

株式会社サトウロジック

## ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書



発行日：2024年9月30日

発行者：公益財団法人 地方経済総合研究所

地方経済総合研究所は、肥後銀行が株式会社サトウロジック（以下、当社）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り、当社の企業活動が環境・社会・経済に及ぼすインパクト（ポジティブな影響およ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、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 ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に則った上で、中小企業<sup>※1</sup>に対するファイナンスに適用しています。

※1 IFC の定義する中小企業

## 目次

<b>1. 当社の概要、強み</b> .....	4
<b>2. 業界・取引先からの要望・ニーズ</b> .....	15
<b>3. 経営方針と事業活動</b> .....	17
(1) 経営理念.....	17
(2) 地域貢献活動.....	19
(3) 従業員の働きやすい環境の整備.....	19
<b>4. インパクトの特定</b> .....	20
(1) サトウロジックにおける分析.....	20
(2) インパクトニーズとの関係性.....	23
<b>5. インパクトの評価</b> .....	24
<b>6. モニタリング</b> .....	29
(1) サトウロジックにおけるマネジメント体制.....	29
(2) モニタリングの頻度と方法.....	29

## 1. 当社の概要、強み

### (1) 当社の概要

サトウロジックは、1959年に佐藤春美氏により個人にて創業された、現在業歴60年超となる熊本県内でも有数の規模を誇る一般貨物運送事業者である。

1959年に阿蘇郡小国町で新聞輸送にて事業を開始、その後、原乳、飼料、肥料の配送を行うなど、輸送品目を拡大させる中で、1972年に、貨物自動車輸送事業の免許を取得すると共に、有限会社佐藤運送を設立し法人化した。1986年には熊本県菊池郡菊陽町に熊本営業所を設立。水産飼料を共同配送するなど、業界としては先行する形で共同配送事業を開始した。九州全域でのペットフードや食品の共同配送事業（1993年開始、協同組合スカイネット設立）、食品トレイの共同配送事業（1986年開始、業界初の取り組み）、精密機械での共同配送開始（2000年9月）、九州北部での共同配送事業開始（2001年7月～(有)スカイネット福岡設立）等、その取扱い品目、地域を徐々に拡大させてきた点が、当社の大きな特徴であると言える。

その他にも、2012年には高度化するお客様のニーズに対応した「物流センター」を建設し、SCM（サプライチェーンマネジメント）事業へと進化し、高度化する物流環境の中で着実な成長を遂げている。

輸送事業では、共同配送により専属輸送にも対応することで、クライアントの物流業務を一括で請け負い、アウトソーシングを確実にサポート。さらに、営業倉庫事業も運営。システム化により、常に庫内を最適な温度に管理している。

当社の事業部門は大きく下記の4つに分類されることから、次ページ以降に部門ごとの紹介を行う。

#### 【当社の事業部門】

#### 半導体製品輸送事業

精密製品を九州一円にて高品質に配送

#### 共同配送事業

荷物の「相積み」を、専用便と同品質で配送し、時間とコスト両方をカット

#### 専属輸送事業

物流業務のアウトソーシングを一括で受託

#### 営業倉庫事業

九州の中心という好立地で、高品質な保管を実現

① 半導体製品輸送事業

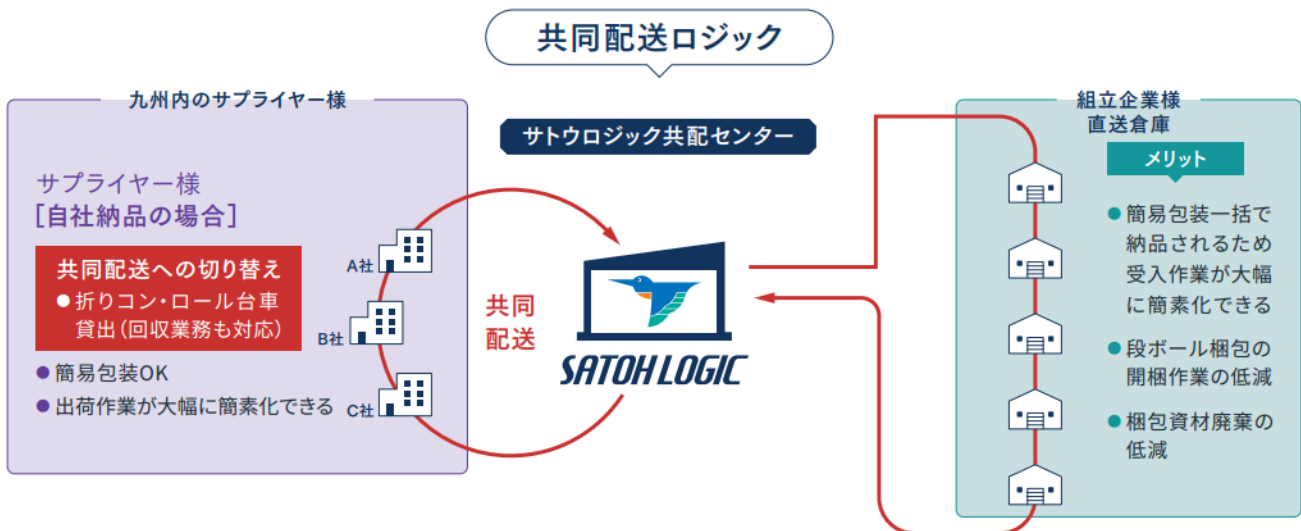
半導体の精密部品をはじめ、樹脂製部品、金属加工品、精密機械を、熊本から九州一円のサプライヤーに低コストで配送。共同配送による「コストダウン」のみならず、パレット、ロール台車を活用し、梱包の手間とコストダウンにも対応した、総合的なソリューションの提供が可能となっている。



※ロール台車による効率的な輸送（当社ホームページより）

② 共同配送事業

当社の共同配送センターを起点に、お客様の業務に合わせた共同配送便を運行。他社の荷物と「相積み」となるため、トラックを一杯にする物量も必要なく、また荷物の量に応じて、個建価格を設定するため物流コストの安定性にも貢献し、納品品質とサービスも専属輸送と同等の水準確保が可能となっている。



※共同配送事業のイメージ図（当社提供）

### ③ 専属輸送事業

自社配送・在庫管理を行っている企業の物流部署を、一手にアウトソーシングすることが、当社における「専属輸送」の位置づけである。専門的なノウハウを持つドライバーと最新システムを備えた物流センター（営業倉庫）により、物流をより効率的に遂行する。顧客分析から始まり、高い品質での遠隔地配送、在庫管理業務を行い、コスト面からだけでなく、物流から業績アップに関わるような構造改革にも貢献している。



精密部品・樹脂製品専属輸送



化学製品専属輸送

※専属輸送の例（当社ホームページより）

### ④ 営業倉庫事業

保管料を商品ごとの個建料金や1坪単位料金に対応し、入出庫、在庫管理、更には共同配送によるリーズナブルな配送業務と一貫した物流サービスが当社の強み。現在第1センターから第5センターまで稼働しており、今般第6センターが稼働開始した。定温管理を行うなど、精密機械などの商品に対応でき、さらなる品質向上を図っている。



※当社営業倉庫の一例（当社ホームページより）

当社の設備の概要は以下の通りである。

① 保有車両

<b>大型車</b>	
15tハイリフトウイングエアサス車 全高4.1m (室内高 3m)	15台

**【15 t ハイリフトウイングエアサス車】**



15t箱エアサス車 全高4.1m (室内高 3m)	1台
15tハイリフトウイングエアサス車	2台
15tウイングエアサス車	6台
7t冷凍冷蔵ロングパワーゲートエアサス車	1台

**【7 t 冷凍冷蔵ロングパワーゲートエアサス車】**



## 中型車以下

5tウイングパワーゲートエアサス車	1台
4t箱シャッター車	2台
4tウイングエアサス車	2台
4tウイングパワーゲートエアサス車	2台
4t箱パワーゲートエアサス車	9台
4t箱超ロングエアサス車	4台

### 【4 t 箱超ロングエアサス車】



4t箱ロングパワーゲートエアサス車	3台
-------------------	----

### 【4t箱ロングパワーゲートエアサス車】



4t箱ロングパワーゲートエアサス車	3台
4t箱ロングエアサス車	1台
4t箱エアサス車	2台
3.5t冷凍冷蔵車	1台
3t冷凍冷蔵車	2台
2t箱パワーゲート車	3台



【2 t 箱パワーゲート車】



2 t 冷凍冷蔵庫	1 台
2 t 箱車	1 台
軽バン	3 台

② 保有倉庫他

保有倉庫他	
第1センター	4,517㎡
第2センター	2,772㎡
第3センター	3,882㎡
第4センター	990㎡
第5センター	6,666㎡
<b>第6センター</b>	9,900㎡
小国営業所	-
大分営業所	-



※第1センター



※第2センター



※第3センター



※第5センター

## (2) 当社の強み

当社の強みは、地元・熊本から九州一円をカバーする地域力。そして、既存の仕組みに合わせて物流を選ぶというこれまでの既成概念を打ち破り、企業の戦略に合わせた物流の仕組みづくりから行う「ロジック力」である。柔軟で高品質な配送体制で、クライアントの「物流戦略」を、プロデュースから請け負っている。強みの詳細は以下の通り。

### ① 九州一円をカバーする地域力

熊本県を地盤として、各種営業所、関連企業とのネットワークを構築。輸送事業から倉庫事業まで幅広く展開し、九州一円をカバーする地域力を有する。

### ② 共同配送のノウハウ

当社では、1989年の運送に関する法改正直後に、この「共同配送」事業を開始して以降、30年超の共同配送ノウハウが蓄積されている。1986年に、食品トレイ業界では、業界初の共同配送を開始するなど、常に業界をリードする形で、配送ノウハウを蓄積してきた経緯がある。

小口荷物の他、様々な輸送にも柔軟に対応し、「通い箱・ロール台車」を活用した物流ソリューション、混載することによるクライアントの事業経費削減に貢献。現在では、精密機器をはじめとして、食品トレイ、日用雑貨等、様々な商品を共同配送により対応している。

共同配送の当社における売上比率も運送部門売上の約4割にのぼり、当社の中核事業となっている。

### ③ 定温倉庫における保有能力

精密機器の保管運営に関して県内トップクラスの床面積を誇り、当社売上の20%を占める事業部門に成長を遂げている。

### ④ 戦略物流の提案力

物流業界が、単なる運送事業者から「企業の成長へとつながる物流を提案」する役割が求められる中、当社では、「物流管理技術士<sup>1</sup>」の有資格者による最適な輸送プラン・物流ソリューションの提案を行っており、質の高いサービス提案、構築が可能である。

今後は、サプライチェーンのサポートにとどまることなく、共同配送の更なる普及拡大による「カーボンニュートラル社会」への貢献、新しい「サプライチェーンマネジメント（SCM）」への挑戦により、当社の強みを拡大させ、事業のさらなる伸長を企図している。

<sup>1</sup> 物流技術管理士とは社団法人日本ロジスティクスシステム協会が1993年5月から開始した認定制度。「物流・ロジスティクスのスペシャリスト」として、複数の物流業務を全体最適の視点から管理し、物流品質の向上や効率化策を実践することや、分析的な手法から物流現場を改善する施策を立案し、実行計画を推進すること等ができる管理者やリーダーとしての位置づけ。

【東京エレクトロン九州との関係性】

当社は東京エレクトロン九州のサプライチェーン業務を担っている。

その中で当社の「共同配送事業」はサプライチェーンにおける物流の環境負荷低減に大きく貢献するものであり、この点を「社会課題解決」と「当社の事業成長性」の両立において当社の重要なコアインパクトとして位置付けている。

東京エレクトロン九州においても、物流の課題については環境面におけるイニシアティブである「E-COMPASS」にて明確に業界全体でのサステナビリティの追求が標榜（「環境負荷最小化物流」の実現）されており、当社の事業戦略にも重要な影響を及ぼしている。

このように自社だけでなく業界全体で「環境負荷の低減」という社会課題解決が求められている中、事業活動全体におけるCO2排出削減量を把握するための考え方として、Scopeという考え方が近年用いられている。特にScope3（間接排出（自社事業の活動に関連する他者の排出））が15のカテゴリに分類されており、総排出量の中で最も割合を占めている。当社の「共同配送事業」は、このScope3のカテゴリ4および9（上流・下流での）輸送と流通」において、CO2排出量の削減に大きく貢献している。

【「E-COMPASS」の概念図】東京エレクトロンHPより<sup>2</sup>



【「E-COMPASS」のパートナーシップ概念図】東京エレクトロンHPより



<sup>2</sup> <https://www.tel.co.jp/sustainability/management-foundation/environment/>を参照

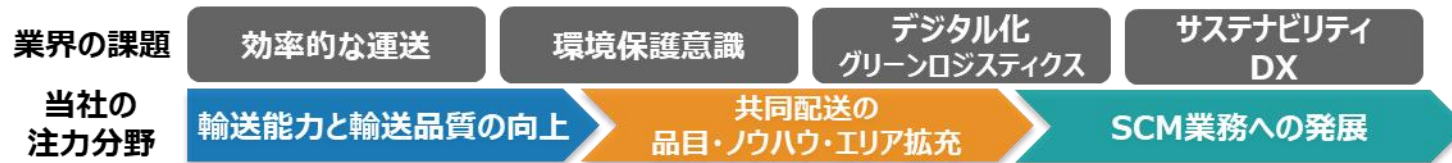
企業名	株式会社サトウロジック
本社所在地	熊本県菊池郡大津町杉水 3 7 3 9 - 9
従業員数	84名（男性77名、女性7名）（2024年8月現在）
資本金	5,000万円
売上高	15億円（2024年3月期）
業種	運送業・営業倉庫業
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同配送サービス</li> <li>営業倉庫</li> <li>物流システム企画・運営サービス</li> </ul>
沿革	<p>1972年2月 有限会社佐藤運送を小国町で設立</p> <p>1986年4月 菊陽町に熊本営業所設立</p> <p>1993年4月 1 0 百万円へ増資，株式会社へ組織変更。</p> <p>2000年4月 貸倉庫及び飼料配合、精密機械の共同配送を開始</p> <p>2001年7月 (有)スカイネット福岡開設</p> <p>2005年2月 資本金 5 0 百万円へ増資</p> <p>2005年4月 佐藤春美氏から長男の佐藤栄磨氏へ代表者変更</p> <p>2006年4月 株式会社サトウロジックへ商号変更</p> <p>2008年4月 本社を現在地へ移転</p> <p>2012年10月 第1センター開設</p> <p>2015年4月 第2センター開設</p> <p>2018年1月 第3センター開設</p> <p>2020年4月 第4センター開設</p> <p>2021年11月 第5定温センター開設</p> <p>2024年3月 第3センター増設</p> <p>2024年4月 第5定温センター増設</p> <p>2024年9月 第6定温センター稼働</p>

【当社の沿革及び事業の拡大を図式化すると下記の通りとなる】

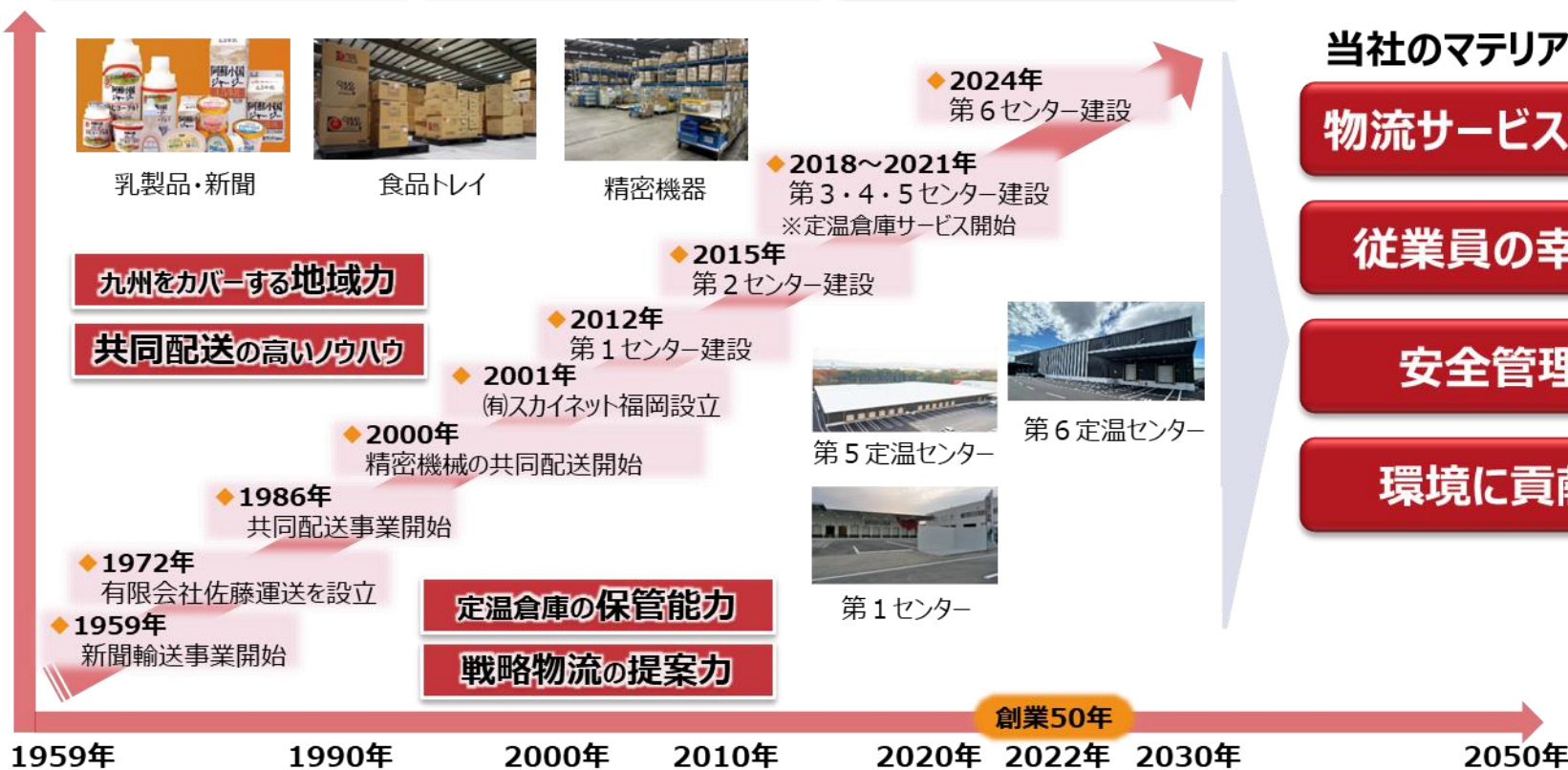
## サトウロジックの「これまで」と「これから」



50年の、その先へ。



当社の事業拡大



当社のマテリアリティ

物流サービス向上

従業員の幸福

安全管理

環境に貢献

## 2. 業界・取引先からの要望・ニーズ

日本国内の物流サービスは、戦後から高度経済成長期にかけて、いわゆる大量生産・大量消費時代とも言われる中で、その成長を確実なものとしてきた。

しかしながら、顧客ニーズの多様化により、多品種・小ロットでの生産体制や在庫管理が不可欠となった現代では、生産部門（モノづくり）、流通部門（販売）がその事業に専念するだけでなく、双方が情報共有を行いつつ、「必要なモノを必要とする人に、必要な数だけ、必要なタイミングで届ける」取組みが不可欠であると言われている。

こうした中で、複雑なモノの流れを一元管理して、物流をより効率化するための基本概念として「ロジスティクス」という用語が生まれ、近年ではさらに原材料の供給先から生産者、流通、販売業者も含めたすべての過程を最適化する「SCM（サプライチェーンマネジメント）」という考え方に発展・定着してきている。こうした概念が物流を大きく変え、生産と物流の結びつきをより強固なものにしてきたとも言えるだろう。

### 業界全体の動向

#### （1）業界の現状

トラック、鉄道、外航海運、航空、倉庫など、国内における物流事業全体の市場規模は約29兆円となっている。このうち、トラック運送事業の市場規模は、令和元年度において19兆3,576億円で、物流市場全体の約7割を占める。

トラック運送事業において、令和3年度に国内で登録されているトラック車両数の合計は約776万台で、このうちトレーラーを含めた緑ナンバーの営業用トラックは約150万台と、全体に占める割合は19.3%になっている。令和3年度の営業用トラック輸送分担率をみると、輸送トン数ではトラック輸送量全体の66.7%を占め、自家用トラックのおよそ2倍となっている（図表1）。

また、輸送トンキロ分担率では、営業用トラックが87.6%の輸送を担っている。稼働効率の指標である「実働1日1車当たり輸送トンキロ」でみると、営業用トラックは自家用トラックのおよそ10倍の輸送効率を示しており、環境負荷の低減、消費エネルギーの削減、トラック積載率向上の観点からも自家用から営業用への転換が進んでいる。

図表1 トラック輸送トン数およびトンキロの分担率（令和3年度）

◆ トラック輸送トン数の分担率（令和3年度）



◆ トラック輸送トンキロの分担率（令和3年度）



資料：国土交通省 （注）：軽自動車を含まない

図表2 登録台数における営業用車両、自家用車両の比較



資料: 公益社団法人全日本トラック協会「日本のトラック産業現状と課題 2023」

## (2) 業界の環境

トラック業界の経営環境は各種規制により激変してきた。平成2年12月に施行された物流二法は、新規参入事業者の急増ならびに市場競争の激化をもたらした。平成15年4月には自由な経済活動の環境を前進させるため、貨物自動車運送事業法が改正され、経済的規制が更に緩和され、その後、公平な競争条件に向けた事後チェック体制の強化が順次図られた。

また、平成30年12月には、働き方改革の実現を図るためにトラックドライバーの労働条件を改善することを最優先と位置づけ、そのための規則のあり方を見直すために、貨物自動車運送事業法が改正された。同法改正は、トラック運送業界の要望を受け、議員立法で成案したもので、「規制の適正化」「事業者が遵守すべき事項の明確化」、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」といった、トラックドライバーの労働条件改善とトラック運送事業の健全化に資する措置を早急に実施していくための施策が盛り込まれている。このうち「標準的な運賃」「荷主対策の深度化」は、時間外労働の上限規則が適用される令和6年3月までの時限措置とされた（業界の2024年問題）。しかし、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組みは道半ばであったため令和5年6月、トラック運送業界からの強い要望を受け、再度議員立法により改正が行われ、荷主対策の深度化および標準的な運賃については、「当分の間」延長されることとなった。

一般的にトラック運送業界は、最近の運転者不足のために人件費が上昇しており、令和3年度の全国平均では37.3%と営業費用に占める割合は4割前後で推移している。一方で、厚生労働省の統計によると、トラックドライバーの年間労働時間は全産業平均と比較して長時間となっているにもかかわらず、道路貨物運送業の賃金水準は全産業平均に比べて低い水準で推移している。

また、総務省の調査によると令和4年現在、トラック運送事業に従事する就業者数は全体で約201万人、このうちドライバー等輸送・機械運転従事者数は約86万人と横ばいで推移しているが、トラック運送事業を含む自動車運送事業は、中高年層の男性労働力に強く依存しており、令和4年においては、40歳未満の若い就業者数は全体の23.9%である一方で、40歳以上50歳未満が27.4%、そして50歳以上が48.8%を占めるなど、高齢化が年々進んでいる。さらに、女性の比率については就業者全体で20.4%、輸送・機械運転従事者では3.5%と依然として低い状況にあり、今後賃上げや人手不足への対応、長時間労働の更なる是正などが課題となると考えられる。



### 3. 経営方針と事業活動

#### (1) 経営理念

当社は、「わが社に働く人は、みな豊かで幸福でなければならない」を経営理念として掲げている。

経営理念

わが社に働く人は、みな豊かで  
幸福でなければならない。

そのためには、常に変化にいとみ、無限の可能性を信じ、顧客に満足願える物流活動を通じて、社員の幸福を増進し、地域社会により高い信頼を得る企業であることを精神とする。

その上で、SDGs及びDXを今後の当社の羅針盤として、下記の通り「SDGs宣言」並びに「DX戦略」を掲げ、その実現に向けて取り組んでいる。

#### 【SDGs宣言～当社作成資料】

当社では、SDGコンパス<sup>3</sup>に基づき、当社バリューチェーン分析を行いつつ、SDGsの優先ゴールを定め、これに基づいた取組みを開始している。

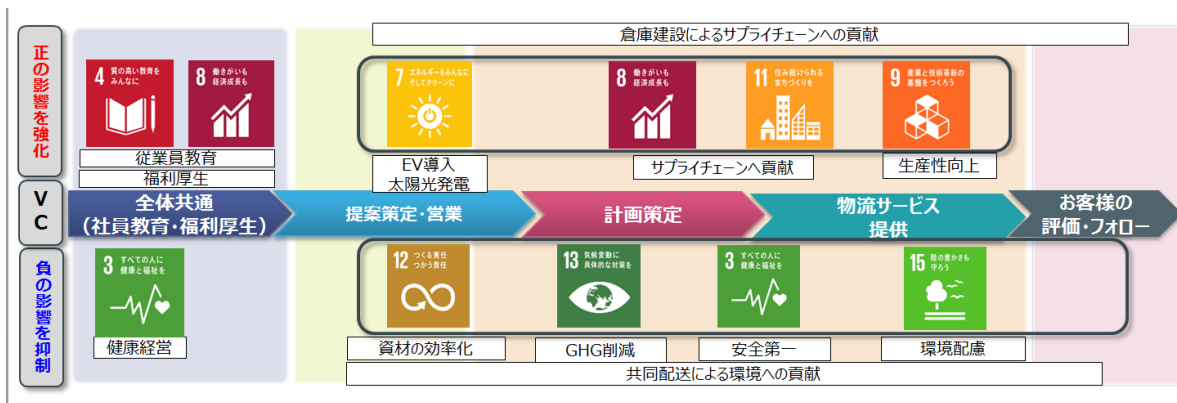
### サトウロジック SDGs宣言

サトウロジックは、

国連が定めた持続可能な開発目標であるSDGsの趣旨に賛同し、

- 1.共同配送サービスの向上を図り、お客様に持続可能な物流サービスを提供します。
- 2.従業員の幸福度向上に注力すると共に、地域へのCSR活動を継続します。
- 3.安全管理の徹底と「事故ゼロ」を目指し、社会から信頼される企業体制を構築します。
- 4.温室効果ガス排出ゼロを目指し、「環境に優しい企業活動」を拡大します。

#### 【当社バリューチェーン分析～当社作成資料】



<sup>3</sup> SDGコンパスとは、グローバル・レポートング・イニシアティブ（GRI）、国連グローバル・コンパクト（UNGC）、持続可能な発展のための世界経済人会議（WBCSD）の3組織が開発したSDGsの行動方針。企業がSDGsを経営戦略に取り入れるための手順や方法をステップ1から5の段階に分けて説明している。

【DX戦略~当社作成資料】

株式会社サトウロジック



# DX戦略

DX Strategy

## DX戦略

DX Strategy



### 具体施策

戦略①	物流情報プラットフォームの構築	具体施策
<p><b>物流情報プラットフォームの構築</b></p> <p>当社内の物流情報を一元化するプラットフォームを構築し、既存物流サービスの更なる品質向上を目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>顧客がWEBから業務負担なく発注できる受発注フォームを構築</li> <li>複数のシステム間データ連携を行うことで、物流サービス提供に必要な情報の一元化を実現。物流情報プラットフォームとして運用</li> <li>実走率等のデータをリアルタイムに可視化し、物流情報プラットフォームのダッシュボードへ表示。従業員個々にKPIを意識し、主体的に業務が行える環境を構築</li> </ul>	
<p><b>データ活用・分析による物流サポートサービスの価値向上</b></p> <p>データ活用・分析による物流の更なる最適化を行えるようにすることで、物流サポートサービスの価値向上を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>データ分析ツール(BIツール)を活用し、顧客から提供された物流データを様々な角度から素早く分析。データに基づいたお客様の物流戦略をご提案</li> </ul>	
<p><b>WEBマーケティングの強化</b></p> <p>WEB上での情報発信を強化することで、当社物流サービスの周知・拡大を行う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>営業特化型HPと採用特化型HPの構築と運用</li> <li>HP、SNSを活用した物流関連の情報発信強化</li> <li>気軽に相談できるWEB問合せフォームの設置場所見直しと設置数増加</li> </ul>	

## (2) 地域貢献活動

当社は地域貢献活動の一環として、地元・大津町のサッカーチームである“グランヴァロール大津FC”の公式ユニフォームパートナーとなっている。大津町は、高校サッカーの強豪校であり、数多くのプロサッカー選手を輩出した大津高校を有するなど、サッカーに熱心な町である。当社は、こうした地域性に呼応し、2022年からユニフォームパートナーとして、将来のサッカー選手の育成にも間接的に貢献している。

## (3) 従業員の働きやすい環境の整備

前述したとおり、当社の方針には「人財の育成」に重点が置かれており、その土台となる従業員の働きやすい環境整備に向けた各種施策が当社の特徴の一つである。例えば、事務所内にシャワールームを完備しており、従業員だけでなく、納品で本社を来訪した他運送会社のドライバーも利用可能でリフレッシュに一役買っている。また、社内の売店は温かい食事や菓子類、飲料、作業用手袋などを利用しやすい価格で販売している。その他にも、制服・安全靴の貸与、社長賞制度、女性専用休憩室の完備など、労働環境の改善に努めている。



※従業員の福利厚生（左：シャワールーム 右：社内売店～当社提供）

## 4. インパクトの特定

### (1) サトウロジックにおける分析

肥後銀行は、当社の事業活動とSDGsとの関係を整理するためにSDGコンパスに基づいたバリューチェーン分析を実施した。分析に基づき、特定されたマテリアリティ（重点課題）は次の通りである。

社会変化に伴いステークホルダーからの要求も多様化している中、創業100年に向けて更なるサービスの進化を目指すことから「**更なる物流サービスの向上**」。

従業員の豊かさや幸福は経営理念でも謳われており、当社の最重要概念のひとつでもあることから「**全従業員の幸福度向上**」。

九州全域が営業エリアである当社では長距離移動による交通安全上のリスクが伴うほか、自社倉庫も多く抱えており、荷物の積み下ろしや倉庫内の移動でも様々なリスクが予見されることから「**安全管理の徹底**」。

SDGsや脱炭素に対して、業界全体のイメージとして排気ガスを多く排出するなどネガティブな印象の払拭が求められる中、創業100年を目指し持続可能性を高めるうえでは環境への配慮も必須であることから「**環境への貢献と当社の持続可能性の両立**」とした。

以下はそれぞれのマテリアリティにおけるポジティブ・インパクト（PI）とネガティブ・インパクト（NI）の区分のほか、UNEP FIのインパクトレーダーにて該当するインパクトカテゴリを示したものである。

#### ■インパクトの整理

PI・NI 区分	マテリアリティ	UNEP FI のインパクト・カテゴリ
PI の増大	更なる物流サービスの向上	<経済> 包括的で健全な経済（正） <環境> 資源効率・安全性、大気、気候（正） <社会> 移動手段（正）
PI の増大	全従業員の幸福度向上	<社会> 雇用（正・負）
NI の抑制		
NI の抑制	安全管理の徹底	<社会> 雇用（負）
NI の抑制	環境への貢献と 当社の持続可能性の両立	<環境> 大気、廃棄物、気候（負）

## ■インパクトマッピングによる特定

ポジティブとネガティブのインパクトがそれぞれ期待できる事項について、UNEP FIのインパクトレーダー（22のインパクトカテゴリ）と当社の事業のマッピングを実施して、国際目線を確認し、事業内容ごとに対応するインパクトカテゴリ（正・負）を調べた。

当社の事業として「道路貨物運送業（ISIC:4923）」「倉庫・保管業（同：5210）」が挙げられる。また、川下の事業では「その他の特殊産業用機械製造業（同：2829）」が挙げられる。インパクトマッピングにおいては、開発途上国を想定したものを含め幅広くインパクトが挙げられているが、当社事業に関連性の低いものは分析対象外とした。

当社の事業において、ポジティブの影響が大きいカテゴリはなく、ネガティブの影響が大きいカテゴリは「健康・衛生」「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」である。一定の影響があるとされるインパクトカテゴリではポジティブは「雇用」「移動手段」「包括的で健全な経済」、ネガティブは「雇用」「廃棄物」である。

カテゴリの該当理由によれば、電氣化が進んでいない大型車両を多く保有する運送業においては、排気ガスの観点から「健康・衛生」「大気」「土壌」「気候」「生物多様性と生態系サービス」への影響が一般的に大きいとされる。同社では、「健康・衛生」「大気」「土壌」「生物多様性と生態系サービス」については、排気ガス規制に対応した車両を導入することでネガティブインパクト緩和に対応している。また、「気候」については、共同配送による総移動距離削減やEV車両の導入に加え、自社の営業倉庫においてLED照明への切り替えや全倉庫の天井に断熱材を使用するなどに取り組んでいる。

排気ガス以外でも、一般的に「資源効率・安全性」といった点でも環境への影響が懸念される。そのような中、当社では、「共同配送事業」を事業の中心に据え、運送全体で消費するエネルギーの削減を推進するとともに、再利用可能な梱包資材の選定や梱包資材の使用量削減、リユース可能な梱包資材の推進や長寿命パレットの採用などにより資源効率を高めたり、生態系に及ぼす影響を低減したりと、ネガティブインパクトを抑制する取り組みを行っている。

「移動手段」では、物流の2024年問題でドライバーの働き方改革が喫緊の課題となる中、当社では30年以上も前から共同配送に取り組んでおり、効率を高めながら、時代や顧客のニーズに合った配送の在り方を提供している。そのノウハウやレベルの高さはステークホルダーからの信頼も厚く、前述の通り、東京エレクトロン九州における共同配送は当社主導で実施されている。また、当社の事業は輸送にとどまらず、様々なニーズに対応できる倉庫は、顧客の「熊本物流センター」としての役割も担い、「輸送～保管」におけるポジティブインパクトの増大に寄与する。

「包括的で健全な経済」については、年々配送量が増加している状況下において物流業界全体としての重要性も増す中、九州、特に本県において「輸送～保管」の担う役割は半導体受託生産の世界最大手、台湾積体電路製造（TSMC）の進出に伴いより一層、重要になるものと考えられる。そのような背景もあり、地域に根差し、長年にわたりノウハウや信頼を築いてきた当社の活躍は、ポジティブインパクトの増大に貢献する。

「雇用」は新規採用や再雇用の創出といった点から生計を作る反面、労働負荷も生み出すことや長距離移動によるリスクを伴う業種であることから正負両面での影響がある。しかし、月に1回の安全運転講習により交通事故リスクの低減に努めるほか、有給休暇取得日数の引き上げや福利厚生充実などによりネガティブインパクトの低減に努めている。

インパクトマッピングによる特定

当社

川下

業種 インパクト・カテゴリ	【4923】 道路貨物運送業		【5210】 倉庫・保管業		【2829】 その他の特殊産業用機械製造業	
	PI	NI	PI	NI	PI	NI
水						
食料						
住居						
健康・衛生		◎				
教育						
雇用	○	○	○	○	○	○
エネルギー						
移動手段	○					
情報						
文化・伝統						
人格と人の安全保障						
正義						
強固な制度・平和・安定						
水（質）						○
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		○				○
包括的で健全な経済	○		○		○	
経済収束						

◎：影響が大きい ○：一定の影響あり PI：ポジティブ・インパクト NI：ネガティブ・インパクト

## (2) インパクトニーズとの関係性

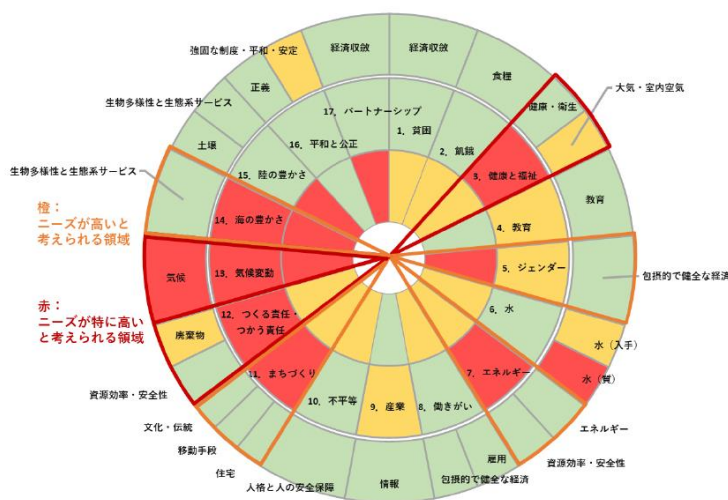
### ①国内のニーズ

下図の同心円の最内層の色区分は、「SDGsインデックス&ダッシュボード（2020）」において、日本が最も対応を求められているSDGsを**赤色**、対応がなされていると評価されたものを**緑色**、それ以外が**オレンジ**となっている。

中間層は、政府のSDGs実施方針で国際社会をリードすべき取組みとして期待されたSDGsを**赤色**、その他進めるべき取組みを**オレンジ**、その他が**緑色**である。また、最外層はUNEP FIインパクトカテゴリにおいて、最もニーズが高いと評価されたものを**赤色**、最もニーズが低いと評価されたものが**緑色**、その他が**オレンジ**となっている。

特定した当社のインパクトと関連付けられるSDGsのゴールは「3, 8, 9, 12, 13」であり、それらのゴールは赤色もしくは黄色のゴールに該当している。したがって、当社のインパクトは国内ニーズとの関連性があり、客観的にも重要度が高いものであると考えられる。

### ■国内のインパクトニーズマップ



資料：環境省「インパクトファイナンスの基本的考え方」より

### ②県内のニーズ



当研究所の実施した調査によると、2024年問題を受け、県内では事業者の6割超に「物流でマイナス影響」があることが分かった。影響は、「物流コストの増加」が最も大きく、「人手不足の悪化」、「人件費の増加」と続く。しかし、各社の対応はあまり進んでおらず、対応予定も含め、対応している企業は6割に至っていない。背景には、「問題が発生してから考える」や「どのように対応すればよいかわからない」といった理由があるようだ。運輸業だけでなく、利用する業界からも負担増の声が上がっており、負担のしわ寄せが運輸業に及ばないような体制や制度設計が今後の課題になると思われる。

また、業界の労働状況を見ると、運輸・郵便業の3割が賃上げや一時金の支給を実施していない一方で、休憩や残業時間を除いた所定労働時間は全産業の中で最も長くなっている。2024年問題で業界の売上減少が懸念される中、賃金上昇や労働時間削減のために、生産性向上や労働環境改善に向けた機械化・DX化への投資が求められている。

## 5. インパクトの評価

これまでの当社の事業、インパクトレーダー及びSDGsとの関連性の考察を踏まえ、当社「マテリアリティ」及び将来の「目指す姿」をバックカスティングの考え方により策定し、下記「取組事項」、「KPI」を設定した。

### ○更なる物流サービスの向上

項目	内容
インパクトの種類	・共同配送の拡大や保管能力の拡張、輸送効率化によるPIの増大
インパクト・カテゴリ	<経済> 包括的で健全な経済（正） <環境> 資源効率・安全性、大気、気候（正） <社会> 移動手段（正）
関連するSDGs	 
内容、対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送効率の高い共同配送業を拡大することで、顧客の物流効率化及びScope 3削減に貢献する</li> <li>倉庫保管能力の増強を含め、物流サービスの質向上を図る</li> <li>提案型物流拡充を目的に資格保有者を増加させる</li> </ul>
KPI・目標	①2028年までに、共同配送部門の売上高を2023年比50%増加させる（金額非公表） ②2028年までに、所有倉庫の保管能力を33,000㎡に拡充する（2023年：19,800㎡） ③2028年までに、物流技術管理士の資格保有者を5名に増加させる（2023年 資格保有者2名）

県内において、業界をリードする形でノウハウと信頼を蓄積してきた当社の共同配送事業は、依頼主のオーダーに柔軟に対応できる質の高いサービスを提供している。また、同取組みは地球温暖化の一因ともされる温室効果ガスの排出量削減にも寄与し、脱炭素経営が求められる中、社会的な要請にもマッチした取組みであることから、KPIとして設定している。加えて、従業員の労働時間削減にも寄与すると考えられ、働く環境の更なる改善にも貢献する。

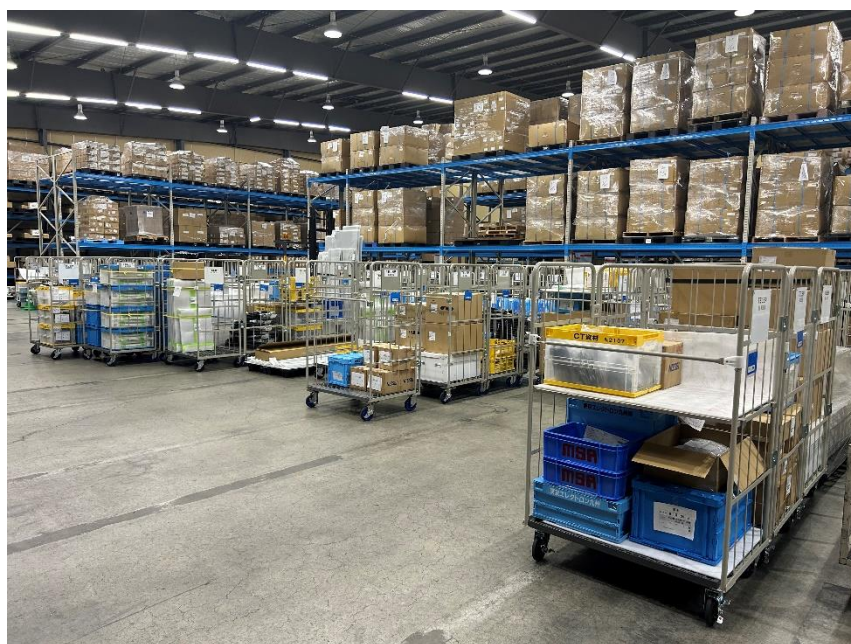
また、24時間365日、入出庫が可能な当社の営業倉庫は単に商品を保管する場所にとどまらず、利用する顧客が自ら物流をコントロールできるステークホルダーの「熊本物流センター」の役割も担っている。定温倉庫を導入するなど、精密機械の受け入れ態勢も整っており、今後半導体関連企業の更なる進出も予想されることから、様々なニーズにより柔軟に対応していくために保管能力を高めていく。将来的には、保管能力2倍を目指す中、中期的な目標として2028年のKPIを設定した。





【最新の「第六センター」】



【共同配送の事業の一例】



○全従業員の幸福度向上

項目	内容
インパクトの種類	・雇用拡大および就労環境の更なる改善によるPIの増大およびNIの抑制
インパクト・カテゴリ	<社会> 雇用（正、負）
関連するSDGs	 
内容、対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業容の拡大を図ると同時に、従業員のWell-Beingに繋がる社内施策を展開する</li> <li>・適切な職場環境を構築し、年齢にとらわれない採用を継続する</li> </ul>
KPI・目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>①2028年までに、従業員数を100名に増加させる（2023年：77名）</li> <li>②2028年までに、健康診断の精密検査での再受診率を100%にする（2023年再受診率未計測）</li> <li>③2028年までに、65歳以上の従業員数を15名までに増加させる（2023年 6名）</li> </ul>

当社は経営理念でも掲げるように、従業員の豊かさ、幸福度を重要視している。従業員の継続した確保は事業維持・拡大の礎となることから新規採用数をKPIとしている。また、新規採用だけでなく、再雇用でも従業員の確保を図っていく。従業員確保については、採用の拡大だけでなく、既存社員が心身ともに健康に働き続けられる職場環境も重要であることから、再検査の受診率100%達成にも努めることにより、従業員のWell-Beingと当社の人員確保の両立を図る。


【活躍する社員たち】



【福利厚生としての女性休憩室】



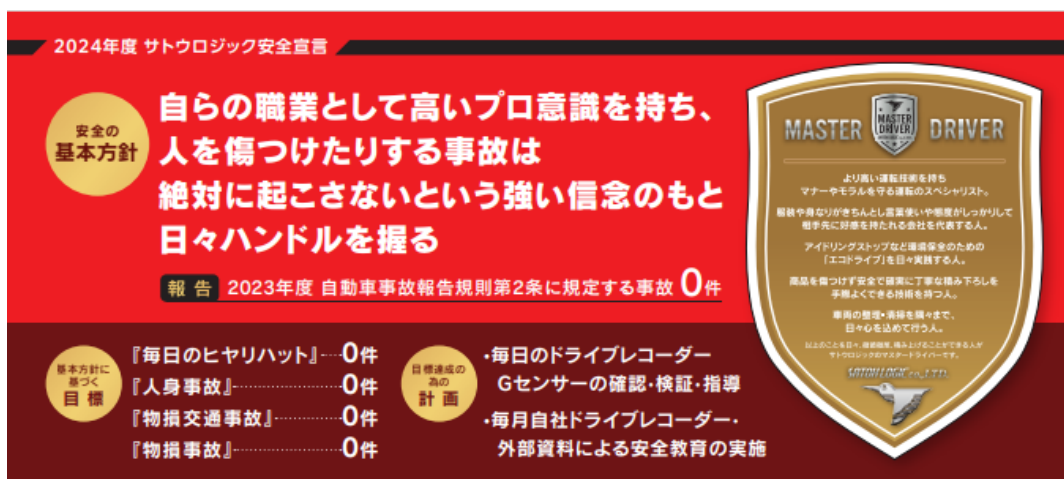
○安全管理の徹底

項目	内容
インパクトの種類	・安全に就労できる環境整備および安全教育の徹底によるNIの抑制
インパクト・カテゴリ	<社会> 雇用 (負)
関連するSDGs	
内容、対応方針	当社がこれまで培った信用を守るために、安全管理を更に高度化する
KPI・目標	①取得済みのGマークの継続取得を目指す。 ②人身事故の発生件数を毎年0件とする。 ③安全教育を毎年6回以上実施（2023年：6回）し、業務マニュアルの更新を毎年行う（2023年：未更新）

Gマークとは、「安全性優良事業所」であることを示す証である。本マークを取得している事業者は、未取得の事業者と比べ、事故発生件数が5割以下と実際に安全性も高い。そのため、取得の要件は厳しく、かつ更新審査も2～4年に一度実施されるため、継続のハードルは高いが、当社ではその安全性を維持するためにも継続に取り組んでいく。

業種柄、事故等のリスクは他業種と比べ高いものの、事故の発生は自社の信用問題にも直結することから事故の撲滅、およびそのための安全教育は重要度の非常に高い取り組みである。当社は下記の通り独自の「MASTER DRIVER制度」を制定しており、安全に係る社内基準を設けており、更なる推進を図っていく。

【左：サトウロジック安全宣言：当社HPより】 【右：Gマーク：全日本トラック協会HPより】



**2024年度 サトウロジック安全宣言**

**安全の基本方針**  
 自らの職業として高いプロ意識を持ち、人を傷つけたりする事故は絶対に起こさないという強い信念のもと日々ハンドルを握る

**報告** 2023年度 自動車事故報告規則第2条に規定する事故 **0**件

<p>基本方針に基づく目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>『毎日のヒヤリハット』……0件</li> <li>『人身事故』……………0件</li> <li>『物損交通事故』…………0件</li> <li>『物損事故』……………0件</li> </ul>	<p>目標達成のための計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・毎日のドライブレコーダー Gセンサーの確認・検証・指導</li> <li>・毎月自社ドライブレコーダー・外部資料による安全教育の実施</li> </ul>
---	---

**MASTER DRIVER**



より高い運転技術を持ち、マナーやモラルを守る運転のスペシャリスト。経験や身なりがきちんとし言葉使いや態度がしっかりして相手先に好感を持たれる会社を代表する人。アイドリングストップなど環境保全のための「エコドライブ」を日々実践する人。高圧を傷つけず安全で確実に丁寧な積み下ろしを丁寧に行うことができる技術を持つ人。車両の整備・点検を隅々まで、日々の点検を怠らぬ人。

以上のことを日々、実践し、積み重ねることができるとサトウロジックが認定するサトウロジックマスタードライバーです。

SATOH LOGIC Co., Ltd.



○環境への貢献と当社の持続可能性の両立

項目	内容
インパクトの種類	・環境に配慮した持続可能な事業展開によるNIの抑制
インパクト・カテゴリ	<環境> 大気、廃棄物、気候（負）
関連するSDGs	 
内容、対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業界最大の課題である環境問題に積極的に対応する</li> <li>・CO<sub>2</sub>排出量を算定の上、具体的な施策を立案し削減を推進する</li> </ul>
KPI・目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>①2028年までに、総運転時間に対するアイドル時間を0%とする（2023年：9%）</li> <li>②2028年までに、2023年比包装資材の調達量を80%削減する（2023年：200個）</li> <li>③SCOPE1,2を把握し、2028年までに、売上高原単位で2023年対比20%削減する</li> </ul>

業界的に温室効果ガスの排出が多く、また特に大型車両では電氣化が進んでいない中、環境に配慮した事業活動を展開することは、自社の持続可能性を高めるためにも避けては通れない重要な取組みとなっている。小型の電気トラックは徐々に普及し始めているが、大型の電気トラック普及までは時間を要すると考えられることから、当社ではアイドル時間の大幅な削減や、SCOPE1,2におけるGHGの把握及び削減に取り組んでいく。GHG排出量については、既に、肥後銀行が独自開発したCO<sub>2</sub>排出量算定システム「炭削くん」を活用した算定が開始されており、上記目標（売上対比での原単位目標）を設定した。今後、当社排出量の総量も算定しつつ、翌年度以降のKPIモニタリングにおいて、CO<sub>2</sub>排出量総量の削減についても協議を行い、削減を目指すこととする。

また、共同配送事業では、「ロール台車」単位などの個建料金配送となり、梱包資材そのものの削減にも貢献することから、当社で使用する包装資材の大幅な削減も目標として設定した。今後とも、3Rを意識した事業の推進により廃棄物を削減することでも環境に配慮した取組みをより先鋭化していく。

【ロール台車による配送のイメージ：当社パンフレットにより】



## 6. モニタリング

### (1) サトウロジックにおけるマネジメント体制

当社では、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、定例の幹部会において、KPI進捗状況及び今後の取組みについて、協議することを決定した。

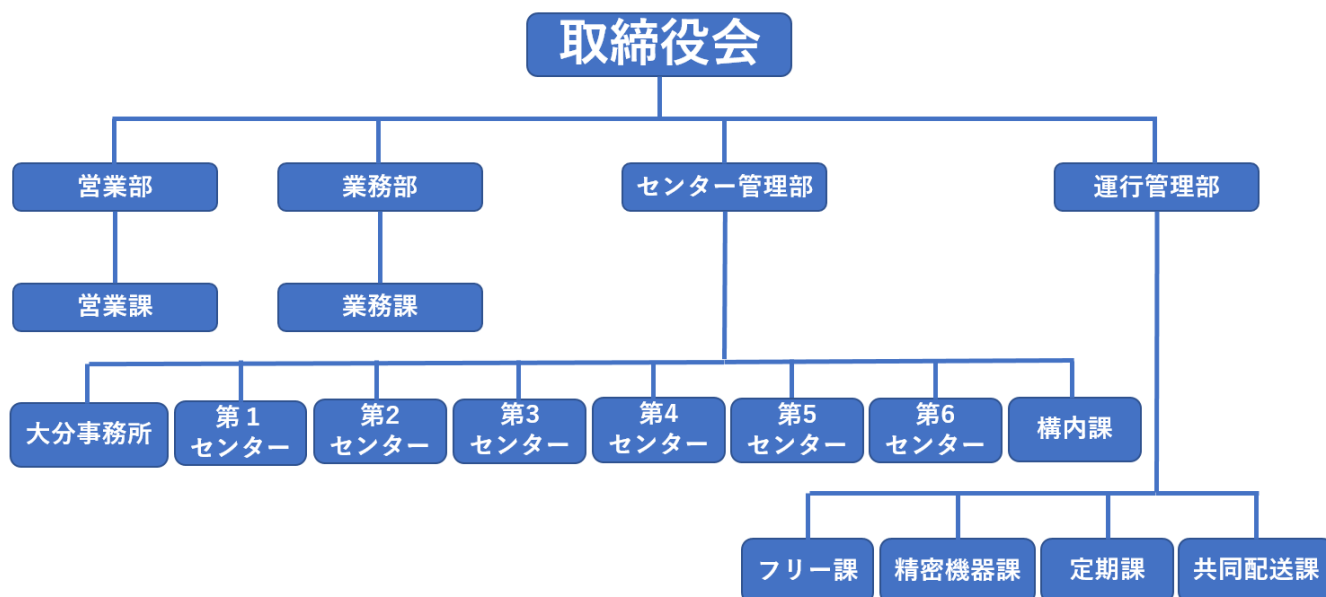
本ポジティブ・インパクト・ファイナンス実行後においても、営業部の穴井裕太氏を責任者に、営業部を中心として、KPI の達成に向けた推進体制を構築している。

一方で、KPI 達成のためには、自社だけでは困難なケースも想定される。KPI実現のためには、各協力会社、自治体、金融機関等との様々な連携が不可欠である。

当社としても本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに取り組むにあたり、改めて自社活動と社会との関係性を理解し、SDGsとの関連性を踏まえた長期目標を設定し、今後の自社と地域の持続可能性を図るべく、体制を構築している。

責任者	営業部 穴井 裕太
担当部署	営業部

【組織図】



### (2) 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 の達成および進捗状況については、肥後銀行とサトウロジック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。

肥後銀行および地方経済総合研究所は、KPI 達成に必要な資金およびその他ノウハウの提供、あるいは肥後銀行や地方経済総合研究所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。

以上

### 本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、地方経済総合研究所が、肥後銀行から委託を受けて実施したもので、地方経済総合研究所が肥後銀行に対して提出するものです。
2. 地方経済総合研究所は、依頼者である肥後銀行及び肥後銀行がポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するサトウロジックから供与された情報と、地方経済総合研究所が独自に収集した情報に基づいて、現時点での計画または状況に対して評価を実施しましたが、将来におけるポジティブな成果について責任を負うことはありません。
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 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」に準拠しながら実施しています。なお、(株)格付投資情報センターから、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。

<評価書作成者及び本件問合せ先>

**公益財団法人 地方経済総合研究所**

総合調査部 部長 津口 幸裕

〒860-0012

熊本市中央区紺屋今町1-23 肥後商事ビル 4 階

TEL : 096-326-8625 FAX : 096-359-7226