

2026年3月31日

各位

株式会社 三十三銀行

幸福船舶株式会社との「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」契約締結について

株式会社三十三銀行（頭取：道廣 剛太郎）は、持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとして、幸福船舶株式会社（社長：松浦 一夫）と「ポジティブ・インパクト・ファイナンス（※）」契約を締結しましたのでお知らせいたします。

本件の取り組みにあたっては、株式会社三十三総研（社長：東海 悟）がインパクト分析・特定のうえ評価書を作成し、株式会社日本格付研究所がポジティブ・インパクト金融原則との適合性を確認しました。今後も「三十三フィナンシャルグループSDGs宣言」のもと、企業活動を通じてSDGsの達成に貢献することで、持続可能な社会の実現に努めてまいります。

（※） 企業活動が「社会・経済・環境」のいずれかに与えるインパクトを包括的に分析・特定し、ポジティブインパクトが期待できる活動と、ネガティブインパクトを低減する活動を支援するもので、借入人様によるSDGs達成への貢献度合いを評価指標とし、借入人様から情報開示を受けながら当行がその過程を定期的にモニタリングするものです。

1. 融資概要

(1) 契約日	2026年3月31日
(2) 融資金額	50百万円
(3) 期間	5年
(4) 資金使途	運転資金

2. 借入人概要

(1) 企業名	幸福船舶株式会社
(2) 所在地	三重県四日市市西浦1丁目4番22号
(3) 事業内容	当社は、1960年6月に設立された内航タンカー事業者であり、船舶を自社で保有・管理する船主として、国内のエネルギー供給を支える石油製品（主に原油や重油などの黒油）の安全・安定輸送を担う。経営理念として、「従業員の生活の質の向上」、「石油の安全・安定輸送」を掲げ、事業運営がされている。  (現場作業風景)  (左:新鶴王丸、右:鶴王丸)
(4) 従業員数	5名（2025年12月現在）
(5) 資本金	1,000万円

3. 特定インパクトと測定するKPI（一例になります。詳細は評価書をご参照ください。）

特定活動	石油製品の安定輸送と供給途絶リスクの低減			関連する
インパクト	種類	カテゴリー	エリア/トピック	SDG s
	ポジティブ・インパクトの強化	社会	エネルギー	
KPI	・ 輸送停止日数ゼロの維持			
取組施策等	<p>内航海運、とりわけ内航タンカーは、国内のエネルギー供給網を支える物流インフラであり、輸送が滞れば、地域経済や国民生活に即時の影響が及び得るため、当該事業には平時から高い安定性・信頼性が求められる。</p> <p>同社は、船主として内航タンカー1隻を保有し、伊勢湾内（四日市一名古屋間を中心とするエリア）において石油製品輸送を担っている。内航タンカーの運航には、船員法に基づき一定の乗組員数と休暇確保が求められるが、同社では法定最低人数に依存することなく、余裕を持った人員配置と交代勤務体制を構築している。これにより、船員の休暇取得を確保しつつ、計画外の輸送停止を回避し、輸送停止日数を発生させない運航を継続している。</p>			

特定活動	若手船員の確保と世代構成の健全化			関連する
インパクト	種類	カテゴリー	エリア/トピック	SDG s
	ネガティブ・インパクトの低減	社会	健康および安全性	
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ・ 船員の平均年齢について、業界平均以下を維持する 現在の船員の平均年齢40.1歳 < 小型船(200GT未満)の平均年齢47.7歳 ・ 休業を伴う労働災害のゼロの維持 ・ 年次有給休暇の取得日数の向上 現状15→5年後20(単位:日/人・年) ・ 連続乗船日4日以内の維持 			
取組施策等	<p>内航タンカー業界では、船員の高齢化と人材不足が進行しており、将来的な輸送機能の維持に対する懸念が高まっている。</p> <p>同社では、若手船員の確保と世代構成の偏りを抑えた人員体制の維持に取り組んでいる。現在、乗組員を含む船員の平均年齢は40.1歳であり、内航タンカー業界、とりわけ小型船セグメントで指摘される平均年齢（47.7歳）を下回る水準となっている。小規模な事業体でありながら、20～30代の船員を一定数確保している点は、将来を見据えた運航体制の基盤として特徴的である。</p> <p>また特定の船員に業務負担が集中し、疲労の蓄積やヒューマンエラーを抑制するためにも、従業員数は一定の余裕がある人数を確保しており、仮に今後退職者が出た場合でも、従業員は確保していく予定である。</p> <p>また同社では、船員法に基づく労務管理を徹底し、労働時間の適正管理と年次有給休暇の取得を前提とした運営を行っている。内航タンカーの運航は不規則になりやすい特性を持つが、無理な人員配置や過度な連続乗船に依存しない体制を志向し、連続した乗船日数を抑えた勤務設計を継続している。</p> <p>これらの人材構造および労務管理の取組は、結果として休業を伴う労働災害や重大事故の発生を防ぎ、安全運航の確実性を高める基盤となっている。</p>			 

以上

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: 幸福船舶株式会社

2026年3月31日
株式会社三十三総研

三十三総研は、株式会社三十三銀行が、幸福船舶株式会社に対してポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するにあたって、幸福船舶株式会社の活動が、環境・社会・経済に及ぼすインパクト(ポジティブな影響及びネガティブな影響)を分析・評価しました。

分析・評価にあたっては、株式会社日本格付研究所の協力を得て、国連環境計画金融イニシアティブ(UNEP FI)が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則(PIF 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)」に適合するように、また ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項(4)に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に則ったうえで、中小企業^{※1}に対するファイナンスに適用しています。

※1 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

目次

1. 評価対象の概要.....	2
2. 幸福船舶株式会社の概要.....	2
2-1. 基本情報	
2-2. 経営理念	
2-3. 事業内容	
2-4. 当社を取り巻く業界環境	
3. サステナビリティに関する活動.....	5
4. 包括的インパクト分析.....	11
4-1. 包括的インパクト	
4-2. 包括的分析に伴う追加項目・削除項目	
5. KPI(重要業績評価指標)とSDGsとの関連性.....	13
5-1. KPI 設定項目	
5-2. KPI 非設定項目	
6. サステナビリティ管理体制.....	18
7. モニタリング.....	18
8. 総合評価.....	18

※本評価書における出典にかかる記載のない写真・図等については、同社のウェブサイトから引用。

1. 評価対象の概要

企業名	幸福船舶株式会社
借入金額	50,000,000 円
資金使途	運転資金
契約日及び返済期限	2026 年3月 31 日 ~ 2031 年3月 31 日

2. 幸福船舶株式会社の概要

2-1. 基本情報

企業名	幸福船舶株式会社
代表取締役	松浦 一夫
本社	四日市市西浦1丁目4番 22 号
設立	1960(昭和 35)年6月
資本金	10,000,000 円
事業内容	海運業(内航船:伊勢湾内)
従業員	5名 ※2025 年 12 月末現在
保有船舶	1隻(新鶴王丸) ※2024 年8月に鶴王丸から代替更新
取引先	鶴見サンマリン株式会社
運搬物	主に黒油(原油・重油)
沿革	1960 年 6 月 現代表取締役の父により設立。 中古船舶を購入し海運事業を開始。 2002 年 4 月 松浦一夫氏が代表取締役に就任。



左:新鶴王丸、右:鶴王丸

2-2. 経営理念

**従業員の生活の質の向上
石油の安全・安定輸送**

2-3. 事業内容

幸福船舶株式会社(以下、「同社」)は、1960年6月に設立された内航タンカー事業者であり、船舶を自社で保有・管理する船主として、国内のエネルギー供給を支える石油製品(主に原油や重油などの黒油)の安全・安定輸送を担う。事業規模は保有船舶1隻(2024年6月に「新鶴王丸」へ代替更新)であり、その収益は特定オペレーターである鶴見サンマリン株式会社(TSM)からの用船料(定額の船舶賃貸料)を主とする契約構造となっている。

同社は、少数精鋭の従業員5名(船員を含め6名)体制で運営し、安全運航を事業の前提として位置づけ、海上事故の未然防止と機器状態の維持を目的に、日常的な点検・整備を継続している。加えて、運航面では、船舶の性能に即した回転数・速力を前提とした運航管理を行い、無理な高速運航を避けることで燃料消費の抑制に努めている。船舶更新により、旧船と比べて主機出力や常用速力を踏まえた運航が行いやすい仕様となったことも、省エネ運航を継続する上での下支えとなっている。また、環境負荷の低いA重油を燃料に採用し、船舶のスペックに適したエンジン回転数で運航する「省エネ運航」を実践することで、脱炭素経営に貢献している。

人事・労務管理においては「従業員の生活の質の向上」を経営理念の柱に掲げる。内航タンカーは勤務が不規則になりやすい特性を持つが、同社では船員法に基づく労務管理を行い、有給休暇についても取得しやすい職場環境の形成に取り組んでいる。こうした労務管理は、船員の心身の健康維持を通じて、安全運航の確保にもつながる基盤的な取り組みである。

また、業界全体で船員不足が課題となる中、同社は人材の確保と定着を重視し、待遇面の整備に取り組んでいる。あわせて、大型海技免許等、業務上必要となる資格について取得費用を会社が負担し、技能向上を後押ししている。

特筆すべき点として、代表者である松浦一夫氏は、自社の経営にとどまらず、全国内航タンカー海運組合において複数の役職を兼任し、業界運営に関与している。令和7年度の委員委嘱一覧表によれば、同氏は理事会の理事、運営会議の委員、総務財務委員会の委員、船員対策委員会の委員に加え、船主部会の副部長、東海支部の支部長を務めている。これらの中でも、船主部会は船舶投資や運航体制の持続性など業界の基盤に関わる論点を扱う場であり、副部長としての関与は業界の方向性や合意形成に影響を及ぼす立場にある。こうした活動を通じ、現場の実情を踏まえた制度面・運用面の改善に向けた意見交換や調整に関与している点は、業界の持続性と信頼性を下支えする取り組みとして位置づけられる。

さらに同社は、地域への貢献として、地元教育機関に対し100万円以上の寄付を行うなど、地域の教育分野への支援も実施している。

2-4. 当社を取り巻く業界環境



内航タンカー業界の経営環境 (三十三総研にて作成)

内航タンカー業界は、国内の石油製品を製油所から各地の消費地へ届ける輸送機能の80%以上を担う、石油供給の要となっている業界である。

日本の一次エネルギー供給において石油の比率は依然として大きく(2023年度35.7%、資源エネルギー庁)、石油製品の安定輸送は需給構造上、一定の重要性を持ち続けている。業界としては1964年に全国内航タンカー海運組合が発足し、輸送秩序の確立や近代化に取り組んできた経緯がある。

一方、現在の業界環境で最も大きい制約要因は人的側面にある。船舶や輸送網が整備されていても、運航を担う船員が確保できなければ、安定輸送は維持しにくい。内航タンカー業界では船員不足と高齢化が進行しており、単なる人手不足にとどまらず、技能継承の断絶や安全運航体制の脆弱化を通じて、供給網の安定性そのものに影響し得る課題となっている。

全国内航タンカー海運組合の「令和6年度 船員実態調査報告書」によれば、内航タンカー船員の平均年齢は45.2歳で、50歳以上が42.6%、60歳以上が23.9%を占める一方、30歳未満は21.6%にとどまる。特に小型船(200GT未満)では平均年齢が47.7歳とさらに高く、運航継続が熟練層に依存しやすい構造が示唆される。

加えて、令和6年度の新卒採用者数は224名と低水準であり、採用後の離職率も1年未満20%、3年未満43%、5年未満59%とされ、確保だけでなく育成・定着まで含めた対応が課題となっている。

以上を踏まえると、船員不足・高齢化は業界の持続性と安定供給の確度に直結する構造課題であり、行政・業界が推進する「内航船員の働き方改革」は、制度対応にとどまらず、運航体制の維持と安全性の確保を左右する重要な取り組みとして位置づけられる。

3. サステナビリティに関する活動

【石油製品の安定輸送と供給途絶リスクの低減】

内航海運、とりわけ内航タンカーは、国内のエネルギー供給網を支える物流インフラであり、発電、製造業、交通、日常生活に不可欠な石油製品の流通を下支えしている。輸送が滞れば、地域経済や国民生活に即時の影響が及ぶため、当該事業には平時から高い安定性・信頼性が求められる。



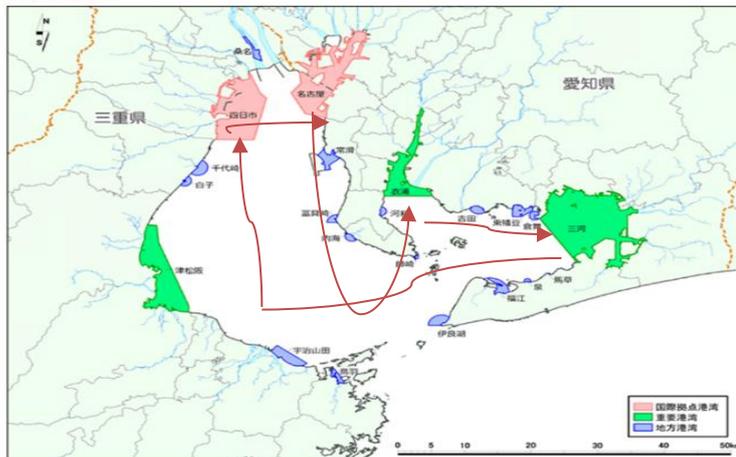
同社は、船主として内航タンカー1隻を保有し、伊勢湾内(四日市—名古屋間を中心とするエリア)において石油製品輸送を担っている。収益面は、ENEOSグループの第一オペレーターである鶴見サンマリン株式会社からの受注が100%であり、定期用船契約に基づき、船舶という輸送資産を安定的に提供し続けることで、国内エネルギー供給網の一部を支える役割を果たしている。

同社が重視しているのは、事故や人員不足等による輸送停止を極力発生させない運航体制の維持である。内航タンカーの運航には、船員法に基づき一定の乗組員数と休暇確保が求められるが、同社では法定最低人数に依存することなく、余裕を持った人員配置と交代勤務体制を構築している。これにより、船員の休暇取得を確保しつつ、計画外の輸送停止を回避し、輸送停止日数を発生させない運航を継続している。

また、船主として船舶を自社で保有し、日常的な点検・整備を通じて船舶状態を維持することも、供給途絶リスクの低減に直結する取り組みである。同社は2024年6月期に船舶の代替更新を実施し、老朽化による故障リスクの低減と、安定運航を前提とした船舶仕様への刷新を行っている。これにより、突発的なトラブルによる停船リスクを抑え、輸送機能の継続性を高めている。

このように同社は、人的体制と設備の両面から、輸送停止を回避するための運航基盤を整え、石油製品という基礎物資の安定供給を支える取り組みを継続している。供給途絶リスクを抑制するこれらの活動は、エネルギー流通の信頼性を下支えする観点から、重要な意義を持つ。

●港湾の位置



同社の主要運搬経路

出典：国土数値情報を基に作成

【船舶メンテナンスによる安全確保】

内航タンカーにおける事故は、人的被害にとどまらず、油流出等による海洋汚染、港湾機能の低下、輸送停止による供給不安など、社会的影響が大きい。そのため、事故の未然防止は業界における最重要課題の一つであり、日常点検・予防保全の徹底が安全性を左右する。

同社は、船舶の点検・メンテナンスを毎日実施している点を特徴としている。同業他社では月2～3回程度の実施に留まる例も示されており、同社の頻度は相対的に高い水準である。こうした日々の積み重ねにより、不具合の兆候を早期に把握し、重大事故の抑止、燃費効率の維持、老朽化の抑制(結果として廃棄物削減にも資する可能性もある)につなげている。

加えて、同社は環境負荷低減の観点から、同業他社でC重油を使用する事例がある中、A重油を使用するとともに、船舶スペックに応じた回転数での運航(省エネ運航)を実施しており、安全面の土台である保守管理を厚くしつつ、燃料消費の効率化を並行して進めている。

これらの取り組みは、船員の安全確保にとどまらず、海洋環境の保全や輸送停止リスクの抑制にも寄与する。



【安全・衛生・環境を一体で捉える自社方針の実践】

内航海運業界では、安全対策、労働環境、環境配慮が個別のテーマとして扱われることが少なくないが、実際にはこれらは相互に密接に関連している。過重労働や不安定な勤務環境は、ヒューマンエラーや事故のリスクを高めるだけでなく、職業としての敬遠や早期離職を招きやすい。一方で、事故やトラブルの発生は、現場の心理的負担を増大させ、さらなる離職を引き起こす要因ともなり得るため、統合的な視点での管理が不可欠である。

内航タンカー業界では、こうした構造的要因を背景に離職率が高い水準で推移しており、一般に「5年以内に半数以上が離職する」とも言われている。若年層を中心に、業務の厳しさや生活リズムへの適応が課題となり、自己都合による離職を抑制し続けることは容易ではない。そのため、一定期間にわたり離職を発生させずに雇用を維持すること自体が、業界全体では稀有な状況といえる。

同社では、こうした業界環境を踏まえ、安全・衛生・環境を一体で捉える独自の方針を掲げている。同社は、健康(Health)、安全(Safety)、環境保全(Environment)を、単なる理念ではなく、船舶運航と事業継続の前提条件として位置づけ、日常の業務運営に反映させている。無理のない運航計画や適切な労務管理、職場内でのコミュニケーションを通じて、船員が安心して働き続けられる環境づくりに取り組んでいる点が特徴である。



これらの取り組みは、事故や環境トラブルの未然防止に寄与するだけでなく、船員の心理的・身体的負担を軽減し、結果として自己都合による離職を抑制する効果を持つ。離職が常態化しやすい業界において、安定した雇用関係を維持することは、輸送品質や安全文化の継続にも直結する要素である。

同社におけるこうした職場づくりは、短期的な人員確保にとどまらず、船員が長期的に働き続けることを前提とした運航体制の維持につながっている。離職抑制を通じて人材の定着を図るこれらの活動は、安定輸送を支える基盤として、事業の持続性と信頼性を下支えする役割を果たしている。

【若手船員の確保と世代構成の健全化】

内航タンカー業界では、船員の高齢化と人材不足が進行しており、将来的な輸送機能の維持に対する懸念が高まっている。特に小型船分野では、熟練船員への依存度が高く、世代交代が進まない場合、技能継承の停滞や疲労の集中を通じて、安全運航の確実性が損なわれるリスクが指摘されている。このため、世代構成の健全性を維持しつつ、無理のない勤務体制を構築することが、業界共通の重要課題となっている。



同社では、こうした課題認識のもと、若手船員の確保と世代構成の偏りを抑えた人員体制の維持に取り組んでいる。

現在、乗組員を含む船員の平均年齢は 40.1 歳であり、内航タンカー業界、とりわけ小型船セグメントで指摘される平均年齢(47.7 歳)を下回る水準となっている。小規模な事業体でありながら、20～30 代の船員を一定数確保している点は、将来を見据えた運航体制の基盤として特徴的である。

このような世代構成は、経験を有する船員から若手船員への技能や知識の継承を可能とするだけでなく、特定の船員に業務負担が集中することを防ぐ効果を持つ。人員に一定の余裕があることで、休息の確保や交代勤務が実行しやすくなり、疲労の蓄積やヒューマンエラーに起因する事故リスクの抑制につながっている。また仮に今後退職者が出た場合においても、安全な運航の継続のために一定の余裕がある人数は今後も確保していく予定である。

また同社では、船員法に基づく労務管理を徹底し、労働時間の適正管理と年次有給休暇の取得を前提とした運営を行っている。内航タンカーの運航は不規則になりやすい特性を持つが、無理な人員配置や過度な連続乗船に依存しない体制を志向し、連続した乗船日数を抑えた勤務設計を継続している。こうした運用は、疲労の蓄積を防ぎ、集中力や判断力を維持する上で重要な役割を果たしている。

これらの人材構造および労務管理の取り組みは、結果として休業を伴う労働災害や重大事故の発生を防ぎ、安全運航の確実性を高める基盤となっている。世代構成の健全性を維持し、十分な休息を確保できる運航体制を継続することは、石油製品輸送という社会的に重要な機能を安定

的に支える上で不可欠な要素であり、同社の事業の持続性を下支えする取り組みとして位置づけられる。

【資格取得支援による技能向上】

内航タンカーの運航には、船舶の操縦や主機関・補機類の管理、危険物である石油製品の取り扱いに関する判断力など、現場での高度な専門性が求められる。これらの業務を担うためには、大型海技免許をはじめとする国家資格の取得が不可欠であり、一定期間の実務経験に加え、講習受講や試験への対応が必要となる。資格取得までの負担が大きい場合、若手船員の育成や定着の障壁となり、結果として運航体制の脆弱化につながるおそれがある。

同社では、こうした課題を踏まえ、業務に必要な大型海技免許等の資格取得に要する費用を会社が全額負担している。資格取得を個人の自己負担や自己責任に委ねるのではなく、企業として計画的に人材育成を行う仕組みを整えることで、船員が安心して技能向上に取り組める環境を構築している。

この取り組みにより、船員は日々の運航業務と並行して段階的に専門性を高めることが可能と



なり、操船技術や機関管理能力の向上、異常時対応力の強化といった実務面での技能向上につながっている。結果として、運航の安全性や業務品質の安定が図られるとともに、将来にわたって安定した運航体制を維持するための人的基盤が形成されている。人材育成を通じて事業の継続性と社会的信頼を支える取り組みとして位置づけられる。

【生活の質を重視した賃金・待遇】

内航タンカー業界は、航海日程や荷役条件に左右されやすく、長時間労働や不規則な勤務が生じやすい構造を持つ。そのため、過度な負担が船員の心身に影響を及ぼし、集中力の低下や判断ミス、さらには離職につながるリスクが指摘されている。こうした特性を踏まえると、船員にとっての生活の質は、個人の満足度にとどまらず、安全運航や輸送の安定性を支える重要な要素と位置づけられる。

同社では、労働環境の改善と生活の質の向上を経営上の重要な考え方として位置づけ、賃金水準についても業界水準を意識した設定を行っている。若手船員を中心とする小規模な内航タンカー船主でありながら、安定した生活設計が可能となる水準を確保することで、船員が将来を見据えて働き続けられる環境づくりに取り組んでいる。加えて、福利厚生面においても一定の配慮を行い、家族との時間や私生活との両立を意識した就労環境の形成を図っている。

このような賃金・待遇面での取り組みは、従業員の働く意欲や職務への集中度を高め、結果として離職の抑制につながっている。業界全体では高い離職率が課題とされる中で、船員が心身と

もに安定した状態で業務に従事できる環境を維持している点は、同社の運航体制の安定性を支える重要な要素となっている。

【省エネ運航と船舶更新による環境負荷の抑制】

輸送部門は、温室効果ガス排出の観点から社会的な注目が高まっている分野の一つである。その中で内航海運は、単位輸送量当たりのエネルギー効率が高く、陸上輸送と比べて環境負荷を抑えやすい特性を有している。

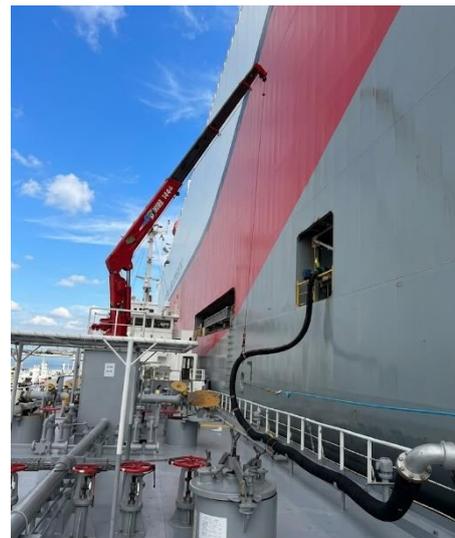
同社では、船舶の性能に見合った回転数や速力で運航することを基本とし、無理な高速運航を行わないことで燃料消費の抑制に取り組んでいる。こうした運航管理は、燃料コストの削減に加え、排出量の抑制にもつながる。

あわせて同社は、安定輸送と効率的な運航を目的として船舶の更新を行っている。更新後の船舶は、計画総トン数約 499 トン、載貨重量 1,200 トン以上、貨物槽容積 1,150 m³以上を確保しており、内航タンカーとして十分な積載能力を備えている。一定量をまとめて輸送できることにより、輸送回数の抑制や燃料使用量の低減につながる構成となっている。

主機関は出力 735kW の単機構成で、常用速力は約 10.2 ノット(1ノットは1時間に1海里=約 1.852m進む速さ)とされている。過度な高速性能を求めない設計であるため、主機への負荷を抑えた安定運航が可能であり、日常的な省エネ運航を継続しやすい。

旧船と比較すると、新たに導入した船舶は、主機出力を抑え、常用速力を前提とした運航に適した仕様となっている。旧船では比較的高い出力と速力を前提とした設計であったのに対し、新船は日常的な運航において無理のない回転数管理を行いやすい構造であり、燃料消費を抑えた省エネ運航との親和性が高い。

同社では、こうした船舶仕様を活かし、無理な高速運航を行わない運航管理を継続することで、輸送活動に伴う環境負荷の軽減に取り組んでいる。



【業界団体における複数役職を通じた業界運営への関与】

松浦代表取締役は、全国内航タンカー海運組合において、複数の役職を兼任し、業界運営の中枢に関与している。理事として理事会に参画するほか、運営会議や総務財務委員会の委員を務めるなど、組合全体の方針形成や財務・運営面に関わる意思決定に直接携わっている。また、船員対策委員会の委員として、船員確保や労働環境といった現場に近い課題についても継続的に関与しており、制度と実態の双方を踏まえた議論に参加している。

こうした多岐にわたる役職の中でも、特に影響力が大きいのが、船主部会における副会長としての立場である。船主部会は、船舶の保有や更新、投資負担の在り方、運航体制の持続性など、内航タンカー輸送の根幹に関わるテーマを扱う場であり、業界の方向性や構造に直接影響を

及ぼす役割を担っている。副部長としての関与は、単なる意見表明にとどまらず、業界内の合意形成や方針整理において重要な位置づけにある。

さらに、東海支部の支部長として地域単位での調整や意見集約も担っており、全国組織と地域現場の双方を結ぶ立場にある点も特徴である。これにより、現場の実情を踏まえた課題認識を、組合全体の議論や意思決定に反映させる役割を果たしている。

これらの役職を通じた活動は、特定の分野に限定されたものではなく、組合運営、財務、船主の投資判断、船員問題、地域調整といった複数の観点を横断するものである。結果として、内航タンカー業界が直面する構造的課題に対し、実務と制度の両面から関与する立場にあり、業界全体の持続性や信頼性を下支えする役割を担っている。

4. 包括的インパクト分析

PIF 原則及びモデル・フレームワークに基づき、同社について三十三総研が定めるインパクト評価の手続きを実施した。UNEP FI コーポレートインパクト評価ツール及び事業内容を踏まえて特定した同社の包括的インパクトは以下の通り。

4-1. 包括的インパクト

◆国際標準産業分類に基づき整理した全業種 5022 内陸貨物水運輸送			デフォルト (全業種合算)		修正項目		包括(全体)		
					追加○ 削除×	ポジ タイプ	ネガ タイプ		
インパクト カテゴリー	インパクトエリア	インパクトトピック	ポジ タイプ	ネガ タイプ	ポジ タイプ	ネガ タイプ	ポジ タイプ	ネガ タイプ	
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									
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	-							
	経済収束	-							
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		●				●		
			●			×			

4-2. 包括的分析に伴う追加項目・削除項目

追加/削除		インパクト カテゴリー	インパクト エリア	インパクト トピック	追加・削除理由
追加	ポジティブ・ インパクト	社会	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	エネルギー	内航タンカー船として、石油の運搬を行っているため。
				教育	資格取得支援を実施しているため。
削除	ポジティブ・ インパクト	社会	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	移動手段	移動手段の提供に貢献していないため。
		社会経済	健全な経済	零細・中小企業の繁栄	商取引相手は、中小・零細企業ではないため。
	ネガティブ・ インパクト	社会	人格と人の安全保障	自然災害	持続不可能な土地利用が含まれることはないため。
		自然環境	サーキュラリティ	廃棄物	古い輸送ユニットの処分などの対応はないため。

5. KPI(重要業績評価指標)とSDGsとの関連性

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



本ファイナンスにおける特定のサステナビリティに関する活動(以下、特定活動)について、以下の通り KPI を設定する。また同活動とポジティブ・インパクト(以下、PI)・ネガティブ・インパクト(以下、NI)の関連性、SDGs(ターゲット)の関連性を記載する。(KPI を設定しない項目を含む)

5-1.KPI 設定項目

特定活動	石油製品の安定輸送と供給途絶リスクの低減		
インパクト	種類	カテゴリー	エリア/トピック
	PIの強化	社会	エネルギー
KPI	・輸送停止日数ゼロの維持		
取組 施策等	<p>内航海運、とりわけ内航タンカーは、国内のエネルギー供給網を支える物流インフラであり、輸送が滞れば、地域経済や国民生活に即時の影響が及び得るため、当該事業には平時から高い安定性・信頼性が求められる。</p> <p>同社は、船主として内航タンカー1隻を保有し、伊勢湾内(四日市—名古屋間を中心とするエリア)において石油製品輸送を担っている。</p> <p>内航タンカーの運航には、船員法に基づき一定の乗組員数と休暇確保が求められるが、同社では法定最低人数に依存することなく、余裕を持った人員配置と交代勤務体制を構築している。これにより、船員の休暇取得を確保しつつ、計画外の輸送停止を回避し、輸送停止日数を発生させない運航を継続している。</p>		
関連する SDGs	7.1 2030年までに、安価かつ信頼できる現代的エネルギーサービスへの普遍的アクセスを確保する。		

特定活動	安全・衛生・環境を一体で捉える自社方針の実践		
インパクト	種類	カテゴリー	エリア/トピック
	NIの低減	社会	健康および安全性

KPI	・自己都合による離職率ゼロの維持	
取組 施策等	<p>内航タンカー業界では、離職率が高い水準で推移しており、一般に「5年以内に半数以上が離職する」とも言われている。若年層を中心に、業務の厳しさや生活リズムへの適応が課題となり、自己都合による離職を抑制し続けることは容易ではない。そのため、一定期間にわたり離職を発生させずに雇用を維持すること自体が、業界全体では稀有な状況といえる。</p> <p>同社では、こうした業界環境を踏まえ、安全・衛生・環境を一体で捉える独自の方針を掲げて、無理のない運航計画や適切な労務管理、職場内でのコミュニケーションを通じて、船員が安心して働き続けられる環境づくりに取り組んでいる。離職抑制を通じて人材の定着を図るこれらの活動は、安定輸送を支える基盤として、事業の持続性と信頼性を下支えする役割を果たしている。</p>	
関連する SDGs	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	 

特定活動	若手船員の確保と世代構成の健全化		
インパクト	種類	カテゴリー	エリア/トピック
	NIの低減	社会	健康および安全性
KPI	<p>・船員の平均年齢について、業界平均以下を維持する 現在の船員の平均年齢 40.1 歳 < 小型船(200GT 未満)の平均年齢 47.7 歳</p> <p>・休業を伴う労働災害のゼロの維持</p> <p>・年次有給休暇の取得日数の向上 現状 15→5年後 20(単位:日/人・年)</p> <p>・連続乗船日数4日以内の維持</p>		
取組 施策等	<p>内航タンカー業界では、船員の高齢化と人材不足が進行しており、将来的な輸送機能の維持に対する懸念が高まっている。</p> <p>同社では、若手船員の確保と世代構成の偏りを抑えた人員体制の維持に取り組んでいる。現在、乗組員を含む船員の平均年齢は 40.1 歳であり、内航タンカー業界、とりわけ小型船セグメントで指摘される平均年齢(47.7 歳)を下回る水準となっている。小規模な事業体でありながら、20～30 代の船員を一定数確保している点は、将来を見据えた運航体制の基盤として特徴的である。</p> <p>また特定の船員に業務負担が集中し、疲労の蓄積やヒューマンエラーを抑制す</p>		

	<p>るためにも、従業員数は一定の余裕がある人数を確保しており、仮に今後退職者が出た場合でも、従業員は確保していく予定である。</p> <p>また同社では、船員法に基づく労務管理を徹底し、労働時間の適正管理と年次有給休暇の取得を前提とした運営を行っている。内航タンカーの運航は不規則になりやすい特性を持つが、無理な人員配置や過度な連続乗船に依存しない体制を志向し、連続した乗船日数を抑えた勤務設計を継続している。</p> <p>これらの人材構造および労務管理の取組は、結果として休業を伴う労働災害や重大事故の発生を防ぎ、安全運航の確実性を高める基盤となっている。</p>	
<p>関連する SDGs</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	

特定活動	生活の質を重視した賃金・待遇		
インパクト	種類	カテゴリー	エリア/トピック
	PIの強化	社会	賃金
KPI	・平均賃金水準の向上 現状 100→5年後 120(単位:指数)		
取組 施策等	<p>同社では、労働環境の改善と生活の質の向上を経営上の重要な考え方として位置づけ、賃金水準についても業界水準を意識した設定を行っている。</p> <p>若手船員を中心とする小規模な内航タンカー船主でありながら、安定した生活設計が可能となる水準を確保することで、船員が将来を見据えて働き続けられる環境づくりに取り組んでいる。加えて、福利厚生面においても一定の配慮を行い、家族との時間や私生活との両立を意識した就労環境の形成を図っている。</p> <p>このような賃金・待遇面での取り組みは、従業員の働く意欲や職務への集中度を高め、結果として離職の抑制につながっている。今後も平均賃金水準の向上を図り、より働きやすい環境整備を行っていく予定である。</p>		
関連する SDGs	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。		

特定活動	省エネ運航と船舶更新による環境負荷の抑制		
インパクト	種類	カテゴリー	エリア/トピック
	NIの低減	自然環境	気候の安定性、資源強度
KPI	<p>・CO2排出量の低減(A 重油の排出係数 2.75t-CO2/kLにて試算)</p> <p>2025年: 455.6tCO2/kL→2030年: 451.0tCO2/kL (Δ4.6tCO2/kL)</p>		

取組 施策等	<p>輸送部門は、温室効果ガス排出の観点から社会的な注目が高まっている分野の一つである。その中で内航海運は、単位輸送量当たりのエネルギー効率が高く、陸上輸送と比べて環境負荷を抑えやすい特性を有している。</p> <p>同社では、船舶の性能に見合った回転数や速力で運航することを基本とし、無理な高速運航を行わないことで燃料消費の抑制に取り組んでいる。</p> <p>あわせて同社は、安定輸送と効率的な運航を目的として船舶の更新を行っている。新たな船舶は、旧船と比較すると、主機出力を抑え、常用速力を前提とした運航に適した仕様となっている。旧船では比較的高い出力と速力を前提とした設計であったのに対し、新船は日常的な運航において無理のない回転数管理を行いやすい構造であり燃料消費を抑えた省エネ運航との親和性が高い。</p> <p>同社では、こうした船舶仕様を活かし、無理な高速運航を行わない運航管理を継続することで、輸送活動に伴う環境負荷の軽減に取り組んでいく。</p>	
関連する SDGs	<p>13.1 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)及び適応力を強化する。</p> <p>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。</p>	

5-2.KPI 非設定項目

特定活動	船舶メンテナンスによる安全確保		
インパクト	種類	カテゴリー	エリア/トピック
	NI の低減	自然環境	気候の安定性、水域、大気、生物種、生息地
取組 施策等	<p>同社は、船舶の点検・メンテナンスを毎日実施し、不具合の兆候を早期に把握し、重大事故の抑止、燃費効率の維持、老朽化の抑制(結果として廃棄物削減にも資する可能性)につなげている。</p> <p>加えて、同社は環境負荷低減の観点から、船舶スペックに応じた回転数での運航(省エネ運航)を実施しており、船員の安全確保にとどまらず、海洋環境の保全や輸送停止リスクの抑制にも寄与する運航を行っている。</p>		
関連する SDGs	<p>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。</p>		

特定活動	資格取得支援による技能向上		
インパクト	種類	カテゴリー	エリア/トピック
	PI の強化	社会	教育
	NI の低減	社会	社会的保護

<p>取組 施策等</p>	<p>内航タンカーの運航には、船舶の操縦や主機関・補機類の管理、危険物である石油製品の取り扱いに関する判断力など、現場での高度な専門性が求められる。これらの業務を担うためには、大型海技免許をはじめとする国家資格の取得が不可欠であり、一定期間の実務経験に加え、講習受講や試験への対応が必要となる。資格取得までの負担が大きい場合、若手船員の育成や定着の障壁となり、結果として運航体制の脆弱化につながるおそれがある。</p> <p>同社では、こうした課題を踏まえ、業務に必要な大型海技免許等の資格取得に要する費用を会社が全額負担している。資格取得を個人の自己負担や自己責任に委ねるのではなく、企業として計画的に人材育成を行う仕組みを整えることで、船員が安心して技能向上に取り組める環境を構築している。</p>	
<p>関連する SDGs</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	 

<p>特定活動</p>	<p>業界団体における複数役職を通じた業界運営への関与</p>		
<p>インパクト</p>	<p>種類</p>	<p>カテゴリー</p>	<p>エリア/トピック</p>
	<p>NIの低減</p>	<p>社会</p>	<p>健康および安全性</p>
<p>取組 施策等</p>	<p>松浦代表取締役は、全国内航タンカー海運組合において、複数の役職を兼任し、業界運営の中核に関与している。理事として理事会に参画するほか、運営会議や総務財務委員会の委員を務めるなど、組合全体の方針形成や財務・運営面に関わる意思決定に直接携わっている。また、船員対策委員会の委員として、船員確保や労働環境といった現場に近い課題についても継続的に関与しており、制度と実態の双方を踏まえた議論に参加している。</p> <p>これらの役職を通じた活動は、特定の分野に限定されたものではなく、組合運営、財務、船主の投資判断、船員問題、地域調整といった複数の観点を横断するものである。結果として、内航タンカー業界が直面する構造的課題に対し、実務と制度の両面から関与する立場にあり、業界全体の持続性や信頼性を下支えする役割を担っている。</p>		
<p>関連する SDGs</p>	<p>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。</p>		

6. サステナビリティ管理体制

同社では、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、松浦代表取締役を最高責任者兼管理責任者とし、日々の業務やその他活動を棚卸し、自社の事業活動とインパクトレーダー、SDGsの17のゴール・169のターゲットとの関連性について検討を行った。

本ポジティブ・インパクト・ファイナンスの実行後、返済期限までの間において、松浦代表取締役中心にKPIの達成状況を定期的に確認・協議を行うなど、推進体制を構築し、各部署において実行していく。

最高責任者	代表取締役 松浦一夫
管理責任者	

7. モニタリング

本件で設定したKPIの進捗状況は、同社と三十三銀行の担当者が年に1回以上の会合を設けることで確認する。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、三十三銀行は、同社に対して適切な助言・サポートを行い、KPIの達成を支援する。

8. 総合評価

本件は UNEP FI の「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」に適合するように、また ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項(4)に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に則ったうえで、中小企業に対するファイナンスに適用した融資である。

同社は、上記評価の結果、本件ポジティブ・インパクト・ファイナンスの成立期間を通じてポジティブな影響の強化とネガティブな影響の低減に努めることを確認した。また、三十三銀行は年に1回以上その影響を確認する。

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、三十三総研が、三十三銀行から委託を受けて作成したもので、三十三総研が三十三銀行に対して提出するものです。
2. 三十三総研は、依頼者である三十三銀行及び三十三銀行がポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する同社から供与された情報と、三十三総研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。
3. 本評価を実施するに当たっては、国連環境計画金融イニシアティブ(UNEP FI)が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」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。

〈本件問合せ先〉

株式会社三十三総研

調査部 主任研究員 松田 拓

〒510-0087

三重県四日市市西新地 10 番 16 号

第二富士ビル4階

TEL:059-354-7102 FAX:059-351-7066



第三者意見書

2026年3月31日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

幸福船舶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：株式会社三十三銀行

評価者：株式会社三十三総研

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、株式会社三十三銀行（「三十三銀行」）が幸福船舶株式会社（「幸福船舶」）に対して実施する中小企業向けのポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、株式会社三十三総研（「三十三総研」）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。三十三銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、三十三総研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、三十三銀行及び三十三総研にそれを提示している。なお、三十三銀行は、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。

三十三銀行及び三十三総研は、本ファイナンスを通じ、幸福船舶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、幸福船舶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。

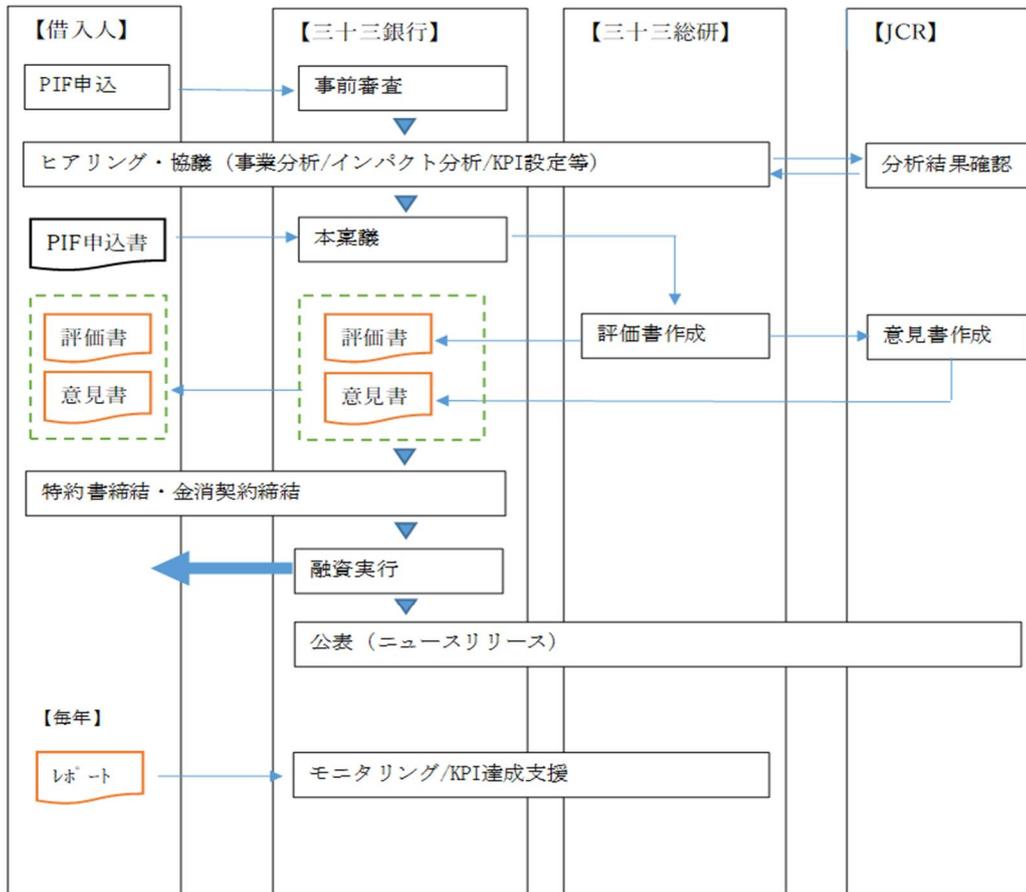
JCR は、三十三銀行が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

- (1) 三十三銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。

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。



JCR Sustainable PIF for SMEs



(出所：三十三銀行提供資料)

- (2) 実施プロセスについて、三十三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、三十三銀行からの委託を受けて、三十三総研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、全て三十三総研が作成した評価書を通して三十三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、三十三総研が、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幸福船舶から貸付人である三十三銀行及び評価者である三十三総研に対して開示がなされることとし、可能な範囲で対外公表も検討していくこととしている。

-
- 要素① 投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、少なくとも一つの側面においてポジティブなインパクトを生み出す意図を持つもの
 - 要素② インパクトの評価及びモニタリングを行うもの
 - 要素③ インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うもの
 - 要素④ 中長期的な視点に基づき、個々の金融機関/投資家にとって適切なリスク・リターンを確保しようとするもの

また、本ファイナンスの評価・モニタリングのプロセスは、本基本的考え方で示された評価・モニタリングフローと同等のものを想定しており、特に、企業の多様なインパクトを包括的に把握するものと整合的である。



IV. 結論

以上の確認より、本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト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。

(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

任田 卓人

任田 卓人



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、依頼者の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブの「ポジティブ・インパクト金融原則」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) 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)

■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