



2026 年 8 月 13 日

筑波ポジティブ・インパクト・ファイナンスの契約締結について

筑波銀行（頭取 生田 雅彦）は、さくら自動車株式会社（代表取締役 中山 能和）と「筑波ポジティブ・インパクト・ファイナンス」（以下、「筑波 P I F」という）の契約を締結いたしましたので、お知らせいたします。

筑波 P I F は、お客さまの事業活動が環境・社会・経済にもたらす影響（インパクト）を分析し、ポジティブなインパクトの拡大とネガティブなインパクトの緩和に向けた取り組みを継続的に支援することを目的としたファイナンスです。

さくら自動車株式会社は、自社の事業活動が環境・社会・経済に与えるインパクトを確認し、「選ばれる貸切・送迎バス」、「クリーンな未来への貢献」、「みんなが笑顔で活躍できる職場づくり」の3つのテーマを特定しました。それぞれのテーマについて具体的な取り組みと重要業績評価指標（以下「K P I」という）を設定し、K P I の達成に向けて取り組むことで、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

記

1. お客さまの概要

企 業 名	さくら自動車株式会社
代 表 者	代表取締役 中山 能和
所 在 地	茨城県稲敷郡美浦村
設 立	1976 年 9 月
事 業 内 容	貸切バス事業・契約送迎バス事業

2. 契約の概要

契約締結日	2026 年 7 月 3 日（金）
借 入 金 額	100 百万円
資 金 使 途	運転資金

3. インパクト評価の概要

側面	テーマ	取り組み内容	関連するSDGs
経済	選ばれ続ける 貸切・送迎バス	・安全かつ定時運行の徹底 ・サービス品質や接客レベルの向上 ・顧客とのコミュニケーション強化 ・付加価値サービスでの“選ばれる理由”づくり	  
環境	クリーンな未来への 貢献	・エコドライブの徹底 ・環境性能の高い車両や設備への更新 ・資源やエネルギー使用量の削減 ・従業員や地域への環境意識の浸透	  
社会	みんなが笑顔で 活躍できる職場づくり	・安心かつ安全に働ける職場環境づくり ・労働時間や勤務シフトの適正化 ・公正な評価とキャリア支援 ・風通しの良いコミュニケーションと職場づくり ・多様な人材が活躍できる仕組みづくり	  

本件は、筑波銀行が国連環境計画・金融イニシアティブ（UNEP FI）が策定したポジティブ・インパクト金融原則に基づきインパクト評価を行い、その適合性について外部評価機関である株式会社格付投資情報センター（R&I）から、第三者意見を取得しております。

筑波銀行は、お客さまのサステナビリティ経営への伴走支援に取り組み、SDGsの目指す「持続的で多様性と包摂性のある社会」の実現に向けて、地域になくてはならない銀行として、地域社会の持続的発展に貢献してまいります。

以上

報道機関のお問合せ先
筑波銀行 総合企画部 IR・広報室
TEL 029-859-8111

ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

評価対象企業 ： さくら自動車株式会社

2026年8月13日
株式会社筑波銀行

株式会社筑波銀行（以下、「筑波銀行」という）は、さくら自動車株式会社（以下、「さくら自動車」という）に対して「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」（以下、「PIF」という）を実施するにあたって、同社の活動が、環境・社会・経済に及ぼすインパクト（ポジティブな影響及びネガティブな影響）を分析、評価しました。

分析・評価にあたっては、株式会社格付投資情報センター（以下、「R&I」という）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「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、筑波銀行が開発した評価体系に基づいている。

目次

1. 企業概要	1
(1) 企業概要・沿革	1
(2) 事業内容	4
(3) 経営戦略におけるサステナビリティ	11
2. インパクト分析	14
(1) バリューチェーン分析	14
(2) インパクトマッピング	15
(3) インパクトニーズ	19
(4) テーマの設定	21
(5) 意図するインパクト	22
3. インパクトの評価	23
4. マネジメント体制	26
5. 筑波銀行によるモニタリング	27

1. 企業概要

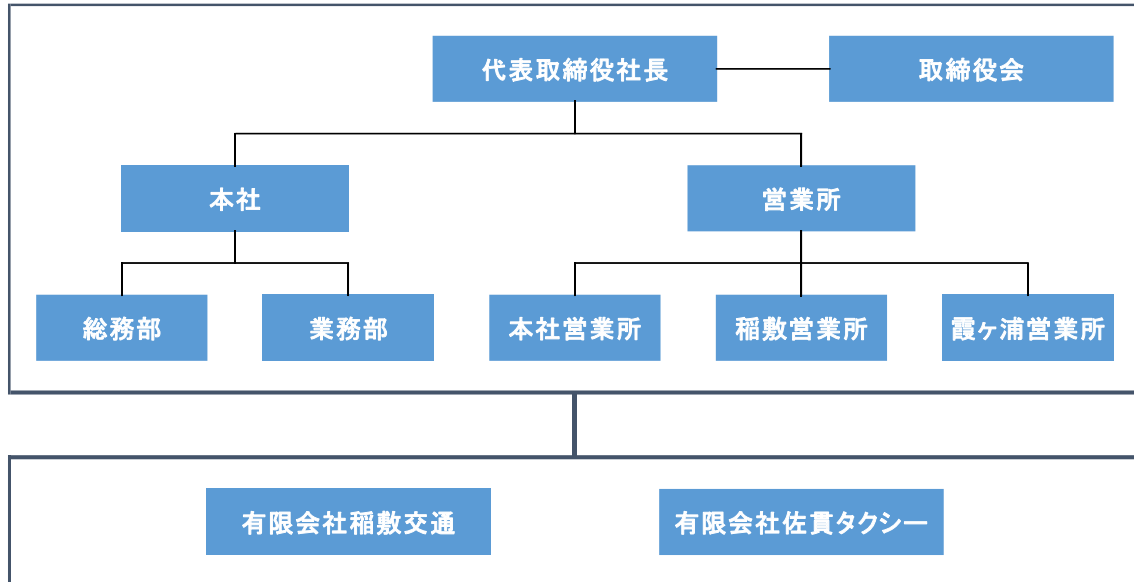
(1) 企業概要・沿革

企業概要

会 社 名	さくら自動車株式会社	
代表取締役	中山 能和	
事 業 内 容	貸切バス事業 契約送迎バス事業 運行管理事業 コミュニティバス・デマンドタクシー事業 タクシー事業	
所 在 地	本 社	茨城県稲敷郡美浦村信太2863-5
	稲敷営業所	茨城県稲敷市犬塚1593-13
	霞ヶ浦営業所	茨城県かすみがうら市西成井1949-1
設立年月日	昭和51年9月3日	
資 本 金	2,000万円	
従 業 員 数	114名（2025年5月末）	
売 上 高	845百万円（2025年5月期）	



組織図



沿革

- ・さくら自動車は1976年に設立、バス10台から観光バス事業を開始した。
当時の日本は、企業をはじめ納税貯蓄組合や消防団等、様々な組織による慰安や親睦を目的とした団体旅行が盛んに行われている時代であった。
- ・同社は大型を中心に、様々なタイプのバスを増やしながら、それに合わせてドライバーも増員させ、事業を拡大させてきた。また、近隣市町村にも営業エリアを広げ、観光事業以外にも学校や企業等への送迎、コミュニティバス、デマンドタクシー等の業務も開始し、当地域の公共交通機関の一翼を担っている。
- ・同社は「人を宝に」という信念のもと、ドライバー、営業、事務が三位一体となって、いつの日も、いつまでも、「真心」を乗せて、お客様に最高のサービス（「安全・安心・快適」）を提供し続ける企業でありたいと考えている。
- ・同社が本社を構える茨城県美浦村は、1970年代後半、日本中央競馬会（JRA）の「美浦トレーニングセンター」が開設され、競走馬の調教拠点として全国的に知られるようになった。同センターはJRAの東日本側の拠点で、多くの競走馬や調教師、厩務員が集まる全国有数のトレセンである。
- ・近年は他の地方部と同様に、少子高齢化と緩やかな人口減少が進んでいるが、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）や、成田空港、つくばエリアへのアクセスの良さを背景に、物流や工場、倉庫などの進出も少しずつ進んできている。

会 社 沿 革	
昭和51年	当社設立、観光バス事業を開始する
平成8年	茨城県美浦村に本社を移転
平成23年	「2015 年度燃費基準達成」のディーゼル重量車取得
平成25年	コミュニティバス事業開始
平成29年	「2015 年度燃費基準+15%達成」のディーゼル重量車取得
平成31年	デマンドタクシー事業開始
令和7年	新社屋竣工
令和8年	「2025 年度燃費基準達成」のディーゼル重量車取得
令和8年	自家用給油所竣工

(2) 事業内容

事業名	事業内容
貸切バス事業	個人・団体・観光客など、幅広い需要者からの依頼に応じて、不特定多数の乗客を輸送する事業。
契約送迎バス事業	企業や学校など、単一の需要者の従業員や生徒など、あらかじめ限定された乗客を輸送する事業。
運行管理事業	バスやタクシーなどの「車の運行」を、安全かつ効率よく行うための管理業務として引き受ける（アウトソーシングする）事業。
コミュニティバス・デマンドタクシー事業	自治体から、「地域の“生活の足”確保」を目的に地域住民を輸送する事業。
タクシー事業	不特定多数のお客様を安全・確実に輸送する事業。タクシーは民間事業だが、法律上は「公共交通機関」の一つとして位置づけられている。

さくら自動車は、ハイデッカーよりも背の高いスーパーハイデッカー、トイレ付のスーパーハイデッカー、リフト付のハイデッカーなど、お客様のニーズに合わせたバスを多数用意している。

スーパーハイデッカー

ダイナミックな眺望が魅力的！



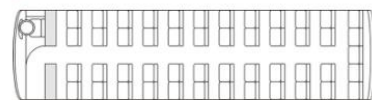
45～49人乗り

45人乗り



- 座席 11列
- 正座席 45席
- 補助席 1～8席（※要確認）

49人乗り



- 座席 12列
- 正座席 49席
- 補助席 1～8席（※要確認）

トイレ付 スーパーハイデッカー

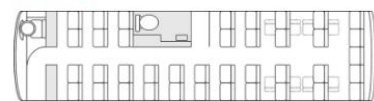
こだわりのトイレ付！



こだわりのトイレは、車両中央の床下に設置。揺れを最小限に抑え、どの席からも移動しやすく周囲を気にせず使用できるため、女性のお客様に大好評です。

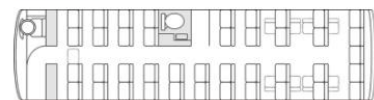
39～41人乗り

39人乗り



- 座席 8・11列
- 正座席 39席
- 補助席 1～5席（※要確認）

41人乗り



- 座席 9・11列
- 正座席 41席
- 補助席 1～8席（※要確認）

リフト付 ハイデッカー

車椅子昇降用パワーリフト・車椅子固定装置を装備



車椅子昇降用パワーリフト・車椅子固定装置（1台～6台可能）が装備されています。
車椅子のお客様は車椅子のままご乗車ができ、バスの座席に乗り移ることなく車内でお過ごしいただけます。

※車椅子の種類により固定できる台数が変わる可能性があります。



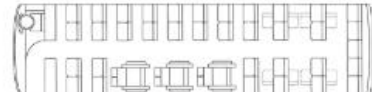
25～41人乗り

25人乗り＜車椅子6台＞



- 座席 6列
- 正座席 25席
- 車椅子 6席
- 補助席 1席（※要確認）

35人乗り＜車椅子3台＞



- 座席 6・11列
- 正座席 35席
- 車椅子 3席
- 補助席 1席（※要確認）

37人乗り＜車椅子2台＞



- 座席 7・11列
- 正座席 37席
- 車椅子 2席
- 補助席 1席（※要確認）

41人乗り＜車椅子1台＞



- 座席 9・11列
- 正座席 41席
- 車椅子 1席
- 補助席 1席（※要確認）

ハイデッカー

長時間でも疲れを知らない余裕の空間！

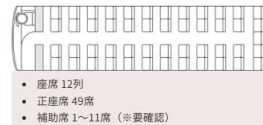


45～49人乗り

45人乗り



49人乗り



中型バス

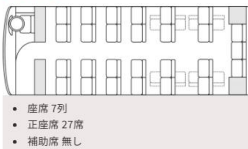
ショートボディならではの軽快な走り。

グループ旅行にぴったりです。



27人乗り

27人乗り



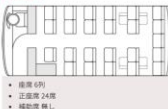
小型バス

小グループやお祝い事などのご利用に最適です。



24人乗り

24人乗り



※アイコンをクリックすると詳細が表示されます。
(クリックできるアイコンのみ)

マイクロバス

日帰り旅行などに多くご利用いただいています。



28人乗り

28人乗り



※アイコンをクリックすると詳細が表示されます。
(クリックできるアイコンのみ)

(2)-1-1

貸切バス事業

貸切バス事業とは、一個の契約に基づいて、乗車定員11人以上のバスを貸し切って利用者の要望に応じて旅客を運送する事業である。路線バスのように決められたルートを走るのではなく、企業研修、町内会の旅行、観光ツアーなど、特定の団体やグループの依頼に応じて、時間や経路を自由に設定して運行するのが特徴である。この事業を行うには、道路運送法に基づき、地方運輸局での許可が必要となる。

(2)-1-2

契約送迎バス事業

契約送迎バス事業とは、契約した特定の企業の従業員、学校の生徒、施設の利用者など、特定の顧客や団体の需要に応じ、決まった範囲の旅客を輸送する事業である。道路運送法に基づく「特定旅客自動車運送事業」の正式名称を持ち、企業や施設が自社の利用者送迎用に運行されるのが一般的で、路線バスや貸切バスとは異なり、不特定多数の顧客ではなく、1つの顧客や団体との単独契約に基づいている。

(2)-1-3

運行管理事業

運行管理事業とは、バスやタクシーなどの車両について、運行計画づくり・配車・ドライバーの点呼や健康・酒気帯び確認・労務管理・車両点検の管理・事故時対応などを一括して行うサービス事業である。各企業が自社で専門人材を抱えずに、安全で効率的な運航を実現するための“外部の運行管理部門”のような役割を担っている。

(2)-1-4

コミュニティバス・デマンドタクシー事業

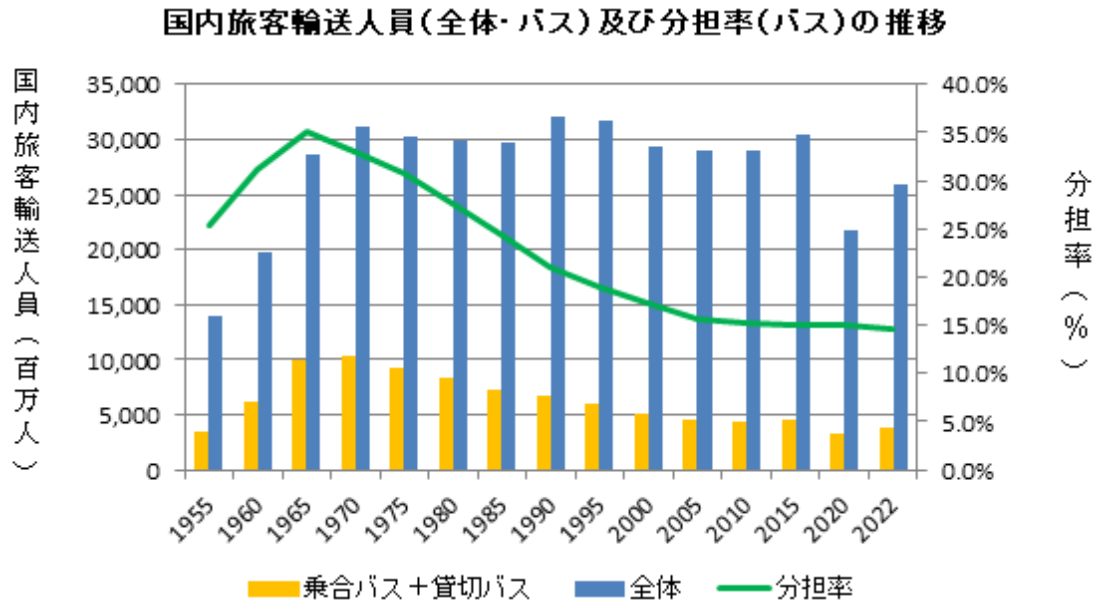
コミュニティバス事業は、市区町村などの自治体が主体となり、小型バスで住宅地や交通空白地帯を巡回し、高齢者などの生活の足を安価に確保する公共交通サービスである。デマンドタクシー事業は、電話や予約に応じて運行する乗合タクシーで、固定路線バスが成り立たない地域で効率よく住民を送迎する仕組みである。いずれも自治体が交通事業者と連携し、地域の移動を支える事業となっている。

(2)-1-5

タクシー事業

タクシー事業とは、国の許可を受けた事業者が、乗車定員10人以下の車両（緑ナンバー）で不特定多数の旅客を有料で運ぶ「一般乗用旅客自動車運送事業」である。メーター制の運賃で、駅・流し・配車アプリなどから利用でき、ドア・ツー・ドアで安全かつ迅速に移動手段を提供する、重要な公共交通インフラの一つとなっている。

(2)-2 外部環境



国内旅客輸送全体は1990年代をピークに伸び悩み、近年はやや減少傾向にある。

その中でバス（乗合・貸切）の輸送人員は長期的に減少し、旅客輸送に占める分担率も約30％から10％台前半まで低下している。

自家用車利用の拡大や鉄道・航空の発達、人口減少・地方部の需要縮小などにより、バスの交通モードとしての位置付けは相対的に低下している。

貸切・観光バス事業者は、市場全体の量的拡大を期待しにくい中で、団体旅行等の既存需要に依存した経営が難しくなっている。

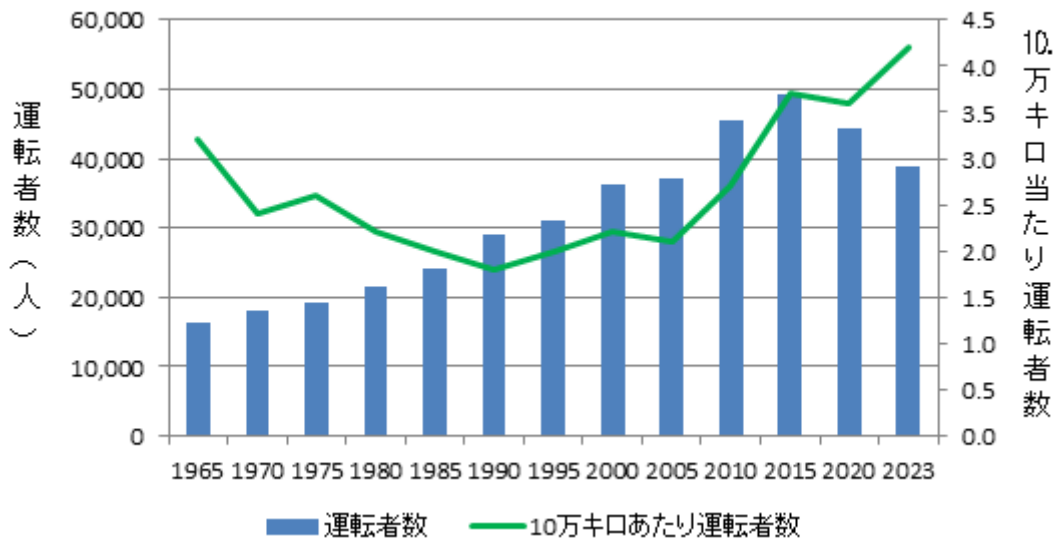
一方で、インバウンドや教育旅行、MICE、地域観光振興など、バスの機動性を生かせる分野は一定の拡大余地がある。

今後は、ターゲット市場を明確化し、バスならではの安全性・快適性・環境性能を訴求することで、他交通機関との差別化を図る必要がある。

需要減少を前提とした適正な車両・人員規模の維持と、繁閑差を踏まえた効率的な運行計画により、収益性の確保を目指すことが重要である。

総じて、本事業者は縮小傾向の市場環境を前提に、選択と集中と付加価値向上によって「選ばれる貸切・観光バス」を目指すことが求められる。

貸切バス事業の運転者数と走行10万キロ当たりの運転者数



貸切バス運転者数は長期的には増加してきたが、近年は横ばいからやや減少傾向にある。

一方で、走行10万キロ当たりの運転者数は2000年代以降増加に転じており、運転者1人あたりの走行距離が抑制されていることを示している。

労働時間規制や休息时间確保の強化、長距離運行における交替制導入などにより、同じ輸送量を維持するために必要な運転者数は増加している。

少子高齢化や他業種との競合により採用環境が厳しくなる中、貸切・観光バス事業者は構造的な運転者不足リスクに直面している。

このことは、人件費の上昇や受注可能な便数の制約、安全管理面での負荷増大など、事業運営全般に影響を及ぼす。

本事業者においては、賃金だけでなく勤務シフト、休息时间、教育・研修、キャリアパス等を含めた総合的な人材戦略の構築が重要である。

若手の採用・定着とベテランの健康管理・技能継承を両立させ、安全運転とサービス品質の向上を図ることが競争力につながる。

以上より、運転者の確保・育成は、貸切バス事業の持続可能性と成長可能性を左右する最重要の外部環境要因として位置付けられる。

(3) 経営戦略におけるサステナビリティ

(3)-1 企業理念

< 企業理念 >

お客様への安全・安心は信頼の提供

さくら自動車は、輸送の安全確保を最優先とし、ゆとりある職務の遂行と行き届いた車両整備によって、お客様に信頼と安全・安心を提供することを掲げている。

SDGs宣言書

当社は国連が定めた「持続可能な開発目標 SDGs」の趣旨に賛同し、
当社の事業を通じて持続可能な社会の実現を目指して、下記の取り組みを実施していくことを宣言します。

宣言日

2026年6月1日

さくら自動車 株式会社

代表取締役 中山 能和

重点的な取組テーマ	取組内容	関連するゴール
選ばれる 貸切・送迎バス	➢ 安全・定時運行と快適な社内環境を徹底し、多様なニーズに応じた柔軟なサービス提案を行います。 ➢ 顧客満足度向上とリピーターの獲得により、地域から選ばれ続ける事業を実現します。	9 産業・インフラの革新 11 持続可能な都市 12 持続可能な消費と生産 16 平和と公正
クリーンな 未来への貢献	➢ エコドライブの徹底とアイドリングストップの推進、環境性能の高い車両への計画的更新を進めます。 ➢ 資源の有効利用と廃棄物削減に取り組み、クリーンな未来づくりに貢献してまいります。	7 持続可能なエネルギー 13 気候変動に具体的な対策を 14 海洋資源の持続可能な開発と保全 15 陸域生態系の保護、持続可能な利用と回復
みんなが笑顔で 活躍できる職場づくり	➢ 法令を遵守した運行管理と適正な労働時間・休息の確保により、従業員の健康と安全を守ります。 ➢ ハラスメント防止と教育研修を充実させ、誰もが笑顔で活躍できる職場環境づくりを進めます。	3 健全な経済の発展と持続可能な消費と生産 5 性別平等 8 豊かさと持続可能な経済成長 10 人や国々の間での公平性と包摂性

さくら自動車株式会社
私たちは持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています

(3)-2 社員教育・雇用について

①社員教育

ドライバーの未経験者については大型2種、内勤のスタッフやキャリアアップを目指すドライバーについては運行管理者(旅客)など、免許取得支援制度により安心してスタート・ステップアップできる環境整備に努めている。

また新人ドライバーについては、国土交通省の指導・監督指針による「座学10時間以上、実技20時間以上」に対して、実技研修を50～60時間確保し、独自の安全基準を設けている。

さらに、スマートグラス／アイトラッキング・グラス(カメラ付きのメガネ)を用いて、ベテランドライバーの視線を可視化することで、新人が直感的に「自分の視線とベテランの視線の差」を理解でき、新人教育の質の向上とスピードアップの両立につなげている。

②雇用

スキルや努力が給与に反映される正当な評価制度が整備されている。

また、70歳まで段階的に活躍できる環境も整備されている。

さらに、適性を踏まえて70歳を超えても活躍できる環境も整備されている。

設備面においても、洗車機の設置スペースおよび処理能力(時間的・空間的なキャパシティ)に余裕を持たせることで、運行効率の向上、労働環境の最適化に努めている。

また、新社屋にゆとりある休憩室を設置し、生産性の向上や採用力の強化、社内コミュニケーションの活性化にも努めている。

前述のハード面の整備や賃金の見直し等により、20～30代の入職者が増加傾向にあり、さらに離職者は減少傾向にある。

新設された美しいオフィスには、最先端の設備と快適なリフレッシュスペースを完備している。毎日を共にする車両も美しく整備されており、高いモチベーションで業務に臨める環境が整っている。大切な家族をいつでも招待したくなるような、清潔感あふれる心地よい職場づくりに努めている。

(3)-3安全への取り組み

運輸安全マネジメントや安全管理規程の制定と適切な実施により、企業理念である「お客様への安全・安心は信頼の提供」につなげている。

ドライバーの体への負担が少ない最新のAT車を積極的に導入している。

また、白線認識カメラや各種センサーによる情報にくわえて、顔認識カメラでドライバーの顔の動きを捉えて運転注意力をモニタリングし、運転注意力の低下による事故の発生を予防する先進安全システムを内包した新型モデルを導入するなど、DXの力で安全管理をスマート化し、さらなる安全の提供に努めている。

新社屋では大型モニターでのルート共有など、ITを活用した万全のバックアップ体制を整えている。

(3)-4 社会貢献活動

官公庁等への寄付など、持続可能な地域社会の実現に貢献している。

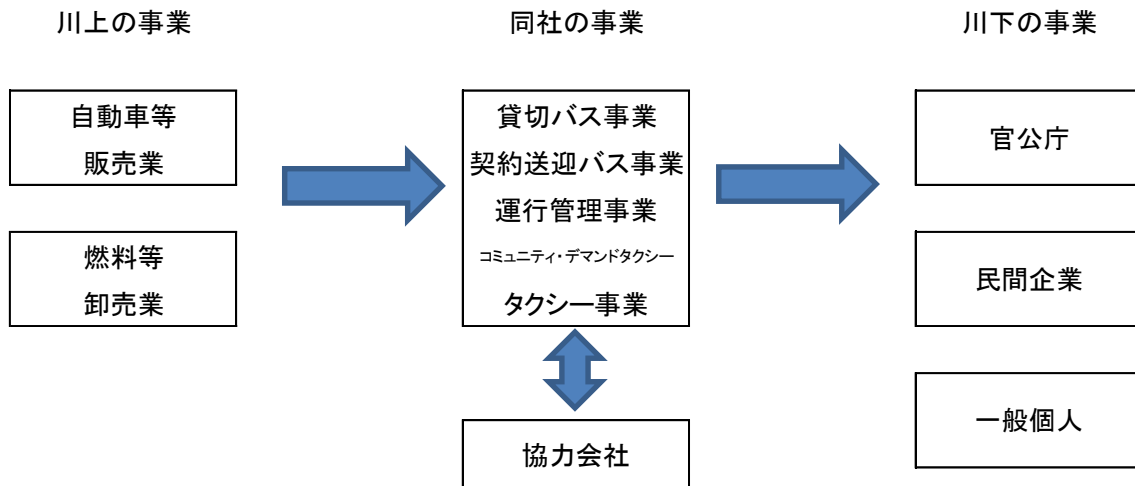
また、自家用給油所の新設に伴い、敷地内の安全なスペースを児童の送迎バス待合所として提供している。

(3)-5 環境保全への取り組み

「2025 年度燃費基準達成」のディーゼル重量車など最新型のバスの導入や、ドラレコ・デジタコの有効活用により、クリーンな未来の実現に取り組んでいる。

2. インパクト分析

(1) バリューチェーン分析



以上のバリューチェーン分析を踏まえて、インパクトマッピングを実施する。

(2) インパクトマッピング

前述のバリューチェーン分析の結果をもとに、同社並びに川上・川下の事業を国際標準産業分類 (ISIC) 上の業種カテゴリに適用させた上、UNEP FI が提供するインパクトレーダーを用いて「ポジティブインパクト」(以下「PI」)、「ネガティブインパクト」(以下、「NI」)を確認した。

バリューチェーン			川 上				川 下		当 社					
国際標準産業基準			業種コード		4510		4661		8412/8510/8521		4921		4922	
			業 種		自動車販売業		固形・液体・ガス燃料 及び関連製品卸売業		保健・教育・文化サービス 初等前・初等・中等教育		都市または郊外の 旅客陸運業		その他の 旅客陸運業	
大分類	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												
		自然災害									〇〇		〇〇	
	健康及び安全性	－		〇		〇		〇		〇〇		〇〇		
		水												
	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	食 糧												
		エネルギー				〇								
		住 居												
		健康と衛生												
		教 育						〇〇						
		移動手段	〇〇							〇〇		〇〇		
		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	〇		〇			〇〇		〇		〇	
	賃 金		〇	〇	〇			〇〇	〇	〇		〇		
	社会的保護			〇		〇		〇〇	〇		〇		〇	
	平等と正義	ジェンダー平等						〇	〇					
		民族・人種平等						〇	〇					
		年齢差別												
		その他の社会的弱者						〇	〇					
社会 経済	強固な制度・平和・安定	法の支配						〇〇						
		市民的自由						〇〇						
	健全な経済	セクターの多様性						〇	〇					
		零細・中小企業の繁栄	〇		〇					〇		〇		
	インフラ	－			〇									
経済収束	－						〇							
自然 環境	気候の安定性	－		〇	〇			〇		〇〇		〇〇		
	生物多様性と 生態系	水 域			〇									
		大 気		〇	〇						〇〇		〇〇	
		土 壌				〇					〇〇		〇〇	
		生 物 種				〇					〇〇		〇〇	
		生 息 地				〇					〇〇		〇〇	
	サーキュラリティ	資源強度		〇							〇〇		〇〇	
廃 棄 物			〇	〇			〇			〇		〇		

※マッピング中の「〇〇」は重要な影響があるインパクトエリア/トピック、「〇」は影響があるインパクトエリア/トピックを示している。

①当社の川上および川下の事業において発現した主なポジティブインパクトは、社会面では「雇用」「賃金」等、社会経済面では「零細・中小企業の繁栄」「インフラ」等、自然環境面では「気候の安定性」「廃棄物」等となっている。

②当社の事業において発現した主なポジティブインパクトは、社会面では「移動手段」「雇用」等、社会経済面では「零細・中小企業の繁栄」、自然環境面では特段のポジティブインパクトは見られない。

また、発現しているインパクトエリア/トピックの中でも、当社の事業に関連の薄い項目については今回分析の対象外とする。

インパクトエリア/トピック	ポジティブインパクト要因
移動手段	通勤・通学等の送迎によるマイカー通勤・送迎の削減、プロドライバー・運行管理による安全性の高い団体移動の提供、観光・イベント・学校行事等を支え地域経済・交流人口拡大への貢献、工場・事務所の立地制約を緩和し地域雇用の創出・維持への貢献が図られている。
雇用	バス運転士・整備士・運行管理者・事務職など雇用創出に貢献している。また大型二種免許などを活かした「専門職」としてのキャリアも提供している。さらに送迎専属(朝夕のみ)・短時間勤務等により多様な働き方を受け入れやすい体制整備も行っている。
賃金	大手企業との契約送迎では、中長期契約により安定収入の確保、ひいては賃金原資の確保、給与への反映が図られている。自治体のスクールバスやコミュニティバスでは、労務費を重視した適正入札等により運転士の賃金良化につなげている。
零細・中小企業の繁栄	地域に根差したバス会社として事業運営することで、整備工場・燃料販売・旅行会社など、周辺の中小企業への経済波及に貢献している。また通勤送迎バス事業においては、中小企業の「人手不足」緩和・採用力向上にも貢献している。さらに貸切バス事業による観光・研修・視察などは、地元の旅館・飲食店・土産物店・観光施設など中小事業者の売上増加にも貢献している。

【対象外とするインパクトエリア/トピック】

なし

③当社の川上および川下の事業において発現した主なネガティブインパクトは、社会面では「健康及び安全性」「賃金」等、社会経済面では「セクターの多様性」、自然環境面では「資源強度」「廃棄物」等となっている。

④当社の事業において発現した主なネガティブインパクトは、社会面では「自然災害」「健康及び安全性」等、自然環境面では「気候の安定性」「資源強度」等、社会経済面では特段のネガティブインパクトは見られない。また、発現しているインパクトエリア/トピックの中でも、当社の事業に関連の薄い項目については今回分析の対象外とする。

インパクトエリア/トピック	ネガティブインパクト要因
自然災害	自然災害発生時には、乗客の安全確保や事業継続に対するリスクが存在するものの、当社はドライバーと運行管理者間での気象・防災情報の共有や保管車両の分散配置など、災害リスク低減に資する体制整備が図られている。
健康及び安全性	交通事故リスクやドライバーの健康・過労リスクが存在するものの、当社は先進安全自動車の導入、危険予知訓練(KYT)の実施、健康診断の強化、日常の体調確認・点呼等を通じて、安全性及び従業員の健康確保に向けた体制整備が図られている。
社会的保護	社会保険・労働法制の不十分な適用や休業・育児・介護等への支援不足といったリスクが潜在的に存在するものの、当社は社会保険完備、退職金制度の整備、有給休暇の計画的付与・取得率管理、復職支援(短時間勤務・シフト配慮)等を通じて、従業員の社会的保護に配慮した事業運営が図られている。
気候の安定性	化石燃料の燃焼によるCO ₂ 排出や車両製造・保守に伴う間接的な環境負荷といったリスクが存在するものの、当社は低燃費車への計画的な更新やタイヤ等の適切な保守管理・長寿命化に取り組んでおり、気候変動に配慮した事業運営が図られている。
大気	排気ガスによる大気汚染(NOx・PM等)やアイドリングに伴う局所的な汚染といったリスクが潜在的に存在するものの、当社は排出ガス規制に適合した車両への計画的な更新やアイドリングストップの徹底等に取り組み、大気環境に配慮した事業運営が図られている。
土壌	排水による地面や周辺土壌への浸透リスクや廃棄物の野外放置・不適切処分による土壌への有害物質混入といったリスクが潜在的に存在するものの、当社は洗車・整備場からの排水を下水・処理施設へ適切に接続して地面への直接排水を避けるほか、廃棄物の認可業者による処理・リサイクルなど、土壌環境に配慮した事業運営が図られている。

インパクトエリア/トピック	ネガティブインパクト要因
生物種 生息地	車両走行による野生生物への影響(ロードキル)や騒音・振動・光による生物のストレス・行動変化といったリスクが潜在的に存在するものの、当社はルート・運行方法の工夫によるロードキル・攪乱の抑制や騒音・光の影響緩和に取り組んでおり、生物多様性に配慮した事業運営が図られている。
資源強度	燃料・エネルギー消費量の多さや車両製造・更新に伴う資源使用、整備・消耗品による資源消費といったリスクが潜在的に存在するものの、当社は省燃費車への計画的更新、車両ライフサイクルを意識した資源利用、消耗品・廃棄物の削減・循環利用などに取り組んでおり、資源利用効率の向上が図られている。
廃棄物	車両由来の廃棄物(産業廃棄物)の発生や車両更新に伴う廃車の発生といったリスクが想定される中、当社は産業廃棄物の適正処理・管理、リサイクル・再利用の活用、廃棄物発生量の削減などに取り組んでおり、廃棄物削減に配慮した事業運営が図られている。

【対象外とするインパクトエリア/トピック】

なし

(3) インパクトニーズ

(3)-1 国内におけるインパクトニーズ

さくら自動車事業活動を行う地域におけるSDGsのニーズとの整合性を確認するため、持続可能な開発ソリューションネットワーク（SDSN）が発表する「持続可能な開発レポート」に掲載されている各国のSDGsダッシュボードを参照し、インパクトニーズを評価する。

同社の事業範囲は日本国内に限られているため、日本におけるインパクトニーズを対象とした。

SDGsのゴール毎の進捗状況を確認する方法として、ゴールが緑色で表示されている場合は達成済みであり、黄色、オレンジ、赤の順に課題の深刻度が大きいことが示されている。

今回特定されたインパクトに関連するSDGsのゴールは「1,2,3,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15」であり、多くのゴールがオレンジ、または赤色に分類されている。従って、さくら自動車のインパクトは国内のニーズと整合していると考えられる。

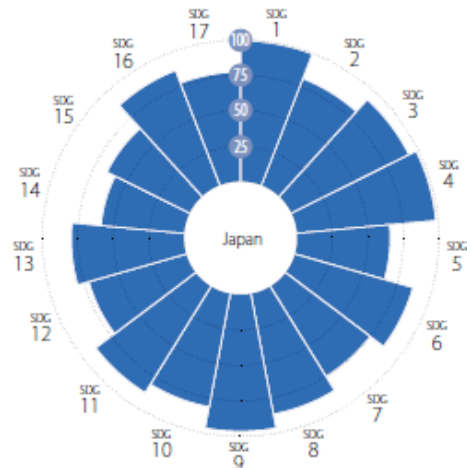
JAPAN

OECD Countries

Overall Performance



Average Performance by SDG



SDG Dashboard and Trends



(3)-2 地域におけるインパクトニーズ

以下では、さくら自動車の事業活動から特定したインパクト領域と、地域の課題やニーズの関連性を分析する。

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」という4つのチャレンジを柱にした政策・施策を展開している。

同社の活動において、「レジリエントな地域社会の実現」や「環境保全への取り組み」を推進することは「Ⅰ 新しい豊かさ」や「Ⅱ 新しい安心安全」、「働きやすい職場づくり」を推進することは「Ⅲ 新しい人財育成」や「Ⅳ 新しい夢・希望」に各々貢献することにつながる。

以上から、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。



(4) テーマの設定

特定したインパクト領域において、PIの拡大とNIの緩和につながり、かつさくら自動車の持続可能な経営を高めるテーマとして、下記3テーマ及びそれに対応する取り組み内容を設定した。

なお、それぞれのテーマが対応するインパクト領域と設定するKPIは次章で詳細に解説する。

テーマ	取り組み内容	インパクトエリア/トピック
(経済) 選ばれ続ける 貸切・送迎バス	安全・定時運行の徹底 サービス品質・接客レベルの向上 顧客とのコミュニケーション強化 付加価値サービスでの“選ばれる理由”づくり	移動手段(PI) 零細・中小企業の繁栄(PI)
(環境) クリーンな未来への 貢献	エコドライブの徹底 環境性能の高い車両・設備への更新 資源・エネルギー使用量の削減 従業員・地域への環境意識の浸透	気候の安定性(NI) 大気(NI)
(社会) みんなが笑顔で 活躍できる職場づくり	安心・安全に働ける職場環境づくり 労働時間・勤務シフトの適正化 公正な評価とキャリア支援 風通しの良いコミュニケーションと職場づくり 多様な人材が活躍できる仕組みづくり	雇用(PI)

(5) 意図するインパクト

本PIFの取り組みと筑波銀行におけるサステナビリティの方向性との整合性を確認する。

筑波銀行は、国連が定めた「持続可能な開発目標 SDGs」の趣旨に賛同し、コーポレートスローガン「地域のために 未来のために」のもと、多様性と包摂性のある社会の実現に向けて、地域になくてはならない銀行として、地域社会の持続的発展に貢献していく活動を行っている。

本PIFの取り組みに際し特定したさくら自動車のインパクトである「選ばれ続ける貸切・送迎バス」については、「筑波銀行SDGs宣言」の「地域経済の持続的な発展に向けて」と、「みんなが笑顔で活躍できる職場づくり」については、同「地域に暮らす人々の豊かな社会の実現に向けて」と、「走るたびにクリーンな未来」については、同「持続可能な地球環境の実現に向けて」と親和性があり、相互に協力しあうことで「環境」「社会」「経済」の3つの側面に渡り持続可能な開発に関する枠組みとして、良質な効果が発生するものと思料される。

以上から本PIFの取組みは追加性のあるポジティブインパクト創出支援を行うものであり、その本源的目的との合致を確認したうえで、SDGs達成に向けた資金需要と資金供給とのギャップを埋めることを目指すものである。

筑波銀行 SDGs 宣言 ～地域のために 未来のために～

当行は、国連が定めた「持続可能な開発目標 SDGs」の趣旨に賛同し、コーポレートスローガン「地域のために 未来のために」のもと、多様性と包摂性のある社会の実現に向けて、地域になくてはならない銀行として、地域社会の持続的発展に貢献していく活動を行っていきます。

● 地域経済の持続的な発展に向けて

私たちは、保有する多様なネットワーク、金融仲介機能を発揮して、お客さまや地域の課題の解決を通じて、地域経済の持続的な発展に貢献します。

● 持続可能な地球環境の実現に向けて

私たちは、環境にやさしい事業運営や再生可能エネルギー利用の促進等の活動を通じて、持続可能な地球環境の実現に貢献します。

● 地域に暮らす人々の豊かな社会の実現に向けて

私たちは、地域社会における課題や要請に耳を傾け、事業活動を通じてその解決を支援し、豊かな地域社会の実現に貢献します。

● 責任ある事業の推進に向けて

私たちは、コンプライアンスの徹底やガバナンス体制の整備を進め、持続可能な責任ある事業の推進体制の整備を進めます。

3. インパクトの評価

ここでは、特定したインパクトの発現状況を今後も測定可能なものにするため、先に特定したインパクトに対し、それぞれにKPIを設定する。各項目、以降の目標は改めて設定する。

(1) 選ばれ続ける送迎バス

項 目	内 容
インパクトの種類 およびカテゴリ	【ポジティブインパクトの拡大】 移動手段 零細・中小企業の繁栄
影響を与える SDGs	 (主なターゲット) ターゲット 11.3 2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。
KPI / 目標	①送迎バス台数※ ・85台（2031年5月末） 直近実績 70台（2026年5月末）
	②輸送の安全確保 ・有責重大事故人身 ゼロ 直近実績 0件（2025年度：2025/4～2026/3）
具体的な 取り組み	ドライバー不足に悩む自社運行企業へのアウトソーシング(委託)提案 混雑緩和・増便の提案 稼働率の平準化（1 台のマルチユース） 安全運転支援システムの導入強化 ドライバーの健康管理と労務管理の徹底 ドラレコ映像等を活用した「添乗指導・K Y T (危険予知トレーニング)」

※当社は契約先よりもバス台数の方が、輸送回数・距離に連動するため、KPIに選定する（バス1台が年間約 30,000km 走行する）

（契約1先に対してバスの台数が比例しない場合が多いため）

(2) クリーンな未来への貢献

項 目	内 容
インパクトの種類 およびカテゴリ	【ネガティブインパクトの緩和】 気候の安定性、大気
影響を与える SDGs	 (主なターゲット) ターゲット 13.1 全ての国々において、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。
KPI / 目標	③平成28年以降の排出ガス規制（大型車の最新規制）適合車の割合 ・50.0%（2031年5月末） 直近実績 33.6%（全92台中 31台）（2026年5月末現在）
具体的な 取り組み	買い替えサイクルの前倒し 新車発注の前倒しと納期管理 環境要件を求める契約先への優先配備 運行距離の長いルートへの優先投入 リースの積極活用 先進環境対応トラック・バス導入加速化事業等の補助金活用 非適合車の確実・計画的な除却・減車

(3) みんなが笑顔で活躍できる職場づくり

項 目	内 容
インパクトの種類 およびカテゴリ	【ポジティブインパクトの拡大】 雇用
影響を与える SDGs	  (主なターゲット) ターゲット 5.1 あらゆる場所におけるすべての女性及び女児に対するあらゆる形態の差別を撤廃する。 ターゲット 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。
KPI / 目標	④若年層（～39歳）ドライバーの人数 ・20名（2031年5月末） 直近実績 10名（2026年5月末現在）
	⑤女性ドライバーの人数 ・5名（2031年5月末） 直近実績 1名（2026年5月末現在）
具体的な 取り組み	大型二種や運行管理者資格取得支援など、キャリアアップ支援制度の充実 タイパ・固定給を意識した給与・勤務形態の刷新 普通免許からスタートできるキャリアパスの可視化 デジタル化によるストレスの排除 ハラスメントのない心理的安全性の高い職場づくり 生活リズムに合わせた超柔軟なシフトの構築 女性の運行管理者・指導員の育成

4. マネジメント体制

さくら自動車では、本PIFに取り組むにあたり、中山能和代表取締役を統括責任者として、会社の理念や方針、それらに基づく制度や活動を整理し、自社の事業活動が環境・社会・経済に与えるインパクトを確認し、SDGsとの関連性やKPIの設定について検討を重ねた。

本PIF実行後においても、中山能和代表取締役を中心に全社員でポジティブインパクトの創出・拡大、ネガティブインパクトの抑制・緩和に取り組む。

また取り組みの目的や意義を社内へ浸透させ、KPIの達成に向けて活動を実施していく。

統括責任者	中山 能和（代表取締役）
プロジェクトリーダー	中山 能和（代表取締役）

5. 筑波銀行によるモニタリング

本件で設定したKPIの進捗状況は、筑波銀行の担当者が年1回以上、さくら自動車との対話を設けることで確認する。具体的には、同社（あるいは同グループ）は資料提出あるいは口頭により筑波銀行へ報告し、筑波銀行はKPIの達成状況を検証して当初想定と異なる点があった場合など、同社に対して適切な助言・サポートを行い、KPIの達成を継続して支援する。

モニタリング期間中に達成したKPIについては、達成後もその水準を維持・向上していることを確認する。なお経営環境の変化などによりKPIを変更する必要がある場合には、筑波銀行と同社で協議の上、再設定を検討する。

【留意事項】

1. 本評価書の内容は、筑波銀行が現時点で入手可能な公開情報に加え、さくら自動車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、現時点での状況进行评估したものであり、将来における実現可能性、ポジティブ要素の成果およ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. 筑波銀行が本評価を作成するために活用した情報は、筑波銀行がその裁量等により信頼できると判断したものではあるものの、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。筑波銀行は、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性およ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筑波銀行に帰属します。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、翻案等を含みます）は禁止されています。



セカンドオピニオン

筑波銀行 ポジティブインパクトファイナンス さくら自動車株式会社

2026 年 8 月 13 日

サステナブルファイナンス本部
担当アナリスト：石井 雅之

格付投資情報センター(R&I)は筑波銀行がさくら自動車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、筑波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¹。今回のファイナンスに関して筑波銀行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。

筑波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	さくら自動車株式会社
所在地	茨城県稲敷郡美浦村
設立	1976 年 9 月
資本金	20 百万円
事業内容	貸切バス事業 契約送迎バス事業 運行管理事業 コミュニティバス・デマンドタクシー事業 タクシー事業
売上高	845 百万円(2025 年 5 月期)
従業員数	114 名(2025 年 5 月時点)

(2) インパクトの特定

筑波銀行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、当社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

筑波銀行は特定したインパクトの実現を測定できるように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、筑波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。

¹ 2024 年 5 月 31 日付セカンドオピニオン「株式会社筑波銀行 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/2024/05/news_release_suf_20240531_jpn_5.pdf

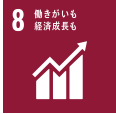
① 選ばれ続ける送迎バス

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の拡大 経済的側面においてポジティブインパクトの拡大
インパクトカテゴリ	「移動手段」「零細・中小企業の繁栄」
関連する SDGs	
具体的な取り組み	ドライバー不足に悩む自社運行企業へのアウトソーシング(委託)提案 混雑緩和・増便の提案 稼働率の平準化(1 台のマルチユース) 安全運転支援システムの導入強化 ドライバーの健康管理と労務管理の徹底 ドラレコ映像等を活用した「添乗指導・KYT(危険予知トレーニング)」
KPI・目標	①送迎バス台数(バス 1 台が年間約 30,000km 走行する) ・85 台(2031 年 5 月末) 直近実績 70 台(2026 年 5 月末) ②輸送の安全確保 ・有責重大事故人身 ゼロ 直近実績 0 件(2025 年度:2025/4~2026/3) ※以降の目標は改めて設定する

② クリーンな未来への貢献

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の緩和
インパクトカテゴリ	「気候の安定性」「大気」
関連する SDGs	
具体的な取り組み	買い替えサイクルの前倒し 新車発注の前倒しと納期管理 環境要件を求める契約先への優先配備 運行距離の長いルートへの優先投入 リースの積極活用 先進環境対応トラック・バス導入加速化事業等の補助金活用 非適合車の確実・計画的な除却・減車
KPI・目標	③平成 28 年以降の排出ガス規制(大型車の最新規制)適合車の割合 ・50.0%(2031 年 5 月末) 直近実績 33.6%(全 92 台中 31 台)(2026 年 5 月末現在) ※以降の目標は改めて設定する

③ みんなが笑顔で活躍できる職場づくり

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の拡大
インパクトカテゴリ	「雇用」
関連する SDGs	 
具体的な取り組み	大型二種や運行管理者資格取得支援など、キャリアアップ支援制度の充実 タイパ・固定給を意識した給与・勤務形態の刷新 普通免許からスタートできるキャリアパスの可視化 デジタル化によるストレスの排除 ハラスメントのない心理的安全性の高い職場づくり 生活リズムに合わせた超柔軟なシフトの構築 女性の運行管理者・指導員の育成
KPI・目標	④若年層(～39 歳)ドライバーの人数 ・20 名(2031 年 5 月末) 直近実績 10 名(2026 年 5 月末現在) ⑤女性ドライバーの人数 ・5 名(2031 年 5 月末) 直近実績 1 名(2026 年 5 月末現在) ※以降の目標は改めて設定する

(4) モニタリング

筑波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ものではありません。

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実施状況等を含みます）について、何ら意見を表明するについて、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連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はあるものの、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ものではありません。

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もあります。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はあるものの、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ものではありません。

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。