

2025年3月25日

各位

株式会社北洋銀行

## 北海道交運事業協同組合様に対して 「ポジティブインパクトファイナンス」によるシンジケートローン 株式会社商工組合中央金庫と共同組成しました

北洋銀行(取締役頭取 津山 博恒)は、株式会社商工組合中央金庫(代表取締役社長 関根 正裕様)と共同で、北海道交運事業協同組合様(北海道北広島市、代表理事:中川 昌信様)に対して「ポジティブインパクトファイナンス」(以下、本ファイナンス)によるシンジケートローンを組成しました。

本ファイナンスは、企業活動が環境・社会・経済にもたらすインパクトを包括的に分析・評価し、ネガティブインパクトの緩和とポジティブインパクトの拡大について目標を設定し、その実現に向けた継続的な対話や支援を重視することで SDGs 達成に貢献していく金融手法です。国連環境計画金融イニシアチブが提唱するポジティブインパクト金融原則に基づき、当行が「ポジティブインパクトファイナンス評価書」を発行し、株式会社格付投資情報センター様から第三者評価として「セカンドオピニオン」を取得しています。

本ファイナンスでは、コア・インパクトを「利便性の高い移動手段の提供による地域課題解決への貢献」と特定し、タクシー稼働台数の増加や IP 無線導入を通じた配車の効率化など、地域交通サービスを充実化させることで持続可能な社会に向けたインパクト拡大を目指している点などを評価させていただいています。

当行は、今後もほくようサステナブルファイナンス等を通じて環境・社会課題の解決を図るお客さまやプロジェクトを積極的に支援し、脱炭素社会の実現や SDGs の達成に貢献してまいります。

※「ポジティブインパクトファイナンス評価書」および「セカンドオピニオン」は別紙をご参照ください。

### 記

#### 【北海道交運事業協同組合様の概要】

本社所在地	北海道北広島市虹ヶ丘 8 丁目 1 番地 6
代表者	中川 昌信 様
設立	1971 年 8 月
業種	旅客運送業

#### 【契約記念の様子】



左:北海道交運事業協同組合

代表理事 中川 昌信 様

右:北洋銀行

札幌駅南口支店長 背戸田 能章

以上

#### 【本ファイナンスの概要】

組成金額	18 億円
契約日	2025 年 3 月 18 日
アレンジャー	株式会社商工組合中央金庫 株式会社北洋銀行
エージェント	株式会社北洋銀行



北洋銀行グループは、2018 年 12 月「北洋 SDGs 宣言」を表明し、地域の持続的成長支援と社会的課題の解決に取り組んでおります。なお、SDGs に関連するプレスリリースには、該当する SDGs のアイコンを明示しております。

【SDGs】2015 年の国連サミットで採択された、持続可能な世界を実現するための 2030 年までの国際目標。17 のゴールと 169 のターゲットで構成される。

北海道交運事業協同組合  
ポジティブインパクトファイナンス評価書

発行日：2025年3月25日



北洋銀行ならびに株式会社北海道共創パートナーズは、北海道交運事業協同組合（以下、「北海道交運事業協同組合」または「同社」）に対してポジティブインパクトファイナンス（以下、「PIF」）を実施するにあたって、同社の事業活動が環境・社会・経済に及ぼすインパクト（ポジティブインパクト/ネガティブインパクト）を分析・評価した。

この分析・評価は、国連環境計画金融イニシアチブ（UNEP FI）が提唱した PIF 原則および PIF 実施ガイド（モデル・フレームワーク）、ESG 金融ハイレベル・パネルにおいて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」に則ったうえで、北洋銀行が独自に開発した評価体系に基づいてい

## 目次

1. 企業概要	4
(1) 企業概要	4
(2) 企業理念	8
(3) 事業概要	9
(4) 業界動向と事業環境の変化	11
(5) サステナビリティ方針と活動	13
2. インパクトの特定	16
(1) バリューチェーン分析	16
(2) インパクトレーダーによるマッピング	17
(3) インパクトニーズの確認	18
(4) 北洋銀行グループが認識する社会課題との整合性	25
3. インパクトの評価	26
4. インパクトのモニタリング	28
5. 情報開示	28

## 1. 企業概要

### (1) 企業概要

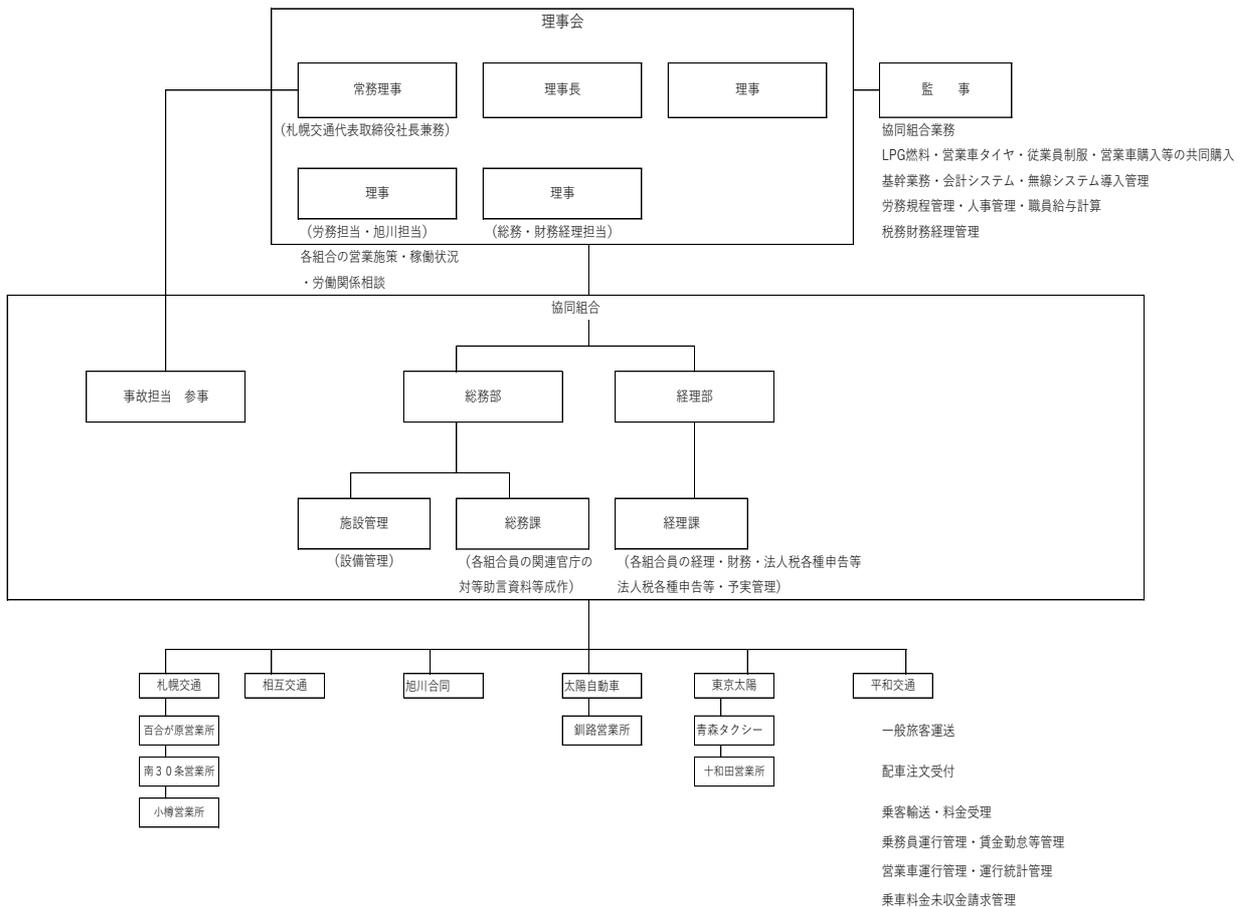
北海道交運事業協同組合（HKグループ）は、北海道・青森県・宮城県・東京都に拠点を持つタクシー会社の協同組合である。

名 称	北海道交運事業協同組合	
本 社 所 在 地	〒061-1103 北海道北広島市虹ヶ丘 8 丁目 1 番地 6	
代 表 者	代表理事 中川 昌信	
設 立 日	1971 年 8 月 30 日	
資 本 金	30 百万円	
グループ内企業数	6 社(2024 年 6 月現在)	
グループ内拠点数	12 拠点 (2024 年 6 月現在)	
グループ内従業員	2,826 名 (2024 年 6 月現在)	
グループ内車両台数	1,237 台 (2024 年 6 月現在)	
グループ企業 ( 営 業 所 )	<ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌交通(株) (本社、百合が原営業所、南 30 条営業所、小樽営業所)</li> <li>・旭川合同自動車(株)</li> <li>・相互交通(株)</li> <li>・太陽自動車(株) (本社、釧路交通営業所)</li> <li>・東京太陽(株) (本社、青森タクシー営業所、青森タクシー十和田営業所)</li> <li>・平和交通(株)</li> </ul>	
売上高 (当組合単体)	1,897 百万円 (2024 年 3 月期)	
売上高(グループ合算)	14,250 百万円 (2024 年 3 月期)	
事 業 内 容	LPG 燃料・営業車タイヤ・従業員制服・営業車購入等の共同購入、 基幹業務・会計システム・無線システムの導入管理、労務規程管理、 人事管理、乗務員賃金策定、管理職員給与計算、税務財務経理管理、 各拠点の営業施策検討・稼働状況管理	
沿 革	1964 年 10 月	共同交通株式会社 設立
	1967 年 9 月	札幌交通株式会社 設立
	1971 年 8 月	北海道交運事業協同組合 設立
	1972 年 6 月	相互交通株式会社 譲受
	1973 年 7 月	本社社屋を新築 (札幌市厚別区)、営業開始
	1975 年 5 月	釧路交通株式会社 譲受
	1980 年 7 月	太陽自動車株式会社 譲受
	1981 年 4 月	旭川合同自動車株式会社 譲受
	1988 年 3 月	青森タクシー 譲受

	1999年2月	東京太陽株式会社 設立
	2000年2月	平和交通株式会社 譲受
	2021年2月	HK65 倶楽部会員募集開始
	2022年4月	東京太陽株式会社と青森タクシーが合併
	2024年4月	札幌交通株式会社と共同交通株式会社が合併
	2024年9月	太陽自動車株式会社と釧路交通株式会社が合併 本社社屋を移転（北広島市虹ヶ丘）

■ 組織体制

北海道交運グループ



【出所：北海道交運事業協同組合提供資料】

■グループ人員構成

会社	営業所	合計人数	役員	従業員											従業員計		
				職員						乗務員							
				営業部門	管理部門	工事部門	無線部門	無線パート	他パート	計	正社員	嘱託	定時制	試用		計	
協同組合		25	6		18					1	19					0	19
札幌交通	本社	732	10	18	13		9	44	4	88	276	195	151	12	634	722	
	百合が原	168		10	1	1				12	74	39	35	8	156	168	
	南30条	138		7	2					9	53	42	29	5	129	138	
	小樽	41		4	1			3		8	5	17	7	4	33	41	
	整備工場	10				10				10					0	10	
	小計	1,089	10	39	17	11	9	47	4	127	408	293	222	29	952	1,079	
相互交通		320	5	10	3	2	1	14	4	34	74	160	47		281	315	
旭川合同		177	10	13	1	3		12		29	34	72	32		138	167	
太陽自動車	本社	441	5	9	9	4			5	27	202	92	115		409	436	
	釧路交通	106		8	2	2		4		16	11	76	3		90	106	
	小計	547	5	17	11	6	0	4	5	43	213	168	118	0	499	542	
東京太陽	本社	243	10	7					3	10	140	28	55		223	233	
	青森	168		9	1	2		7	1	20	17	79	52		148	168	
	十和田	43		5					2	7	27	6	3		36	43	
	小計	454	10	21	1	2	0	7	6	37	184	113	110	0	407	444	
平和交通		214	5	14	2	1		7	1	25	44	85	55		184	209	
グループ合計		2,826	51	114	53	25	10	91	21	314	957	891	584	29	2,461	2,775	

【出所：北海道交運事業協同組合のヒアリングにより HKP 作成】

■グループ保有車両台数

会社	拠点	保有車両（台）			
		ガソリン	JPN TAXI	LPG	合計
札幌交通(株)		20	27	298	345
	南30条営業所	5		59	64
	百合が原営業所	2		78	80
	小樽営業所			19	19
	小計	27	27	454	508
相互交通(株)		1	5	139	145
旭川合同自動車(株)		5		86	91
太陽自動車(株)			149	29	178
	釧路交通営業所	4	4	41	49
	小計	4	153	70	227
東京太陽(株)			80		80
	青森タクシー営業所	11	1	75	87
	十和田営業所	5		14	19
	小計	16	81	89	186
平和交通(株)		1	5	74	80
グループ合計		54	271	912	1,237

【出所：北海道交運事業協同組合のヒアリングにより HKP 作成】

■ 営業拠点の風景



【北海道交運事業協同組合、札幌交通(株)本社】



【旭川合同自動車(株)】



【相互交通(株)】



【太陽自動車(株)本社】



【釧路交通営業所】



【東京太陽(株)本社】



【青森タクシー営業所】



【青森タクシー十和田営業所】



【平和交通(株)】

【出所：北海道交運事業協同組合提供資料】

(2) 企業理念

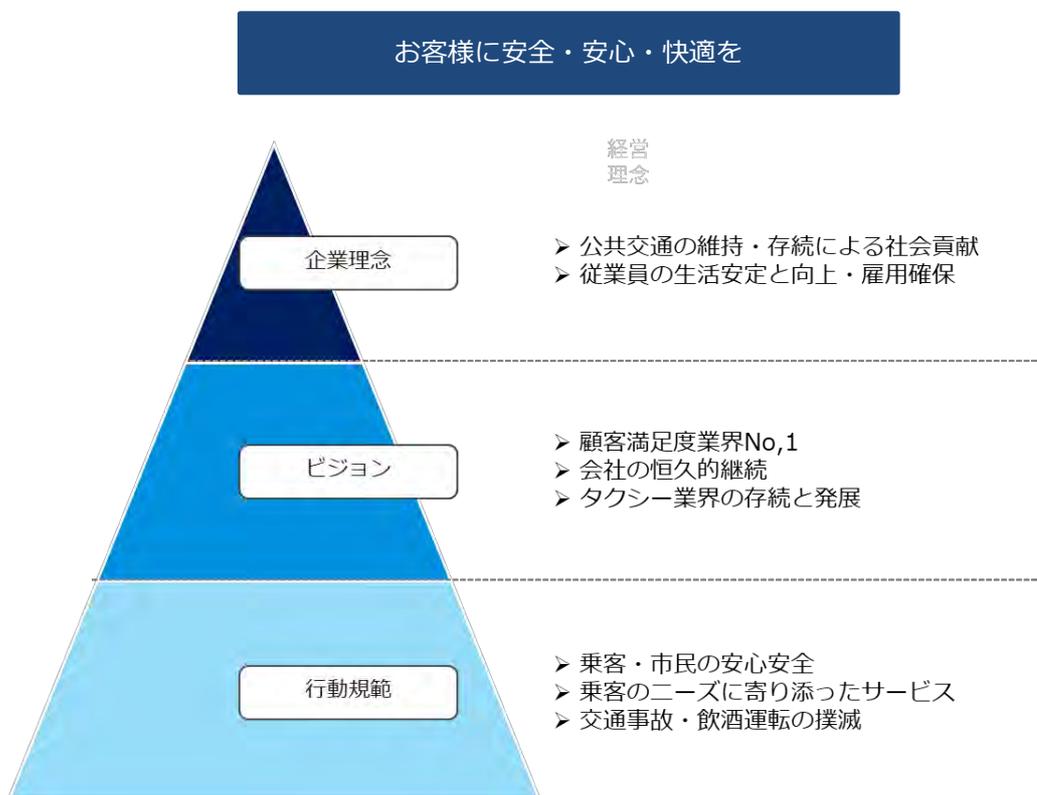
北海道交運事業協同組合は「お客様に安全・安心・快適を」を普遍的なミッションに掲げ、グループの経営・事業における価値観を以下の通りに定めている。

企業理念の「公共交通の維持・存続による社会貢献」には、交通手段が十分に提供されていない地域や人々に対する安定的かつ継続的な公共交通サービスの提供が、地域社会に大きく貢献することができるという思いが込められている。また「従業員の生活安定と向上・雇用確保」には、タクシー業界においては乗務員の確保が最重要であり、多様な働き方を実現し働きやすい職場環境を創出することで従業員一人ひとりの生活水準の安定・向上を目指している。

ビジョンには「顧客満足度業界No,1」「会社の恒久的継続」「タクシー業界の存続と発展」を掲げており、ビジョン達成に向けた行動規範として「交通事故・飲酒運転の撲滅」「乗客・市民の安心安全」「乗客のニーズに寄り添ったサービス」を定めている。同組合では、グループ企業各社の安定経営を目的に包括的なサポートを行っており、各地域の課題に対する取組支援も実施している。また、安全運転における指導として定期的な研修を実施し交通事故・飲酒運転撲滅に取り組んでいる。

北海道交運事業協同組合およびグループ各社は共通の価値観を大切にし、多様なサービスを提供することで“顧客満足度業界No,1”のグループ経営を追求している。

【グループ共通理念】



(3) 事業概要

A. 事業内容

北海道交運事業協同組合は、北広島市虹ヶ丘に本社を置くタクシー会社の協同組合である（2024年9月、札幌市厚別区から北広島市へ本社移転）。1971年の設立以降、譲受・新設・合併などを経て、現在は札幌交通(株)、旭川合同自動車(株)、相互交通(株)、太陽自動車(株)、東京太陽(株)、平和交通(株)の6つがグループ企業として加盟している。拠点は北海道、青森県、宮城県、東京都の4都道府県、全12拠点を構えている。

北海道交運事業協同組合は、グループ全体の施策立案、業務効率化、人事・労務管理、安全対策等のグループ中枢機能を担い、各グループ企業の円滑な運営をサポートしている。

同組合の強みは、定期的にグループ企業各社の責任者の入れ替えを実施し、組織の活性化に取り組んでいる点にある。数年置きに責任者を入れ替えることで、各拠点で行っている独自の取り組みや業務改善における新たな視点を導入することができ、グループ全体での企業価値向上に繋がっている。

北海道交運事業協同組合では、住みやすい街づくりの一翼を担う取り組みとして、利用者に向けた様々なサービスを提供している。具体的には、満65歳以上の高齢者が割安でタクシーを利用できる「HK65倶楽部」の導入や、各拠点では「介護タクシー」や「おつかい代行」・「ドライバー派遣」など地域課題の解決に向けた様々な取り組みを積極的に実施している。

■HK65 倶楽部

「HK65 倶楽部」は、2021年2月から取り扱いを開始したグループ独自の高齢者向けの会員サービスである。入会条件は満65歳以上であることで、会員はカードを提示することで乗車料金の10%割引が適用される。北海道内・東北地区でグループ共通のサービスとして展開しており、日常のタクシー利用はもちろん、旅行などで利用可能な利便性の高いサービスである。

2022年10月には、更なる利便性と付加価値の向上を目的に、イオン北海道と連携した新たな取り組みを始めている。HK タクシーの高齢者割引機能付き「ご当地 G.G WAON」を提示すると乗車料金の10%割引に加え、利用料がWAONポイントとして付与される。

2024年6月時点の会員数は27,500名を超えており、HK65 倶楽部を通じて人と街を繋ぎ、地域経済の活性化に貢献している。

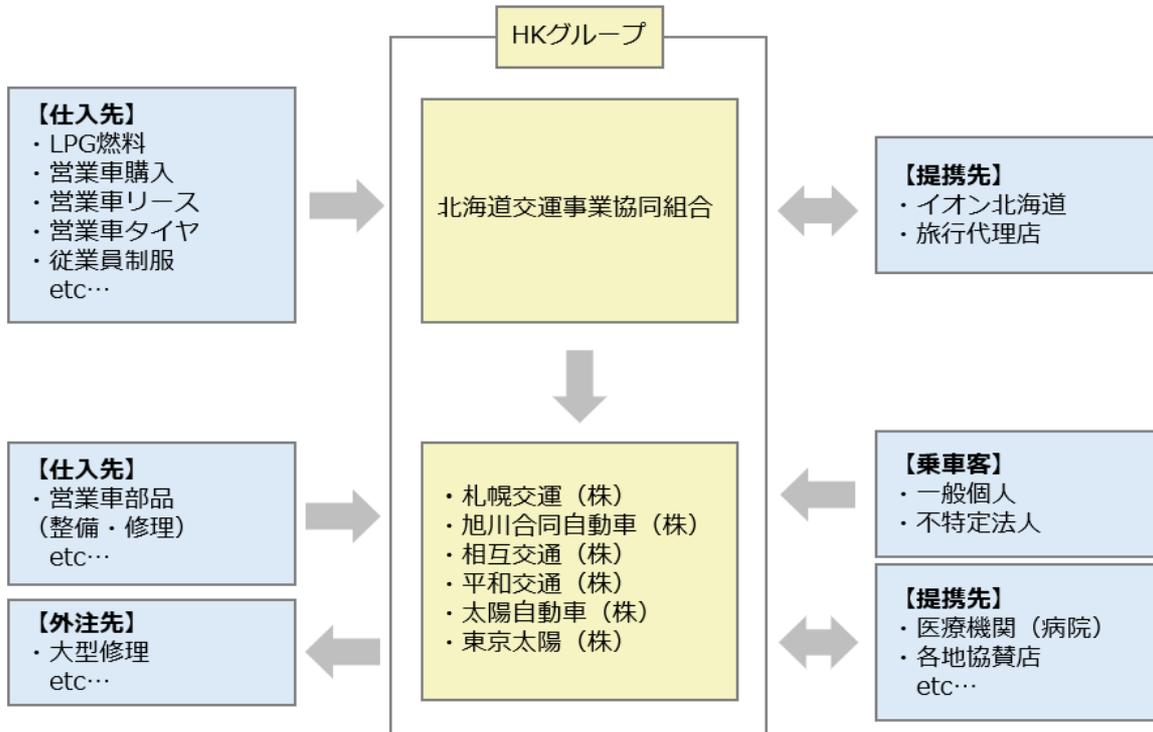


【出所：北海道交運事業協同組合提供資料】

B. ビジネスモデル

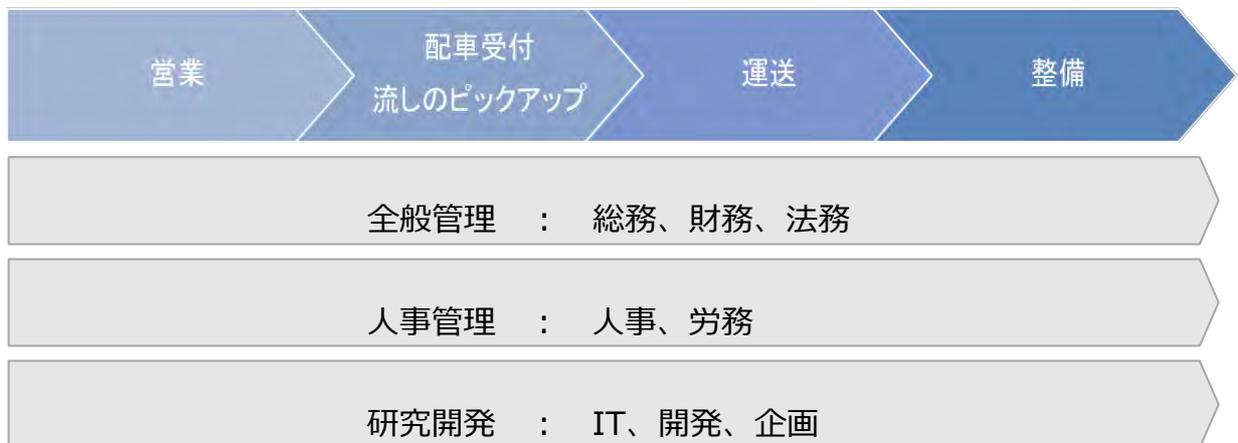
北海道交運事業協同組合（HKグループ）のビジネス俯瞰図とバリューチェーンは、以下の図で示される。

■ビジネス俯瞰図（HKグループ）



【出所：北海道交運事業協同組合のヒアリングにより HKP 作成】

■バリューチェーン（HKグループ）

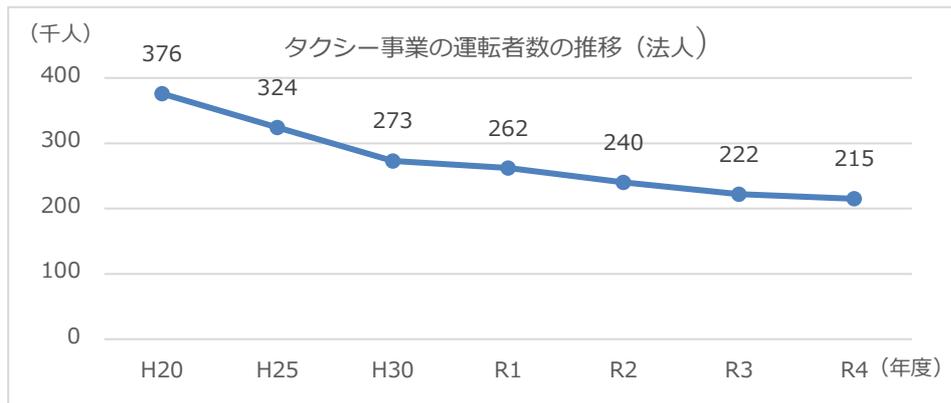


【出所：北海道交運事業協同組合へのヒアリングにより HKP 作成】

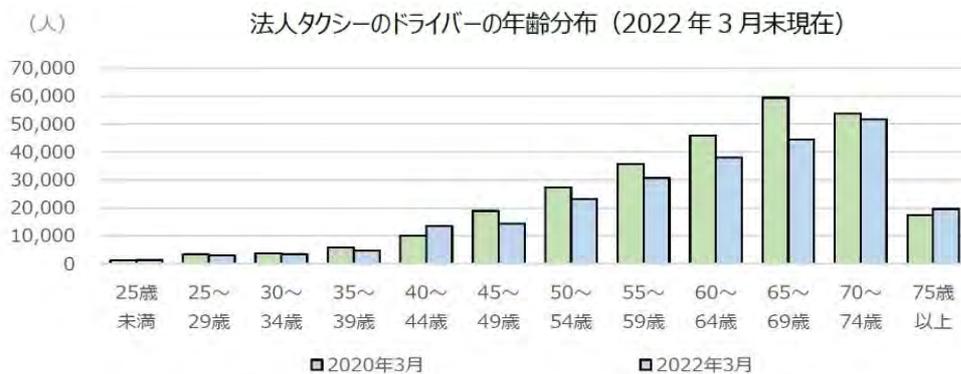
(4) 業界動向と事業環境の変化

A. 雇用環境

タクシー事業の運転者数は平成 20 年度の 376,399 人から、令和 4 年度では 214,972 人まで減少している。また、ドライバーの高齢化が深刻な問題となっており、令和 4 年 3 月時点のドライバーの年齢分布は 70～74 歳が最大のボリューム層となっている。都道府県別では北海道・東北の高齢化は進んでおり、60 歳以上のドライバーが全体の 71.3%と全国と比較してもかなり高い割合である。今後は若年ドライバーの確保や育成が重要な課題となっている。



【出所：国土交通省 HP、HKP 作成】



	25歳未満	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上	合計
北海道・東北	人数 34	129	238	422	744	1,438	2,301	3,445	5,327	7,045	7,418	1,957	30,498
	構成比 (%) 0.1%	0.4%	0.8%	1.4%	2.4%	4.7%	7.5%	11.3%	17.5%	23.1%	24.3%	6.4%	100%
関東	人数 860	1,920	1,820	2,294	3,530	6,651	10,793	13,249	14,037	14,647	16,786	6,633	93,220
	構成比 (%) 0.9%	2.1%	2.0%	2.5%	3.8%	7.1%	11.6%	14.2%	15.1%	15.7%	18.0%	7.1%	100%
中部	人数 116	327	377	561	926	1,756	2,810	3,721	4,545	4,915	5,671	2,261	27,986
	構成比 (%) 0.4%	1.2%	1.3%	2.0%	3.3%	6.3%	10.0%	13.3%	16.2%	17.6%	20.3%	8.1%	100%
近畿	人数 164	398	455	705	1,026	2,098	3,507	4,792	5,684	6,251	8,266	3,731	37,077
	構成比 (%) 0.4%	1.1%	1.2%	1.9%	2.8%	5.7%	9.5%	12.9%	15.3%	16.9%	22.3%	10.1%	100%
中四国	人数 33	124	195	318	552	1,060	1,601	2,073	2,982	3,886	4,870	2,103	19,797
	構成比 (%) 0.2%	0.6%	1.0%	1.6%	2.8%	5.4%	8.1%	10.5%	15.1%	19.6%	24.6%	10.6%	100%
九州・沖縄	人数 66	178	248	435	687	1,369	2,204	3,357	5,377	7,694	8,672	2,862	33,149
	構成比 (%) 0.2%	0.5%	0.7%	1.3%	2.1%	4.1%	6.6%	10.1%	16.2%	23.2%	26.2%	8.6%	100%
全国	人数 1,273	3,076	3,333	4,735	13,475	14,372	23,216	30,637	37,952	44,438	51,683	19,547	241,727
	構成比 (%) 0.5%	1.3%	1.4%	2.0%	5.6%	5.9%	9.6%	12.7%	15.7%	18.4%	21.4%	8.1%	100%

【出所：ニッセイ基礎研究所：高齢タクシードライバーの増加】

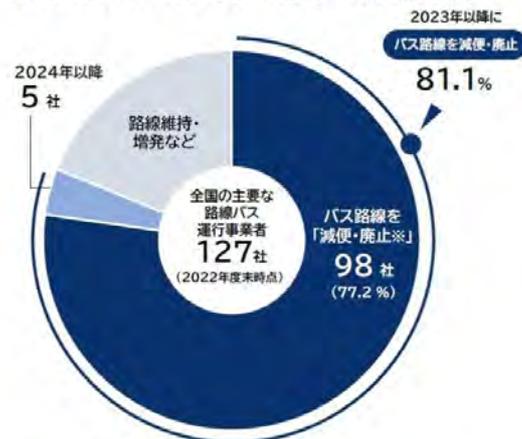
B. 地域公共交通の現状

地域の公共交通を担う路線バスの減便や廃止が全国で相次いでいる。主な要因には、ドライバー不足や既存ドライバーの高齢化、2024年問題におけるダイヤ改正、沿線住民の利用減少による不採算化などが挙げられる。全国127の路線バス運行業者のうち103社(81.1%)が2023年以降に減便・廃止を実施しており、北海道でも札幌圏を中心に1,000便以上が減便・廃止となっている。

路線バスの減少は通勤・通学・医療機関への通院など日常生活に支障をもたらし、特に地方や過疎地域では高齢化の進行が著しく「移動手段の確保」が深刻な問題となっている。

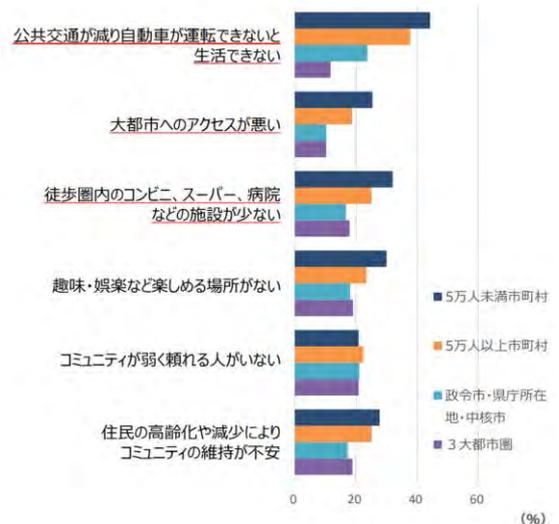
交通弱者のアクセス確保には、地域の実情に即した公共交通の再編や事業者連携を進め、利用者と事業者の双方にとって持続可能な体制の構築が求められている。

路線バス運行127社の「減便・廃止」動向



【対象】 保有する路線数が30以上の路線バス運行事業者。公営バスは除く  
 【注】 ダイヤ改正等で路線や運行系統について減便(減回)や廃止が明らかになった運行事業者

居住地域に対する不安 (地域別)



【出所：帝国データバンク、国土交通省「地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題」】

(5) サステナビリティ方針と活動

A. サステナビリティ方針

北海道交運事業協同組合（HK グループ）は、「企業理念」に基づく事業活動を通じて、全てのステークホルダーと地域社会・環境の持続的発展に貢献するとともに、自社の中長期的な企業価値の向上と持続的経営の実現を目指している。

タクシー業界ではドライバー不足が深刻化している。北海道交運事業協同組合では、ドライバーの確保を喫緊の課題と捉え、多様な人材が活躍できるよう個々のニーズにあった働きやすい職場環境を創出している。また、環境に配慮した車両の入れ替えを積極的に実施している他、地域社会との連携を通じて、住み続けやすいまちづくりと地域経済の発展に貢献している。

B. サステナビリティ活動

(a) 環境面

● 環境配慮型車両（JPN TAXI）への切り替え

東京圏を中心に JPN TAXI への切り替えを積極的に進めている。JPN TAXI は世界初の LPG ハイブリッド車両であり、現行車と比較して燃費が約 2 倍に向上するため大幅な CO2 排出量の削減に繋がる。また、JPN TAXI への切り替えのメリットとして、利用者の快適性が挙げられる。今後は、環境負荷の低減と利用者の快適性を重視する方針から、地方圏においても JPN TAXI への切り替えを順次実施していく。

● 環境経営の実施

現在、グループの各拠点において LED 化を計画的に実施しており、11 拠点のうち 9 拠点の LED 化が完了している。2026 年度までには残り 2 拠点（相互交通、太陽自動車釧路交通営業所）も終了予定にある。今後は CO2 排出量の算定に取り組み、環境負荷低減をグループ全体で進める方針にある。

● 廃棄物の削減

東京太陽本社、十和田営業所を除く各拠点には、整備士を配置し自社工場で車両の定期的なメンテナンス等を実施している。車両整備の過程で生じる廃棄車両においては、利用可能なタイヤやバッテリー等は修理用部品として再利用、使用不能な部品は分別しリサイクル業者に売却をしている。車両部品のリユース、リサイクルをすることで廃棄物を削減し資源の有効活用に努めている。

(b) 社会面

● ダイバーシティ & インクルージョン

ホームページの乗務員採用特設サイトで、「主婦タクシー」「介護タクシー」「役者タクシー」と題して、“自分らしく、自分で決める働き方”を PR している。

「主婦タクシー」は、育児と仕事の両立を希望する主婦層の働き方を応援しており、臨機応変な勤務体制や子供の成長に合わせたキャリアアップを可能としている。また、シングルマザー応援制度を設けて、高校生以下の子供を持つシングルマザー（ファザー）のためのサポート体制を整備している。

「介護タクシー」は、介護資格を保有する乗務員が自宅から病院等への通院サポートを行うサービスであり、介護の仕事にはやりがいを感じているが、体力に不安を抱える人材に対して、

介護の仕事に携われる機会を提供している。

「役者タクシー」は、夢を叶えるための自由な働き方を応援しており、変則的な勤務形態への対応や、隙間時間での勤務も可能としている。

北海道交運事業協同組合では、乗務員の多様な働き方を推奨し、一人ひとりが働きがいと安心感を持てる職場環境を整備している。



【出所：北海道交運事業協同組合提供資料】

- 乗務員確保に向けた取り組み

二種免許取得費の全額負担や未経験者入社後 1 年間の給与補償など、業界未経験者の労働環境を整備している。若手乗務員確保に向けては、25 歳未満を対象とした家賃補助制度（1 年間）、奨学金の一部返済支援制度など幅広い支援を行っている。

- 人材育成

未経験者の採用を強化しており添乗研修の充実など新人教育制度の拡充を行っている。また、スキルアップ支援として管理乗務員制度（管理者候補生制度）を設けている。将来の幹部候補として、通常のタクシー業務を行いながら管理者としてのスキルを学び、国家資格である運行管理者を目指す環境も整えている。

- 安心・安全への取り組み

お客様の安心・安全を確保するために、安全ドライバー研修の実施や定期的な健康診断による乗務員の健康管理の徹底を図ることで交通事故防止に努めている。また、ドライブレコーダーや IP 無線配車システム連動、社内カメラ、全面防犯ボードといった車内設備もフル装備しており、お客様はもちろん乗務員の安心・安全にも配慮している。さらに、全車にカーナビを設置しており地理が分からない乗務員でも安心して送迎できる体制を整えている。

- 運行管理の効率化と顧客満足度の向上

2024 年 9 月から札幌交通(株)を皮切りに IP 無線配車システムの導入を開始している。従来の無線システムは、オペレーターが特定の車両にのみ指示を送り、ドライバーと直接音声通信を行う一対一の通信形態であったが、IP 無線はインターネット回線を利用することで複数の車両に同時に指示を送ることができる。また、GPS 機能によりリアルタイムでの確な指示を送ることができるため効率的な配車や迅速な情報共有が可能となる。2026 年度までには東京を除く全拠点で IP 無線の導入を予定している。

また、同時期にタクシー配車専用アプリ「HK TAXI」をリリースしている。若年層を WEB 配車予約へ誘導することにより回線の混乱を防ぐ狙いがある他、最近では GO タクシーや DiDi など汎用アプリの台頭が目立つ中、利用した場合にどのタクシー会社の車両が来るか分

からないという利用者の不安感を拭うことも自社アプリ導入の目的である。

既存サービスの改良と新たなサービスの融合により、更なる運行管理の効率化と顧客満足度の向上に努めていく。

- 地域への貢献

各拠点では様々な地域課題を解決する取り組みを行っている。釧路交通営業所（釧路）と相互交通（函館）では、地域の高齢化の進行を踏まえ、介護資格を保有する乗務員が自宅から病院等への通院サポートを行う「介護タクシー」をスタートしている。また、高齢者や仕事で多忙な人々のための「おつかい代行サービス」や、ドライバー確保が困難な企業を対象に「ドライバー派遣事業」など新たな取り組みを進めている。

相互交通（函館）や青森タクシー営業所（青森）では、マタニティー割引や乳幼児割引サービスを実施しており、妊婦や乳幼児を持つ家族に対して、安全で快適な移動・外出を応援支援する利便性の高いサービスを提供している。

(c) 経済面

- HK65 倶楽部の推進と地域連携

高齢者の移動手手段の確保に着目した「HK65 倶楽部」の会員数は順調に増加している。高齢者の外出頻度は「日用品の買い物」が最も多く、消費行動との相関性は高い。イオン北海道や各地域企業との連携は、高齢者の外出促進と地域経済活性化の相乗効果が見込め、他社との差別化を図るサービスとして推進する方針にある。

- 地域活性化と魅力の発信

北海道交運事業協同組合では、地域の観光スポットや特産物を案内する観光タクシー事業を行っている。主要な観光スポット等を巡る貸切観光タクシーモデルコースを用意しており、事前予約によりルート別の定額運賃で利用が可能である。最近では、コロナ収束に伴い国内外からの観光客が増加傾向にある。観光タクシーの促進により、各地の施設やお土産店の商業活動が活性化し地域経済の発展に貢献している。

また、「地域に根差したタクシー会社の魅力をもっと知ってもらいたい」という思いから、「旭川合同自動車」「釧路交通」「相互交通」「札幌交通」の各拠点では、北海道芸術高等学校の協力を得てバーチャルの公式キャラクターを採用。YouTube チャンネルにて各地の営業所や地域の魅力を発信している。



【出所：北海道交運事業協同組合提供資料】

## 2. インパクトの特定

### (1) バリューチェーン分析

インパクトの特定のためバリューチェーン分析を行った。具体的な手法として、バリューチェーン(主活動・支援活動)における環境、社会、経済の側面から与える影響について、同社のサステナビリティ活動を切口に分析を行った。

■ バリューチェーンと ESG 要素

活動		環境、社会、経済に与える活動
主活動	営業	<p>【社会/経済】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 商業施設、医療機関・旅行代理店等との提携による乗車促進と地域活性化</li> <li>● 地域観光スポットへの誘客（観光タクシーの運行）</li> <li>● ドライバー派遣、おつかい代行サービスの促進</li> </ul> <p>【社会】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者、障害者向け介護タクシーの促進</li> </ul>
	配車受付 流しのピックアップ	<p>【社会】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● IP 無線配車システムの連動によるスムーズな配車対応</li> <li>● GPS や配車アプリの活用による乗客需要のリアルタイム把握</li> </ul>
	運送	<p>【社会】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 未経験者、女性ドライバーの積極採用</li> <li>● 新人ドライバーの育成体制構築</li> <li>● 安全ドライバー研修の実施</li> <li>● キャッシュレス決済の導入</li> </ul>
	整備	<p>【環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 廃棄車両部品の再利用</li> <li>● 定期的な車両のメンテナンス</li> </ul>
支援活動	全般管理	<p>【環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境配慮型車両（JPN TAXI）への切り替え</li> <li>● ペーパーレス化の推進による環境負荷低減</li> <li>● 各拠点社屋の LED 化促進</li> <li>● CO2 排出量の可視化と削減の取り組みによる環境負荷低減(今後の取り組み)</li> </ul> <p>【社会】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 適切な労働管理による過重労働の回避</li> <li>● 定期健康診断の実施によるドライバーの健康管理徹底</li> <li>● 働きやすい勤務形態の推進</li> <li>● スキルアップ支援（管理乗務員制度等）</li> <li>● 各種手当の充実（未経験者給与補償、奨学金返済支援、二種免許取得費全額負担、家賃補助等）</li> </ul> <p>【経済】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● コンプライアンス研修の定期開催によるガバナンスの強化</li> <li>● 「HK65 倶楽部」の申込促進、イオン北海道との連携</li> <li>● 公式キャラクターによる地域の魅力発信</li> </ul>
	経営管理	
	人事管理	
	労務管理	
	企画開発	

【出所：北海道交運事業協同組合のヒアリングにより HKP 作成】

(2) インパクトレーダーによるマッピング

バリューチェーン分析に基づき特定したインパクトを整理することに加え、UNEP FI が提供するインパクトレーダーによるマッピングを行う。

バリューチェーンにおける事業を国際標準産業分類にて、当社の事業を「その他の旅客陸運業(業種コード：4922)」、「自動車整備業 (業種コード：4520)」、川上の事業を「自動車製造業(業種コード：2910)」、「自動車販売業 (業種コード：4510)」、「自動車部品・付属品販売業 (業種コード：4530)」と特定した。なお、川下の事業は対象が個人中心であることから本分類による特定はしていない。

マッピング手法は、UNEP FI のインパクトレーダーによるポジティブインパクト(PI)及びネガティブインパクト(NI)とバリューチェーン分析の結果により整理していく。

A. 川上の事業(自動車製造業、自動車販売業、自動車部品・付属品販売業)

タクシー事業には、車両の確保が必要不可欠につき「自動車製造業」と「自動車販売業」、「自動車部品・付属販売業」をそれぞれ特定した。北海道交運事業協同組合では、各拠点（東京太陽本社、十和田営業所を除く）に整備士を配置し、自社工場で車両の適切なメンテナンスを実施していることから、車両の長寿命化や部品の耐久性向上に寄与している。これにより、頻繁な車両の入れ替えや部品の交換が減少し資源の使用量を抑えられることから「資源強度」の NI 低減が特定される。なお、「移動手段」「雇用」「賃金」「零細・中小企業の繁栄」の PI、「健康および安全性」「水」「移動手段」「賃金」「社会的保護」「気候の安定性」「水域」「大気」「廃棄物」の NI についてはインパクトレーダーで特定されているがバリューチェーン分析の結果同社の事業との関係性が希薄であるため特定していない。

B. 当社の事業(その他の旅客陸運業、自動車整備業)

北海道交運事業協同組合では、独自サービスによる利便性の提供、HK65 倶楽部の推進による高齢者の外出促進と地域経済の活性化により「移動手段」の PI 増大に寄与している。未経験者や女性の積極採用、新人ドライバーの育成体制構築、ドライバーの健康管理の徹底や安全意識向上に向けたドライバー研修なども行っており「雇用」「賃金」の PI 増大、「健康および安全性」の NI 低減が特定される。また、東京圏を中心に燃費に優れた LPG ハイブリット車両 JPN TAXI への切り替えを進めており、今後は地方圏でも順次取り組む予定にあり「気候の安定性」「大気」「資源強度」の NI 低減が期待される。車両の整備においても廃棄となった車両から利用可能な部品を修理用部品として再利用しており「廃棄物」の NI 低減が特定される。また、同社は高齢者のタクシー利用料割引や地方圏での介護タクシーの運営、女性ドライバーが安心して働ける職場環境づくりとして、パウダールームの新設や育児や家庭の事情に合わせたシフト調整も可能としていることから、インパクトレーダーでは特定されていないが、その他の旅客陸運業における「その他の社会的弱者」の PI 増大、「ジェンダー平等」の NI 低減をバリューチェーン分析も踏まえ特定した。なお、「移動手段 (自動車整備業)」「零細・中小企業の繁栄」「資源強度」「廃棄物」の PI および「自然災害」「健康および安全性 (自動車整備業)」「賃金」「社会的保護」「土壌」「生物種」「生息地」「廃棄物 (その他の旅客陸運業)」の NI についてはインパクトレーダーで特定されているがバリューチェーン分析の結果同社の事業との関係性が希薄であるため特定していない。

<当社の事業が与えるインパクトのマッピング(UNEP FI インパクトレーダー)>

下図によりマッピング内容を可視化した。インパクトカテゴリーのうち、黄色塗りされた箇所はバリューチェーン分析により特定されたカテゴリーである。また、各事業において想定される PI 及び NI をインパクトレーダーから抽出している。

バリューチェーン 業種 (国際標準産業分類)			川上の事業 自動車製造業		川上の事業 自動車販売業		川上の事業 自動車部品・付属品販売業		当社の事業 その他の旅客陸運業		当社の事業 自動車整備業		
【コード】			2910		4510		4530		4922		4520		
三側面	インパクトエリア	インパクトトピック	PI	NI	PI	NI	PI	NI	PI	NI	PI	NI	
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											
	健康および安全性	自然災害									●●		
		-		●●				●			●●		●
	資源とサービスの 入手可能性、 アクセス可能性、 手頃さ、品質	水			●●		●						
		食糧			●●								
		エネルギー											
		住居											
		健康と衛生											
		教育											
		移動手段	●●	●	●●		●●		●●	●●		●●	
		情報											
	生計	コネクティビティ											
		文化と伝統											
ファイナンス													
雇用		●		●		●		●	●		●		
平等と正義	資金	●	●●	●	●	●		●	●	●	●	●	
	社会的保護		●		●		●					●	
	ジェンダー平等												
	民族・人種平等												
社会経済	年齢差別												
	その他の社会的弱者												
	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	●		●		●		●		●		
自然環境	気候の安定性	気候変動		●●		●		●	●●		●●		
	生物多様性と 生態系	水圏		●●		●		●		●●			
		大気		●●		●		●		●●			
		土壌											
サーキュラリティ	生物種												
	生息地												
	資源強度		●●		●		●		●●		●		
	廃棄物		●		●		●		●		●		

●●：主要なカテゴリー、●：関連のあるカテゴリー  
■：PIの増大またはNIの緩和に係る箇所

(3) インパクトニーズの確認

A. インパクトカテゴリーと SDGs(およびサステナビリティ方針)の関連性

下図によりインパクトカテゴリーと SDGs の関連性を以下の通り可視化した。バリューチェーン分析(サプライチェーン及び管理部門)とインパクトレーダーによるマッピングを通じ、取り組み内容を網羅的に整理している。

(a) サプライチェーンでのマッピング

【取り組み内容】  
 個別サービスによる利便性の提供  
 各種施設・医療機関・旅行代理店等との連携による乗客促進/地域活性化  
 新人ドライバーの育成体制構築  
 介護タクシーの運営  
 【インパクトエリア/トピック】  
 「移手段」「雇用」「その他の社会的弱者」

8 働きがいと経済成長  
 11 気候変動に貢献する産業活動

ポジティブインパクト



【取り組み内容】  
 安全ドライバー研修の実施/交通事故・飲酒運転撲滅  
 女性ドライバーの積極採用  
 定期的な車両のメンテナンス  
 廃棄車両の再利用  
 【インパクトエリア/トピック】  
 「健康および安全性」「ジェンダー平等」「資源強度」「廃棄物」

8 働きがいと経済成長  
 12 持続可能な消費と生産パターン  
 13 気候変動に貢献する産業活動

ネガティブインパクト

(b) 管理部門でのマッピング

【取り組み内容】  
 HK65倶楽部推進による高齢者の外出促進/地域経済の活性化  
 働きやすい勤務体系の推進  
 各種手当の充実  
 高齢者・マタニティー割引の促進  
 【インパクトエリア/トピック】  
 「移手段」「雇用」「賃金」「その他の社会的弱者」

8 働きがいと経済成長  
 11 気候変動に貢献する産業活動

ポジティブインパクト

全般管理	： 総務、財務、法務
人事管理	： 人事、労務
研究開発	： IT、開発、企画

【取り組み内容】  
 女性ドライバーが働きやすい職場環境の整備  
 定期健康診断の実施によるドライバーの健康管理徹底  
 環境配慮型車両（JPN TAXI）への切り替え  
 各拠点社屋のLED化の促進  
 【インパクトエリア/トピック】  
 「健康および安全性」「ジェンダー平等」「気候の安定性」「大気」「資源強度」

3 健康的な生活とウェルビーイング  
 5 ジェンダー平等  
 7 気候変動への対応  
 12 持続可能な消費と生産パターン  
 13 気候変動に貢献する産業活動

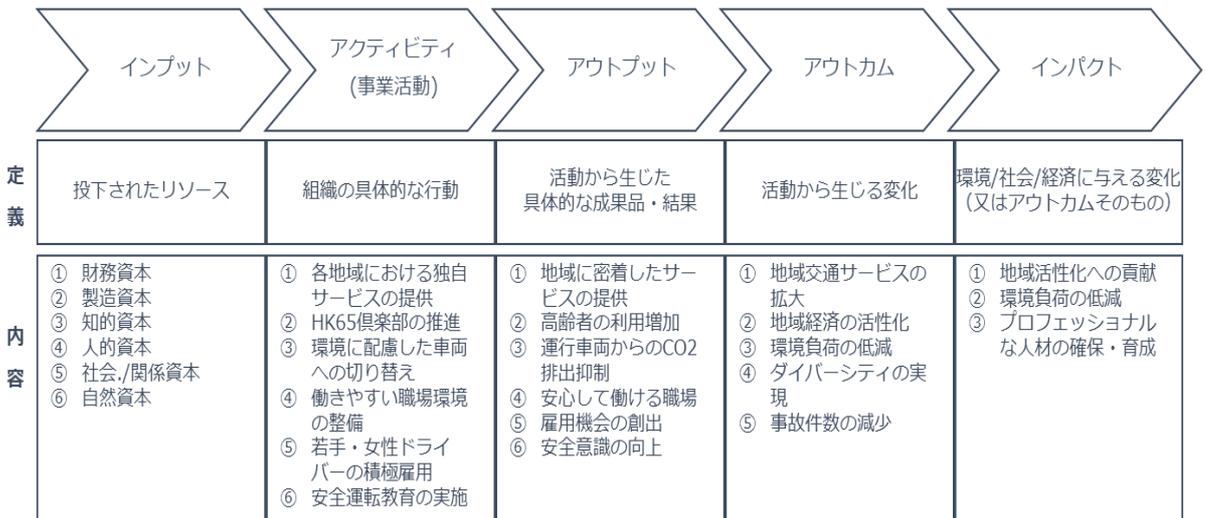
ネガティブインパクト

(c) 北海道交運事業協同組合のインパクト

以下ロジックモデルを基に、北海道交運事業協同組合のインパクトを整理する。六つの資本(①財務、②製造、③知的、④人的、⑤社会・関係、⑥自然)の投下により事業を行い、アウトプットとして①地域に密着したサービスの提供②高齢者の利用増加③運行車両からのCO2排出抑制④安心して働ける職場⑤雇用機会の創出⑥安全意識の向上を創出し、アウトカムとして①地域交通サービスの拡大②地域経済の活性化③環境負荷の低減④ダイバーシティの実現⑤事故件数の減少、インパクトとして①地域活性化への貢献②環境負荷の低減③プロフェッショナルな人材の確保・育成がもたらされる。ここで言及するインパクトとは、環境/社会/経済に与える変化もしくはアウトカムそのものと定義する。なお、特定されたインパクトは重要課題と整合している。

また、インパクトのうち、事業別の売上構成、ビジネスモデル及びインパクトレーダーによるマッピング結果から、より重要なものとしてコア・インパクトを特定する。

<ロジックモデルによる整理>



・インプットの内容(六つの資本)の概要

- ① 財務資本：安定したキャッシュフロー創出による経営資源への分配
- ② 製造資本：サービスの品質向上や効率化、タクシー車両等の調達基盤
- ③ 知的資本：長年の顧客データの蓄積、営業ノウハウ/技能
- ④ 人的資本：豊富な実務経験による高い運転技術と接客サービスを有する従業員
- ⑤ 社会/関係資本：利用者・仕入先・提携先等ステークホルダーとの信頼基盤
- ⑥ 自然資本：車両調達等の川上におけるエネルギー資源

<インパクトの整理>

- ▶ 利便性の高い移動手段の提供による地域課題解決への貢献：コア・インパクト
 

北海道交運事業協同組合が提供する「HK65 倶楽部」は高齢者が気兼ねなく外出することのできる環境整備に結びつき、「高齢者の移動手段の確保」の地域課題の解決に貢献している。また、高齢者の外出促進と消費行動の相関は高く、地域経済の活性化も期待できる。

近年はドライバー不足などにより北海道内の主要都市でも路線バスの減便や廃止が相次いでおり、交通弱者の移動手段の確保が課題となっている。同社は前述の対応策として、各拠点に IP 無線を導入し従前より効率的な配車を可能としていく他、タクシーの稼働台数を増やし地域住民の移動手段を確保していくことで輸送人員の増加に繋げていく方針にある。

さらに、利用者の多様なニーズや特性の理解、円滑なコミュニケーションの確保などタクシー乗務員の接遇と介助の向上を目指すユニバーサルドライバー研修の受講促進にも努めていく。これらのことからコア・インパクトとして特定する。
  
- ▶ 事業活動における環境負荷低減
 

北海道交運事業協同組合は、各拠点社屋の LED 化やペーパーレス化の推進などにより環境経営を実践している。また、CO2 排出量および燃料費削減の観点から東京圏を中心に JPN TAXI(燃費性能が高い LPG ハイブリッド車両)への切り替えも行っており、今後は地方圏においても積極的な切り替えを進める方針にある。JPN TAXI は現行車と比較して燃費が約 2 倍に向上するため大幅な CO2 排出量の削減につながる。これらのことからインパクトとして特定する。

【JPN TAXI と現行車の比較】

車種名	JPN TAXI (ジャパntaxi)	クラウン コンフォート (現行車)
車両イメージ		
メーカー	トヨタ自動車	トヨタ自動車
燃費	19.4km/L (JC08モード)	9.8km/L (10.15モード)
総排気量	1,496L	1,998L
燃料効率	0.09L/km	0.19L/km

【出所：トヨタ自動車 WEB サイト、北海道交運事業協同組合のヒアリングにより H K P 作成】

- ▶ ダイバーシティの推進とプロフェッショナルな人材の確保・育成
 

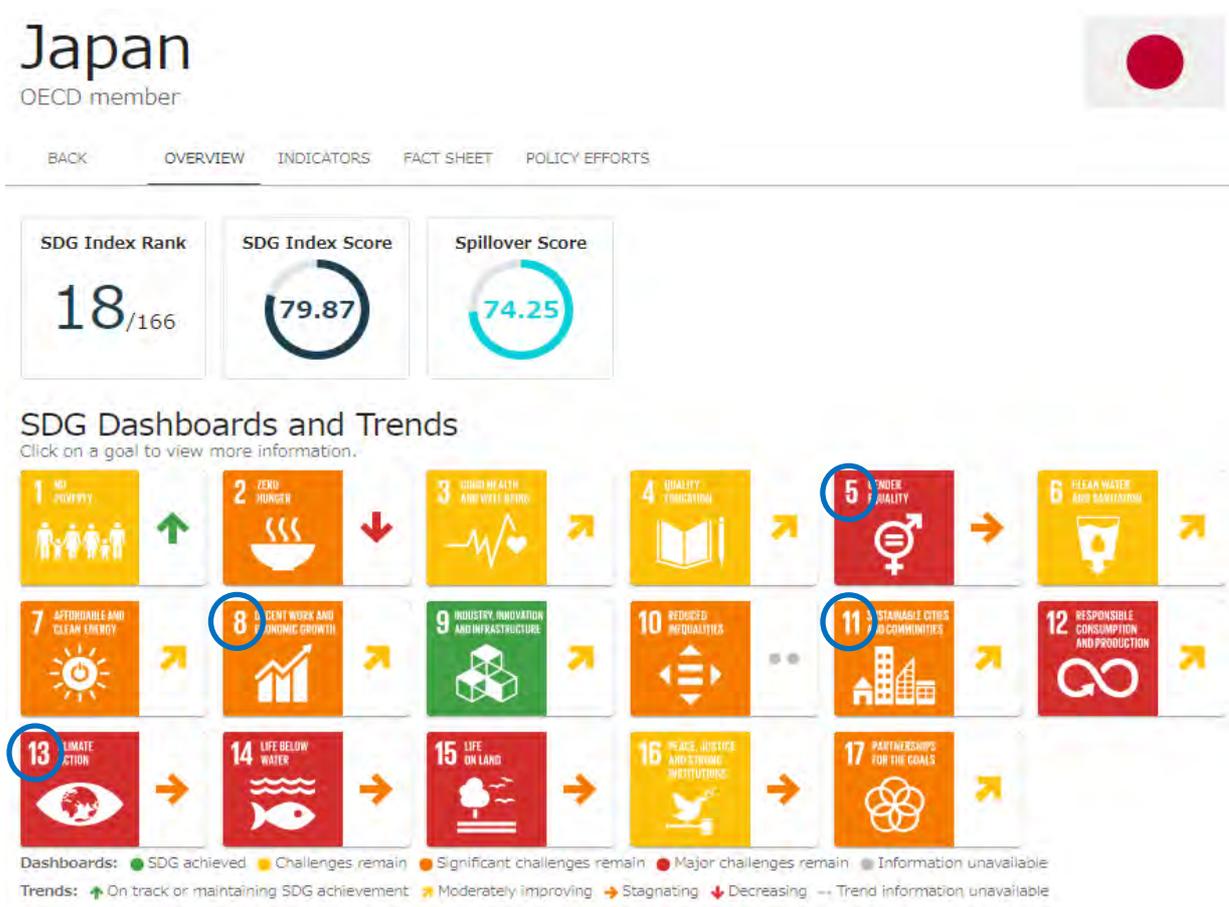
北海道交運事業協同組合は、女性ドライバーの採用に力を入れている。個人の希望に沿ったシフト調整や正社員への転換など柔軟な働き方を提供することで仕事と子育ての両立を支援している他、パウダールームの新設など女性が働きやすい施設の充実に努めている。また、タクシー業界はドライバーの高齢化が深刻な問題となっている。40 歳未満の若手ドラ

イバーを積極的に採用することでタクシー業界全体の若返りに貢献し、定期的な安全ドライバー研修の実施などによりプロフェッショナルな人材育成に努めていく方針にある。これらのことからインパクトとして特定する。

B. 日本におけるインパクトニーズ

下図は、「SDGs インデックス&ダッシュボード 2024」を参照したものであり、SDGs の 17 の目標別に日本の達成度を表している。「緑は目標達成」、「黄は課題が残っている」、「橙は重要な課題が残っている」、「赤は主要な課題が残っている」としている。

北海道交運事業協同組合のインパクトに対する SDGs のゴールは「5,8,11,13」であり、日本のインパクトニーズに概ね整合していると判断できる。とりわけ「5,13」は主要な課題が残っているもの、「8,11」は重要な課題が残っているものであり、特定されたインパクトは有意義である。



○ : 北海道交運事業協同組合のインパクトに関連するゴール

【出展：SDSN より】

C. 北海道におけるインパクトニーズ

北海道交運事業協同組合の主な事業エリアである北海道は、「北海道 SDGs 未来都市計画」を策定しており、SDGs のゴールとそれに紐づく KPI を設定している。

(経済)

～北海道の価値と強みを活かした持続可能な経済成長～

ゴール、ターゲット番号	KPI
2, 3	指標：農業産出額 現在(2018年)：12,593億円 2030年：13,600億円
	指標：漁業生産額(漁業就業者1人当たり) 現在(2018年)：1,122万円 2025年：1,072万円
	指標：産産木材の利用量 現在(2018年度)：463万㎡ 2025年度：483万㎡
	14, 4 指標：漁業生産量 現在(2018年)：108万トン 2030年：145万トン
15, 1	指標：森林面積(育成単層林・育成複層林・天然生林) 現在(2020年度)：5,536千ha 2030年度：5,536千ha
8, 9 12, b	指標：観光消費額(道内客、道外客、外国人それぞれ1人当たり) 現在(2019年度)：(道内客) 13,432円 (道外客) 70,773円 (外国人) 138,778円 2025年度：(道内客) 15,000円※1 (道外客) 79,000円※1 (外国人) ー 円※2 指標：道外からの観光入込客数(うち外国人) 現在(2019年度)：836万人(244万人) 2025年度：一万人(一万人)※2
9, 1	指標：道内空港の国際線利用者数 現在(2019年度)：350万人 2025年度：380万人以上

(社会)

～I あらゆる人々が将来の安全・安心を実感できる社会の形成～

ゴール、ターゲット番号	KPI
1, 3 1, 4	指標：北海道福祉人材センターの支援による介護職の就業者数 現在(2019年度)：245人 2025年度：230人 ※2019年度は目標を達成しているが、安定的に目標を達成できている状況ではないため、引き続き、230人を目標とする。
3, 8	指標：全道の医療施設に従事する医師数(人口10万人当たり) 現在(2018年)：243.1人 (全国平均値246.7人) 2025年：全国平均値
8, 8	指標：年間総労働時間(フルタイム労働者) 現在(2019年)：1,966時間 2025年：1,922時間
8, 5 8, 6	指標：就業率 現在(2019年)：56.7% (全国平均値60.6%) 2025年：各年において前年よりも上昇
8, 5	指標：女性(25～34歳)の就業率 現在(2019年)：77.0% (全国平均値78.6%) 2025年：全国平均値以上
8, 5	指標：高齢者(65歳以上)の就業率 現在(2019年)：21.8% (全国平均値24.9%) 2024年：全国平均値以上
8, 5	指標：障がい者の実雇用率 現在(2019年)：2.27% 2025年：法定雇用率以上
11, b 13, 1	指標：自主防災組織活動力パー率 現在(2019年度)：60.5% (全国平均値84.1%) 2024年度：全国平均値以上
13, 1	指標：避難情報の具体的な免令基準の策定状況 現在(2019年度)：(水害)83.9% (土砂災害)89.2% (高潮災害)100% (津波災害)97.4% 2024年度：100%
11, b 13, 1	指標：洪水ハザードマップを作成した市町村の割合 現在(2019年度)：60.6% 2024年度：100%

～II 未来を担う人づくり～

ゴール、ターゲット番号	KPI
4, 6	指標：平均正答率の状況(全国学力・学習状況調査における平均正答率の全国平均値を100とした場合の北海道の各教科の数値) 現在(2019年度)：(小学国語)98.4 (小学算数)96.8 ※小学校6年生 (中学国語)99.0 (中学算数)97.2 ※中学校3年生 2024年度：全ての管内で全国平均値以上(100以上)
4, 6	指標：児童生徒の体力・運動能力の状況(全国平均値を50とした場合の数値) 現在(2019年度)：(小学男子)49.1 (小学女子)48.7 ※小学校5年生 (中学男子)48.6 (中学女子)46.7 ※中学校2年生 2024年度：全国平均値以上(50以上)

～III 持続可能で個性あふれる地域づくり～

ゴール、ターゲット番号	KPI
11, 3 11, 4	指標：国や道の広域連携制度に取り組む地域数 現在(2018年度)：25地域 2025年度：25地域
11, 4	指標：「アイヌ民族が先住民族であること」の認知度 現在(2018年度)：88.0% 2024年度：98.0%
8, 9	指標：観光消費額(道内客、道外客、外国人それぞれ1人当たり) 現在(2019年度)：(道内客) 13,432円 (道外客) 70,773円 (外国人) 138,778円 2025年度：(道内客) 15,000円※1 (道外客) 79,000円※1 (外国人) ー 円※2 指標：道外からの観光入込客数(うち外国人) 現在(2019年度)：836万人(244万人) 2025年度：一万人(一万人)※2

(環境)

～環境・エネルギー先進地「北海道」の実現～

ゴール、ターゲット番号	KPI
6, 3	指標：環境基準達成率(水質汚濁) 現在(2018年度)：91.2% 2030年度：100%
11, 6	指標：環境基準達成率(大気汚染) 現在(2018年度)：100% 2030年度：100%
7, 2	指標：新エネルギー導入量 現在(2018年度)：(発電分野(設備容量))320kW (発電分野(発電電力量))8,611百万kWh (熱利用分野(熱量))14,713TJ 2030年度：(発電分野(設備容量))824kW (発電分野(発電電力量))20,455百万kWh (熱利用分野(熱量))20,960TJ
13, 3	指標：温室効果ガス排出量 現在(2016年度)：5,936万t-CO <sub>2</sub> 2030年度：3,788万t-CO <sub>2</sub>
14, 2	指標：漁業生産量 現在(2018年)：108万トン 2030年：145万トン
15, 1	指標：森林面積(育成単層林・育成複層林・天然生林) 現在(2020年度)：5,536千ha 2030年度：5,536千ha

【出典：北海道「北海道 SDGs 未来都市計画(2021～2024)」】

北海道 SDGs 未来都市計画において、「2030 年のあるべき姿」の実現に向けた、特に優先的に取り組むべき課題が共有されている。加えて北海道総合政策部計画局推進課による「北海道 SDGs 推進ビジョン」においても北海道の課題が整理されている。今回特定したインパクトに対する SDGs のゴールは、これらとも概ね整合しており、北海道においても重要度が高いものと判断できる。

【2030 年のあるべき姿】

「世界の中で輝きつづける北海道」

～ 世界に誇れる北海道の魅力を磨き、育て、様々な強みを活かし、SDGsの推進に積極的に取り組むことによって、「世界の中の北海道」としての存在感を高めながら、誰一人取り残さない、将来にわたって安心して心豊かに住み続けることができる地域社会を形成していく ～

＜北海道の優先課題＞

「2030 年のあるべき姿」の実現に向け、企業や団体、自治体など様々な主体が本道の課題や強みなどの実情に即して、特に優先的に取り組むべき課題を共有することが必要であるため、本計画においては、SDGsのゴール、ターゲットや国のSDGs実施指針などを踏まえ、道として以下の「優先課題」を提示する。

- 1 あらゆる人々が将来の安全・安心を実感できる社会の形成
- 2 環境・エネルギー先進地「北海道」の実現
- 3 北海道の価値と強みを活かした持続可能な経済成長
- 4 未来を担う人づくり
- 5 持続可能で個性あふれる地域づくり

【出典：北海道「北海道 SDGs 未来都市計画(2021～2024)」】

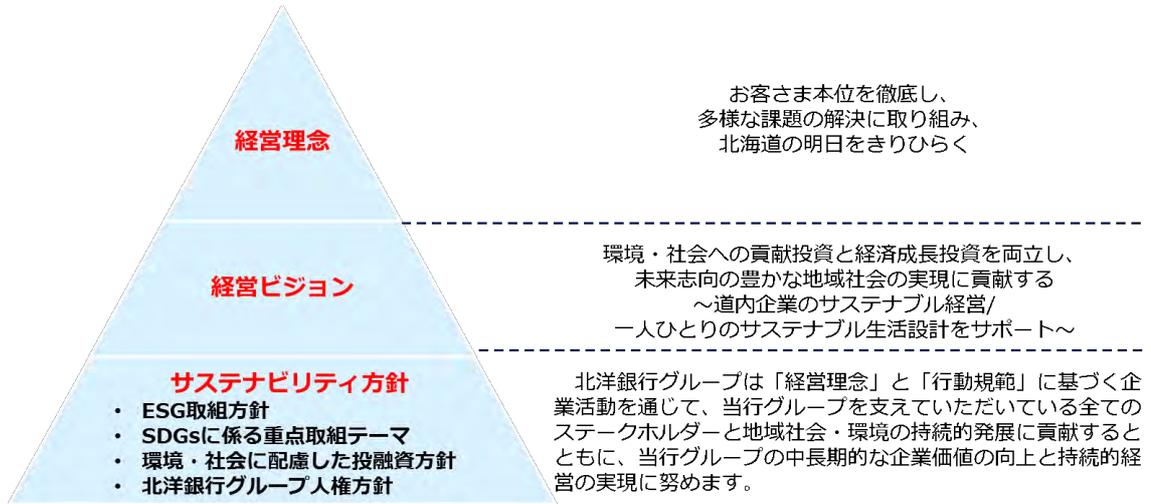


【出典：北海道総合政策部計画局推進課「北海道 SDGs 推進ビジョン」】

(4) 北洋銀行グループが認識する社会課題との整合性

北洋銀行グループは、「お客さま本位を徹底し、多様な課題の解決に取り組み、北海道の明日をきりひらく」という経営理念と行動規範に基づく企業活動を通じて、全てのステークホルダーと地域社会・環境の持続的発展に貢献するとともに、当行グループの中長期的な企業価値の向上と持続的経営の実現に努めることをサステナビリティ方針として掲げている。

本評価書で特定した北海道交通事業協同組合のインパクトは、北洋銀行のサステナビリティ方針と全体的に整合的である。とりわけ、ESG 取組方針の「1. 環境方針」「2. 社会貢献方針」、SDGs に係る重点テーマの「1. お客さまとの共通価値の創造」「2. 環境保全」「5. ダイバーシティ」及び環境・社会に配慮した投融資方針の「1. 環境・社会にポジティブな影響を与えると考えられる事業に対する取組方針」に整合している。



サステナビリティ方針

<p><b>ESG取組方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 環境方針</li> <li>2. 社会貢献方針</li> <li>3. ガバナンス方針</li> </ol>	<p><b>SDGsに係る重点取組テーマ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. お客さまとの共通価値の創造</li> <li>2. 環境保全</li> <li>3. 医療福祉</li> <li>4. 教育文化</li> <li>5. ダイバーシティ</li> </ol>
<p><b>環境・社会に配慮した投融資方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 環境・社会にポジティブな影響を与えると考えられる事業に対する取組方針 以下に例示する事業等に対しては、北海道経済の成長・発展に結びつくよう積極的に投融資してまいります。  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境保全や気候変動対応など環境課題の解決に資する事業</li> <li>・ 地域経済の持続的発展に資する事業（起業・創業・イノベーション創出・事業承継等）</li> <li>・ 医療・福祉・教育・ダイバーシティの充実</li> </ul> </li> <li>2. 環境・社会にネガティブな影響を与えると考えられる事業等に対する取組方針 以下に例示するような環境・社会に負の影響がある特定の事業等への投融資については慎重に判断します。ただし、脱炭素社会実現に向けた移行期間（トランジション期間）の対応等については、積極的に投融資してまいります。  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 石炭火力発電・石炭採掘事業</li> <li>・ 森林伐採事業・バーム油農園開発事業</li> <li>・ 非人道兵器製造</li> <li>・ 人権侵害・強制労働等</li> </ul> </li> </ol>	<p><b>北洋銀行グループ人権方針</b></p> <p>北洋銀行グループ人権方針は、「サステナビリティ方針」を踏まえ、企業活動を通じて人権の尊重に取組んでいくことをお約束するものです。</p> <p>※以下の項目を設定</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国際規範の尊重</li> <li>2. 適用範囲</li> <li>3. 人権尊重に対するコミットメント</li> <li>4. 救済措置</li> <li>5. 啓発活動・教育</li> <li>6. 管理体制</li> </ol>

【出典：北洋銀行 提供】

### 3. インパクトの評価

特定されたインパクトに対し、インパクトの種類(PI(ポジティブインパクト)の創出可能性、NI(ネガティブインパクト)の低減・管理)、インパクトカテゴリ、関連する SDGs、内容・対応方針及び目標と KPI を整理する。

① 利便性の高い移動手段の提供による地域課題解決への貢献：コア・インパクト

インパクトの種類	社会面において PI を増大
インパクトエリア (インパクトトピック)	PI: 資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手頃さ、品質（移動手段）、平等と正義（その他の社会的弱者）
関連する SDGs	
取り組み内容	<p>① タクシー稼働台数増加による地域交通サービスの提供拡大</p> <p>② 高齢者向けサービス利用者の獲得と IP 無線導入を通じた配車効率の向上による交通弱者のアクセス確保及びユニバーサルドライバー研修(※)の受講促進によるサービスの向上</p> <p>※利用者の多様なニーズに対応した、タクシー乗務員の接遇と介助の向上を目指す研修</p>
目標・KPI	<p>① 2029 年度までにグループ全体の稼働台数を 431,000 台、年間輸送人員を 14,200,000 人とする(2023 年度実績:418,488 台、13,772,651 人)(2030 年度以降の目標は改めて設定する)</p> <p>② (a)2026 年度までに HK65 倶楽部(※)の会員数を 10,000 人増やす(2024 年 6 月時点: 27,517 人)(2027 年度以降の目標は改めて設定する)</p> <p>※満 65 歳以上の利用者を対象にしたタクシー利用料割引サービス</p> <p>(b)2026 年度までに東京を除く全拠点で IP 無線を導入する(現状: 12 拠点中 7 拠点に導入)</p> <p>(c) 2029 年度までにユニバーサルドライバー研修の受講者数を累計 600 人以上に増やす(2024 年 9 月時点: 累計 211 人)(2030 年度以降の目標は改めて設定する)</p>

② 事業活動における環境負荷低減

インパクトの種類	環境面において NI を低減
インパクトエリア (インパクトトピック)	NI：気候の安定性
関連する SDGs	
取り組み内容	① 環境配慮型車両(燃費性能が高い LPG ハイブリッド車両)の導入 ② 事業活動を通じた CO2 排出量の削減
目標・KPI	① 2029 年度までに環境配慮型車両への切替を 513 台実施する(2024 年 6 月時点:271 台/1,237 台)(2030 年度以降の目標は改めて設定する) ② 2025 年度までに組合企業全体の CO2 排出量の算定を行い、2029 年度までに 20%削減する(2030 年度以降の目標は改めて設定する)

③ ダイバーシティの推進とプロフェッショナルな人材の確保・育成

インパクトの種類	社会面において PI を増大 社会面において NI を低減
インパクトエリア (インパクトトピック)	PI：生計（雇用） NI：健康および安全性、平等と正義（ジェンダー平等）
関連する SDGs	 
取り組み内容	① 女性や若手ドライバーの積極的な採用によるダイバーシティの推進 ② 定期的な安全ドライバー研修の実施による安全・安心なサービスの追求
目標・KPI	① (a)2026 年度までに女性ドライバーを 200 人増やす(2023 年度実績：141 人)(2027 年度以降の目標は改めて設定する) (b)2029 年度までに 40 歳未満のドライバーを 250 人増やす(2023 年度実績：125 人)(2030 年度以降の目標は改めて設定する) ② 年間事故発生件数をゼロとする

#### 4. インパクトのモニタリング

北海道交運事業協同組合は、代表理事を最高責任者として主要事業の棚卸を行い、インパクトの特定、取り組み内容・対応方針や目標・KPI を設定した。

本件で設定した目標・KPI の進捗状況については、北海道交運事業協同組合と北洋銀行及び株式会社北海道共創パートナーズが少なくとも年に 1 回は定期的に情報共有を行い、北洋銀行がその達成状況や課題をモニタリングするとともに、必要に応じて課題解決に向けた提案を行う。

#### 5. 情報開示

モニタリング関連の情報開示は、北洋銀行および株式会社北海道共創パートナーズが定める「コミュニケーションサポートシート」もしくはその内容に準拠するものを活用し、北洋銀行または株式会社北海道共創パートナーズのホームページにて行うこととする。

##### 留意事項

1. 本評価書の内容は、北洋銀行ならびに株式会社北海道共創パートナーズが現時点で入手可能な公開情報に加え、北海道交運事業協同組合から提供された情報や同社への事業に関するヒアリングを通じて収集した情報に基づいて、現時点での状況を評価したものであり、将来における実現可能性、ポジティブ要素の成果及びネガティブ要素の抑制等を保証するものではありません。
2. 本評価を作成するために活用した情報は、北洋銀行ならびに株式会社北海道共創パートナーズがその裁量により信頼できると判断したものであるものの、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。北洋銀行ならびに株式会社北海道共創パートナーズは、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明または保証するものではありません。
3. 本評価書に関する一切の権利は北洋銀行ならびに株式会社北海道共創パートナーズに帰属します。評価書の全部または一部を自己使用の目的を超えての使用（複製、改変、翻案等を含む）は禁止されています。



# セカンドオピニオン

## 北洋銀行 ポジティブインパクトファイナンス

2025年3月25日

## 北海道交運事業協同組合

サステナブルファイナンス本部  
担当アナリスト：左近充 直人

格付投資情報センター(R&I)は北洋銀行が北海道交運事業協同組合に対して実施するポジティブインパクトファイナンスについて国連環境計画・金融イニシアティブ(UNEP FI)が制定したポジティブインパクト金融原則(PIF 原則)に適合していることを確認した。

R&Iは別途、北洋銀行のポジティブインパクトファイナンス実施体制がPIF原則に適合していることを確認している<sup>1</sup>。今回のファイナンスに関して北洋銀行および北海道共創パートナーズの調査資料の閲覧と担当者への質問を実施し、実施体制の業務プロセスがPIF原則に準拠して適用されていることを確認した。

北洋銀行が実施するインパクトファイナンスの概要は以下のとおり。

### (1) 対象先

社名	北海道交運事業協同組合
所在地	北海道北広島市
設立	1971年8月
資本金	30百万円
事業内容	LPG燃料・営業車タイヤ・従業員制服・営業車購入等の共同購入、 基幹業務・会計システム・無線システムの導入管理、労務規程管理、 人事管理、乗務員賃金策定、管理職員給与計算、税務財務経理管理、 各拠点の営業施策検討・稼働状況管理
売上高	14,250百万円(2024年3月期)(グループ全体)
社員数	2,826名(2024年6月現在)(グループ全体)

### (2) インパクトの特定

北洋銀行および北海道共創パートナーズは対象先の事業内容や活動地域等についてヒアリングを行い、バリューチェーンの各段階において発現するインパクトを分析し、特定したインパクトカテゴリをSDGsに対応させてインパクトニーズを確認した。また、当組合の事業活動が影響を与える地域におけるインパクトニーズとの整合性について、持続可能な開発ソリューションネットワーク(SDSN)が提供するSDGダッシュボードなどを参照し確認した。

### (3) インパクトの評価

北洋銀行および北海道共創パートナーズは特定したインパクトの実現を測定できるようインパクトの内容を整理してKPIを設定した。ポジティブインパクトはSDGs達成に寄与する取り組みとして追加性があると判断した。また、北洋銀行が掲げる重点課題(マテリアリティ)と方向性が一致することを確認した。

<sup>1</sup>2022年9月28日付セカンドオピニオン「北洋銀行 ポジティブインパクトファイナンス実施体制」  
[https://www.r-i.co.jp/news\\_release\\_suf/2022/09/news\\_release\\_suf\\_20220928\\_jpn\\_3.pdf](https://www.r-i.co.jp/news_release_suf/2022/09/news_release_suf_20220928_jpn_3.pdf)

① 利便性の高い移動手段の提供による地域課題解決への貢献

インパクトの種類	社会的側面においてポジティブインパクトを増大
インパクトカテゴリ	「資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手頃さ、品質(移動手段)」、 「平等と正義(その他の社会的弱者)」
関連する SDGs	
内容・対応方針	① タクシー稼働台数増加による地域交通サービスの提供拡大 ② 高齢者向けサービス利用者の獲得とIP無線導入を通じた配車効率の向上による交通弱者のアクセス確保及びユニバーサルドライバー研修(※)の受講促進によるサービスの向上 ※利用者の多様なニーズに対応した、タクシー乗務員の接遇と介助の向上を目指す研修
目標とKPI	① 2029年度までにグループ全体の稼働台数を431,000台、年間輸送人員を14,200,000人とする(2023年度実績:418,488台、13,772,651人)(2030年度以降の目標は改めて設定する) ② (a)2026年度までにHK65倶楽部(※)の会員数を10,000人増やす(2024年6月時点:27,517人)(2027年度以降の目標は改めて設定する) ※満65歳以上の利用者を対象にしたタクシー利用料割引サービス (b)2026年度までに東京を除く全拠点でIP無線を導入する(現状:12拠点中7拠点に導入) (c)2029年度までにユニバーサルドライバー研修の受講者数を累計600人以上に増やす(2024年9月時点:累計211人)(2030年度以降の目標は改めて設定する)

② 事業活動における環境負荷低減

インパクトの種類	環境的側面においてネガティブインパクトを低減
インパクトカテゴリ	「気候の安定性」
関連する SDGs	
内容・対応方針	① 環境配慮型車両(燃費性能が高いLPGハイブリッド車両)の導入 ② 事業活動を通じたCO <sub>2</sub> 排出量の削減
目標とKPI	① 2029年度までに環境配慮型車両への切替を513台実施する(2024年6月時点:271台/1,237台)(2030年度以降の目標は改めて設定する) ② 2025年度までに組合全体のCO <sub>2</sub> 排出量の算定を行い、2029年度までに2025年度対比で20%削減する(2030年度以降の目標は改めて設定する)

## ③ ダイバーシティの推進とプロフェッショナルな人材の確保・育成

インパクトの種類	社会的側面においてポジティブインパクトを増大 社会的側面においてネガティブインパクトを低減
インパクトカテゴリ	「生計(雇用)」、「健康および安全性」、「平等と正義(ジェンダー平等)」
関連する SDGs	 
内容・対応方針	① 女性や若手ドライバーの積極的な採用によるダイバーシティの推進 ② 定期的な安全ドライバー研修の実施による安全・安心なサービスの追求
目標と KPI	① (a)2026 年度までに女性ドライバーを 200 人増やす(2023 年度実績:141 人) (2027 年度以降の目標は改めて設定する) (b)2029 年度までに 40 歳未満のドライバーを 250 人増やす(2023 年度実績: 125 人)(2030 年度以降の目標は改めて設定する) ② 年間事故発生件数をゼロとする

## (4) モニタリング

北洋銀行は対象先の担当者との会合を少なくとも年に 1 回実施し、本 PIF で設定した KPI の進捗状況について共有する。日々の営業活動を通じた情報交換も行い対象先のインパクト実現に向けた支援を実施する。

以上

## 【留意事項】

本資料に関する一切の権利・利益（著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、特段の記載がない限り、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、本資料の全部又は一部を使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）することは認められません。

R&Iは、本資料及び本資料の作成に際して利用した情報について、その正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をすることはありません。

また、本資料に記載された情報の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報の使用に関連して発生する全ての損害、損失又は費用について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負いません。

セカンドオピニオンは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

セカンドオピニオンは、企業等が環境保全及び社会貢献等を目的とする資金調達のために策定するフレームワークについての公的機関又は民間団体等が策定する当該資金調達に関する原則等との評価時点における適合性に対するR&Iの意見です。R&Iはセカンドオピニオンによって、適合性以外の事柄（債券発行がフレームワークに従っていること、資金調達の目的となるプロジェクトの実施状況等を含みます）について、何ら意見を表明するものではありません。また、セカンドオピニオンは資金調達の目的となるプロジェクトを実施することによる成果等を証明するものではなく、成果等について責任を負うものではありません。セカンドオピニオンは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。セカンドオピニオンは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&Iはセカンドオピニオンを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

R&Iがセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報は、R&Iがその裁量により信頼できると判断したものであるものの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、セカンドオピニオン及びこれらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をすることはありません。

R&Iは、R&Iがセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報、セカンドオピニオンの意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やセカンドオピニオンの使用に起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むものとします）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。セカンドオピニオンに関する一切の権利・利益（特許権、著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、評価方法の全部又は一部を自己使用の目的を超えて使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）し、又は使用する目的で保管することは禁止されています。

セカンドオピニオンは、原則として発行体から対価を受領して実施したものです。

R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対するR&Iの意見です。R&Iグリーンボンドアセスメントでは、グリーンボンドフレームワークに関してのセカンドオピニオンを付随的に提供する場合があります。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&IはR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報は、R&Iがその裁量により信頼できると判断したものであるものの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をすることはできません。

R&Iは、資料・情報の不足や、その他の状況により、R&Iの判断でR&Iグリーンボンドアセスメントを保留したり、取り下げたりすることがあります。

R&Iは、R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報、R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントその他の意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やR&Iグリーンボンドアセスメントの使用、あるいはR&Iグリーンボンドアセスメントの変更・保留・取り下げ等に起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むものとします）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。

## 【専門性・第三者性】

R&Iは2016年にR&Iグリーンボンドアセスメント業務を開始して以来、多数の評価実績から得られた知見を蓄積しています。2017年からICMA（国際資本市場協会）に事務局を置くグリーンボンド原則／ソーシャルボンド原則にオブザーバーとして加入しています。2018年から環境省のグリーンボンド等の発行促進体制整備支援事業の発行支援者（外部レビュー部門）に登録しています。また、2022年から経済産業省の温暖化対策促進事業におけるトランジション・ファイナンスの指定外部評価機関に採択されています。

R&Iの評価方法、評価実績等についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/esg/index.html>）に開示しています。

R&Iは2022年12月、金融庁が公表した「ESG評価・データ提供機関に係る行動規範」（以下、「行動規範」という。）の趣旨に賛同し、これを受け入れる旨を表明しました。行動規範の6つの原則とその実践のための指針へのR&Iの対応状況についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html>）に開示しています（以下、「対応状況の開示」という。）。

R&Iと資金提供者及び資金調達者との間に利益相反が生じると考えられる資本関係及び人的関係はありません。

なお、R&IはESGファイナンスによる資金提供あるいは資金調達を行う金融機関との間で、金融機関の顧客にR&IのESGファイナンス評価を紹介する契約を締結することがありますが、R&Iは、独立性を確保する措置を講じています。詳細は対応状況の開示をご覧ください。