

株式会社常陽銀行が実施する 茨城交通株式会社に対する 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、株式会社常陽銀行が実施する茨城交通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ポジティブ・インパクト・ファイナンス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」へ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7月26日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

茨城交通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：株式会社常陽銀行

評価者：株式会社常陽産業研究所

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、常陽銀行が茨城交通株式会社（「茨城交通」）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、株式会社常陽産業研究所による分析・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。常陽銀行は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、常陽産業研究所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、常陽銀行及び常陽産業研究所にそれを提示している。なお、常陽銀行は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、PIF 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 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 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。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. PIF 原則への適合に係る意見

PIF 原則 1

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。

常陽銀行及び常陽産業研究所は、本ファイナンスを通じ、茨城交通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、茨城交通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。

PIF 原則 2

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。

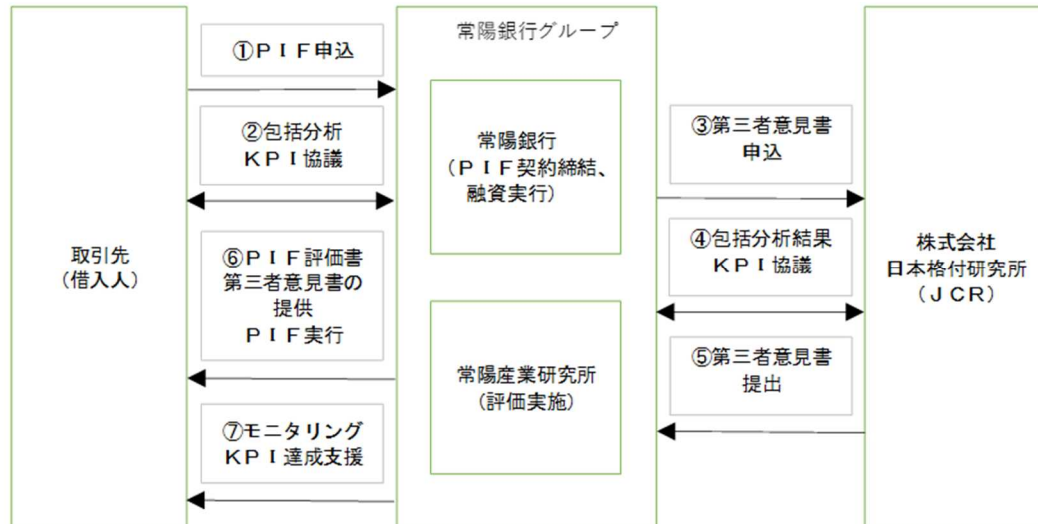
JCR は、常陽銀行が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

- (1) 常陽銀行は、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 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 人以下などだ。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：常陽銀行提供資料)

- (2) 実施プロセスについて、常陽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、常陽銀行からの委託を受けて、常陽産業研究所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。

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、全て常陽産業研究所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、常陽産業研究所が、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茨城交通から貸付人である常陽銀行及び評価者である常陽産業研究所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・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。



JCR Sustainable
PIF for SMEs

(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

新井 真太郎

新井 真太郎

担当アナリスト

間場 紗壽

間場 紗壽



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



ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

茨城交通株式会社



2024年7月26日

株式会社常陽産業研究所

目次

1. はじめに.....	1
2. 会社概要.....	2
(1)会社概要.....	2
(2)沿革.....	6
(3)組織体制.....	9
(4)経営理念、ビジョン.....	11
(5)事業概要.....	13
(6)業界課題への対応.....	23
(7)人材育成・福利厚生.....	27
(8)環境・社会活動.....	29
3. 包括的なインパクト分析.....	32
(1)インパクトエリア/トピックの特定.....	32
(2)事業活動エリアにおけるインパクトニーズ.....	34
(3)テーマの設定.....	35
4. インパクトの評価.....	36
(1)交通を通じた地域活性化への貢献.....	36
(2)環境に配慮した事業活動の実施.....	41
(3)働きがいのある職場環境の整備.....	45
5. 管理体制.....	52
6. 常陽銀行によるモニタリング.....	53

1. はじめに

常陽産業研究所は、常陽銀行が茨城交通株式会社(以下、茨城交通)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、茨城交通の企業活動が、社会面、社会経済面、環境面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」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¹に対するファイナンスに適用している。

■本ファイナンスの概要

資金調達者の名称	茨城交通株式会社
調達金額	600,000,000 円
調達形態	証書貸付
契約期間(モニタリング期間)	2024 年 7 月 26 日～2029 年 7 月 31 日
資金用途	諸経費支払資金

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、会社法の定義する企業。

2. 会社概要

(1) 会社概要

茨城交通は、茨城県水戸市に本社を置き、乗合バス事業、旅行業・観光バス事業等、地域の「足」を担うべく様々な事業を行っている。1944年に創業し、現在はバス609台、タクシー78台を有している。

乗合バス事業は、路線バス・高速バス・空港バスがある。路線バスは、水戸市、日立市を中心に茨城県の県央・県北地域に路線網を有しており、水戸都市圏²では最も多くの路線バスを運行している。高速バス・空港バスは、茨城県の県央・県北地域を発着地とし、東京駅・新宿・秋葉原等の東京方面行きや成田・羽田・茨城の空港行き等、10路線を運行している。

旅行業・観光バス事業は、25席の小型バスから55席の大型バスに至るまで多様なサイズの車両を有し、あらゆる顧客のニーズに対応した旅行商品企画と、地域密着のきめ細やかな営業を展開している。また、学校の遠足・修学旅行、企業や地域の観光バス旅行等も担い、安全で快適なバス旅行を提供している。

その他、付随する事業として、広告事業（ラッピングバス等）、保険業（自動車の任意保険等）、不動産業（水戸市、那珂市、常陸太田市他）、レンタカー事業（日立市他）、タクシー業（大子町、日立市他）、自動車運行管理請負業（子会社の運行マネジメントサービス株式会社が実施）等を行っており、事業領域は多岐にわたっている。

<茨城交通の路線バス車両>



出所：茨城交通ウェブサイト

² 都市圏とは中心となる都市および、その影響を受ける地域(周辺地域、郊外)をひとまとめにした地域の集合体であり、行政区分を越えた広域的な社会・経済的なつながりを持った地域区分のことを指す。

社名	茨城交通株式会社
代表者	代表取締役社長 任田 正史
住所	〒310-0055 茨城県水戸市袴塚 3-5-36
事業所	水戸オフィス 〒310-0055 茨城県水戸市袴塚 3-5-36 日立オフィス 〒316-0013 茨城県日立市千石町 2-14-10 バス営業所 12 箇所 案内所 2 箇所 整備工場 2 箇所
創業年月	1944 年 8 月
設立年月	2009 年 3 月
事業内容	一般乗合旅客自動車運送事業 一般貸切旅客自動車運送事業 一般乗用旅客自動車運送事業 特定旅客自動車運送事業 旅行業 自動車整備業・不動産業・広告業・保険業・レンタカー業
資本金	100 百万円
従業員	1,104 名(2023 年 9 月末時点)
取得許認可	茨城県知事登録 旅行業第 2-594 号(第二種旅行業務)
主要取引先	<主要仕入先> 茨城日野自動車株式会社、茨城いすゞ自動車株式会社、三菱ふそうバス・トラック株式会社 <主要販売先> 茨城県他各自治体、日立製作所グループ、一般顧客
関係企業	株式会社みちのりホールディングス 運行マネジメントサービス株式会社 なの花交通バス株式会社
保有設備	バス 609 台 タクシー 78 台 (いずれも 2024 年 4 月末時点)

茨城交通は、北関東・東北で同じようにバス会社を運営する株式会社みちのりホールディングス（以下、みちのりホールディングス）の100%子会社である。バス業界を取り巻く環境は厳しさを増しているが、みちのりホールディングスではグループ内で地域をまたいだ広域連携（ベストプラクティスの横展開やハンズオン支援）を図り、交通サービスの品質向上に向けた施策を講じている。

社名	株式会社みちのりホールディングス	
代表者	代表取締役グループ CEO 松本 順	
住所	〒100-6608 東京都千代田区丸の内 1-9-2 グラントウキョウサウス タワー8階	
事業所	本社	〒100-6608 東京都千代田区丸の内 1-9-2
	東京事業所	〒100-0006 東京都千代田区有楽町 1-7-1
設立年月	2009年3月	
事業内容	傘下の公共交通事業者の持株機能および長期的・持続的な事業価値の向上	
資本金	300百万円	
みちのり グループ	茨城交通グループ 岩手県北バスグループ 福島交通グループ 会津バスグループ	関東自動車グループ 湘南モノレール みちのりトラベルジャパン 佐渡汽船

また、茨城交通が100%株式を保有する子会社として、役員車や送迎バスの運行管理請負を営む運行マネジメントサービス株式会社（以下、運行マネジメントサービス）、千葉県佐倉市を中心に乗合バス・貸切バス事業を営む、なの花交通バス株式会社（以下、なの花交通バス）がある。

社名	運行マネジメントサービス株式会社	
代表者	代表取締役社長 任田 正史	
住所	〒101-0047 東京都千代田区内神田 2-6-9 翔和鎌倉橋ビル 6F	
事業所	本社・営業本部	〒101-0047 東京都千代田区内神田 2-6-9
	茨城支社	〒316-0013 茨城県日立市千石町 2-14-10
設立年月	2019年3月	
事業内容	自動車運行管理請負業 特定信書便事業	
資本金	10百万円	
従業員	153名(2023年9月末時点)	

社名	なの花交通バス株式会社
代表者	代表取締役 富田 篤史
住所	〒285-0017 千葉県佐倉市城内町 247-1
事業所	本社車庫 〒285-0017 千葉県佐倉市城内町 247-1 東京港南営業所 〒108-0075 東京都港区港南 5-3-27
設立年月	1999年1月
事業内容	一般貸切旅客自動車運送事業 一般乗合旅客自動車運送事業 特定旅客自動車運送業 旅行業 一般乗用旅客自動車運送事業 貨物軽自動車運送事業
資本金	33百万円
従業員	63名(2023年9月末時点)

(2) 沿革

茨城交通は2019年5月に、水浜電車を前身とし茨城県の県央県北エリアでバス事業を営む茨城交通と、常北電鉄を前身とし日立エリアでバス事業を営む日立電鉄交通サービスが合併（茨城交通が存続会社）により経営統合しており、茨城交通の沿革に加えて日立電鉄交通サービスの沿革についても整理する。

1) 茨城交通の沿革

明治40年代から、地方の開発や都市交通を目的とした軽便鉄道³や軌道が新しい交通機関として登場する中、1922年12月に水戸・磯浜間に茨城交通の前身となる水浜電車株式会社が開業した。

茨城県内各地で営業していた鉄道事業者とそれに付随するバス事業は、戦時下における極度の物資不足、特に燃料、資材の不足で四苦八苦の状態であり、単独経営は困難を極めていた。そこで政府は、運行系統、運行回数、運行時刻等を再検討し、輸送力を増強し、輸送効率を高めるために、ブロック別に企業統合を行うこととした。

茨城県下においては、南部、中部、北部ブロックに区分した。北部ブロックには、茨城鉄道、湊鉄道、水浜電車、常北電鉄、袋田温泉自動車の5社があり、そのうち常北電鉄を除く4社が1944年8月に合併し、茨城交通株式会社が設立された。

戦後は石油不足が深刻であったため、しばらくは苦しい状況が続いたが、次第に石油事情に好転の兆しが見え始め、1948年頃から休止路線の復活に力を入れ始めた。1950年頃からは新路線免許の出願を行い、次々に新路線バスの営業を開始した。観光分野においては、1954年11月に熱海への貸切バス運行を実施した。これは、同社のバスが最初に行った県外への長距離バスの運行であり、また初の団体観光客を募集によるものであった。また、当時は運転士の他に車掌が乗車するツーマンバスが主流であったが、1968年からワンマンバスの運行を開始し、1980年には全路線が完全ワンマンバス化する等、バス運行の合理化も進められてきた。

このように、戦後の復興と合わせて同社のバス事業は拡大してきたが、1970年代以降から、全国的なモータリゼーションによりバスの利用者は次第に減少していった。

2009年に地域の公共交通の維持・発展を図るため、茨城交通は新会社を設立して旅客自動車運送事業等の全事業を承継し、新会社の商号を茨城交通株式会社（現法人）に変更するとともに、みちのりホールディングスの出資を受けて完全子会社となった。そ

³ 一般的な鉄道よりも規格が簡便で、安価に建設された鉄道であり、「軽便鉄道法」に基づいて建設された鉄道を指す。

の後、茨城交通はグループの組織再編による事業運営の効率化や事業分野ごとの事業改善の取組みを推進し、経営体制を強化していった。

2017年12月にはみちのりホールディングスが日立電鉄交通サービスの全株式を取得し、茨城交通とともにみちのりホールディングスの100%子会社となり、2019年5月には日立電鉄交通サービスと吸収合併による経営統合を実施した。

<茨城交通の沿革>

年月	概要
1922年12月	水戸・磯浜間に茨城交通の前身となる水浜電車株式会社が開業
1944年8月	水浜電車を含む茨城県内の交通事業者4社の統合により茨城交通株式会社設立
1950年	新路線免許の出願を行い、次々に新路線バスの営業開始
1954年11月	初の団体観光客を募集、熱海への貸切バス運行を実施
1970年	整理券方式によるワンマンバスの運行開始
1988年	水戸から東京間高速バス運行開始
2009年3月	事業承継のために新会社を設立
2009年7月	新会社が旧茨城交通株式会社の旅客自動車運送事業等を承継し、商号を茨城交通株式会社（現法人）に変更
2009年8月	株式会社みちのりホールディングスの出資を受け完全子会社となる 松本順氏が代表取締役社長に就任
2010年2月	茨交県北バス株式会社からバス事業部門を分割承継
2010年4月	任田正史氏が代表取締役社長に就任
2010年6月	茨城オート株式会社からバス事業部門を分割承継
2013年12月	茨交自動車整備株式会社を吸収合併
2014年1月	茨城オート株式会社から大子営業所の事業を譲受
2019年5月	日立電鉄交通サービス株式会社と吸収合併により経営統合
2023年4月	電鉄タクシー株式会社を合併

出所：茨城交通提供資料

2) 日立電鉄交通サービスの沿革

日立電鉄交通サービスの前身となる常北電気鉄道株式会社は、1927年7月に茨城県旧太田町の有志の出資により設立された。その後、戦時下において株式会社日立製作所（以下、日立製作所）も軍需工場として工場群を強化拡充するようになり、同社の役割は沿線の日立製作所各工場の従業員輸送が中心となっていた。さらに経営の安定化を図るため、日立製作所の出資を受け、1941年3月に日立製作所グループの傘下となった。

バス事業は、創業当初から行われており、当時は付帯事業的な色彩が強かったものの、戦時中の陸運事業統合や、他のバス会社の買収、日立製作所関連の輸送需要増大により、同社のバス事業も大きく拡大した。その後、1999年に株式会社日立電鉄バスを設立し、同年バス事業全体を同社に移管、2005年10月に名称を日立電鉄交通サービス株式会社に変更した。

2017年12月には、みちのりホールディングスの完全子会社となり、2019年5月に茨城交通と、同社を存続会社とする吸収合併により経営統合を実施した。

<日立電鉄交通サービスの沿革>

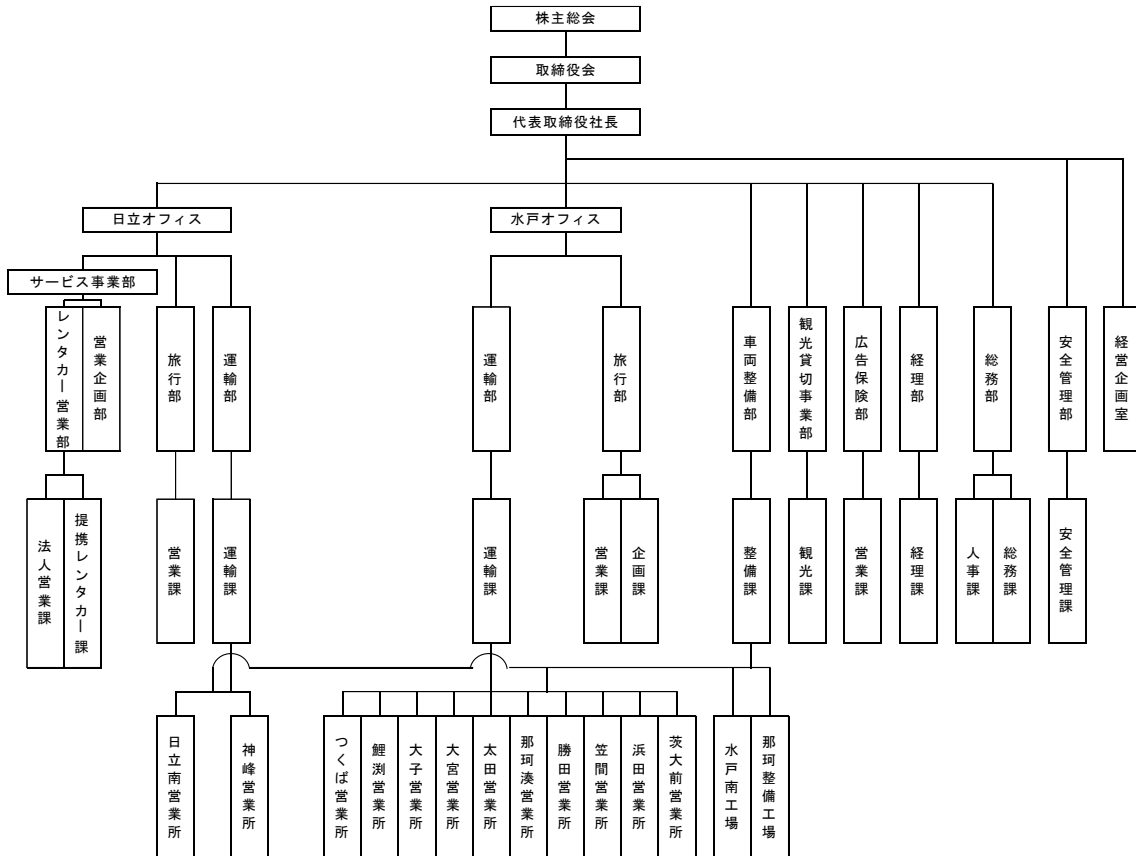
年月	概要
1927年7月	常北電気鉄道株式会社設立
1927年11月	一般乗合自動車業営業開始
1941年3月	株式会社日立製作所のグループ傘下に入る
1944年7月	商号を常北電気鉄道株式会社から日立電鉄株式会社に変更
1999年3月	関係会社 株式会社日立電鉄バス設立
1999年5月	バス事業全体を株式会社日立電鉄バスに移管、同年6月より営業開始
2005年3月	日立電鉄線を廃止し、鉄道事業から撤退
2005年10月	株式会社日立電鉄バスの商号を日立電鉄交通サービス株式会社に変更
2007年10月	「でんてつハイカードシステム」本格稼動
2008年4月	「バスIC定期券」および「企業実績定期券」運用開始
2012年3月	日立電鉄株式会社が清算終了し日立電鉄交通サービス株式会社が日立製作所の完全子会社となる
2013年3月	新交通システム(BRT)開通
2017年12月	日立電鉄交通サービス株式会社が株式会社みちのりホールディングスの完全子会社となる
2019年5月	日立電鉄交通サービス株式会社が茨城交通株式会社と合併

出所：茨城交通提供資料

(3)組織体制

茨城交通は、下図の通り統合前の茨城交通の流れをくむ水戸オフィスと、日立電鉄交通サービスの流れをくむ日立オフィスがあり、それぞれに「運輸部」「旅行部」「サービス事業部（日立オフィスのみ）」で構成され、各営業所が所属している。

<組織図>



出所：茨城交通提供

運輸部は、各営業所に運転士が所属しバスやタクシーの運行を担うとともに、運輸課では営業所の運行管理、各種許認可等に係る申請手続き、新しい路線の企画、自治体との調整等を行っている。

旅行部は自社で販売する旅行商品の企画営業を行う。企画課でバスツアーをはじめとした自社旅行商品の企画を行い、営業課にて自社旅行商品や企業・学校等のバスツアー等の営業を行っている。

サービス事業部は法人向けにレンタカー事業を、日立エリアを中心として全国的に展開している。

また、共通の本部機能としては、以下7つの部署がある。

広告保険部は、広告代理業と保険代理業を営んでいる。広告代理業では、バス媒体を中心とした広告の企画営業を行っており、車外広告としてラッピングバスやリアウインドウ広告が、車内広告として社内ポスターや社内放送等がある。保険代理業では、社内のバス・タクシー車両の保険をはじめ、旅行の損害保険、社員・取引先等への各種保険商品の販売を行っている。

観光貸切事業部は、自社の旅行部が企画する旅行商品に加え、社外の旅行エージェントからもオーダーを受け、観光バスの配車やバスガイドの手配を行っている。

車両整備部は、那珂整備工場・水戸南工場に加え、各営業所にある整備場の自動車整備士が所属し、車両の整備を行っている。那珂整備工場・水戸南工場では、車検等の法定の定期点検・整備や板金塗装等、営業所では日常的な点検・整備を行っている。自社の車両に対する整備が中心だが、民間車検場として、社外の車検や整備にも一部対応している。

上記以外には、予算の管理や新事業・会社全体の企画を行う経営企画室、社員の安全指導や事故分析を行う安全管理部、人事・総務管理業務を行う総務部、経理業務を行う経理部がある。

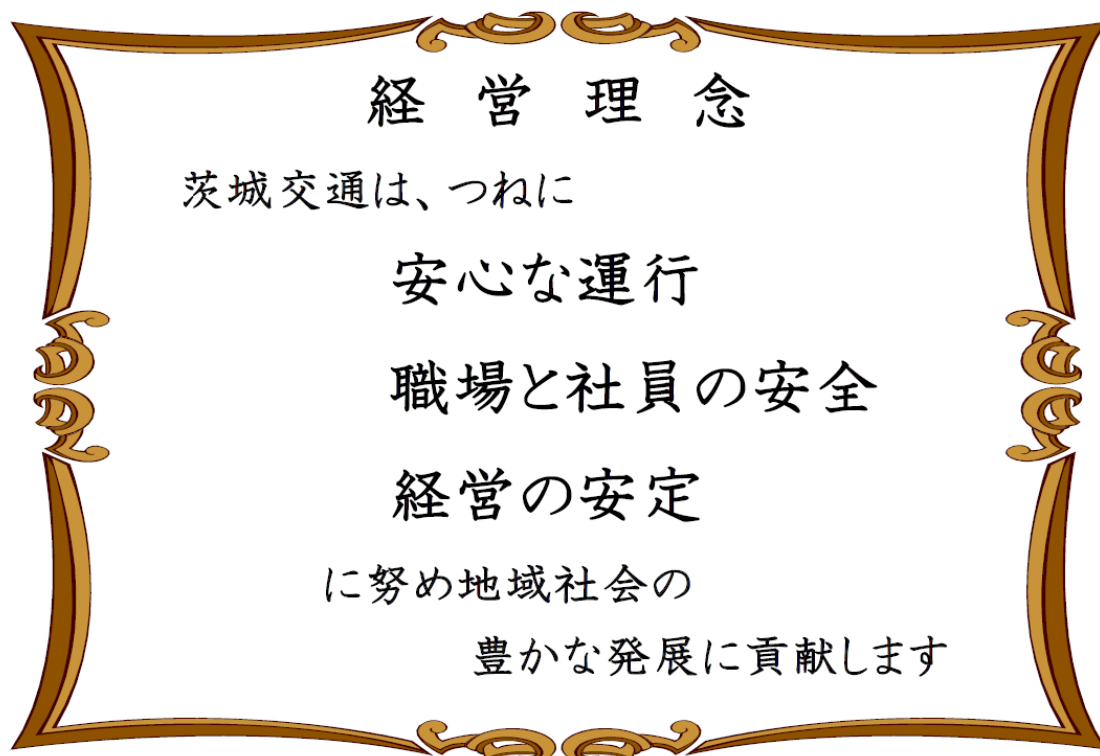
(4)経営理念、ビジョン

1) 経営理念

地域の公共交通、特にバスの交通は、高齢者の買い物・通院や学生の通学等、車を運転できない地域住民にとってなくてはならない存在である。そのバス路線をしっかりと維持していくことは、地域住民の安心につながり、人口減少に苦心している地域の活性化にもつながる。

このように社会に対して、茨城交通が非常に重要な意味と責任を持っているという認識の上、「茨城交通は、つねに『安全な運行』『職場と社員の安全』『経営の安定』に努め地域社会の豊かな発展に貢献します」を経営理念として社内に掲示している。

<経営理念>



出所：茨城交通提供

2) みちのりホールディングスのビジョン

みちのりホールディングスでは、以下の3つをグループ共通のビジョンとして掲げ、現場と共に日々の交通サービスの変革に挑み続けるとし、茨城交通においても、同ビジョンに沿った取組みを行っている。

具体的には、「公共交通のネットワークの最適化」では、地域のニーズを踏まえ、必要に応じて実証運行等も行い、新規路線の開拓および再編によって路線を維持している。「地域の観光産業への参画と貢献」では、旅行のアウトバウンドおよびインバウンド客に向けた各種イベントへの輸送を行うことや、路線バスを使った観光モデルコースの企画・発信等を行っている。「環境適応型の新しい交通システムの確立」では、廃線になった日立電鉄線の跡地を利用したひたち BRT の運行、中型バスでの全国初のレベル4 実現を目指した自動運転の実証実験、EV バスをはじめとした環境配慮バスの導入推進等を行っている。

<みちのりホールディングスの三つのビジョン>

■ 公共交通のネットワークの最適化

安全性を確保した上で乗客の視点で常に路線ネットワークを見直し、また住民に移動の権利を保障しようとする自治体のパートナーとして有機的な輸送機能を提供し、交通インフラの安全性と持続性を次世代に向けて維持することが出来るように絶え間のない変革に臨み続ける。

■ 地域の観光産業への参画と貢献

地元のお客様に良質な旅行・観光の機会を提供し続けると同時に、外国を含む遠隔地から私たちのエリアを訪れるお客様に、地域の魅力を存分に味わっていただくことの出来るサービスを提供し、地域の観光産業の発展の一翼を担っていく。

■ 環境適応型の新しい交通システムの確立

事業から生じるキャッシュフローの一部を安定的に新たな設備の調達に振り向け、環境適応性の向上を続ける。また、低炭素型バスを導入したり、自治体等との協働を通じて BRT (Bus Rapid Transit=次世代型バス交通システム) の運行事業に進出したりすることによって低炭素型社会の実現をサポートする。

出所:みちのりホールディングス ウェブサイトを基に常陽産業研究所作成

(5) 事業概要

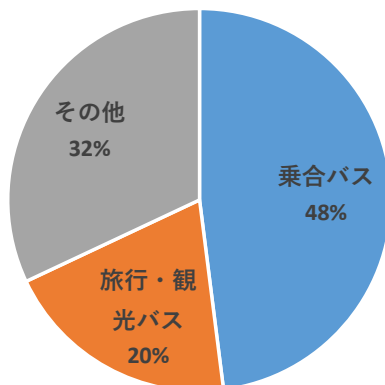
1) 事業構成

茨城交通の事業は、「乗合バス事業」「旅行業・観光バス事業」「その他事業」に大別される。2023年9月期の事業別売上高構成比は、乗合バス事業が48%、旅行業・観光バス事業が20%、その他事業が32%となっている。一方、人員構成比は乗合バス事業が77%、旅行業・観光バス事業が14%、その他事業が9%となっている。

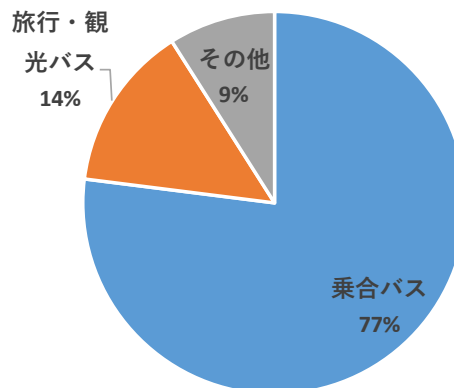
<事業構成>

事業区分	事業	概要
乗合バス事業	路線バス事業	茨城県県央・県北地域を中心とした路線バスの運行
	高速バス・空港バス事業	茨城県県央・県北地域を発着とした東京方面行き・空港行き等の高速バスの運行
	コミュニティバス・福祉バス事業	茨城県内自治体のコミュニティバス、福祉バス等の運行
旅行業・観光バス事業	旅行業	バスによる移動を中心とした国内の宿泊・日帰り旅行商品の企画・運営
	観光バス事業	多様なラインナップの観光バス（貸切バス）、バスガイドの対応
その他事業	広告事業	ラッピングバス、車内外広告等の対応
	自動車整備業	車検、塗装・架装・板金修理等の対応
	タクシー業	大子町、日立市でタクシー業を営む
	保険業	損害保険代理店、自動車任意保険等を提供
	不動産業	水戸市・那珂市・常陸太田市他で賃貸業を営む
	レンタカー事業	日立市を中心にレンタカーを提供

<売上高構成比>



<人員構成比>



出所:ヒアリングにより常陽産業研究所作成

また、社員の職種は下表の5つに区分される。それぞれの役割に応じて、日々知識・技能の向上を図り、各事業を推進している。

<社員の職種>

社員区分	主な役割
運転士職	バス・タクシーの運行、車両の運行前点検（日常点検）
自動車整備職	車両の点検・整備や車検、車両の塗装、架装、板金修理等
事務職	バスの運行管理、新しいバス路線の企画、イベント輸送の手配、その他事務
営業職	自社商品（旅行プラン、観光・貸切バス、広告、保険）の企画・営業、旅行への添乗
バスガイド職	旅程管理、旅行への添乗・案内、飲料提供等の社内サービス、安全運行のサポート

出所:ヒアリングにより常陽産業研究所作成

次項以降、各事業の詳細について事業区分ごとに説明する。

2) 乗合バス事業

①路線バス事業

茨城交通は、茨城県の県央・県北地域の水戸都市圏、日立都市圏を中心に9市5町村に68路線、約300台の乗合バスを有し、路線バスを運行している。2023年9月期の利用者は延べ約1,000万人となっており、住民の日常・社会生活の確保、活発な地域間交流等に欠かせない交通インフラとなっている。

<路線バスの路線数>

都市圏	構成市町村	路線数
水戸都市圏	水戸市、ひたちなか市、笠間市、那珂市、常陸大宮市、茨城町、城里町、大洗町、太子町(※)	45 路線
日立都市圏	日立市、常陸太田市、北茨城市、高萩市、東海村	23 路線

※太子町は茨城交通内では茨城オフィス管轄の為、便宜的に水戸都市圏に含めている。

出所:ヒアリングにより常陽産業研究所作成

同社は、乗客の利便性向上のため、2011年5月よりウェブサイトから時刻表・経路・運賃の検索ができるシステムを運用している。中でも、2021年3月より運用を開始した「バス位置情報サービス」は、あと何分でバスが到着するか等、リアルタイムの運行情報が確認できるようになっている。さらに混雑を避けたいというニーズを受け、車内カメラ・AIによる自動感知や乗降車データ等を活用し、バス内の混雑状況についても同サービスで発信している。他にも下記の表の通り、目的に応じた検索ができる。

<バス位置情報サービス他>

名称	検索目的	概要
バス位置情報サービス	リアルタイムの運行情報・混雑情報の確認	乗降するバス停を入力すると、あと何分でバスが到着するか等、バス停に接近するバスの運行情報や車内の混雑情報が表示される。
経路・運賃検索	発着時間・経路・運賃の確認	出発地と到着地に、停留所・駅名、住所、ランドマーク等を入力すると、所要時間、経路、運賃、乗り継ぎ情報等が検索できる。
行きたいところ一覧検索	前後も含めた発着時間・経路・運賃を一覧で確認	自分の行きたい停留所・駅、ランドマークまでのバス・鉄道時刻や徒歩時間、運賃の一覧が検索できる。
時刻表検索	時刻表の確認	停留所・駅名や住所、ランドマークから、該当する停留所・駅の時刻表を検索することができる。

出所:茨城交通ウェブサイトを基に常陽産業研究所作成

また、キャッシュレス決済（電子マネー）への対応として、日立電鉄交通サービスは、2007年10月に当時のバス会社としてはまだ例がなかった自社の交通系ICカード「でんてつハイカード」を導入した。茨城交通においても2015年12月に「いばっピ」を導入し、日立電鉄交通サービスとの合併に伴い、2023年11月にでんてつハイカードをいばっピに統合した。

いばっピは、2023年9月時点で12万枚が発行されており、路線バスの運賃支払の内、約7割（金額ベース）がいばっピによって決済されている。利用者は各種割引運賃で乗車できる他、「いばっピWebサービス」を併用することで、定期券購入、オートチャージ、利用履歴・確認等、スマホ・PCから簡単に設定・確認ができる。

さらに2024年2月には、一般路線バス全車両（約400台）でクレジットカードタッチ決済・QRコード決済を可能とすることで、地域外の観光客やバスを普段使わない地域住民の利用促進を図っている。

<「いばっピWebサービス」>



The graphic features the title "いばっピ Web サービス" in large, colorful characters. Below the title, a blue banner lists four service features: "●新定期券の予約" (New regular ticket reservation), "●定期券の継続購入" (Regular ticket renewal), "●オートチャージ設定" (Auto-charge setting), and "●利用履歴・残高確認" (Usage history and balance check). Three speech bubbles provide user scenarios: 1. "まだ「いばっピ」をお持ちでない方も、ネットで定期券のお申し込みができます!" (Even if you don't have it yet, you can apply for regular tickets online!) with an image of a ticket. 2. "あっ! もうすぐ定期券の期限切れ! …… でも大丈夫。いばっピWebサービスなら、窓口まで行かなくても、ネットでスムーズに更新できます。" (Ah! My regular ticket is expiring soon! ... but it's okay. With the service, you can renew smoothly online without going to the counter.) 3. "あっ! 残高不足で、小銭もない! …… そんなピンチにさようなら。オートチャージ設定で、いつでも安心して「いばっピ」を使えます。" (Ah! I don't have enough balance and no change! ... Goodbye to such a pinch. With auto-charge, you can use it safely anytime.) To the right is a smartphone displaying the app's interface.

出所: 茨城交通ウェブサイト

②高速バス・空港バス事業

茨城県の県央・県北地域を発着として、東京駅・新宿・秋葉原等の東京方面行きや成田・羽田・茨城の空港行き等 10 路線を運行している。

乗客が長距離の移動を快適に過ごせるように、特に走行距離が長い仙台・山形線は、3列シートバスを採用しており、ゆったりとした空間を確保している。また、乗客の利便性向上を図るため、前述のバス位置情報サービスが利用できる他、一部路線や車両では Wi-Fi 環境を構築し、USB コンセントも設置している。さらに、2024 年 4 月より「みと号」「勝田・東海線」「関東やきものライナー」「茨城空港線」ではキャッシュレス決済が可能となっている。

<高速バス・空港バス>

名称	主な発着地	最大運行本数(日)	キャッシュレス決済
みと号	水戸-東京駅	8 往復 (24 往復)	可
高萩・日立線	高萩・日立-東京駅	9 往復 (14 往復)	
東京ディズニーリゾート®線	いわき・日立・水戸-東京ディズニーランド®	1 往復 (3 往復)	
勝田・東海線	東海・勝田-東京駅	3 往復	可
関東やきものライナー	益子・笠間-秋葉原駅	3 往復	可
仙台・山形線	水戸・日立-仙台・山形	1 往復	
大子・大宮・太田線	大子・大宮・常陸太田-東京駅	6 往復	
茨城空港線	常陸太田・水戸-茨城空港	4 往復	可
成田空港線	日立・水戸-成田空港	2 往復	
羽田空港線	日立・水戸-羽田空港	2 往復	

※最大運行本数のカッコ内の往復数は共同運行会社分を含めた本数

出所：茨城交通ウェブサイト、ヒアリングを基に常陽産業研究所作成

③コミュニティバス事業

路線バスでの公共交通機関としての実績を活かし、茨城県内各自治体のコミュニティバスの運行を受託している。コミュニティバスは、地域のニーズを受け、各自治体が企画した路線バスであり、茨城交通では、ひたちなか市、大洗町、笠間市、大子町から受託し、バスを運行している。

<コミュニティバス>

自治体名	名称
ひたちなか市	スマイルあおぞらバス
大洗町	町内循環バス「海遊号」「なっちゃん号」
笠間市	かさま観光周遊バス
大子町	みどり号

出所：ヒアリングにより常陽産業研究所作成

3) 旅行業・観光バス事業

①旅行業

バスによる移動を中心とした国内の宿泊・日帰り旅行商品を企画している。具体的には、プレミアム観光バス「葵」で行く四季折々のバスツアーや、茨城交通がオフィシャルパートナーを務める水戸ホーリーホックのバスツアー等スポーツ観戦を組み入れたプラン、宝塚や劇団四季、歌舞伎座、明治座等の観劇を組み入れたプランを企画している。また、バスをみの移動に縛られず、飛鳥Ⅱ等の豪華客船クルーズも併用したプラン等、多種多様なニーズに対応している。

また、ポイントをためることでキャッシュバックがあるポイントカード等リピート利用者に対する特典の付与や、参加者情報を基にしたダイレクトメールやX(旧 Twitter)を通して、新規ツアー情報等の発信を行っている。

<旅行プランイメージ(飛鳥Ⅱ日南花火クルーズ4日間)>



出所:茨城交通提供

②観光バス事業

プレミアム観光バス「葵」をはじめ、車いすの方でも安心して利用できるリフト搭載バス、25席の小型バスから55席の大型バスまでバリエーションに富んだ車両を保有している。また、学校の遠足・修学旅行、企業や地域の観光バス旅行等、多様なニーズに対応できる体制をとっている。

プレミアム観光バス「葵」は、定員数55名の大型バスと同じ車体の大きさ(全長11.99m)で、定員数を32名とすることで、ゆったりとした空間を確保し、快適なバス旅を提供している。

<プレミアム観光バス「葵」>



出所:茨城交通ウェブサイト

リフト搭載バスは、車椅子に乗ったまま乗り降りができるリフトを搭載している。車椅子は車内に2台まで積載でき、乗降の際に、運転士・バスガイドがサポートすることで、車椅子に乗ったままの旅行も可能としている。

<リフト搭載バス>



出所:茨城交通ウェブサイト

また、茨城交通では自社でバスガイドを採用・育成している。旅行をさらに快適にするおもてなし、旅程管理や緊急時の対応等、安全な運行をサポートする。

4) その他事業

① 広告事業

茨城交通は、バスを媒体にした各種広告を手掛け、県内の自治体や民間企業等が利用している。

A) ラッピングバス&バス車外広告

茨城交通では約 400 台の乗合バスが 1 日約 36,000 キロもの距離を走行し、通勤・通学やショッピング等様々な目的で幅広い層の乗客がバスを利用している。また、歩行者や自動車の運転手にも目に入りやすいといった特徴を活かし、大きなバスの車体を最大限に利用した広告「ラッピングバス」や、他の車両からの目線の高さに位置し、後続車両や歩行者等、街中で遠くからでも目に留まるバス車外広告を手掛けている。

<ラッピングバスの例(日立かみね動物園)>



<バス車外広告(リアウインドウ広告)>



出所: 茨城交通ウェブサイト

B)バス車内広告&バス停広告他

車内広告は、通勤通学等で利用する乗客が毎日目にするものであり、反復広告効果が期待できる。バス停留所広告は、バスの利用者に加え、歩行者や自家用車の方々にも目につきやすい広告となっている。その他、ひたちなか海浜鉄道の駅構内(那珂湊駅構内、那珂湊駅前ロータリー)に野立看板を有している。

<バス車内広告(車内ポスター)>



<バス停留所広告>



<野立看板>



出所:茨城交通ウェブサイト

②自動車整備業

茨城交通は茨城県那珂市に「那珂整備工場」、水戸市に「水戸南工場」と2つの整備工場を有している。那珂整備工場は、関東運輸局指定の民間車検場であり、バス運行を支える高い技術力を生かし、自社保有車両の他、社外の車両の車検にも対応している。水戸南工場では、トラック・バス車両の塗装、架装、板金修理等を行っている。

③タクシー業

大子町エリアで「茨交タクシー」、日立市エリアで「電鉄タクシー」の名称でタクシー業を行っている。

また、通常的一般タクシーの他に、茨城県北エリアの観光名所を回る事ができる観光タクシーや、通院やリハビリ・デイサービスセンター等の送迎に利用できる福祉タクシー、AIを活用した乗合タクシー等の運行も行っている。

<観光タクシーいばらき周遊の旅(電鉄タクシー)>



出所: 茨城交通ウェブサイト

④その他の事業

その他付随する業務として、損害保険の代理店として自動車任意保険や旅行保険等の保険業、水戸市・那珂市・常陸太田市他で月極時駐車場等の賃貸業、日立市を中心に法人向けのレンタカー業等を行っている。

また、子会社の運行マネジメントサービスでは、役員車、送迎バスの運行管理請負事業を全国的に展開している。

(6) 業界課題への対応

1) 業界課題

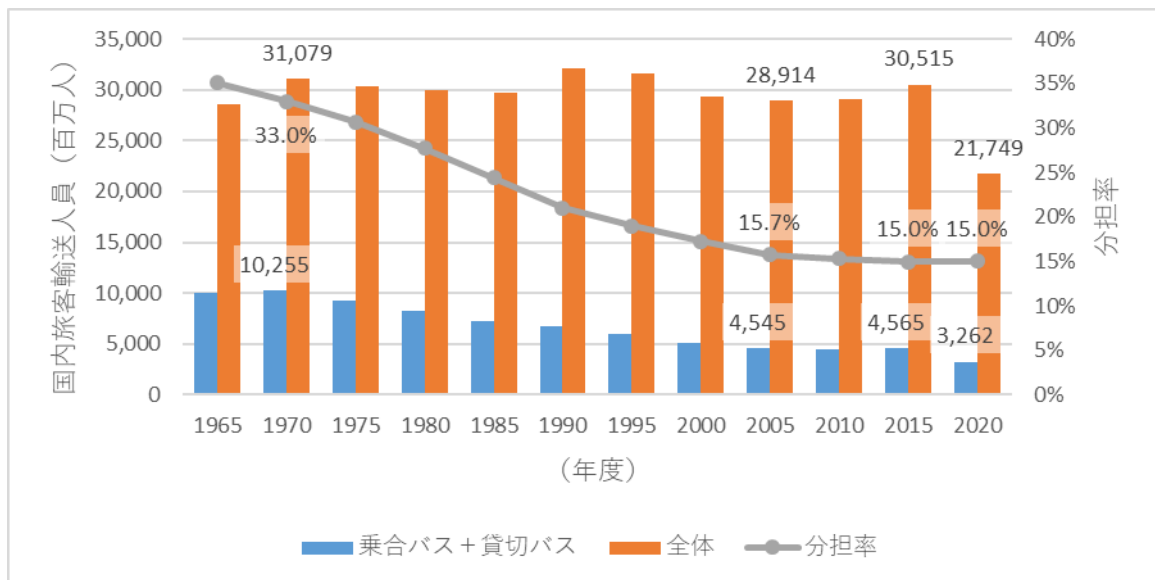
① バス旅客輸送の動向

バス（乗合バス・貸切バス）の国内の旅客輸送人員は、1970年度の10,255百万人をピークとして減少傾向にあり、2005年度には4,545百万人とピークの半分以下の水準にまで減少した。その後、旅客輸送人員数は下げ止まり、2015年度は4,565百万人と微増になったものの、2020年度は3,262百万人とコロナ禍の影響で大幅に減少している。

バス以外の輸送機関も含めた国内の総旅客輸送人員⁴の推移をみると、2020年度はコロナ禍の影響で大幅減となったものの、2015年度時点では30,515百万人（1970年度31,079百万人）と、トータルの総旅客輸送人員は大きく変動していない。そのため、バス輸送の分担率（総旅客輸送に占めるバス輸送人員の割合）は、1970年度時点で33.0%だったが、2020年度には15.0%まで減少しており、乗客がバス以外の移動手段へシフトしていることがわかる。

このような、乗客数の減少や後述する運転士の不足問題は、バス会社の経営にも大きな影響を与えており、全国的に路線バスの減便や廃止が進んでいる。

<国内旅客輸送人員(全体、バス)の推移および分担率(バス)の推移>



出所：(公社)日本バス協会「2022年度版 日本のバス事業」を基に常陽産業研究所作成

⁴ 統計の対象となっている輸送機関は、自動車(乗合バス、貸切バス、ハイヤー・タクシー)、鉄道(JR、民営)、旅客船、国内航空の7区分。

② バス運転士不足に係る動向

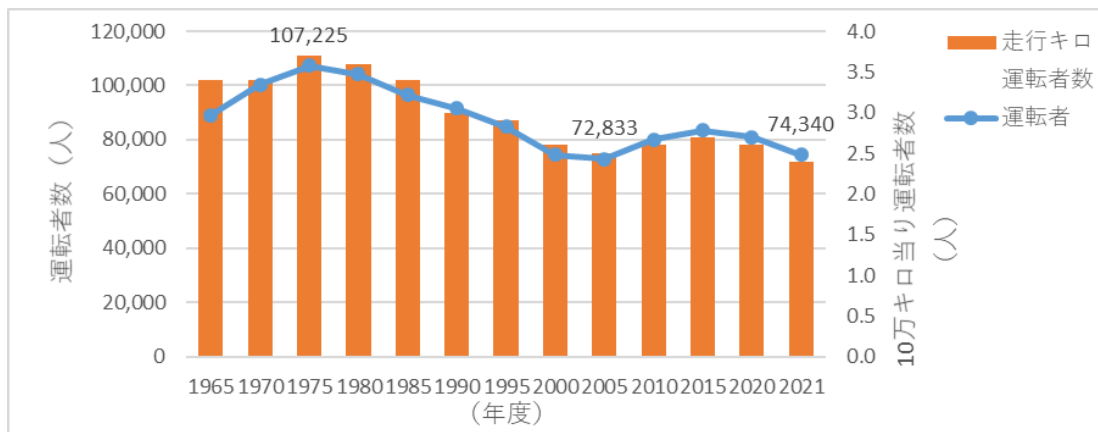
バス業界は、他産業に比べて労働時間が長く、また、高齢化が進んでいる傾向にあって、バス運転士が不足していることから、人材確保が急務とされている。

バス運転者数は、1975年度の107,225人をピークに減少傾向にあり、2021年度は74,340人と、ピーク時から3割程度減少している。これにより、走行距離10万キロ当たりの運転者数は、1975年度時点では、3.7人だったが、2021年度には2.4人となっており、運転者1人当たりの負担が大きくなっていることがわかる。

また、バス運転士の高齢化も進んでおり、日本バス協会の調査によると、満60歳以上の高年齢運転者を雇用している事業者は782社で、18,780人（乗合13,676人、貸切5,104人）が雇用され、全運転者中に占める割合は23.3%と増加傾向にある。

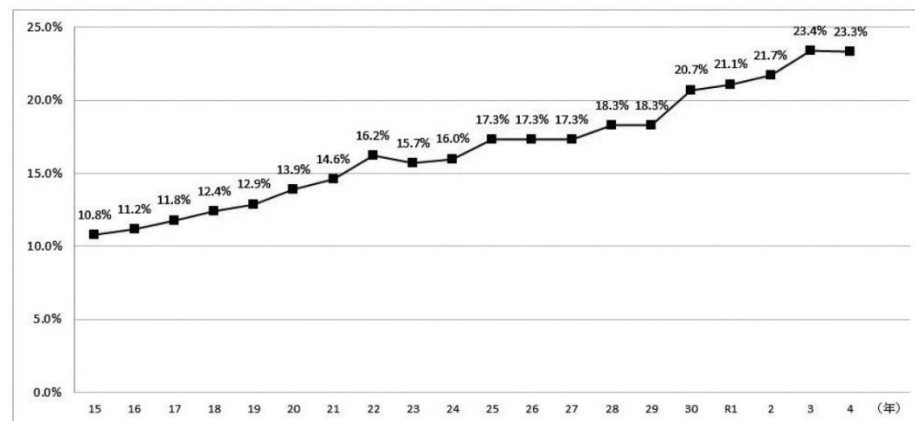
さらに、バス運転士の時間外労働に年960時間の上限が課される「2024年問題」に対応し、現状の路線・運行本数を維持するためには、バス運転士の増員が不可欠となる。

<バス事業の運転者数と走行キロ当たりの従業員数>



出所:国土交通省「数字で見る自動車 2023」を基に常陽産業研究所作成

<高齢運転者雇用状況の推移>



出所: 公社)日本バス協会「2022年度版 日本のバス事業」

2) 茨城交通の対応

①乗客数の確保に向けた取組み

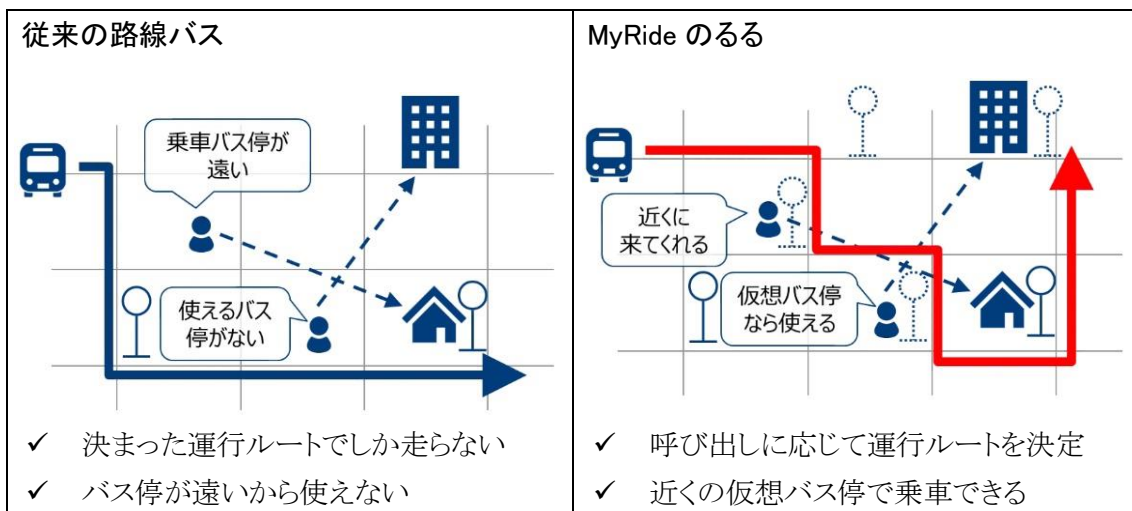
A)AI デマンドバスの運行

高萩市にて、乗合デマンドバス「MyRide のるる」の運行を2021年7月より開始した。利用者がスマホ等から出発場所・目的場所を入力して予約すると、状況に合わせてAIが車両のルートやスケジュールを計算、効率的な配車・運行を行う。

以下の図の通り、従来の路線バスで使用しているバス停の他に“仮想バス停”という標柱がない乗降地点を設定することで、従来よりも近い場所からの利用が出来るようになる。

運賃も1回の乗車で大人300円、小児150円と定額になっており、繰り返し利用する場合は地点のお気に入り登録もできる等、利用しやすい仕組みになっている。

<従来の路線バスとMyRide のるるの比較>



出所: 茨城交通ウェブサイト

B)企画乗車券「路線バスの旅」の企画・販売

茨城交通のウェブサイトにて路線バスを使った観光モデルコースを企画・発信し、そのコースの区間で使用できるセット乗車券を割引価格で販売している。モデルコースは現在3コースがウェブサイトに掲載されており、その中には、茨城大学生とのコラボによって企画されたコースもある。

<路線バスの旅・コースの一例>

» 御前山トレッキングコース

■セット乗車券 大人1,300円/小人650円

大人通常料金より最大300円おトク!

■コースコード：A00009

水戸駅→茨大前→御前山 乗車券/かつどら引換券/御前山→茨大前
→水戸駅 乗車券付き

茨大生が考案した、御前山をめぐって楽しむ路線バスの旅!

コース案内 ▶



出所：茨城交通ウェブサイト

②バス運転士不足に向けた取組み

A)バスの自動運転

ひたち BRT 区間および常陸太田市にてバス自動運転の実証実験を行っている。2025年度にレベル4（無人化の自動運転）実現という国の方針のもと、積極的に実証実験に参画している。

ひたち BRT は、廃線になった日立電鉄線の跡地を利用したバス・ラピッド・トランジット⁵(BRT)であり、この区間を利用して中型バスでの全国初のレベル4実現を目指して経済産業省・国土交通省と共同で実証実験を進めている。

<ひたち BRT 自動運転実証実験>



出所：茨城交通提供

B)バス運転士の確保

後述する「(7)人材育成・福利厚生」にて記載の通り、バス運転士の不足を解消するため、バス運転士の育成、福利厚生制度の充実、女性運転士にとっても働きやすい職場環境の整備等の取組みを行っている。それにより、バス運転士が安心して働ける環境を整え、定着率の向上を図るとともに、求職者に茨城交通を選んでもらえるよう情報発信を行っている。

⁵ 走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高める等、利用者が高い利便性を提供する次世代のバスシステムを指す。

(7)人材育成・福利厚生

1) 人材育成

① バス運転士の育成

バス業界では、安全運行を担う運転士の人員不足に直面しており、担い手を確保するために、「未経験者でも安心してバス運転士を目指せる」環境の整備が求められている。

茨城交通では、バス運転士候補者に対して大型二種免許の取得費用を補助する制度や、免許取得後に安全な運行ができるよう社内研修を十分に行う等、バス運転士育成のための取組みの充実を図っている。社内研修では、本社にてバス運転士としての基本的な能力を習得する研修を1か月かけて行い、その後配属された営業所で約2か月間、新人1人につき指導運転士が1人ついて訓練を行う。

② 自動車整備士職・バスガイドの育成

自動車整備職は、現場でのOJT等を通して自動車整備士としての経験を積むとともに、整備士の資格取得を目指す。資格取得にあたっては、整備士をはじめ、危険物取扱者資格、大型1種免許の取得費用を会社で補助する制度がある。

バスガイドに対しては、座学研修、実地研修、救急救命講習等の社内教育に加え、茨城県が制定する「茨城観光マイスター」資格の取得も奨励している。

2) 福利厚生の充実

社員が安心して生活を送れるよう、以下の通り各種手当や福利厚生の充実を図っている。

<茨城交通 福利厚生の例>

制度	概要
転職準備金制度	中途採用者に準備金最大30万円支給
遠隔地赴任費用支援制度	転居費用の実費を最大30万円支給
遠隔地転居者住宅補助制度	家賃月額20,000円を最大5年間補助
制服貸与	運転士職、整備職、女性スタッフに制服貸与
社員食堂(茨大前(営)・浜田(営))	定食、カレー、麺類等300円程度で利用可
人間ドック費用補助制度	人間ドックの費用を会社が補助
インフルエンザ予防接種費用会社負担	インフルエンザの予防接種費用を会社負担
脳ドック費用会社負担	脳ドックの費用を会社負担(運転士)
睡眠時無呼吸症候群検査費用会社負担	検査費用を会社負担(運転士)

出所:茨城交通採用サイトを基に常陽産業研究所作成

3) 職場環境の整備

① 「働きやすい職場認証制度」

働きやすい職場認証制度とは、自動車運送事業において、職場環境改善に向けた事業者の取組みを「見える化」することで、求職者の運転士への就職を促進し、各事業者の人材確保の取組みを後押しすることを目的として国土交通省が 2020 年度に創設した制度である。茨城交通は 2020 年度に 1 回目の「一つ星」認証を獲得し、2022 年度の継続審査にも合格した。

茨城交通はこれまでも、積極的な採用活動や処遇の改善を通じてバス運転士の確保に努めてきた。また、それと同時にバス運転士の労働時間等、法的に定められた基準および社内基準を遵守し、安心・安全な運行を行っている。

＜働きやすい職場認証マーク＞



② 女性活躍の推進

女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画を策定し、下記のような目標・取組みを行っている。

1. 計画期間 2021年4月1日～2026年3月31日まで
2. 内容
 - 目標 1： 女性運転士を 30 人以上とする
 - ＜対策＞ 令和 3 年 4 月～ 求人ポスター等での記載や女性採用担当者配置の周知をおこなう
 - 令和 3 年 4 月～ 女性が働きやすい労働環境を整備する
 - 令和 3 年 4 月～ 各種会社説明会において、ライフスタイルに合わせた働き方について説明する
 - 目標 2： 男女とも平均勤続年数を 15 年以上とする
 - ＜対策＞ 令和 3 年 4 月～ 部署ごとの残業時間の確認
 - 令和 3 年 4 月～ 育児休業および介護休業からの復職者の時短勤務時間の見直し

出所：女性の活躍推進企業データベース

(<https://positive-ryouritsu.mhlw.go.jp/positivedb/detail?id=21913>)

また、茨城交通では、女性バス運転士の採用を促進するため、専用の相談窓口を開設している他、「女性専用休憩室の設置」「女性化粧室の更新」「女性運転士の制服のリニューアル」「育児休業」「育児短時間勤務制度の活用」等、女性も働きやすい職場づくりを推進している。

(8)環境・社会活動

1)環境・防災活動

①環境配慮車両の導入促進

環境問題への取組みとして国のグリーンイノベーション基金を活用し、2023年度から水戸市内を中心に順次EVバス、ハイブリットバスの導入を進めている。2024年4月時点で、EVバスが2台、ハイブリットバスが10台運行しており、今後さらに台数を増やすことを計画している。

<EVバス>



出所:茨城交通提供

②防災情報ネットワークシステムへの参画

2013年に従前より構築されていた「茨城県防災情報ネットワークシステム」の老朽化や東日本大震災時の通信障害を受けて、新たに医療機関やバス協会等へ端末を整備し、関係機関との連絡手段を確保することとなった。

有事の際は、専用端末を通して茨城県から災害情報等が得られるとともに、被災地の道路状況等、茨城交通のネットワークを通して収集した情報を茨城県に提供することができる等、同システムを通して協力体制の構築を進めている。

2)社会貢献

① 水戸ホーリーホックの応援

茨城交通は、地元プロサッカークラブ「水戸ホーリーホック」のオフィシャルパートナー（ダイヤモンドパートナー）として、様々な応援活動を行っている。

具体的には、ピッチ看板スポンサーとして看板を出している他、バス会社としての経営資源を活かし、水戸ホーリーホックの試合・練習等におけるバス輸送を担当している。また、ホームゲームのシャトルバス・臨時バスの運行や、アウェイゲームの観戦ツアーの企画、さらにラッピングバス「ホーリー号」を路線バスとして運行している。

また、茨城交通が運営する「水戸ホーリーホック応援サイト」や路線バスの車内放送で、ホームゲーム・アウェイゲームの日程等、水戸ホーリーホックの情報を発信している。

<ホーリー号・選手送迎バス>



出所:茨城交通ウェブサイト

②おえかきバス・乗り方教室の実施

主に若年層のバスの親和性を高め、利用促進を図る施策として、「おえかきバス」「乗り方教室」を実施している。

茨城県内の小学校等において、地域の足であるバスに親んでもらうため、児童がバスに自由なイラスト等を描く催しを行っている。出来上がったおえかきバスは、3か月程度、その地域の路線バスとして運行される。

同催しにおいて、バスの乗り方の指導や最寄りのバス停から乗車体験等も行っており、表示される電光掲示板の見方や乗車マナーを学ぶ機会を提供している。

<おえかきバス>



出所:茨城交通提供

③茨城県企業連携型NPO法人活動支援事業への参画

当事業は、茨城県と企業とが協調して地域貢献活動を行う NPO を支援することにより、企業と NPO とのつながりを創出し、連携して行う地域課題解決に向けた取組みを促進する事業である。茨城交通は、寄付協力企業として参画し、令和 5 年度（2023 年度）事業では、「青少年・子ども」の分野において、こども食堂に係る事業に寄付を行った。



出所：茨城県ウェブサイト

④ベビーファースト運動への参画

当運動は、子育て世代が子どもを“産み育てたくなる”社会を実現するための取組みであり、日本青年会議所が提唱し、全国の企業や行政、個人に対し赤ちゃんを応援する活動宣言と具体的な活動と呼び掛けている。茨城交通は同活動に賛同し、2022 年 7 月に茨城県や県内の経済団体、企業等 10 社・団体とともにベビーファースト運動活動宣言を実施した。

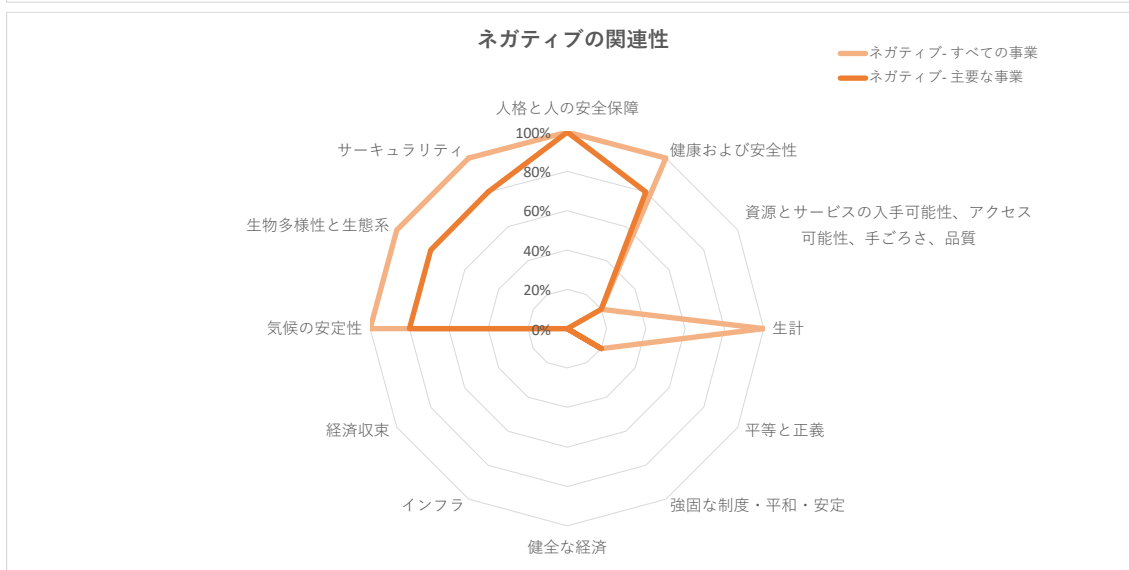
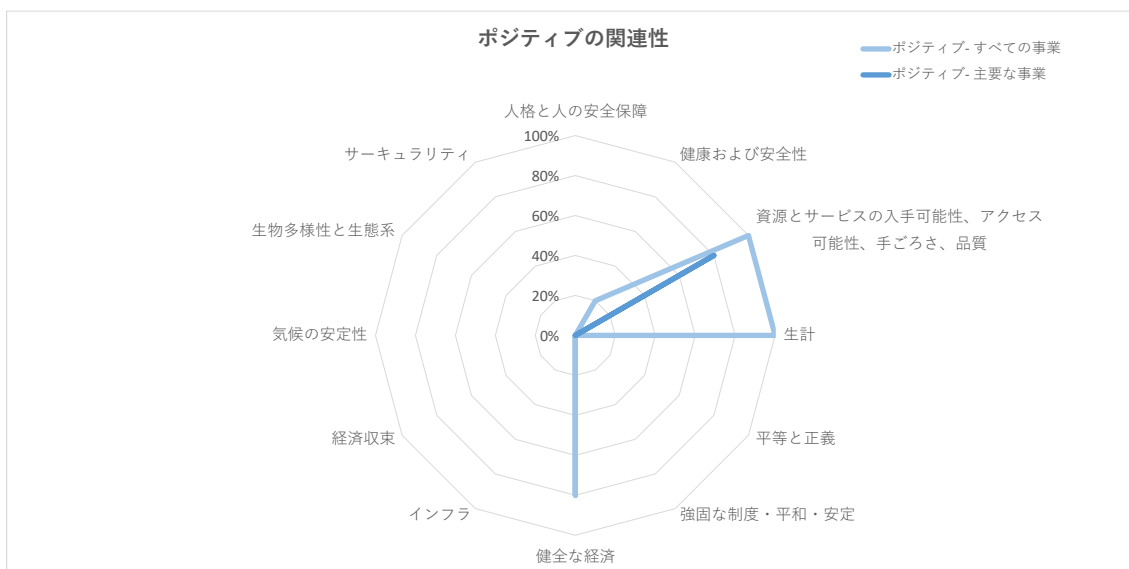


出所：茨城県ウェブサイト

3. 包括的なインパクト分析

(1) インパクトエリア/トピックの特定

UNEP FI が提供するインパクトレーダーを用いて、茨城交通の属する業種のポジティブインパクト(以下、PI)とネガティブインパクト(以下、NI)が社会面、社会経済面、環境面の 12 のインパクトエリア並びに 34 のインパクトトピックのうち、どのインパクトエリア/トピックに発現するのか、包括的なインパクト分析を実施した。なお、同社の事業は国際標準産業分類の「4921 都市および近郊旅客陸上運送事業」、「4922 その他旅客陸上運送業」、「7911 旅行代理店業務」としている。



同社の事業を鑑み、教育【PI】、ジェンダー平等【NI】、年齢差別【NI】、その他の社会的弱者【NI】、インフラ【PI】を追加し、児童労働【NI】、健康および安全性【PI】、文化と伝統【PI】【NI】、生物種【NI】、生息地【NI】を削除した。同社の最終的なインパクトエリア/トピックは、以下の通りである。

【UNEP FI のインパクト分析ツールを用いたインパクト分析結果】 PI:○ NI:●

カテゴリ	インパクトエリア	インパクトトピック	関連SDGs	既定値	修正値	
社会面	人格と人の安全保障	紛争	16			
		現代奴隷	8,16			
		児童労働	8,16	●		
		データプライバシー	16			
		自然災害	11,13	●	●	
	健康および安全性	健康および安全性	3	○●	●	
	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	6			
		食料	2			
		エネルギー	7			
		住居	11			
		健康と衛生	3,6			
		教育	4		○	
		移動手段	9,11	○	○	
		情報	16			
		コネクティビティ	9			
		文化と伝統	11	○●		
		ファイナンス	8,9			
		生計	雇用	1,8	○	○
			賃金	1,8	○●	○●
	社会的保護		1,10	●	●	
平等と正義	ジェンダー平等	5		●		
	民族・人種平等	10	●	●		
	年齢差別	10		●		
	その他の社会的弱者	10		●		
社会経済面	強固な制度・平和・安定	法の支配	16			
		市民的自由	16			
	健全な経済	セクターの多様性	8,9			
		零細・中小企業の繁栄	8	○	○	
	インフラ	インフラ	9		○	
経済収束	経済収束	10,17				
環境面	気候の安定性	気候の安定性	13	●	●	
	生物多様性と生態系	水域	6,14			
		大気	11,12	●	●	
		土壌	15,12	●	●	
		生物種	14,15	●		
		生息地	14,15	●		
	サーキュラリティ	資源強度	12	●	●	
		廃棄物	11,12	●	●	

(2) 事業活動エリアにおけるインパクトニーズ

特定したインパクトエリア/トピックに関して、その重要性を判断するにあたり、茨城交通の事業活動エリアにおけるインパクトニーズとの関連性について検証する。

茨城県は、2022年度からの県政運営の基本方針「第2次茨城県総合計画」において、「活力があり、県民が日本一幸せな県」を基本理念とし、「Ⅰ 新しい豊かさ」「Ⅱ 新しい安心安全」「Ⅲ 新しい人財育成」「Ⅳ 新しい夢・希望」の4つのチャレンジを柱にした政策・施策を展開している。

「新しい豊かさ」では、稼げる観光地域の創出に取り組んでいる。同社のラッピングバス等を活用した観光地 PR の取り組みや、観光バス・観光タクシー等を通じた移動手段の提供の取り組みは、茨城県の施策と合致している。

「新しい人材育成」では、働きがいを実感できる環境の実現に取り組んでいる。同社の社員への能力開発支援の取り組みや、多様な働き方ができる職場環境の整備の取り組みは、茨城県の施策と合致している。

「新しい夢・希望」では、未来の交通ネットワークの整備に取り組んでいる。同社の自動運転の実証実験や、AI デマンドバス等の交通インフラを充実させる取り組みは、茨城県の施策と合致している。

以上のことから、同社のインパクトは地域のニーズと整合していると考えられる。

<第2次茨城県総合計画における施策体系>

第3部 基本計画

第1章 基本的な考え方

「活力があり、県民が日本一幸せな県」の実現に向け、ウィズコロナ・ポストコロナ時代を見据え、5つの視点で4つの「チャレンジ」を推進します。

NEXT チャレンジ

新型コロナウイルス感染症対策の強化

「新しい豊かさ」へのチャレンジ

「新しい人材育成」へのチャレンジ

「新しい安心安全」へのチャレンジ

「新しい夢・希望」へのチャレンジ

5つの視点

- ウィズコロナ・ポストコロナ時代への対応
- 挑戦できる環境づくり
- 高付加価値体質への転換
- 世界から選ばれる茨城
- 誰一人取り残さない社会づくり

第2章 4つのチャレンジによる「新しい茨城」づくり

4年間に挑戦する政策・施策・取組等を総合的かつ体系的に示します。

「新しい豊かさ」へのチャレンジ

- ◆ 質の高い雇用の創出
- ◆ 新産業育成と中小企業等の成長
- ◆ 強い農林水産業
- ◆ デジタル茨城～新観光創生～
- ◆ 自然環境の保全・再生

「新しい安心安全」へのチャレンジ

- ◆ 県民の命を守る
- ◆ 地域保健・医療・福祉
- ◆ 健康長寿日本一
- ◆ 障害のある人も暮らしやすい社会
- ◆ 安心して暮らせる社会
- ◆ 災害・危機に強い県づくり

「新しい人材育成」へのチャレンジ

- ◆ 次世代を担う「人財」
- ◆ 魅力ある教育環境
- ◆ 日本一、子どもを産み育てやすい県
- ◆ 学び・文化・スポーツ・遊びを楽しむ茨城
- ◆ 自分らしく輝ける社会

「新しい夢・希望」へのチャレンジ

- ◆ 魅力発信No.1プロジェクト
- ◆ 世界に飛躍する茨城へ
- ◆ 若者を惹きつけるまちづくり
- ◆ デジタルトランスフォーメーション(DX)の推進
- ◆ 活力を生むインフラと住み続けたいくなるまち

出所：茨城県「第2次茨城県総合計画」

(3) テーマの設定

特定したインパクトエリア/トピックのうち、PIを拡大し、NIを緩和することが想定され、茨城交通の経営の持続可能性を高めるテーマとして、「交通を通じた地域活性化への貢献」「環境に配慮した事業活動の実施」「働きがいのある職場環境の整備」の3つを設定した。

設定したテーマと取組み内容、対応するインパクトエリア/トピックとの対応は下表の通りである。

テーマ	取組み内容	対応するインパクトエリア/トピック
○交通を通じた地域活性化への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通の充実 ・ 地域事業者との協業 ・ 地域防災への貢献 	自然災害【NI】 移動手段【PI】 零細・中小企業の繁栄【PI】 インフラ【PI】
○環境に配慮した事業活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 温室効果ガス・大気汚染物質排出量の抑制 ・ 汚染物質・廃棄物の適正処理 	気候の安定性【NI】 大気【NI】 土壌【NI】 資源強度【NI】 廃棄物【NI】
○働きがいのある職場環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 労働環境の整備と福利厚生 ・ 社員の能力開発支援 ・ ダイバーシティの推進 	健康および安全性【NI】 教育【PI】 雇用【PI】 賃金【PI】【NI】 社会的保護【NI】 ジェンダー平等【NI】 民族・人種平等【NI】 年齢差別【NI】 その他の社会的弱者【NI】

4. インパクトの評価

ここでは、先に設定した3つのテーマに対して、SDGs17のゴールと169のターゲットのいずれに該当するのかを明示するとともに、具体的な取組み内容について記載する。

また、3つのテーマにおけるインパクトの発現状況を今後も測定可能なものとするため、それぞれについてKPIを設定する。


(1)交通を通じた地域活性化への貢献

項目	内容
インパクトエリア /トピック	自然災害【NI】、移動手段【PI】、零細・中小企業の繁栄【PI】、インフラ【PI】
関連する SDGs	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: flex-start;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;">8.9 2030年までに、雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業を促進するための政策を立案し実施する。</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;">9.1 すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;">11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大等を通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">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）及び適応の能力を強化する。</div> </div> </div>
取組み内容	<p>①地域交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> - 移動手段【PI】、インフラ【PI】 - ・ 茨城交通は、地域の交通事業者として、地域住民が多様な移動手段を選べるよう、沿線自治体とともに、人口減少に苦心している地域の活性化に貢献している。

項目	内容
	<p>(A:バスの自動運転)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通は、日立市ではひたち BRT 区間において 2022 年 12 月から、常陸太田市では 2024 年 1 月から、自動運転サービスの実証実験を行っている。 ひたち BRT は、廃線になった日立電鉄線の跡地を利用したバス・ラピッド・トランジット(BRT)であり、この区間を利用して中型バスでの全国初のレベル 4 実現を目指して経済産業省・国土交通省と共同で実証実験を進めている。 また、利用者の理解促進を図るため、2023 年 2 月には一般向けの体験乗車を実施し、体験乗車と併せて自動運転サービスに対するアンケート調査や、VR を用いた自動運転のサービス体験等も実施した。 常陸太田市では、市役所本庁舎や市街地にある商業施設を結ぶ自動運転の EV バス「じょっピー」の運行を 2024 年 2 月から開始している。じょっピーは 9 人乗りの小型バスで、限定条件下でシステムが全ての運転操作をする「レベル 4」の運行にも対応できる。 同社は、コンソーシアムの構成員として遠隔監視業務、貨客混載の実証実験に参画している。具体的には、常陸太田市の営業所内に運行状況を監視できる端末を設置し、じょっピーの走行場所、速度、乗客の状況等をリアルタイムで遠隔監視している。 <p><自動運転 EV バス じょっピー></p>  <p>出所: 常陸太田市ウェブサイト</p> <p>(B: AI デマンドバス・AI デマンドタクシーの運行)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通では、高萩市にて AI デマンドバス「MyRide のるる」を 2021 年 7 月より運行開始した。利用者がスマホ等から出発場所・目的場





項目	内容
	<p>所を入力して予約すると、状況に合わせてAIが車両のルートやスケジュールを計算、効率的な運行を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 従来路線バスは決まったルートで運行するため、「バス停が遠いから使えない」といった声があったが、MyRideのるるは呼び出しに応じて運行ルートを決するため、近くの仮想バス停⁶から乗車することができる。 またタクシー事業でも、大子町および日立市でAIデマンドタクシーを運行している。AIデマンドバスと同様、電話や専用サイトで事前に予約することで、AIによる配車計算を行い、最適な車両を選定し、最適なルートで乗客の送迎を行っている。 いずれも利用者にとっては、一般タクシーよりも安く、通常のバス停よりも近くに移動することができるメリットがあり、運転免許証を返納した高齢者等、自身で自動車を運転できない人にとって貴重な移動手段となっている。 <p><日立市で運行しているAI乗合タクシー「みなみ号」></p>  <p>出所：茨城交通ウェブサイト</p> <p>(C:子どものバス運賃負担の軽減)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通は、小学生にも気軽にバスに乗ってもらい、公共交通でのマナーを経験してもらうことを目的に、長期休暇中(夏休み・冬休み・春休み)の小児運賃の割引を行っている。小学生以下を対象とし、期間中は高速バス・空港バス等を除く路線バスを、一律100円で利用することができる。



⁶ 物理的な標識が無いシステム上のバス停を複数設定し、利用者のリクエストに応じて乗降場所として使用する。

項目	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 茨城県内の自治体では、通学用の定期券の配布や補助を行っており、同社もその趣旨に賛同して、発行に協力している。 ・ 常陸太田市では、2023年4月より全国で初めて市内の中学生に、市内を運行するすべての路線バスに乗車できるフリー定期券を交付した。ICカードいばっぴを活用し、同社は利用状況等を常陸太田市にフィードバックしている。 <p>②地域事業者との協業</p> <p>－ 零細・中小企業の繁栄【PI】 －</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 茨城交通は業歴が長く、茨城県内に多くの事業所を有している。古くから続く地元の中小企業とのつながりを大事にし、取引を継続している。 ・ オフィス内やバス車内で利用する飲料や消耗品、備品等の他、バスの部品の中には、県外企業では扱っていない特注品もあり、積極的に地元の中小企業からの調達を行っている。 ・ 同社ではバス全面に広告を掲示するラッピングバスによって、地域産業のPRに貢献している。 ・ 県内外を長距離移動する高速バスの路線に、茨城の観光情報をラッピングしたバスを利用することによって、バスを目にした県外の方の関心を高めることに貢献している。 ・ 観光地のPRの他にも、ひたち海浜公園と最寄りの鉄道駅を行き来するシャトルバスに、ひたちなか市の名産である「ほしいも」のラッピングを行う等、地元の名産品のPRにも貢献している。 <p><ほしいもラッピングバス></p>  <p>出所：茨城交通提供</p>


項目	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ また、同社のウェブサイトにて路線バスを使った観光モデルコースを企画・発信し、そのコースの区間で使用できるセット乗車券を割引価格で販売している。これにより、地元の観光名所へ足を運んでもらうきっかけとなり、地域観光の振興に貢献している。 <p>③地域防災への貢献</p> <p style="text-align: center;">- 自然災害【NI】 -</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 茨城県では、2013年に従前より構築されていた「茨城県防災情報ネットワークシステム」を見直し、同システムの老朽化や東日本大震災時の通信障害を踏まえて、新たに関係機関に対して端末を整備し連絡手段を確保することとなった。 ・ 茨城交通も同ネットワークに参画しており、有事の際は、専用端末を通して茨城県から災害情報等を得るとともに、被災地の道路状況等、同社のネットワークを通して収集した情報を茨城県に提供することができる等、同システムを通して協力体制の構築を進めている。
<p>目標と KPI</p>	<p>中型バスの実証実験(ひたち BRT 区間) 実証実験中(2023年9月期)⇒自動運転レベル4実現(2025年9月期)</p> <p>AI デマンドバス・タクシーの運行市町村数 3市町村(2023年9月末)⇒4市町村(2029年9月末)</p> <p>観光情報のラッピングバス実施市町村数 6市町村(2023年9月末)⇒10市町村(2029年9月末)</p>

(2)環境に配慮した事業活動の実施

項目	内容
インパクトエリア /トピック	気候の安定性【NI】、大気【NI】、土壌【NI】、資源強度【NI】、廃棄物【NI】
関連する SDGs	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: flex-start;"> <div style="margin-bottom: 10px;">  <p>11.5 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。</p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;">  <p>12.5 2030年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。</p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;">  <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）及び適応の能力を強化する。</p> </div> <div>  <p>15.1 2020年までに、国際協定の下での義務に則って、森林、湿地、山地及び乾燥地をはじめとする陸域生態系と内陸淡水生態系及びそれらのサービスの保全、回復及び持続可能な利用を確保する。</p> </div> </div>
取組み内容	<p>①温室効果ガス・大気汚染物質の排出量の抑制 - 気候の安定性【NI】、大気【NI】、資源強度【NI】 -</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通は、環境配慮車両の導入促進や、オフィス等の省エネ等によって温室効果ガス排出量抑制に取り組んでいる。 <p>(A:環境配慮車両の導入促進)</p> <ul style="list-style-type: none"> みちのりホールディングスでは、2022年8月に脱炭素化に向けて、グループ3社で電気バス213台、うち同社で30台を導入する実証事業を行うと発表している。 事業は電気バス普及を目的に、運行に合わせて効率よく充電するエネルギー管理システム(EMS)の構築も並行して進め、運用コストの削減を目指している。システムによりバスが充電する時間帯を分散させることで、電力負荷を減らしたり、再生可能エネルギーの利用率を高めたりする仕組みを構築する。





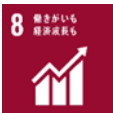

項目	内容
	<ul style="list-style-type: none"> 茨城交通では、鯉淵営業所(水戸市鯉淵)にエネルギーマネジメントシステムを導入し、同営業所を拠点に水戸市内等を走る路線バスを順次切替え、運行頻度が多い同市内でデータ収集等を行う。 2024年4月時点で、EVバスが2台、ハイブリットバスが10台運行しているが、国産電気バスの販売本格化が見込まれる2025年度から導入を加速させる。 また、タクシー事業やレンタカー事業で使用している車両についても、順次、ハイブリット車等の環境配慮車に切替を進めている。 <p style="text-align: center;"> <EVバス充電機> <充電している様子> </p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">出所: 茨城交通提供</p> <p>(B:大気汚染物質の排出量の抑制)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通では、NO_x等の大気汚染物質の排出量を抑制するために、整備工場での整備点検の際に、排気ガスに含まれる大気汚染物質の量を測定し、法令で定める基準をクリアした車両のみを走行させている。 さらに大気汚染物質の排出を軽減させる尿素SCRシステム、PM除去装置の導入・設置も進めており、高速バスや貸切バス用の車両は既に対応済みである。 また、前述のEVバスは走行時にNO_x等の大気汚染物質を排出しない⁷ため、同社はEVバスの比率を高めることで、排出量の抑制を図っている。



⁷ 軽油を燃料とする暖房器の使用によって、大気汚染物質の排出があるが、総体としては排出量が抑制される。

項目	内容
	<p>(C:エコドライブの推進)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通では、バスやタクシーの運行の際に「急発進や急加速の抑制」や「アイドリングストップ」等、環境負荷の軽減に配慮したエコドライブを社内で推進しており、軽油やガソリン使用量の削減を図っている。 <p>(D:事業所の省エネ促進)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通の各営業所の車庫、街灯は LED 化されており、オフィス内についても 4 事業所が LED 照明となっている。 本社オフィスでは、照明の ON/OFF ができる範囲を細かく区切っており、使用している部分だけ照明を使用するよう徹底している。 また、本社オフィスではデマンド警報機を設置している。電気使用量が設定を超える場合、警報音が鳴る仕組みとなっており、社員の省エネ意識を啓発している。 <div style="text-align: right;"> <p><デマンド警報器></p>  <p>出所: 茨城交通提供</p> </div>
	<p>②汚染物質・廃棄物の適正処理</p> <p>- 土壌【NI】、廃棄物【NI】 -</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通の整備工場や営業所では、発生する廃油や排水等が、地表への浸透や、敷地外への流出が起らないように対策している。廃油は油水分離の装置を設け適切に処理するとともに、営業所で多く発生する洗車の排水についても、外部への流出防止の溝を設けている。 また、その他の産業廃棄物についても、マニフェストを作成し、産業廃棄物処理事業者を通して適切に処理を行っている。

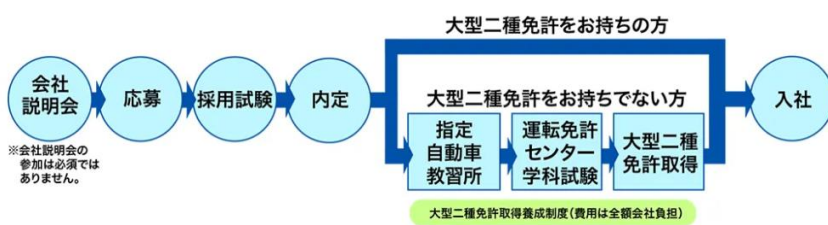

項目	内容
目標と KPI	EV バスの導入台数 EV バス 2 台 (2024 年 4 月末) ⇒ EV バス 30 台 (2029 年 9 月末)
	環境配慮車 (タクシー) の導入率 環境配慮車 (タクシー) 42% (2023 年 9 月末) ⇒ 環境配慮車 (タクシー) 60% (2029 年 9 月末)
	全事業所の照明 LED 化 4 事業所 (2023 年 9 月末) ⇒ 全事業所 (2029 年 9 月末)

(3) 働きがいのある職場環境の整備


項目	内容
インパクトエリア /トピック	健康および安全性【NI】、教育【PI】、雇用【PI】、賃金【PI】【NI】、社会的保護【NI】、ジェンダー平等【NI】、民族・人種平等【NI】、年齢差別【NI】、その他の社会的弱者【NI】
関連する SDGs	 1.2 2030年までに、各国定義によるあらゆる次元の貧困状態にある、すべての年齢の男性、女性、子供の割合を半減させる。  3.6 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。  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。  5.5 政治、経済、公共分野でのあらゆるレベルの意思決定において、完全かつ効果的な女性の参画及び平等なリーダーシップの機会を確保する。  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、ならびに同一価値の労働についての同一賃金を達成する。  10.2 2030年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、すべての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。
取組み内容	<p>①労働環境の整備と福利厚生</p> <ul style="list-style-type: none"> - 健康および安全性【NI】、賃金【PI】【NI】、社会的保護【NI】 - ・ 茨城交通では、働きやすい職場環境づくりのため様々な施策を行っている。 ・ 2020年度には、働きやすい職場認証制度において、1回目の「一つ星」認証を獲得し、2022年度の継続審査にも合格している。

項目	内容
	<p>(A:労働安全管理)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通では、労働災害の防止と社員の安全の確保を目的として労働安全管理に取り組んでいる。 運転士は、日次で乗車前に運行管理者が点呼を行い、対面による健康状態の確認や車両点検結果の確認、運行指示、アルコールチェック等を行っている。 車両は自社工場で月に一度、点検整備を行うとともに、運転士自らが運行前・運行後に車両の日次点検を必ず行っている。 社員への安全教育としては、毎月、全営業所において「事故防止ミーティング」を開催し、事故事例等を検証し、安全運行につとめるとともに、月ごとに重点目標を掲げて、事故防止に取り組んでいる。また、「安全運行講習会」を社内で年1回開催し、全社員が受講している。 年末年始および春・秋の交通安全運動週間時には、全事業所を役員・安全管理部で巡回している。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>＜アルコールチェックの様子＞</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>＜運行前点検の様子＞</p>  </div> </div> <p>出所：茨城交通提供</p> <p>(B:長時間労働の抑制)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通では、社員の健康とワークライフバランスの向上を図るため、長時間労働の抑制に取り組んでいる。 勤務時間については、時間外労働が規定の時間を超えないよう、人事課や管理者がシステムによって勤務時間を管理し、規定を超えた場合は、早急に改善策を検討している。 特に運転士については、働き方改革関連法により 2024 年 4 月より改定された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)を遵守するよう日次で管理を行っている。 運転士の勤務スケジュールは、規定の時間を超えないよう組んでいるが、事故に伴う遅延等、勤務時間が予定を超過することがある。勤

項目	内容
	<p>務時間の超過により、月間の時間外労働が規定を超える見込みとなる場合は、社内で調整し、超過しないようリスケジュールを行う。</p> <p>(C.給与手当・福利厚生の充実)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 茨城交通では、社員が安心して生活を送れるように給与手当や福利厚生の充実を図っている。 ・ 近年の物価高等を受け、社員の生活水準の維持向上に向け、2023年4月および2024年4月にベースアップを実施している。また、契約社員運転士、介助人についても、2024年3月に日給、時給の上方改定を実施している。 ・ 社員本人や家族の生活水準を保障する手当として、扶養家族がいる場合に支給する扶養手当、同社に入社するため遠隔地から転居した社員に対して家賃を補助する住宅手当を支給している。 ・ 業務の負担に応じた手当として、「高速バス乗務付加手当」「高速バス清掃手当」「貸切バス乗務付加手当」や、運転士以外の者に対する「乗務手当」、営業職に対する「営業手当」や目標を達成した際のインセンティブを支給している。 ・ 資格に関する手当として、整備士1級・2級・3級、自動車検査員、整備主任者、大型免許の資格保有者を対象に手当を支給している。 ・ 社員の健康管理として、全社員が年1回以上の健康診断を受診するとともに、希望者に対しては自己負担10,000円で人間ドックを受診できる。 ・ さらに、安全な運行をしてもらうため、運転士は、脳ドックと睡眠時無呼吸症候群の検査にかかる費用を全額会社負担し受診させている。また、自動車整備士は、塗装等で有機溶剤を使用することがあるため、有機溶剤健康診断を会社負担で受診させている。 ・ その他、制服の貸与や社員食堂の提供、インフルエンザ予防接種費用の会社負担等、福利厚生の充実に努めている。 <p>②社員の能力開発支援</p> <p>－ 教育【PI】、社会的保護【NI】－</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 茨城交通は社員の能力開発支援を積極的に行っている。

項目	内容
	<p>(A:バス運転士の育成)</p> <ul style="list-style-type: none"> バス運転士になりたいが「大型二種免許を持っていない」という入社予定者のために、大型二種免許取得費用を会社が全額負担する「大型二種免許取得養成制度」を設けている。同制度では入社試験合格後、自動車学校に入校し、約 2 週間の合宿で大型二種免許を入社前に取得する。 <p>＜大型二種免許取得養成制度＞</p>  <p>出所:茨城交通提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 大型二種免許を取得後もすぐに現場配属せず、まず本社にてバス運転士としての基本的な能力を習得する研修を 1 か月かけて行う。具体的には、安全運転の知識、接客マナー、トラブル発生時の対応方法等を学ぶ座学の研修や、車両の点検する方法を学ぶ研修、車両を使った構内訓練・公道訓練を行い、その後、基礎訓練見極め試験を合格後に営業所に配属する。 本社研修後は、安心して運行を担える能力を身につけるもらうため、配属された営業所で約 2 か月間、新人 1 人に指導運転士が 1 人ついでの訓練を行う。 <p>(B:自動車整備士・バスガイドの育成)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車整備士は、OJT 等を通して実務経験を積むとともに、入社 2 年目を目途に 3 級整備士、入社 3 年目以降に 2 級整備士・1 級整備士の資格取得を目指す。資格取得にあたっては、整備士をはじめ、危険物取扱者資格、大型 1 種免許の取得費用を会社で補助している。 <p>＜運転士の構内訓練の様子＞</p>  <p>出所:茨城交通提供</p>

項目	内容
	<ul style="list-style-type: none"> バスガイドは、座学研修、実地研修、救急救命講習等の社内教育を受けている。それに加え、茨城を代表する観光地や地元ならではのグルメ等、観光案内をする上で重要なスキルである「茨城観光マイスター」資格（茨城県制定）の取得も奨励している。 <div data-bbox="938 344 1353 609" style="text-align: right;"> <p>＜バスガイド教育の様子＞</p>  </div> <p style="text-align: right;">出所：茨城交通提供</p>
	<p>③ダイバーシティの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> - 雇用【PI】、社会的保護【NI】、ジェンダー平等【NI】、民族・人種平等【NI】、年齢差別【NI】、その他の社会的弱者【NI】 - 茨城交通は、性別、国籍、年齢、障がいの有無といった違いを受け入れ、誰もが能力を最大限発揮できる職場づくりに取り組んでいる。 <p>(A:女性活躍推進)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通では、女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画を策定し、「女性運転士を30人以上とする」「男女とも平均勤続年数を15年以上とする」といった目標を掲げている。 女性バス運転士の採用を促進するため、専用の相談窓口を開設しており、専門の女性スタッフが担当している。どのような業務内容なのか、あるいはどのような働き方ができるのか、生活環境に応じた勤務地・勤務体系等について、女性スタッフが相談に乗る。また、採用後も同じ女性スタッフが様々な相談に応じるため、安心して働くことができる。 その他、「乗務しやすいダイヤの設定」「女性専用休憩室の設置」「女性化粧室の更新」「女性運転士の制服のリニューアル」「育児休業」「育児短時間勤務制度の活用」等、女性も働きやすい職場づくりを推進し、現在14名の女性運転士が各営業所に在籍し、一般路線バス、スクールバス、高速バス、観光バスの乗務で活躍している。

項目	内容
	<p>(B:高齢社員の活躍推進)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通では、高齢の方でもやりがいをもって働けるよう、65歳まで定年延長するとともに、定年後の再雇用者は健康管理を行いながら、本人が希望すれば74歳まで働くことを可能としている。 本人の体力等も踏まえて、勤務時間等についても、個々に合わせた柔軟な働き方ができるようにしている。 <p>(C:障がい者の採用)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通では、特別支援学校との連携により高校卒業者の事務職として、障がい者の採用を実施している。 一般的な電話の応対や、PCへのデータの入力等、個々人の能力に合わせた業務にて活躍している。 <p>(D:外国人材の採用)</p> <ul style="list-style-type: none"> 茨城交通では、自動車整備士として技能実習生を受け入れており、2023年9月末時点で5名が在籍している。 自動車整備士は、チーム単位で現場作業を行うため、チーム内でコミュニケーションは密であり、日本語の習得や技能向上につながっている。また、技能実習生は現在3期目となり、実習生内の先輩と後輩とのコミュニケーションをとることで、業務面のみならず生活面の安心にもつながっている。 <p>＜チームプレイで対応する自動車整備士＞</p>  <p>出所:茨城交通提供</p>

項目	内容
目標と KPI	働きやすい職場認証制度の継続審査 一つ星認証(2020 年度)⇒二つ星認証(2029 年度)
	女性運転士者数 14 人(2023 年 9 月末)⇒30 人以上(2029 年 9 月末)
	平均勤続年数 14 年(2023 年 9 月期)⇒15 年以上(2029 年 9 月期)
	障がい者社員雇用率 雇用率 0.9%(2023 年 9 月期)⇒法定雇用率達成(2029 年 9 月期)
	外国人自動車整備士数 5 人(2023 年 9 月末)⇒5 人以上(2029 年 9 月末)

5. 管理体制

茨城交通は、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、経理部を中心とした組織横断的なプロジェクトチームを結成した。任田正史代表取締役が陣頭指揮を執り、社内の制度や計画、日々の業務や諸活動等を棚卸しすることで、自社の事業活動とインパクトリーダーやSDGsとの関連性について検討を重ねた。

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、任田正史代表取締役を最高責任者、高塩拓郎執行役員経理部長を実行責任者とし、経理部内に設置されたプロジェクトチームを中心に、全従業員が一丸となって、KPIの達成に向けた活動を実施する。

最高責任者	代表取締役 任田 正史
実行責任者 ⁸	執行役員経理部長 高塩 拓郎
担当部署	経理部

⁸ 実行責任者はモニタリング担当者、金融機関に対する報告担当者を兼ねる。

6. 常陽銀行によるモニタリング

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、茨城交通と常陽銀行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回実施する他、日頃の情報交換や営業活動の場等を通じて実施する。具体的には、茨城交通の決算が9月のため、1月に関連する資料を常陽銀行が受領し、モニタリングとなる指標についてフィードバック等のやりとりを行う。

常陽銀行は、KPI 達成に必要な資金およびその他ノウハウの提供、あるいは常陽銀行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。

モニタリング期間中に達成した KPI に関しては、達成後もその水準を維持していることを確認する。なお、経営環境の変化等により KPI を変更する必要がある場合は、茨城交通と常陽銀行が協議の上、再設定を検討する。

以上

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、常陽産業研究所が、常陽銀行から委託を受けて作成したもので、常陽産業研究所が常陽銀行に対して提出するものです。
2. 常陽産業研究所は、依頼主である常陽銀行および常陽銀行がポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する茨城交通から提供された情報と、常陽産業研究所が独自に収集した情報に基づき、現時点での計画または状況に対して評価を実施しており、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。
3. 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きます。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>

株式会社常陽産業研究所
地域コンサルティング部 杉田 健
〒310-0011
茨城県水戸市三の丸1丁目5番18号
TEL:029-233-6734 FAX:029-233-6724