



Mizuho ポジティブ・インパクトファイナンス PRO

山陽電気鉄道株式会社

～一次評価書～

2026年3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

 - 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

- 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

図表 1：企業概要

企業名	山陽電気鉄道株式会社
創立年	1907 年（前身の兵庫電気軌道株式会社）
従業員数（連結）	1,998 人（2025 年 3 月期）
営業収益（連結）	38,489 百万円（2025 年 3 月期）
本社所在地	神戸市長田区御屋敷通 3 丁目 1 番 1 号
国内外の主な拠点	【本社】神戸市 【鉄道事業本部】明石市
連結子会社	山陽バス株式会社、大阪山陽タクシー株式会社、山陽タクシー株式会社 株式会社山陽百貨店、株式会社山陽フレンズ、株式会社山陽友の会、 山陽デリバリーサービス株式会社 山電不動産株式会社 山商株式会社、山陽レジャーサービス株式会社 株式会社日本ワークシステム、山陽アメニティサービス株式会社、 山電サービス株式会社、株式会社山電情報センター
事業概要（連結）	【運輸業】鉄道、バス、タクシー等の営業 【流通業】百貨店業を中心とした商品の販売 【不動産業】建物および土地の賃貸・販売等 【レジャー・サービス業】飲食業等 【その他の事業】設備の保守・整備・工事業、労働者派遣事業等

（出典）同社ウェブサイト、「2025 年 3 月期有価証券報告書」、「山陽電鉄グループ 統合報告書 2025」等より
みずほ銀行作成

II-1.2 企業理念

山陽電気鉄道株式会社（以下、「同社」）を中核企業とする山陽電鉄グループ（以下、「同社グループ」）は、経営理念として「私たちは、人々の生活を支える総合サービスを提供することにより、社会の発展に貢献します」を掲げており、1907年、同社の前身である兵庫電気軌道株式会社の創立以来、運輸業、流通業、不動産業、レジャー・サービス業、その他の事業を通じて、兵庫県南部を基盤とした沿線価値の向上に取り組んできた。同社グループの根底にある価値観は、シンボルマークが示す「感謝・信頼・挑戦」であり、この3つのキーワードに基づき同社グループ全体できめ細かなサービスを提供する中で、同社沿線の新たな発展と「連結での成長」をめざしている。

図表2：同社グループの経営理念と価値観

▶ 経営理念

**私たちは、人々の生活を支える
総合サービスを提供することにより、
社会の発展に貢献します。**

1. お客様を大切にし、すべての人から愛され、信頼される会社をめざします。
2. 勇気と向上心をもって行動し、明るく活気に満ちた働きがいのある職場をつくっていきます。
3. 夢とロマンのある会社をめざして、変貌する社会環境、経済情勢に対応できる企業体質を築いていきます。

▶ 経営理念と価値観

1907年、前身である兵庫電気軌道株式会社の創立以来、当社グループは、運輸業、流通業、不動産業、レジャー・サービス業、その他の事業を通じて、沿線価値の向上に取り組んできました。

当社グループの根底にある価値観は、シンボルマークの垂直、水平、斜めで表現されており、手を合わせるような垂直線はお客様第一の視点をもつ「感謝」、水平線は長年地域とともに歩んできた「信頼」、動き出すような斜線は未来を見据え、積極的かつ果敢に行動していく「挑戦」です。お客様に寄り添ったサービスで「感謝」をお届けし、その積み重ねの実績がお客様をはじめとするステークホルダーの皆さまからの「信頼」となり、またそれらを糧として新たな「挑戦」を続けていくことが、当社グループのビジネスの基本サイクルと考えています。



シンボルマーク

（出典）同社「山陽電鉄グループ 統合報告書 2025」

II-1.3 事業内容、売上等概況

同社グループの事業は、鉄道・バス・タクシー等の営業を行う「運輸業」、百貨店業を中心に商品の販売等を行う「流通業」、建物および土地の賃貸・販売等を行う「不動産業」、飲食業等を行う「レジャー・サービス業」、設備の保守・整備・工事業、労働者派遣事業等を行う「その他の事業」の5つに大別される。事業セグメント別の営業収益および営業収益比率は図表3の通りである。

図表3：同社グループの事業セグメント別営業収益構成（2025年3月期連結ベース）

2025年3月期		営業収益（百万円）	営業収益比率（※）
運輸業		20,027	51.9%
（内訳）	鉄道事業	14,321	37.2%
	バス事業	3,924	10.1%
	その他	1,783	4.6%
	調整額	△2	—
流通業		9,455	25.1%
（内訳）	百貨店業	8,104	21.0%
	コンビニエンスストア業	1,586	4.1%
	調整額	△235	—
不動産業		5,459	14.3%
（内訳）	不動産賃貸業	3,887	10.0%
	不動産分譲業	1,423	3.6%
	不動産管理業	290	0.7%
	調整額	△141	—
レジャー・サービス業		2,234	5.7%
（内訳）	飲食業	1,865	4.8%
	スポーツ業	280	0.7%
	広告代理業	89	0.2%
	調整額	△0	—
その他の事業		1,312	3.5%
（内訳）	労働者派遣事業	519	1.3%
	業務請負業	90	0.2%
	設備の保守・整備・工事業・ 情報業ほか	775	2.0%
	調整額	△73	—
調整額		2	—
合計		38,489	100%

（出典）同社「2025年3月期有価証券報告書」よりみずほ銀行作成

（※）「調整額2百万円」による調整前の合計金額ベース

(1) 運輸業

①鉄道事業

主力事業である鉄道事業は、阪神電気鉄道との相互直通運転により、直通特急は山陽姫路駅～神戸三宮駅・大阪梅田駅間を乗り換えなしで運行するほか、神戸高速線を介して阪急電鉄・神戸電鉄と接続し、兵庫県南部の交通ネットワークの一翼を担っている。

②バス事業

山陽バスは神戸市垂水区を中心に路線バスを運行しており、利用者の動向に合わせたダイヤ改正や路線新設等、地域に密着した施策を展開するほか、バスの位置をリアルタイムで検索できる「山陽バスナビ」の運用等を通じて、利便性向上に努めている。

③タクシー業

山陽タクシーは、神戸市垂水区を拠点に乗合バスと補完しあいながらきめ細かな交通網を提供し、地域の人々の生活を支えている。大阪山陽タクシーは、大阪エリアにおいて、日常生活をはじめビジネスや観光など様々なシーンで活用されている。

(2) 流通業

2023年7月に開店70周年を迎えた山陽百貨店は、同社の西の拠点である山陽姫路駅に直結しており、「お客さまの視点に立ったサービスと商品の提供」を通じて、姫路の玄関口にふさわしい「日本一生き生きとした百貨店」をめざしている。また、山陽フレンズは同社沿線を中心にコンビニエンスストア業を展開し、人々の生活をサポートしている。

(3) 不動産業

同社主要駅を中心とした魅力あるまちづくりに注力し、鉄道高架下の運営管理や保有土地の有効活用等を通じて地域の発展に寄与している。また、同社沿線や京阪神エリアを中心に、賃貸事業（商業施設、介護・医療施設、マンション等）および分譲事業（分譲マンション等）を展開し、安心・快適に生活できるまちづくりに取り組んでいる。

(4) レジャー・サービス業

スポーツ業として、ゴルフ練習場やフットサルコート、フィットネスジム等の施設を運営するほか、飲食業としてファーストフードをはじめとするバラエティ豊かな飲食店を展開するなど、人々のふれあいの「場」と「時間」を提供し、日々の暮らしを豊かにするサービスを展開している。

(5) その他の事業

情報処理業、設備の保守・整備・工事業、労働者派遣事業・請負業、保険代理業等の展開を通じて、人々の生活を支える総合サービスを提供している。

II-1.4 サステナビリティへの取り組み

同社グループは、サステナビリティ基本方針として、「兵庫県南部を基盤として、地域とともに走り続け、人々の生活を支える企業グループであるために」を掲げている。このサステナビリティ基本方針のもと以下のマテリアリティを特定し、あるべき姿を実現するための非財務 KPI・目標等を設定の上、事業活動を通じて課題の解決に取り組んでいる。

図表 4：同社グループの事業別マテリアリティ・目標・KPI

ESG	マテリアリティ	対象事業	あるべき姿	非財務KPI、目標値、今後の取り組みなど ※()内の年度は目標年度
E (環境)	環境に配慮した事業活動の推進	鉄道	すべての車両を省エネルギー化	省エネ車両比率70.0% (2032年度) 鉄道運行に係る電力使用によるCO ₂ 排出量 2013年度比△46.0%以上 (2030年度)
		バス	すべての車両が環境性能に優れた車両となっている	環境性能の高いバス車両比率38.0% (2025年度)
		流通	マイバップ持参が浸透することによるレジ袋や紙袋等の削減 高効率型の機器類への更新によるエネルギー使用量の削減	容器包装(レジ袋・紙袋・包装紙)の売上高あたりの使用量 2000年度比△40.0% (2030年度) 百貨店運営に係るCO ₂ 排出量2013年度比△48.0%以上 (2030年度)
		不動産	CO ₂ 排出量が少ない不動産の開発	当社単独の新築分譲マンション事業におけるZEH-Mの採用率100% (2025年度)
			有責事故・重大インシデントを発生させない 自然災害による人的被害を発生させない	有責事故・重大インシデント発生件数0件 自然災害による人的被害件数0件
S (社会)	安全・安心・快適なサービスの提供	バス	有責重大事故(死傷事故)を発生させない	有責重大事故(死傷事故)発生件数0件
		鉄道	各地域の特性に応じて、すべての駅が賑わいを創出 沿線の定期外利用者が増加	・行政と連携した駅前整備計画の遂行 ・駅バリアフリー化工事の推進 ・須磨・垂水エリアをはじめとする沿線施設との連携強化により、最寄駅の利用者数が増加
		バス	垂水・舞子地域にとって必要不可欠な移動手段であり続ける	垂水・舞子地域を支える社会インフラとして、路線網や主要系統の運行間隔の維持をはじめ利便性の高いサービスの提供
	流通	山陽姫路駅前の賑わいを創出	まちの賑わい創出に資するために、店舗の魅力向上につながる全館催事の開発を通じて集客力の向上をはかる	
	不動産	駅を中心とした開発による沿線価値の向上	最重点地区である山陽姫路駅周辺再整備の推進や、鉄道およびバス沿線の重点地区における保有物件の開発	
	多様な人財の育成と、一人ひとりが能力を発揮できる環境づくり	鉄道・不動産	多様な人財がさまざまなライフステージにおいて活躍できている	・係長級以上の指導的地位につく女性社員数 2021年度比2倍以上 (2025年度) ・勤続年数満5年以上の女性社員数 2021年度比2倍以上 (2025年度) ・多様な人財の活躍に向けた経験者採用の強化
G (ガバナンス)	コンプライアンスの徹底とガバナンスの充実	グループ全社	コンプライアンス意識と法令遵守意識を高め、違反を発生させない	重大な法令違反件数0件

※ 部分は2025年度より新たに設定した項目

(出典) 同社「山陽電鉄グループ 統合報告書 2025」

(1) 環境に配慮した事業活動の推進

同社グループは、駅や車両の省電力化、ロープウェイにおける再生可能エネルギー由来電力の活用、ZEH-Mの建設計画、山陽百貨店におけるバイオマスマーク認定包材の導入等を通じて環境配慮に取り組んでいる。また、自家用乗用車に比べCO₂排出量が少ない鉄道やバスの利便性向上を通じた利用促進により、社会全体でのエネルギー使用量およびCO₂排出量の削減にも取り組んでいる。

(2) 安全・安心・快適なサービスの提供

同社は、以下の安全方針・安全目標を制定し、社長をトップとする安全管理体制を構築・運用している。この安全方針に基づき、全鉄道駅への非常通報装置の設置、全踏切への支障報知装置の設置、各種研修・訓練の実施、ATS(自動列車停止装置：列車が信号機の制限速度を超過した場合自動的にブレーキが作動し、減速または停止させる安全装置)の採用等による安全対策や、法面防護工事、高架橋の耐震補強等による自然災害対策に取り組んでいる。

図表 5：同社の安全方針・安全目標

<p>●安全方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 私たちは、すべてにおいて安全を最優先します。 2. 私たちは、法令・規則を遵守し、執務を厳正に行います。 3. 私たちは、安全の維持向上に努め、不断の改善を行います。 	<p>●安全目標</p> <p>「有責事故」および「重大インシデント」ゼロを継続します。</p>
--	---

(出典) 同社「山陽電鉄グループ 統合報告書 2025」

(3) 魅力的なまちづくり

同社グループは、駅を中心とした商業施設等の誘致や山陽百貨店における催事等を通じて、中心市街地の活性化や回遊性向上に努めている。また、山陽姫路駅と山陽百貨店をつなぐ東西通路のリニューアルを実施するとともに、山陽姫路駅ビルの改装および山陽百貨店南館増床等を通じて、駅を中心とした賑わいのあるまちづくりに取り組んでいる。

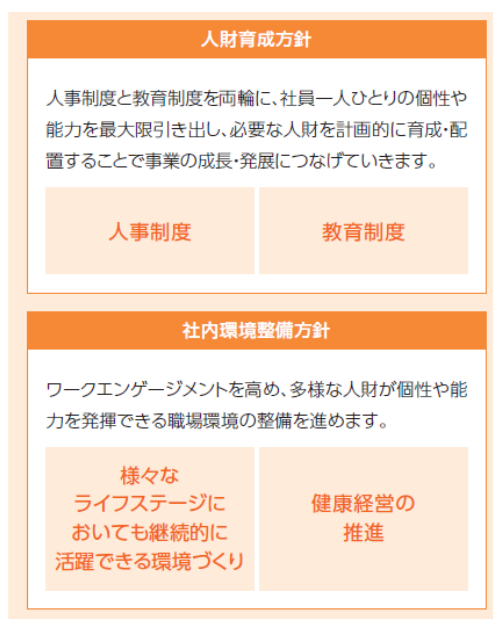
(4) パートナーシップの強化

同社は、須磨・垂水エリアにおける人々の交流やエリア活性化をめざして神戸市と事業連携協定を締結しており、神戸市が進める「神戸登山プロジェクト」に賛同し、須磨浦山上遊園および旗振山周辺で登山道整備活動を行っている。また、沿線観光施設「神戸須磨シーワールド」のオフィシャルサポーターに就任し、同施設の生態系の保全、調査・研究活動等の社会貢献や地域復興活動に協力している。

(5) 多様な人財の育成と、一人ひとりが能力を発揮できる環境づくり

同社は、人財育成理念の一つでもある「目標が人間を動かし、環境が人間を変える」に基づき、以下の人財育成方針と社内環境整備方針を策定している。

図表 6：同社の人財育成方針・社内環境整備方針



(出典) 同社「山陽電鉄グループ 統合報告書 2025」

①人財育成

目標・成果・能力に連動した評価・昇格システムから成る人事制度、職種別技能研修等の各種研修が充実した教育制度を運用している。

②社内環境整備

法定以上の育児・介護休業制度の整備やフレックスタイムの導入に加え、健康経営推進を目的とした従業員への保健指導やウォーキングプログラムの実施等に取り組み、「健康経営優良法人2025」に認定されている。

(6) コンプライアンスの徹底とガバナンスの充実

①コンプライアンスの徹底

同社グループは、企業倫理規範を策定し、同社グループのすべての役員および従業員が日々誠実かつ適切な行動をするための拠り所となる行動規範と、その規範を守り責任を果たすための具体的な行動基準を定め、コンプライアンス窓口を設置している。また、これらが規定されたコンプライアンス推進の手引きによってコンプライアンス意識の向上に努めている。

②ガバナンスの充実

同社は、執行役員制度導入のほか、社外取締役増員や女性取締役登用による取締役会の多様性確保に加え、取締役会の実効性評価、指名報酬委員会の設置等により、コーポレート・ガバナンスの強化に取り組んでいる。

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（「4911：都市間旅客鉄道運送業」、「4922：その他の旅客陸運業」、「4719：その他の非専門店小売業」、「6810：自己所有物件または賃借物件による不動産業」）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。

図表 7：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 エリア/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	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	インフラ			
経済収束	経済収束			
自然環境	気候の安定性	気候の安定性		●
		水域		●
	生物多様性と生態系	大気		●
		土壌		●
		生物種		●
		生息地		●
		資源強度		●
	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

同社グループの事業に生産は該当せず、販売・調達はすべて日本である。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」、「エネルギー」、「住居」、「移動手段」、「コネクティビティ」、「文化と伝統」、「雇用」、「賃金」、「ジェンダー平等」、「気候の安定性」、「水域」、「土壌」、「生物種」、「生息地」、「資源強度」、「廃棄物」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、上記の通り該当なし。

II-2.3 対象企業特有のインパクトの状況

図表 7 で特定したインパクトエリア/トピックに対して、「社会的保護」のポジティブインパクトは同社グループの事業による影響が相対的に軽微と想定されるため不特定とし、ネガティブインパクトのうち、「移動手段」については、混雑の原因となる開発等を行っていないこと、「文化と伝統」については、歴史的建造物や文化遺産を損なうような開発等を行っていないこと、「法の支配」については、違法開発・汚職事件がなく、関連法令に則り適切に事業を行っていることが確認できたため不特定とした。また、「賃金」のポジティブインパクト・ネガティブインパクトは、同社の 2025 年 3 月期における平均年間給与は 5,635 千円であり、本社所在地である兵庫県の平均を上回ること、および、今後も物価動向等に応じ適切な賃金水準をめざす方針であることを確認したため不特定とした。

図表 7 で特定したインパクトエリア/トピックに加えて、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である「ジェンダー平等」がネガティブインパクトに該当し得るが、業種特性上、管理職か否かにかかわらず女性社員が少ないものの、産育休や時短勤務等の必要な制度は整っていることや、管理職登用に性差を設けていないことが確認できたため、不特定とした。

また、図表 7 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、ネガティブインパクトに「その他の社会的弱者」を特定した。特定理由は、同社は鉄道駅のバリアフリー化を推進しており、今後「その他の社会的弱者」におけるネガティブインパクト抑制への更なる貢献が期待されるためである。

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-2 で実施した、対象企業に対する包括的分析の結果、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、「健康および安全性」、「住居」、「健康と衛生」、「教育」、「移動手段」、「雇用」、「零細・中小企業の繁栄」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

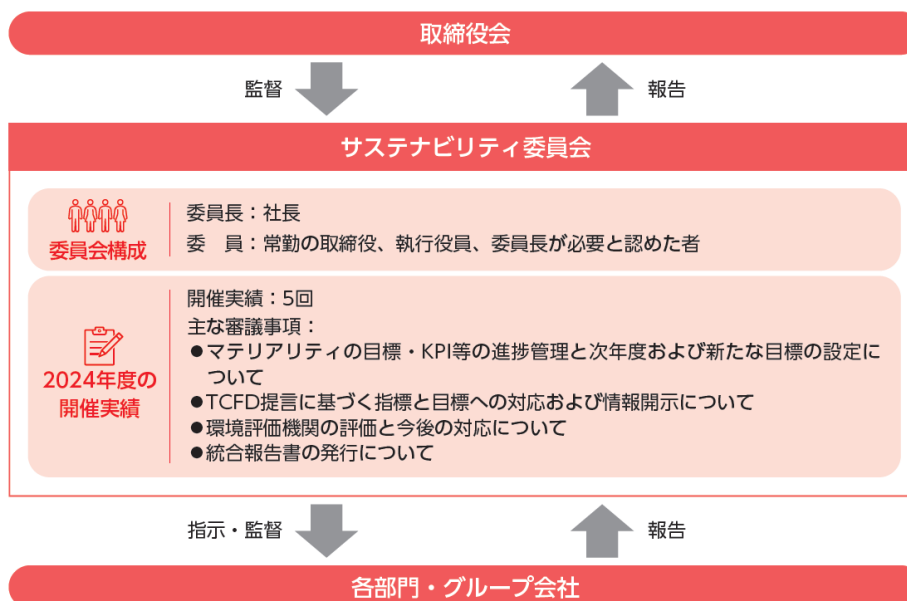
II-2 で実施した、対象企業に対する包括的分析の結果、ネガティブインパクトが発現するインパクトエリア/トピックとして、「自然災害」、「健康および安全性」、「住居」、「社会的保護」、「その他の社会的弱者」、「気候の安定性」、「水域」、「大気」、「土壌」、「生物種」、「生息地」、「資源強度」、「廃棄物」を確認した。

III. インパクトマネジメント体制

III-1. マネジメント体制

同社グループはサステナビリティ専門部署を有していないが、サステナビリティ委員会を設置しており、本委員会は社長を委員長として、常勤の取締役および執行役員その他、同社グループにおけるサステナビリティ経営の推進において委員長が必要と認めた者により構成されている。また、サステナビリティ委員会の取組状況は、適宜取締役会に報告されている。

図表 8：同社グループのサステナビリティ推進体制



(出典) 同社「山陽電鉄グループ 統合報告書 2025」

図表 9：同社グループの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
管理担当部署	経営統括本部（経営計画）

Ⅲ-2. KPI 管理体制

サステナビリティ基本方針のもと、前述Ⅱ-1.4 のインパクト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。

図表 10：KPI 管理体制のレベル

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

同社グループは環境管理専門の担当者を定めてはいないが、マテリアリティの一つに「環境に配慮した事業活動の推進」を掲げており、前述Ⅲ-1 の社長を委員長とするサステナビリティ委員会において、その他マテリアリティと一環で目標・KPI 等の進捗管理がされている。今後、環境マネジメントシステムの導入検討等、管理体制の高度化が期待される。

図表 11：環境社会管理体制のレベル

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

運輸業（鉄道・バス・タクシー）を主たる事業とする同社グループにおいて、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全体で各種の気候変動対策に取り組んでいる。

図表 12：サプライチェーン管理体制のレベル

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。

IV. KPI 設定

同社グループは、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、特定したポジティブインパクトのうち、KPI 設定の対象外としたものについては、以下記載の理由に基づく。

「健康と衛生」については、同社沿線保有土地への介護・医療施設の誘致、「教育」については、職責に応じた階層別研修や職種別技能研修等の実施、「雇用」については、多様な人財の活躍に向けた経験者採用の強化、「零細・中小企業の繁栄」については、沿線施設との連携による集客力向上の取り組み等、いずれも既に取り組みがなされていることから KPI 設定の対象外とした。

また、特定したネガティブインパクトのうち、以下については同社グループの取り組みによりネガティブインパクトが十分に抑制されていると判断し、KPI 設定の対象外とした。主な取り組み内容は以下の通りである。

「自然災害」については、自然災害を誘発するような環境での運輸や新たな路線等の開発は行っておらず、土砂災害リスクが想定される箇所では法面防護工事を実施している。



「住居」については、不動産業において、周辺の賃料相場と比べて高額な賃料を設定することによる賃料相場の高額化や強制退去等は行っておらず、適正な運営がなされている。



「社会的保護」については、関連法令に則り、健康保険・厚生年金保険をはじめとする法定福利厚生に非正規雇用も含めた全従業員が加入しており、通勤手当・育児休暇・介護休暇等の法定外福利厚生も充実している。


「水域」、「土壌」、「生物種」、「生息地」については、水質汚濁・土壌汚染・生態系破壊防止のための取り組みや関連法令に則った適正な管理を行っている。


「資源強度」については、鉄道事業における省エネ車両の導入や、不動産賃貸業における照明 LED 化等の省エネに向けた取り組みに加え、古紙パルプ配合コピー用紙の使用や、社内手続のペーパーレス化推進等、省資源にも取り組んでいる。

「廃棄物」については、老朽化した鉄道車両は関連法令に則り適切に処理されており、同社管理の賃貸物件から発生する廃棄物については外部業者により適切に処理されている。

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) その他の社会的弱者 (ネガティブ)	<p>【KPI】(単体かつ下記の時期までの目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅バリアフリー化工事(※)の実施件数： 2027年3月期から2033年3月期までに9駅 (※竣工ベース) <p>【設定の考え方・施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同社は、マテリアリティの一つ「魅力的なまちづくり」の目標として、駅のエレベーターやバリアフリートイレをはじめとする、各種バリアフリー施設の整備に取り組んできた。 ・鉄道駅のバリアフリー化については、2023年3月期1駅、2025年3月期1駅と取り組みを進めており、本ファイナンスでは従来を上回る水準を設定している。 ・1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上である鉄道駅についてはバリアフリー化を完了済のため、今般、1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上3,000人未満の鉄道駅について、自治体や周辺地域と連携の上、バリアフリー化に取り組む方針。 	 
健康および安全性 (ポジティブ) 住居 (ポジティブ)	<p>【KPI】(単体かつ下記の時期までの目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新築分譲マンションにおける ZEH-M または GX ZEH-M の採用率： 2027年3月期から2031年3月期までに新築(※)する物件に対し100% (※同社単独およびJV(共同事業)を含む全件・着工ベース) <p>【設定の考え方・施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同社グループは、マテリアリティの一つに「環境に配慮した事業活動の推進」を掲げている。 	 

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"> ・「エネルギー基本計画」（令和3年10月閣議決定）における2050年カーボンニュートラル達成に向けた政策目標「2030年度以降新築される住宅・建築物について、ZEH・ZEB基準の水準の省エネルギー性能の確保を目指す」の設定を受け、不動産業においてZEH-Mの普及に取り組んでおり、新築分譲マンション事業においては、2026年3月期にZEH-Mを初採用した。 ・資源エネルギー庁はZEHのメリットの一つとして「快適・健康性」を挙げており、「冬は効率的に家全体を暖められるので、急激な温度変化によるヒートショックによる心筋梗塞等の事故を防ぐ効果もあります」としている（資源エネルギー庁「省エネポータルサイト」より引用）。 ・本目標においては、ZEH-Mより高い基準が求められるGX ZEH-Mの採用率もKPIとして設定しており、高性能な住宅を市場へ提供することを通じた「健康および安全性」、「住居」に関するポジティブインパクトの創出が期待される。 ・なお、ZEH・ZEH-M委員会「GX ZEH・GX ZEH-M定義＜戸建住宅・集合住宅＞」（令和7年9月）によると、GX ZEH-Mは2027年4月以降適用、ZEH-Mの新規取得は2028年3月まで可能とされている。 	
健康および安全性 （ネガティブ） 大気 （ネガティブ）	<p>【KPI】（同社グループかつ下記の時期までの目標）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境性能の高いバス車両（※）比率： 2031年3月期までに65.0% （※平成28年排ガス規制対応車両） <p>【設定の考え方・施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同社グループは、マテリアリティの一つに「環境に配慮した事業活動の推進」を掲げており、山陽バスでは「2026年3月期までに環境性能の高いバス車両比率38.0%」を目標として、環境性能の高いバス車両への更新を進めてきた。 ・2025年3月期実績は35.0%。目標達成に近いことから、本ファイナンスを機に目標を上方修正し、今後も継続的に取り組んでいく方針。 	 

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"> ・なお、不動産業におけるネガティブインパクトに関しては、同社管理の物件について、関連法令に則りアスベスト等健康を害する化学物質は使用しておらず、大気汚染防止のための適切な管理をしており、法規制以前に建築された物件の解体時には、関連法令に則り含有調査を実施し、除去が必要な場合には周辺環境等への安全対策を十分に行ったうえで対応する方針であることが確認できたため、ネガティブインパクトが十分に抑制されていると判断し、KPIを設定しないものとした。 	
健康および安全性 (ネガティブ)	<p>【KPI】(単体かつ単年度の目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業における有責重大事故(※)発生件数： 0件を維持 <p>(※列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故等の重大な事故のうち、鉄道係員の取扱い誤り又は車両もしくは鉄道施設の故障、損傷、破壊等に原因が認められるもの)</p> <p>【設定の考え方・施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同社は、「安全・安心」はすべての事業の根幹であり、交通事業者に課せられた社会的使命と考えている。 ・同社グループはマテリアリティの一つに「安全・安心・快適なサービスの提供」を掲げ、運輸業全体において安全対策に取り組んでいるが、今般、同社グループの主力事業である鉄道事業において目標を設定するもの。 ・鉄道事業における有責重大事故発生件数は、2023年3月期、2024年3月期、2025年3月期とも0件。事故に関する訴訟を1件認識するが、評価書作成時点では有責重大事故に該当するものとは認められない。 ・各事業における取り組みは、鉄道事業においては、全駅への非常通報装置の設置、全踏切への支障報知装置の設置、各種研修・訓練の実施、ATS(自動列車停止装置)の採用等が挙げられ、バス事業・タクシー事業においては、全乗務員に対する安全講習の定期的な実施のほか、ドライブレコーダー映像を活用した事故防止対策講習の実施等が挙げられる。 ・その他の安全対策については、各社ウェブサイトの開示されている「安全報告書」(同社・山陽バス)、「運輸安全 	 <p>3 すべての人に 健康と福祉を</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>マネジメント」(山陽タクシー)でも確認できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なお、同社従業員向けのネガティブインパクトについては、所定外労働時間は36協定を遵守しており、年次有給休暇取得日数は労働基準法に定める法定基準を遵守していることが確認できたため、ネガティブインパクトが十分に抑制されていると判断し、KPIを設定しないものとした。 	
気候の安定性 (ネガティブ)	<p>【KPI】(単体かつ各時期までの目標)</p> <p>(1) 鉄道の省エネ車両(6000系)比率： 2033年3月期までに70.0%</p> <p>(2) 鉄道運行に係る電力使用によるCO2排出量： 2031年3月期までに2014年3月期比46.0%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、地球温暖化をもたらす温室効果ガス削減および脱炭素社会への取り組みは重要な課題と認識している。 ・マテリアリティの一つに「環境に配慮した事業活動の推進」を掲げ、前述Ⅱ-1.4(1)の通りグループ全体で気候変動対策に取り組んでいるが、気候変動に伴う事業への影響が大きく、エネルギーの使用量が最も多い鉄道事業において目標を設定するもの。 ・なお、不動産業におけるネガティブインパクトに関しては、同社の賃貸物件について同社が管理できる範囲は共有部分のみであり、事業全体における影響は軽微と想定されることから、KPIは設定しないものとした。 <p>(1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来型車両に比べ1編成あたりの消費電力を50.0%以上削減した6000系車両への置き換えについて、2023年3月期42.0%、2024年3月期42.0%、2025年3月期43.0%と取り組みを進めており、引き続き新造車両の導入や既存車両のリニューアル化を通じて目標達成に向けて取り組んでいく方針。 <p>(2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基準年となる2014年3月期CO2排出量は32,215t- 	

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
	C02。削減率は2024年3月期25.2%、2025年3月期26.2%と取り組みを進めており、引き続き省エネ車両の導入を推進するほか、再生可能エネルギー由来電力の利用拡大等により、目標達成に向けて取り組んでいく方針。	

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2033年3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同社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き、現時点での計画または状況に対してサステナブルプロダクツ部において評価しており、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。
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」および「資金用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」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。
3. 本文書に記載された情報は、みずほ銀行が、同社およ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、みずほ銀行は、明示的であると黙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、みずほ銀行は、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。
4. みずほ銀行は、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んを問わず、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。
5. 本評価書は、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係る各種のリスク（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、本評価書はみずほ銀行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。本評価書は、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ございます。
6. 本文書に係る一切の権利は、みずほ銀行に帰属します。みずほ銀行による事前承諾を受けた場合を除き、本文書の一部または全部を問わず、みずほ銀行に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じます。