

2025 年 7 月 31 日

各 位

株式会社北洋銀行

泉車輛輸送株式会社様と 「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

北洋銀行(取締役頭取 津山 博恒)は、泉車輛輸送株式会社様(北海道釧路市、代表取締役社長：泉 清隆様)と「ポジティブインパクトファイナンス」(以下、本ファイナンス)の契約を締結しました。

本ファイナンスは、企業活動が環境・社会・経済にもたらすインパクトを包括的に分析・評価し、ネガティブインパクトの緩和とポジティブインパクトの拡大について目標を設定し、その実現に向けた継続的な対話や支援を重視することで SDGs 達成に貢献していく金融手法です。当行は、国連環境計画金融イニシアチブが提唱するポジティブインパクト金融原則に基づき、「ポジティブインパクトファイナンス評価書」を発行し、株式会社格付投資情報センター様から第三者評価として「セカンドオピニオン」を取得しています。

本件では、コア・インパクトを「車両輸送を通じた交通手段および経済活動の維持・発展への貢献」と特定し、乗用車をはじめ建設車両・産業車両などあらゆる車両の輸送を通じて、持続可能な社会に向けたインパクト拡大を目指している点などを評価させていただいています。

当行は、今後もほくようサステナブルファイナンス等を通じて環境・社会課題の解決を図るお客さまやプロジェクトを積極的に支援し、脱炭素社会の実現や SDGs の達成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評価書」および「セカンドオピニオン」は別紙をご参照ください。

記

【泉車輛輸送株式会社様の概要】

本社所在地	北海道釧路市鳥取南 6 丁目 2-22
代 表 者	泉 清隆 様
設 立	1966 年 1 月
業 種	自動車運送業

【契約記念の様子】



左：泉車輛輸送株式会社

代表取締役社長 泉 清隆 様

右：北洋銀行

執行役員釧路中央支店長 本間 剛

以 上

《北洋銀行グループ サステナビリティ方針》

北洋銀行グループは「経営理念」と「行動規範」に基づく企業活動を通じて、当行グループを支えていただいている全てのステークホルダーと地域社会・環境の持続的発展に貢献するとともに、当行グループの中長期的な企業価値の向上と持続的経営の実現に努めます。

泉車輛輸送株式会社

ポジティブインパクトファイナンス評価書

発行日：2025 年 7 月 31 日



北洋銀行ならびに株式会社北海道共創パートナーズは、泉車輛輸送株式会社（以下、「泉車輛輸送」または「同社」）に対してポジティブインパクトファイナンス（以下、「PIF」）を実施するにあたって、同社の事業活動が環境・社会・経済に及ぼすインパクト（ポジティブインパクト/ネガティブインパクト）を分析・評価した。

この分析・評価は、国連環境計画金融イニシアチブ（UNEP FI）が提唱した PIF 原則および PIF 実施ガイド（モデル・フレームワーク）、ESG 金融ハイレベル・パネルにおいて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」に則ったうえで、北洋銀行が独自に開発した評価体系に基づいている。

目次

1. 企業概要	4
(1) 企業概要	4
(2) 沿革	5
(3) 企業理念	5
(4) 事業概要	5
(5) サステナビリティに関する活動	8
2. インパクトの特定	10
(1) バリューチェーン分析	10
(2) インパクトレーダーによるマッピング	11
(3) インパクトニーズの確認	16
(4) 北洋銀行グループが認識する社会課題との整合性	23
3. インパクトの評価	24
4. インパクトのモニタリング	25
5. 情報開示	25

1. 企業概要

(1) 企業概要

泉車輛輸送は、北海道釧路市に本社を置き、主に自動車運送事業を営む企業である。

名 称	泉車輛輸送株式会社
事業所所在地	■ 釧路本社・・・北海道釧路市鳥取南 6 丁目 2-22 ■ 札幌営業所・・・北海道札幌市白石区米里 3 条 2 丁目 6-20 ■ 苫小牧営業所・・・北海道苫小牧市新明町 3 丁目 2-5 ■ 旭川営業所・・・北海道旭川市流通団地 2 条 2 丁目 27 ■ 帯広営業所・・・北海道帯広市西 25 条北 2 丁目 2-49 ■ 函館営業所・・・北海道函館市西桔梗町 818-4 ■ 栃木営業所・・・栃木県河内郡上三川町上蒲生 2500 ■ 神奈川営業所・・・神奈川県横須賀市夏島町 1 ■ 埼玉営業所・・・埼玉県狭山市柏原 371-2 ■ 野田営業所・・・千葉県野田市二ツ塚 97-1 ■ 岡崎営業所・・・愛知県岡崎市上青野町東市場 18 ■ 名古屋営業所・・・愛知県名古屋市港区潮見町 37-82 ■ 鈴鹿営業所・・・三重県鈴鹿市平野町 477-1 ■ 三重営業所・・・三重県津市一志町田尻 10-1 ■ 植苗プール/工場・・・北海道苫小牧市植苗 161-2
代 表 者	代表取締役社長 泉 清隆
設 立 日	1966 年 1 月 25 日
資 本 金	20 百万円
売 上 高	2,800 百万円(2024 年 6 月期)
従 業 員	155 名(2025 年 4 月現在)
事 業 内 容	■ 自動車運送事業 ■ キャリアカーの修理・整備事業
グループ会社	■ 北見車輛陸送株式会社・・・自動車運送事業 ■ 興菱商事株式会社・・・自動車の修理・整備・解体事業 ■ 株式会社京和自動車整備・・・自動車の修理・整備・解体事業 ■ 北日本陸送有限会社・・・自動車運送事業 ■ 有限会社泉トランスポートサービス ・・・自動車美装事業、労働者派遣事業(自動車の自走スタッフの派遣)

(2) 沿革

1966 年 1 月	泉車輛輸送株式会社 設立
1988 年 1 月	北見車輛陸送株式会社がグループ会社に加わる
1991 年 1 月	北日本陸送有限会社がグループ会社に加わる
2014 年 10 月	埼玉営業所 開所
2015 年 2 月	興菱商事株式会社がグループ会社に加わる
2018 年 3 月	名古屋営業所 開所
2018 年 7 月	鈴鹿営業所 開所
2019 年 3 月	神奈川営業所 開所
2021 年 9 月	岡崎営業所 開所
2024 年 12 月	三重営業所、野田営業所 開所

(3) 企業理念

泉車輛輸送は以下の社訓を掲げ、持続可能な地域社会の実現に向けて事業活動を行っている。

経営理念		
信義礼節	勤勉努力	創意工夫

(4) 事業概要

A. 事業内容

泉車輛輸送の事業領域は「自動車運送事業」「キャリアカーの修理・整備事業」に大別される。

● 自動車運送事業

新車・中古車・レンタカー・リース車両・一般個人者などをキャリアカーで運送しているほか、キャリアカーでは運送できない大型車両や特殊車両などは自走スタッフによる輸送を行っている。同社の全国の営業所ネットワークやグループ会社との連携を活かし、新車は自動車メーカーの工場から販売店まで、中古車は販売店や展示会場間など、レンタカーおよびリース車両はレンタカー会社やリース会社の各営業所間など、全国各地への輸送を行っている。

同社の強みは、半世紀以上の業歴で積み重ねた実績と、築き上げた知名度にある。また、同社は単に自動車を運ぶ輸送会社ではなく、従業員一人ひとりが丁寧で安全な輸送を心がけ、安心と笑顔をお届けする企業であることを目指して事業を行っている。これらの実績・知名度やサービスのクオリティ、全国各地への輸送をワンストップで依頼できることなどが発注者から高く評価され、大手自動車輸送会社や大手レンタカー会社などからの安定受注につながっている。

《輸送車両一覧》

種類	台数	種類	台数
6 台積みキャリアカー	91 台	2 台積みキャリアカー	4 台
5 台積みキャリアカー	7 台	1 台積みキャリアカー	9 台
3 台積みキャリアカー	6 台		

《自動車運送事業のイメージ》



【出所：泉車輛輸送 HP】

● キャリアカーの修理・整備事業

キャリアトレーラー(非牽引車)の修理・整備・オーバーホールに関する専門技術を有した整備工場にて、キャリアカーに関連する自動車整備全般を行っている。

《キャリアカーの修理・整備事業のイメージ》

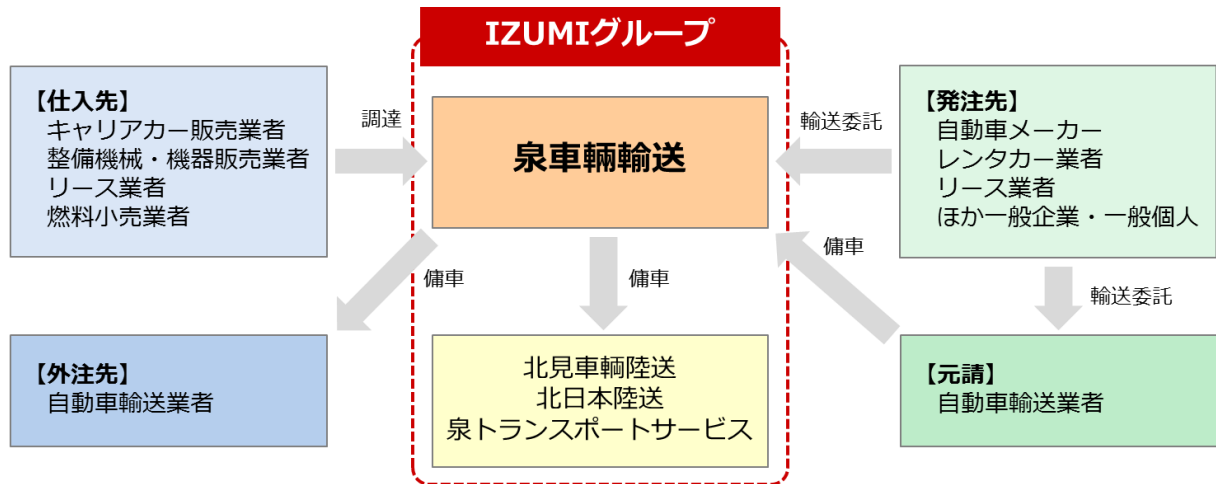


【出所：泉車輛輸送 HP】

B. ビジネスモデル

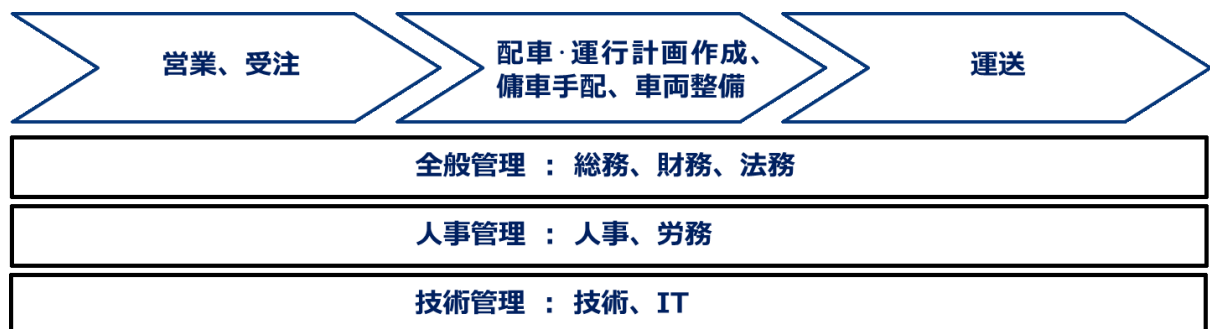
泉車輛輸送のビジネス俯瞰図とバリューチェーンは、以下の図で示される。

■ ビジネス俯瞰図



【出所：泉車輛輸送へのヒアリングにより北洋銀行作成】

■ バリューチェーン



【出所：泉車輛輸送へのヒアリングにより北洋銀行作成】

(5) サステナビリティに関する活動

泉車輛輸送は、サステナビリティ経営の実現に向けて以下の取り組みを推進している。

A. 環境面

● 事業活動上の環境負荷低減

泉車輛輸送は事業活動における環境負荷低減に向けて、アイドリングストップなどエコドライブの実践や、社内照明の LED 化に取り組んでいる。また、キャリアカーなどの車両整備においては、廃棄物や使用済みオイルなどの分別および適正処理を徹底するとともに、安全に再利用できる部品などは積極的にリサイクルに取り組んでいる。今後は同社の CO2 排出量を可視化し、キャリアカーや社用車(営業スタッフや自走スタッフの移動用車両)を環境負荷低減車両へ入れ替えるなど CO2 排出量の削減に向けた取り組みを進めるほか、輸送指示書や日報といった社内文書の電子化などにより紙の使用量の削減に取り組む予定にある。

B. 社会面

● 働きやすい会社づくり

泉車輛輸送は、従業員の多様な働き方や価値観を尊重し、安全かつ快適に働ける職場環境づくりに取り組んでいる。同社は事業上、定休日がなく、早朝・夜間に輸送が必要な案件も受注しているが、ドライバー各自が勤務する曜日や時間帯などが安定するよう配慮してシフトを組んでいる。また、半日単位で取得可能な有給休暇制度や、復職制度を整備しているほか、フレックスタイム制を導入するなど、女性も安心して働き続けることができる体制整備を行っており、女性のドライバーも 5 名在籍している。加えて、髪形・髪色や勤務時の服装などは細かな規定を設けておらず、常識の範囲内かつ安全運転が可能であれば基本的に自由としており、従業員各自の個性や働きやすさを尊重している。内勤業務においては、定年後の延長雇用や、障がい者の雇用も積極的に行っており、あらゆる人材が安全・快適に働けるような職場づくりを、ハード面・ソフト面の両面から実践している。今後は業務受注の平準化や従業員の業務互換性の向上などを通じて、人員体制に余力を持たせることで、有給休暇の取得率を向上させるなどワークライフバランスを推進していく予定にある。

● 人材育成

泉車輛輸送は、従業員一人ひとりの能力に応じた研修を実施し、ドライバーの運転技術の向上や、管理職のマネジメント能力の向上を支援しているほか、資格取得支援制度を通じて入社後の大型免許などの取得も支援している。また、ダイバーシティ推進の観点から、性別や国籍を問わない採用や人材育成、昇格および管理職への登用を行っており、外国人女性が整備工場の工員として在籍しているほか、外国人女性の管理職も 2 名在籍している。今後も積極的にドライバーの育成や外国人従業員の採用を行うほか、安全運転やコンプライアンスに関する研修を充実させる予定にある。

《従業員の資格取得一覧》

資格名	人数	資格名	人数
大型自動車第一種運転免許	113 名	運行管理者	19 名
牽引自動車第一種運転免許	96 名	危険物取扱者乙種第 4 類	4 名
自動車整備士	3 名		

● 地域社会への貢献

泉車輛輸送は、高齢者による交通事故を防ぐため、運転に不安を感じる高齢者が運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりを支援することを目的とした「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」「さっぽろ圏高齢者運転免許自主返納支援制度」「旭川市高齢者運転免許自主返納サポート事業」の協賛・協力事業者に登録している。これらの制度はいずれも、登録事業者が、運転免許証を自主返納した高齢者向けに生活のサポートにつながる特典やサービスを提供する仕組みとなっており、同社は①最低保証価格以上での廃車買取、②買取時の輸送費用を同社が全額負担(離島を除く)、のサービスを提供している。

また、同社は、犯罪や非行をしてしまった人の自立および社会復帰を支援する「協力雇用主」の登録企業として、就労機会の提供を通じて再犯防止や社会の安全に向けた取り組みを推進している。

C. 経済面

● 安全・確実な自動車輸送サービスの提供

泉車輛輸送は自動車の輸送にあたり、キャリアカーへの丁寧な積み込み・積み下ろしや、運搬・自走時の安全かつ慎重な運転操作の励行、安全運転に関する定期的な研修の実施、自社整備工場でのキャリアカーの定期的な点検・整備の徹底により、発注者から預かった自動車を安全・確実に目的地へ輸送している。同社が半世紀以上の業歴で積み重ねた実績を活かし、乗用車から大型・特殊車両まで多様な自動車を全国各地へ安全・確実に輸送することで、エンドユーザーとなる個人への移動手段の提供や、各種車両を使用する事業者による経済活動の活性化に貢献している。今後はBCP(事業継続計画)を策定し、災害発生時などあらゆる状況においても安定した輸送サービスの維持や早期再開ができる体制を構築する予定にある。

2. インパクトの特定

(1) バリューチェーン分析

インパクトの特定のためバリューチェーン分析を行った。具体的な手法として、バリューチェーン(主活動・支援活動)における環境、社会、経済の側面から与える影響について、同社のサステナビリティ活動を切口に分析を行った。

■ バリューチェーンと ESG 要素

分類		環境、社会、経済に与える活動
主活動	営業、受注	【環境】 ● 社用車の環境負荷低減車両への入れ替えによる気候変動対策(今後の取り組み)
	配車・運行 計画作成、 備車手配、 車両整備	【環境】 ● 廃棄物や使用済みオイルなどの分別・適正処理の徹底およびリサイクルによる環境負荷低減 ● 社内文書の電子化などペーパーレス化による環境負荷低減(今後の取り組み) 【社会/経済】 ● 自社整備工場でのキャリアカーの定期的な点検・整備の徹底
	運送	【環境】 ● アイドリングストップなどエコドライブの実践を通じた気候変動対策 ● キャリアカーの環境負荷低減車両への入れ替えによる気候変動対策(今後の取り組み) 【社会/経済】 ● キャリアカーへの丁寧な積み込み・積み下ろしや、運搬・自走時の安全かつ慎重な運転操作によるサービス品質向上および安全性確保
支援活動	全般管理 人事管理 技術管理	【環境】 ● 社内照明の LED 化による気候変動対策 ● CO2 排出量の可視化と削減への取り組みによる気候変動対策(今後の取り組み) ● 社内文書の電子化などペーパーレス化による環境負荷低減(今後の取り組み) 【社会】 ● 半日単位で取得可能な有給休暇制度の整備やフレックスタイム制の導入などを通じたワークライフバランスの推進による良質な職場環境の創出 ● 定年後の延長雇用、障がい者の雇用、性別や国籍を問わない採用・昇格などを通じたダイバーシティの推進による良質な職場環境の創出 ● 運転技術の向上に関する研修の実施による人材育成 ● 資格取得費用の補助など資格取得支援制度による人材育成 ● 高齢者運転免許自主返納サポート制度などへの協賛・協力による地域社会の持続性向上 【社会/経済】 ● 安全運転に関する定期的な研修の実施による人材育成および安全性確保 ● コンプライアンスに関する研修の充実(今後の取り組み) ● BCP(事業継続計画)の策定および体制構築(今後の取り組み)

【出所：泉車輛輸送へのヒアリングにより北洋銀行作成】

(2) インパクトトレーダーによるマッピング

バリューチェーン分析に基づき特定したインパクトを整理することに加え、UNEP FI が提供するインパクトトレーダーによるマッピングを行う。

バリューチェーンにおける事業を国際標準産業分類にて、泉車輛輸送およびグループ会社の事業を「自動車整備・修理業(業種コード：4520)」、「廃棄物・スクラップ及び他に分類されないその他の製品の卸売業(業種コード：4669)」、「道路貨物運送業(業種コード：4923)」、「臨時労働者派遣業(業種コード：7820)」、川上の事業を「自動車販売業(業種コード：4510)」、「自動車部品・付属品販売業(業種コード：4530)」、「その他機械器具卸売業(業種コード：4659)」、「専門店による自動車燃料小売業(業種コード：4730)」、「道路貨物運送業(業種コード：4923)」、「その他の機械器具・有形財賃貸・リース業(業種コード：7730)」、川下の事業を「自動車製造業(業種コード：2910)」、「自動車販売業(業種コード：4510)」、「自動車整備・修理業(業種コード：4520)」、「道路貨物運送業(業種コード：4923)」、「自動車賃貸・リース業(業種コード：7710)」と特定した。

マッピング手法は、UNEP FI のインパクトトレーダーによるポジティブインパクト(PI)及びネガティブインパクト(NI)とバリューチェーン分析の結果により整理していく。

A. 泉車輛輸送およびグループ会社の事業(自動車整備・修理業、廃棄物・スクラップ及び他に分類されないその他の製品の卸売業、道路貨物運送業、臨時労働者派遣業)

泉車輛輸送およびグループ会社の事業におけるインパクトは以下の通りである。

- キャリアカーへの丁寧な積み込み・積み下ろしや、運搬・自走時の安全かつ慎重な運転操作を徹底し、各種自動車を全国各地へ安全・確実に輸送することで、エンドユーザーの車両を用いた移動の利便性維持・向上に寄与することによる「移動手段」の PI 増大
- 半日単位で取得可能な有給休暇制度の整備やフレックスタイム制の導入などを通じたワークライフバランスの推進、運転技術の向上に関する研修の実施や資格取得支援制度を通じた人材育成、性別や国籍を問わない採用・昇格を通じた雇用創出、定年後の延長雇用や障がい者の雇用による「雇用」の PI 増大ならびに「健康および安全性」の NI 低減
- 安全運転に関する定期的な研修の実施や、法定速度を遵守した安全かつ慎重な運転の励行を通じて交通事故を防止することによる「健康および安全性」の NI 低減
- アイドリングストップなどエコドライブの実践や、社内照明の LED 化による「気候の安定性」「大気」の NI 低減
- キャリアカーの定期的な点検・整備を徹底し燃料やオイル漏れを防ぐことによる「水域」「土壌」の NI 低減
- 法定速度を遵守した安全かつ慎重な運転の励行を通じてロードキルを防止することによる「生物種」「生息地」の NI 低減
- 廃棄物や使用済みオイルなどの分別・適正処理の徹底およびリサイクルの取り組みを通じた「資源強度」「廃棄物」の NI 低減

なお、「健康と衛生」「ファイナンス」「賃金」「零細・中小企業の繁栄」「経済収束」「気候の安定性」「資源強度」「廃棄物」の PI、「自然災害」「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」の NI についてはインパクトトレーダーで抽出されているが、バリューチェーン分析の結果、泉車輛輸送およびグループ会社の事業による影響は僅少であるため特定していない。

B. 川上の事業(自動車販売業、自動車部品・付属品販売業、その他機械器具卸売業、専門店による自動車燃料小売業、道路貨物運送業、その他の機械器具・有形財賃貸・リース業)

川上の事業に対して泉車輛輸送およびグループ会社が与えるインパクトの関連性が薄く、PI および NI は特定していない。

C. 川下の事業(自動車製造業、自動車販売業、自動車整備・修理業、道路貨物運送業、自動車賃貸・リース業)

泉車輛輸送およびグループ会社が、キャリアカーへの丁寧な積み込み・積み下ろしの励行や、安全運転の徹底を通じて安全・確実に目的地へ輸送することで、発注者が各種車両を全国各地へ供給し人々の移動の利便性維持・向上に寄与することから「移動手段」の PI 増大が期待される。なお、その他のインパクトについては泉車輛輸送および関連会社が与えるインパクトの関連性は薄く、特定していない。

< 泉車輛輸送およびグループ会社の事業が与えるインパクトのマッピング(UNEP FI インパクトレーダー)>

下図によりマッピング内容を可視化した。インパクトカテゴリーのうち、黄色塗りされた箇所はバリューチェーン分析により特定されたカテゴリーである。また、各事業において想定される PI 及び NI をインパクトレーダーから抽出している。

■ 泉車輛輸送およびグループ会社の事業

バリューチェーン			泉車輛輸送およびグループ会社の事業							
業種 (国際標準産業分類)			自動車整備・修理業		廃棄物・スクラップ 及び他に分類されない その他の製品の 卸売業		道路貨物運送業		臨時労働者派遣業	
【コード】			4520		4669		4923		7820	
三側面	インパクトエリア	インパクトトピック	PI	NI	PI	NI	PI	NI	PI	NI
社会	人格と人の 安全保障	紛争								
		現代奴隷								
		児童労働								
		データプライバシー								
		自然災害						●●		
	健康および安全性			●		●		●●		●
	資源とサービスの 入手可能性、 アクセス可能性、 手頃さ、品質	水								
		食糧								
		エネルギー								
		住居								
		健康と衛生			●					
		教育								
		移動手段	●●				●			
		情報								
		コネクティビティ								
		文化と伝統								
		ファイナンス							●●	
	生計	雇用	●		●		●		●	
		賃金	●	●	●		●		●	●
		社会的保護		●		●		●		●
	平等と正義	ジェンダー平等								●
		民族・人種平等								●
		年齢差別								●
		その他の社会的弱者								●
社会経済	強固な制度、 平和、安定	法の支配								
		市民的自由								
	健全な経済	セクターの多様性								
		零細・中小企業の繁栄	●		●		●		●	
自然環境	インフラ									
	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				●		●●		
		生息地				●		●●		
	サーキュラリティ	資源強度	●		●			●●		
		廃棄物	●	●	●	●		●		●

●●：主要なカテゴリー、●：関連のあるカテゴリー

■：PIの増大またはNIの低減に係る箇所

■川上の事業

バリューチェーン			川上の事業											
業種 (国際標準産業分類)			自動車販売業		自動車部品・ 付属品販売業		その他機械 器具卸売業		専門店による 自動車燃料 小売業		道路貨物 運送業		その他の機械 器具・有形財 賃貸・リース 業	
【コード】			4510		4530		4659		4730		4923		7730	
三側面	インパクトエリア	インパクトトピック	PI	NI	PI	NI	PI	NI	PI	NI	PI	NI	PI	NI
社会	人格と人の 安全保障	紛争												
		現代奴隷												
		児童労働												
		データプライバシー												
		自然災害										●●		
	健康および安全性			●		●		●		●		●●		●
	資源とサービスの 入手可能性、 アクセス可能性、 手頃さ、品質	水												
		食糧												
		エネルギー							●					
		住居												
		健康と衛生												
		教育												
		移動手段	●●		●●				●		●			
		情報												
		コネクティビティ												
		文化と伝統												
		ファイナンス												
	生計	雇用	●		●		●		●		●		●	
		賃金	●	●	●		●		●		●		●	●
		社会的保護		●		●		●		●		●		●
	平等と正義	ジェンダー平等												
		民族・人種平等												
		年齢差別												
		その他の社会的弱者												
社会経済	強固な制度、 平和、安定	法の支配												
		市民的自由												
	健全な経済	セクターの多様性												
		零細・中小企業の繁栄	●		●		●		●●		●			
	インフラ												●	
自然環境	気候の安定性			●		●		●		●		●●		
	生物多様性と 生態系	水域						●				●●		
		大気		●		●		●				●●		
		土壌										●●		
		生物種						●				●●		●●
		生息地						●				●●		●●
	サーキュラリティ	資源強度		●		●						●●	●	
		廃棄物		●		●		●				●	●	

●●：主要なカテゴリ、●：関連のあるカテゴリ

■：PIの増大またはNIの低減に係る箇所

■川下の事業

バリューチェーン			川下の事業									
業種 (国際標準産業分類)			自動車製造業		自動車販売業		自動車整備・修理業		道路貨物運送業		自動車賃貸・リース業	
【コード】			2910		4510		4520		4923		7710	
三側面	インパクトエリア	インパクトトピック	PI	NI	PI	NI	PI	NI	PI	NI	PI	NI
社会	人格と人の安全保障	紛争										
		現代奴隷										
		児童労働										
		データプライバシー										
		自然災害								●●		
	健康および安全性			●●		●		●		●●		●
		水		●●								
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手頃さ、品質	食糧										
		エネルギー										
		住居										
		健康と衛生										
		教育										
		移動手段	●●	●	●●		●●		●		●	
		情報										
		コネクティビティ										
		文化と伝統										
		ファイナンス										
	生計	雇用	●		●		●		●		●	
		賃金	●	●●	●	●	●	●	●		●	●
		社会的保護		●		●		●		●		●
	平等と正義	ジェンダー平等										
		民族・人種平等										
		年齢差別										
		その他の社会的弱者										
社会経済	強固な制度、平和、安定	法の支配										
		市民的自由										
	健全な経済	セクターの多様性										
		零細・中小企業の繁栄	●		●		●		●			
	インフラ											
自然環境	経済収束											
	気候の安定性			●●		●				●●		●
		水域		●								
	生物多様性と生態系	大気		●●		●				●●		●
		土壌								●●		
		生物種								●●		
		生息地								●●		
	サーキュラリティ	資源強度		●●		●	●			●●	●	
		廃棄物		●		●	●	●		●	●	

●●：主要なカテゴリ、●：関連のあるカテゴリ

■：PIの増大またはNIの低減に係る箇所

(3) インパクトニーズの確認

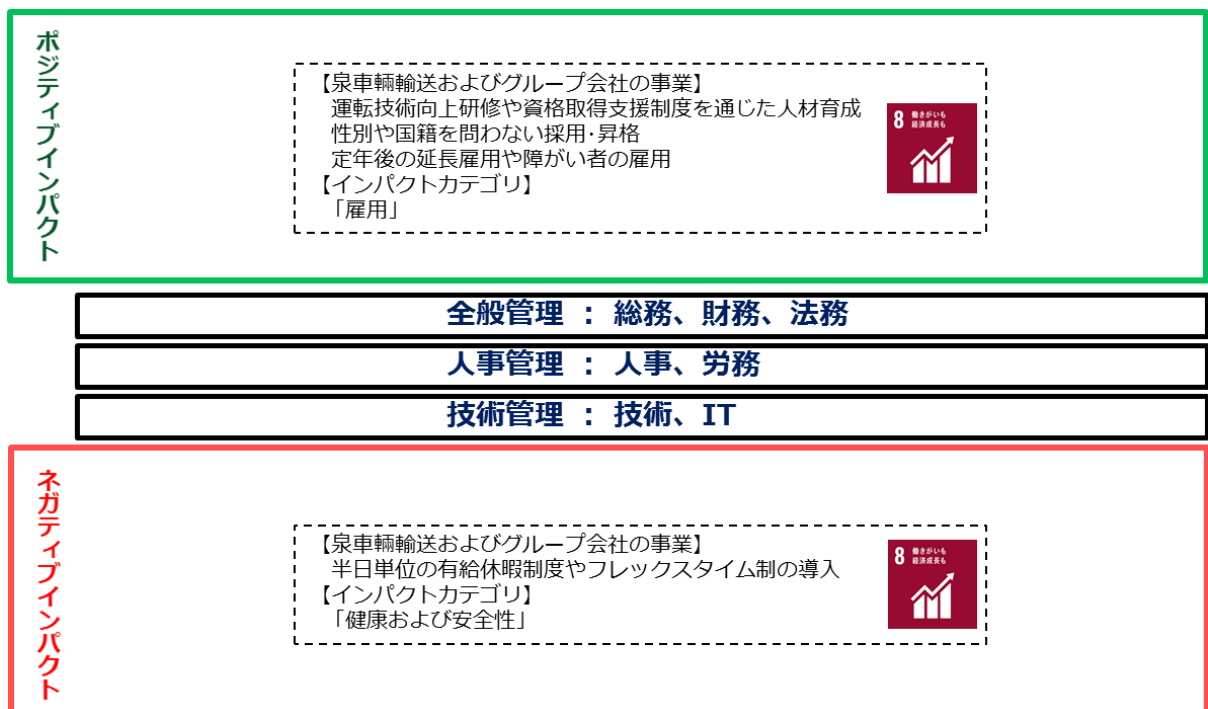
A. インパクトカテゴリと SDGs(およびサステナビリティ方針)の関連性

下図によりインパクトカテゴリと SDGs の関連性を以下の通り可視化した。バリューチェーン分析(サプライチェーン及び管理部門)とインパクトレーダーによるマッピングを通じ、取り組み内容を網羅的に整理している。

(a) サプライチェーンでのマッピング



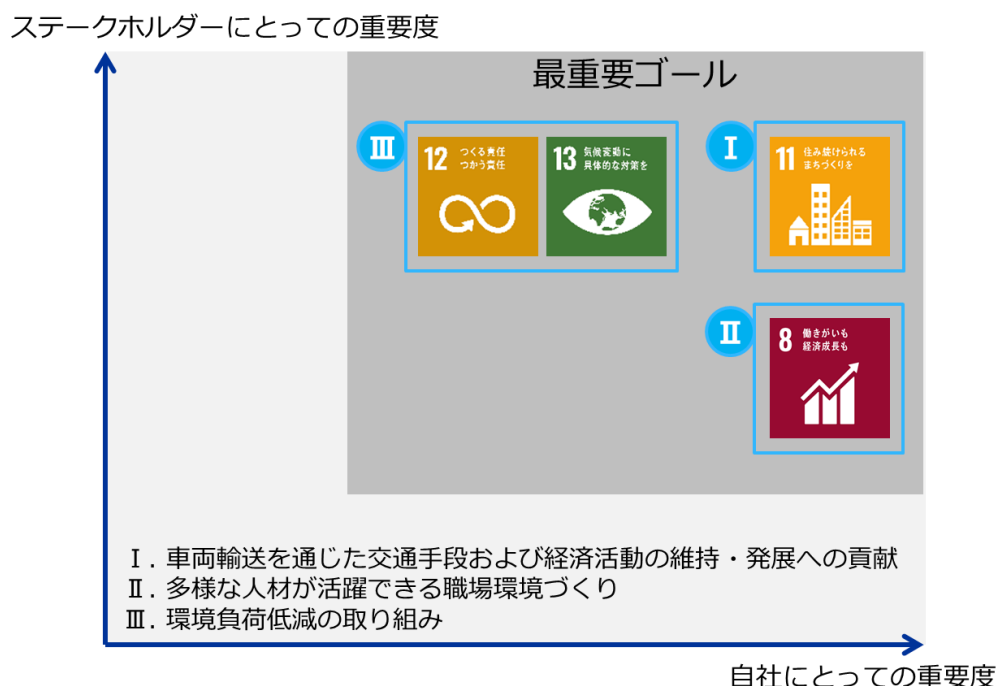
(b) 管理部門でのマッピング



(c) 経営方針における重要課題

- I. 車両輸送を通じた交通手段および経済活動の維持・発展への貢献
- II. 多様な人材が活躍できる職場環境づくり
- III. 環境負荷低減の取り組み

<特定した重要課題(マテリアリティ)と SDGs との関連性>



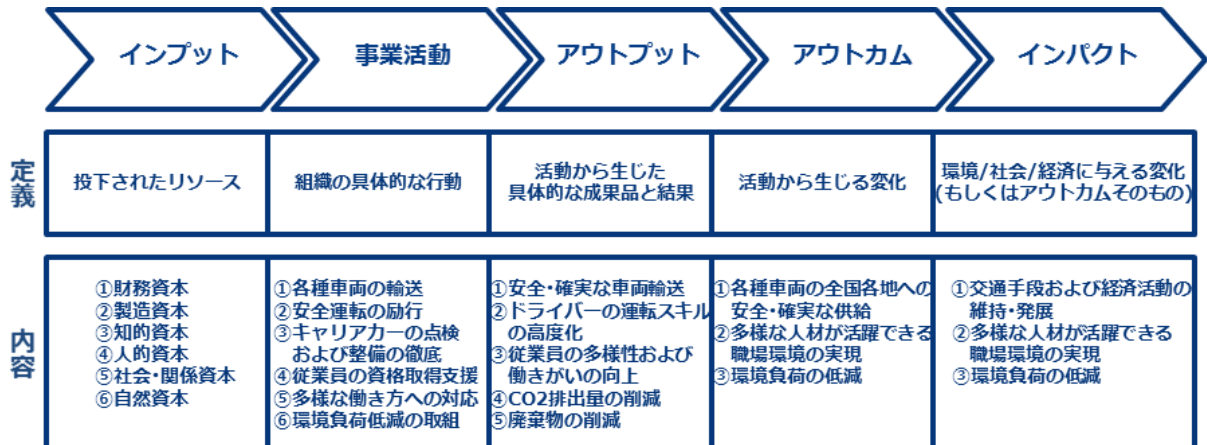
【出所：泉車輛輸送へのヒアリングにより北洋銀行作成】

(d) 泉車輛輸送のインパクト

以下ロジックモデルを基に、泉車輛輸送のインパクトを整理する。六つの資本(①財務、②製造、③知的、④人的、⑤社会・関係、⑥自然)の投下により事業を行い、アウトプットとして①安全・確実な車両輸送、②ドライバーの運転スキルの高度化、③従業員の多様性および働きがいの向上、④CO2排出量の削減、⑤廃棄物の削減を創出し、アウトカムとして①各種車両の全国各地への安全・確実な供給、②多様な人材が活躍できる職場環境の実現、③環境負荷の低減、インパクトとして①交通手段および経済活動の維持・発展、②多様な人材が活躍できる職場環境の実現、③環境負荷の低減がもたらされる。ここで言及するインパクトとは、環境/社会/経済に与える変化もしくはアウトカムそのものと定義する。なお、特定されたインパクトは重要課題と整合している。

また、インパクトのうち、事業別の売上構成、ビジネスモデル及びインパクトレーダーによるマッピング結果から、より重要なものとしてコア・インパクトを特定する。

<ロジックモデルによる整理>



・インプットの内容(六つの資本)の概要

- ① 財務資本：安定的な収益力およびその他資本への投資が可能な基盤
- ② 製造資本：輸送車両および機械・機器などの各種設備
- ③ 知的資本：高度な運転・輸送技術および車両整備技術
- ④ 人的資本：高度なスキルや専門資格を有するドライバー、整備士および従業員
- ⑤ 社会/関係資本：発注者、元請業者、外注業者、地域等ステークホルダーとの信頼基盤
- ⑥ 自然資本：地域の水、森林、土地資源

<インパクトの整理>

I. 車両輸送を通じた交通手段および経済活動の維持・発展への貢献：コア・インパクト

泉車輛輸送は、本社を置く北海道内を中心に、同社の営業所およびグループ会社の全国ネットワークを活かし、乗用車をはじめバスやトラック、建設車両といった大型車両や特殊車両など、あらゆる車両を全国各地へ輸送している。同社は創業来、輸送時の安全確保や丁寧・確実な業務遂行に関する日々の取り組みを励行することで着実に輸送実績を積み重ね、発注者や営業拠点地域などステークホルダーとの信頼関係や知名度を築いてきた。特に業種柄、交通安全に関する取り組みは注力しており、ハード面では自社整備工場でのキャリアカーの定期的な点検・整備を徹底し、ソフト面では安全運転に関する定期的な研修を実施するなど安全体制を構築・運用している。同社が事業として行う多様な車両の輸送を通じて、乗用車の輸送においては主にエンドユーザーとなる個人の交通手段を維持・確保することに寄与し移動の利便性向上に貢献しているほか、建設・産業車両などの輸送においては建設業者など各種事業者が円滑に事業を実施することに寄与し、経済活動を継続・発展させることに貢献している。

今後は上記の安全・丁寧・確実な業務遂行に向けた取り組みやドライバーの採用・育成を更に強化することで、受注および売上を増加させ、『車両』を通じたより安全で利便性の高い社会づくりに貢献していく方針である。また、災害発生時などあらゆる状況においても安定した輸送サービスの維持や早期再開ができる体制を構築すべく、BCP(事業継続計画)を策定のうえ定期的な訓練や見直しを実施する予定にある。同社は2011年の東日本大震災の発生時、被災地へドライバーやキャリアカーを派遣して、支援物資の輸送や道路の復旧、仮設住宅の建設に必要な乗用車やトラック、建設車両の輸送を行って以降、全国各地で災害発生時には同様の取り組みを行っている。今般、改めてBCPとして明文化および体制構築することで、同社の全国拠点を活かした事業継続や早期再開および被災地支援を、より確実かつ迅速に行うことを目指す方針である。

以上よりコア・インパクトとして特定する。

Ⅱ．多様な人材が活躍できる職場環境づくり

泉車輛輸送は企業価値向上のため、従業員の多様な働き方や価値観を尊重し、性別や国籍を問わず全従業員が安全かつ快適に働き、活躍ができる職場づくりに取り組んでいる。半日単位で取得可能な有給休暇制度や復職制度、フレックスタイム制の導入などを通じて、出産・育児と仕事の両立を支援する体制整備や、ワークライフバランスの推進を行っている。加えて、資格取得支援制度や、ドライバーの運転技術向上や管理職のマネジメント向上を目的とした社内研修などを通じた人材育成により、従業員のスキルアップやキャリア形成を支援している。

今後は資格取得支援制度の活用を一層推進するとともに、全従業員向けにコンプライアンス研修を実施するなど研修体系の拡充を通じて、人材育成を強化していく方針にある。また、輸送指示書や日報などの DX 化といった業務効率向上の取り組みを通じて、有給休暇をより取得しやすくなるよう業務配分・運用体制を工夫することにより、多様なライフスタイルの実現を目指す意向にある。

これらのことからインパクトとして特定する。

Ⅲ．環境負荷低減の取り組み

泉車輛輸送は事業活動における環境負荷低減のため、アイドリングストップなどエコドライブの実践や、キャリアカーの整備における廃棄物や使用済みオイルなどの分別・適正処理を徹底している。今後は同社の排出する CO2 (Scope1・2) の計測を開始し、キャリアカーや社用車(営業スタッフや自走スタッフの移動用車両)を電気自動車やハイブリッド車、最新の燃費基準適合車へ入れ替えるなど CO2 排出量の削減に向けた取り組みを推進する予定である。また、現状は紙を使用している輸送指示書やドライバーの日報など社内文書については、資源の節約のためだけでなく、業務効率化の観点からも DX 化を進めペーパーレスとすることがドライバーをはじめ従業員の働きやすさの向上のためにも必要な取り組みと同社は認識しており、これらの紙の使用量を削減していく方針であり、インパクトとして特定する。

B. 日本におけるインパクトニーズ

下図は、「SDGs インデックス&ダッシュボード 2025」を参照したものであり、SDGs の 17 の目標別に日本の達成度を表している。「緑は目標達成」、「黄は課題が残っている」、「橙は重要な課題が残っている」、「赤は主要な課題が残っている」としている。

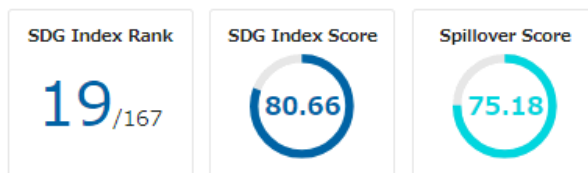
泉車輛輸送のインパクトに対する SDGs のゴールは「8,11,12,13」であり、日本のインパクトニーズに概ね整合していると判断できる。とりわけ「12,13」は主要な課題が残っているもの、「11」は重要な課題が残っているもの、「8」は課題が残っているものであり、特定されたインパクトは有意義である。

Japan

OECD member



BACK OVERVIEW INDICATORS FACT SHEET POLICY EFFORTS



SDG Dashboards and Trends

Click on a goal to view more information.



Dashboards: ● SDG achieved ● Challenges remain ● Significant challenges remain ● Major challenges remain ● Information unavailable

Trends: ↑ On track or maintaining SDG achievement ↗ Moderately improving → Stagnating ↓ Decreasing ** Trend information unavailable

○ : 泉車輛輸送のインパクトに関連するゴール

【出典：SDSN より】

C. 北海道におけるインパクトニーズ

泉車輛輸送の主な事業エリアである北海道は、「北海道 SDGs 未来都市計画」を策定しており、SDGs のゴールとそれに紐づく KPI を設定している。

(経済)

～北海道の価値と強みを活かした持続可能な経済成長～

ゴール、 ターゲット番号	KPI (目標年次が 2030 年でないものについては総合計画等から引用)
2.3	指標：農業産出額 現在(2022 年)：12,919 億円 2030 年：13,600 億円
8.1	指標：漁業生産額(漁業従業者 1 人当たり)
8.2	現在(2022 年)：1,479 万円※
8.9	2032 年：1,370 万円
9.1	※2022 年は目標を達成しているが、2019～21 年の平均は 990 万円であり、安定的な生産額の増加を目指している。
9.4	指標：漁業生産量
12.b	現在(2022 年)：120 万トン 2032 年：150 万トン
14.4	指標：道産木材の利用量 現在(2022 年)：445 万 m ³ 2032 年：502 万 m ³
15.1	指標：森林面積(育成複層林) 現在(2022 年)：777 千 ha 2032 年：854 千 ha
	指標：観光消費額(道内客、道外客、外国人それぞれ 1 人当たり) 現在(2022 年)：(道内客) 12,972 円 (道外客) 81,182 円 (外国人) ー 円 2032 年：(道内客) 15,000 円以上 (道外客) 88,000 円以上 (外国人) 210,000 円以上
	指標：道外からの観光入込客数(うち外国人) 現在(2022 年)：(道外客) 739 万人 (うち外国人) 234 万人 2032 年：(道外客) 944 万人以上 (うち外国人) 244 万人以上
	指標：道内空港の国際線利用者数 現在(2022 年)：93 万人 2032 年：410 万人以上
	指標：デジタル関連企業の立地件数 現在(2023 年)：27 件 2023～32 年度累計：260 件

(社会)

～あらゆる人々が将来の安全・安心を実感できる社会の形成～

ゴール、 ターゲット番号	KPI (目標年次が 2030 年でないものについては総合計画等から引用)
1.3	指標：北海道福祉人材センターの支援による介護職の就業数
1.4	現在(2022 年)：234 人 2032 年：263 人
3.8	指標：全道の医療施設に従事する医師数(人口 10 万人当たり) 現在(2022 年)：254.0 人 (全国平均値 262.1 人) 2028 年：全国平均値
5.1	指標：保育所入所待機児童数 現在(2024 年)：28 人 2028 年：0 人
8.5	指標：年間総労働時間(フルタイム労働者) 現在(2023 年)：1,929 時間 2032 年：1,923 時間
8.8	指標：就業率 現在(2023 年)：57.6% 2032 年：各年において前年よりも上昇
10.2	指標：女性(25～34 歳)の就業率 現在(2023 年)：78.9% (全国平均値 82.5%) 2028 年：82.5%
13.1	指標：高齢者(65 歳以上)の就業率 現在(2023 年)：23.3% (全国平均値 25.2%) 2033 年：全国平均値以上
	指標：障がい者の実雇用率 現在(2023 年)：2.58% 2033 年：法定雇用率以上
	指標：自主防災組織活動カバー率 現在(2023 年)：75.6% 2030 年：87.1%以上
	指標：避難情報の具体的な発令基準の策定状況 現在(2023 年)：(水害) 88.8% (土砂災害) 88.6% (高潮災害) 100% (津波災害) 100% 2029 年：100%
	指標：洪水ハザードマップを作成した市町村の割合 現在(2023 年)：97.2% 2029 年：100%

～未来を担う人づくり～

ゴール、 ターゲット番号	KPI (目標年次が 2030 年でないものについては総合計画等から引用)
4.6	指標：全国学力・学習状況調査における小・中学校の国語、算数、数学の平均正答率が全国以上の教科数
4.7	現在(2024 年度)：0 2030 年度：4 以上
	指標：児童生徒の体力・運動能力の状況(全国平均値を 50 とした場合の数値) 現在(2023 年度)：(小学男子) 49.6 (小学女子) 49.4 ※小学校 5 年生 (中学男子) 48.2 (中学女子) 47.0 2029 年度：全国平均値以上(50 以上)

～持続可能で個性あふれる地域づくり～

ゴール、 ターゲット番号	KPI (目標年次が 2030 年でないものについては総合計画等から引用)
5.5	指標：広域連携制度活用地域数 現在(2025 年)：16 地域 2029 年度：22 地域
8.9	指標：「男は仕事、女は家庭」という考え方に同感しない人の割合 現在(2024 年度)：58.7% 2027 年度：70.0%
10.2	指標：道外からの観光入込客数(うち外国人) 現在(2023 年度)：(道外客) 739 万人 (うち外国人) 234 万人 2032 年度：(道外客) 944 万人以上 (うち外国人) 244 万人以上
11.3	指標：「アイヌ民族が先住民族であること」の認知度 現在(2024 年度)：86.5% 2033 年度：100%

(環境)

～環境・エネルギー先進地「北海道」の実現～

ゴール、 ターゲット番号	KPI (目標年次が 2030 年でないものについては総合計画等から引用)
6.3	指標：環境基準達成率(水質汚濁) 現在(2023 年度)：90.5% 2029 年度：100%
7.2	指標：環境基準達成率(大気汚染) 現在(2022 年度)：100% 2028 年度：100%
11.6	指標：再生可能エネルギー導入量
12.5	現在(2022 年度)：(発電分野(設備容量)) 463.2 万 kW (発電分野(発電電力量)) 11,907 百万 kWh (熱利用分野(熱量)) 15,426 TJ 2030 年度：(発電分野(設備容量)) 824 万 kW (発電分野(発電電力量)) 20,455 百万 kWh (熱利用分野(熱量)) 20,960 TJ
13.3	指標：温室効果ガス実質排出量 現在(2021 年度)：4,881 万 t -CO ₂ 2030 年度：3,788 万 t -CO ₂
14.2	指標：森林面積(育成複層林) 現在(2022 年)：120 万トン 2032 年：150 万トン
15.1	指標：森林面積(育成複層林) 現在(2022 年)：777 千 ha 2032 年：854 千 ha

【出典：北海道「北海道 SDGs 未来都市計画(2025～2027)」】

北海道 SDGs 未来都市計画において、「2030 年のあるべき姿」の実現に向けた、特に優先的に取り組むべき課題が共有されている。加えて北海道総合政策部計画局推進課による「北海道 SDGs 推進ビジョン」においても北海道の課題が整理されている。今回特定したインパクトに対する SDGs のゴールは、これらとも概ね整合しており、北海道においても重要度が高いものと判断できる。

【2030 年のあるべき姿】

「世界の中で輝きつづける北海道」

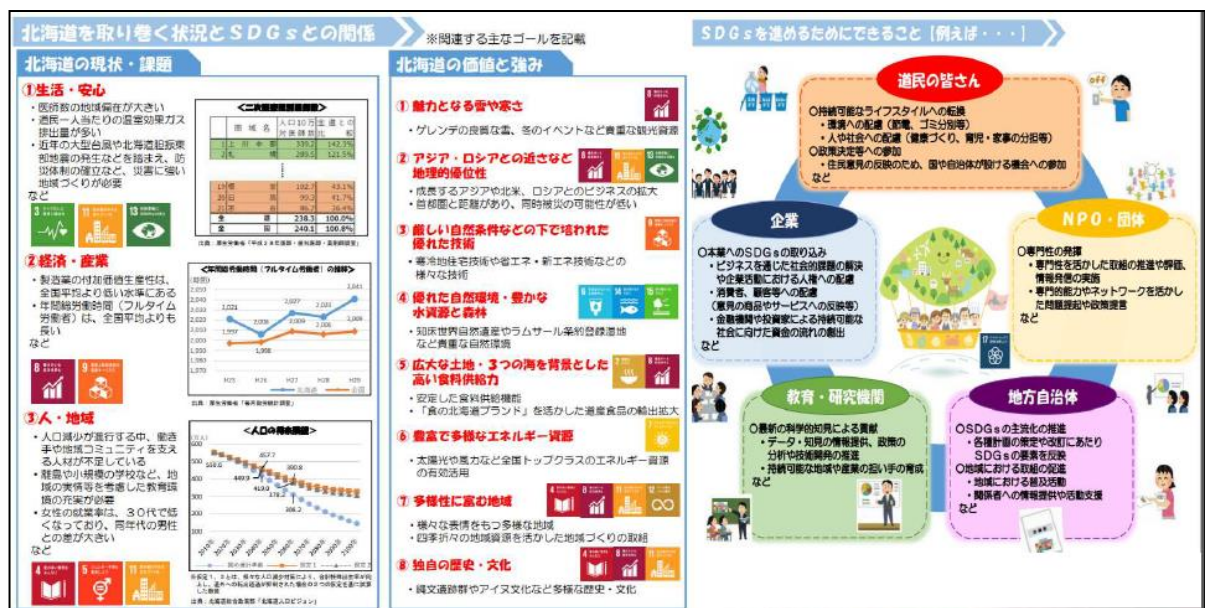
～ 世界に誇れる北海道の魅力を磨き、育て、様々な強みを活かし、SDGsの推進に積極的に取り組むことによって、「世界の中の北海道」としての存在感を高めながら、誰一人取り残さない、将来にわたって安心して心豊かに住み続けることができる地域社会を形成していく ～

＜北海道の優先課題＞

「2030 年のあるべき姿」の実現に向け、企業や団体、自治体など様々な主体が本道の課題や強みなどの実情に即して、特に優先的に取り組むべき課題を共有することが必要であるため、本計画においては、SDGs のゴール、ターゲットや国の SDGs 実施指針などを踏まえ、道として以下の「優先課題」を提示する。

- (経済) 北海道の価値と強みを活かした持続可能な経済成長
- (社会) あらゆる人々が将来の安全・安心を実感できる社会の形成
未来を担う人づくり
持続可能で個性あふれる地域づくり
- (環境) 環境・エネルギー先進地「北海道」の実現

【出典：北海道「北海道 SDGs 未来都市計画(2025～2027)」】

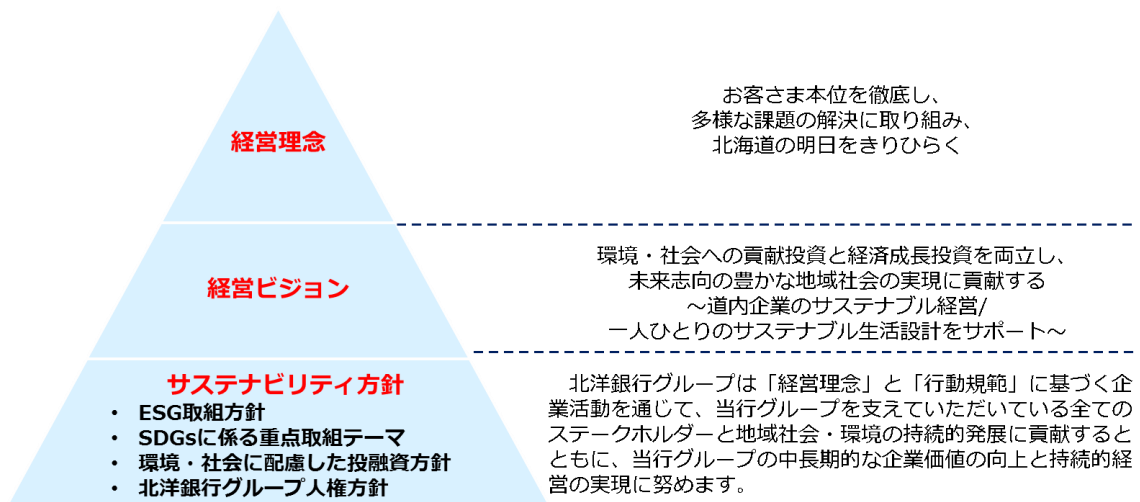


【出典：北海道総合政策部計画局推進課「北海道 SDGs 推進ビジョン」】

(4) 北洋銀行グループが認識する社会課題との整合性

北洋銀行グループは、「お客さま本位を徹底し、多様な課題の解決に取り組み、北海道の明日をきりひらく」という経営理念と行動規範に基づく企業活動を通じて、全てのステークホルダーと地域社会・環境の持続的発展に貢献するとともに、当行グループの中長期的な企業価値の向上と持続的経営の実現に努めることをサステナビリティ方針として掲げている。

本評価書で特定した泉車輛輸送のインパクトは、北洋銀行のサステナビリティ方針と全体的に整合的である。とりわけ、ESG 取組方針の「1. 環境方針」「2. 社会貢献方針」、SDGs に係る重点テーマの「1. お客さまとの共通価値の創造」「2. 環境保全」及び環境・社会に配慮した投融資方針の「1. 環境・社会にポジティブな影響を与えると考えられる事業に対する取組方針」に整合している。



サステナビリティ方針

ESG取組方針

1. 環境方針
2. 社会貢献方針
3. ガバナンス方針

SDGsに係る重点取組テーマ

1. お客さまとの共通価値の創造
2. 環境保全
3. 医療福祉
4. 教育文化
5. ダイバーシティ

環境・社会に配慮した投融資方針

1. 環境・社会にポジティブな影響を与えると考えられる事業に対する取組方針

以下に例示する事業等に対しては、北海道経済の成長・発展に結びつくよう積極的に投融資してまいります。

- ・ 環境保全や気候変動対応など環境課題の解決に資する事業
- ・ 地域経済の持続的発展に資する事業（起業・創業・イノベーション創出・事業承継等）
- ・ 医療・福祉・教育・ダイバーシティの充実

2. 環境・社会にネガティブな影響を与えると考えられる事業等に対する取組方針

以下に例示するような環境・社会に負の影響がある特定の事業等への投融資については慎重に判断します。ただし、脱炭素社会実現に向けた移行期間（トランジション期間）の対応等については、積極的に投融資してまいります。

- ・ 石炭火力発電・石炭採掘事業
- ・ 森林伐採事業・パーム油農園開発事業
- ・ 非人道兵器製造
- ・ 人権侵害・強制労働等

北洋銀行グループ人権方針

北洋銀行グループ人権方針は、「サステナビリティ方針」を踏まえ、企業活動を通じて人権の尊重に取組んでいくことをお約束するものです。

※以下の項目を設定

1. 国際規範の尊重
2. 適用範囲
3. 人権尊重に対するコミットメント
4. 救済措置
5. 啓発活動・教育
6. 管理体制

【出典：北洋銀行 提供】

3. インパクトの評価

特定されたインパクトに対し、インパクトの種類(PI(ポジティブインパクト)の創出可能性、NI(ネガティブインパクト)の低減・管理)、インパクトカテゴリ、関連する SDGs、内容・対応方針及び目標と KPI を整理する。

I. 車両輸送を通じた交通手段および経済活動の維持・発展への貢献：コア・インパクト

インパクトの種類	社会面において PI を増大
インパクトエリア (インパクトトピック)	PI：「資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手頃さ、品質(移動手段)」
関連する SDGs	
取組み内容	① 乗用車をはじめ建設車両・産業車両などあらゆる車両の輸送を通じて、交通手段の提供や各種経済活動に寄与することによる社会への貢献 ② BCP(事業継続計画)の整備・励行を通じた災害時における業務実施体制の強化
目標・KPI	① 2030 年 6 月期までに売上高を年間 35 億円以上にする(直近 3 期の売上高：22 億円～28 億円) ② 2026 年 6 月期までに BCP(事業継続計画)を策定し、以降は定期的な訓練と見直しを行う

II. 多様な人材が活躍できる職場環境づくり

インパクトの種類	社会面において PI を増大 社会面において NI を低減
インパクトエリア (インパクトトピック)	PI：「生計(雇用)」 NI：「健康および安全性」
関連する SDGs	
取組み内容	① 資格取得支援制度および安全運転やコンプライアンスに関する研修を通じた人材育成の強化 ② 業務効率化や働き方改革によるワークライフバランスの推進
目標・KPI	① (a) 2030 年 6 月期までに大型自動車第一種運転免許等の必要な資格を取得し社内研修を終了したドライバーの人数を 175 名以上にする(現状：117 名) (b) 2026 年 6 月期までに新規にコンプライアンスに関する全従業員向け社内研修を開始し、毎年 1 回以上実施する ② 2030 年 6 月期までに有給休暇取得率を 70%以上にする(現状:42.7%)

Ⅲ. 環境負荷低減の取り組み

インパクトの種類	環境面において NI を低減
インパクトエリア (インパクトトピック)	NI：「気候の安定性」「サーキュラリティ(廃棄物)」
関連する SDGs	 
取り組み内容	① CO2 排出量の可視化および、電気自動車やハイブリッド車、最新の燃費基準適合車への入れ替え等の削減の取り組み推進 ② ペーパーレス化の推進と設備導入による紙使用量の削減
目標・KPI	① 2026 年 6 月期までに自社の CO2 排出量(Scope1・2)を可視化し、以降は削減計画を策定のうえ、その計画に沿って削減を進める ② 2026 年 6 月期までに紙の使用量を把握し、2030 年 6 月期までに 10% 以上削減する(2026 年 6 月期対比)

4. インパクトのモニタリング

泉車輛輸送は、代表取締役社長を最高責任者として主要事業の棚卸を行い、インパクトの特定、取り組み内容・対応方針や目標・KPI を設定した。

本件で設定した目標・KPI の進捗状況については、泉車輛輸送と北洋銀行及び株式会社北海道共創パートナーズが少なくとも年に 1 回は定期的に情報共有を行い、北洋銀行がその達成状況や課題をモニタリングするとともに、必要に応じて課題解決に向けた提案を行う。

5. 情報開示

モニタリング関連の情報開示は、北洋銀行および株式会社北海道共創パートナーズが定める「コミュニケーションサポートシート」もしくはその内容に準拠するものを活用し、北洋銀行または株式会社北海道共創パートナーズのホームページにて行うこととする。

留意事項

1. 本評価書の内容は、北洋銀行ならびに株式会社北海道共創パートナーズが現時点で入手可能な公開情報に加え、泉車輛輸送から提供された情報や同社への事業に関するヒアリングを通じて収集した情報に基づいて、現時点での状況进行评估したものであり、将来における実現可能性、ポジティブ要素の成果及びネガティブ要素の抑制等を保証するものではありません。
2. 本評価を作成するために活用した情報は、北洋銀行ならびに株式会社北海道共創パートナーズがその裁量により信頼できると判断したものであるものの、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。北洋銀行ならびに株式会社北海道共創パートナーズは、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明または保証するものではありません。
3. 本評価書に関する一切の権利は北洋銀行ならびに株式会社北海道共創パートナーズに帰属します。評価書の全部または一部を自己使用の目的を超えての使用（複製、改変、翻案等を含む）は禁止されています。



セカンドオピニオン

北洋銀行 ポジティブインパクトファイナンス

2025 年 7 月 31 日

泉車輛輸送株式会社

サステナブルファイナンス本部

担当アナリスト：左近充 直人

格付投資情報センター(R&I)は北洋銀行が泉車輛輸送に対して実施するポジティブインパクトファイナンスについて国連環境計画・金融イニシアティブ(UNEP FI)が制定したポジティブインパクト金融原則(PIF 原則)に適合していることを確認した。

R&I は別途、北洋銀行のポジティブインパクトファイナンス実施体制が PIF 原則に適合していることを確認している¹。今回のファイナンスに関して北洋銀行および北海道共創パートナーズの調査資料の閲覧と担当者への質問を実施し、実施体制の業務プロセスが PIF 原則に準拠して適用されていることを確認した。

北洋銀行が実施するインパクトファイナンスの概要は以下のとおり。

(1) 対象先

社名	泉車輛輸送株式会社
所在地	北海道釧路市
設立	1966 年 1 月
資本金	20 百万円
事業内容	・自動車運送事業 ・キャリアカーの修理・整備事業
売上高	2,800 百万円 (2024 年 6 月期)
社員数	155 名 (2025 年 4 月現在)

(2) インパクトの特定

北洋銀行および北海道共創パートナーズは対象先の事業内容や活動地域等についてヒアリングを行い、バリューチェーンの各段階において発現するインパクトを分析し、特定したインパクトカテゴリを SDGs に対応させてインパクトニーズを確認した。また、当社の事業活動が影響を与える地域におけるインパクトニーズとの整合性について、持続可能な開発ソリューションネットワーク(SDSN)が提供する SDG ダッシュボードなどを参照し確認した。

(3) インパクトの評価

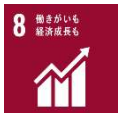
北洋銀行および北海道共創パートナーズは特定したインパクトの実現を測定できるようインパクトの内容を整理して KPI を設定した。ポジティブインパクトは SDGs 達成に寄与する取り組みとして追加性があると判断した。また、北洋銀行が掲げる重点課題(マテリアリティ)と方向性が一致することを確認した。

¹2022 年 9 月 28 日付セカンドオピニオン「北洋銀行 ポジティブインパクトファイナンス実施体制」
https://www.r-i.co.jp/news_release_suf/2022/09/news_release_suf_20220928_jpn_3.pdf

① 車両輸送を通じた交通手段および経済活動の維持・発展への貢献

インパクトの種類	社会的側面においてポジティブインパクトを増大
インパクトエリア	「資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手頃さ、品質(移動手段)」
関連する SDGs	
内容・対応方針	① 乗用車をはじめ建設車両・産業車両などあらゆる車両の輸送を通じて、交通手段の提供や各種経済活動に寄与することによる社会への貢献 ② BCP(事業継続計画)の整備・励行を通じた災害時における業務実施体制の強化
目標と KPI	① 2030 年 6 月期までに売上高を年間 35 億円以上にする (直近 3 期の売上高:22 億円~28 億円) ② 2026 年 6 月期までに BCP(事業継続計画)を策定し、以降は定期的な訓練と見直しを行う

② 多様な人材が活躍できる職場環境づくり

インパクトの種類	社会的側面においてポジティブインパクトを増大 社会的側面においてネガティブインパクトを低減
インパクトエリア	「生計(雇用)」、「健康および安全性」
関連する SDGs	
内容・対応方針	① 資格取得支援制度および安全運転やコンプライアンスに関する研修を通じた人材育成の強化 ② 業務効率化や働き方改革によるワークライフバランスの推進
目標と KPI	① (a) 2030 年 6 月期までに大型自動車第一種運転免許等の必要な資格を取得し社内研修を終了したドライバーの人数を 175 名以上にする(現状:117 名) (b) 2026 年 6 月期までに新規にコンプライアンスに関する全従業員向け社内研修を開始し、毎年 1 回以上実施する ② 2030 年 6 月期までに有給休暇取得率を 70%以上にする(現状:42.7%)

③ 環境負荷低減の取り組み

インパクトの種類	環境的側面においてネガティブインパクトを低減
インパクトエリア	「気候の安定性」「サーキュラリティ(廃棄物)」
関連する SDGs	 
内容・対応方針	① CO ₂ 排出量の可視化および、電気自動車やハイブリッド車、最新の燃費基準適合車へ入れ替え等の削減の取り組み推進 ② ペーパーレス化の推進と設備導入による紙使用量の削減
目標と KPI	① 2026 年 6 月期までに自社の CO ₂ 排出量(Scope1・2)を可視化し、以降は削減計画を策定のうえ、その計画に沿って削減を進める ② 2026 年 6 月期までに紙の使用量を把握し、2030 年 6 月期までに 10%以上削減する(2026 年 6 月期対比)

(4) モニタリング

北洋銀行は対象先の担当者との会合を少なくとも年に 1 回実施し、本 PIF で設定した KPI の進捗状況について共有する。日々の営業活動を通じた情報交換も行い対象先のインパクト実現に向けた支援を実施する。

以 上

【留意事項】

本資料に関する一切の権利・利益（著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、特段の記載がない限り、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、本資料の全部又は一部を使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）することは認められません。

R&Iは、本資料及び本資料の作成に際して利用した情報について、その正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

また、本資料に記載された情報の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報の使用に関連して発生する全ての損害、損失又は費用について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負いません。

セカンドオピニオンは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

セカンドオピニオンは、企業等が環境保全及び社会貢献等を目的とする資金調達のために策定するフレームワークについての公的機関又は民間団体等が策定する当該資金調達に関連する原則等との評価時点における適合性に対するR&Iの意見です。R&Iはセカンドオピニオンによって、適合性以外の事柄（債券発行がフレームワークに従っていること、資金調達の目的となるプロジェクトの実施状況等を含みます）について、何ら意見を表明するものではありません。また、セカンドオピニオンは資金調達の目的となるプロジェクトを実施することによる成果等を証明するものではなく、成果等について責任を負うものではありません。セカンドオピニオンは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。セカンドオピニオンは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&Iはセカンドオピニオンを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

R&Iがセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報は、R&Iがその裁量により信頼できると判断したものではあるものの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、セカンドオピニオン及びこれらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

R&Iは、R&Iがセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報、セカンドオピニオンの意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やセカンドオピニオンの使用に起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むものとします）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。セカンドオピニオンに関する一切の権利・利益（特許権、著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、評価方法の全部又は一部を自己使用の目的を超えて使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）し、又は使用する目的で保管することは禁止されています。

セカンドオピニオンは、原則として発行体から対価を受領して実施したものです。

R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対するR&Iの意見です。R&Iグリーンボンドアセスメントでは、グリーンボンドフレームワークに関してのセカンドオピニオンを付随的に提供する場合があります。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&IはR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報は、R&Iがその裁量により信頼できると判断したものではあるものの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

R&Iは、資料・情報の不足や、その他の状況により、R&Iの判断でR&Iグリーンボンドアセスメントを保留したり、取り下げたりすることがあります。

R&Iは、R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報、R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントその他の意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やR&Iグリーンボンドアセスメントの使用、あるいはR&Iグリーンボンドアセスメントの変更・保留・取り下げ等に起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むものとします）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。

【専門性・第三者性】

R&Iは2016年にR&Iグリーンボンドアセスメント業務を開始して以来、多数の評価実績から得られた知見を蓄積しています。2017年からICMA（国際資本市場協会）に事務局を置くグリーンボンド原則／ソーシャルボンド原則にオブザーバーとして加入しています。2018年から環境省のグリーンボンド等の発行促進体制整備支援事業の発行支援者（外部レビュー部門）に登録しています。また、2022年から経済産業省の温暖化対策促進事業におけるトランジション・ファイナンスの指定外部評価機関に採択されています。

R&Iの評価方法、評価実績等についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/esg/index.html>）に開示しています。

R&Iは2022年12月、金融庁が公表した「ESG評価・データ提供機関に係る行動規範」（以下、「行動規範」という。）の趣旨に賛同し、これを受け入れる旨を表明しました。行動規範の6つの原則とその実践のための指針へのR&Iの対応状況についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html>）に開示しています（以下、「対応状況の開示」という。）。

R&Iと資金提供者及び資金調達者との間に利益相反が生じると考えられる資本関係及び人的関係はありません。

なお、R&IはESGファイナンスによる資金提供あるいは資金調達を行う金融機関との間で、金融機関の顧客にR&IのESGファイナンス評価を紹介する契約を締結することがありますが、R&Iは、独立性を確保する措置を講じています。詳細は対応状況の開示をご覧ください。