

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

<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

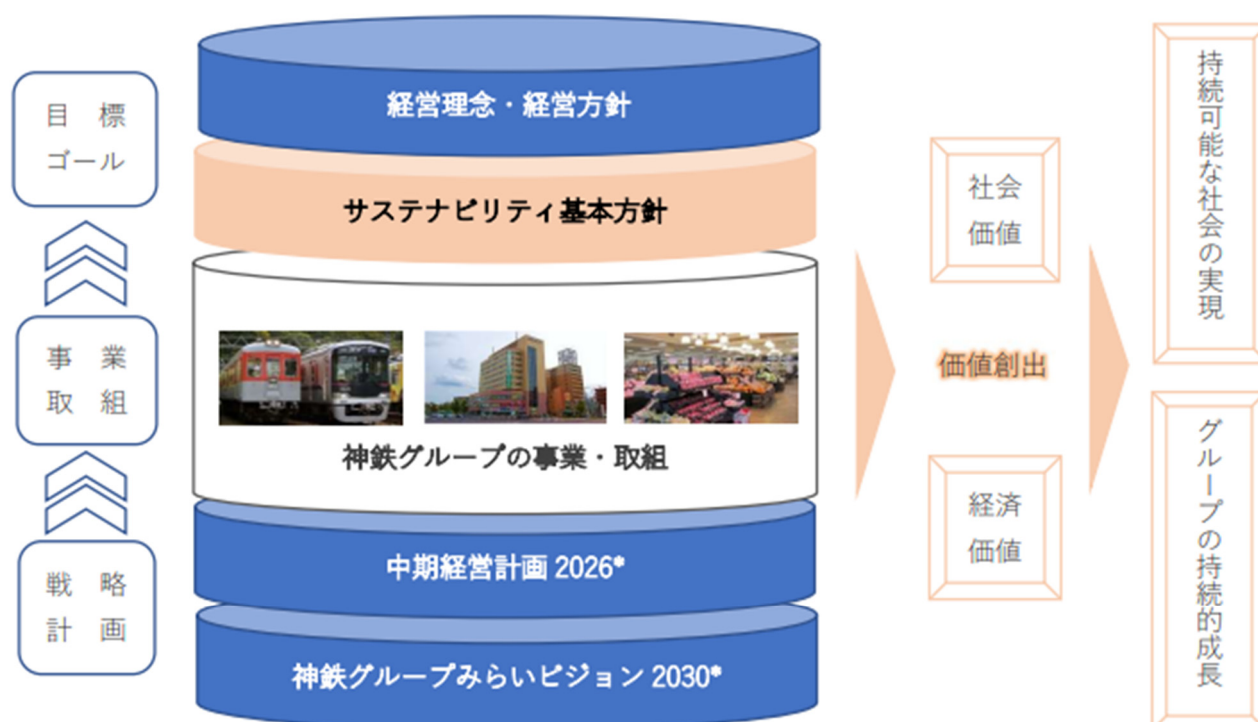
神戸電鉄株式会社（以下、「同社」）を中核企業とする神戸電鉄グループ（同社および連結子会社全社。以下、「同社グループ」）は、「『安心』・『安全』・『快適』をお届けすることで、お客様の豊かな暮らしを実現し、地域社会に貢献します。」を経営理念とし、経営理念や経営方針をサステナビリティの視点で捉え直したものとして、「サステナビリティ基本方針」を掲げ、これらとともに、同社グループが事業活動を通じてめざす目標・ゴールに位置づけている。

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 か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	E S G / S D G s 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を実施し、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

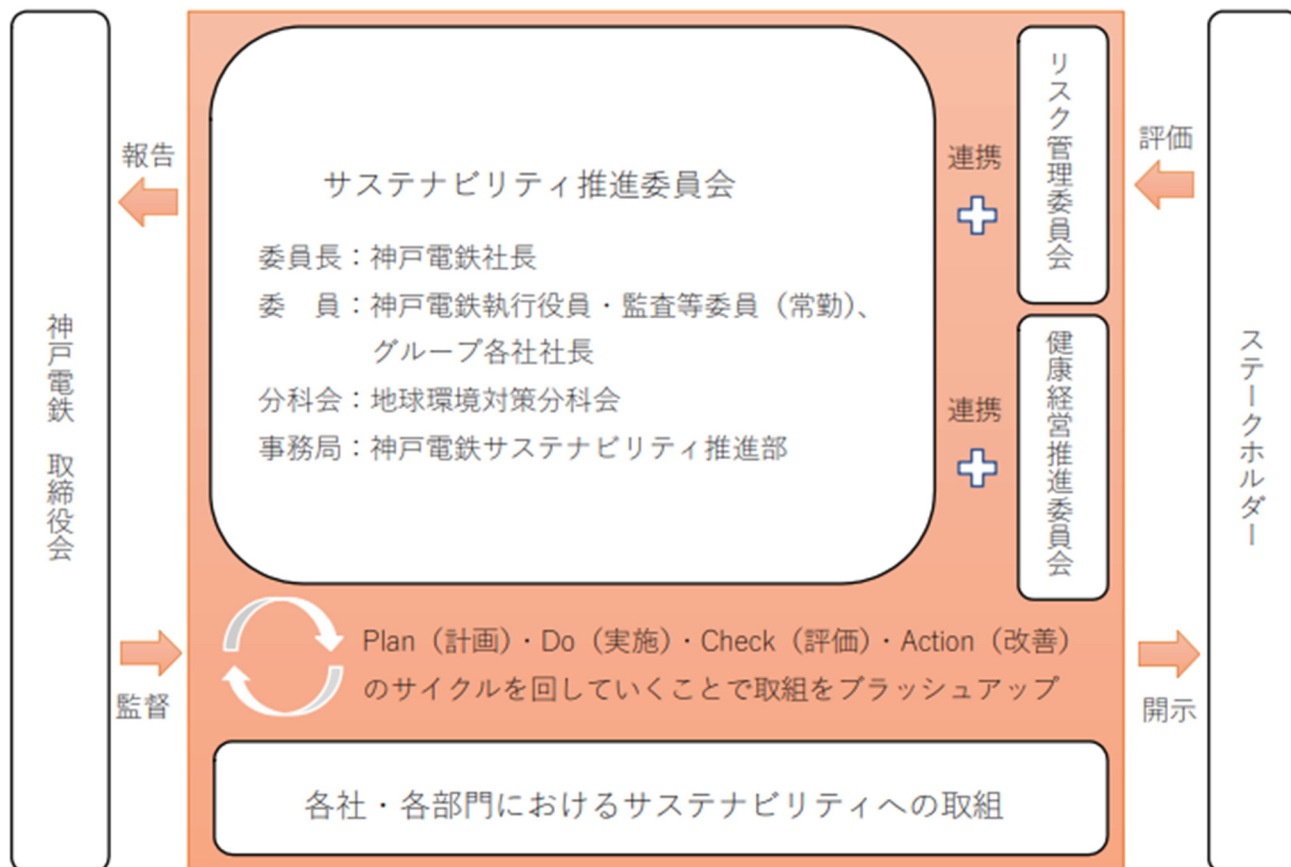
UNEP FI が定めたインパクト評価ツールを用い、国別の売上状況、業種別インパクト状況による分析の結果、ネガティブインパクトが発現するインパクトエリア/トピックとして、「健康および安全性」、「気候の安定性」、「土壌」、「生物種」、「生息地」、「資源強度」、「廃棄物」を確認した。

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
	目標：2030 年 3 月期までに 100%達成 【設定の考え方・施策】 ・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。	 11.2
健康および安全性 （ネガティブ）	【KPI】（（1）単体／単年、（2）連結／単年） （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） 目標：2030 年 3 月期まで 0 件を維持 （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）	

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
	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） 目標：2030年3月期まで0件を維持 【設定の考え方・施策】 ・ 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。	 3.6  4.7  8.8

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
	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)	【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 【設定の考え方・施策】 - 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。 ① 鉄道事業 : 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。 ② バス事業・タクシー業 : 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。 ③ 不動産事業 : 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。 ④ 流通業他 : 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。 - 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。	 7.1/7.2  13.1/13.2

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.hyoukasyoukai@mizuho-bk.co.jp