

株式会社みずほ銀行が実施する 神戸電鉄株式会社に対する ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る 第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、株式会社みずほ銀行が実施する神戸電鉄株式会社に対するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、国連環境計画金融イニシアティブの PIF 原則への適合性に対する第三者意見書を提出しました。

本件は、環境省 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」との整合性も、併せて確認しています。

* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。

第三者意見書

2024年11月29日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

神戸電鉄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：株式会社みずほ銀行

評価者：株式会社みずほ銀行

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・ファイナンス原則に適合している。

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、株式会社みずほ銀行（「みずほ銀行」）が神戸電鉄株式会社（「神戸電鉄」）に対して実施する中堅・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、みずほ銀行による分析・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 PIF 原則に適合していること、および、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、SDGs の目標達成に向けた企業活動を、金融機関が審査・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。

PIF 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。みずほ銀行は、中堅・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、中堅・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、みずほ銀行にそれらを提示している。

JCR は、中堅・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 PIF 原則との適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、PIF 原則で参照するインパクトトピック/エリア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 中小企業は、日本における企業数では全体の 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では 52.9%にとどまることからわかるとおり、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。
- 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. PIF 原則への適合に係る意見

PIF 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。

みずほ銀行は、本ファイナンスを通じ、神戸電鉄の持ちうるインパクトを、UNEP FI の定めるインパクトトピック/エリアおよび 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、神戸電鉄がポジティブな成果を発現するインパクトトピック/エリアを有し、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。

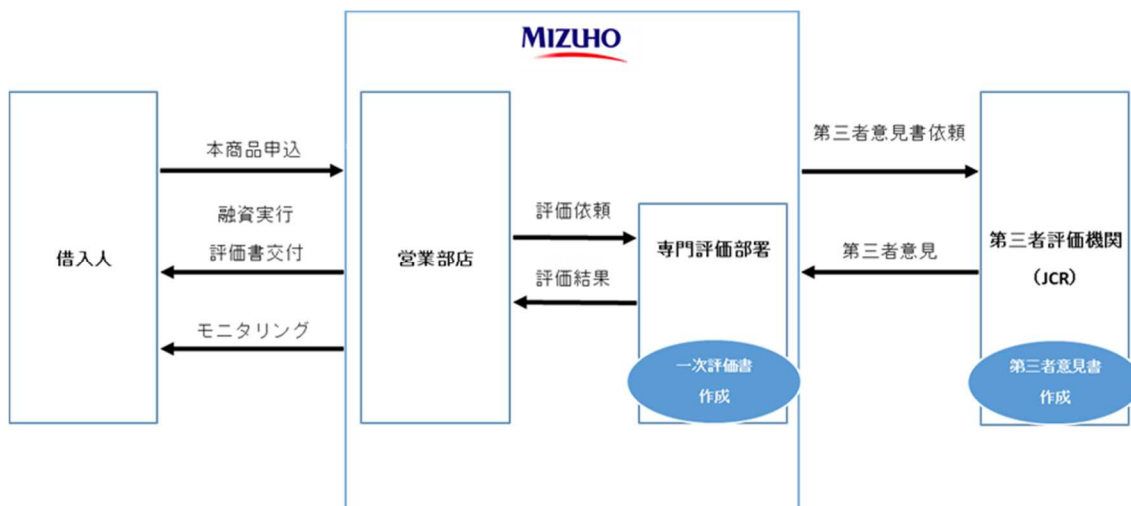
PIF 原則 2 フレームワーク

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、みずほ銀行が 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 経済センサス活動調査（2016年）。中小企業の定義は、中小企業基本法上の定義。業種によって異なり、製造業は資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下、サービス業は資本金 5 千万円以下または従業員 100 人以下など。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) みずほ銀行は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(出典：みずほ銀行提供資料)

(2) 実施プロセスについて、みずほ銀行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、みずほ銀行は、同行内部の専門部署が UNEP FI の定めた 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分析方法及び分析ツールを確立している。

PIF 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

PIF 原則 3 で求められる情報は、全てみずほ銀行が作成した評価書を通して銀行及び一般に開示される予定であることを確認した。

PIF 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、みずほ銀行が、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当該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神戸電鉄から貸付人であるみずほ銀行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 PIF 原則に適合している。

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

梶原 敦子

梶原 敦子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

望月 幸美

望月 幸美



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(PIF)原則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、PIF 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。本事業により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

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 PIF 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、明示的であると暗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)

■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



Mizuho ポジティブ・インパクトファイナンス PRO

神戸電鉄株式会社

～一次評価書～

2024 年 11 月

MIZUHO みずほ銀行

<目次>

I. インパクト評価の基本的な考え方

- I-1. 準拠するガイドライン、考え方等
- I-2. インパクトエリア/トピックの考え方
- I-3. Mizuho ポジティブ・インパクトファイナンス PRO における考え方

II. インパクト特定

II-1. 企業概要

- II-1.1 概要
- II-1.2 企業理念
- II-1.3 事業内容、売上等概況
- II-1.4 サステナビリティへの取り組み

II-2. 対象企業の包括的分析

- II-2.1 業種別インパクトの状況
- II-2.2 国別インパクトの状況
- II-2.3 対象企業特有のインパクトの状況(地域要因)

II-3. インパクトの特定

- II-3.1 ポジティブなインパクトの向上が期待できる事項
- II-3.2 ネガティブなインパクトの低減が期待できる事項

III. インパクトマネジメント体制

- III-1. マネジメント体制
- III-2. KPI 管理体制
- III-3. 環境社会管理体制
- III-4. サプライチェーン管理体制
- III-5. その他状況の確認

IV. KPI 設定

V. モニタリング方法

I. インパクト評価の基本的な考え方

I-1. 準拠するガイドライン、考え方等

インパクトファイナンスはその具体的な取り組み促進のため、国際金融公社（IFC）、国連環境計画・金融イニシアティブ（UNEP FI）、インパクト・マネジメント・プロジェクト（IMP）、グローバルインパクト投資ネットワーク（GIIN）といった様々な国際イニシアティブによってその考え方やツールの開発、提供が開始されている。

「インパクトファイナンス」とは環境省の提示する「グリーンから始めるインパクト評価ガイド」に従い、次の4つの要素を満たすものとする。

- ☞ 投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面において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
- ☞ インパクトの評価及びモニタリングを行うもの
- ☞ 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
- ☞ 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

本ファイナンスは、「インパクト包括型」により、評価対象となる投融資先企業によるポジティブインパクトの最大化やネガティブインパクトの緩和を包括的に実施することをめざしており、当該企業が関わる多様なインパクトエリア/トピックを包括的に分析する UNEP FI「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」の考え方に基づいたものである。

I-2. インパクトエリア/トピックの考え方

インパクトエリア/トピックの考え方は、SDGs の 17 のゴールおよび UNEP FI が策定したインパクトレーダーの 12 のインパクトエリアと 34 のインパクトトピックを基礎とする。

I-3. Mizuho ポジティブ・インパクトファイナンス PRO における考え方

Mizuho ポジティブ・インパクトファイナンス PRO では、業界共通の内容であり重要と判断される項目「業種がもたらすインパクト」を抽出し、次に「事業展開国で重要視されるインパクト」を抽出。最後に、「企業特有の要素がもたらすインパクト」を抽出し KPI を選定。

II. インパクト特定

II-1. 企業概要

II-1.1 概要

企業名	神戸電鉄株式会社
設立年	1926年
従業員数（連結）	884名（2024年3月31日現在）
売上高（連結）	22,313百万円（2024年3月期）
本社所在地	神戸市兵庫区新開地1丁目3番24号
関係会社の主な拠点	神戸・大阪
連結子会社	神鉄バス株式会社 大阪神鉄豊中タクシー株式会社、神鉄タクシー株式会社 株式会社神鉄エンタープライズ、神鉄観光株式会社 株式会社神鉄コミュニティサービス、株式会社神鉄ビジネスサポート
事業概要（連結）	① 運輸業：鉄道事業、バス事業、タクシー業 ② 不動産業：土地建物販売業、土地建物賃貸業 ③ 流通業：食品スーパー業、コンビニ業、飲食業 ④ その他：建設業、施設管理・警備業、保育事業及び健康事業、その他

II-1.2 企業理念

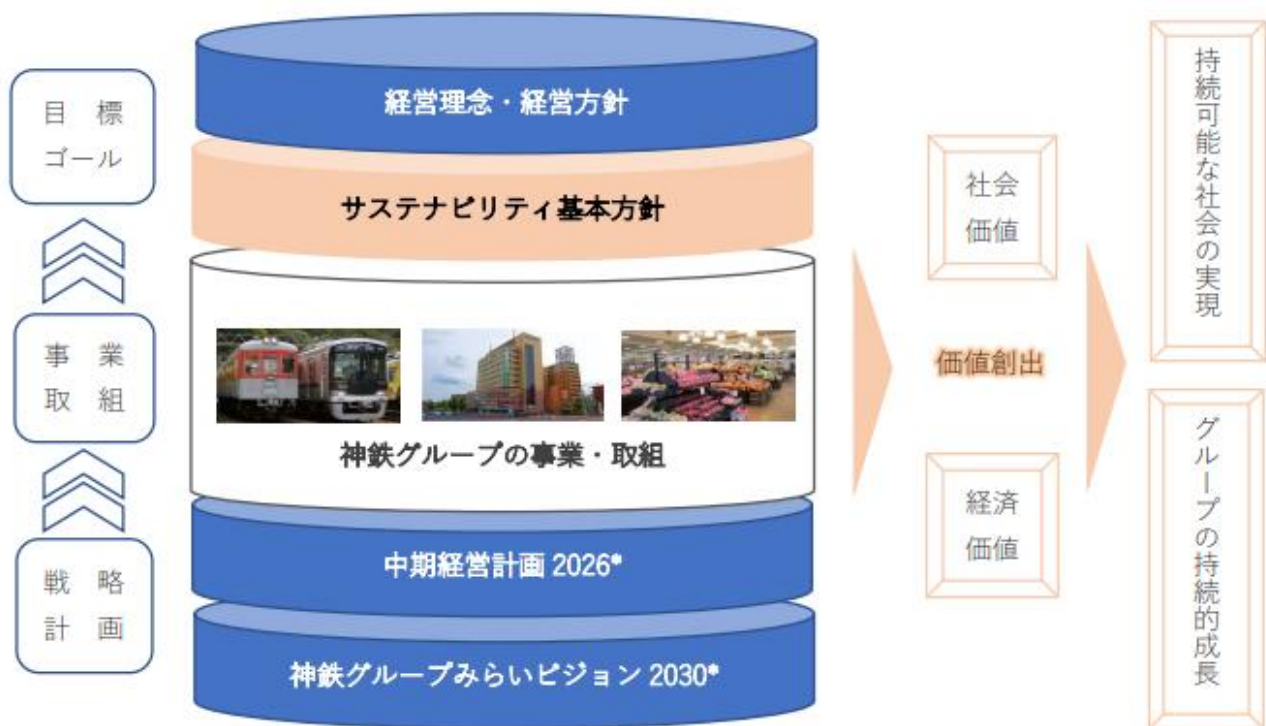
神戸電鉄株式会社（以下、「同社」）を中核企業とする神戸電鉄グループ（同社および連結子会社
全社。以下、「同社グループ」）は、「『安心』・『安全』・『快適』をお届けすることで、お客様の
豊かな暮らしを実現し、地域社会に貢献します。」を経営理念とし、経営理念や経営方針をサステ
ナビリティの視点で捉え直したものとして、「サステナビリティ基本方針」を掲げ、これらととも
に、同社グループが事業活動を通じてめざす目標・ゴールに位置づけている。

サステナビリティ経営を着実に推進していく観点から、同社グループでは、未来の「望ましい姿・あるべき姿」=ビジョンを先に描き、それに向かって行動計画を策定して、未来を創造するというアプローチをとることにした。このような未来志向に重点を置いた経営への転換にあたっては、自社の原点（経営理念・経営方針）に立ち返り、同社グループが果たすべき役割（ミッション）を定義し、その上で、ミッションを具現化すべく、長期的な視点に立って“あるべき企業像”（長期経営ビジョン）を策定している。

○長期経営ビジョン「神鉄グループみらいビジョン 2030」

（あるべき企業像）～『暮らしに彩（いろどり）を添える地域の共創プラットフォーム』～

「神鉄グループは、暮らしに彩を添える時間（トキ）やモノ、サービスの共創プラットフォームとして確固たる地位を築き、地域の持続的な価値向上に貢献するとともに、社会・経済活動を支える存在となることを目指します。」



* 2030 年度時点における“あるべき企業像”を示したものが「神鉄グループみらいビジョン 2030」であり、その実現に向けた具体的な実行計画を推進するための前半 4 年における経営計画が、「中期経営計画 2026」となります。

（出典：同社開示資料「サステナビリティへの取組について」）

II-1.3 事業内容、売上等概況

同社グループの事業は、鉄道事業、バス事業、タクシー業を行う「①運輸業」、土地建物販売業、土地建物賃貸業を行う「②不動産業」、食品スーパー業、コンビニ業、飲食業を行う「③流通業」、建設業、施設管理・警備業、保育事業および健康事業等を行う「④その他」に大別される。



(出典：同社統合報告書 2024)

① 運輸業

- ・ 鉄道事業：神戸の市街地（新開地駅）を起点に、神戸市北区（鈴蘭台地区）を經由し、有馬温泉や三田・三木・小野を結ぶ、営業距離 69.6km、5 路線・47 駅の鉄道路線を有しており、広域鉄道ネットワークの重要な一部を担っている。
- ・ バス事業：鈴蘭台地区を中心に路線バスを運行し、地域の欠かせない移動手段となっている。
- ・ タクシー業：神鉄タクシーは、神戸市北区を中心に同社線の駅と街を結ぶフィーダー輸送も担っている。大阪神鉄豊中タクシーは沿線外の大阪市・豊中市にて営業している。

② 不動産業

- ・ 沿線の開発と鉄道乗客誘致のため、1933 年以降、沿線での住宅開発を行ってきた。また、土地建物賃貸業や駐車場経営等の事業を展開している。

③ 流通業

- ・ 「神鉄食彩館」の屋号で沿線を中心に食品スーパー6 店舗を展開し、駅を利用する顧客の利便性向上や更なる活性化を図るため、セブン-イレブン 6 店舗を運営している。

④ その他

- ・ 沿線住民の「豊かな生活の実現」に貢献すべく、保育事業（保育園の運営）や健康事業（スイミングスクールの運営、神戸市所有のスポーツ公園の指定管理を受託）、介護事業、建設業、旅行業等も運営している。

事業セグメント別の売上構成は表1の通りである。（尚、同社グループの売上は、すべて日本国内におけるものである）

表1 事業セグメント別の売上構成（※1）

2024年3月期		営業収益	営業収益比率（※2）
運輸業		13,510百万円	57%
（内訳）	鉄道事業	9,807百万円	41%
	バス事業	1,695百万円	7%
	タクシー業	2,014百万円	9%
	調整額	△6百万円	—
不動産業		1,989百万円	8%
（内訳）	土地建物販売業	40百万円	0%
	土地建物賃貸業	1,948百万円	8%
	調整額	—	—
流通業		5,174百万円	21%
（内訳）	食品スーパー業	3,805百万円	16%
	コンビニ業	1,032百万円	4%
	飲食業他	335百万円	1%
	調整額	—	—
その他		2,966百万円	14%
（内訳）	建設業	1,044百万円	4%
	施設管理・警備業	1,488百万円	6%
	保育事業および健康事業	857百万円	3%
	その他	456百万円	1%
	調整額	△879百万円	—
調整額		△1,327百万円	—
合計		22,313百万円	100%

（※1）2024年3月期連結ベース

（※2）「調整額△1,327百万円」による調整前の合計金額ベース

（出典：同社2024年3月期有価証券報告書、統合報告書2024）

II-1.4 サステナビリティへの取り組み

同社グループでは、サステナビリティ基本方針として、「経営理念・経営方針の実践や多様な人々との連携・共創を通じて新たな価値を創出し、グループの持続的な成長を図るとともに、社会課題の解決や持続可能な社会の実現に貢献することを目指します。」を掲げるとともに、以下の6つの重要テーマ（マテリアリティ）を特定し、それぞれに取組方針を策定している。

重要テーマ（マテリアリティ）	取組方針	ESG/SDGsとの関係
① 安心・安全・快適の追求	神鉄グループは、安全で利用しやすく、災害にも強い公共交通サービスの実現を目指すとともに、誰もが安心して利用できる、お客様に寄り添ったサービスの提供に努めます。	S 
② 地域社会への貢献	神鉄グループは、お客様の暮らしや地域の社会・経済活動を支えるエッセンシャルサービスの提供、次世代の育成や健康の増進に係る取組、多様な人々との連携・共創等を通じてまちづくりに参画するとともに、新たな価値を提供し、お客様の豊かな暮らしや持続可能な社会の実現に貢献します。	
③ 従業員との協働・共創	神鉄グループは、多様な価値観や個性を尊重するとともに、能力を最大限発揮できる環境を整え、それを強みとして、従業員が働きがいを感じながら会社とともに成長していける、風通しの良い組織風土作りに努めます。	
④ 地球環境の保護・保全	神鉄グループは、沿線自治体や行政機関とも連携し、環境にやさしい公共交通の利用促進を図るとともに、脱炭素社会、循環型社会、自然共生社会等の実現をはじめとした地球環境の保護・保全に積極的に取り組みます。	E 
⑤ 経営の透明性・公平性の確立	神鉄グループは、ガバナンスの充実やリスクマネジメントの強化、分かりやすい情報開示等を通じて経営の透明性・公平性を確立します。	G 
⑥ 誠実で公正な行動とコンプライアンスの徹底	神鉄グループは、一人ひとりが誠実に、責任を持って行動するとともに、法令を遵守し、社会的責任を果たします。	

（出典：同社 2024 年 3 月期有価証券報告書）

重要テーマ（マテリアリティ）における具体的な取り組みの一部について、以下に記載する。

【Social】

① 安心・安全・快適の追求

- ・ 2006年に安全管理規程を制定し、輸送の安全の確保を最優先に「安全方針」「安全目標」「防災の基本方針」を掲げて安全管理体制の継続的な改善と強化・充実に努めている。
- ・ 山間部が多いという沿線の特徴に鑑み、法面やトンネルの防災工事および排水設備の整備等、自然災害対策を計画的に実施している。また、近年の局所的かつ急激な気象変化等にも迅速

に対応できるよう、防災情報監視システムを導入している。

- ・ 日頃の業務や研修等を通して、『事故やインシデント等の要因となる不安全行動をしない、させない、許さない』・『輸送の安全を確保する最後の砦は扱う人である』ことを社員一人ひとりが認識し、『絶対に事故を起こさない』という高い安全意識を持った人材教育と安全を最優先する職場風土の醸成に取り組んでいる。また、事故や異常時を想定した訓練を定期的実施し、非常時でも適確に行動できるよう社員の対応力向上に努めている。

② 地域社会への貢献

- ・ 神戸市との連携協定に基づく市民参加型のまちづくりプロジェクトや株式会社好日山荘・神戸電鉄・神戸市の3者連携プロジェクト「KOBE Rail&Trail」等を通して、地域活性化や地域の魅力発信に取り組む方々と連携・共創しながら、「まち」の玄関口である駅周辺の賑わいづくりやコミュニティづくりに取り組んでいる。

③ 従業員との協働・共創

- ・ 「多様な人材一人ひとりが活躍できるステージづくり」を人的資本投資の強化に向けた方針として掲げ、同社グループの将来の成長に向けた「新しい時代（外部環境の変化）に対応した収益構造の構築」、「沿線活性化」、「成長投資・新規投資による収益拡大」等の事業戦略を自律的に推進できる多様な人材の育成に努めるとともに、人事関連制度の見直し・健康経営体制の推進・福利厚生制度の拡充等を通じた「従業員エンゲージメント」の向上に取り組んでいる。

【Environment】

④ 地球環境の保護・保全

- ・ 車両の軽量化や回生ブレーキ・高効率主電動機（モーター）の採用、照明設備のLED化等により、鉄道車両の省エネ化を進めている。最新の6500系車両では、これらの省エネ技術に加え、高効率の全閉自冷式誘導電動機を採用するほか、新型の半導体素子を使用しVVVFインバーター制御装置を搭載するとともに、前照灯・車内照明を含めたすべての照明設備をLED化し、消費電力を従来型車両と比べて60%削減している。
- ・ 既存車両の前照灯・標識灯のLED照明への更新、駅構内の照明や信号灯等の保安機器および一部車両の車内照明にLEDを採用、駅構内の空調設備等を省エネ型の設備に更新するなど、省エネルギー化を推進している。
- ・ タクシー業においては、消費燃料が従来車の50%程度であり、CO2排出量削減への一定の寄与が期待できる、LPGハイブリッドのUD（ユニバーサルデザイン）車両への代替更新を順次進めている。バス事業においては、急坂が多いという神鉄バスの路線バスの特徴を踏まえつつ、EVバスの導入の可能性を検討している。

【Governance】

⑤ 経営の透明性・公平性の確立

⑥ 誠実で公正な行動とコンプライアンスの徹底

- ・ 地域社会、顧客および株主から信頼を得るため、法令遵守はもとより経営の透明性・健全性の高い経営体制を構築することが重要な経営課題であるとの認識のもと、従来から複数名の社外取締役を迎え、公正な経営への監督機能の充実を図るとともに、その意見を経営に反映させ

る等、コーポレート・ガバナンスの機能強化に努めている。また、取締役会の監査・監督機能の強化および経営の公平性・透明性を推進することを企図し、2022年6月より監査等委員会設置会社を採用している。

II-2. 対象企業の包括的分析

II-2.1 業種別インパクトの状況

同社グループの事業は、国際標準産業分類（ISIC：International Standard Industrial Classification of All Economic Activities）では、4つの産業分類（「都市間旅客鉄道輸送業」、「その他旅客陸上運送業」、「所有または賃貸物件を伴う不動産業」、「食品、飲料、タバコを中心とした非専門店での小売販売」）として整理した。これらの事業分野についてUNEP FIインパクト分析ツールをベースとして、みずほ銀行としてニーズのレベルが高いと判断したインパクト分野に重みづけをした独自の分析ツールに基づき、ポジティブインパクトおよびネガティブインパクトを以下に示す。

表 2 業種別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	インパクトトピック	全事業	
			ポジティブ	ネガティブ
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			●	

II-2.2 国別インパクトの状況

(1) 所属国：日本

同社の事業すべてにおいて、販売・生産・調達ともに、日本国内のみとなっている。

Mizuho ポジティブ・インパクトファイナンス PRO 評価フレームワークでは、UNEP FI インパクト分析ツールが設定しているインパクト分野ごとの国別のニーズをベースとして、みずほ銀行としてニーズのレベルが高いと判断したインパクト分野には重みづけをしている。具体的には、日本においては、「健康および安全性」、「ジェンダー平等」、「水域」、「エネルギー」、「雇用」、「賃金」、「コネクティビティ」、「住居」、「移動手段」、「文化と伝統」、「廃棄物」、「資源強度」、「気候の安定性」、「生物種」、「生息地」、「土壌」のニーズが高いという設定となっている。

(2) 所属国：その他

日本以外の事業展開国については、上記の通り、該当国なし。

II-2.3 対象企業特有のインパクトの状況（地域要因）

表2で特定したインパクトエリア/トピックに加えて、同社特有のインパクトとして、追加するものはなかった。

II-3. インパクトの特定

II-3.1 ポジティブなインパクトの向上が期待できる事項

UNEP FI が定めたインパクト評価ツールを用い、国別の売上状況、業種別インパクト状況による分析の結果、ポジティブインパクトが発現するインパクトトピックとして、「移動手段」を確認した。

II-3.2 ネガティブなインパクトの低減が期待できる事項

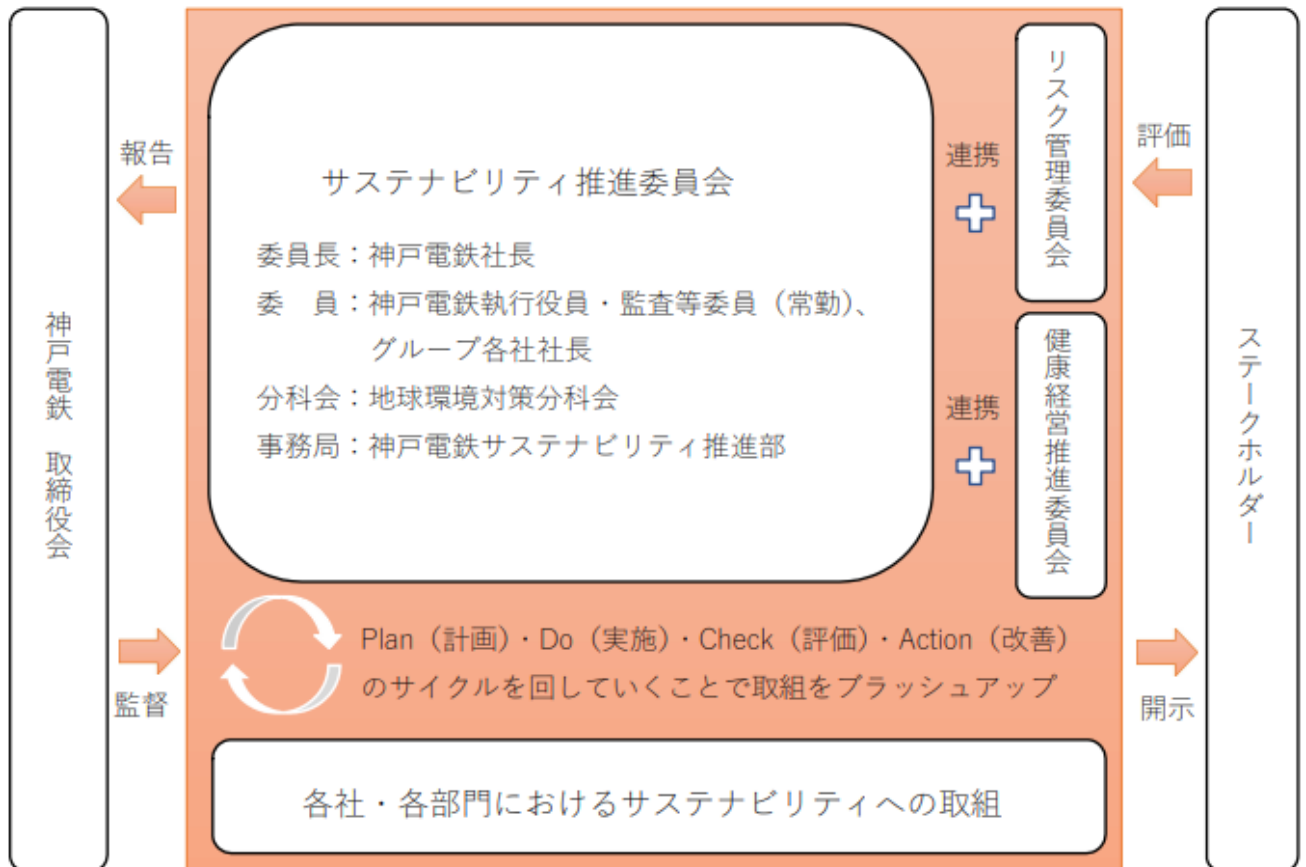
UNEP FI が定めたインパクト評価ツールを用い、国別の売上状況、業種別インパクト状況による分析の結果、ネガティブインパクトが発現するインパクトエリア/トピックとして、「健康および安全性」、「気候の安定性」、「土壌」、「生物種」、「生息地」、「資源強度」、「廃棄物」を確認した。

III. インパクトマネジメント体制

III-1. マネジメント体制

同社グループでは、サステナビリティへの取り組みをグループ一体で推進するため、2021年12月、同社社長を議長とし、同社の執行役員・監査等委員（常勤）とグループ各社社長により構成される「サステナビリティ推進委員会」を設置した（※取り組みや進捗状況等を実務上管理する事務局として、「サステナビリティ推進部」を置く）。

同社取締役会の監督のもと、本委員会が中心となって、同じ委員で構成される「リスク管理委員会」そして「健康経営推進委員会」（2023年6月設置）とも連携を図りながら、サステナビリティへの取り組みを統合的に協議・決定するとともに、PDCAサイクルを回していくことで、取り組みをブラッシュアップする等、サステナビリティ経営を推進している。



(出典：同社統合報告書 2024)

【サステナビリティ推進にかかる責任者および管理担当部署】

責任者	代表取締役社長 井波 洋
管理担当部署	サステナビリティ推進部

Ⅲ-2. KPI 管理体制

必要に応じて、適宜、管理指標を設定している。本ファイナンスを機に、今後、特定したインパクトエリア/トピックについて、インパクト指標の追加、長期目標の設定、目標の開示を行うことにより、管理体制の高度化が期待される。

評価水準	評価の定義
Level 4	特定したインパクトエリア/トピックについて、すべてインパクト指標が設定されている。長期ビジョンもある。

Level 3	特定したインパクトエリア/トピックのいくつかについて、インパクト指標が設定されている。中期目標まで。
Level 2	KPI として認識していないが、いくつか管理指標を持っている。
Level 1	管理指標を全く持っていない。

Ⅲ-3. 環境社会管理体制

2006年3月に、同社鈴蘭台車両工場において、「神戸環境マネジメントシステム (KEMS)」の認証を取得し、環境保全活動を実施している。

評価水準	評価の定義
Level 5	環境マネジメントシステムを導入し、ISO を取得している。
Level 4	環境マネジメントシステムを導入し、PDCA を回している。
Level 3	工場の環境管理担当者を置いている。
Level 2	特に管理者を定めず、社長がすべてチェックしている。
Level 1	何も管理していない。

Ⅲ-4. サプライチェーン管理体制

運輸事業（鉄道・バス・タクシー）を主たる事業とする同社において、主要取引先となるのは、一般利用個人客である。サプライチェーンマネジメントの一環として適用する規範やルール等は現状なく、サプライヤーのリスク管理は実施していないが、運輸業界全体として、CO2 削減等に注力しており、同社としても、グループを挙げて、各種の気候変動対策に取り組んでいる。

評価水準	評価の定義
Level 4	取引先の環境社会リスク管理、長期目標達成への貢献をめざし、独自のリスク管理指標や目標設定をしている。
Level 3	取引先のリスク管理の一環で要請が来た場合に、都度対応している。
Level 2	取引先のリスク管理については特に知らないが、業界として CO2 削減や水質汚染防止等、取り組んでいる項目がある。
Level 1	取引先のリスク管理について全く関知していない。

III-5. その他状況の確認

同社グループでは、従業員の心身の健康維持・増進をより一層推進していくため、「健康宣言」を制定するとともに、健康経営指導委員会を中心とした健康経営の推進体制のもと、健康保険組合や労働組合と一体となって従業員の健康に関する取り組みを推進している。こうした取り組みに対する外部評価の状況として、同社は「健康経営優良法人 2024（大規模法人部門）」の認定を、また株式会社神鉄コミュニティサービスは「健康経営優良法人 2024（中小企業法人部門）」の認定を、それぞれ取得している。


また、同社グループについては、一般財団法人日本海事協会（国土交通省指定認証実施団体）が認定する「働きやすい職場認証制度」（※）において、神鉄タクシーおよび大阪神鉄豊中タクシーが「二つ星」、神鉄バスが「一つ星」の認証を、それぞれ受けている。（※）職場環境改善に向けたトラック、バス、タクシー事業者の取り組みを「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り組みを後押しすることを目的とした制度。

IV. KPI 設定



同社は、本ファイナンス期間において、以下の通り KPI を設定する。
 なお、特定したネガティブインパクトのうち、KPI を設定しなかったものについては、以下記載の理由に基づく。

「水域」・「大気」に関しては、通常の事業活動による影響は想定されるものの、法令等に基づき適切な対応を行っており、ネガティブインパクトは十分抑制できていると判断し、KPI を設定しないものとした。また、「土壌」・「生物種」・「生息地」に関しては、不動産開発にあたり、土壌汚染や生態系破壊に関する手当がなされており、開発等関連の法令対応が適切になされていることから、ネガティブインパクトは十分抑制できていると判断し、KPI を設定しないものとした。さらに、「資源強度」・「廃棄物」に関しては、①マニフェスト導入・分別管理により、オフィス施設から発生する廃棄物について、外部業者により適切に処理したり、②老朽化した鉄道車両の一部は、クラウドファンディングにより修繕費用を調達し、復刻・一般公開を行う等により、ネガティブインパクトは十分抑制できていると判断し、KPI を設定しないものとした。

特定された インパクト	KPI / 設定の考え方・施策	SDGs
		17の目標、169の ターゲット
移動手段 (ポジティブ)	【KPI】（連結／単年） タクシー事業（神鉄タクシー・大阪神鉄豊中タクシー）におけるユニバーサルデザインタクシー（UD 車両）導入率（※ジャンボタクシー等の大型車両を除く）	

特定された インパクト	KPI／ 設定の考え方・施策	SDGs
		17の目標、169の ターゲット
	<p>目標：2030年3月期までに100%達成</p> <p>【設定の考え方・施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同社の本業である鉄道事業に関連し、兵庫県内の同社路線から相応に離れた地域に居住する沿線住民が、六甲山地を南北に越えていく同社路線を利用するためには、最寄り駅までのアクセス手段を確保することが、課題の一つとなっている。 ・そのため、神鉄タクシーが、神戸市北区を中心に、同社線のフィーダー輸送（※駅と街を結ぶ輸送）を担う一方、大阪神鉄豊中タクシーでは、沿線外の地域をカバーし、兵庫県民の同社路線の利用促進につなげている。 ・そうした同社グループのタクシー業においては、誰もが利用しやすく、環境にも優しいLPGハイブリッドのUD（ユニバーサルデザイン）車両への代替更新を進めており、2社合計で150両（※）を所有するタクシー車両のうち、合計94両（62.7%）がUD車両化されている。（※2024年3月31日現在。UD車両化が困難なジャンボタクシー等の大型車両を除く） ・今後も、沿線住民の利便性向上に加え、地球環境への負荷低減に資するUD車両の導入率100%をめざし、取り組んでいくことで、社会に対するポジティブインパクト増大への貢献が期待される。 ・また同社鉄道事業においても、利用者の利便性向上の観点から、従来より駅のバリアフリー化に取り組んでいる。バリアフリー法に基づく基本方針において整備目標として定められている対象駅16駅中15駅で、既にバリアフリー化が完了している（※2024年3月31日現在。1日当たり乗降人員3,000人以上、および市区町村が作成する基本構想に含まれる1日当たり乗降人員2,000人以上の駅が対象）。その他の駅についても、各駅の構造上等の実態に即して、スロープ新設や点字ブロック、バリアフリースイレ、エレベーターやエスカレーター等のバリアフリー施設の設置を順次進めており、沿線住民の重要な移動手段として、更なる利便性の向上に取り組んでいる。 	 <p>11.2</p>
健康および安全性 （ネガティブ）	<p>【KPI】（（1）単体／単年、（2）連結／単年）</p> <p>（1）（自社従業員向け）重大労働災害（※1）発生件数（※1：一度に3人以上の労働者が業務上死傷または罹病した災害）</p> <p>目標：2030年3月期まで0件を維持</p> <p>（2）（利用者向け）鉄道事業における有責事故（※2）およびバス・タクシー事業における死亡事故（※3）</p>	

特定された インパクト	KPI／ 設定の考え方・施策	SDGs
		17の目標、169の ターゲット
	<p>の各発生件数（※2：有責事故：鉄道事業法で定める鉄道事故のうち、警察の判断に基づき、同社に責が有るものと判断されたもの）（※3：死亡事故：他責は含まない）</p> <p>目標：2030年3月期まで0件を維持</p> <p>【設定の考え方・施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 同社グループでは、安全で利用しやすく、災害にも強い公共交通サービスの実現をめざすとともに、誰もが安心して利用できる、顧客に寄り添ったサービスの提供に努めている。 ・ (1) 同社は、従業員の労働災害および疾病を防止し、安全で衛生的な労働環境を作ることにより、従業員の安全を守り、身体および心の健康の維持・増進を図ることを目的として、「安全衛生管理方針」を定めている。この方針の中で、「ゼロ災害の達成」に向けて、改めて作業手順の遵守や基本動作の徹底を図るとともに、他社の災害事例を含めた情報の共有化や組織内のコミュニケーションの促進を図ることで、従業員の安全意識の高揚に取り組んでいる。 ・ 具体的な取り組みとしては、「ヒヤリハット」事例の報告・共有や、管理監督者による職場巡視の徹底、再発防止策の確認や危険予知等を推進することにより、毎年、重大労働災害の発生件数はゼロを維持しており、今後も重大労働災害の撲滅に向け、ゼロの継続が期待される。 ・ (2) 同社グループの本業である運輸事業において、最重要課題と言えるのが、利用者に「安心」・「安全」・「快適」な輸送を提供することであり、同社グループの「安全方針」にも掲げている。 ・ 鉄道事業においては、山間部が多いという同社沿線の特徴に鑑み、法面やトンネルの防災工事や排水設備の整備、防災情報監視システムの導入等、自然災害対策を計画的に実施するとともに、ソフト面においても、「絶対に事故を起こさない」という高い安全意識を持った人材教育と安全を最優先する職場風土の醸成にも取り組んでいる。（※鉄道事業における安全への取り組み等については、同社「安全報告書」に記載）。 ・ またバス事業・タクシー業においても、輸送の安全確保が最も重要であるという認識を、救命措置訓練や社内講習会等を通じて全従業員に徹底しており、内部監査等を踏まえ、必要に応じて是正措置や予防措置を行っている。 	 <p>3.6</p>  <p>4.7</p>  <p>8.8</p>

特定された インパクト	KPI／ 設定の考え方・施策	SDGs
		17の目標、169の ターゲット
	<ul style="list-style-type: none"> こうした様々な取り組みの結果、鉄道事業における有責事故、バス事業・タクシー業における死亡事故は近年発生しておらず、引き続きゼロ継続に向けた推進を行っていく方針である。 	
気候の安定性 (ネガティブ)	<p>【KPI】(連結／累計) グループにおけるCO2排出量(スコープ1・2)にかかる2013年度(2014年3月期)比削減率 目標：2013年度(2014年3月期)比 2030年度(2031年3月期)までに46%削減</p> <p>【設定の考え方・施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 同社グループは、沿線自治体や行政機関とも連携し、環境に優しい公共交通の利用促進を図るとともに、「地球環境対策委員会」を設置する等して、脱炭素社会、循環型社会、自然共生社会等の実現をはじめとした地球環境の保護・保全に積極的に取り組んでいる。 各事業における具体的な取り組みは、以下の通り。 <ol style="list-style-type: none"> ① 鉄道事業： <p>電力消費量が従来型車両に比べ約60%削減される新型車両の導入、車両の軽量化や照明設備のLED化等による鉄道車両の省エネ化を推進している。</p> ② バス事業・タクシー業： <p>タクシー業では、前記の「移動手段」においても記載した、消費燃料が従来車の50%程度と環境に優しいLPGハイブリッドのUD車両への代替更新、社内でのエコドライブコンテスト等による省エネ運転意識の醸成を図るとともに、バス事業では、急坂が多い神鉄バス路線の特性を踏まえた、EVバス導入の可能性を検討している。</p> ③ 不動産事業： <p>賃貸ビルにおける省エネ型の空調・照明の順次導入や、太陽光発電所(売電事業)を沿線2ヶ所で運営している。</p> ④ 流通業他： <p>同社グループにおける流通業(神鉄食彩館、セブン-イレブン)や飲食業(ケンタッキー・フライドチキン)におけるプラスチック製品の削減を推進している。</p> 気候変動リスクに対応した、これらの各種取り組みにより脱炭素社会を実現すべく、政府目標と整合する上記のCO2排出量削減目標の達成を、引き続きめざしていく。 	 <p>7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに</p> <p>7.1/7.2</p>  <p>13 気候変動に 具体的な対策を</p> <p>13.1/13.2</p>

V. モニタリング方法

KPI として設定した事項および重要と認められる事項について年に一度モニタリングを実施する。本 Mizuho ポジティブ・インパクトファイナンス PRO においては 2029 年 11 月 30 日までの融資期間を予定している。融資期間中に目標年を迎える KPI については、継続する目標の設定状況についてもモニタリングを実施する。融資期間を超える目標年が設定されている KPI については、目標達成に向けた進捗状況と最終弁済以降の対策についてモニタリングする。モニタリング方法は、KPI の実績を含む公開された最新資料およびヒアリングに基づき実施する。

以上

■本評価書に関する重要な説明

1. みずほ銀行は、ポジティブ・インパクトファイナンスを実施する神戸電鉄から供与された情報と、みずほ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」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

サステナブルプロダクツ部 総括チーム
sdgs.hyoukasyukai@mizuho-bk.co.jp