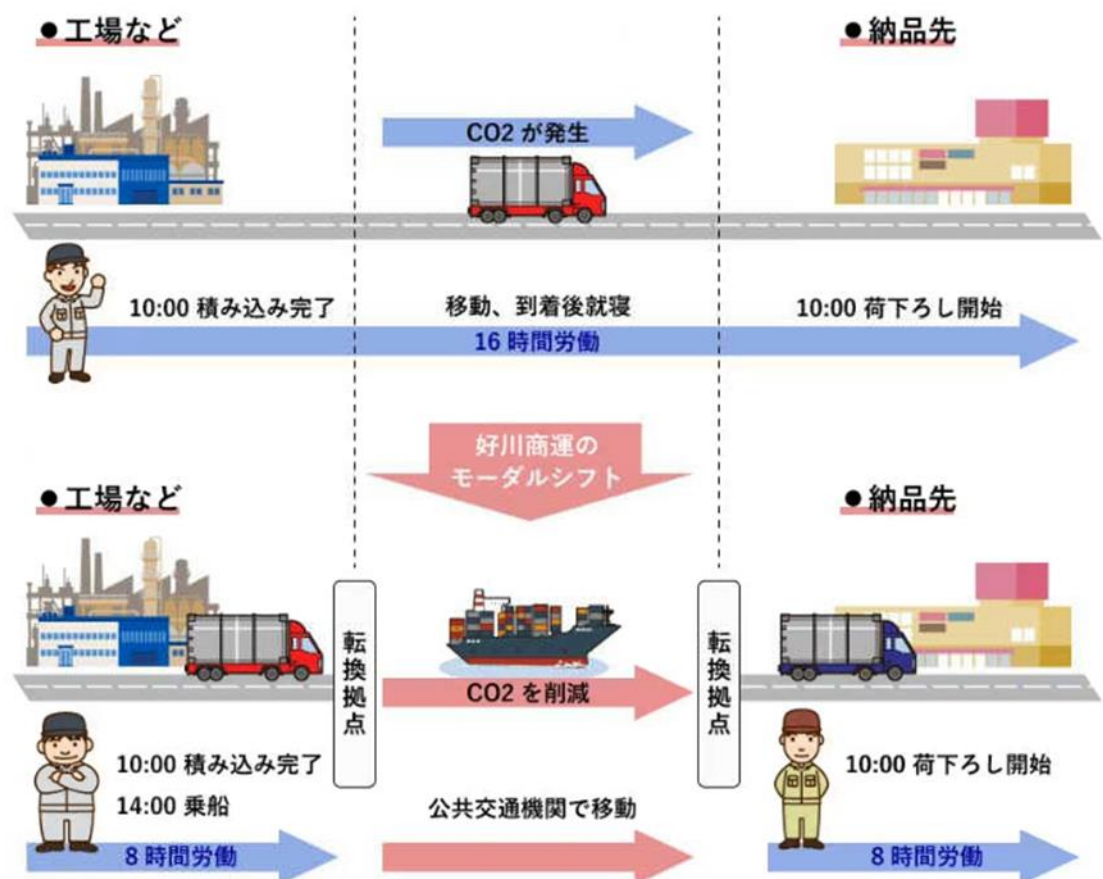
2.4 事業活動

好川商運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。

【環境負荷低減への取り組み】

- 船舶を利用したモーダルシフトへの取り組み

好川商運は、環境負荷の低減とドライバーの負担軽減を目的に、トレーラーとフェリーを組み合わせたモーダルシフト運行に取り組んでいる。モーダルシフトとは、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換する取り組みである。2014 年から試験的に実施し、2016 年に本格的にモーダルシフトへの取り組みを開始している。トレーラーで冷凍食品を高松港まで運び、シャーシを切り離してフェリーで神戸港へ輸送し、トレーラーは、神戸港からフェリーで輸送された帰りのシャーシを連結して納品先に輸送している。現在では、高松港－神戸港間の輸送に加えて、徳島港－有明港（東京）間の輸送について、モーダルシフトを活用している。国土交通省によると、1 トンの貨物を 1km 運ぶときに排出される CO2 排出量は、鉄道利用で約 90%、船舶利用で約 80%削減することができる、環境負荷の低減効果が大きい取り組みである。



(好川商運 HP より)

- 低公害車の導入

好川商運では、最新規制適合トラックや環境性能優良トラック等の低公害車への代替えを行っている。現在では、大型冷凍車 30 台中クールHV 車を 5 台導入しており、保有している車両は全て自動車 NOx・PM 規制に適合した車両を導入している。今後のトラック代替え時においても、低公害車を導入していく方針である。

(Cool Hybrid 車両)



(好川商運 HP より)

- エネルギー使用量・CO2 排出量削減

好川商運が保有する冷凍車両にはスタンバイモーターを搭載しており、エンジン停止時でも荷室の温度を保つことができる。スタンバイモーターを活用するため、本社に 10 機のほか神戸・広島の拠点に電源設備を設置している。走行中以外に長時間エンジンを付けたままにすると環境に負荷がかかることから、スタンバイモーターを活用することで排気ガスの発生を防ぎつつ、適切な温度で荷物を保管している。また、事業所建物内の照明は全て LED 化しており、保有する社用車は 5 台中 4 台エコカー（HV）を導入している。今後、本社移転計画があり、移転の際は太陽光発電設備を導入し、更なる CO2 排出量削減を図りたいとの意向である。

- タイヤの再利用と廃棄物の処理

好川商運では、トラック車両の前輪は新品タイヤを使用し、後輪はリトレッドタイヤ（*2）を使用している。リトレッドタイヤを使用することで、資源の再利用によりタイヤを生産する段階での CO2 排出量を減らし、廃タイヤの削減に寄与している。好川商運のリトレッドタイヤ使用割合は約 60%で、2023 年の日本国内市場におけるトラック・バス用のリトレッドタイヤ使用割合 20%（一般社団法人日本自動車タイヤ協会「日本国内市場におけるリトレッド率の推移」より）と比べて、大幅に高い使用割合となっている。今後も、この高い使用割合を維持していく意向である。また、オフィスで発生するごみは、普通ごみ・資源ごみ・不燃ごみに分別回収しており、事業で使用する車両から発生するバッテリー・二次寿命が終了したタイヤ等については、専門回収業者に引き渡している。

（*2）リトレッドタイヤ

一次寿命が終了したタイヤのトレッドゴム（路面と接する部分のゴム）の表面を決められた

寸度に削り、その上に新しいゴムを貼付け、加硫し再利用（リユース）するもの。台タイヤを再利用できるので省資源に貢献する。

- CO2 排出量の可視化

「令和 4 年度香川県地域 ESG 脱炭素投資促進専門家派遣事業」に申込み、専門家が、本社を対象に CO2 排出量の算定を行っている（2021 年度 Scope1・2 の CO2 排出量 3,964 t - CO2/年）。専門家の CO2 排出量算定・削減報告書をベースに、SDGs 行動宣言の中で、「2030 年度 CO2 排出量を 2021 年度比 10%削減する」目標を設定している。専門家による算定以降、自社で CO2 排出量を算定する体制が整っていないことから、今後、進捗状況を把握するため、CO2 排出量の可視化に取り組む意向である。

【雇用・職場環境への取り組み】

- 多様な人材の活躍の場を拡げる取り組み

地元での雇用が中心で、女性・外国人・高齢者が個性と能力を発揮できる職場づくりを目指している。2024 年 10 月現在、女性 12 名（女性比率 25%）、外国人 2 名、65 歳以上の高齢者 4 名を雇用している。女性 12 名のうち 3 名は、ドライバーとして活躍しており、今後も女性ドライバーの雇用に積極的に取り組んでいく意向である。また、外国人ドライバーの採用も検討しており、多様な人材が活躍できる場を提供していきたいと考えている。

- 働きやすい職場づくり

好川商運では、働きやすい労働環境の実現や安定的な人材確保に取り組んでいる。具体的には、ドライバーの働き方の改善のため、船舶によるモーダルシフトの活用やトレーラーによるスイッチ輸送を確立し、ドライバーの労務負担の軽減に努めている。福利厚生面においては、業務上必要な大型免許・牽引免許・フォークリフト免許の取得費用は全額会社負担としており、運行管理者資格の取得者には報奨金を支給している。また、社員の健康管理のため、年 2 回の健康診断に加えて、35 歳以上の胃カメラ検査・40 歳以上の腫瘍マーカー検査も会社負担で実施している。仕事以外でも、社員参加型のイベントやスポーツを通じて、社内コミュニケーションの向上等を図っている。今後は、有給休暇取得率（2023 年：約 40%）が、厚生労働省「令和 5 年就労条件総合調査」による業界平均（平均取得率 59.1%）を下回っているため、有給休暇の取得推進に取り組むこととしている。

- 働きがいのある職場づくり

ドライバーの賃金は、月例給与と運行手当の構成で、「令和 5 年香川県の賃金・労働時間及び雇用」の香川県全産業、香川県運輸業・郵便業と比較して、長距離運行などもあり、高い水準となっている。今後もドライバー人材確保の観点から、業界平均以上を維持していく意向である。

【ドライバーの時間外労働時間削減への取り組み】

- 2024 年 4 月から自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が 960 時間に制限されており、この「物流の 2024 年問題」への対応は、物流業界全体の課題となっている。好川商運では、リーファーコンテナを用いたトレーラー運行、船舶によるモーダルシフトの活用、トレーラーによるスイッチ輸送の推進、新規事業拠点の展開（神戸・広島）、による物流の効率化やドライバーの負担軽減に取り組んできた。こうした取り組みの継続に加えて、中京圏を候補地として、新規事業拠点を設けることを計画している。新規事業拠点を設けることで、長距離輸送を減らすことが可能となり、ドライバーの働き方を改善することが可能となる。前年のドライバーの年間時間外労働時間は、約 1,080 時間となっており、物流の効率化やドライバーの負担を減らすことで、「物流の 2024 年問題」に取り組んでいる。

【安全への取り組み】

- 教育・安全指導
ドライバーには、NASVA（独立行政法人自動車事故対策機構）の運転者適性診断が義務付けられており、入社時の初任診断や 65 歳に達した 1 年以内（その後 3 年毎）の適齢診断を受診している。また、毎月社内研修の実施、安全運転講習会に年 1 回出席し、運転技術や安全に対するドライバーの意識向上に努めるとともに、業務をマニュアル化したルールブックを全員に配布し、仕事の品質向上に努めている。
- 安全運行を支えるシステムの装備
安全運行を支えるため、PCS（衝突被害軽減ブレーキシステム）、スキャニングクルーズ、ドライバーモニター、車両ふらつき警報、車線逸脱警報など、車両に最新の装備を備えて、事故の未然防止・事故被害の軽減に努めている。全車両にデジタルタコグラフ・ドライブレコーダーを装備し、運転中の速度等のデータを管理し、安全運転の向上に活用している。商品を安心して輸送するために、総輪エアサス（前輪・後輪ともにエアサスペンションが導入されている車両）を採用し、荷台への振動を軽減させている。コンテナには、遠隔管理システム GENES による温度遠隔管理を採用し、遠隔でもリアルタイムで庫内温度の管理・変更が行え、輸送品質向上に役立っている。

装備	機能
PCS（衝突被害軽減ブレーキシステム）	停止車両や歩行者を探知し、衝突回避を支援する。
スキャニングクルーズ	前を走る車両との車間距離や相対速度を探知し、スピードを自動的にコントロールし走行する。
ドライバーモニター	顔向き・瞳の開眼度を検知し、脇見・眠気・居眠りを判定し、音声で警告する。
車両ふらつき警報	時速 60km 以上で走行時、センサーがハンドル操作のふらつき具合の

	増大を検知すると警報を出す。
車線逸脱警報	車線からの逸脱を画像センサーがとらえ警報を出す。

● 安全管理への取り組み

ドライバーが乗務する際は、運行管理者による呼気検査や体調チェックを徹底し、乗務前後の車両点検を実施することで、労働災害の発生防止に努めている。健康管理や安心して働ける環境整備に努めることで、労働災害発生件数ゼロ件を目標に掲げて取り組んでいる（労働災害の発生：2023 年ゼロ件）。交通事故発生（対物）の際は、管理職が面談し、事故発生状況の振り返りと今後の確認徹底について安全指導を行っている。商品事故発生の際は、全員に事故事例を共有し、再発防止を図っている。毎月開催する経営会議において、前月発生した事故の状況・要因を検証し、再発防止について周知している。経営会議には、取引金融機関も出席し、社外視点から取り組み状況についてチェックする体制となっている。また、運転中のデータから事故につながる要因となる急ブレーキ回数やふらつき回数が多いドライバーを確認し、管理職から指導を行い、事故の未然防止に取り組んでいる。

3.包括的インパクト分析

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

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

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

【UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた結果】

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

【当社の事業活動などを踏まえて特定したインパクト】

■ポジティブ・インパクト

インパクト	取組内容
賃金	➤ 働きがいのある職場づくり

■ネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）

インパクト	取組内容
健康および安全性	➤ 働きやすい職場づくり ➤ 安全管理への取り組み ➤ ドライバーの時間外労働時間削減への取り組み
社会的保護	➤ 働きやすい職場づくり（福利厚生）
気候の安定性	➤ 船舶を利用したモーダルシフトへの取り組み ➤ エネルギー使用量・CO2 排出量削減 ➤ CO2 排出量の可視化
大気	➤ 低公害車の導入
資源強度、廃棄物	➤ タイヤの再利用と廃棄物の処理

■ポジティブ・インパクト、ネガティブ・インパクトの両方

インパクト	取組内容
（ポジティブ）雇用 （ネガティブ）ジェンダー平等 民族・人種平等 年齢差別	➤ 多様な人材の活躍の場を拡げる取り組み

■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との兼業はなされていないため
零細・中小企業の繁栄	➤ 取引先は大手食品会社系列の物流会社中心で、零細・中小企業の経済力の向上に寄与するものでないため

＜ネガティブ・インパクト＞

インパクト	特定しない理由
自然災害	➤ 持続不可能な土地利用につながる事象は認められないため
土壌	➤ 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ないため
生物種、生息地	➤ 生態系を改善・悪化させる取り組みへの関与はなされていないため

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

好川商運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。

【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	健康および安全性		
取組内容（インパクト内容）	働きやすい職場づくり 安全管理への取り組み ドライバーの時間外労働時間削減への取り組み		
KPI	● 2030 年までに、有給休暇取得率を 60%以上とする。以後の KPI は実施後に再設定する。 (2023 年実績：約 40%) ● 毎年、労働災害発生件数年間ゼロ件を維持する。 (2023 年実績：ゼロ件) ● 年間事故発生件数ゼロ件を達成し、その後は維持する。 (2023 年実績：7 件) ● ドライバーの年間時間外労働時間は、法令を遵守し 960 時間以内とする。		
KPI 達成に向けた取り組み	➢ リーフアーコンテナを用いたトレーラー運行、船舶によるモーダルシフトの活用、トレーラーによるスイッチ輸送の推進等を継続し、更なる物流の効率化やドライバーの負担軽減に取り組む。 ➢ 運行管理者による呼気検査や体調チェックを徹底し、乗務前後の車両点検を実施することで、労働災害の発生防止に努める。 ➢ 運転中のデータから事故につながる要因となる急ブレーキ回数やふらつき回数が多いドライバーに対して指導を行い、事故の未然防止に取り組む。		
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。	
	8.5	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、なら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。	8 働きがいも経済成長も
	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。	10 人や国の不平等をなくそう

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）	船舶を利用したモーダルシフトへの取り組み エネルギー使用量・CO2 排出量削減 CO2 排出量の可視化		
KPI	2030年度までに、本社のCO2 排出量を2021年度比10%削減する。以後のKPIは実施後に再設定する。 (2021年度実績：Scope1・2のCO2 排出量 3,964 t - CO2/年) 2026年までに、自社でCO2 排出量を算定・可視化する体制を整える。		
KPI 達成に向けた取り組み	- 船舶によるモーダルシフトの活用や、スタンバイモーター活用した荷物の保管を行うことで、CO2 排出量の削減に取り組む。 - CO2 排出量の可視化ツールを導入する。		
貢献するSDGsターゲット	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。	9 産業と技術革新の基盤をつくろう
	13.1	全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性(レジリエンス)及び適応の能力を強化する。	13 気候変動に具体的な対策を

特定したインパクト	大気
取組内容（インパクト内容）	低公害車の導入
KPI	融資期間中、車両代替時は、最新規制適合トラックや環境性能優良トラック等の低公害車を導入する。 (2024年10月現在：全車低公害車)

KPI 達成に向けた取り組み	➤ 車両の増車や代替え時は、NOx・PM 規制に適合した車両や HV 等車両を導入する。		
貢献する SDGs ターゲット	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	資源強度、廃棄物		
取組内容（インパクト内容）	タイヤの再利用と廃棄物の処理		
KPI	● 融資期間中、再生タイヤの使用割合 60%以上を維持する。		
KPI 達成に向けた取り組み	➤ トラック車両の前輪は新品タイヤを使用し、後輪はリトレッドタイヤを使用している現在の取り組みを継続し、再生タイヤの使用割合維持に取り組む。 ➤ トラック・バス用の再生タイヤ使用割合 20%に比べて、高い現状の使用割合を維持する。		
貢献する SDGs ターゲット	12.2	2030 年までに天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する。	
	12.5	2030 年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。	

【ポジティブ・インパクト、ネガティブ・インパクトの両方】

特定したインパクト	（ポジティブ）雇用 （ネガティブ）ジェンダー平等、民族・人種平等
取組内容（インパクト内容）	多様な人材の活躍の場を拡げる取り組み
KPI	● 2030 年度までに、女性・外国人ドライバーをそれぞれ 1 名以上増加させる。以後の KPI は実施後に再設定する。 （2024 年 10 月現在：女性 3 名・外国人 0 名）
KPI 達成に向けた取り組み	➤ 働きやすい労働環境の実現に取り組む、ドライバー人材の確保に

		努める。 ➤ ドライバー人材の確保に際して、女性・外国人ドライバーの採用を強化し、多様な人材が活躍できる場を提供していく。	
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、ならびに同一労働同一賃金を達成する。	
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	
	10.2	2030 年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。	

なお、「賃金」の取り組みは、ポジティブ・インパクトとして特定しているものの、現時点で地域や地域の業界平均水準を上回っており、今後もベースアップ等によって地域や地域の業界水準以上を維持する想定であるので KPI は設定していない。また、「社会的保護」「年齢差別」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、「社会的保護」は、福利厚生面の各種制度により働きやすい職場づくりを進めることで十分に抑制が図られており、今後も継続して取り組む方針のため、KPI は設定していない。「年齢差別」は、運転者適性が認められる高齢者が能力を発揮できる職場づくりを進めることで十分に抑制が図られており、今後も活躍の場を拡げる取り組みを継続するため KPI は設定していない。

5.サステナビリティ管理体制

好川商運では、本ファイナンスに取り組むにあたり、好川社長を最高責任者として、自社の事業活動とインパクトレーダー、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、好川社長を最高責任者とし、今里部長が管理責任者となり関係各部と連携を取りながら、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	好川 政洋
(管理責任者)	部長	今里 俊貴

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、好川商運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、好川商運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。好川商運は、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 前田浩彦

〒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