

紀の川運輸株式会社との「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」の契約締結について ～持続可能な地域社会の実現に向けてお客さまのサステナビリティ経営を支援～

南都銀行（頭取 石田 諭）は、2026 年 1 月 30 日に紀の川運輸株式会社と自行組成の「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」の契約を締結しましたのでお知らせいたします。

本ファイナンスにかかるインパクト評価は南都銀行（もしくは南都コンサルティング）が実施しており、本件および本制度のフレームワークが国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP F I）の提唱する「ポジティブ・インパクト金融原則」および「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」に適合していることについて、株式会社日本格付研究所により第三者意見を取得しています。

当行グループは本商品を通じて地域全体でのSDG s 達成に向けた取組をリードしていくことで、持続可能な地域の成長・発展に貢献してまいります。

『ポジティブ・インパクト・ファイナンス』

お客さまの企業活動が環境・社会・経済に与えるポジティブならびにネガティブな影響を特定し、ネガティブな効果を緩和しながらポジティブな効果を増大させるお客さまの取組を支援することを目的とした融資。



【本件の概要】

契約先	契約日	2026 年 1 月 30 日
	住所	和歌山県岩出市西国分 100-1
	企業名	紀の川運輸株式会社
	代表者	代表取締役 竹中 優
	設立年月日	1985 年 10 月 9 日
	資本金	20 百万円
	融資金額	200 百万円
	資金使途	運転資金

【本件に関するお問い合わせ先】

法人ソリューション部 檀上・道井 TEL 0742-27-1558
経営企画部（広報担当） 甲村・粟子 TEL 0742-27-1599

【インパクト評価（要旨）】 ※詳細は後掲の「評価書」をご参照ください。

テーマ	KPI	SDGs
事業活動を通じた持続可能な社会の実現	2030 年度までに平均燃費を 4.0 km/ℓ以上に改善する ※2024 年度実績 3.32 km/ℓ 2026 年度までに自社のCO₂排出量を可視化し、2027 年度までに削減計画を策定のうえ、削減に向けて具体的に取り組む ※削減計画を策定後、削減目標値を追加設定する 2030 年度までにグリーン経営認証を取得 2030 年度までに売上高に占めるクレーン部門の比率を 10%向上する ※2024 年度におけるクレーン部門売上比率 20%	  
高品質で安全な輸送に向けた取組	- 路上での交通事故発生件数（被害事故を除く）について、2030 年度までに年間 0 件を目指す ※2024 年度事故発生件数 2 件 - デジタル式運行記録計による安全得点について、年間平均点を 2030 年度までに 10 点以上向上させる ※2024 年度実績 68 点	 
従業員が健康的で働きがいのある労働環境の創出	2030 年度までに運転者職場環境良好度認証制度二つ星認証を取得 - 有給休暇平均取得日数を 10 日以上とする ※2024 年度実績 6.175 日 2030 年度までに第一種牽引免許取得者数を 25 名以上とする ※2025 年 12 月時点取得者数 11 名 2030 年度までに従業員 3 年定着率を 100%とする ※2024 年度実績 80% 2030 年度までに要再検査者の再検査受診率を 100%とする ※2024 年度実績 50%	  

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：紀の川運輸株式会社

2026 年 1 月 30 日

株式会社南都銀行

1. 借入金の概要	2
2. 事業概要	2
組織図	3
経営理念等	3
事業概要	3
業界動向	6
サステナビリティへの取組	8
3. 包括的分析	1 2
UNEP FI の定めたインパクト評価ツールにより確認したインパクト一覧	1 2
紀の川運輸の個別要因を加味したインパクトの特定	1 3
インパクトに係る戦略的意図やコミットメント	1 4
4. KPI の決定	1 5
ポジティブインパクトとネガティブインパクトの内容	1 6
5. インパクトの種類、SDGs、貢献分類、影響を及ぼす範囲	2 2
6. サステナビリティ経営体制（推進体制、管理体制、実績）	2 4
7. 南都銀行によるモニタリングの頻度と方法	2 4

株式会社南都銀行は、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（PIF 原則）」および「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク（モデル・フレームワーク）」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」に整合させた上で、紀の川運輸株式会社（以下、紀の川運輸または同社）の包括的なインパクト分析を行った。

南都銀行は、本評価書で特定されたポジティブインパクトの増大とネガティブインパクトの低減に向けた取組を支援するため、紀の川運輸に対し、ポジティブインパクトファイナンスを実施する。

1. 借入金の概要

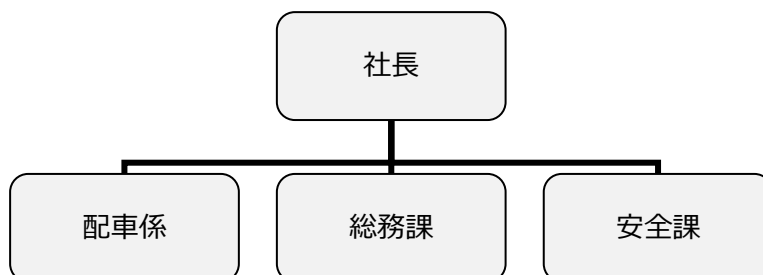
借入人の名称	紀の川運輸株式会社
借入金の金額	200,000,000 円
借入金の資金使途	運転資金
モニタリング期間	5 年

2. 事業概要

企業名	紀の川運輸株式会社
従業員数	40 名(2025 年 11 月時点)
売上高	7 億円（2025 年 5 月期）
資本金	2,000 万円
主たる事業内容	運送事業 他、クレーン作業・建設工事・鉄骨工事・産業廃棄物収集運搬業 等
事業所	本社 和歌山県岩出市西国分 100－1
所属団体	和歌山県輸送協同組合 公益社団法人和歌山県トラック協会 一般社団法人和歌山県産業資源循環協会
主要沿革	1985 年 10 月 設立 2001 年 5 月 本社を和歌山市西浜から貴志川町丸栖へ移転 2007 年 12 月 竹中優氏が代表取締役役に就任 2015 年 4 月 本社を貴志川町丸栖から岩出市西国分へ移転
主要販売先 ※五十音順にて記載	旭コンクリート工業株式会社 株式会社一条工務店 小野建株式会社 河西運輸株式会社 株式会社北川鉄工所 築野食品工業株式会社 株式会社宝樹 株式会社湊組 他

許認可	建設工事 和歌山県知事許可（般－26）第 16458 号 産業廃棄物収集運搬 （和歌山・大阪・奈良・京都・兵庫・滋賀）第 204175 号
-----	--

■ 組織図



■ 経営理念等

経営理念
- 安全輸送、安全作業をベースに、これからの環境にあった企業を目指して行きたい。 - お客様のパートナーとして共に成長する企業を目指し歩んでいきたい。

■ 事業概要



～お客様のパートナーとして共に成長する企業を目指し歩んでいきたい。～

紀の川運輸は、鋼材・建築資材・大型コンクリート製品・大型精密機械などの運搬に関する高度なノウハウを有し、長年の経験を活かして貸切輸送からスポット輸送まで、顧客の多様なニーズに応じたあらゆる輸送に対応している。日本全国を対象にサービスを提供しており、特に制限外積載物の運搬を得意とするほか、関連する認可申請書類の作成にも対応している。

主力事業である鋼材輸送においては、単なる輸送に留まらず、鉄骨建方作業を中心にプラント土木に至るまで、多様な作業に対応可能であり、輸送から建方までを一貫して提供できるワンストップ体制を構築している。

さらに、クレーン車のオペレーター付きリースや嵩工事の請負など、幅広い事業を展開しており、あらゆる顧客ニーズに的確に応えることで、顧客と共に成長する企業を目指して事業運営を行っている。



出所：同社ホームページ

<同社保有車両一覧> 2025 年 11 月時点

トラック	
4 t 車	1 台
10 t 増トン低床平車	21 台
10 t 増トン高床平車	1 台
10 t 低床ユニック平車	2 台
高床トレーラー	8 台
中低床トレーラー	2 台
ダンプ	
10 t ダンプ	3 台
ラフタークレーン	
13 t ラフタークレーン	1 台
25 t ラフタークレーン	2 台
70 t ラフタークレーン	4 台
100 t ラフタークレーン	1 台



10 t 増トン高床平車



中低床トレーラー

出所：同社ホームページ



高床トレー



運搬物（鋼材）



増トン低床ユニック



運搬物（特大タンク）



100トンラフタークレーン



大型回送車

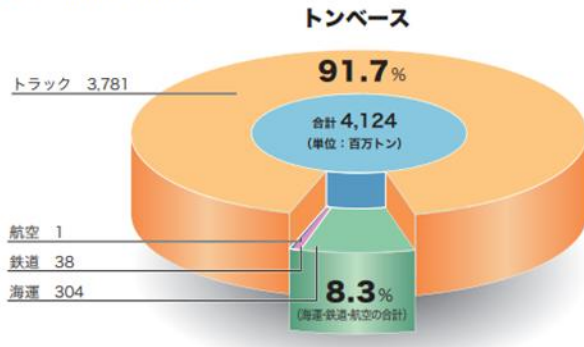
出所：同社ホームページ

■ 業界動向

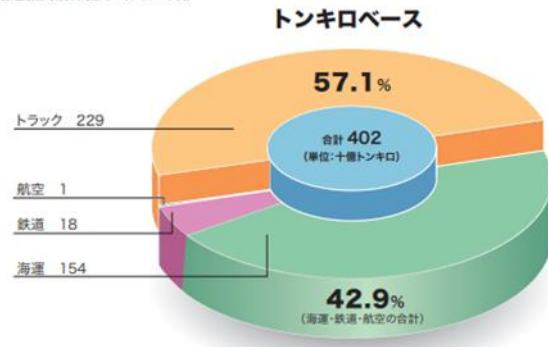
【運送業の概要】

日本の運送業界は、国民の生活や産業活動を支える社会インフラとして重要な役割を担っている。公益社団法人全日本トラック協会によれば、国内の貨物総輸送量は41億トン/年間（2023年度）、トンキロでは4,020億トンキロ（同）で、重量ベースでは自動車輸送が9割超を占め、トンキロベースでは自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が約5%程度となっている。物流市場全体の市場規模は約32兆円と日本経済への影響が大きい業界である。

●輸送機関別分担率（令和5年度）



●輸送機関別分担率（令和5年度）



出所：公益社団法人全日本トラック協会ウェブサイト

【トラック輸送業】

1. 業種の特徴

- 定義：他者の貨物を有償で自動車を使って輸送する事業
自家用トラック：自社貨物輸送（白ナンバー）
営業用トラック：他社貨物輸送（緑ナンバー、軽は黒）
- 事業形態：
一般貨物自動車運送事業（一般・特積）
特定貨物自動車運送事業
貨物軽自動車運送事業
- 沿革・変遷：
 - 1951年「道路運送法」施行で制度開始
 - 1990年「物流二法」で参入規制緩和
→新規参入増加
 - 2003年営業区域撤廃・運賃届出制廃止
→競争激化
- 市場特性・特徴：
規制緩和により新規参入が容易となったことで中小零細事業者が多い
労働集約型産業
少子高齢化の進展と若年労働力不足

●運送事業の種類



●トラック輸送の形態

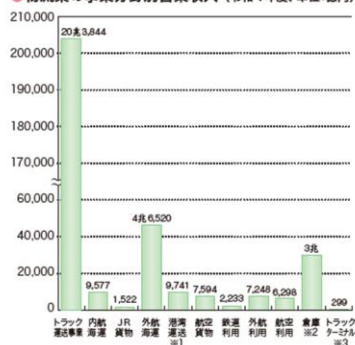


出所：公益社団法人全日本トラック協会ウェブサイト

2. 市場規模

- 日本の物流市場全体：約32兆円（2022年度）
トラック運送業：約20.3兆円（物流市場全体の約6割）
- 事業者数：
総事業者数62,383業者（2025年3月末日現在）
- 従業員規模別事業者数：
従業員10名以下の事業者数が全体の49.0%を占めており、中小零細事業者が多い
- 地域別事業者数：
運輸支局別の事業者数では関東が突出して多く、近畿、中部、九州と続く

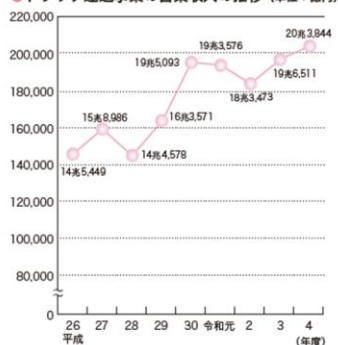
●物流業の事業分野別営業収入（令和4年度、単位：億円）



資料：国土交通省
 (注)：※1＝令和3年度の値で報告書提出事業者617者分
 ※2＝推計値
 ※3＝農業事業を含む

出所：公益社団法人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 2025」より

●トラック運送事業の営業収入の推移（単位：億円）



○貨物自動車運送事業者数（運輸支局別）

単位：者

運輸局	業種別					貨物自動車運送事業者数（軽貨物、バイクを含む）
	特積	一般	霊柩	特定	合計	
北海道	14	3,244	299	31	3,588	11,411
東北	16	4,112	486	43	4,657	11,899
関東	75	18,019	1,628	28	19,750	105,464
北陸信越	20	2,558	272	16	2,866	8,286
中部	48	6,919	355	36	7,358	28,743
近畿	47	9,679	575	20	10,321	41,022
中国	28	3,865	308	79	4,280	12,174
四国	18	2,088	202	29	2,337	5,789
九州	57	5,667	627	19	6,370	21,157
沖縄	0	803	47	6	856	2,166
合計	323	56,954	4,799	307	62,383	250,391

※特積の事業者数は一般事業者数の外数である

出所：国土交通省「貨物自動車運送事業者数（運輸支局別）」より南都銀行が作成

○トラック運送事業の事業者数（規模別）

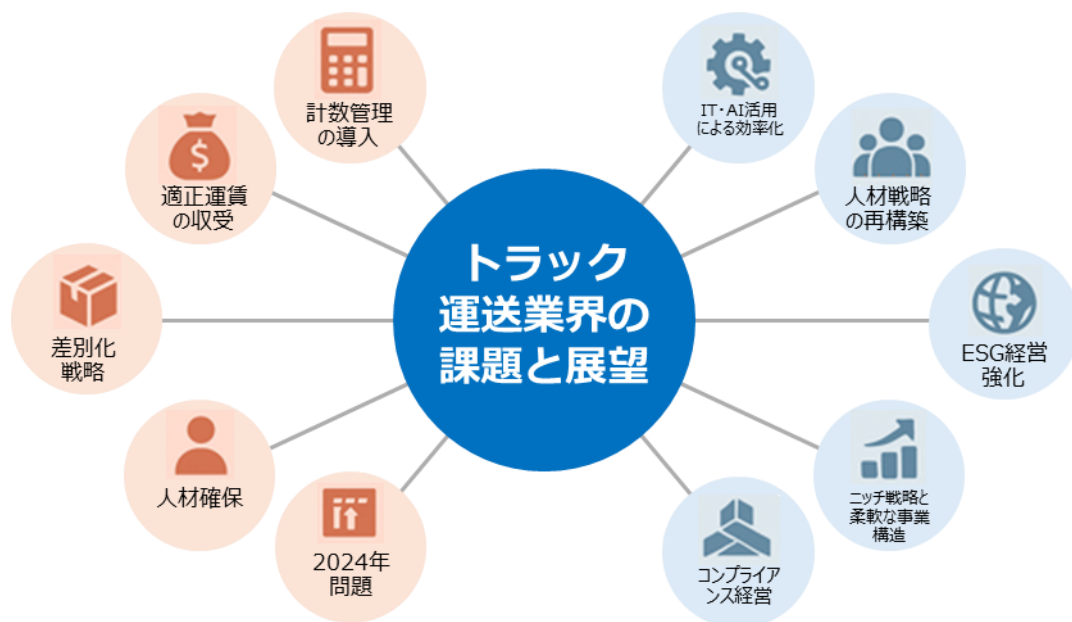
	10人以下	11～20人	21～30人	31～50人	51～100人	101～200人	201～300	301～1,000	1,001人以上	合計
特 積	8	7	9	25	51	70	46	69	38	323
一 般	26,284	13,387	6,333	5,201	3,879	1,343	320	162	45	56,954
霊 柩	247	37	11	9	3	0	0	0	0	307
特 定	4,220	287	108	87	51	22	13	8	3	4,799
合 計	30,759	13,718	6,461	5,322	3,984	1,435	379	239	86	62,383
構成比	49.3%	22.0%	10.4%	8.5%	6.4%	2.3%	0.6%	0.4%	0.1%	100.0%

出所：国土交通省「貨物自動車運送事業者数（規模別）」より南都銀行が作成

3. トラック運送業界の課題と展望

トラック運送業界は、原価管理の未整備や適正運賃の収受、人材不足、2024 年問題への対応など多くの課題を抱えている。さらに、荷主の高度な物流ニーズや ESG 対応、安全運転などコンプライアンス強化も求められている。今後は、IT・AI の活用による効率化や人材戦略の再構築、ESG 経営の強化に加えてニッチ戦略と柔軟な事業構造による差別化が重要となる。

＜トラック運送業界の課題と展望のイメージ＞



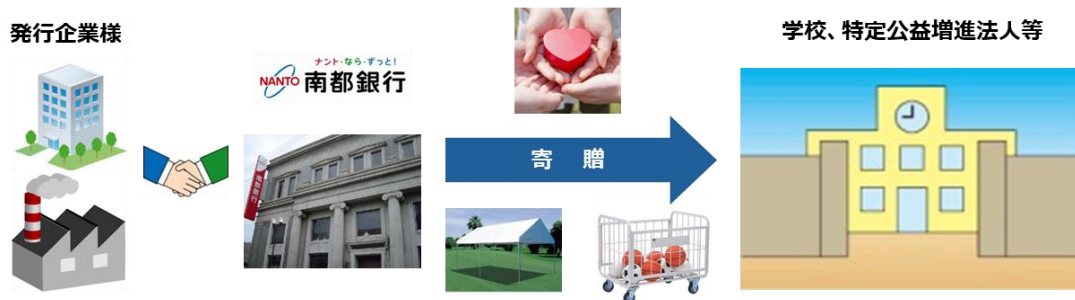
■ サステナビリティへの取組

【私募債による寄贈】

2024 年 11 月、南都銀行の引受による SDGs 私募債を起債し、その仕組みを活かして地元の小学校に跳び箱の寄贈を行った。



【SDGs私募債の仕組み】



※発行企業様のご希望も踏まえ、教材・備品やスポーツ用品、遊具など起債額の0.2%相当額の範囲内で南都銀行が寄贈品を購入

【環境負荷低減に向けた取組】

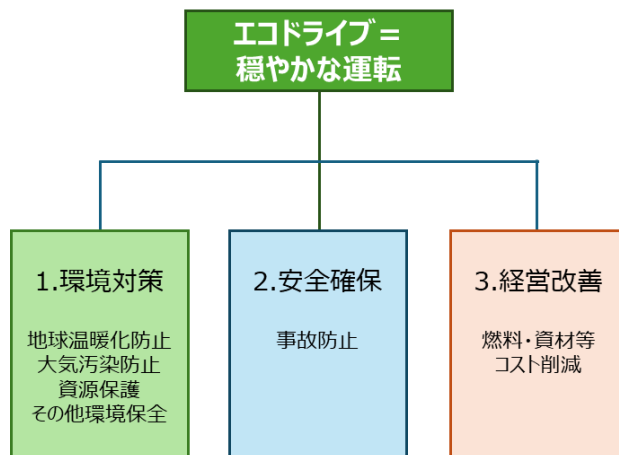
➤ 輸送効率の向上に向けた取組

同社では、GPS 運行管理システムを導入することで、車両やドライバーの位置をリアルタイムで把握し、運行状況について確認及び記録することができる。適宜、ドライバーが輸送ルートを最適化できているかを管理し、無駄な走行を削減している。また、輸送時には帰路の際に車両が空荷状態とならないよう、適切な配車管理を行い、計画的なスケジューリングを行うことで、積載率の向上に努めている。この取組により、使用燃料と排ガス排出量の削減につなげている。

➤ エコドライブの推進

同社の車両には法令に基づき全車にデジタルタコグラフを装着している。運転日報にてデータを分析し、急加速・急減速が頻繁になされているドライバーに対しては個別に指導を行い、安全運転のみならずエコドライブの推進を行っている。

<エコドライブの効果について>



出所：公益社団法人全日本トラック協会「エコドライブ推進マニュアル」を参考に南都銀行が作成

➤ 環境性能に優れた車両の導入

和歌山県は自動車 Nox・PM 法規制対象地域ではないが、大気汚染や地球温暖化対策として、同社では Nox 適合車を配備し、地球に優しい貨物運送を実現している。

➤ 省エネ設備の導入

同社では、本社の照明 LED 化や高効率空調への転換を済ませており、設備の省エネ化に取り組んでいる。

【運送事業における安全運行の徹底】

➤ G マークの取得

紀の川運輸では、安全の確保を物流企業の重要な使命と位置づけ、事故ゼロを目標に掲げている。ドライバーは大切な人財と捉え、安全管理に最大限の力を注ぎ、基本的な安全対策に加え、独自の取組を積極的に導入することで安全運行を徹底し、輸送品質のさらなる向上を実現している。こうした安全への取組をより強化し、荷主からの信頼を確保するため、同社は G マーク（安全性優良事業所認定）を取得した。

※G マークとは

2003 年 7 月から利用者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ため、

事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表する制度。

公益社団法人全日本トラック協会によれば、2023 年 3 月末現在、全国で 28,521 事業所（全事業所の 32.8%）が安全性優良事業所に認定されている。



出所：同社提供資料



出所：国土交通省ウェブサイト

➤ 無事故ドライバーへの報奨金支給

同社では、独自の制度として、期間中に無事故無違反の者に対して無事故手当を支給する旨を賃金規定で制定しており、安全運転を奨励する制度を構築している。

➤ 運転者等への指導・教育

1. 人材育成への取組

ドライブレコーダーの記録映像（走行記録や他社の事故事例等）や危険運転報告書をもとに運行管理者が個別に改善点を指導する機会を定期的に設けている。また、ヒヤリ・ハット事象の共有により、運転者が運転技術やマナーを改善する意識づけに取り組み、危機管理能力の向上を図っている。入社間もないドライバーについては、まずは助手席に同乗し安全指導を実施。単独乗務ができるまでは先輩社員によるマンツーマン指導によって育成している。単独乗務が可能となれば、徐々に中距離、長距離輸送を任せていくが、実務経験の浅いドライバーに対しては時間をかけてフォローしていく体制も構築されている。

2. 健康起因事故防止の取組

同社では、従業員の健康維持と安全な就業環境の確保を重要な課題として位置づけている。その一環として、外部セミナーの定期的な受講に加えて、事務所内に食事管理や禁煙に関する健康情報を掲示

するなど、日常の健康意識の向上に取り組んでいる。また、55 歳以上の従業員については、体力の低下や健康状態を考慮し、希望に応じて 1 日につき 1～3 時間の短時間勤務や隔週勤務を申請できる柔軟な勤務体制を整備している。

さらに、時間外労働が必要に応じて発生する場合でも、同社は労働時間を厳格に管理し、法定の範囲内での就業を徹底している。適切な勤怠管理により過重労働を抑制し、従業員の心身の健康に配慮した職場づくりを進めている。

これらの取組により、従業員が安心して働ける就業環境の形成とともに、安全運行体制の維持・強化につながっている。

3. 安全教育の実施

上記の取組に加えて、同社では安全対策委員会を定期的に開催し、安全教育を継続的に実施している。これらの活動を通じてドライバーの安全運転を徹底し、事故防止に努めている。

こうした取組の積み重ねにより、従業員一人ひとりの安全意識は高く、近年では重大な労働災害事故は発生していない。

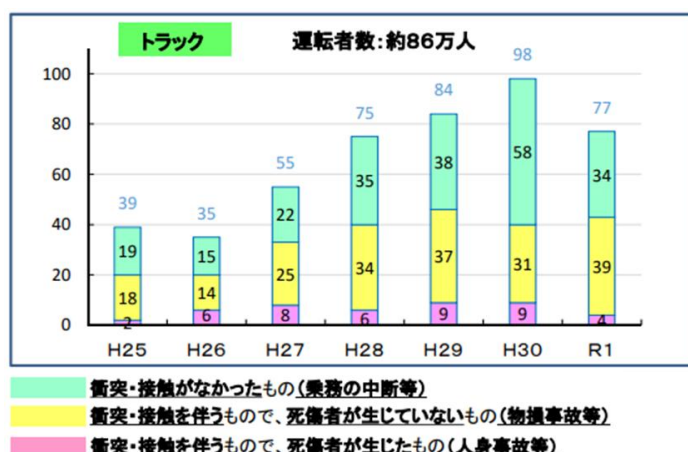
※重大な労働災害：『不休も含む一度に 3 人以上の労働者が業務上死傷又は病した災害』を指す

<健康起因事故防止マニュアル>



出所：公益社団法人全日本トラック協会ウェブサイト

<健康状態に起因する事故報告件数の推移>



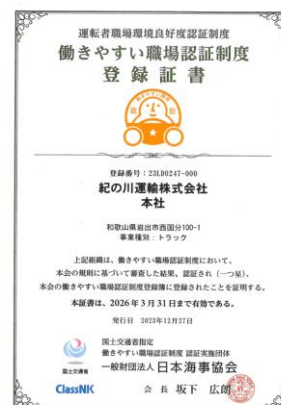
出所：国土交通省ウェブサイト

【健康で働きやすい職場環境の整備】

➤ 運転者職場環境良好度認証制度一つ星認証の取得

運送業は労働集約型の産業であり、従業員の技術や健康状態、顧客との信頼関係が品質と安全性を左右する。

同社では、従業員が健康に働きやすい職場環境を整備することこそが、事故のない安全な輸送につながる事業運営に必要不可欠な要素と考え、職場環境の改善に取り組んでおり、この取組により「運転者職場環境良好度認証制度一つ星」の取得に至っている。



出所：同社提供資料

➤ 定期健康診断の実施

同社では年に 1 回以上の健康診断（深夜労働に従事する従業員に対しては 6 か月に 1 回）を義務付けており、従業員の定期健康診断の受診率は 100%である。また、同社としては健康診断の受診率 100%だけではなく、要再検査の対象者に対しても受診状況を適正に管理し、再検査未実施者へは受診を促し続

けることで 2030 年度までに要再検査受診率も 100%とし、従業員の健康維持・増進に努める方針を示している。

➤ 有給休暇の取得推進

同社では、法定である 5 日以上の取得は勿論のこと、誰もが休暇を取得しやすい環境を創出しており、希望者は 100%取得できる環境が整っている。同社では、社内の従業員のみならず従業員の家族に対するケアも意識し、有給休暇の取得を推進している。

➤ ハラスメント発生防止に向けた取組

パワハラやセクハラ等のハラスメントについて、同社では内規への規定や担当部署や連絡先が記載されたハラスメント相談窓口の社内掲示による従業員周知の徹底を実施することで、ハラスメントの発生防止および従業員が相談しやすい環境を整備している。

➤ スキルアップに向けた取組

同社では大型免許やトレーラー免許、クレーン資格等の業務に関わる資格については取得費用を全額負担するなど、資格取得支援を行っている。また、従業員にはジョブ・カードを活用したキャリアコンサルティングも実施し、受講費用については全額を会社負担としている。その他、従業員が自発的に教育訓練を受講する際に教育訓練休暇を付与するなど、従業員のスキルアップに向けた体制を整備している。

【ダイバーシティへの取組】

➤ 女性が働きやすい職場環境整備

同社では女性が働きやすい職場環境の整備に取り組んでおり、女性専用トイレや更衣室の設置は勿論のこと、産休・育休制度を導入し、取得を積極的に推奨している。具体的には従業員に対して制度の説明や周知を徹底することで育児と仕事の両立がしやすい職場環境を整備している。

➤ 定年後の再雇用制度を制定

同社は雇用推進のため 70 歳までの継続雇用制度を導入している。また、定年後も再雇用できる制度を導入しており、従業員が定年後も働く環境を整えている。

3. 包括的分析

PIF 原則およびモデル・フレームワークに基づき、南都銀行が所定のインパクト評価の手続きを実施した。

まず、UNEP FI の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およびネガティブインパクトを判定したものが以下となる。

なお、紀の川運輸の業種は、国際標準産業分類に基づき「4923 道路貨物運送業」、「4390 その他の専門工事業」と判断した。

■ UNEP FI の定めたインパクト評価ツールにより確認したインパクト一覧

国際産業標準分類 (UNEP FIコード)		事業全体		道路貨物運送業		その他の専門工事業	
対象事業				4923		4390	
				運送事業		クレーン事業	
インパクトエリア	インパクトピック	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
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						
健康および安全性	自然災害						
	－						
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						
生計	ファイナンス						
	雇用						
平等と正義	賃金						
	社会的保護						
	ジェンダー平等						
	民族・人種平等						
強固な制度・平和・安定	年齢差別						
	その他の社会的弱者						
健全な経済	法の支配						
	市民的自由						
インフラ	セクターの多様性						
	零細・中小企業の繁栄						
経済収束	－						
気候の安定性	－						
生物多様性と生態系	水域						
	大気						
	土壌						
	生物種						
サーキュラリティ	生息地						
	資源強度						
	廃棄物						

■ 紀の川運輸の個別要因を加味したインパクトの特定

「現代奴隷」：同社は労働条件について規定を定めており、強制労働など行っていないため、ネガティブインパクトから削除する。

「自然災害」：同社の事業において、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する。

「住居」：同社の事業において、住居に関連する事業は行っていないため、ポジティブインパクトから削除する。

「教育」：同社は資格取得支援制度の拡充や外部研修の受講等、従業員の育成に向けた取組を継続しているため、ポジティブインパクトに追加する。

「移動手段」：同社の事業活動の中で、商用目的でのモビリティへのアクセスを拡大する取組がないため、ポジティブインパクトから削除する。

「賃金」：同社は資格取得者ヘインセンティブを付与する等、ポジティブインパクトに資する取組がある一方で、同社の一人当たりの人件費は厚生労働省「令和6年賃金構造基本統計調査」における一般労働者（短時間労働者以外の常用労働者）の賃金（年額ベース3,964千円）を大きく上回っており、低収入や不規則な収入といったネガティブインパクトに該当しないため、ネガティブインパクトのみ削除する。

「ジェンダー平等」：ダイバーシティの取組を通じて、不平等の是正に努めているため、ネガティブインパクトを追加する。

「民族・人種平等」：同社の事業において、先住民族の人権を侵害するようなものはないため、ネガティブインパクトから削除する。

「年齢差別」：ダイバーシティの取組を通じて、不平等の是正に努めているため、ネガティブインパクトを追加する。

「その他の社会的弱者」：同社の事業において、移民労働者の人権を侵害するような行為はないため、ネガティブインパクトから削除する。

「土壌」：事業が土壌の質の悪化、生態系への悪影響を最小化すべく配慮しているため、ネガティブインパクトから削除する。

「生物種」：事業が土壌の質の悪化、生態系への悪影響を最小化すべく配慮しているため、ネガティブインパクトから削除する。

「生息地」：事業が土壌の質の悪化、生態系への悪影響を最小化すべく配慮しているため、ネガティブインパクトから削除する。

「廃棄物」：定期的な車両点検と予防保全により、故障や部品交換の頻度を減らすなど、廃棄物の発生を抑制する取組がなされているため、ネガティブインパクトから削除する。

特定したインパクト一覧

インパクトエリア・トピック	ポジティブ	ネガティブ
健康および安全性		●
教育	●	
雇用	●	
賃金	●	
社会的保護		●
ジェンダー平等		●
年齢差別		●
零細・中小企業の繁栄	●	
インフラ	●	
気候の安定性		●
大気		●
資源強度		●

各インパクトエリア・トピックに対して、ポジティブインパクトの増大やネガティブインパクトの低減に貢献すべき活動内容を確認すると共に、SDGsのゴール及びターゲットへの対応関係についても併せて評価した。

■ 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になる。

No.	インパクト	特定したインパクトの項目
①	事業活動を通じた持続可能な社会の実現	ポジティブインパクト「零細・中小企業の繁栄」、「インフラ」 ネガティブインパクト「気候の安定性」、「大気」、「資源強度」
②	高品質で安全な輸送に向けた取組	ネガティブインパクト「健康および安全性」
③	従業員が健康的で働きがいのある労働環境の創出	ポジティブインパクト「教育」、「賃金」 ネガティブインパクト「健康および安全性」、「社会的保護」
④	ダイバーシティ経営の実践	ポジティブインパクト「雇用」 ネガティブインパクト「ジェンダー平等」、「年齢差別」

4. KPI の決定

紀の川運輸の事業活動が社会・社会経済・自然環境に影響を与えるインパクトについて、重点目標に基づく取組と指標を設定した。以下がその要約となる。なお、設定した KPI のうち目標年度に達したもののについては、再度の目標設定等を検討する。

テーマ	内容	KPI	SDGs
事業活動を通じた持続可能な社会の実現	- 低燃費・低公害車両導入の継続 - 環境保全のための体制整備、エコドライブの実施等、環境に配慮した取組の強化 - CO₂排出量の可視化と削減計画の策定 - クレーン部門の事業拡大	2030 年度までに平均燃費を 4.0 km/ℓ 以上に改善する ※2024 年度実績 3.32 km/ℓ 2026 年度までに自社の CO₂排出量を可視化し、2027 年度までに削減計画を策定のうえ、削減に向けて具体的に取り組む ※削減計画を策定後、削減目標値を追加設定する 2030 年度までにグリーン経営認証を取得 2030 年度までに売上高に占めるクレーン部門の比率を 10% 向上する ※2024 年度におけるクレーン部門売上比率 20%	  
高品質で安全な輸送に向けた取組	- 安全輸送への取組強化による安定的な輸送の実現 - 従業員の安全教育と車両整備の徹底による事故発生防止につなげる	- 路上での交通事故発生件数（被害事故を除く）について、2030 年度までに年間 0 件を目指す ※2024 年度事故発生件数 2 件 - デジタル式運行記録計による安全得点について、年間平均点を 2030 年度までに 10 点以上向上させる ※2024 年度実績 68 点	 
従業員が健康的で働きがいのある労働環境の創出	- 健康経営の実践に向けた体制整備 - 資格取得支援による従業員のスキルアップ - 従業員の働きがい醸成に向けた取組の強化 - 労災事故発生防止に向けた取組強化	2030 年度までに運転者職場環境良好度認証制度二つ星認証を取得 - 有給休暇平均取得日数を 10 日以上とする ※2024 年度実績 6.175 日 2030 年度までに第一種牽引免許取得者数を 25 名以上とする ※2025 年 12 月時点取得者数 11 名 2030 年度までに従業員 3 年定着率を 100%とする ※2024 年度実績 80% 2030 年度までに要再検査者の再検査受診率を 100%とする ※2024 年度実績 50%	  

■ ポジティブインパクトとネガティブインパクトの内容

事業活動を通じた持続可能な社会の実現

項目	内容
インパクトの種類	ポジティブインパクト・ネガティブインパクト
インパクトエリア・トピック	ポジティブインパクト「零細・中小企業の繁栄」、「インフラ」 ネガティブインパクト「気候の安定性」、「大気」、「資源強度」
影響を与える SDGs の目標	  
内容・対応方針	- 低燃費・低公害車両導入の継続 - 環境保全のための体制整備、エコドライブの実施等、環境に配慮した取組の強化 - CO₂排出量の可視化と削減計画の策定 - クレーン部門の事業拡大
毎年モニタリングする目標と KPI	2030 年度までに平均燃費を 4.0 km/ℓ 以上に改善する ※2024 年度実績 3.32 km/ℓ 2026 年度までに自社の CO₂排出量を可視化し、2027 年度までに削減計画を策定のうえ、削減に向けて具体的に取り組む ※削減計画を策定後、削減目標値を追加設定する 2030 年度までにグリーン経営認証を取得 2030 年度までに売上高に占めるクレーン部門の比率を 10%向上する ※2024 年度におけるクレーン部門売上比率 20%

紀の川運輸の事業活動を通じた持続可能な社会の実現に向けた取組は、零細・中小企業の繁栄（ポジティブの増大）、インフラ（ポジティブの増大）、気候の安定性（ネガティブの低減）、大気（ネガティブの低減）、資源強度（ネガティブの低減）に資する取組であり、その取組内容は以下の通りである。

【低燃費・低公害車両導入の継続】

同社では自動車の走行により排出される NO_x、PM₅ 等の大気汚染物質や CO₂等の温室効果ガスの排出を削減するため、過去から環境に配慮した低燃費・低公害車の導入を進めており、2025 年 12 月時点で保有する全ての車両で最新規制適合ディーゼル車を導入済である。同社では、今後も車両導入・更新時には環境に配慮した低燃費・低公害車両を導入していく。

【環境に配慮した取組強化】

同社は持続可能な成長を図るため、営利性の追求と同時に環境保全を企業の社会的責任として捉え、事業活動における環境負荷の削減を図っていく方針を示している。具体的には、以下の取組を強化することで環境負荷の低減を図りつつ、コスト削減にもつなげていく。

1. エコドライブの推進
同社の車両には法令に基づき全社にデジタルタコグラフを装着している。運転日報にてデータを分析し、急加速・急減速が頻繁になされているドライバーに対しては個別に指導を行い、安全運転のみならずエコドライブの推進を行っている。
2. アイドリングストップの推進
同社では、走行中および荷待ち等の停車時における不要なエンジン稼働を削減するため、アイドリングストップの推進に取り組んでいる。アイドリングストップの推進により、燃料の無駄な消費を

抑制し、CO₂をはじめとする排ガス排出量の削減につながっている。また、急加速・急減速の抑制と合わせて取り組むことで、タイヤ摩耗の抑制や車両負荷の軽減にも寄与し、環境負荷の低減と運行コストの最適化に貢献している。

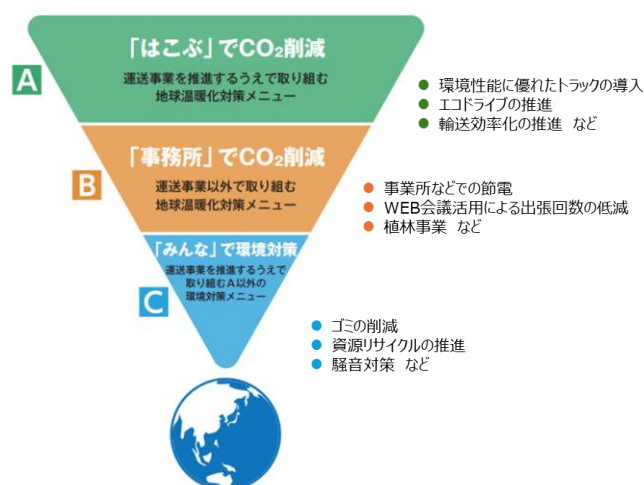
3. 輸送効率化の推進

GPS 運行管理システムを導入することで、車両やドライバーの位置をリアルタイムで把握している。リアルタイムで運行状況について確認及び記録することで、適宜、ドライバーが輸送ルートを最適化できているかを管理し、無駄な走行を削減している。また、輸送時には帰路の際に車両が空荷状態とならないよう、適切な配車管理を行い、計画的なスケジューリングを行うことで、積載率の向上に努めている。この取組を強化することで使用燃料と排ガス排出量の削減につなげていく。

【CO₂排出量の可視化と削減計画の策定】

同社では、自社で取り組む環境負荷低減に向けた取組が CO₂排出量の削減にどれほど効果があるかを計測する為、CO₂排出量の可視化にも取り組む。また、将来的には CO₂の排出量削減計画を策定し、削減に向けて具体的に取り組む旨の方針を示しており、環境負荷低減を通じて持続可能な社会の実現に貢献していく。

＜トラック運送業界が取り組む環境対策の具体的な行動例＞



出所：公益社団法人全日本トラック協会ウェブサイト

【グリーン経営認証の取得】

同社では、環境に配慮した上記取組を通じて、グリーン経営認証の取得を目指す方針を示している。

※グリーン経営認証制度とは

「公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団（以下、エコモ財団）」という組織が審査し、環境に優しい経営をしていることのお墨付き（認証）を与える制度である。

エコモ財団は、運送業界が環境に与える悪い影響を少なくするために、一定レベル以上の環境保護の取組を行う運送事業者を増やすことを目的の一つとしている。



出所：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団ウェブサイト

【クレーン事業拡大に向けた取組】

同社のクレーン部門は、幅広い吊り上げ能力を有する多様なクレーン車を保有しており、あらゆる現場で大型建材等を正確かつ安全に吊り上げる高度な技術を備えている。これにより作業時間の短縮が可能となり、取引先の総コスト削減や環境負荷の低減にも寄与している。

近年、全国的にクレーン車の需要が拡大する一方で、オペレーター不足により供給が追いつかない状況が続いている。同社はこうした社会課題の解決に貢献すべく、クレーン車のオペレーター付きリース事業の拡大を計画し、順次大型クレーンの導入を進めている。

対応エリアは全国であり、特にクレーン車およびオペレーターが不足する中小企業や地域への供給を強化することで、建設現場の生産性向上を支援するとともに、持続可能な社会の実現に貢献していく考えである。

同社は、事業活動を通じた持続可能な社会の実現に向けた取組の達成度合いを把握する指標として、①平均燃費の改善幅、②CO₂排出量の可視化と削減計画の策定、③グリーン経営認証、④クレーン部門の売上比率を KPI として設定した。

高品質で安全な輸送に向けた取組

項目	内容
インパクトの種類	ネガティブインパクト
インパクトエリア・トピック	ネガティブインパクト「健康および安全性」
影響を与える SDGs の目標	 
内容・対応方針	- 安全輸送への取組強化による安定的な輸送の実現 - 従業員の安全教育と車両整備の徹底による事故発生防止につなげる
毎年モニタリングする目標と KPI	- 路上での交通事故発生件数（被害事故を除く）について、2030 年度までに年間 0 件を目指す ※2024 年度事故発生件数 2 件 - デジタル式運行記録計による安全得点について、年間平均点を 2030 年度までに 10 点以上向上させる ※2024 年度実績 68 点

紀の川運輸では、鋼材輸送を中心に顧客の商品を安全かつ確実に届けるために品質と安全を徹底している。これらの高品質で安全な輸送に向けた取組は、健康および安全性（ネガティブの低減）に資する取組であり、その取組内容は以下の通りである。

【安全輸送への取組】

同社は単にモノを運ぶだけでなく、高品質で安全な輸送サービスの提供を最重要課題として位置づけている。同社はデジタルタコグラフや車載カメラの設置、定期的な安全会議の開催、運行管理者による安全対策指導の徹底等を通じ、従業員の安全意識向上と安全運転の定着を図っている。さらに、安全性優良事業所（G マーク）認定を継続して取得することで、輸送品質の高さと安全運行への継続的な取組を示している。

また、安全輸送への取組は自社内にとどまらず、荷主企業や協力会社との連携を通じてサプライチェーン全体へ広げている。定期的な安全会議では、ヒヤリ・ハット事例共有や勉強会の実施により、安全輸送に向けた意識を関係者全体に浸透させることで、安全運行体制をより強固なものとしている。

【従業員の安全教育】

従業員の安全教育に向け同社では以下に取り組んでいる。

1. 人材育成への取組

ドライブレコーダーの記録映像（走行記録や他社の事故事例等）や危険運転報告書をもとに運行管理者が個別に改善点を指導する機会を定期的に設けている。また、ヒヤリ・ハット事象の共有により、運転者が運転技術やマナーを改善する意識づけに取り組み、危機管理能力の向上を図っている。

入社間もないドライバーについては、まずは助手席に同乗し安全指導を実施。単独乗務ができるまでは先輩社員によるマンツーマン指導によって育成している。単独乗務が可能となれば、徐々に中距離、長距離輸送を任せていくが、実務経験の浅いドライバーに対しては時間をかけてフォローしていく体制も構築されている。

2. 健康起因事故防止の取組

同社では、従業員の健康維持と安全な就業環境の確保を重要な課題として位置づけている。その一環として、外部セミナーの定期的な受講に加えて、事務所内に食事管理や禁煙に関する健康情報を掲示するなど、日常の健康意識の向上に取り組んでいる。また、55 歳以上の従業員については、体力の低

下や健康状態を考慮し、希望に応じて1日につき1～3時間の短時間勤務や隔週勤務を申請できる柔軟な勤務体制を整備している。

さらに、時間外労働が必要に応じて発生する場合でも、同社は労働時間を厳格に管理し、法定の範囲内での就業を徹底している。適切な勤怠管理により過重労働を抑制し、従業員の心身の健康に配慮した職場づくりを進めている。

これらの取組により、従業員が安心して働ける就業環境の形成とともに、安全運行体制の維持・強化につながっている。

3. 安全教育の実施

上記の取組に加えて、同社では安全対策委員会を定期的開催し、安全教育を継続的に実施している。これらの活動を通じてドライバーの安全運転を徹底し、事故防止に努めている。

また、同社では、無事故無違反の者に対して無事故手当を支給する旨を賃金規定で制定しており、安全運転を奨励する制度を構築している。

【車両整備の徹底】

同社では、安全で高品質な輸送サービスを提供するため、定期的な車両整備と予防保全の徹底を重要施策として位置づけている。車両の状態を常に最適に保つため、法定点検に加えて独自の点検項目を設け、定期整備を確実に実施する体制を構築している。これにより、故障の早期発見や重大トラブルの未然防止につながっている。

また、予防保全の取組によって故障や部品交換の頻度が減少し、廃棄物の発生抑制にも寄与している。安全面においては、タイヤ・ブレーキ等の重要部位の適切な管理により、事故リスクの低減を図り、安定した輸送品質の維持を実現している。

さらに、車両整備の徹底は燃費効率の向上にもつながり、運行コストの最適化や環境負荷の低減といった効果も期待できる。これらの取組により、同社は安全輸送体制をより強固なものとするともに、持続可能な輸送サービスの提供に努めている。

同社では、高品質で安全な輸送に向けた取組の達成度合いを把握する指標として、路上での交通事故発生件数（被害事故を除く）とデジタル式運行記録計による安全得点をKPIとして設定した。

従業員が健康的で働きがいのある労働環境の創出

項目	内容
インパクトの種類	ポジティブインパクト・ネガティブインパクト
インパクトエリア・トピック	ポジティブインパクト「教育」、「賃金」 ネガティブインパクト「健康および安全性」、「社会的保護」
影響を与える SDGs の目標	  
内容・対応方針	- 健康経営の実践に向けた体制整備 - 資格取得支援による従業員のスキルアップ - 従業員の働きがい醸成に向けた取組の強化 - 労災事故発生防止に向けた取組強化
毎年モニタリングする目標と KPI	2030 年度までに運転者職場環境良好度認証制度二つ星認証を取得 - 有給休暇平均取得日数を 10 日以上とする ※2024 年度実績 6.175 日 2030 年度までに第一種牽引免許取得者数を 25 名以上とする ※2025 年 12 月時点取得者数 11 名 2030 年度までに従業員 3 年定着率を 100%とする ※2024 年度実績 80% 2030 年度までに要再検査者の再検査受診率を 100%とする ※2024 年度実績 50%

紀の川運輸の従業員が健康的で働きがいのある労働環境の創出に向けた取組は、教育（ポジティブの増大）、賃金（ポジティブの増大）、健康および安全性（ネガティブの低減）、社会的保護（ネガティブの低減）に資する取組であり、その取組内容は以下の通りである。

【健康経営の実践に向けた体制整備】

同社では、従業員が健康で安心して働ける職場環境の整備こそが、安全な輸送サービスの提供に不可欠であるとの認識のもと、健康経営の実践に向けた体制整備を進めている。現在、同社は「運転者職場環境良好度認証制度一つ星」を取得しており、今後は、職場環境改善に向けた継続的な取組を強化し、運転者職場環境良好度認証制度二つ星」の取得を目指す方針を示している。

※働きやすい職場認証制度（正式名称：「運転者職場環境良好度認証制度」）とは

自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）の運転者不足に対応するための総合的取組の一環として、職場環境改善に向けた自動車運送事業者の取組を「見える化」することで、求職者の運転者への就職を促進し、各事業者の人材確保の取組を後押しすることを目的として令和 2 年度に創設された制度。令和 2・3 年度は「一つ星」のみの申請を受け付けていたが、認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、令和 4 年度から「二つ星」、令和 5 年度から「三つ星」を新たに導入した。



出所：国土交通省ウェブサイト

従業員の健康維持・増進に向けては、年1回以上の定期健康診断（深夜労働従事者は6か月に1回）を義務付け、受診率100%を達成している。さらに、要再検査者についても受診状況を適切に管理し、2030年度までに再検査受診率100%の達成を目標としている。

働きやすい職場環境の整備として、有給休暇取得の推進に加え、従業員および家族のライフイベントに配慮した柔軟な休暇制度を整備している。また、パワハラ・セクハラ等の防止に向けて、相談窓口の設置と社内掲示を通じた周知を徹底し、安心して相談できる環境づくりを進めている。

【資格取得支援、従業員の働きがい醸成】

従業員のスキル向上を支援するため、大型免許やトレーラー免許、クレーン資格等の資格取得費用を全額会社が負担し、ジョブ・カードを活用したキャリアコンサルティングも実施している。従業員が自発的に学べるよう教育訓練休暇制度も設けるなど、成長を支える体制を整えている。

また、牽引免許等の特殊資格を有する従業員に対しては、毎月の賃金がアップするインセンティブを付与しており、資格取得による従業員のスキルアップを支援し、働きがいの醸成にもつなげている。

こうした取組により、同社は従業員が心身ともに健康で働きがいを持てる環境を実現し、安全で持続可能な輸送サービスにつなげている。同社では従業員が健康的で働きがいのある労働環境の創出に向けた取組の達成度合いを把握する指標として、運転者職場環境良好度認証制度二つ星認証の取得、有給休暇平均取得日数、牽引免許取得者数、従業員3年定着率をKPIとして設定した。

その他、紀の川運輸がインパクトとして特定した項目の中でKPIとして目標を設定しなかったものについて、以下にその取組内容を要約する。

テーマ	内容	SDGs
ダイバーシティ経営の実践	・ 多様な人材が活躍できる体制の整備	 

【ダイバーシティ経営の実践】

インパクトエリア・トピック：ポジティブインパクト「雇用」
ネガティブインパクト「ジェンダー平等」、「年齢差別」

➤ 女性が働きやすい職場環境整備

同社では女性が働きやすい職場環境の整備に取り組んでおり、女性専用トイレや更衣室の設置は勿論のこと、産休・育休制度を導入し、取得を積極的に推奨している。具体的には従業員に対して制度の説明や周知を徹底することで育児と仕事の両立がしやすい職場環境を整備している。

➤ 定年後の再雇用制度を制定

同社は雇用推進のため70歳までの継続雇用制度を導入している。また、定年後も再雇用できる制度を導入しており、従業員が定年後も働く環境を整えている。

5. インパクトの種類、SDGs、貢献分類、影響を及ぼす範囲

同社の事業活動は、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。

事業活動を通じた持続可能な社会の実現

SDGs の 17 目標	ターゲット	内容
	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。
	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すべ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。
	13.1 13.3	すべての国々において、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。 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：事業を通じた環境負荷の低減を通じて、脱炭素社会の実現を可能とし、持続可能な社会の実現に貢献する。

高品質で安全な輸送に向けた取組

SDGs の 17 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。
	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、すべ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。

期待されるターゲットの影響：事業を通じた循環型社会と脱炭素社会の実現を可能とし、持続可能な社会の実現に貢献する。

従業員が健康的で働きがいのある労働環境の創出

SDGs の 17 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。
	8.3	生産活動や適切な雇用創出、起業、創造性及びイノベーションを支援する開発重視型の政策を促進するとともに、金融サービスへのアクセス改善などを通じて中小零細企業の設立や成長を奨励する。
	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含むすべ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、すべ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。

期待されるターゲットの影響：誰もが資格取得にチャレンジできる質の高い教育を受けられる職場づくりと、全ての従業員が安全で働きやすい労働環境を創出することで、地域経済の発展に寄与する。

その他、KPI を設定しないインパクトについて、SDGs の 17 のゴールと 169 のターゲットとの関連性は以下の通り。

ダイバーシティ経営の実践

SDGs の 17 目標	ターゲット	内容
	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含むすべ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。
	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、すべ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。

期待されるターゲットの影響：性別や年齢に関係なく、すべての従業員が活躍できる環境を整備することでダイバーシティ経営を実践する。

6. サステナビリティ経営体制（推進体制、管理体制、実績）

本ポジティブインパクトファイナンスに取り組むにあたり、紀の川運輸では、竹中 優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、KPI の設定について検討を重ね、取組内容の抽出を行っている。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、社員一人一人が目標達成に向けて取り組み、社会的な課題の解決への貢献とともに持続的な経営の実現を目指していく。各 KPI はモニタリング担当者が統括し達成度合いをモニタリングしていく。

紀の川運輸では下記推進体制の構築により、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、国内をリードしていく企業を目指す。バリューチェーンの観点では、環境汚染や人権問題等に配慮された調達・製造・販売・使用・処分を行うことが責務であるとの認識のもと、環境・健康配慮を徹底した事業展開を実施していく。

紀の川運輸の最高責任者	代表取締役 竹中 優
紀の川運輸のモニタリング担当者	運行管理者 坂上 務

7. 南都銀行によるモニタリングの頻度と方法

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、南都銀行と紀の川運輸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等を通じて実施する。

具体的には決算が 5 月のため、8 月に関連する資料を南都銀行が受領し、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。南都銀行は、KPI 達成に必要な資金及びその他ノウハウの提供、あるいは南都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。

モニタリング方法	対面、Web 会議等、モニタリング方法の指定はない 定例訪問などを通じて情報交換を行う
モニタリングの実施時期、頻度	毎年 8 月に、年 1 回程度実施する
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する 必要に応じて KPI 達成のために必要なノウハウの提供、 外部資源とのマッチングを検討するなど、KPI 達成をサポートする

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は南都銀行がポジティブインパクトファイナンスを実施する紀の川運輸から供与された情報と、南都銀行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。
2. 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」および「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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＞

株式会社南都銀行

法人ソリューション部

上席プランマネージャー 檀上 和也

〒630-8677

奈良市大宮町四丁目 297 番地の 2

TEL:0742-27-1558 FAX:0742-27-8815

第三者意見書

2026 年 1 月 30 日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

紀の川運輸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：株式会社南都銀行

評価者：株式会社南都銀行

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・インパクト金融原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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、株式会社南都銀行（「南都銀行」）が紀の川運輸株式会社（「紀の川運輸」）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、南都銀行による分析・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「ポジティブ・インパクト金融原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」（モデル・フレームワーク）に適合していること、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、持続可能な開発目標（SDGs）の目標達成に向けた企業活動を、金融機関等が審査・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。

ポジティブ・インパクト金融原則は、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。南都銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、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、南都銀行にそれを提示している。なお、南都銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、ポジティブ・インパクト金融原則等で参照している IFC（国際金融公社）の定義に加え、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ポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークとの適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、ポジティブ・インパクト金融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約 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では約 56.0%にとどまることからもわかるとおり、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. ポジティブ・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークへの適合に係る意見

ポジティブ・インパクト金融原則 1 定義

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。

南都銀行は、本ファイナンスを通じ、紀の川運輸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/トピック及び 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、紀の川運輸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。

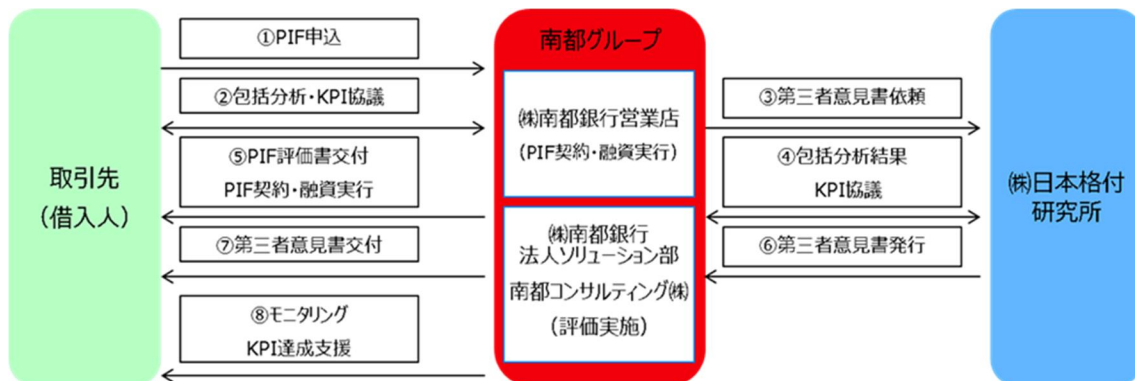
ポジティブ・インパクト金融原則 2 フレームワーク

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、南都銀行が 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 令和 3 年経済センサス・活動調査。中小企業の区分は、中小企業基本法及び中小企業関連法令において中小企業または小規模企業として扱われる企業の定義を参考に算出。業種によって異なり、製造業の場合は資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下、サービス業の場合は資本金 5,000 万円以下または従業員 100 人以下などとなっている。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) 南都銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(出所：南都銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、南都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、南都銀行内部の専門部署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。

ポジティブ・インパクト金融原則 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

ポジティブ・インパクト金融原則 3 で求められる情報は、全て南都銀行が作成した評価書を通して南都銀行及び一般に開示される予定であることを確認した。

ポジティブ・インパクト金融原則 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、南都銀行が、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紀の川運輸から貸付人・評価者である南都銀行に対して開示がなされることとし、可能な範囲で对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・インパクト金融原則及びモデル・フレームワークに適合している。

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。



JCR Sustainable
PIF for SMEs

(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

菊池 理恵子

菊池 理恵子

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

葛 友樹

葛 友樹



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・インパクト金融原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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、ポジティブ・インパクト・ファイナンス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。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」

「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」

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行為との関係

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行為とは異なります。

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

本ポジティブ・インパクト・ファイナンス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、明示的であると默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」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」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) 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)

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会の定める NRSRO (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) の5つの信用格付クラスのうち、以下の4クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体、米国証券取引委員会規則17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示はJCR のホームページ (<http://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■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