

2023年10月13日

各位

株式会社 北陸銀行

## 伏木海陸運送株式会社と「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」の契約を締結

ほくほくフィナンシャルグループの北陸銀行（頭取 中澤 宏）は、SDGs への取り組みの一環として、伏木海陸運送株式会社（代表取締役 大門 督幸）とほくほくサステナブルファイナンス「ポジティブ・インパクト・ファイナンス型」※の契約を締結しましたので、その概要をお知らせいたします。

なお本ファイナンスは、上場企業ならびに富山県内呉西地区の企業に対して、当行がポジティブ・インパクト・ファイナンスにより資金提供を行う案件の第一号となります。

当行は、地域のお客さまとともに、持続可能な社会の実現に向けて取り組んでまいります。

※企業活動が環境・社会・経済にもたらす影響を包括的に分析し、特定されたポジティブ・インパクトの拡大とネガティブ・インパクトの緩和に向けた取り組みを継続的に支援する融資

## 記

## 1. 契約企業：伏木海陸運送株式会社の概要

|     |                |     |          |
|-----|----------------|-----|----------|
| 所在地 | 富山県高岡市伏木湊町5番1号 | 設立  | 1944年3月  |
| 資本金 | 1,850.5百万円     | 売上高 | 7,780百万円 |

## 2. 本ファイナンスの概要

|     |                |      |      |
|-----|----------------|------|------|
| 実行日 | 2023年10月13日（金） |      |      |
| 期間  | 5年             | 資金使途 | 運転資金 |

## 3. 伏木海陸運送株式会社について（詳細は「評価書」をご参照ください）

|      |  |
|------|--|
| 企業概要 | 伏木海陸運送株式会社は、伏木港・富山新港を拠点とする港湾運送事業を柱に、倉庫業、通関業、自動車運送業を営む総合物流企業です。富山県は鉱工業・製造業などの第二次産業の比率が三割超と全国と比べても高く、日本海側屈指の工業県です。伏木海陸運送株式会社は海運部門、海上コンテナ部門、トラック輸送部門でそれらの鉱工業・製造業を支える重要な役割を担っています。 |
|------|--|

## SDGs 達成に向けた取り組み事例

～運送方法の最適化等による、気候変動対策に向けた取り組みの推進～

|               |  |
|---------------|--|
| インパクトの種類      | ポジティブ・インパクトの向上   |
| インパクト・カテゴリ    | ポジティブ・インパクト「資源効率・安全性」、「気候」   |
| 影響を与えるSDGsの目標 |    |

|                   |   |
|-------------------|---|
| 内容・対応方針           | 「より環境負荷が低い輸送手段」を提案  |
| 毎年モニタリングする目標と KPI | <p><b>【目標】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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シフトするモーダルシフトを推進</li> </ul> <p><b>【KPI】</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>伏木富山港を新たに利用する内航コンテナ船貨物量 (TEU※) の【100TEU 以上】達成 《2023 年度から取扱開始のため過去実績なし》</li> <li>伏木富山港を新たに利用する外航コンテナ船貨物量 (TEU※) の【50TEU 以上】継続 《直近 3 年平均の取扱実績 50.1TEU》</li> <li>鉄道輸送のコンテナ数 (12 フィートコンテナ換算) 取扱いを毎年 25,000 個以上継続 《直近 3 年平均の取扱実績 24,753 個》</li> </ol> <p>※TEU (Twenty feet Equivalent Unit)はコンテナ船の積載能力やコンテナターミナルの貨物取扱数などを示すために使われる 20 フィートコンテナ換算</p> |

#### 4. その他

|         |   |
|---------|---|
| インパクト評価 | 本ファイナンスは、国連環境計画・金融イニシアティブ (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、北陸経済研究所が伏木海陸運送株式会社の包括的なインパクト分析を行い、評価しました。また、株式会社日本格付研究所 (JCR) から第三者意見 (外部レビュー) を取得し、金融原則への適合性の確認と評価の透明性を確保しています。 |
| モニタリング  | 当行は、インパクト評価で特定した伏木海陸運送株式会社の KPI について、融資期間中にわたりモニタリングを行います。  |

#### 5. 該当する SDGs の目標



SDGsはSustainable Development Goalsの略称で、2015年に国連で採択された2030年までに達成すべき17の目標と169の具体的なターゲットを定めた「持続可能な開発目標」です。ほくほくフィナンシャルグループは2019年4月に「SDGs宣言」を表明しました。

以上

<本件に関するお問い合わせ先>

北陸銀行 営業企画部 プロセスサポートグループ

TEL(076)423-7111

# 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：伏木海陸運送株式会社

2023年10月13日

評価実施機関：一般財団法人北陸経済研究所



北陸経済研究所は、国連環境計画・金融イニシアティブ（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、伏木海陸運送株式会社の包括的なインパクト分析を行った。

北陸銀行は、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り組みを支援するため、伏木海陸運送株式会社に対し、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             | 伏木海陸運送株式会社          |
| 借入金の資金用途           | 運転資金                |
| モニタリング期間<br>（返済期限） | 5年間<br>（2028年9月30日） |

### 1. 企業の事業概要

#### ● 基本情報

|       |  |
|-------|--|
| 企業名   | 伏木海陸運送株式会社 Fushiki Kairiku Unso Co.,Ltd.   |
| 代表者   | 代表取締役社長 大門 督幸  |
| 設立    | 1944年3月  |
| 事業内容  | 伏木港、富山新港における入出港船舶の本船積卸、コンテナターミナル運営及び沿岸作業等の海陸一貫作業、通関業、内航海運業、海上運送事業、鉄道貨物の取扱積卸、集荷配達作業、各種貨物自動車を所有しての港湾経由の貨物・国内流通貨物の輸送、倉庫を所有してのコンテナ貨物等の保管仮置・入出庫作業 |
| 資本金   | 18億5,050万円   |
| 売上高   | 77億800万円（2023年6月期単体）   |
| 従業員数  | 305名<br>グループ計711名（2023年6月期）  |
| 本社所在地 | 富山県高岡市伏木湊町5番1号   |

● 沿革

|         |  |
|---------|--|
| 1944年   | 伏木港湾運送株式会社（1941年2月伏木港所在の回漕業者8社を集約統合して設立）と日本通運株式会社伏木支店（1942年3月日本通運株式会社が伏木合同運送株式会社を吸収し新設合併）とが新設合併し、伏木海陸運送株式会社が設立され、伏木港において営業を開始する。 |
| 1963年   | 株式を公開するため東京事務所を開設し、東京証券取引所市場第二部へ新規上場（資本金2億円に増資）する。   |
| 1968年   | 富山新港開港に伴い富山新港事務所（現 富山新港支店）を開設する。   |
| 1984年   | 富山新港に、初めてのコンテナ定期航路（富山新港～ソ連・ポストーチヌイ港）が開設され、輸出入コンテナ貨物の取扱、並びにコンテナターミナルにおけるオペレーション業務を開始する。   |
| 1990年   | 釜山－富山新港間に定期コンテナ航路の開設に伴い、釜山を中継港として富山新港と世界各国とを結ぶ物流ネットワークシステムが確立される。  |
| 1992年   | ロシア・ウラジオストックに事務所を開設する。   |
| 1993年   | 伏木港に、定期客船航路（伏木港～ロシア・ウラジオストック港）が、開設される。   |
| 1998年   | 中国・大連に事務所を開設する。伏木外港・万葉ふ頭が供用開始される。  |
| 2002年   | 富山新港・多目的国際ターミナルが供用開始される。   |
| 2006年   | 伏木万葉ふ頭、多目的国際ターミナル供用開始される。  |
| 2011年   | 伏木富山港が日本海側の総合的拠点港に選定される。   |
| 2013年   | AEO制度に基づく「特定保税業者」の承認（大阪税関）。  |
| 2014年   | 伏木富山港 国際定期コンテナ航路 就航 30周年。  |
| 2018年   | 富山新港開港 50周年。<br>AEO制度に基づく「認定通関業者」の認定（大阪税関）。  |
| 2019年   | 創立 75周年記念館完成。<br>伏木港開港 120周年。<br>御旅屋セリオ7階に「レストラン DUO(デュオ)」オープン。  |
| 2022年4月 | 東京証券取引所の市場区分の見直しにより、東京証券取引所の市場第二部からスタンダード市場に移行。  |

## ● 事業活動・事業概要

伏木海陸運送は、伏木港・富山新港を拠点とする港湾運送事業を柱に、倉庫業、通関業、自動車運送業を営む総合物流企業である。

港湾の歴史をひも解くと、伏木港は古くは万葉集の時代から交通の要衝として栄え、港湾荷役についても数多くの業者の営みの歴史があり、それらが一つの大きな流れとなって、1941年に伏木港湾運送株式会社が設立された。1944年には、伏木港湾運送株式会社と日本通運株式会社伏木支店との合併により、伏木海陸運送（FKK）が誕生した経緯がある。1968年に富山新港が完成し、「新日本海時代を拓くFKK」をキャッチフレーズに環日本海交流を推進してきた。2011年に伏木富山港が日本海側の総合拠点港に選定されると、伏木海陸運送の総合物流企業としての役割はますます重要になり、現在、国内6事業所のほか、海外にも拠点を構え、グループ会社16社を擁する企業へと成長を遂げた。

また、1963年以来、東京証券取引所への上場を継続し、2022年には東京証券取引所の新しい市場区分であるスタンダード市場に移行するなど、経営や事業展開などを通じて健全性を維持している。上場企業としてのコーポレートガバナンス水準を満たし、株主をはじめ顧客・従業員・地域社会等の立場を踏まえた上で、透明・公正かつ迅速・果敢な企業活動の推進に努めている。

富山県は鉱工業・製造業などの第二次産業の比率が三割超と全国と比べても高く、日本海側屈指の工業県であり、伏木海陸運送は海運部門、海上コンテナ部門、トラック輸送部門でそれらの鉱工業・製造業を支える重要な役割を担っている。

### 海運部門

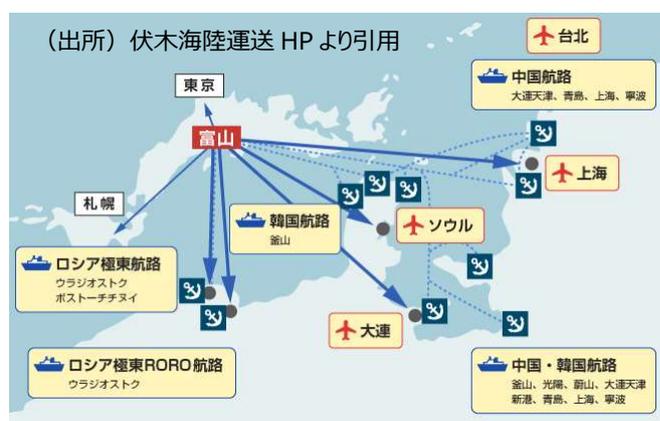
海運部門は、伏木富山港における内・外航船の船舶代理店業務、および荷主代行業務を行っている。港湾荷役（輸出貨物の船積、輸入貨物の荷卸しおよび国内運送までの作業の手配）のほか、通関、倉庫業など貿易に関する荷役・通関業務を幅広く行っている。

また、日本海側有数の拠点港湾として、世界各国から大型船で入港してきた貨物を荷揚げした後、ストックポイントとして近海輸送の中・小型貨物船への積替荷役（国内転送）も行っている。

港では、人々の生活・産業を支えるエネルギー資源や工業原料を取り扱っており、その主なものはウッドチップ、石炭、オイルコークス、原塩、木質燃料等のバルク貨物ならびにアルミ地金や鋼材、各種鉱物などである。富山県の製造品出荷額(2019年富山県工業統計表)でみると、アルミ関係は「非鉄金属」のうち6割、「金属製品」のうち4割を占めており、伏木海陸運送は地元・富山の基幹産業を支える重要な役割を果たしている。

### 海上コンテナ部門

海上コンテナ部門では、富山新港からの韓国、中国、ロシア向け、また韓国、中国両国を經由して東南アジア、欧州、北米など世界各地への海上コンテナ輸送を利用した輸出入業務に携わっている。韓国航路は週2便、中国・韓国航路は3便、中国航



路は週1便、ロシア極東航路は月2便運航している（2023年9月14日時点）。

また、富山新港には海上コンテナを扱う多目的国際ターミナルも隣接しており、貨物の取扱量が近隣では最も多く、伏木海陸運送ではフレキシブルコンテナや紙袋、その他各種貨物に対応するための倉庫を設け、対応力を高めている。

### トラック輸送部門

伏木海陸運送ではウッドチップ専用車をはじめ、様々な貨物を各種トラックで配送している。危険物タンクローリー等にも対応しており、日本海側唯一の過酸化水素中継基地として、北信越の各工場にトラック輸送している。製紙原料の漂白や半導体ウエハーの洗浄などに使用される塩素に代わり、過酸化水素は分解すると水と酸素になり、適切な処理により分解すれば二次的な公害発生要因がないため、環境にやさしいクリーンな化学品として注目されている。伏木海陸運送では「河川や海を汚さない」という環境負荷低減に物流面で貢献している。

## ● 内部・外部環境（港湾運送事業における人手不足の課題）

国土交通省港湾局が港湾荷役の担い手不足について実施した調査（2020年12月～2021年1月実施）によると、全国の港湾運送事業者の過半数の事務所で労働者の不足感があるとの回答があり、2025年頃及び2030年頃の見通しでは63%の事業所で不足感があるとの結果から、今後、港湾荷役の担い手不足が更に深刻化することが推測される。

さらに、厚生労働省提供データを元に国土交通省で集計したところによると、有効求人倍率が他産業と比べても非常に高いことが確認できる（港湾4.23倍、全産業1.47倍、自動車運転者3.08倍）。「2024年問題」としてトラックドライバーの不足が社会問題化しているが、港湾荷役の担い手の有効求人倍率は更に高く、また、状況は悪化傾向にあって、実際の採用の現場では人手不足に直面している様子が伺える。

港湾荷役現場への就職における人気がない理由としては、労働環境の過酷さ（暑さ、寒さ等が厳しい）が指摘されており、次に、土日祝日勤務があること、魅力的な職種とされていないこと、世間での認知度が低いこと、という理由が上位を占めている。また、女性職員の割合も4%と低い水準にある。

伏木海陸運送ではこのような課題に対応するため、労働環境の安全性確保を徹底するとともに、自社の女性活躍の推進に向けた取り組みを進めている。

### 港湾運送事業の 有効求人倍率 (2019年度)



※厚生労働省職業安定局提供データを元に国土交通省において作成

### 有効求人倍率の比較



※港湾荷役作業員：厚生労働省職業安定局提供データを元に国土交通省において作成  
自動車運転者、全職業：厚生労働省「職業安定業務統計」を元に国土交通省において作成

（出所）国土交通省港湾局「港湾労働者不足対策アクションプラン（2022年7月）」より抜粋

## ● 社是・社訓

伏木海陸運送では「内和外信」の社訓のもと、海、陸、空に広がる国際複合一貫輸送体制を充実させ、総合物流企業として荷主、船社のニーズに的確に応えるとともに、地域社会の豊かな暮らしと明るい未来の実現に向かって前進を続ける方針を示している。



## 「内和外信」

※伏木海陸運送の社訓「内和外信」は、初代会長を務めた木津太郎平氏が会社創立に際して“社内の融和を図り、顧客や地域社会に信頼される会社となる”ことを期して揮毫されたものである。

## ● 企業理念、経営方針

伏木海陸運送はグループ 16 社とともに総合物流企業の使命に徹し、顧客や地域社会の発展に寄与するとともに、社会の信頼に応えることを経営方針や経営理念として掲げている。

### 経営方針

当社企業グループの事業基盤である伏木港、伏木外港万葉埠頭、富山新港は、環日本海経済圏の中心に立地しており、地理的優位性を生かし対岸諸国との物的、人的交流を推進します。当社企業グループは総合物流事業を通じて地域社会に貢献すると同時に、継続的な成長と収益向上を目指しております。

### FKKグループ経営理念

- ・FKK グループは、顧客、株主、社員とその家族、地域社会に信頼され、全ての人々に貢献する企業集団を目指します。
- ・FKK グループは、富山県を基盤とした事業展開を図りつつ、常に視野を世界に広げ、グローバルな問題意識でビジネスに挑戦します。
- ・「攻め」は「改革・改善」の積み重ねで目標を達成し、「守り」は「報告・連絡・相談」の徹底で事故・ミスを無くし、顧客や地域の信頼を得ることを基本とします。

## ● SDGs への理解と取り組み

伏木海陸運送は、国際連合が提唱する SDGs（持続可能な開発目標）の趣旨に賛同し、国土交通省港湾局が創設した「みなと SDGs パートナー」に 2023 年 6 月 30 日付で登録された。

「みなと SDGs パートナー登録制度」は、港湾関連企業等が行う事業活動等の取り組みと SDGs の関連性に特化し、港湾及び港湾関係産業の魅力向上と将来にわたる持続的な発展に資することを目的としている。伏木海陸運送が示した登録申請には以下の方針や活動内容が盛り込まれ、これまでも実践してきた社会貢献活動により一層力を入れるとともに、温室効果ガス排出量の削減や働き方改革によるワークライフバランスの実現など、持続可能な開発目標を支援する内容となっている。



## FKKグループの SDGs への取り組み

### ●環境

- ・荷役機器の CO<sub>2</sub>低排出化の推進 [水素リフトの増車 (現 1 台→2 台) ]
- ・事業所の省エネ化の推進 [太陽光発電の増設 (現 1 カ所→2 カ所) ]

### ●社会・経済

- ・月間残業時間の把握や、ストレスチェックの実施 [安全衛生委員会のパトロール]
- ・社員の資格試験取得に向けた、費用の補助や資格手当の支給
- ・BCP 体制の継続的発展 [年 1 回の防災訓練の実施]
- ・地域防災活動への参加 [年 1 回の地域消防訓練への参加]
- ・港湾地区での清掃ボランティア活動



ほかにも、地域活動に積極的に関わりを持つことで、自社の従業員、そして地域の人々とのコミュニケーションを活性化させている。これらの活動により、地域の人々にも支えられ、結果として企業として成長していくという方向性を目指している。

具体的には、春に地元駅前で開催される観光まつりと夏に行われる港まつりの舞台設営や春と秋に地元神社で行われるお祭りの設営、そしてそれぞれのお祭りへの参加を行っている。

また、創立 35 年目を迎える企業社会人硬式野球チームを擁し、地域コミュニティから認知され地域の財産となるとともに、都市対抗出場 6 回（2002・2006・2012・2017・2020・2021 年）、日本選手権出場 4 回（2003・2010・2019・2023 年）という実績から、北信越地区の雄とも呼ばれている。2023 年には、日本野球連盟（JABA）に加盟するチームによる「第七十五回 JABA ベーブルース杯争奪全国社会人野球大会」において、伏木海陸運送硬式野球部が初優勝を飾った。

野球部は少年野球教室も行っており、地域振興にも役立っている。

## 2. 伏木海陸運送の包括的分析

### ● 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、北陸経済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、伏木海陸運送の事業については、国際標準産業分類における「海洋・沿海貨物海運業」、「道路貨物運送業」、「貨物鉄道運送業」、「倉庫・保管業」として整理された。事業別の UNEP FI の分析ツールによるポジティブ、ネガティブな項目の判定結果は、以下の通り。

#### 《産業分類別に特定したインパクト一覧》

|       |               | 海洋・沿海貨物海運業 |       | 道路貨物運送業 |       | 貨物鉄道運送業 |       | 倉庫・保管業 |       |
|-------|---------------|------------|-------|---------|-------|---------|-------|--------|-------|
|       |               | ポジティブ      | ネガティブ | ポジティブ   | ネガティブ | ポジティブ   | ネガティブ | ポジティブ  | ネガティブ |
| 社会的側面 | 入手可能性-水       | ○          | ○     | ○       | ○     | ○       | ○     | ○      | ○     |
|       | 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・遺産         | ○          | ○     | ○       | ○     | ○       | ○     | ○      | ○     |
|       | 人格と人の安全保障     | ○          | ○     | ○       | ○     | ○       | ○     | ○      | ○     |
|       | 正義・公正         | ○          | ○     | ○       | ○     | ○       | ○     | ○      | ○     |
|       | 強固な制度、平和、安全保障 | ○          | ○     | ○       | ○     | ○       | ○     | ○      | ○     |
| 環境的側面 | 質-水           | ○          | ●     | ○       | ○     | ○       | ○     | ○      | ○     |
|       | 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           | ○          | ○     | ○       | ●     | ○       | ●     | ○      | ○     |
| 経済的側面 | 包摂的で健全な経済     | ●          | ○     | ●       | ○     | ●       | ○     | ●      | ○     |
|       | 経済収束          | ○          | ○     | ○       | ○     | ○       | ○     | ○      | ○     |
|       | その他           | ○          | ○     | ○       | ○     | ○       | ○     | ○      | ○     |

これらを集約したデフォルト値、及び伏木海陸運送の個別要因を加味した修正値は、以下の通り。

#### 《伏木海陸運送で特定したインパクト一覧》

|       |               | デフォルト値 |       | 修正値   |       |
|-------|---------------|--------|-------|-------|-------|
|       |               | ポジティブ  | ネガティブ | ポジティブ | ネガティブ |
| 社会的側面 | 入手可能性-水       | ○      | ○     | ○     | ○     |
|       | 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・遺産         | ○      | ○     | ○     | ○     |
|       | 人格と人の安全保障     | ○      | ○     | ○     | ○     |
|       | 正義・公正         | ○      | ○     | ○     | ○     |
|       | 強固な制度、平和、安全保障 | ○      | ○     | ●     | ○     |
| 環境的側面 | 質-水           | ○      | ●     | ○     | ○     |
|       | 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           | ○      | ○     | ○     | ●     |
| 経済的側面 | 包摂的で健全な経済     | ●      | ○     | ●     | ○     |
|       | 経済収束          | ○      | ○     | ○     | ○     |
|       | その他           | ○      | ○     | ○     | ○     |

ポジティブ・インパクト及びネガティブ・インパクトが発現するインパクト・カテゴリとして「雇用」、「移動手段」、「包摂的で健全な経済」に関するポジティブ・インパクトと、「保健・衛生」、「雇用」、「質-水」、「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」に関するネガティブ・インパクトを確認した。一方、伏木海陸運送の事業活動を踏まえ、以下の修正を行った。

- ・ 「海洋・沿海貨物海運業」がメイン業種であるものの、自社で船舶を保有していない点や、他の事業部門においても土壌影響を与える排出物質はほとんどなく、生物多様性の減少に関わる事例もないことから、ネガティブ・インパクトのうち「質-水」、「生物多様性と生態系サービス」は除外した。また、旅客輸送には関わっていないことからポジティブ・インパクトの「移動手段」を除外した。
- ・ AEO 認定取得の取り組みから、PI に「強固な制度、平和、安全保障」を追加した。
- ・ 物流事業者として顧客企業に「より環境負荷が低い輸送手段」を提案していることから、PI に「資源効率・安全性」、「気候」を追加した。

|       |               | ポジティブ | ネガティブ |
|-------|---------------|-------|-------|
| 社会的側面 | 保健・衛生         | ○     | ●     |
|       | 雇用            | ●     | ●     |
|       | 強固な制度、平和、安全保障 | ●     | ○     |
| 環境的側面 | 大気            | ○     | ●     |
|       | 資源効率・安全性      | ●     | ●     |
|       | 気候            | ●     | ●     |
| 経済的側面 | 廃棄物           | ○     | ●     |
|       | 包摂的で健全な経済     | ●     | ○     |

(出所) UNEP 分析ツールより北陸経済研究所が作成

以上の結果に基づき、各インパクト・カテゴリに対して、ネガティブ・インパクトとその低減策、ポジティブ・インパクトとその向上に資する伏木海陸運送の活動をプロットし、更に SDGs のゴール及びターゲットへの対応関係についても評価した。

その上でネガティブ・インパクトのうち「大気」は、エコドライブの徹底に向けた指導により大気汚染物質の排出抑制に努めていることや、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を鉄道や船舶の利用へシフトするモーダルシフトを推進していることなどから、目標設定の対象外とした。

また、運行記録の記録紙など事業を行う上で発生する「廃棄物」についても適正に処理し、デジタル化の推進によって抑制に努めていることから目標設定の対象外とした。

### ● 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の項目の関連は、以下の通り。

|   | インパクト                             | 特定したインパクトの項目             |
|---|-----------------------------------|--------------------------|
| ① | 運送方法の最適化等による、気候変動対策に向けた取り組みの推進    | 「資源効率・安全性」、「気候」          |
| ② | 公正な業務の継続                          | 「強固な制度、平和、安全保障」          |
| ③ | 労働環境の安全性確保と働きやすい職場づくり、ダイバーシティ化の推進 | 「保健・衛生」、「雇用」、「包摂的で健全な経済」 |

### 3. 伏木海陸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

以下より特定したポジティブ・インパクトとネガティブ・インパクトの内容を記載する。

#### ① 運送方法の最適化等による、気候変動対策に向けた取り組みの推進

##### (A) 運送方法の最適化（モーダルシフト推進）に向けた取り組み

| 項目                | 内容   |
|-------------------|--|
| インパクトの種類          | ポジティブ・インパクト  |
| インパクト・カテゴリ        | 「資源効率・安全性」、「気候」  |
| 影響を与える SDGs の目標   |     |
| 内容・対応方針           | 「より環境負荷が低い輸送手段」を提案   |
| 毎年モニタリングする目標と KPI | <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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シフトするモーダルシフトを推進</li> </ul> <p>【KPI】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①伏木富山港を新たに利用する内航コンテナ船貨物量（TEU※）の【100TEU 以上】達成 «2023 年度から取扱開始のため過去実績なし»</li> <li>②伏木富山港を新たに利用する外航コンテナ船貨物量（TEU※）の【50TEU 以上】継続 «直近 3 年平均の取扱実績 50.1TEU»</li> <li>③鉄道輸送のコンテナ数（12 フィートコンテナ換算）取扱いを毎年 25,000 個以上継続 «直近 3 年平均の取扱実績 24,753 個»</li> </ol> <p>※TEU (Twenty feet Equivalent Unit)はコンテナ船の積載能力やコンテナターミナルの貨物取扱数などを示すために使われる 20 フィートコンテナ換算<br/>※鉄道コンテナは、12 フィート通常コンテナ換算</p> |

伏木海陸運送では、CO<sub>2</sub>排出量削減の観点から、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シフトするモーダルシフトを推進している。物流事業者として顧客企業に環境負荷低減につながる提案を積極的に行うことで、社会全体の気候変動リスクに対応している。

具体的な数値目標（KPI）として掲げるのは、伏木富山港を新たに利用する内航コンテナ船や外航コンテナ船の取扱いコンテナ数、鉄道コンテナ数である。コンテナ船は、コンテナ積載能力やコンテナターミナルの貨物取扱数などを示すために使われる 20



（出所）国土交通省 HP より引用

フィートコンテナに換算し、TEU (Twenty feet Equivalent Unit)単位で目標値を定めている。鉄道コンテナは、JR 貨物で用いられる 12 フィート通常コンテナに換算して目標値を定めた。

船舶を使った輸送方法としては、トラック等の自動車で行われている貨物輸送をコンテナ船に置き換える提言を行っている。

鉄道を使った輸送方法としては、着発線荷役方式の J R 高岡貨物駅を起点として全国を結ぶ JR コンテナ一貫輸送を取り扱っているのが強みである。トラック輸送と定時運行に優れた鉄道輸送によってモーダルシフトを推進し、大気汚染や地球温暖化などの環境問題に対応した物流体制を構築している。

これら取り組みは、CO<sub>2</sub>排出量の削減と大気環境の保全に寄与し、気候変動リスクへの対応につながると評価できる。さらに、積載量の大きな船舶や貨物鉄道を利用すれば一度に貨物を大量輸送することが可能であり、長距離大量輸送による燃料費・コスト削減にもつながる。

### 【期待される効果】

国土交通省の「総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）」でみると、2019 年度の輸送量当たりの CO<sub>2</sub> 排出量（トンキロベース）は、船舶が約 5 分の 1、鉄道がトラックの約 13 分の 1 となっており、国内の貨物輸送量の大半を担っているトラック輸送は、環境負荷・エネルギー効率の両面で海運や鉄道輸送に劣っていると考えられる。

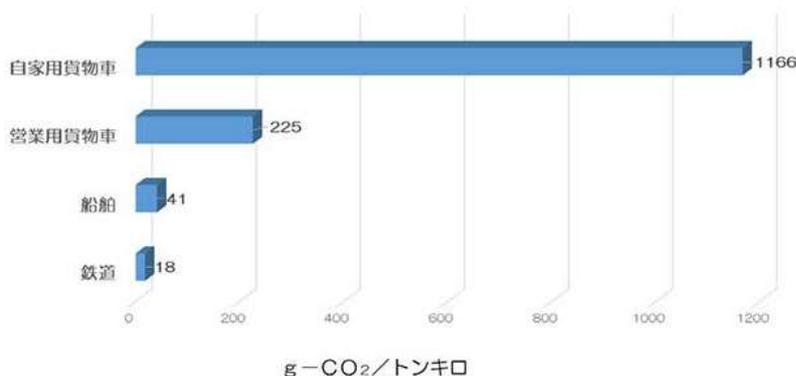
輸送距離に応じた最適な配送方法（トラック・鉄道・内航海運）の提案等により、戦略的なモーダルシフトを実施することは大幅な CO<sub>2</sub> 排出削減につながると期待できる。

具体的な成果としては伏木海陸運送が過去に物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）において認定された貨物鉄道によるモーダルシフトの実績が挙げられる。

物流総合効率化法は、流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施するとともに、「輸送網の集約」、「モーダルシフト」、「輸配送の共同化」等の輸送の合理化により、流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定や支援措置等を定めた法律である。国土交通省では、同法に基づき、「2 以上の者の連携」による流通業務の省力化及び物資の流通に伴う環境負荷の低減を図るための物流効率化の取り組みを認定している。

伏木海陸運送は、JFE マテリアル株式会社（射水市、現 JFE ミネラル株式会社）と連携して行った取り組み「貨物鉄道を利用したクロム系合金鉄を輸送するモーダルシフト」により、2017 年 11 月 30 日付で認定を受けた。取り組み実施前は、山口県内までの約 720km をトラック輸送していたものを、鉄道輸送に転換することによ

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（2019年度 貨物）



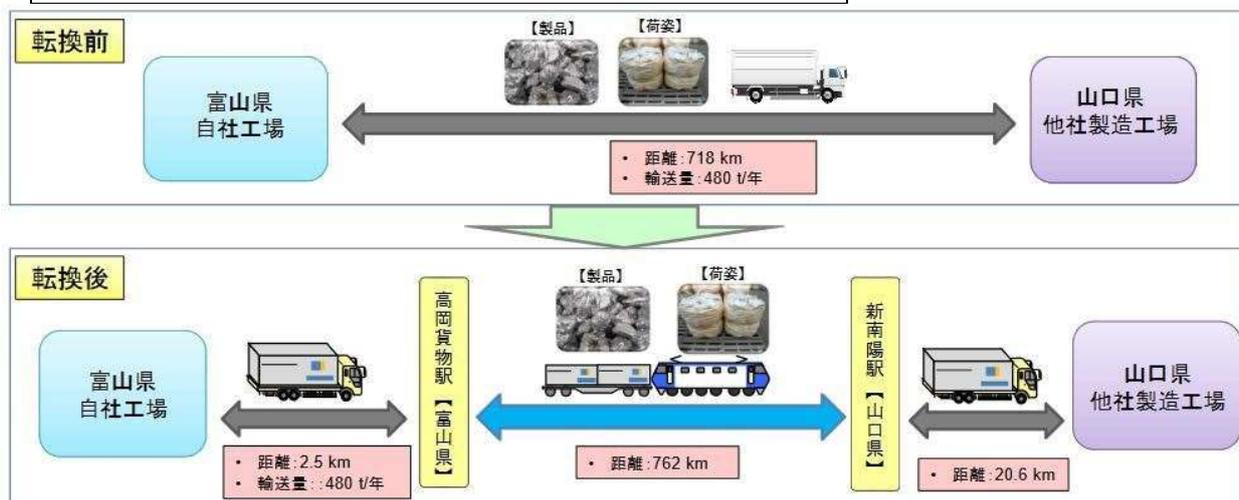
(出所) 国土交通省「総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）」



り、CO<sub>2</sub> 排出量を年間で 71.2%削減するとともに、トラックドライバーの運転時間を年間で 94.5%削減する計画であり、北陸信越運輸局管内では 2 件目の認定となった。

|   |
|---|
| CO <sub>2</sub> 排出削減量 22.0t-CO <sub>2</sub> /年 (71.2%削減)<br>[転換前] 30.9t → [転換後] 8.9t-CO <sub>2</sub> /年 |
| ドライバー運転時間省力化J998 時間/年 (94.5%削減)<br>[転換前] 1,056 時間 → [転換後] 58 時間/年                                       |

(出所) 国土交通省北陸信越運輸局  
プレスリリース資料より抜粋



《モーダルシフト以外にも、環境にやさしい物流の取り組みを推進》

伏木海陸運送ではモーダルシフトの取り組み以外にも、「物流円滑化共同利用施設（ホッパー）」を使用した輸送の効率化と環境負荷軽減の取り組みにおいて、グリーン物流普及事業の認定を受けており、環境にやさしい荷役作業を実現している。

【バラ貨物用ホッパー】

石炭・鉱石など塊状の「バラ貨物」は一時貯蔵庫を兼ねたホッパーから重力落下で貨車に積み込んでいる。貨車専用ホッパーの導入で、悪天候時の作業が可能となるとともに、積込時間の短縮とホイールローダー重機の作業減により、CO<sub>2</sub> の排出削減効果も期待できる。また、グリーン物流普及事業の認定を受けており、環境にやさしい荷役作業を実現している。



(出所) 伏木海陸運送 HP より引用

## (B) 自社の CO<sub>2</sub>排出量削減に向けた取り組み

| 項目                | 内容   |
|-------------------|--|
| インパクトの種類          | ネガティブ・インパクト  |
| インパクト・カテゴリ        | 「資源効率・安全性」、「気候」  |
| 影響を与える SDGs の目標   |     |
| 内容・対応方針           | 温室効果ガスの排出抑制に向けた取り組み  |
| 毎年モニタリングする目標と KPI | <b>【KPI】</b><br>① 自社の CO <sub>2</sub> 排出量（Scope1,2）を 2030 年度において 46%削減（2013 年度比、3,394.4t-CO <sub>2</sub> に対して）<br>② 2023 年度中に水素リフト 1 台を増車<br>③ 自社設備における太陽光パネル設置を現状 2 ヶ所から 1 ヶ所増設   |

伏木海陸運送では地球温暖化防止対策としての CO<sub>2</sub>削減を念頭に、2023 年 6 月期から自社事業において発生する CO<sub>2</sub>排出量（Scope1,2）の計測を開始し（2023 年 6 月期排出量は 3120.2t-CO<sub>2</sub>、2013 年度比 8.1%削減）、排出削減の目標を定めている。具体的な目標値（KPI）としては、日本政府が 2030 年に温室効果ガス排出量を 2013 年比で 46%削減、2050 年に完全なカーボンニュートラルを実現することを目標に定めており、これに準ずるものとなっている。

### 【CO<sub>2</sub>排出量を把握し、削減に努める】

- ・CO<sub>2</sub>排出量削減の取り組みは、事業所内および荷役作業倉庫内における化石燃料由来の電気使用量や燃料使用量の削減と、燃料電池（FC）フォークリフトなど作業車両の脱炭素化が挙げられる。
- ・伏木海陸運送では、2018 年に FC フォークリフトと燃料となる水素を供給する簡易水素充填機を北陸 3 県で初めて導入し、周辺事業者にも貸し出すなど地域における脱炭素に向けた取り組みを先導してきた。2024 年度の事業計画では電動リフトや水素リフトの割合を高める方針を示すとともに、CO<sub>2</sub>排出量の少ない荷役クレーンに設備更新する計画を掲げている。

### 【LED 照明、太陽光発電導入による省エネ推進】

- ・オフィス棟における照明器具の LED 化はほぼ完了している。残り 1 割は使用頻度が少ない設備のみとなっており、非常灯等なども 2023 年度に実施予定である。
- ・太陽光発電設備は、自社倉庫屋根に設置し、再生可能エネルギーの活用に取り組んでいる。今後、冷蔵倉庫など電力使用量の大きい設備においても導入を計画しており、2 拠点からさらに 1 拠点の導入を目指す。

自社の CO<sub>2</sub>排出量（Scope1,2）の削減だけではなく、今後はさらに、脱炭素社会への移行に伴う事業環境の変化への対応も課題となってくる。

伏木海陸運送では、富山新港に立地する北陸電力富山新港火力発電所に、燃料となる石炭の荷役業務を行っている。石炭に比べて CO<sub>2</sub>排出量の少ない液化天然ガス（LNG）に燃料を転換してからは、LNG 船の荷役へと対応しているものの、今後はカーボンニュートラルの実現に伴い事業環境は変化するものと考えられる。2022 年 7 月に営業運転を開始した「伏木万葉埠頭バイオマス発電所」では、燃料には輸入木質ペレットなどを使用しており、伏木海陸運送では、貨物形状を考慮した船型と効率的な荷役装置の搭載により、荷主の輸送効率向上をサポートしている。

事業環境の変化に柔軟に対応しつつ、カーボンニュートラルの実現にどう関与していくかが今後の事業課題といえる。

## ② 公正な業務の継続

| 項目                | 内容  |
|-------------------|---|
| インパクトの種類          | ポジティブ・インパクト   |
| インパクト・カテゴリ        | 「強固な制度、平和、安全保障」   |
| 影響を与える SDGs の目標   |  |
| 内容・対応方針           | 貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制維持   |
| 毎年モニタリングする目標と KPI | 【目標】<br>・AEO 認証の継続  |

伏木海陸運送は、輸出管理に優れた企業として 2013 年に AEO 制度※に基づく「特定保税業者」の承認、2018 年に AEO 制度に基づく「認定通関業者」の認定をいずれも大阪税関より受けている。伏木海陸運送では AEO 適格要件の維持継続のために、貿易関連業務に対する管理体制を整備するとともに、輸出入業務に携わる機会の多い従業員に対する専門研修を実施している。

### ※AEO（Authorized Economic Operator）制度

米国での同時多発テロ以降、テロ対策の必要性が高まったことを契機に国際的な枠組みとして始まったもので、国際物流において貨物のセキュリティ管理と法令遵守（コンプライアンス）の体制が整備された事業者に対し、税関手続の緩和・簡素化策が適用される制度である。



（出所）伏木海陸運送 HP より引用

SDGs の達成に向けた具体的な取り組みは次の 2 点である。

- ・AEO 認定事業者
- ・社員の資格試験取得に向けた、費用の補助や資格手当の支給

### ③ 働きやすい職場づくりやダイバーシティ化の推進

#### (A) 労働環境の安全性確保

| 項目                | 内容  |
|-------------------|---|
| インパクトの種類          | ネガティブ・インパクト   |
| インパクト・カテゴリ        | 「保健・衛生」、「雇用」  |
| 影響を与える SDGs の目標   |   |
| 内容・対応方針           | 事故防止と従業員の健康維持   |
| 毎年モニタリングする目標と KPI | 【KPI】<br>・労働災害発生ゼロ継続  |

#### 【労働環境の安全性確保】

厚生労働省の「労働災害動向調査（令和 4 年）」によれば、道路貨物運送業や倉庫業における労働災害発生率は全産業や製造業と比べて高く、道路貨物運送業は全産業の約 2.0 倍、製造業の約 3.3 倍の頻度で労災事故が発生している。同様に、倉庫業においても全産業の約 1.7 倍、製造業の約 2.8 倍の頻度となっている。

一方、港湾貨物運送業の労働災害発生率は、厚生労働省所管の港湾貨物運送事業労働災害防止協会（略称「港湾労災防止協会」）の調べによると全産業の約 0.6 倍と低い水準となっている。

労働災害発生率は、労働時間当たりの労働災害による死傷者数（休業 4 日以上）で示されるが、伏木海陸運送の近年の状況をみると極めて低い状況に抑えられている。

|                       | 2021/6 期<br>前々年度実績 | 2022/6 期<br>前年度実績 | 2023/6 期<br>直近年度実績 |
|-----------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| 労働災害による死傷者数（休業 4 日以上） | 0.0                | 0.0               | 1.0                |

港湾貨物運送事業労働災害防止協会の北陸支部は伏木海陸運送が事務局を担っており、協会が掲げる第 14 次労働災害防止計画（2023 年度から 2027 年度までの 5 か年計画）に則った安全確認を進める一方、自社でも「労働災害発生ゼロ」の目標をもって業務にあたっている。

港湾貨物運送事業における第 14 次労働災害防止計画（2023 年度から 2027 年度までの 5 か年計画）における指標  
→労働災害の死傷者（休業 4 日以上）を最終年（2027 年）で、2022 年比 20%減

伏木海陸運送では人事労務部の中に安全衛生管理課を、現業部の中に安全作業課を設け、安全衛生の管理規定を定め、従業員の安全意識及び作業環境の向上に努めている。

また、安全衛生委員会メンバーによる月1回のパトロールを実施し、従業員の意識向上を図ることで事故撲滅に努めている。



(出所) 伏木海陸運送 HP より引用

## (B) 働きやすい職場づくり

| 項目                | 内容  |
|-------------------|---|
| インパクトの種類          | ネガティブ・インパクト   |
| インパクト・カテゴリ        | 「保健・衛生」、「雇用」  |
| 影響を与える SDGs の目標   |   |
| 内容・対応方針           | 働きやすい職場づくり  |
| 毎年モニタリングする目標と KPI | <b>【KPI】</b><br>・月間平均残業時間削減（2023年6月期実績では26.8時間）<br>（厚生労働省「毎月勤労統計」における運輸業・郵便業の月間平均残業時間平均は25.9時間／当面の目標は同業種平均を下回ること）   |

伏木海陸運送では、すべての従業員が、永く・明るく・健康に働き続けられる職場を目指しており、そのための取り組みを進めている。

### 【月間平均残業時間削減】

月間平均残業時間は、厚生労働省が公開している「令和4年分毎月勤労統計」によると、貨物運送業に類する運輸業・郵便業の月間平均で25.9時間である中（パートタイム労働者を除く一般労働者）、伏木海陸運送では2023年6月期の実績で26.8時間と若干上回っている。この状況を改善すべく、前述のモーダルシフトが長距離ドライバーの負担軽減などにつながるものとして、更なる残業時間削減に努めている。

### 【健康診断受診率 100%ストレスチェック受検率 98%以上の達成・継続】

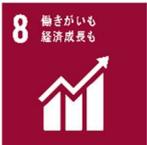
従業員の健康づくりに取り組むことを対外的に公表する『とやま健康企業宣言 Step1』において、2021年2月に宣言を行い、健康診断受診を推奨している。ストレスチェック制度は企業の義務となっているものの、労働

者にとっては任意のため受検を強制することはできず、あくまで従業員の自由意思を尊重したものとして目標を定めている。

また、従業員の有給取得率向上にも努めており、厚生労働省が公開している「令和4年就労条件総合調査」によると有休の平均取得率は、運輸業・郵便業の区分では59.5%とさらに取得率は高くなっているが、伏木海陸運送では2023年6月期の実績で63.4%と高い水準にあり、引き続き有給取得率向上を目指し、下記のような取り組みを進めている。

- ・事務職員の半休制度、時差出勤制度(2017.1～)
- ・土曜日が会社稼働日にあたる場合や、時季指定の有給休暇（夏休暇等）制度等を利用した有給休暇取得の勧奨（2020.1～）

### (C) ダイバーシティ化の推進

| 項目               | 内容   |
|------------------|--|
| インパクトの種類         | ポジティブ・インパクト  |
| インパクト・カテゴリ       | 「雇用」、「包摂的で健全な経済」   |
| 影響を与えるSDGsの目標    |     |
| 内容・対応方針          | 女性活躍の推進に向けた取り組み  |
| 毎年モニタリングする目標とKPI | <p>【KPI】</p> <p>① 育休取得率を男女ともに100%の達成・維持<br/>(2023年6月期実績 女性100.0%、男性42.9%)</p> <p>② 管理職（課長代理以上）に占める女性割合を25%以上に<br/>(2023年6月期16.3%)</p> <p>③ 男女の平均勤続年数の差異を3年以内に縮める<br/>(2023年6月期 男性正社員19.0年；女性正社員13.0年)</p>  |

伏木海陸運送では多様な人材が活躍できる職場を目指し、女性活躍の推進に向けた取り組みを実施している。港湾運送事業における荷役作業は大型荷役機械や特殊車両が頻りに往来するなど、危険を伴う作業環境にあり、また、変則的な時間外労働もあって女性に活躍の場を提供することは難しい側面はあるものの、事務職の分野においては女性事務職員を増やし、女性が活躍できる雇用環境の整備を行うことは可能との判断から、次のように目標を定めている。これらの目標は、次世代育成支援対策推進法に基づく「一般行動計画」として、厚生労働省が運営するウェブサイト「両立支援のひろば（<https://ryouritsu.mhlw.go.jp/>）」に公表している。

|      |   |
|------|---|
| 目標 1 | 管理職（課長代理以上）に占める女性割合を 25%以上にする。  |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●2022 年 4 月～ 管理職を対象に、女性活躍に関する意見交換の実施</li> <li>●2023 年 4 月～ 女性社員を対象として、管理職に向けた意見交換の実施</li> <li>●2024 年 4 月～ 対象となる女性授業員に対するフォローアップ</li> </ul>                            |
| 現状   | 管理職に占める女性労働者の割合（2023 年 6 月期）<br>16.3%（7 人）（管理職全体（男女計）43 人）  |
| 目標 2 | 男女の平均勤続年数の差異を 3 年以内に縮める   |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●2022 年 4 月～ 社外の研修会を通じて、社員がキャリアプランを描く機会を設ける</li> <li>●2023 年 4 月～ 育児など社員が抱える様々な事情を考慮した配属の検討を行う</li> <li>●2024 年 4 月～ 育児しながら働く社員が、仕事で最大限能力を発揮できる環境の整備をさらに進める</li> </ul> |
| 現状   | 男女の平均継続勤務年数の差異（2023 年 6 月期）<br>（正社員）男性：19.0 年、女性：13.0 年   |

ほかにも、若年者に対するインターシップによる就業体験機会の提供し、女性採用者の獲得維持に努めている。

| 過去 3 年間の男女別新卒採用者数 |     |     |
|-------------------|-----|-----|
| 年度                | 男性  | 女性  |
| 2020 年度           | 2 人 | 2 人 |
| 2021 年度           | 2 人 | 2 人 |
| 2022 年度           | 2 人 | 2 人 |
| 3 年以内男性採用割合：50.0% |     |     |
| 3 年以内女性採用割合：50.0% |     |     |

#### 4. 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

伏木海陸運送の事業活動は、SDGs の 17 のゴールと 169 のターゲットに以下のように関連している。

##### ① 運送方法の最適化等による、気候変動対策に向けた取り組みの推進

##### (A) 運送方法の最適化（モーダルシフト推進）に向けた取り組み

| 11 住み続けられるまちづくりを  | 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。 |
|  | 12.2  | 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。  |
|  | 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。                            |

期待されるターゲットの影響としては、貨物輸送において環境負荷低減につながる提案を積極的に行うことにより、サプライチェーン全体での環境負荷低減に寄与し、気候変動対策につながるものとなっている。

##### (B) 自社の CO<sub>2</sub>排出量削減に向けた取り組み

| 7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに  | ターゲット | 内容   |
|---|-------|--|
|  | 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。                           |
|  | 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。 |
|  | 12.2  | 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。  |
|  | 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。                            |

期待されるターゲットの影響としては、自社の事業活動において CO<sub>2</sub>排出量削減や再生可能エネルギーの利用拡大を進めることで、気候変動対策につながるものとなっている。

## ② 公正な業務の継続

|   | ターゲット | 内容  |
|---|-------|---|
|  | 16.1  | あらゆる場所において、全ての形態の暴力及び暴力に関連する死亡率を大幅に減少させる。 |
|   | 16.2  | 子供に対する虐待、搾取、取引及びあらゆる形態の暴力及び拷問を撲滅する。       |
|   | 16.7  | あらゆるレベルにおいて、対応的、包摂的、参加型及び代表的な意思決定を確保する。   |

期待されるターゲットの影響としては、AEO 認定通関業者として貨物のセキュリティ管理と法令遵守体制のもとで、業務を適正かつ円滑に進めることにより、安心・安全なサプライチェーンの確保等、国際物流の効率化に寄与している。

## ③ 働きやすい職場づくりやダイバーシティ化の推進

### (A) 労働環境の安全性確保

### (B) 働きやすい職場づくり

|   | ターゲット | 内容   |
|---|-------|--|
| <br><br> | 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。   |
|   | 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。 |

期待されるターゲットの影響としては、従業員が健康で安心して働ける職場環境を整備することで、雇用、健康と衛生に貢献している。

### (C) ダイバーシティ化の推進

|  | ターゲット | 内容   |
|--|-------|--|
| <br> | 4.5   | 2030 年までに、教育におけるジェンダー格差を無くし、障害者、先住民及び脆弱な立場にある子供など、脆弱層があらゆるレベルの教育や職業訓練に平等にアクセスできるようにする。 |
|  | 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。                        |

|  |      |  |
|--|------|--|
| <br> | 5.c  | ジェンダー平等の促進、並びに全ての女性及び女子のあらゆるレベルでの能力強化のための適正な政策及び拘束力のある法規を導入・強化する。                    |
|  | 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。 |
|  | 10.3 | 差別的な法律、政策及び慣行の撤廃、並びに適切な関連法規、政策、行動の促進などを通じて、機会均等を確保し、成果の不平等を是正する。                     |

期待されるターゲットの影響としては、女性従業員が働きやすい環境づくりに努め、活躍機会の拡大につなげるとともに、子育てする従業員が働きやすい環境を整備することで、ジェンダー平等の実現などに貢献している。

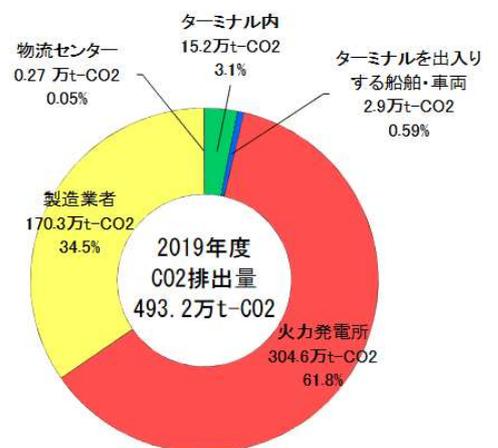
### ● 企業の所在地において認識される社会的課題・環境問題への貢献

港湾運送業は港湾という特定の場所を拠点に、許可を受けた事業者だけが開業できる特殊な物流業といえる。港湾運送という社会インフラを維持する使命があり、社会、経済、環境等分野に広く関わりをもつ公共性の高い事業でもある。

近年では、伏木海陸運送が拠点を構える伏木富山港を含め、港湾一帯はCO<sub>2</sub>排出量が多いという課題がある。一方で、港湾は、再生可能エネルギーや、CO<sub>2</sub>を地中に貯蔵する技術を活用して製造する水素や燃料アンモニアの輸入拠点にもなるため、これらの次世代エネルギーを活用することで、CO<sub>2</sub>排出量を大きく削減することも期待されている。

近年では、港湾における脱炭素化を総合的に推進する取り組みとして「カーボンニュートラルポート（Carbon Neutral Port、以下「CNP」。）」形成が注目を集めており、国際拠点港湾である伏木富山港ではCNPの実現に向け、荷役機械、船舶、大型車両等を含めた港湾オペレーションの脱炭素化をはじめ、臨海部立地産業と連携して港湾地域における面的な脱炭素化等の検討を開始し、「伏木富山港 CNP 検討協議会」を立ち上げている。

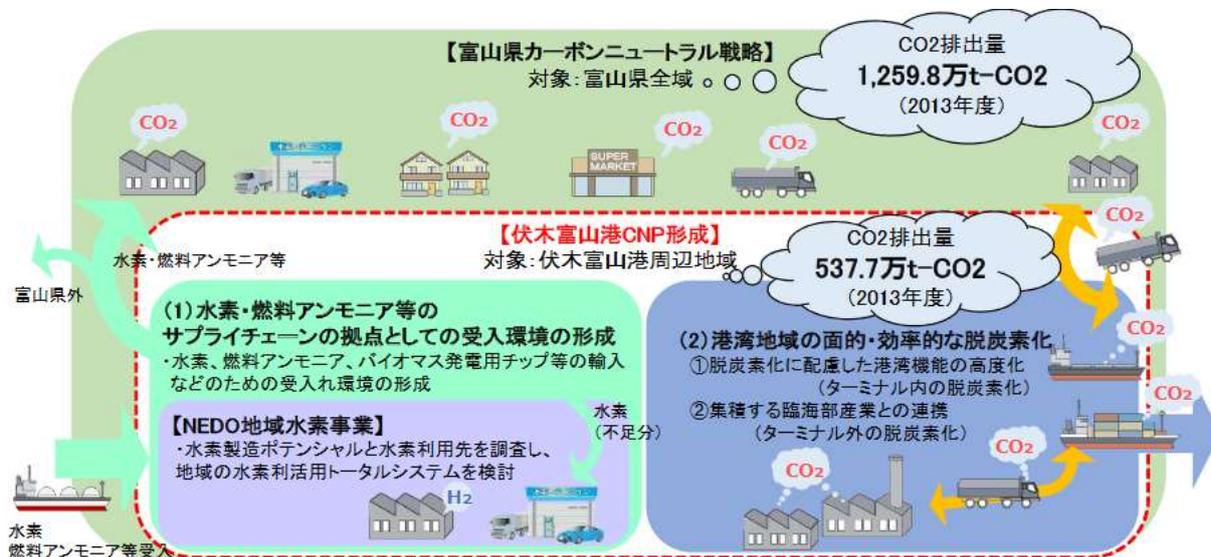
【排出源別のCO<sub>2</sub>排出量(2019年度)】



（出所）富山県の「伏木富山港カーボンニュートラルポート（CNP）検討協議会」資料より抜粋

※協議会には、FKKグループの伏木富山港港湾運送事業協同組合が参加

検討協議会構成員には、伏木海陸運送グループの伏木富山港港湾運送事業協同組合が加わり、サプライチェーンの拠点かつ産業拠点である港湾において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて国の脱炭素社会の実現に貢献することを目指している。



(出所) 富山県の「伏木富山港カーボンニュートラルポート (CNP) 検討協議会」資料より抜粋

## 5. 伏木海陸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）

伏木海陸運送は、大門社長を最高責任者とし、事業活動とインパクトリーダー、SDGs との関連性について検討を重ね、取り組み内容の抽出を行っている。取り組み施策等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、大門社長を最高責任者として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り組み、管理本部総務部が統括し、達成度合いを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り組み、地域をリードしていく企業を目指す。

|                  |              |
|------------------|--------------|
| 伏木海陸運送の責任者       | 代表取締役社長 大門督幸 |
| 伏木海陸運送のモニタリング担当部 | 管理本部総務部      |
| 銀行に対する報告担当部      | 管理本部総務部      |

## 6. 北陸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、北陸銀行と伏木海陸運送の担当者が定期的に会合の場を設け、共有する。会合は年に 1 回以上実施するほか、日頃の情報交換や営業活動の場等を通じて実施する。具体的には、決算後 5 ヶ月以内に関連する資料を北陸銀行が受領し、モニタリングとなる指標についてフィードバック等のやりとりを行う。

北陸銀行は、KPI 達成に必要な資金及びその他ノウハウの提供、あるいは北陸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、北陸銀行は、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、テレビ会議等の指定はない。<br>定例訪問等を通じて情報交換を行う。            |
| モニタリングの実施時期、頻度       | 年 1 回以上実施する。                                     |
| モニタリングした結果のフィードバック方法 | KPI 等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する。 |

以上



## 第三者意見書

2023年10月13日  
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

伏木海陸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：株式会社北陸銀行

評価者：一般財団法人北陸経済研究所

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、株式会社北陸銀行（「北陸銀行」）が伏木海陸運送株式会社（「伏木海陸運送」）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、一般財団法人北陸経済研究所（「北陸経済研究所」）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。北陸銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、北陸経済研究所・株式会社道銀地域総合研究所・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、北陸銀行及び北陸経済研究所にそれを提示している。なお、北陸銀行は、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。<sup>1</sup>
  - 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。

---

北陸銀行及び北陸経済研究所は、本ファイナンスを通じ、伏木海陸運送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、伏木海陸運送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。

---

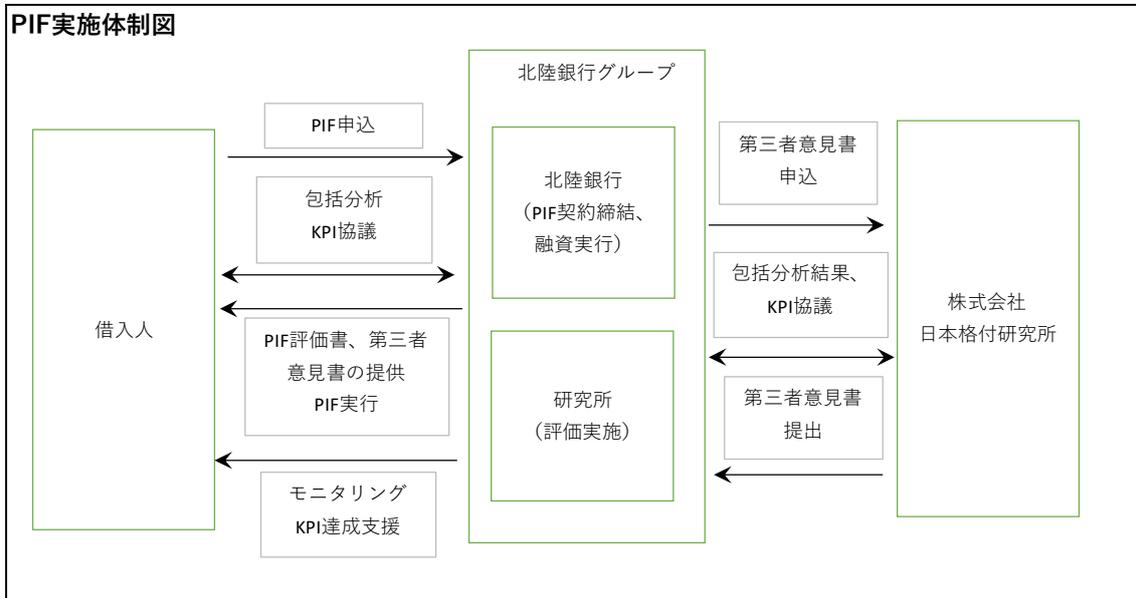
JCR は、北陸銀行が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

---

<sup>1</sup> 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) 北陸銀行は、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：北陸経済研究所・道銀地域総合研究所・浜銀総合研究所  
(出所：北陸銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、北陸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、北陸銀行からの委託を受けて、北陸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、全て北陸経済研究所が作成した評価書を通して北陸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、北陸経済研究所が、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伏木海陸運送から貸付人である北陸銀行及び評価者である北陸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



# JCR Sustainable PIF for SMEs

イブ・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

川越 広志

---

川越 広志



### 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