



株式会社ヒカリホールディングスに対する
「〈ひろぎん〉サステナビリティ・リンク・ローン」の実行について

株式会社広島銀行(頭取 清宗 一男)では、株式会社ヒカリホールディングス(本社:岡山県岡山市、代表取締役 長田 義光)に対して「〈ひろぎん〉サステナビリティ・リンク・ローン」を実行しましたので、下記のとおりお知らせいたします。

記

1. 案件概要 (「〈ひろぎん〉サステナビリティ・リンク・ローン」の概要は別紙1をご参照ください)

融資実行日	2024年6月20日
融資金額	1億円
融資期間	7年
SPTs (サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット)	有給休暇取得率 環境配慮型車両増加台数
その他	サステナビリティ・リンク・ローンとしての適合性および SPTs の合理性について、ひろぎんエリアデザイン株式会社からセカンドオピニオン(別紙2)を取得しております。

2. 企業概要

会社名	株式会社ヒカリホールディングス
所在地	岡山県岡山市北区柳町1丁目4-8
代表取締役	長田 義光
業種	グループ会社統括
事業内容等	ヒカリ産業株式会社、株式会社フレッシュ物流:総合物流業 ヒカリエンタープライズ株式会社:自動販売機総合管理業 株式会社ヒカリ保険サービス:損害保険代理店業 株式会社 must be:総合人材サービス事業

以上



広島銀行では、SDGsへの取組みを強化しており、関連するニュースリリースに「SDGs17の目標アイコン」を明示しています。

【SDGs (Sustainable Development Goals) 持続可能な開発目標】
2015年9月に国連で採択された、経済・社会・環境のあり方についての2030年までの世界共通目標。
持続可能な開発のための17の目標と169のターゲットで構成。

本件に関するお問い合わせ先
株式会社 広島銀行
営業企画部 法人企画室
TEL (082)247-5151 (代表)

「〈ひろぎん〉サステナブルローン」について

○特長

- ・環境省等が定めるガイドラインに整合したファイナンスフレームワーク「〈ひろぎん〉サステナブルローン」※を策定し、そのもとで「サステナビリティ・リンク・ローン」と「グリーンローン」の 2 商品をご用意し、ニーズに応じてご利用いただけます。

サステナビリティ・リンク・ローン	・ ESG・SDGs に関する目標を設定いただき、達成した場合に金利引下げを実施 ・ 設定いただく目標等にかかる外部レビューと年 1 回のレポートイングが必要
グリーンローン	・ 国際原則や政府指針に掲げるグリーンプロジェクトにかかる設備資金のみが対象 ・ 年 1 回のレポートイングが必要

※ファイナンスフレームワークのグリーンローン原則等に対する整合性について株式会社格付投資情報センターより第三者意見を取得しています。

- ・対外 PR 支援として、融資実行時に当行よりニュースリリースを行い、サステナビリティへの取り組みの対外公表をご支援します。

○商品概要

商品名	〈ひろぎん〉サステナブルローン	
	サステナビリティ・リンク・ローン	グリーンローン
取扱店	全店	
対象となる方	以下のすべてを満たす法人のお客さま	
	・ ESG や SDGs に関する目標設定を行うこと ・ 外部レビュー※、年 1 回のレポートイング（銀行への進捗状況報告）を実施 ※原則ひろぎんエリアデザインにより実施	・ グリーンプロジェクトへの設備投資を行うこと ・ 年 1 回のレポートイングを実施
お使いみち	運転資金・設備資金	グリーンプロジェクトにかかる設備資金
ご融資金額	30 百万円以上	
ご融資期間	2 年以上（固定金利は 10 年以内）	1 年以上（固定金利は 10 年以内）
ご融資利率	当行所定の金利	
	目標達成の場合、金利引下げ※実施 ※金利引下げのみ、もしくは金利引下げ幅の一部を寄付するタイプのいずれかをご選択いただけます	—
ご融資形式	証書貸付・当座貸越	証書貸付
ご返済方法	当行所定の審査によります	
担保・保証人		
取扱手数料	組成難易度に応じてスキーム構築手数料が必要となります	

株式会社ヒカリホールディングス
〈ひろぎん〉サステナビリティ・リンク・ローン

発行日：2024年6月20日

発行者：ひろぎんエリアデザイン株式会社

本文書は、株式会社広島銀行（以下、「貸付人」という）と株式会社ヒカリホールディングス（以下、「借入人」という）の間のサステナビリティ・リンク・ローン（以下、「本ローン」）について、ローン・マーケット・アソシエーション（LMA）等の「サステナビリティ・リンク・ローン原則」及び環境省の「グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」に適合していることを確認したものであり、以下にその評価結果を報告する。

1. 借入人とサステナビリティ

（1）会社概要

借入人は、岡山県岡山市北区に本社を置き、総合物流および自動販売機総合管理の2業種を中心とする事業会社5社の持ち株会社である。「次世代に続く総合物流企業」を目指し、グループ会社の経営管理やイベントホールの運営・不動産管理、新事業企画等を行っている。

総合物流事業では、ヒカリ産業株式会社および株式会社フレッシュ物流にて、地域のスーパー・ドラッグストア向けの食品を中心に取り扱いっており、食品メーカーから預かった商品の自社物流センターでの一時保管や入出荷に伴う作業・店舗配送までの一貫した物流サービスを提供している。他方、自動販売機総合管理事業では、ヒカリエンタープライズ株式会社にて岡山県内に設置される自動販売機のメンテナンスを中心に行っている。

企業名	株式会社ヒカリホールディングス
代表者	代表取締役会長 長田 義光
所在地	岡山県岡山市北区柳町1-4-8 ヒカリホールディングスビル2F
設立	2018年11月
従業員数	1,096名（グループ全体）
資本金	1,000万円
グループ会社	・ヒカリ産業株式会社（総合物流） ・ヒカリエンタープライズ株式会社（清涼飲料水および乳製品の販売、自動販売機の総合管理） ・株式会社フレッシュ物流（総合物流） ・株式会社ヒカリ保険サービス（損害保険代理店） ・株式会社mustbe（総合人材サービス）



（資料：借入人提出資料）

(2) サステナビリティ

借入人は、「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の理念に賛同し、次の4つのテーマにおいてSDGsの達成に向けて積極的に活動している。

- ・「世界中の子どもたちが笑って過ごせる社会を目指して」
- ・「地域社会の一員として」
- ・「物流企業だからできる災害支援」
- ・「環境問題への取り組みについて」



(資料：借入人ホームページ)

なお、借入人は、社会活動の一環として一般社団法人AWPSの活動を支援しており、AWPSのコア事業であるチャリティ自動販売機プロジェクトでは、飲料を購入するだけでフィリピンのストリートチルドレン支援が可能な「チャリティ自動販売機」の普及に取り組んでいる。

The collage contains three images. The left image shows a white vending machine with a poster on it. The middle image shows a group of four children smiling, with the text 'AWPS Save the Street Children' overlaid. The right image shows a person in a pink shirt using a vending machine.

AWPS組織概要

AWPSは、飲料自動販売機を用いたストリートチルドレンへの学費支援をはじめとする独自の活動モデルを構築し、活動を続けております。特にフィリピンとの交流が深く、現地のNGO団体カンルンガンと密に連携し、より強力なストリートチルドレンへの支援を行なっております。フィリピンで25万人を超えられているストリートチルドレン。ひとりでも多くのストリートチルドレンが学校へ通えること、そして笑って過ごせる日々を目指し、更なる飛躍を目指します。

(資料：借入人ホームページ)

2. KPIの選定

(1) KPIの概要

借入人はKPIとして、「有給休暇取得率」および「環境配慮型車両増加台数」を選定した。有給休暇取得率については、個人によって取得率の偏りがあることから、グループ全6社それぞれにおける社員全体での目標達成（1社でも達成しなかった場合は未達）を目指しており、2031年3月期までに、年次有給休暇の年度新規付与日数のうち社員全体で最大70%の取得達成を目指すものである。

また、環境配慮型車両増加台数は、借入人のグループ会社で用いる運送車両を以下の要件※を満たす低炭素型ディーゼルトラックに更新するものである。

- ① 大型車：「2015年度燃費基準+5%以上達成車」かつ「平成28年排出ガス規制以降の排出ガス規制に適合しているもの」
- ② 中型車・小型車：「2015年度燃費基準+10%以上達成車」かつ「平成28年排出ガス規制以降の排出ガス規制に適合しているもの」

※「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業実施要領に基づく間接補助金交付の採択に係る審査基準」を参考に設定。



(資料：借入人ホームページ)

(2) KPIの重要性

有給休暇取得率の向上は、労働者の心身の疲労の回復とそれに伴う生産性の向上につながることから、借入人のサステナビリティ経営に重要な意味を持つ。また、環境配慮型車両の増加に伴う燃費改善によって、世界的規模で様々な環境問題をもたらしている地球温暖化の要因であるCO₂排出量の削減につながることから、環境問題への取組を標榜する借入人のサステナビリティ経営に重要な意味を持つ。

(3) 経営方針とKPIの関係

借入人は、「働きやすい職場認証制度」を取得し働きやすい職場づくりに向けた取組を実施している。また、前述したSDGsへの取組においては、「環境問題への取り組みについて」をテーマに掲げ、環境配慮の方針を明確にしている。こうした取組や方針を鑑み、本KPIは、借入人が掲げている経営方針に合致したものであるといえる。

(4) KPIの有意義性

日本では、「少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少」や「育児や介護との両立など、働く方のニーズの多様化」等の課題に直面しており、投資やイノベーションによる生産性向上とともに、就業機会の拡大や、意欲・能力を存分に発揮できる環境を作ることが重要視されている。

労働者の心身の疲労の回復と仕事の生産性の向上につながる「年次有給休暇の取得」は、労働者に与えられた法律上の権利であり、本来付与された年次有給休暇はすべて取得されるべきである。しかしながら、厚生労働省が行った「令和5年就労条件総合調査」によると、令和4(2022)年の労働者1人あたりの年次有給休暇取得率は62.1%となっている。近年、当該取得率は増加基調にあるものの、上昇余地は大きくあり今後の改善が期待されている。

こうした中、厚生労働省制定の「過労死等の防止のための対策に関する大綱」では、令和7(2025)年までに年次有給休暇の取得率を70%とする目標値が掲げられており、労働基準法の改正による年次有給休暇の一定日数の取得義務化や、計画的付与制度の導入促進など、政府による積極的な取得促進策も進められている。

【労働者1人平均年次有給休暇の取得状況】

企業規模・産業・年	(単位：日)		(単位：%)
	労働者1人 平均付与日数 ¹⁾	労働者1人 平均取得日数 ²⁾	労働者1人 平均取得率 ³⁾
令和5年調査計	17.6	10.9	62.1
1,000人以上	18.3	12.0	65.6
300～999人	18.0	11.1	61.8
100～299人	16.9	10.5	62.1
30～99人	16.9	9.6	57.1
鉱業、採石業、砂利採取業	18.7	11.9	63.5
建設業	17.8	10.3	57.5
製造業	18.7	12.3	65.8
電気・ガス・熱供給・水道業	19.6	14.4	73.7
情報通信業	18.6	11.8	63.5
運輸業、郵便業	17.4	10.3	59.1
卸売業、小売業	17.5	9.7	55.5
金融業、保険業	19.0	12.1	63.4
不動産業、物品賃貸業	17.3	10.6	61.3
学術研究、専門・技術サービス業	18.5	11.9	64.2
宿泊業、飲食サービス業	13.6	6.7	49.1
生活関連サービス業、娯楽業	16.2	10.1	62.3
教育、学習支援業	17.9	9.8	54.4
医療、福祉	16.4	10.7	65.3
複合サービス事業	19.3	14.4	74.8
サービス業（他に分類されないもの）	16.4	10.8	65.4
令和4年調査計	17.6	10.3	58.3

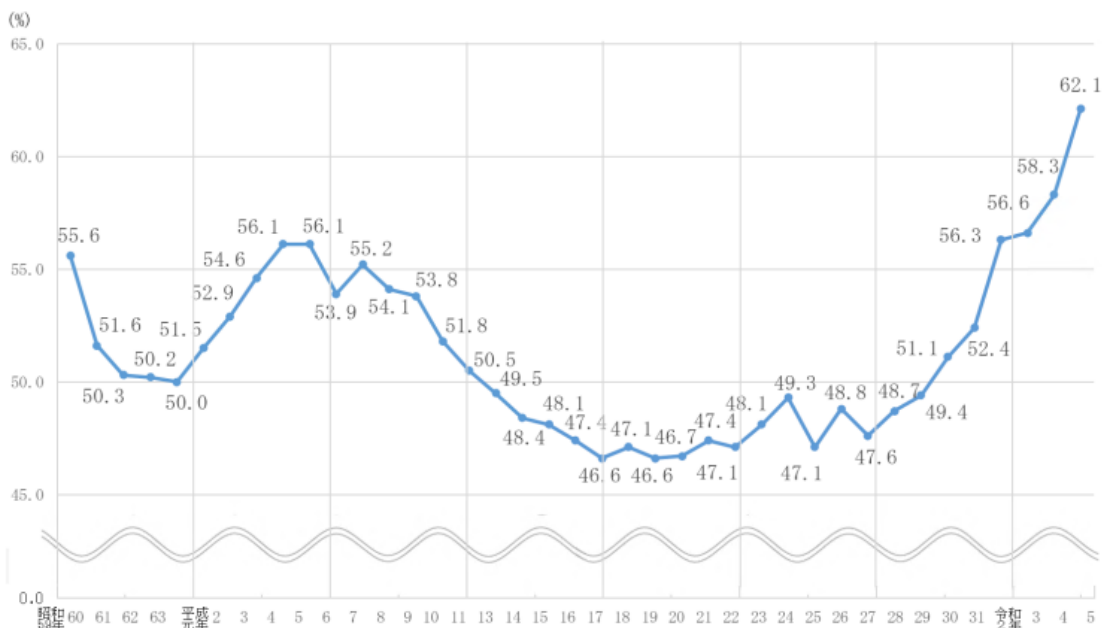
注：1)「付与日数」は、繰越日数を除く。

2)「取得日数」は、令和4年(又は令和3会計年度)1年間に実際に取得した日数である。

3)「取得率」は、取得日数計/付与日数計×100(%)である。

(資料) 厚生労働省「令和5年就労条件総合調査の概況」

【有給取得率の推移】

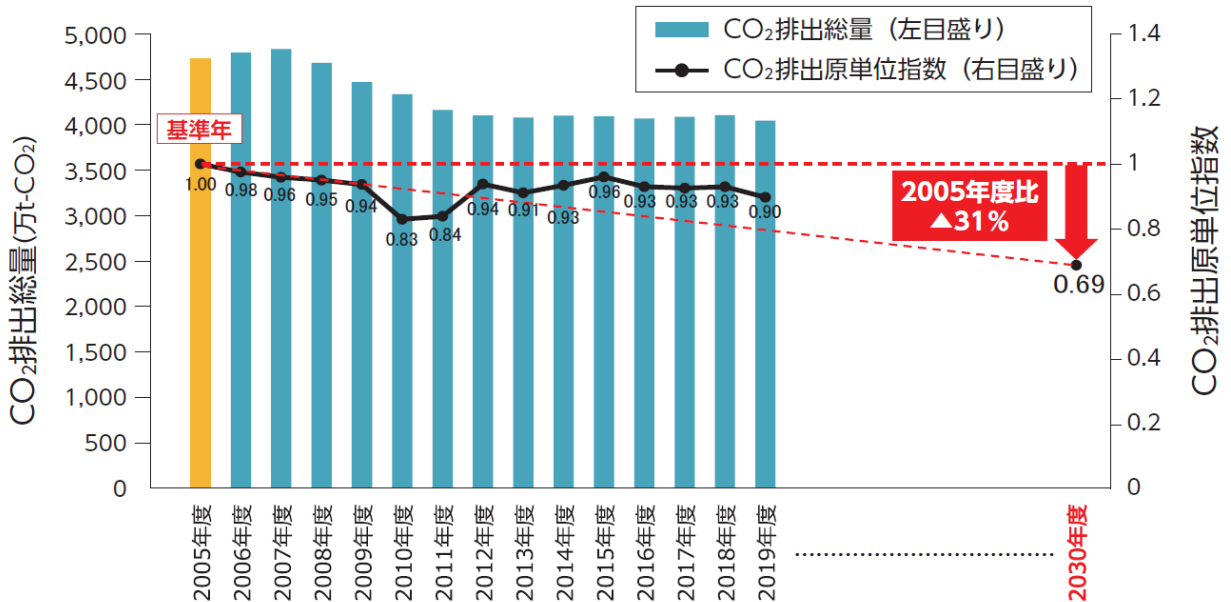


(資料) 厚生労働省「令和5年就労条件総合調査の概況」

他方、地球温暖化の要因である温室効果ガスについては、2015年に温室効果ガス削減に関する国際的な枠組みであるパリ協定が採択されて以降、その排出量削減に向けた世界的な取組が行われている。日本国内においても、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルと脱炭素社会の実現を目指すことを2020年10月に政府が宣言している。

こうした中、トラック運送業界においても、業界全体でのカーボンニュートラルを目指して独自の取組を行っている。同業界においては、一般に、CO₂排出量は輸送量の増加に伴って上昇するが、輸送量は景気等の影響にも左右されるため、業界全体としてCO₂排出量をコントロールすることはできないとされている。一方で、輸送量(輸送トンキロ)あたりの燃料使用量、すなわちCO₂排出原単位については同業界の努力が反映される項目であるとされており、CO₂排出原単位の削減を業界の目標とすることが適切であるとの考えのもと、「トラック運送業界の環境ビジョン2030」において、2030年のCO₂排出原単位を2005年度比で31%削減する目標が掲げられた。

トラック運送業界のCO₂排出原単位の推移と2030年度の目標値



(資料) 公益社団法人 全日本トラック協会「トラック運送業界の環境ビジョン2030」

また、「トラック運送業界の環境ビジョン2030」では、取り組みやすいものを選んで実践できるよう、3段階のメニューに分けて具体的な行動例を示している。その中でも“「はこぶ」でCO₂削減”が最も重点的に取り組むべきこととされており、具体的な行動メニューとして、環境性能に優れたトラックの導入、エコドライブの推進、輸送効率化の推進等が掲げられている。



(資料) 公益社団法人 全日本トラック協会
「トラック運送業界の環境ビジョン2030」

このうち、本KPIに関連する「環境性能に優れたトラックの導入」については、様々な課題もある。大型トラック等については、電動化や既存のCO₂排出低減技術を利用することが困難であり、大きな技術進歩に時間を要するとされている。また、導入に係る費用面についても一般乗用車と比較して負担が大きく、特に資力の乏しい中小トラック運送業者においては課題となっている。こうした性能面やコスト面の課題から、トラックについては当面、保有車の9割程度をディーゼル車が占めると予想されている。このため、事業者等が現在保有しているディーゼル車の燃費水準の改善・低炭素化を推進していくことが当面の取り組むべき課題であると推察できる。

一般乗用車と比較して、環境配慮型車両の導入が難しい状況にある中小トラック運送事業者に向けて、国は補助金等でその活動を後押し・支援している。環境省では、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金を活用し、「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」を実施している。本事業は国土交通省との連携事業であり、燃費性能の高い低炭素型ディーゼルトラックの導入を促進し、二酸化炭素排出削減を図ることを目的としている。本事業において、基準となる燃費基準は、2015年（平成27年）燃費基準である。2007年に改正された「省エネルギー法」に基づき定められた燃費基準であるが、本事業においては、燃費基準+5%以上達成車両等を補助対象としている。また、新規購入および買い替えが補助対象であるが、燃費の劣る旧型車両の廃車を伴う場合は、単なる新規購入と比較して補助割合が大きくなっていることも特徴である。単に燃費性能の良い車両を増加させていくだけではなく、燃費の劣る車両については入れ替えを行っていくことが重要であることが伺える。

令和4年度低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の補助対象車両と補助額

車型区分 (車両総重量)	2015年度 燃費基準	基準額(万円)		備考 排出ガス規制 識別記号
		廃車有	廃車無	
大型 (12t超)	+10%以上	75	50	2RG・2TG
	+5%以上	50	37.5	2PG

(資料) 一般財団法人環境優良車普及機構ホームページ

以上のことから、本KPIは、SDGs実現に向けた日本国内の目標設定及び国内情勢に合致するものであり、かつ運送業界のカーボンニュートラルに関する目標・取組に合致するものであることから有意義なものであるといえる。

3. サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPTs）の測定

本ローンのSPTs設定については、以下の（１）から（３）の観点より適切な内容で設定されており、サステナビリティ・リンク・ローン原則に適合していると評価する。

（１）SPTsの概要

借入人は、KPIとして設定した「有給休暇取得率（グループ全社）」および「環境配慮型車両増加台数」について、2025年3月期から2031年3月期にかけて、下表のとおりSPTsとして設定した。有給休暇取得率については、2024年3月期実績（グループ全社平均）が51.5%のところ2030年3月期までに70%へ引き上げることとする。他方、環境配慮型車両増加台数については、直近3期の平均増加台数が6.7台のところ、2025年3月期以降は7台に引き上げることがSPTsとして設定した。

【借入人のSPTs】

	2025年 3月期	2026年 3月期	2027年 3月期	2028年 3月期	2029年 3月期	2030年 3月期	2031年 3月期
有給休暇取得率(グループ全社)	60.0%	62.0%	64.0%	66.0%	68.0%	70.0%	70.0%
環境配慮型車両増加台数	7台	7台	7台	7台	7台	7台	7台

【借入人の過去実績】

	2023年 3月期	2024年 3月期
有給休暇取得率(グループ全社平均)	56.1%	51.5%

	2022年 3月期	2023年 3月期	2024年 3月期	3期平均
環境配慮型車両増加台数	6台	5台	9台	6.7台

（２）SPTsの野心性

借入人の2024年3月期の有給休暇取得率（グループ全社平均）は51.5%であり、前述した労働者1人あたりの平均年次有給休暇取得率をみると、借入人が該当する「運輸業、郵便業」の取得率59.1%を下回っている状況である。政府が掲げる「2025年までに70%」の目標達成は難しいものの、2030年3月期までの70%達成に向けて、借入期間を通じて段階的に向上させていく目標設定となっている。

また、借入人は過去3期平均（2022年3月期～2024年3月期）で6.7台と着実に環境配慮型車両への入れ替えを行っている。一般的に、資力の乏しい中小トラック運送業者が同車両への入れ替えを行うことは難しいと言われるなか、継続的に増加させる目標設定となっている。

こうした目標を複合的に定めることは、借入人のサステナビリティ経営の高度化に繋がるものであり、十分に野心的であるといえる。

（３）SPTsの適切性

SPTsの適切性については、第三者機関であるひろぎんエリアデザインからセカンドオピニオンを取得している。

4. ローンの特徴

評価対象の「ローン特性」は、以下の観点からサステナビリティ・リンク・ローン原則に適合しているといえる。

貸出期間中に適用される金利は、以下の要件の達成状況によって決定される。

- (1) 借入人は貸付人に取組についての進捗状況を書面にて報告すること。
- (2) SPTsの目標数値を達成すること。

(1) が遵守されている場合、(2) が未達でも、スプレッドは変わらない。(1) が遵守され(2) が達成される場合、スプレッドは縮小されるように設計されている。よって、貸出条件とSPTsは連動しているといえる。

5. レポートینگ

評価対象の「レポートینگ」は、以下の観点からサステナビリティ・リンク・ローン原則に適合しているといえる。

(1) 貸付人への報告

借入人は、SPTsの達成状況を書面にて貸付人に提出する予定である。これにより貸付人はSPTsの達成状況に関する最新の情報を入手できる。

(2) 一般開示

借入人は、今回の資金調達がサステナビリティ・リンク・ローンに基づくものであることを、貸付人のウェブサイトで表明することを企図している。SPTsに関する情報を一般に開示することにより、透明性を確保する。

6. 検証

評価対象の「検証」は、以下の観点からサステナビリティ・リンク・ローン原則に適合しているといえる。

借入人はサステナビリティ・リンク・ローンのフレームワークに関して、前述の「1. 借入人とサステナビリティ」、「2. KPIの選定」、「3. サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット (SPTs) の設定」、「4. ローンの特徴」、「5. レポートینگ」に関して、自らの対応について客観的な評価が必要と判断し、ひろぎんエリアデザインによるレビュー及びSPTsとして設定する指標の検証を依頼した。

当該依頼を受け、ひろぎんエリアデザインは、評価対象のサステナビリティ・リンク・ローン原則への適合性について確認の上、セカンドオピニオンを作成した。貸付人も、ひろぎんエリアデザインがセカンドオピニオンを作成することを承諾している。ひろぎんエリアデザインのセカンドオピニオンは貸付人に提供される。

ひろぎんエリアデザイン 会社概要

社名 ひろぎんエリアデザイン株式会社

代表者 代表取締役社長 松内 紀子

所在地 〒730-0031
広島県広島市中区紙屋町1丁目3-8

設立 2021年4月1日

資本金 1億円

株主 株式会社ひろぎんホールディングス

TEL 082-504-3016

留意事項

1. ひろぎんエリアデザインの第三者意見について

本文書については、貸付人が借入人に対して実施するサステナビリティ・リンク・ローンについて、ローン・マーケット・アソシエーション（LMA）等の「サステナビリティ・リンク・ローン原則」及び環境省の「グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」への適合性、準拠性、設定する目標の合理性に対する第三者意見を述べたものです。

その内容は、入手可能な公開情報、借入人から提供された情報や借入人へのインタビューなどで収集した情報に基づいて、現時点での状況を評価したものであり、当該情報の正確性、実現可能性、将来における状況への評価を保証するものではありません。

ひろぎんエリアデザインは、当文書のあらゆる使用から生じる直接的・間接的損失や派生的損害については、一切責任を負いません。

2. 貸付人との関係性、独立性

ひろぎんエリアデザインは、ひろぎんグループに属しており、貸付人及びひろぎんグループ企業との間、及びひろぎんグループのお客さま相互の間における利益相反のおそれのある取引等に関して、法令等に従い、お客さまの利益が不当に害されることのないように、適切に業務を遂行いたします。

また、本文書にかかる調査、分析、コンサルティング業務は、貸付人とは独立して行われるものであり、貸付人からの融資に関する助言を構成するものでも、資金調達を保証するものでもありません。

3. ひろぎんエリアデザインの第三者性

借入人とひろぎんエリアデザインとの間に利益相反が生じるような、資本関係、人的関係等の特別な利害関係はございません。

4. 本文書の著作権

本文書に関する一切の権利は、ひろぎんエリアデザインが保有しています。本文書の全部または一部を、自己使用の目的を超えて、複製、改変、翻訳、頒布等を行うことは禁止されています。