

神奈川中央交通株式会社  
統合報告書  
2024



**Kanachu**

〒254-0811 神奈川県平塚市八重咲町6番18号  
電話 0463-22-8800  
ホームページアドレス <https://www.kanachu.co.jp/>

**Kanachu**

## 神奈中グループ経営理念

# お客様の「かけがえのない時間」と「ゆたかな暮らし」の実現に貢献します。

神奈中グループが事業活動を通じて社会に対して果たすべき役割・責任や、企業市民として社会に存在する意義を表しています。神奈中グループは、お客様の期待に応え、お客様に満足していただける価値ある時間や空間を創造・提供していくことで、お客様の大切な時間を快適で心地よいものにするお手伝いをし、良きパートナーとしてお客様の明るくしあわせな暮らしの実現に貢献します。

### 経営方針

- お客様の視点に立ち、期待に応える価値を提供します。
- 地域の明日を考え、みなさまとともに歩みます。
- 従業員が働くよこびを実感できる、活気ある企業を目指します。

経営方針に則って事業活動を行い、経営理念を実現することで、関わり合うすべてのステークホルダーの発展と、会社の価値向上を目指してまいります。

### 行動指針

お客様のために、私たちは

- 一人ひとりが会社の顔としての自覚をもち、今日の仕事をやり遂げます。
- 相手のことを理解し、協力して互いにとって「よりよい答え」を見つけます。
- 何事にも信念をもって取り組み、積極的に挑戦します。

神奈中グループの社員は、この行動指針を常に念頭において業務に従事します。また、様々な問題に向き合った時にはこの行動指針に立ち返って何をすべきか考えます。

### 「神奈川中央交通統合報告書2024」の発行にあたって

神奈中グループの中長期的な経営ビジョンや価値創造ストーリーについて、株主・投資家をはじめとするステークホルダーの皆さまに分かりやすくお伝えすることを目指して、「神奈川中央交通統合報告書2024」を発行いたしました。本報告書では、昨年策定した長期ビジョン「Vision 2030 NEXT 神奈中」を基に作り上げた新中期経営計画(2024年度～2026年度)の内容を中心に、当社の目指すべき姿と、飛躍期の取り組みについて紹介をさせていただいております。ぜひご一読いただき、次世代モビリティサービスやまちづくりプロジェクトなどを通じて、地域に新しい価値を創造していく当社へのご理解を深めていただければ幸いです。

編集にあたっては、グループ横断的な各部門の協力のもと、多くの議論を重ねて作成してまいりました。私はその作成プロセスや記載内容が正当であることを、ここに表明申し上げます。

本報告書をステークホルダーの皆さまとの対話のツールとして活用しながら、より一層の企業価値向上に向けた取り組みを進めてまいります。

執行役員 経営戦略部長

早川 昌忠



### ● 編集方針

本報告書は、業績や中長期的な価値創造に向けた経営方針、事業戦略などを財務情報・非財務情報と総合し、株主・投資家をはじめとする幅広いステークホルダーの皆さまに、神奈中グループの持続的な価値創造をお伝えすることを目的として作成しています。

### ● 対象範囲

神奈川中央交通株式会社および連結子会社

### ● 対象期間

2023年度(2023年4月1日～2024年3月31日)

ただし、2024年4月以降に開始した一部の開示事項や事業活動の内容を含みます。

### ● 参照ガイドライン

・国際会計基準(IFRS)財団「国際統合報告フレームワーク」

・経済産業省

「価値協創ガイダンス」



### ● 将来の見通しに関する注記

本報告書に記載されている意見や業績見通しなどの将来に関する記述は、作成時点で入手可能な情報に基づく当社の見解であり、リスクや不確実性を含んでいます。実際の業績などは様々な要因により大きく異なる結果となり得ることをご承知おきください。

## CONTENTS

### プロフィール

- 01 神奈中グループ経営理念
- 03 価値創造のあゆみ
- 05 神奈中の事業

### 価値創造ストーリー

- 07 社長メッセージ
- 11 価値創造プロセス
- 13 神奈中グループの強みと経営資源
- 15 長期ビジョンと中期経営計画
- 17 前中期経営計画(2021年度～2023年度)の振り返り
- 18 新中期経営計画(2024年度～2026年度)
- 23 【特集】不動産事業の軌跡と展望
- 27 財務担当役員メッセージ
- 29 事業別戦略
  - 旅客自動車事業
  - 不動産事業
  - 自動車販売事業
  - その他の事業

### 企業価値向上を支える基盤

- 33 神奈中グループのサステナビリティ
- 35 安全・安心の追求
- 39 脱炭素社会への貢献
- 43 地域社会との共創
- 45 多様な人材が活躍できる職場づくり
- 49 ガバナンスの充実
- 57 社外取締役メッセージ

### 会社データ

- 59 11ヵ年主要財務データ
- 61 会社情報
- 62 株式情報

## 価値創造のあゆみ

当社グループは創業以来、神奈川県における乗合バス事業を中心に事業領域を拡大しながら、生活に密着した様々なサービスを通して、地域の人々の暮らしを支えてきました。

今後も時代の変化に柔軟に対応しながら、地域社会の課題解決に努め、持続的な成長と企業価値の向上を目指します。

### 1921年～

#### 創業～事業の基礎づくり

1921年に横浜市大岡町にて「相武自動車株式会社」として創立された当社は、関東大震災や第二次世界大戦による厳しい経営環境においても、運行を継続しました。さらに、戦後復興が進むにつれて、輸送力の増強や事業エリアの拡大を図り、今日につながる発展の基礎を着々と整えていきました。

#### 1921年6月

当社の前身である相武自動車(株)が横浜市大岡町に設立

#### 1948年10月

大型ディーゼル車を導入



#### 1949年5月

東京証券取引所に株式上場

#### 1951年6月

商号を現在の神奈川中央交通(株)に変更



#### 1962年11月

ワンマンバスの運行を開始  
1974年5月、ワンマン化100%達成



### 1966年～

#### 事業の多角化を推し進める

高度経済成長を受け、生活スタイルの多様化が進む中、当社においても事業の多角化を推進しました。1967年には不動産部を新設し、自社沿線の宅地開発に注力しました。さらに、1976年に「神奈中スイミングスクール」を設立し、スポーツ事業を開始するとともに、その後も食堂事業やホテル事業を開始するなど、グループにおける経営基盤を強化しました。

#### 1967年8月

不動産部を新設、事業の多角化に着手

#### 1970年7月

深夜バスの運行を開始



#### 1976年8月

(株)神奈中スイミングスクール  
(現 (株)神奈中スポーツデザイン)を設立



#### 1977年10月

サッポロラーメンくるまや大船店  
(現 らーめん花樂大船店)をオープン



#### 1979年5月

路線バスの冷房車導入を開始、1987年5月に冷房化100%達成



#### 1981年11月

「平塚グランドホテル」  
(現 グランドホテル神奈中平塚)をオープン



### 1986年～

#### 新たな需要への取り組み

激しい景気変動に伴い、経営の効率化が求められる中、当社は業務の合理化や乗客の利便性の向上に繋がる施策を次々と打ち出しました。1988年に導入した「バスカードシステム」を皮切りに、「ちびっ子50円キャンペーン」の実施や「ツインライナー」の運行を開始するなど、多様なニーズに合わせたサービスの提供に努めました。

#### 1988年5月

プリペイドカードのバスカードシステムを導入



#### 1990年10月

ゴルフ場「中伊豆グリーンクラブ」をオープン



#### 1997年4月

「ちびっ子50円キャンペーン」を開始



#### 1997年9月

全国初の環境定期券の導入

#### 2005年3月

湘南台駅西口～慶應大学間で連節バス「ツインライナー」の運行開始



#### 2007年3月

交通系ICカード「PASMO」「Suica」のサービス開始



#### 2009年3月

カーボンオフセットを導入した6ヶ月定期券「グリーンエコパス」を導入

### 2011年～現在

#### 創業100周年、さらなる成長へ向けて

当社は2021年に創業100周年を迎えました。昨今の急速に変化する経営環境においても、公共交通事業者としての使命を果たし、地域とともに成長するため、安全・安心の追求はもちろん、次世代モビリティの推進や、地域コミュニティの活性化等、新たな価値の創造に取り組んでいます。

#### 2012年6月

神奈中グループのブランドマークを制定



#### 2015年8月

神奈中岩手県金ケ崎太陽光発電所運転および売電開始



#### 2017年1月

当社および神奈交バス5社の会社名・営業所名を変更し、当社、神奈川中央交通東(株)、神奈川中央交通西(株)に再編

#### 2018年6月

自動運転技術の実証実験を実施



#### 2019年12月

研修センターを秦野営業所内に新築移転し、同敷地内に研修用コースを設置



#### 2021年6月

当社創立100周年

#### 2022年3月

UR都市機構と包括連携協定を締結  
バス路線沿線団地等で持続可能なまちづくりに取り組む



#### 2023年11月

乗合バスのカラーデザインを変更



## 神奈中の事業

当社グループは路線バス、観光バス、タクシーからなる旅客自動車事業を中心に、不動産事業、自動車販売事業、ホテル事業、飲食事業、レジャー・スポーツ事業など、生活に密着した事業を、主に神奈川県、東京都で展開しております。

(注) 地図上の点は主要拠点のみを表示しています。(2024年3月31日現在)



### 神奈中グループ主要拠点

- 旅客自動車事業 **38**拠点
- 不動産事業 **32**拠点<sup>※1</sup>
- 自動車販売事業 **12**拠点
- その他の事業 **62**拠点

※1 延床面積1,000㎡以下の賃貸施設は除く  
 ※2 主要拠点数には地図外の拠点を含む

### 年間輸送人員<sup>※3</sup>

**2億297**万人

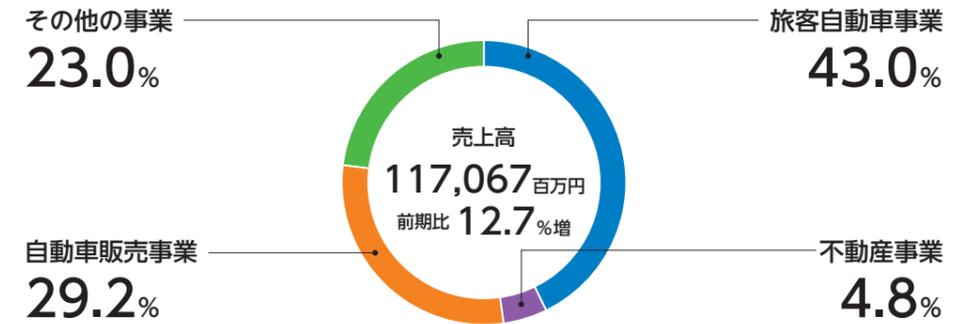
※3 乗合バスのみ(特定・貸切除く)

### 保有車両<sup>※4</sup>

**1,926**両

※4 神奈川中央交通、神奈川中央交通東、神奈川中央交通西の乗合車両合計

## 売上高構成比



### 旅客自動車事業



乗合バスや貸切バス、タクシーなどの事業を、地域に根ざしたサービスとして展開しています。

売上高 **54,967**百万円 (前期比 11.6%増)

営業利益 **3,027**百万円 (前期比 377.6%増)

関係するグループ会社  
 神奈川中央交通(株)  
 神奈中タクシー(株)  
 神奈中観光(株)  
 (ほか)

### 不動産事業



神奈川県を主な拠点に、用地買収、開発、宅地造成、ビル開発、その販売および賃貸を行っています。

売上高 **6,130**百万円 (前期比 3.8%増)

営業利益 **2,570**百万円 (前期比 2.8%増)

関係するグループ会社  
 神奈川中央交通(株)  
 神奈中タクシー(株)  
 神中興業(株)  
 (ほか)

### 自動車販売事業



商用車の販売・整備、輸入車の新車販売・中古車販売事業を、神奈川県内の拠点で手がけています。

売上高 **37,387**百万円 (前期比 28.8%増)

営業利益 **1,176**百万円 (前期比 62.6%増)

関係するグループ会社  
 神奈川三菱ふそう自動車販売(株)  
 神奈中相模ヤナセ(株)  
 (ほか)

### その他の事業



飲食店、ホテル、スポーツ施設などの運営、ビル管理などを行っています。

売上高 **29,385**百万円 (前期比 5.4%増)

営業利益 **954**百万円 (前期比 39.4%増)

関係するグループ会社  
 神奈川中央交通(株)  
 (株)神奈中商事  
 (株)神奈中スポーツデザイン  
 横浜ビルシステム(株)  
 (株)神奈中システムプラン  
 (株)ブランドホテル神奈中 (ほか)

## 社長メッセージ 体質の変革から未来を見据えた飛躍へ 地域社会の持続可能性を高めていく

新中期経営計画をスタートした神奈川中央交通グループは、いよいよ「地域価値創造型企業」へ進化するための飛躍にチャレンジします。地域社会とグループ事業を取り巻く環境変化を踏まえ、社会課題への認識と長期ビジョンが描く未来への展望、そして新中期経営計画に基づく今後の成長戦略をご説明させていただきます。

代表取締役社長 社長執行役員  
今井 雅之



### 地域とともに歩む企業として

#### 地域に根差した取り組みで変化に対応し、経営理念を具現化。 地域社会の課題を解決します。

交通インフラおよび生活関連サービスの担い手として、地域とともに歩んできた当社グループは、近年急速に進行する社会環境の変化を受け、対処すべき様々な課題に直面しています。特に少子高齢化に伴う労働人口の減少は、地域経済や人々の暮らしに広く影響を及ぼし、当社グループ事業においても、バス運転士をはじめとする人員の不足が生じています。また、コロナ禍をもたらした新しい生活様式の定着により、地域に暮らす人々の行動や価値観も大きく変化してきました。

こうした中で私たちは、「お客様の『かけがえのない時間』と『ゆたかな暮らし』の実現に貢献します。」という経営理念の具現化に邁進し、地域社会の課題を解決していくという当社グループのミッションを、あらためて認識しています。地域に根差した事業を通じて、当社グループがさらなる成長・発展を遂げ、世の中に必要な企業として存続するためには、お客様のニーズに合わせてビジ

ネスモデルを再構築し、地域の持続可能性に資する新たなサービスを創造していく必要があります。今後その取り組みを通じて、お客さまや地域住民の皆さま、地方自治体の皆さまをはじめ、当社グループを取り巻く全てのステークホルダーからの信頼をより高め、企業価値の向上につなげていきたいと考えています。

このような認識のもと、私たちは2023年に長期ビジョン「Vision 2030 NEXT 神奈中」を発表しました。この長期ビジョンは、時代の変化に柔軟に対応し、常に挑戦し続けることで「地域価値創造型企業」への進化を果たすべく、目指す方向性を明確に定め、2030年度に向けたロードマップを示したものです。当社グループは、長期ビジョンが描く未来を形にいくために、社員一人ひとりの意識変革と成長を促しながら、大きな飛躍へチャレンジしていきます。

### 長期ビジョンの実現に向けて

#### 2030年度のあるべき姿を実現すべく、 グループを挙げて事業構造の転換を進めていきます。

長期ビジョン「Vision 2030 NEXT 神奈中」は、基本方針として「地域価値の創造」「事業ポートフォリオの再構築」「サステナビリティ経営の推進」の3つを掲げ、地域価値創造型企業を目指す取り組みを進めていきます。

「地域価値の創造」は、旅客自動車事業の新たな方向性として、地域特性に合わせたオンデマンド交通やMaaSアプリなどを活用した交通サービスの提供、自動運転バスの実用化に取り組み、持続可能なモビリティサービスの実現を目指します。また、再開発案件やまちづくりプロジェクトへの参画を通じて、地域の活性化に貢献するとともに、少子高齢化への対応として、子育て世代の応援や高齢者の健康増進につながる施策を実行していきます。

「事業ポートフォリオの再構築」は、利益面の柱である不動産関連事業の拡大がポイントです。旅客自動車事業に

おける輸送人員の減少を踏まえ、社有資産の高度利用などにより不動産関連領域への重点投資を行います。具体的には、不動産関連事業が占める利益割合を全体の5割まで高めていく考えです。

「サステナビリティ経営の推進」は、2023年に「サステナビリティ基本方針」を発表するとともに「安全・安心の追求」「脱炭素社会への貢献」「地域社会との共創」「多様な人材が活躍できる職場づくり」「ガバナンスの充実」の5テーマから成るマテリアリティ（重要課題）を特定し、その後、各マテリアリティについてKPIと目標数値を定めました。リスクマネジメント委員会とその下部組織であるサステナビリティ分科会が主体となり、グループ全体で取り組みを進めていきます。

### 前中期経営計画の振り返り

#### 「体質変革期」として財務健全性の回復を果たし、 計画最終年度の数値目標をクリアしました。

当社グループは、2021年度より3か年の中期経営計画（以下、前中計）を始動し、2023年度に終了しました。前中計の3年間は、長期ビジョン実現のロードマップにおける「体質変革期」と位置付け、厳しい事業環境下でも利益を創出できるように構造改革に注力し、コロナ禍を受けて悪化した財務健全性を従前の水準に回復させるべく、2023年度における数値目標として「営業利益率6.0%以上」「有利子負債/EBITDA倍率5.0倍以下」を掲げました。

結果として2023年度の業績は、旅客自動車事業における運賃改定の効果や、自動車販売事業において堅調に推移した新車販売が寄与し、売上高・利益とも大幅回復を遂げました。これにより営業利益率は6.4%、有利子負債/EBITDA倍率は4.4倍となり、目標を達成することができました。

前中計は、「持続可能な成長を支える基盤づくり」「モビリティサービスの変革」「ゆたかな暮らしへの貢献」の3つを重点課題に決めました。具体的な成果として、事業所統合や事業再編による組織・運営体制のスリム化を果たし、バス事業における業務効率の改善が進んだ他、モビリティサービスについても、自動運転バスやAIオンデマンドバスの実現に向けた実証実験が進展しました。不動産事業では、収益基盤の強化につながる賃貸施設が新規に開業しました。

社長メッセージ

新中期経営計画が目指すもの

重点課題への対応と経営基盤の強化をこなし、「地域価値創造型企業」への歩みを進めます。

2024年度から2026年度までの3か年を期間とする新中期経営計画(以下、新中計)を始動しました。長期ビジョン実現のロードマップにおいて、2024年度からの7年間は、前中計の「体質変革期」を受け継ぐ「飛躍期」へ移行し、新中計はその第1ステージとなります。

この3年間は、「持続可能なモビリティサービスの実現」「不動産関連領域の強化」「ゆたかな暮らしへの貢献」を重点課題に定め、環境・人財・デジタルの3テーマから成る経営基盤強化への戦略を遂行します。また、前中計

で抑制していたバス車両の更新や賃貸施設の大規模改修などの設備投資を再開するとともに、3年間で成長投資200億円とEVバスなど環境戦略への投資25億円を含む500億円の設備投資を実行する方針です。

最終年度目標は、「営業利益60億円」「有利子負債/EBITDA倍率6倍台」「ROE6%水準」を設定しました。財務規律と資本効率性を重視しつつ、集中投資でレバレッジをかけ、次期中期経営計画以降の「飛躍期」第2ステージにおける利益成長へつなげます。

新中期経営計画(2024年度~2026年度)

重点課題

	持続可能なモビリティサービスの実現
	不動産関連領域の強化
	「ゆたかな暮らし」への貢献

経営基盤の強化(重点戦略)

	環境戦略
	人財戦略
	デジタル戦略

2026年度目標 営業利益 **60**億円 有利子負債/EBITDA倍率 **6**倍台 ROE **6**%水準

「持続可能なモビリティサービスの実現」は、輸送人員の減少や運転士不足により、従来の大型バスでの輸送サービスを提供することが困難な地域では、自動運転バスやオンデマンドバスなど、より効率的な新しい交通モードへの転換を進めていきます。自動運転バスの実用化については、大学構内などの限定空間で2026年頃を目途に「自動運転レベル4」を目指します。ただし、こうした次世代モビリティサービスの構築は、当社グループ単独で実現できるものではありません。地域の自治体と連携し、実現に向けた協力体制を築いていきます。

「不動産関連領域の強化」は、自社保有資産を建替えや移転等に合わせて整理し、新たな収益源として有効活用

します。また、再開発事業やまちづくりプロジェクトへ参画し、分譲事業の強化につなげつつ、仲介事業やビル管理事業の拡大を図り、収益性を高めていく考えです。

「ゆたかな暮らしへの貢献」は、安全・安心の追求や脱炭素化への貢献などをテーマとして、バス沿線地域を中心に課題解決に取り組み、地域社会との共創を通じて、新たな価値を創造していきます。

そして私たちは、これらの重点課題への取り組みと並行し、経営基盤の強化に向けた環境戦略、人財戦略、デジタル戦略を遂行します。環境戦略については、2023年に策定した「カーボンニュートラルロードマップ」に基づき、そこに定めた2030年度の間目標(2013年度比35%の



CO<sub>2</sub>排出量削減)の達成に向けて取り組みを進めます。大きな取り組みでは、EVバスの導入や、太陽光発電設備の導入による再生可能エネルギーの創出を予定しています。

人財戦略については、会社が成長する原動力として社員のパフォーマンスを高めるべく、働きやすい職場環境づくりが重要であると捉えています。そこで当社グループでは、2023年に立ち上げた「人財戦略委員会」が中心となり、人材育成、社内環境整備、健康経営推進のテーマごとに分科会を設け、人材の力を引き出すための活動を積極的に展開していきます。

デジタル戦略については、次世代モビリティの導入や顧客接点におけるデジタル活用、定型業務の自動処理や効率化・標準化、グループITインフラなどデジタル環境の整備といった取り組みを推進し、省人化と生産性向上を図ります。デジタルツールを活用する人材の確保・育成が重要ですので、情報システム子会社と連携し、人材交流も含めた取り組みを行います。

私たちは今後3年間、ここに挙げた重点課題への対応と経営基盤の強化施策を着実にこなし、「地域価値創造型企業」への歩みを進めていきます。

ステークホルダーの皆さまへ

事業ポートフォリオの再構築と株主還元の強化に努め、資本収益性を改善していきます。

東京証券取引所プライム市場に上場する当社にとって、資本コストや株価を意識した経営の実践は、経営の最重要事項の一つであると認識しています。2023年度のROEは6.4%となり、株主資本コストを上回る水準まで回復したものの、新中期経営計画の期間中は、成長投資の実行により一時的に収益性の低下が見込まれ、6%の水準を維持することを目標としております。また、PBRは恒常的に1倍を割り込んでおり、将来の成長性について株式市場から十分な評価が得られていない状況にあります。

今後の対応として、投資家の皆さまとの積極的な対話や

情報発信に努めつつ、サステナビリティへの取り組みを推進し、企業価値の向上を図ってまいります。同時に資本収益性の改善に向け、事業ポートフォリオの再構築を進めるとともに、株主還元を強化していきます。具体的には、連結配当性向30%、連結純資産配当率2%を目安として安定的に配当を行う配当方針を定めました。

ステークホルダーの皆さまにおかれましては、当社グループが実現していく地域のゆたかな未来にご期待いただき、これからも長きにわたりご支援を賜りますようお願い申し上げます。

# 価値創造プロセス

当社グループでは、お客さまやビジネスパートナーとの共生・発展を念頭に、これまでの長い歴史の中で培ってきたノウハウを活かし、付加価値のあるサービスや商品を提供する企業活動を通して、地域が抱える社会課題の解決に貢献することで、「持続可能な社会の実現」と神奈中グループの「持続的な企業価値の向上」を目指してまいります。



多様化するお客さまニーズに応え続けるために、時代の変化に柔軟に対応し、新たなサービスの創造に挑戦する企業でありたい。



長期ビジョン  
Vision 2030  
**NEXT 神奈中**  
地域価値創造型  
企業にむけて

私たちは、バス沿線や事業を展開する地域とともに成長するために、時代の変化に柔軟に対応し、常に挑戦し続けることで、地域に新しい価値を創造していく企業に進化します。

経営理念 お客さまの「かけがえない時間」と「ゆたかな暮らし」の実現に貢献します。

# 神奈中グループの強みと経営資源

神奈中グループの強みと経営資源について紹介します。

## 神奈中グループ5つの強み

<p>強み1 魅力的な経営基盤</p>	<p>当社の営業エリアである神奈川県と東京都多摩地域は、わが国有数の人口集積地域であり、マーケットとして魅力的かつポテンシャルを有する地域であります。旅客自動車事業を取り巻く環境は厳しさを増しておりますが、付帯事業である不動産事業の展開や、地域住民の皆さまの社会課題の解決に取り組み、地域に新しい価値を創造しています。</p>	 <p>横浜市内を運行する当社路線バス</p>
<p>強み2 地域社会に浸透するブランド力</p>	<p>当社は100年を超える長きにわたり地域の皆さまの身近な足として走り続けており、「神奈中(かなちゅう)」バスの愛称で親しまれています。1日に約2,000両の車両が走るバス事業で培った信用をもとに、不動産事業など付帯事業においても「神奈中」グループのブランドが安全・安心の証として、地域住民の皆さまのゆたかな暮らしづくりに貢献しています。</p>	 <p>約2,000両を所有する乗合バス車両</p>
<p>強み3 地元の自治体や大学、企業とのネットワーク</p>	<p>当社は公共交通機関としての使命を果たすため、バス沿線自治体との連携が必要不可欠であり、これまで地域とともに成長してまいりました。少子高齢社会を迎え、過疎地域のバス輸送のあり方など、これまで以上の連携が必要になるとともに、昨今の運転士不足に対応するため、企業や大学も加えた産官学連携により、自動運転バスやオンデマンド交通といった次世代のモビリティサービスを実現してまいります。</p>	 <p>平塚市内の地域公共交通のDX推進に係る連携協定締結式</p>
<p>強み4 バス事業における運行管理ノウハウ</p>	<p>業界初の取り組みとなる多区間におけるワンマン運転やバスカードシステムの導入など、当社は成長とともに業界のリーディングカンパニーとしての役割を果たしてまいりました。また、毎日の運行を支える効率的な運行管理システムや人的資本を有しているとともに、日々のキャッシュ・フローを源泉とした資本力を武器に、時代に対応した新たなサービスを生み出してまいります。</p>	 <p>点呼支援システムを使用した乗務員点呼</p>
<p>強み5 社有資産の有効活用(不動産事業)</p>	<p>街の発展や輸送の変化にあわせて、駅前にあったバス営業所を郊外へ移転した跡地に、賃貸ビルやスポーツ施設等を建設するなど、社有資産の高度利用を図ってまいりました。今後においても、各事業間のシナジーが図れるサービスの展開や、立地に応じた不動産開発等に取り組み、単一の事業に頼ることのない利益の源泉を生み出してまいります。</p>	 <p>旧戸塚営業所跡地に立地する「立場駅前ビル」</p>

→P23

## 強みを支える6つの資本

神奈中グループならではの価値を創造する事業展開

<p>人的資本</p>	<p>新たなサービスの創造に挑戦する多様な人材</p>
<p>社会関係資本</p>	<p>100年余の歴史の中で培ってきた地域社会の皆さまや行政との信頼関係</p>
<p>知的資本</p>	<p>バス事業者のリーディングカンパニーとして数々の施策を導入した実績</p>
<p>製造資本</p>	<p>神奈川県を中心に展開する事業基盤と日本最大級の路線バス車両数</p>
<p>財務資本</p>	<p>財務健全性を確保しながら、利益成長と資本コストを意識した経営と投資戦略</p>
<p>自然資本</p>	<p>丹沢、大山等の緑豊かな沿線地域</p>

# 長期ビジョンと中期経営計画

当社は2024年4月に神奈中グループ中期経営計画(2024年度～2026年度)を発表しました。ここでは、その考え方の基礎となる長期ビジョンとこれまでの中期経営計画の変遷について紹介します。

## これまでの中期経営計画の変遷

**基本方針および重点課題**

今後成長が見込まれる事業および当社グループが担う社会的使命である地域貢献を実現できる事業を中核事業と位置付け、これらの事業へ注力することで効率的な企業価値の向上を目指します。

**[中核事業]**

- 1 旅客自動車事業(乗合バス事業、貸切バス事業、タクシー事業)
- 2 不動産事業(賃貸事業)
- 3 レジャー・スポーツ事業(スポーツ施設事業)
- 4 その他の事業(飲食・娯楽事業、資源リサイクル事業、ビル管理事業)

2012年度～2014年度	2015年度～2017年度	2018年度～2020年度	前中期経営計画 2021年度～2023年度	新中期経営計画 2024年度～2026年度	次期中期経営計画 2027年度～2030年度
<p>前中期経営計画の基本方針である当社創立100周年に向けて、事業基盤を強化すべく、成長の種を蒔き育てることを引き続き実施してまいります。</p> <p>また、事業環境の変化が著しい今日において、次の100年に向けて更なる成長を遂げるために、「時代の変化に柔軟に対応し、新たな価値の創造に挑戦し続ける」を掲げ、競争環境や業界構造の変化をもたらしているAIやIoT等の先端技術を積極的に取り込み、新たなサービスの提供や生産性の向上に取り組んでまいります。そして、経営理念である「お客さまの『かけがえない時間』と『ゆたかな暮らし』の実現」を目指してまいります。</p>	<p>次期の100年に向けて更なる成長を遂げるため、「多様化するお客さまニーズに応え続けるために、時代の変化に柔軟に対応し、新たなサービスの創造に挑戦し続ける」を掲げ、競争環境や業界構造の変化をもたらしているAIやIoT等の先端技術を積極的に取り込み、新たなサービスの提供や生産性の向上に取り組んでまいります。そして、経営理念である「お客さまの『かけがえない時間』と『ゆたかな暮らし』の実現」を目指してまいります。</p> <p><b>[重点課題]</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 持続的な成長を支える基盤づくり</li> <li>2 モビリティサービスの変革</li> <li>3 「ゆたかな暮らし」への貢献</li> </ol>	<p>長期ビジョン実現に向けた「飛躍期」(第1ステージ)の位置づけで、成長分野へ重点的に投資します。地域価値の創造に向けて、「持続可能なモビリティサービスの実現」「不動産関連領域の強化」「ゆたかな暮らし」への貢献の3つの重点課題に取り組みます。また、サステナブルな取り組みとして、「環境戦略」「人財戦略」「デジタル戦略」の3分野に注力し、経営基盤を強化します。</p> <p><b>[重点課題]</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 持続可能なモビリティサービスの実現</li> <li>2 不動産関連領域の強化</li> <li>3 「ゆたかな暮らし」への貢献</li> </ol> <p><b>[経営基盤の強化(重点戦略)]</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 環境戦略</li> <li>2 人財戦略</li> <li>3 デジタル戦略</li> </ol>	<p>長期ビジョン実現に向けた3つの方針</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 地域価値の創造</li> <li>2 事業ポートフォリオの再構築</li> <li>3 サステナビリティ経営の推進</li> </ol>	<p>持続可能な社会の実現</p> <p>事業活動等を通じて新しい価値の創造</p> <p>持続的な企業価値の向上</p>	



**成果と課題**

- 売上高は、旅客自動車事業における乗合バス事業や自動車販売事業などにおいて計画数値を上回るが、レジャー・スポーツ事業における事業譲渡の影響などにより計画未達。
- 営業利益、経常利益および親会社株主に帰属する当期純利益は、旅客自動車事業における乗合バス事業のほか、自動車販売事業などが堅調に推移したことにより、各計画数値を上回る。

長期ビジョン実現に向け、不動産関連領域へ重点的に投資を行うなど、不動産事業を拡大、事業ポートフォリオの再構築を推進してまいります。

2018年度の営業利益構成(実績)

2030年度の営業利益構成(目標)

## 前中期経営計画 (2021年度～2023年度) の振り返り

### 基本方針

次の100年に向けて更なる成長を遂げるため、「多様化するお客さまニーズに応え続けるために、時代の変化に柔軟に対応し、新たなサービスの創造に挑戦し続ける」をありたい姿に掲げ、3つの重点課題に取り組みました。

また、持続可能な経営を実現するために、前中期経営計画期間を「体質変革期」と位置づけ、厳しい経営環境下においても利益を創出できるよう構造改革にも取り組み、財務健全性指標(売上高営業利益率、有利子負債/EBITDA倍率)をコロナ禍前の水準に回復させることを目指してきました。

### 重点課題と取り組み

3つの重点課題に取り組み、収益基盤の強化や新サービスの創出、サステナビリティへの取り組みを推進してきました。

#### 1 持続的な成長を支える基盤づくり

#### 財務健全性の目安(経営指標)

#### 2 モビリティサービスの変革

売上高営業利益率 **6.0%**以上

#### 3 「ゆたかな暮らし」への貢献

有利子負債/EBITDA倍率 **5.0**倍以下

### 取り組み実績

	費用構造改革の取り組み	収益基盤の強化	働きやすい職場環境づくり
1 持続的な成長を支える基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>金額式に定期券の導入など</li> <li>運行管理業務のデジタル化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横浜・湘南エリアを中心に分譲事業の展開</li> <li>社有資産の高度利用等による賃貸事業の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車運送事業者の「働きやすい職場認証」を取得</li> <li>D&amp;Iの推進</li> </ul>
2 モビリティサービスの変革	<h4>新しいモビリティサービスの創出</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>MaaSアプリを活用したバスチケットの発行</li> <li>自動運転化に向けた定期運行開始</li> <li>AIオンデマンドバスなど、観光型MaaSの推進</li> </ul>	<h4>「安心」・「快適」の追求</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスへ通信型ドライブレコーダ・デジタルタコグラフを導入開始</li> <li>マイクロツーリズム施策の展開</li> <li>連節バス新規導入や路線新設</li> </ul>	
3 「ゆたかな暮らし」への貢献	<h4>サステナビリティへの取り組み</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能なまちづくりに向けて、UR都市機構と包括連携協定</li> <li>EVバスの導入</li> <li>小山マテリアルリサイクルセンターの開設</li> </ul>	<h4>ライフ/ワークスタイルの変化に対応したサービスの提供</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>スイミングスクールや学童保育施設のオープンなど子育て支援の取り組み</li> <li>中古住宅の買取再販事業への参入</li> </ul>	

### 業績及び経営指標の推移

旅客需要はコロナ禍前まで戻らないものの、徐々に回復傾向。体質変革期での取り組み(費用構造改革、収益基盤の強化等)により、目標とする経営指標(売上高営業利益率、有利子負債/EBITDA倍率)を達成。

(単位：百万円)	2021年度実績	2022年度実績	2023年度実績	2023年度目標経営指標
売上高	97,777	103,865	117,067	
営業利益	1,008	4,323	7,516	
経常利益	2,586	4,910	7,747	
親会社株主に帰属する当期純利益	1,838	1,149	3,262	
売上高営業利益率	1.0%	4.2%	6.4%	売上高営業利益率 <b>6.0%</b> 以上 <b>達成</b>
EBITDA	7,617	10,197	12,767	
有利子負債	57,686	59,143	56,338	
有利子負債/EBITDA倍率	7.6倍	5.8倍	4.4倍	有利子負債/EBITDA倍率 <b>5.0</b> 倍以下 <b>達成</b>
設備投資	6,125	8,793	7,431	

## 新中期経営計画 (2024年度～2026年度)

### 新中期経営計画の背景/環境認識

構造的な環境変化への対応が喫緊の課題と認識。当社の強みを活かした課題解決により、次世代モビリティサービスの実現や持続可能なまちづくりに取り組んでいきます。

外部要因	内部要因
<h4>リスク</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少</li> <li>少子高齢化</li> <li>ライフ/ワークスタイルの変化</li> <li>大規模災害等の可能性</li> <li>資源価格等の高騰</li> </ul>	<h4>課題</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>構造的な環境変化への対応(人口減少、少子高齢化等)</li> <li>運転士不足</li> <li>大規模災害等に対する強靱化対策</li> <li>気候変動問題への貢献</li> </ul>
<h4>機会</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>DXの進展</li> <li>地域活性化に向けた産学官連携の動き(次世代モビリティサービスの実現、持続可能なまちづくりなど)</li> </ul>	<h4>強み</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>魅力的な営業基盤</li> <li>地域社会に浸透するブランド力</li> <li>地元の自治体や大学、企業とのネットワーク</li> <li>バス事業における運行管理ノウハウ</li> <li>社有資産の有効活用(不動産事業)</li> </ul>

### 基本方針

- 長期ビジョン実現に向けた「飛躍期」(第1ステージ)の位置づけで、成長分野へ重点的に投資します。
- 地域価値の創造に向けて、「持続可能なモビリティサービスの実現」「不動産関連領域の強化」「ゆたかな暮らし」への貢献」の3つの重点課題に取り組みます。
- また、サステナブルな取り組みとして、「環境戦略」「人財戦略」「デジタル戦略」の3分野に注力し、経営基盤を強化します。

### 重点課題

	持続可能なモビリティサービスの実現
	不動産関連領域の強化
	「ゆたかな暮らし」への貢献

### 経営基盤の強化(重点戦略)

	環境戦略
	人財戦略
	デジタル戦略

### 数値目標

(単位：百万円)	本中期経営計画年度				経営指標	2026年度(計画)	2030年度(目標)
	2023年度(実績)	2024年度(業績予想)	2025年度(計画)	2026年度(計画)			
売上高	117,067	113,300	115,000	122,000	利益の成長 営業利益	60億円	76億円 + α (過去最高益)
営業利益	7,516	4,520	4,800	6,000			
経常利益	7,747	4,420	4,500	5,600			
親会社株主に帰属する当期純利益	3,262	3,600	2,500	3,600	財務健全性の確保 有利子負債/EBITDA倍率	6倍台	5倍台
売上高営業利益率	6.4%	4.0%	4.2%	4.9%			
EBITDA	12,767	10,370	11,600	13,600			
有利子負債	56,338	77,140	84,000	92,600	資本コストを意識した経営 ROE(自己資本利益率)	6%水準	7%水準
有利子負債/EBITDA倍率	4.4倍	7.4倍	7.2倍	6.8倍			
ROE	6.4%	6.5%	4.4%	6.0%			
設備投資	7,431	20,350	10,500	18,600			

# 新中期経営計画 (2024年度～2026年度)

## 重点課題への取り組み

### 1 「持続可能なモビリティサービスの実現」

自動運転バスや新たな交通モード(オンデマンド交通等)への転換を実現していくとともに、グループ会社と連携し輸送の効率化・最適化を図り、グループ全体で地域交通ネットワークの維持・確保に努め、「持続可能なモビリティサービス」を実現していきます。

自動運転バス実用化に向けた取り組み	■ 自動運転レベル4を視野に入れ、慶應義塾大学SFC特定輸送及び平塚市内一般路線での実用化に取り組む	
新たな交通モード(オンデマンド交通等)への転換	■ 2024年度上期 藤沢市天神町エリアにおいて日中のAIオンデマンドバス実証実験を実施 ■ 地域交通ネットワークの維持に向けて、今後の交通モードのあり方について自治体等と協議していく	
連節バス等導入による輸送の効率化	■ 2024年度上期 戸塚BC～ドリームハイツ線導入	
MaaSを基礎とした移動機会の提供	■ MaaSアプリを活用したオフピークチケットやサブスクチケットの販売	
キャッシュレス化、乗車券のデジタル化	■ キャッシュレス決済の拡充 ■ 紙式乗車券類のデジタル化	

### 「次世代モビリティサービス」の将来像



### 自動運転バス実用化に向けたマイルストーン

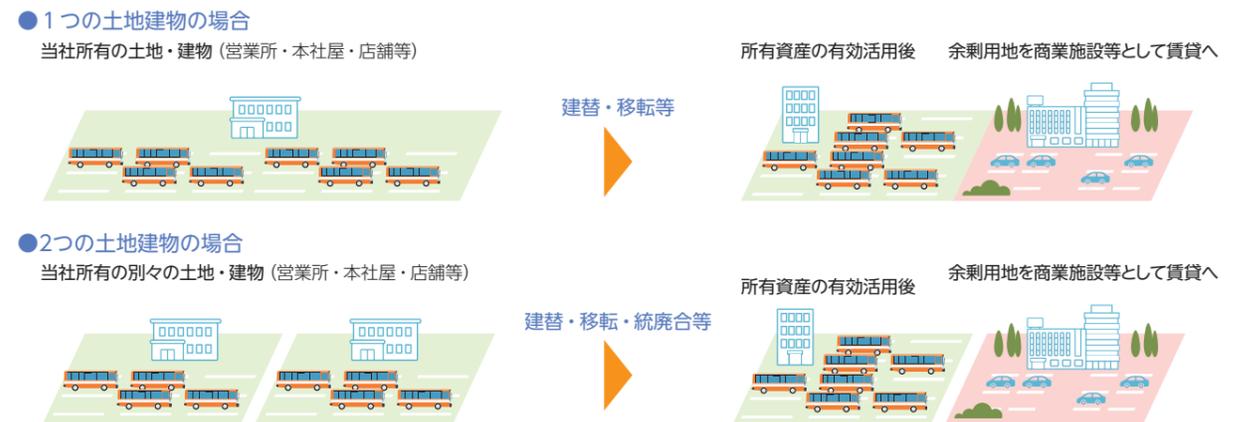


### 2 「不動産関連領域の強化」

グループ会社が保有する資産の管理を一元化し、高度利用の推進および管理の効率化を図っていきます。あわせて、再開発事業やまちづくりプロジェクト等への参画により、分譲事業を強化していきます。

社有資産の高度利用	■ 当社グループが保有する資産を、建替えや移転等にあわせて整理し、新たな収益源として有効活用 <主な計画地> ● 厚木市松蓮寺用地 ● 大和市鶴間用地 ● 神中興業藤沢橋用地 ● 小田原市栄町用地
再開発事業やまちづくりプロジェクト等への参画	■ 当社グループのモビリティサービスを活かして、マンション共同事業やまちづくりプロジェクト等へ参画 <主な事業> ● 横浜市戸塚区前田町 ● 鎌倉市梶原 ● 小平市小川東町
分譲事業の推進	■ 横浜・湘南エリアで重点的に取得、販売を推進 ■ 地元不動産会社や金融機関等と連携し、土地情報収集を強化
仲介事業の強化	■ 県央・横浜エリアに仲介店舗を新規出店し、順次営業エリアを拡大 ■ バス広告やWEBマーケティング、相談会を強化し、認知度向上・情報収集強化
ビル管理事業の拡大	■ グループ会社のビル管理事業を横浜ビルシステムへ集約し、事業の効率化を進めるとともに、M&A等も検討し、事業を拡大

### 社有資産の高度利用例



### 3 「『ゆたかな暮らし』への貢献」

少子高齢化や環境問題等の様々な地域社会の課題に向き合い、バス沿線地域を中心に課題解決に取り組み、時代の変化に対応しながら新しい価値を創造していくことで、持続可能な社会と当社グループの持続的な成長につなげていきます。

安全・安心の追求	■ 運転職研修の充実 ■ 新人運転士のフォロー研修強化 ■ 通信型ドライブレコーダや安全運転支援システムの導入
脱炭素社会への貢献	■ 環境配慮型車両の販売、導入 ■ リサイクル事業の推進
地域社会との共創	■ 小児IC運賃50円の利用促進 ■ MaaSアプリを活用したオフピークチケットやサブスクチケットの販売 ■ 地域イベントや交通安全教室の開催 ■ ノンステップ車両の導入促進 ■ 「さぼーとタクシー」のサービス拡充



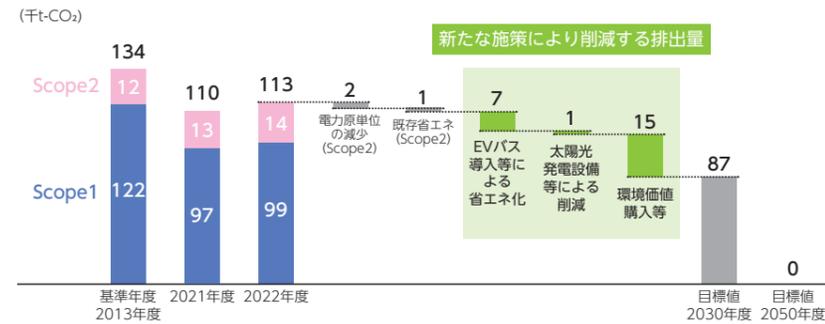
# 新中期経営計画 (2024年度～2026年度)

## 経営基盤の強化(重点戦略)への取り組み

### 1 「環境戦略」

神奈中グループカーボンニュートラルロードマップの中間目標(2030年度に2013年度比35%削減)達成に向けて、「EVバスの導入」「太陽光発電設備設置等による再生可能エネルギーの創出」などに取り組んでいきます。

#### CO<sub>2</sub>削減に向けた計画(神奈中グループカーボンニュートラルロードマップ)



町田市民バス まちっこ で使用されるEVバス(小型)

#### EVバス導入計画(延べ台数)



当社 平塚営業所で運行するEVバス(大型)

### 2 「人財戦略」

働きやすい職場環境で、社員全員のパフォーマンスを向上させ、新たなサービスを創造する人材を生み出し、持続的な企業価値の向上につなげます。人材育成や社内環境の整備、健康経営の推進を軸に、サステナビリティ基本方針のもと特定したマテリアリティ「多様な人材が活躍できる職場づくり」「安全・安心の追求」等の目標達成に向けて取り組んでいきます。

#### 人材育成

- 採用強化**
  - 運転職
    - 運転体験会や、社員紹介制度などの強化
  - 事務職等その他職
    - 不動産スペシャリストなど各事業に合わせた人材の獲得
- 人材育成**
  - 運転職
    - 新人運転士研修の拡充
  - 事務職等その他職
    - 職種制度の見直し、デジタル人材の育成



#### 社内環境整備

- 多様な人材(女性、シニア、障がい者、外国人等)が働きやすい環境整備
  - 業務内容に見合った職場環境整備
- 定着率向上に向けた取り組み
  - 所属長のフォロー面談、デジタル技術を活用した業務負担の軽減



#### 健康経営推進

- 健康経営を推進する組織体制の強化
  - 健康経営推進体制を強化し、従業員の健康増進、管理を促進
- 健康起因事故の防止
  - 健康管理マニュアルに基づく検査の実施、メタボリックシンドロームの予防、特定保健指導の確実な実施



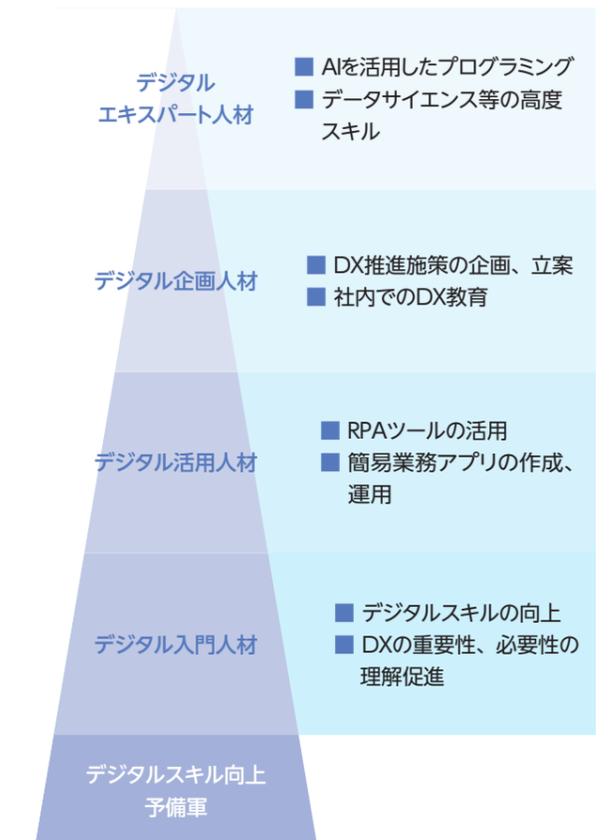
### 3 「デジタル戦略」

デジタルツールを活用する人材を育成し、ビジネスモデルの変革に向けて、顧客接点のデジタル化や業務の省人化、生産性向上に取り組めます。あわせて、情報セキュリティ強化を念頭においたITインフラの整備を推進していきます。

#### デジタル戦略の取り組み

取り組み	内容
既存事業のデジタル改革	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代モビリティの導入促進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>オープンイノベーションを活用した、自動運転や遠隔監視システムの構築</li> <li>AIを活用したオンデマンド交通</li> </ul> </li> <li>顧客接点のデジタル化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>MaaSを活用したデジタル企画乗車券等の拡充</li> <li>キャッシュレス決済の拡充</li> </ul> </li> </ul>
社内業務のデジタル変革	<ul style="list-style-type: none"> <li>定型業務等のデジタル化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>運行管理業務の自動化</li> <li>運転支援機能装置の車両搭載</li> </ul> </li> <li>グループITツールの標準化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>経理業務、文書管理のデジタル化</li> <li>RPAツールの活用</li> </ul> </li> </ul>
デジタル環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>グループITインフラの整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>通信ネットワーク設備の強靱化</li> <li>情報セキュリティの強化</li> </ul> </li> <li>グループ会社間連携の強化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>IT資産の一元管理化</li> <li>グループ会社間のIT人材交流</li> </ul> </li> </ul>

#### デジタル人材の育成イメージ



# 特集 不動産事業の軌跡と展望

当社の不動産事業は、経営の多角化を図るため1967年に営業を開始しました。

大型プロジェクトから身近な物件まで幅広い活動を展開し、

「良質な住宅環境」の創造と「商業活動の拠点」の開発に努めています。

神奈川県を中心に、地域の皆様の「かけがえのない時間」と「ゆたかな暮らし」の実現に貢献しております。

## 不動産事業のあゆみ

- 1957年 5月 不動産業を定款に追加
- 1966年 11月 伊勢原駅前貸店舗(横浜銀行)竣工
- 1967年 8月 「不動産部」を新設。不動産業へ本格的に進出
- 1969年 7月 大船みどりが丘住宅地(横浜市)販売開始(1970年4月までに全227区画を完売)
- 1972年 7月 戸塚駅前に貸店舗(神奈中のれん街)竣工
- 1973年 8月 本厚木駅前に神奈中厚木ビル(横浜銀行)竣工
- 1978年 11月 湘南大磯住宅地建売住宅販売開始(全712区画)
- 1990年 6月 秦野アルファビル(グランドホテル神奈中秦野)竣工
- 1993年 11月 本厚木駅前ビル(小田急本厚木ミロード新館)竣工
- 1994年 10月 スポーツプラザ神奈中平塚竣工
- 2001年 2月 神奈中厚木第一ビル竣工
- 2001年 7月 神奈中厚木第二ビル竣工
- 2003年 7月 港南中央ビル「gooday place」竣工
- 2003年 11月 立場駅前ビル(イトーヨーカドー)竣工
- 2009年 6月 下北沢ビルを神中興業(株)、横浜ビルシステム(株)と共同で取得
- 2012年 4月 舞岡貸店舗(マルエツ戸塚舞岡店)竣工
- 2013年 3月 高島町賃貸マンション(株共立メンテナンス)竣工
- 2015年 8月 メガソーラー事業へ参入、運転および売電開始  
(8月：神奈中岩手県金ヶ崎太陽光発電所(岩手県金ヶ崎町三ヶ尻東浦)、9月：神奈中岩手県金ヶ崎第2太陽光発電所(同町六原森合))
- 2016年 3月 分譲マンション「クレヴィア戸塚」販売開始  
(横浜市住宅供給公社・伊藤忠都市開発)
- 2016年 7月 戸塚駅東口ビル(スーパーホテル)竣工
- 2016年 11月 分譲マンション「リーフィアレジデンス伊勢原」販売開始  
(小田急不動産・セコムホームライフ(現・あなぶきホームライフ(株)))
- 2017年 12月 分譲マンション「プレミスト湘南辻堂」(AQUA Face)販売開始  
(大和ハウス工業・長谷工コーポレーション)
- 2019年 1月 平塚市浅間町貸店舗(ホームセンターコーナン)竣工
- 2019年 7月 不動産センターが本社ビル1階に移転
- 2021年 1月 分譲マンション「プレミスト湘南辻堂」(FOREST Face)販売開始
- 2021年 10月 Sky Grand 伊勢原八幡台建売住宅販売開始
- 2022年 9月 新築分譲住宅「Forest Living 緑園都市」販売開始
- 2023年 11月 Sky Grand 伊勢原八幡台(第2期)建売住宅販売開始

**湘南大磯住宅地 (1978年)**



**秦野アルファビル (グランドホテル 神奈中秦野) (1990年)**



(竣工時)

**神奈中厚木第一ビル、第二ビル (2001年)**



(竣工時)

**立場駅前ビル (イトーヨーカドー) (2003年)**



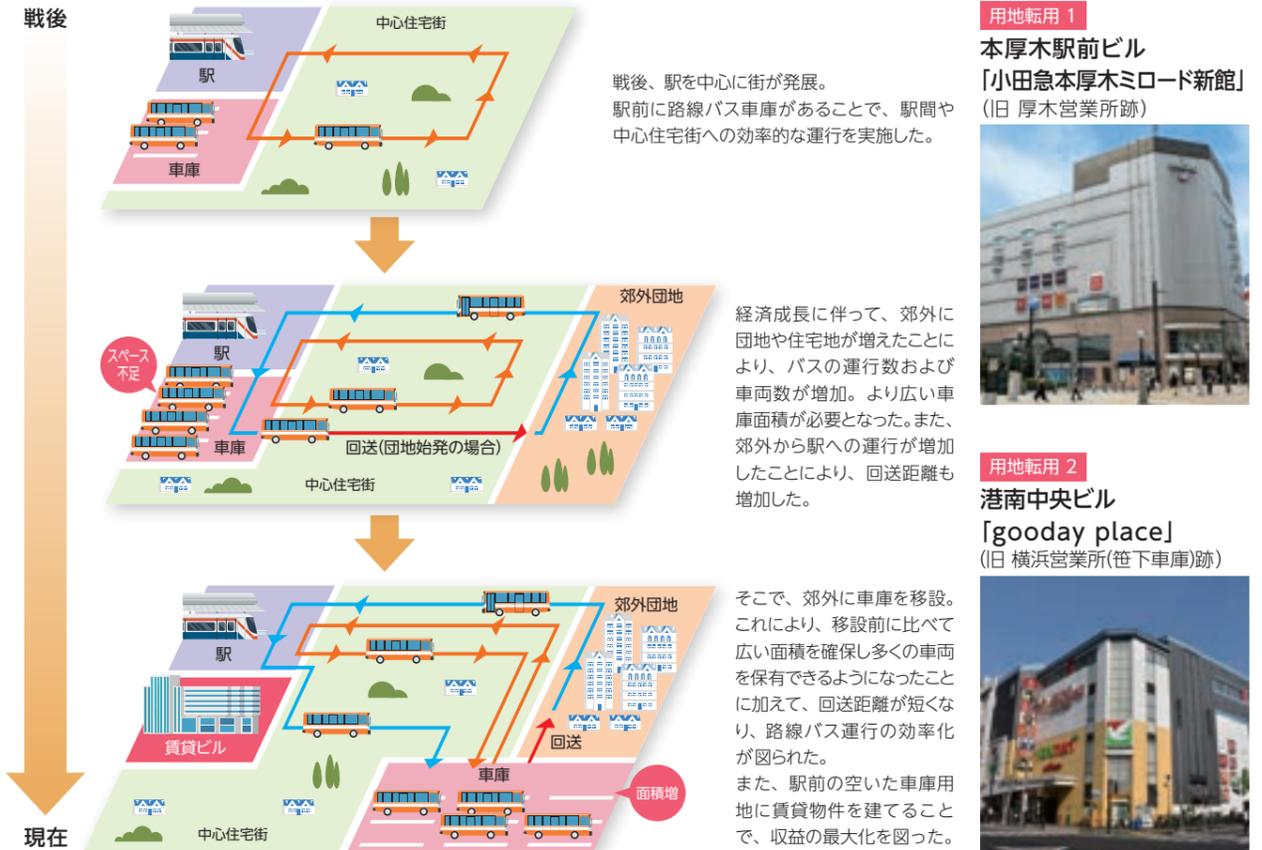
**神奈中岩手県金ヶ崎太陽光発電所 (メガソーラー) (2015年)**



## 賃貸事業

神奈川県内を中心に展開する自社用地を活用して商業施設などを運営しており、街の発展や地域貢献につなげています。街、人、心をつないで、暮らしやすさを追求しています。

### 駅前営業所用地転用の経緯

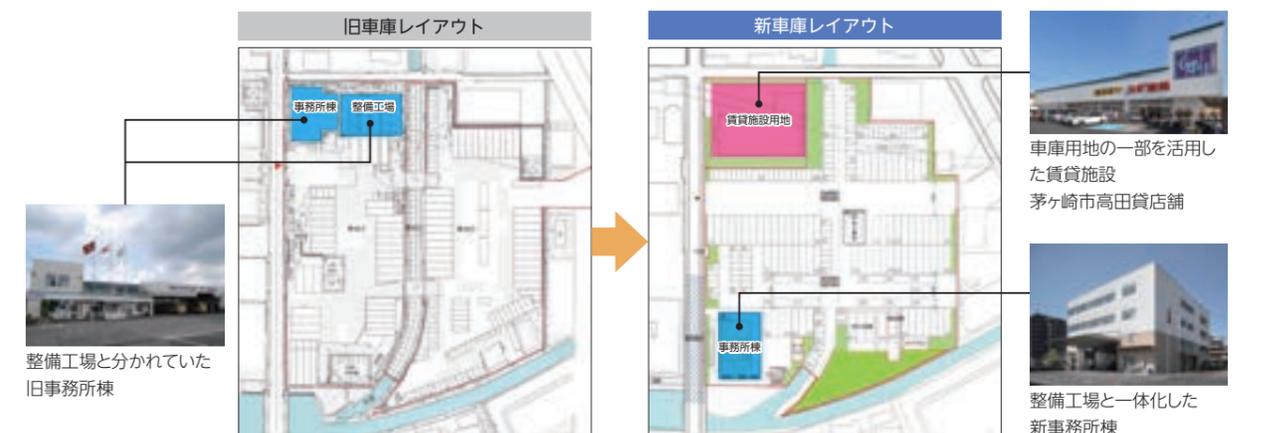


## 既存車庫の有効活用の取り組み

既存事業所の統合や建替えに合わせて、新規賃貸施設を新設し、社有地の高度利用を図ります。

### Case Study 茅ヶ崎営業所

老朽化による事務所の建て替えに際し、事務所棟と整備工場棟の一体化、ならびに車両の格納を効率化することにより、同営業所敷地の一部に有効活用できる用地を確保し、車庫北西角の一部を賃貸施設(ドラッグストア)に転用しました。



特集 不動産事業の軌跡と展望

■ 分譲事業

私たちは神奈川県を基盤に、用地取得・商品企画・施工管理・販売の一貫体制を強みとし、多様な顧客ニーズに応える高付加価値な住宅を提供しています。戸建分譲住宅や共同事業による大規模マンション開発など、住まう人々の夢を叶える舞台を創出。良質で持続可能な価値ある住まいの提供を通して、地域社会と共に成長し、地域価値の向上に貢献していくことを目指しています。



**Sky Grand 伊勢原八幡台 (全23棟)**

伊勢原の豊かな自然と街の景観に溶け込むように設計された、全23棟からなる開発分譲地。各邸はスタイリッシュながらも個性が際立つ外観を持ち、家族が自然に集まる公園のような雰囲気と開放感あふれる美しい街並みを実現しました。子供たちが思い切り遊べる場所として、また家族間のコミュニケーションを深める空間として、新しい生活のスタイルを織り成しています。



**Besel湘南平塚～Ocean Place～ (全5棟)**

湘南の清々しい海風と家族の笑顔が交差する全5棟の洗練された住まい。ラップサイディングやアメリカンフェンスが特徴の、スタイリッシュながらも温かみのあるデザイン。最先端のIoT設備を備え、日々の暮らしを豊かにする明るいリビングや効率的な家事動線を実現しました。さらに、ライフステージの変化に対応できる可変性のあるプランニングにより、長く愛される住空間を提供しています。



**Besel湘南茅ヶ崎 (全6棟)**

湘南の象徴的な風景に溶け込むように設計された、非日常の心地よさを追求したプライベートな住空間。太陽に愛され、静けさに包まれた低層住宅エリアでは、モダンかつスタイリッシュにアメリカ西海岸のテイストを取り入れた外観と街並みが特徴。湘南テイスト溢れる美しい生活空間を創出し、地域に根差した個性あふれる邸宅の風格を実現しました。



**Besel湘南平塚～Grand Place～ (全4棟)**

空へと伸びるダイナミックなデザインと石積風のアクセントが特徴の、上質感あふれる全4棟。採光を意識して設計され、開放的な窓から降り注ぐ太陽光が暮らしに明るさをもたらす、家族の幸せな時間を紡ぎ出します。さらに、家事効率を追求した設計により、生活の質が向上。水回りの配置や大型クローゼット、可変性のあるフリーウォールなど、将来の家族構成の変化にも柔軟に対応した住宅を実現しました。

新築戸建ブランド  
Besel

Beselとは、“be myself”(自分らしく)、“be yourself”(あなたらしく)のコンセプトから生まれたネーミング。

また、Beselのミッションは、暮らしと人生の質を向上させる住まいを提供すること。住まう人が“自分達らしく”夢を実現する生活の舞台を創り上げ、地域に活気あるコミュニティを実現する。

そして、個々の人生に深く寄り添うパートナーでありたいと願っています。

神奈中不動産ホームページ <https://www.kanachu-fudosan.jp/>



戸建分譲実績



Grow Living 三ツ境



都筑区荏田南2丁目プロジェクト



Forest Living 緑園都市



都筑区荏田南4丁目プロジェクト

マンション分譲実績



クレヴィア戸塚



リーフィアレジデンス伊勢原



プレミスト湘南辻堂

■ 仲介事業

豊富な経験を有する不動産のプロが、その知見を活かし、お客様を最適解へと導きます。また税理士・弁護士など様々な専門家と連携しており、多様なサービスをワンストップでお客様にご提供しております。



不動産のプロフェッショナルが徹底サポート

地域の情報に精通した不動産の「プロフェッショナル」である担当者が、物件の魅力や強みを最大限に引き出しプロモーションを行っています。また徹底した物件調査を実施のうえ、お客様のご要望にあった適切な売却プランを提案しています。

契約・お引渡しと、お客様と物件に寄り添った心のこもったきめ細やかなサポートと安心安全のお取引で高い評価をいただいています。

■ 買取再販事業

少子高齢化や都心などへの一極集中に伴い、戸建て・マンション問わず、増え続ける空き家(空室)が社会問題化しています。

そういった日本の住宅市場において、当社の買取再販事業は、土地・戸建て・マンションの一室からビルやアパートなど建物一棟など、物件種別を問わず積極的に買取を実施。そこに安心して快適に暮らすために必要な点検・リフォームを施すことで、中古物件に価値を創造します。

安心安全の住宅品質・優れたデザイン・高いコストパフォーマンス。これらを兼ね備えた中古住宅をお客様へお届けすることで、良質な中古住宅の流通の実現を目指しています。

Message ▶ 地域に付加価値をもたらす不動産事業でありたい

不動産事業については、「Vision 2030 NEXT 神奈中」における事業ポートフォリオの再構築を基本方針に、不動産関連領域の強化に取り組んでいますが、近年の社会情勢の変化は著しく、すでに「コロナ回復期」から次の成長を模索する「変革期」へと情勢が移行しつつあると言われるように、不動産業界も大きな転換期を迎えています。

少子高齢化に伴うさらなる人口減少、建築資材や人件費の高騰に伴う建築工事費の上昇等々、多岐に渡る課題が想定されますが、当社の不動産事業においては、事業の拡大という観点だけでなく、事業エリアに付加価値をもたらす地域価値創造型企業としての役割が求められていると考えております。



不動産部長  
相原 亮

## 財務担当役員メッセージ



常務執行役員 福原 賢浩

### 新中期経営計画と目標経営指標

2024年4月に公表しました新中期経営計画(2024年度～2026年度)は、2030年度に向けた長期ビジョン「Vision 2030 NEXT 神奈中」における「飛躍期」の第1ステージにあたり、ビジョン実現のマイルストーンという位置付けです。

財務の観点からは「財務健全性の維持と資本収益性を両立させながら積極投資を行い、利益成長を目指す」ことをテーマとしており、目標として3つの経営指標を掲げております。

### 3つの目標 ～利益の成長～

その1つが、利益成長の指標としての「営業利益」であり、計画最終年度である2026年度に60億円、また2030年度には76億円+αと過去最高益を更新することを目標としています。2023年度における営業利益の実績が75億円でしたので、業績としては一旦屈むかたちとなります。背景として、2023年度の増益要因に関してはイレギュラーな側面があり、旅客自動車事業においては、バス・タクシー事業における運賃改定に加え、コロナ禍にバス等の車両代替を抑制していたことにより減価償却費

が減少したこと、また、自動車販売事業では半導体不足の緩和により新車販売の受注残解消が進んだことなどが寄与しておりました。

計画初年度である2024年度以降は、「ポストコロナ期」として内外環境が定常化することを前提としており、主力の旅客自動車事業における旅客需要はおおむね2023年度並みで推移すると想定しています。他方、前期までの3か年「体質変革期」においては費用構造改革を進めてまいりましたが、今後は、待遇改善による人件費の増加のほか、設備更新や成長投資による償却負担が増加する見通しです。

成長の源泉としては、長期ビジョンの方針の一つである「事業ポートフォリオの再構築」に基づき、「不動産関連領域の強化」に取り組むことで関連する不動産事業とビル管理事業の成長を促し、2030年度には全事業営業利益の50%を構成するまでに引き上げます。具体的な施策としては積極投資により、賃貸事業ではグループワイドで社有資産の高度利用を推進するほか、分譲事業では湘南・横浜エリアを中心に販売戸数の拡大に取り組めます。デベロッパーとのマンション共同事業やまちづくりプロ

ジェクト等への参画を推進していくことで、トップラインの成長計画に反映しております。

### 3つの目標 ～財務健全性の確保～

堅持すべき財務規律として、有利子負債の返済能力を示す「有利子負債/EBITDA倍率」を設定しております。成長を促すための積極投資により資金需要が高まりますが、資本コスト低減、ひいては企業価値向上を踏まえた最適資本構成の観点からも、有利子負債の活用を促進します。2023年度実績である4.4倍から2026年度には6.8倍と一時的に悪化しますが、EBITDAが拡大基調で推移することから、2030年度には5倍台まで回復する見通しです。また、フロー指標である同倍率に加え、ストック指標である自己資本比率についても30%以上をひとつの目線としております。これらは、日本格付研究所(JCR)による現行の長期発行体格付「BBB+」の維持を前提としたもので、当社の調達余力のベンチマークとして認識しており、財務リスクが顕在化する懸念はないものと評価しております。

当面は、有利子負債残高の増加や金利の先高観もあり、金融費用の増加が見込まれますが、資金調達においては、信用格付を活用した社債発行や金融機関からの借入を基本とし、金利動向や市場ニーズを踏まえながら、時機を捉えた調達手法を選択してまいります。

### 3つの目標 ～資本収益性と資本コスト～

資本収益性の向上という観点からは「ROE」を掲げており、2026年度に6%水準、2030年度は7%水準を目指してまいります。当社のROEを分解しますと、とりわけ「売上高利益率」に改善の余地があるものと認識しており、収益性の高い不動産事業の拡大など、事業ポートフォリオの最適化に取り組むほか、財務レバレッジを高めながら成長分野への投資を実施します。また、当社は、比較的安定性の高い事業という特性もあり、株主資本コストを上回る6%以上のROEを達成し、着実に超過リターンを創出してまいります。

昨今取り沙汰される「PBR」に関しても、恒常的に1倍を割り込んでおります。ROEの向上に取り組むことはもちろん、株価の面に関しては将来の成長性が投資家の皆様に十分評価されていないものと認識しております。今後より一層、投資家の皆様との対話や情報開示に努めるなど、IRの充実を図ってまいります。

### 投資計画と資金配分 ～設備投資～

3か年でおおよそ500億円と、過去最大規模となる設備投資を計画しております。

「成長投資」として200億円の資金を配分しており、「不動産関連領域の強化」に向けた社有資産の高度利用にかかる積極投資のほか、次世代モビリティ推進のため、連節バス導入や将来的なレベル4による自動運転バスの実用化、またバス営業所機能の拡充を計画しています。

また、「環境投資」として25億円の枠を設定しており、EVバスの導入などロードマップに従いカーボンニュートラル実現に向けた環境戦略に基づく投資を行います。

「維持・更新投資」は、既存賃貸施設の設備更新により資産価値の保持に努めるほか、旅客自動車事業においては車両代替を中心として、バスの安全装置やドライブレコーダ更新など安全・安心にかかる内容も多分に含んでおります。

### 投資計画と資金配分 ～株主還元～

当社は、株主還元を経営の最重要事項の一つと認識しており、バス事業という公共性の高さに鑑み長期安定的な配当を継続しております。

今般、新中期経営計画のスタートに合わせて、2024年度以降の配当方針を改めました。将来への事業投資や経営環境の変化に備え、経営基盤強化に必要な内部留保を充実させるとともに、連結配当性向30%、連結純資産配当率2%を目安として、安定的な配当を行うことを基本方針としておりまして、収益の適切な配分をより具体的な数値として明確化するため、新たに定量基準を設定いたしました。まずは足元3か年の中期経営計画の業績目標を達成することで、株主の皆様への利益還元拡大に努めてまいります。

### 投資計画と資金配分

<2024年度～2026年度計画>

キャッシュイン	キャッシュアウト	
営業CF	成長投資 200億円	● 次世代モビリティ関連 ● 不動産関連領域の強化 ● 人的資本投資 ● DX推進 EVバス等環境戦略に沿った投資
	環境投資 25億円	
外部調達	維持・更新投資	安全・安心なサービス提供のための設備維持・更新等
	株主還元等	安定的かつ継続的な配当

### ■ 「中期経営計画(2024年度～2026年度)の数値計画」

(単位：百万円)	本中期経営計画年度				経営指標	2026年度 (計画)	(参考) 2030年度 (目標)
	2023年度 (実績)	2024年度 (業績予想)	2025年度 (計画)	2026年度 (計画)			
売上高	117,067	113,300	115,000	122,000	利益の成長 営業利益	60億円	76億円 + α (過去最高益)
営業利益	7,516	4,520	4,800	6,000			
経常利益	7,747	4,420	4,500	5,600	財務健全性の確保 有利子負債/ EBITDA倍率	6倍台	5倍台
親会社株主に帰属する当期純利益	3,262	3,600	2,500	3,600			
売上高営業利益率	6.4%	4.0%	4.2%	4.9%	資本コストを 意識した経営 ROE(自己資本利益率)	6%水準	7%水準
EBITDA	12,767	10,370	11,600	13,600			
有利子負債	56,338	77,140	84,000	92,600			
有利子負債/EBITDA倍率	4.4倍	7.4倍	7.2倍	6.8倍			
ROE	6.4%	6.5%	4.4%	6.0%			
設備投資額	7,431	20,350	10,500	18,600			

## 事業別戦略

### 旅客自動車事業

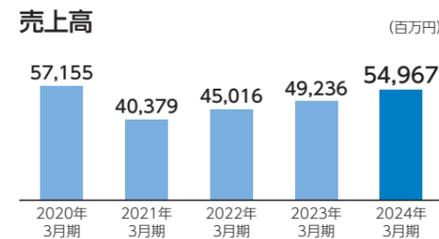
#### 2023年度の概況

乗合バス事業においては、商業施設「ジ アウトレット湘南平塚」の開業に伴い、4月に平塚駅北口および本厚木駅南口～ツインシティ大神間を結ぶ新系統の運行を開始し新たな需要に対応いたしました。また、子育て世代応援の取り組みとして小児IC運賃の一律50円を開始したことや、7月に当社全路線（当社横浜市均一運賃区間等を除く）にて運賃改定を実施するとともに、通学定期券の割引率引き上げを行うなど、利用促進を図ったことにより増収となりました。

タクシー事業においては、神奈中タクシー(株)にて新型コロナウイルス感染症が感染症法上「5類」へ引き下げられたことで、夜間を中心に旅客需要の回復が見られたことや、11月に運賃改定を実施したことにより増収となりました。

貸切バス事業においては、神奈中観光(株)にて旅行需要の回復に伴い旅行エージェントからの受注が増加したことなどにより増収となりました。

以上の結果、旅客自動車事業全体の売上高は54,967百万円(前期比11.6%増)、営業利益は3,027百万円(前期比377.6%増)となりました。



#### 中期経営計画達成に向けた重点施策 (2024～2026年度)

#### 持続可能なモビリティサービスの実現に向けた取り組みを積極的に推進

中期経営計画では、「持続可能なモビリティサービスの実現」を重点課題に掲げています。昨今の運転士不足により厳しい事業環境ですが、グループ内の旅客自動車事業が連携し、輸送の効率化と最適化を図り、グループ全体で地域交通ネットワークの確保・維持に努めます。当社の営業エリアには、市街地や郊外の住宅地、中山間地など様々な地域が存在しますが、限られた人的資源を最大限活用するため、関係自治体と地域交通のあり方について協議・検討しています。その前提として、大量輸送による運行の効率化が可能な連節バスや柔軟できめ細やかな輸送が可能なAIオンデマンドバス、レベル2で実証運行を行っている自動運転バスの実用化など、バス事業のDX推進により輸送サービスの持続性・生産性・利便性の向上を図ります。

そして、DXの推進により、運賃の完全キャッシュレス化やさらなるMaaSの活用を推進します。紙式乗車券のデジタル化、各交通モードのシームレスな移動機会の提供、交通結節点での乗継割引等のサービスを創出していきます。特に完全キャッシュレス化は運賃箱の更新や修繕費用等の削減とともに運転士の負担軽減にも繋がりますので、お客様のご理解をいただきながら積極的に取り組んでいきます。

また、コロナ禍で抑制していた設備投資も再開します。乗合バス車両の代替やEVバスの導入に加え、通信型ドライブレコーダ・デジタルタコグラフへの代替では、バックカメラの増設や危険挙動の自動通信機能を活用した安全運転教育による事故防止の強化とともに、乗務記録の自動化による営業所業務の省力化にも取り組んでいきたいと思っております。



常務執行役員 齋藤 謙司

## 旅客自動車事業

## TOPICS

### 自動運転レベル4を見据えた自動運転バス実証実験を実施

少子高齢化や人口減少、運転士不足など、旅客自動車事業を取り巻く環境が大きく変化中、当社グループでは、平塚市等と連携して自動運転バスの実証実験に取り組んでいます。市民生活に欠かせないバス運営を維持していくため、持続可能な地域交通モデルの実現を目指します。

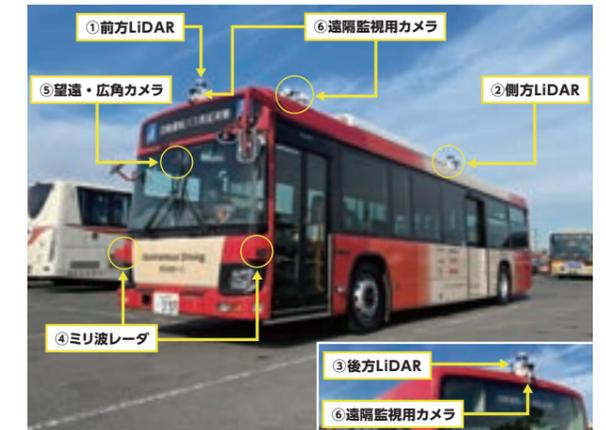
#### ●実証概要



平塚駅南口～すみれ平～平塚駅南口の循環線(平15系統)の約4.3kmにおいて、大型自動運転バスを用いた実証実験を実施しました。(2024年1月～2月実施)



#### ●自動運転バスについて



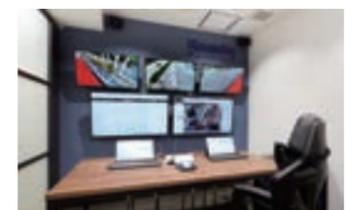
自動運転バスは、LiDAR\*で検知したスキャンデータを、高精度な3Dマップとマッチングさせることで自車位置を推定し、3Dマップ上に定めた走行軌跡、目標速度などを基に、道路状況に応じて自動走行します。



\* LiDAR: Light Detection And Rangingの略。レーザー光を照射し、反射光の情報をもとに対象物までの距離・対象物の形状などを計測する技術

#### ●レベル4を見据えた遠隔監視室を設置

将来的な自動運転レベル4(運転席にドライバーが乗車しないかたち)を見据え、本社内に遠隔監視室を設置。システムの作動状態、車内のお客さまの見守りを含め遠隔で常時運行状況を監視、管理するためのもので、自動運転レベル2の段階では、運用方法やあり方の検証を行います。



#### 運転レベルについて

レベル1 (運転支援)	アクセル・ブレーキまたはハンドルのいずれかのみ運転支援
レベル2 (特定条件下での自動運転機能)	アクセル・ブレーキとハンドル両方の運転支援
レベル3 (条件付自動運転)	一定条件下で、自動運転(条件外ではドライバーが安全確保)
レベル4 (特定条件下での完全自動運転)	一定条件下で、自動運転(条件外でも車両が安全確保)



## 事業別戦略

### 不動産事業

#### 2023年度の概況

賃貸事業においては、前期に賃貸を開始した「神中本藤沢物流センター」や「アドベル明石町ビル」が通期寄与したことなどにより増収となりました。

分譲事業においては、デベロッパーとのマンション分譲共同事業による藤沢市羽鳥の「プレミスト湘南辻堂」が前期に完売し、販売戸数が減少したことにより減収となりました。

以上の結果、不動産事業全体の売上高は6,130百万円(前期比3.8%増)、営業利益は2,570百万円(前期比2.8%増)となりました。



#### 中期経営計画達成に向けた重点施策 (2024~2026年度)

#### 地域価値創造型企業にむけて、不動産関連領域の強化に取り組み、不動産事業を拡大

近年、生活様式の変化や環境意識の高まり等により、お客様の不動産ニーズが多様化しております。多様化するお客様の不動産ニーズに応え続け、事業を展開する地域とともに成長するために、時代の変化に柔軟に対応し、地域価値創造型企業にむけて、不動産関連領域の強化に取り組み、事業を拡大していきます。

主な重点施策としては、賃貸事業におきましては、当社グループが保有する資産の建替えや移転等にあわせて土地利用の効率化を進め、厚木市松蓮寺用地、大和市鶴間用地、小田原市栄町用地等の有効活用を図っていきます。

分譲事業におきましては、横浜・湘南エリアでの物件取得、販売を重点的に推進していくとともに、再開発事業やまちづくりプロジェクト等への参画として、横浜市戸塚区前田町、小平市小川東町、鎌倉市梶原のマンションプロジェクトへの参画により、分譲事業を強化していきます。

仲介事業におきましては、県央・横浜エリアに仲介店舗を新規出店し、順次営業エリアを拡大していきます。

ビル管理事業におきましては、グループ会社の横浜ビルシステムへ事業を集約して効率化を進めるとともに、M&A等も検討し、事業の拡大を図ってまいります。

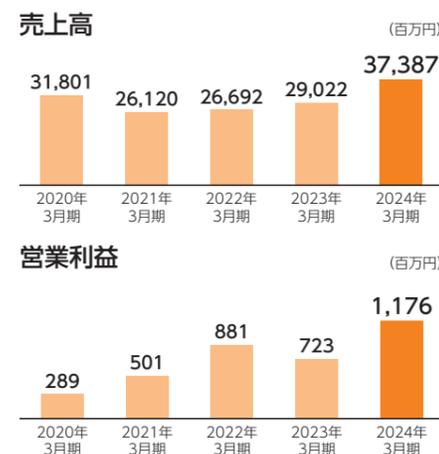


取締役 専務執行役員 大木 芳幸

### 自動車販売事業

#### 2023年度の概況

商用車販売事業においては、神奈川三菱ふそう自動車販売(株)にてトラック・バスの販売台数が増加したことに加え、既存のお客さまに対する車検や点検等メンテナンスの営業活動に努め、車両整備が増加したことにより増収となりました。輸入車販売事業においては、神奈中相模ヤナセ(株)にて高価格帯の新車販売台数が増加するとともに、中古車の販売も好調に推移したことにより増収となりました。以上の結果、自動車販売事業全体の売上高は37,387百万円(前期比28.8%増)、営業利益は1,176百万円(前期比62.6%増)となりました。

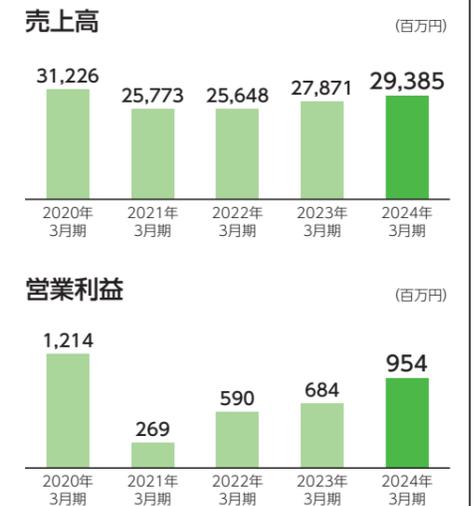


### その他の事業

#### 2023年度の概況

流通事業においては、(株)神奈中商事にてバス運賃箱等の部品販売が増加したことなどにより増収となりました。商用車架装事業においては、横浜車輛工業(株)にて半導体不足の解消に伴いメーカーの生産台数が回復し、受注が増加したことなどにより増収となりました。情報サービス事業においては、(株)神奈中情報システムにてドライブレコーダなどバス車載器の販売が増加したことなどにより増収となりました。レジャー・スポーツ事業においては、(株)神奈中スポーツデザインにて4月に学童施設「ASHITA∞キッズ神奈中本厚木」を開業し会員獲得に努めましたが、不採算店舗を閉店したことなどにより減収となりました。飲食・娯楽事業においては、前期に営業譲受した「ドールコーヒーショップ」の8店舗が通期寄与したことなどにより増収となりました。ホテル事業においては、室料を改定したことにより宿泊部門は増収となりましたが、料飲部門において前期末にピザ店2店舗を閉店したことによりホテル事業全体では減収となりました。

以上の結果、その他の事業全体の売上高は29,385百万円(前期比5.4%増)、営業利益は954百万円(前期比39.4%増)となりました。



#### 中期経営計画達成に向けた重点施策 (2024~2026年度)

#### 多岐にわたる事業の特性を活かし、地域社会との共創を実現

自動車販売事業において、商用車販売は2023年度では半導体不足の影響も解消し、今まで注文を受けていた顧客への販売により新車販売が好調に推移し、利益は大きく増加しました。今後は販売した車両を整備面も含めてアフターフォローをしっかりと行い、トータルサポートでお客様に信頼いただけるよう努めていきます。輸入車販売事業は高価格帯車両の販売が増加し、好調に推移しました。今後は顧客層を広げるために中古車販売にも注力すべく、中古車販売センターを移転する計画をしています。また、脱炭素社会の実現に向けてメーカーは電気自動車のモデルを増やしていますので、その電気自動車の普及を推進し、脱炭素社会の実現に貢献していきたいと思っております。

その他の事業は、流通事業、レジャー・スポーツ事業、ホテル事業、飲食事業等多岐にわたる事業を展開していますが、「Vision 2030 NEXT 神奈中」においては2021年度~2023年度を体質変革期と位置付け、重点施策の一つとして不採算事業や店舗の見直しといった費用構造改革をこれまで進めてきました。

今回公表した神奈中グループ中期経営計画(2024年度~2026年度)においては、商用車架装事業にて本社工場の移転という大きな設備投資を計画しています。施設の老朽化及び工場の増築を繰り返してきたため、効率が悪くなっている本社工場を移転し、更なる業績向上を目指していきます。また、レジャー・スポーツ事業では、子育て支援の取り組みとして2023年度にスイミング本厚木校にて学童保育を開業し、また、スイミングスクールの経験を生かし小学校の水泳授業の受託業務の更なる拡大を図っていきます。このほか、ホテル事業では宴会場のリニューアルや客室改装工事を計画しております。

その他の事業においては、バス沿線地域の課題解決に取り組み、時代の変化に対応しながら新しい価値を創造していくことで、中期経営計画で掲げた重点課題の一つである「『ゆたかなくらし』への貢献」や「地域社会との共創」を実現していきます。



執行役員 グループ経営部長 伊藤 賢治

## 神奈中グループのサステナビリティ

### 神奈中グループのサステナビリティに対する考え方

当社グループは長年にわたり、グループ経営理念のもと、バス沿線地域を中心に生活に密着した事業を展開するとともに、業界初となる新たなサービスを導入するなど、時代のニーズに即したサービスの提供や事業活動を通して社会・環境問題に貢献し、地域社会と共に発展してきました。

お客さまやビジネスパートナーとの共生・発展を念頭に、これまでの長い歴史の中で培ってきたノウハウを活かし、付加価値のあるサービスや商品を提供する企業活動を通じて、地域が抱える社会課題の解決に貢献することで、「持続可能な社会の実現」と当社グループの「持続的な企業価値の向上」を目指してまいります。

### 神奈中グループサステナビリティ基本方針

私たちは、グループ経営理念のもと、安全・安心なサービス・商品を提供することを通じて、環境負荷の低減や社会課題の解決など地域に新しい価値を創造し、「持続可能な社会の実現」と「持続的な企業価値の向上」を目指します。

### サステナビリティ推進体制

サステナビリティ施策をグループ全社で推進していく組織として、「リスクマネジメント委員会」の中に「サステナビリティ分科会」を設置しました。各部署から集めたメンバーで議論した内容や施策を、担当役員や社外取締役とも意見交換できるような体制とし、全社横断的に推進してまいります。

### マテリアリティ特定プロセス

#### STEP1 | 課題の抽出

SDGs等の国際的なガイドラインやバス沿線自治体の社会課題を参照し、事業環境やリスク等を踏まえ、神奈中グループが中長期的に取り組むべき主な課題を抽出

#### STEP2 | 課題の重要性評価

抽出した課題を、「ステークホルダーにとっての重要度」と「神奈中グループにとっての重要度」の2軸でマッピング、重要性評価を行い、マテリアリティ(案)として整理

#### STEP3 | 社外取締役と意見交換

社外取締役と意見交換を行い、特定プロセスおよびマテリアリティ(案)の妥当性を検証

#### STEP4 | マテリアリティの特定

取締役会での決議を経て、マテリアリティを特定し、主な取り組み・KPIを設定

定期的なレビュー

### 神奈中グループのマテリアリティ

重点テーマ	マテリアリティ	関連するSDGs
安全安心	<b>安全・安心の追求</b> 安全の確保が事業経営の根幹であることを深く認識して、安全を最優先に事業活動に取り組み、お客さまに常に安心してご利用いただけるサービス・商品の提供を目指します。	3, 4, 5, 8, 11, 13
環境 E	<b>脱炭素社会への貢献</b> 美しい地球環境を未来の世代に引き継ぐため、事業活動を通じてCO <sub>2</sub> 排出量削減や資源循環などの環境課題に積極的に取り組み、地域と共に脱炭素社会の実現に貢献します。	7, 12, 13
地域社会 S	<b>地域社会との共創</b> 事業活動を通じて地域の暮らしを支え、ステークホルダーと共に新しい価値を創造し、地域社会と当社グループの持続的な成長・発展を目指します。	3, 4, 5, 8, 11, 17
人的資本 S	<b>多様な人材が活躍できる職場づくり</b> 企業成長の原動力となる人材の育成や、多様な働き方を実現する職場づくりに取り組み、従業員が働くよるこびを実感できる、活気ある企業を目指します。	3, 4, 5, 8, 10
ガバナンス G	<b>ガバナンスの充実</b> リスクマネジメントの強化やコンプライアンスの徹底など、コーポレート・ガバナンスの充実に努めることで、当社グループの持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を目指します。	16, 17

### マテリアリティに関連する主な取り組み・KPI

マテリアリティ	主なリスク	主な機会	主な取り組み	KPI	実績値(2023年度)	目標値	
安全・安心の追求	●人身事故による損害・信用低下・行政処分のリスク	●安全性の高い商品・サービスの提供による収益機会の獲得	●運輸安全マネジメントの推進	●死者、重傷者数	死者0名、重傷者4名	0名	
				●有責人身事故件数	63件	34件以下(2025年度)	
				●飲酒運転件数	0件	0件	
脱炭素社会への貢献	●環境規制強化によるコスト増 ●資源価格高騰によるコスト増	●EV導入による運用コスト削減 ●脱炭素ライフスタイル、企業の脱炭素に伴う市場拡大	●CO <sub>2</sub> 排出量削減の取り組み ●環境配慮型建物の拡大	●CO <sub>2</sub> 排出量(2013年度比)	△16.5%	△35%(2030年度)	
				●EVバス導入率	0.16%	15%以上(2030年度)	
				●本社・バス営業所の照明LED化率	89.5%	100%(2025年度)	
地域社会との共創	●利用人員の減少 ●新たな競合の出現	●地域社会との共生 ●地域活性化による人口流入	●まちづくり・地域活性化への貢献 ●少子高齢社会への取り組み ●地域の課題解決への取り組み	●路線バス輸送人員	198百万人	モニタリング実施	
				●小児IC利用人員	2,435千人	モニタリング実施	
				●路線バス営業エリア人口	8,006千人	モニタリング実施	
多様な人材が活躍できる職場づくり	●中核人材の不足 ●乗務員等の不足 ●健康に起因する損害 ●労働規制の強化	●社員エンゲージメントの向上 ●組織の活性化	●人材の育成 ●労働環境の整備 ●健康経営の推進	●女性労働者の割合	運転職 0.9% 整備職 0.6% 事務職 26.9%	3.0%以上(2025年度) 3.0%以上(2025年度) 30.0%以上(2025年度)	
				●女性管理職比率(係長職以上)	1.9%	5.0%以上(2025年度)	
				●男女間賃金格差(正規雇用労働者)	78.3%	80.0%以上(2025年度)	
				●有給取得率	●運転職	87.3%	90.0%以上(2025年度)
					●整備職	83.7%	90.0%以上(2025年度)
					●事務職	66.8%	90.0%以上(2025年度)
				●男性従業員の育児休業取得率	77.3%	100%(2025年度)	
				●特定保健指導受診率	66.8%	100%(2025年度)	
				●肥満者率	37.2%	30.0%以下(2025年度)	
				●喫煙者率	35.9%	30.0%以下(2025年度)	
●自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」	2つ星	3つ星					
ガバナンスの充実	●企業価値の毀損 ●法令違反 ●システム障害 ●個人情報、機密情報の漏洩	●企業価値の向上 ●ステークホルダーとの関係強化	●コーポレート・ガバナンスの充実 ●リスクマネジメントの強化 ●コンプライアンスの徹底	●独立社外取締役比率	50.0%	過半数	
				●女性取締役人数	1名	1名以上	
				●重大な法令違反の発生件数	0件	0件	



## 安全・安心の追求

安全の確保が事業経営の根幹であることを深く認識して、安全を最優先に事業活動に取り組み、お客さまに常に安心してご利用いただけるサービス・商品の提供を目指します。

### 輸送の安全に関する安全方針・基本方針

当社では、輸送の安全確保が自動車運送事業経営の根幹であることを深く認識し、経営トップから従業員一人ひとりに至るまで一丸となった安全管理体制の充実・強化に取り組んでおり、安全方針および基本方針を次のとおり定めています。

#### 安全方針

### 安全最優先「安全第一 先ず止まれ」法令の遵守「きまりを守る」

神奈川中央交通株式会社 取締役社長 今井 雅之

私達は、

「指差呼称による安全確認」「スピードの抑制」「車間距離の保持」「右左折時の一時停止」  
「横断歩道の安全再確認」を確実にを行い、安全運行に努めます。

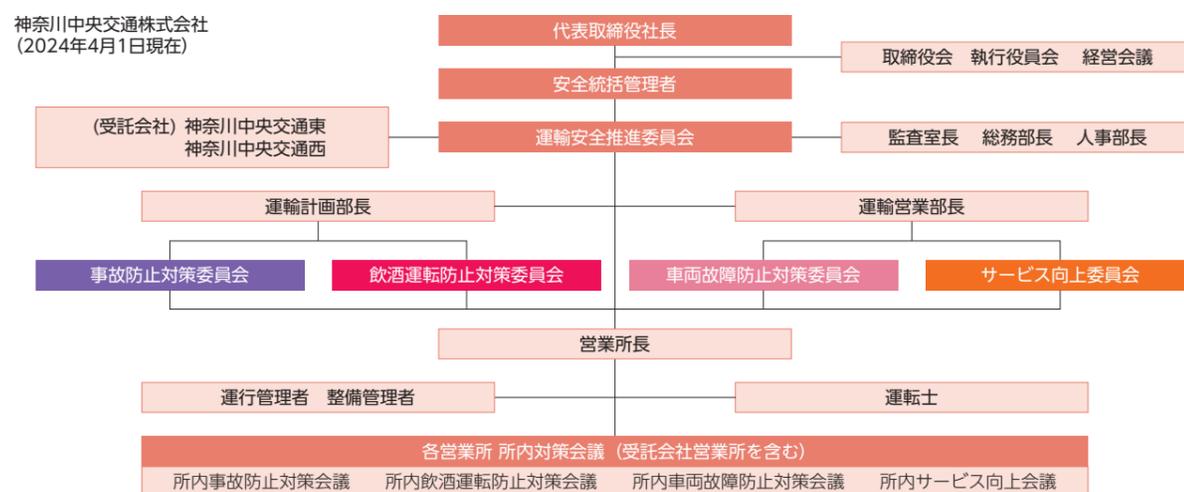
#### 基本方針

- 1 社長および役員は、輸送の安全確保が当社の事業経営の根幹であることを深く認識し、社内において輸送の安全確保に主導的な役割を果たします。
- 2 社長および役員は、現場における安全に関する声に真摯に耳を傾けるなど現場の状況を十分踏まえつつ、従業員に対し輸送の安全確保が最も重要であるという意識を徹底させます。
- 3 当社は、輸送の安全に関する計画の策定、実行、チェック、改善を確実に実施し、安全対策を不断に見直し、全従業員が一丸となって業務を遂行することにより、絶えず輸送の安全性の向上に努めます。また、輸送の安全に関する情報については、積極的に公表いたします。
- 4 当社は、従業員がヒヤリ・ハット等の輸送の安全を損なうリスク情報を通報・報告することを奨励し、その内容が虚偽、法令違反、重大な怠慢および故意によるものを除き、その通報・報告内容により処罰は行いません。

### 安全管理体制組織図

当社では、安全最優先の方針のもと、経営トップ主導による安全管理体制の構築を図っています。輸送の安全に関する方針等の策定、実行、チェック、改善のPDCAサイクルを機能させ、輸送安全のための取り組みを継続し、向上する努力を続けてきた結果、2007年以降、国土交通省の「運輸安全マネジメント評価」による安全管理に関する取り組みについて、高評価を受け、その後もさらなる安全性向上に努めています。

#### 安全管理体制組織図



### 輸送の安全に関する目標および達成状況

輸送の安全に関する目標は、国土交通省が策定した「事業用自動車総合安全プラン2025」の事故削減目標に基づき、当社独自の目標を加えて、各重点実施事項に取り組んでおります。

事業用自動車総合安全プラン2025における事故削減目標(関東運輸局による数値目標)

- 1 乗客の死者数ゼロ(ゼロ)
- 2 2025年までに死者数10人以下(ゼロ)
- 3 2025年までに重傷者数150人以下(45人以下)
- 4 2025年までに人身事故件数800件以下(280件以下)
- 5 飲酒運転ゼロ(ゼロ)
- 6 2025年までに乗合バスの車内事故件数85件以内(20件以下)

2023年度の輸送の安全に関する目標		2023年度達成状況	2024年度の輸送の安全に関する目標	
1 乗客の死者数	「ゼロ」	0名 (前年度比 ±0名)	1 乗客の死者数	「ゼロ」
2 死者数	「ゼロ」	0名 (前年度比 ±0名)	2 死者数	「ゼロ」
3 重傷者数	「ゼロ」	4名 (前年度比 +1名)	3 重傷者数	「ゼロ」
4 有責人身事故	54件以下	63件発生 (前年度比 ▲5件、▲7.4%)	4 有責人身事故	44件以下
5 飲酒運転	「ゼロ」	0件 (前年度においても発生はございません)	5 飲酒運転	「ゼロ」
6 有責車内人身事故	26件以下	38件発生 (前年度比 ▲2件、▲5%)	6 有責車内人身事故	19件以下
7 回送運行時の有責事故	15件以下	30件発生 (前年度比 +10件、+50%)	7 回送運行時の有責事故	12件以下

### 輸送の安全に関する重点施策

#### ● 交差点における重大事故防止

「交差点手前における『前方よし』の呼称による安全確認」ならびに「交差点右左折時、横断歩道手前での一時停止による安全確認」を徹底しています。



#### ● 車内人身事故防止

- 着座後発車の実施を図るため、車内ミラーに映る車内の状況をしっかりと確認した上で発車する「ゆとり発車」を徹底するよう指導教育を図っています。
- お客様の転倒を予防することを目的に、車内人身事故の画像分析を実施して転倒発生の頻度が高いバス車内場所の手すり、つり革、荷物フック等の工夫を凝らして、少なくともお客様の片手がつり革、手すり等に掴まって両足両手で身体を支持できる環境を整備する検討を図っています。



## 安全・安心の追求

### ● 経験の浅い運転士に対する指導教育の強化

経験の浅い運転士を対象に運転技術および事故防止意識の向上を図ることを目的として、研修センター併設の教習コースを活用した基本訓練の反復ならびに事故事例のドライブレコーダ映像を活用した座学研修を実施し、経験の浅い運転士に対する指導教育の強化を図っています。

秦野営業所併設の研修センター



研修センター併設の教習コース



教習車を使用した教育



衝突事故防止に向けた訓練



運転士接遇教育

### 輸送の安全に関する実績および予算

輸送の安全に関する2023年度の実績および2024年度の予算は、次のとおりです。

#### 神奈川中央交通グループ全体

区分	主な内容	2023年度実績	2024年度予算
教育・訓練・監査に関する費用	人件費	115,293千円	126,861千円
運転適性診断に関する費用	人件費・受診料	9,289千円	10,827千円
外部研修に関する費用	小田原ドライビングスクール	937千円	1,122千円
無事故表彰に関する費用	個人別、営業所別、班別表彰	37,135千円	37,150千円
健康管理に関する費用	脳ドック、SAS検査、規制薬物検査等	86,778千円	99,432千円
車載機器に関する設備投資・修繕費	通信型ドラレコ・デジタコ一体機等	588,128千円	349,120千円
事務機器等に関する設備投資・修繕費	点呼支援システム等	10,800千円	61,568千円
合計		848,360千円	686,080千円

### 輸送の安全に関する計画(抜粋)

● 急ハンドルや急加減速等の危険な運転挙動を検知した際、リアルタイムに画像を自動取得するとともに、運行管理者へ通知することで、より効果的な安全運転教育を実施することのできる通信型ドライブレコーダを順次導入し、更なる安全管理体制の強化を図っています。



通信型ドライブレコーダ車載器



危険挙動検知画面

● ドライブレコーダにより得られた事故映像を事故速報および事故惹起者に対する指導教育のほか、営業所月次教育において情報共有と危険予知トレーニング、本社事故防止対策委員会において原因究明と再発防止の取り組みに積極的に活用しています。

● 警察、消防関係および地元自治体等と協力し、重大事故やテロ・バスジャック対策訓練を実施し、対応・連携の確認および情報共有の強化を図るとともに、迅速な対応が図れるよう教育を実施しています。



### 健康起因事故を防止するための健康管理等の取り組み

- 1 産業医および保健師・看護師の資格を持った専門のスタッフが、毎月2回各2時間全営業所を巡回し、健康相談・医療機関への受診勧奨・健康増進に関する助言を実施しています。
- 2 全従業員へ、健康管理・健康増進の支援ツールとして「健康手帳」を配布しています(上記①の健康相談や、運行管理者による教育などにも活用しています)。
- 3 仕業点呼時において、脳・心臓疾患にかかる前兆や自覚症状がないか、運転士と運行管理者とで「健康状態チェックタブレット入力」による確認を実施しています。
- 4 全運転士に対し、脳ドック(問診、脳MRI、脳MRA、頸動脈超音波検査等)健診を実施しています(2022年1月より対象者を全運転士に拡大)。
- 5 全運転士に対し、睡眠時無呼吸症候群(SAS)検査の実施、ならびにSASと診断された者に対する治療状況の確認および生活習慣の改善について指導を実施しています。
- 6 規制薬物検査を実施しています。
- 7 年2回の健康診断時には「失神発作」について、更に雇入れ時には「てんかん」「失神発作」についての問診を実施しています。
- 8 国土交通省物流・自動車局安全政策課発行の各種マニュアルを活用し、健康管理についての指導を実施しています。

### 自然災害等のリスクへの対応

- 1 自然災害リスクの把握と計画運休等の対応の検討を推進し、運行管理者に対する計画運休対応の研修を実施しています。
- 2 地震等の大規模災害等発生時に、迅速な対応がとれるよう初動対応、通信・避難誘導訓練を定期的実施しています。また、全運転士に配布した「災害時乗務員対応マニュアル」による教育も実施しています。



運行管理者に対する計画運休対応の研修



# 脱炭素社会への貢献

美しい地球環境を未来の世代に引き継ぐため、事業活動を通じてCO<sub>2</sub>排出量削減や資源循環などの環境課題に積極的に取り組み、地域と共に脱炭素社会の実現に貢献します。

## TCFD提言に基づく情報開示

当社は、気候関連財務情報開示タスクフォース(以下、TCFD)による提言に賛同し、これに基づく情報開示を2022年6月に行いました。

近年、地球温暖化の影響と考えられる自然災害が頻発・激甚化し、世界的に脱炭素社会に向けた動きが広まっています。当社グループは、旅客自動車事業をはじめとした様々な事業を展開しており、各事業において対応が必要になっております。このような状況のもと、当社は TCFD による提言に賛同し、旅客自動車事業、不動産事業における気候関連リスク・機会及びその対応策について、複数の気候シナリオを用いて定性的に分析・評価しております。

今後も TCFD の枠組みに沿って、気候変動が当社グループの事業に影響を及ぼすリスク・機会の分析を進め、経営戦略に反映するとともに、気候変動に係る課題に適切に対応し、環境保全に向けた取り組みを進めてまいります。



### ● ガバナンス

気候変動に係る基本方針や重要事項、リスクや機会などの検討、審議については、会社のリスクに関する具体的な施策について全社的な調整にあたる組織である「リスクマネジメント委員会」において行います。

当委員会において多角的な検討を行うとともに、重要な事項については取締役会に報告を行い、取締役会は各部門の事業運営の監督を適切に行います。

### ● 戦略

「気候変動」を中長期的なリスクの一つとして捉え、当社グループの旅客自動車事業、不動産事業におけるリスク及び機会について、1.5℃<sup>\*</sup>シナリオ(移行シナリオ)及び4℃<sup>\*</sup>シナリオ(物理シナリオ)を用いて分析を行いました。

なお、その他の当社グループが運営する事業に関しても、順次シナリオ分析を進めていきます。

(※)産業革命前と比較した今世紀末の世界の平均気温の上昇温度

### 《気候変動に関する主なリスクと機会及び施策》

移行シナリオ	分類	リスク/機会	当社グループへの影響	該当事業		影響度	当社の施策
				旅客自動車事業	不動産事業		
移行シナリオ	政策・法規制	カーボンプライシングの導入によるコストの増加	Scope1 <sup>(※1)</sup> ,Scope2 <sup>(※2)</sup> のCO <sub>2</sub> 排出量に応じたカーボンプライシングが課されることによりコストが増加する	●	●	[大]	<input type="checkbox"/> 省エネ設備の導入や従業員への環境教育、再エネ電力の使用によるGHG <sup>(※3)</sup> 排出量の削減 <input type="checkbox"/> パス・タクシー車両のEV化の推進 <input type="checkbox"/> スケールメリットを通じた単価低減によるコスト抑制の継続的な実施 <input type="checkbox"/> 既存サプライヤーへの脱炭素に向けたエンゲージメント及び複数サプライヤーの確保
			調達先にカーボンプライシングが課されることにより、調達コストが増加する	●	●		
移行シナリオ		再エネ比率の拡大に伴うエネルギー調達コストの増加	GHG排出規制の強化により、対応に向けた再エネ調達コストが増加する	●	●	[小]	<input type="checkbox"/> 省エネ設備の導入や節電活動等による調達エネルギー量の削減 <input type="checkbox"/> 太陽光発電による創エネの推進
移行シナリオ	技術	EVや関連設備、システム導入コストの増加	EVへの転換に伴い、車両本体の他に充電器等の周辺設備の導入コストが増加する	●		[大]	<input type="checkbox"/> EVの普及に伴う低コスト化や将来の技術革新を見据えた計画的な導入 <input type="checkbox"/> EVの電費や電池残量、当日の運行スケジュール等を踏まえた最適なフリートマネジメントシステムの構築に向けた検討 <input type="checkbox"/> FCVの供給状況や水素ステーションの整備状況、水素単価に対する継続的な情報収集の実施 <input type="checkbox"/> 補助制度の活用
			充電時間分散による電気代節約や、効率的な輸送のためのマネジメントシステムの開発・導入コストが増加する	●			

移行シナリオ	技術	環境性能認証への対応に向けた建築コストの増加	[リスク]	規制強化に伴い求められる環境性能が高まり、調達コストが増加する	●	●	[小]	<input type="checkbox"/> 建築コスト低減に向けた取引先企業との協業 <input type="checkbox"/> 補助制度の活用							
								エネルギー源	EVの導入によるランニングコストの減少	[機会]	EV導入の進捗に伴い、内燃車と比べ走行距離当たりのエネルギーコスト等が減少する。	●		[小]	<input type="checkbox"/> EVに関する情報収集を行い、ロードマップに基づき導入を計画的に推進 <input type="checkbox"/> エネルギーコスト低減を実現させるための最適なエネルギーマネジメントシステムの構築に向けた検討
								製品及びサービス	カーボンニュートラルに向けた顧客志向の高まり	[機会]	顧客の環境意識の高まりにより、公共交通の需要が増加する	●		[中]	<input type="checkbox"/> 一般消費者のエシカル消費に訴求する広報活動の推進 <input type="checkbox"/> 顧客ニーズの把握と需要に応じた商品・サービス開発の検討
								市場	環境負荷低減の推進による外部評価の高まり	[機会]	環境負荷低減志向の高まりに伴いZEB等の環境認証を取得した建物への需要が増加し、テナント稼働率向上、賃料の増額が期待できる	●	●		
物理シナリオ	急性	気象災害の激甚化に伴う、事業運営への各種影響	[リスク]	事務所や整備工場、賃貸物件等の拠点が水害を受け、操業が停止するほか、資産価値が減少する	●	●	[大]	<input type="checkbox"/> 気象情報の確かな把握及び自治体等との連携に向けた継続的な対応 <input type="checkbox"/> 車両避難を含めた定期的な異常時対応訓練の実施 <input type="checkbox"/> お客様と従業員の安全を確保するため、状況に応じた計画運休を実施 <input type="checkbox"/> 災害時対策マニュアルに基づく乗務員への教育 <input type="checkbox"/> 賃貸物件の補強工事や浸水防止策の実施 <input type="checkbox"/> テナントや入居者に向けた定期的な避難訓練の実施や、問題を早期発見・対応する体制の構築							
				運行路線が自然災害に見舞われ、運行の中断および事故に遭遇するリスクが高まる	●										
		建設資材や設備部品等の調達先の自然災害・異常気象の被災による操業停止の発生	[リスク]	建築資材や設備部品等の調達先が被災し、事務所や整備工場、賃貸物件等の安定的な補修工事等が不可能となる	●	●	[中]	<input type="checkbox"/> サプライヤーと連携した防災対策の推進等によるレジリエンスの高い調達網の構築 <input type="checkbox"/> 複数サプライヤーの確保や部品在庫量の見直し							
慢性	気温上昇による就労環境の悪化	[リスク]	気温上昇の傾向が続くことで、屋外業務を行う従業員の健康に影響が出る	●	●	[中]	<input type="checkbox"/> 空調設備強化やAI等の導入を通じた効率化・省人化による労働環境の改善 <input type="checkbox"/> 健康管理に関する教育の定期的な実施								

(※1) 自社での燃料の使用等、直接的な排出。(※2) 自社が購入した電気・熱等のエネルギーの使用に伴う間接的な排出。

(※3) Greenhouse Gasの略称。温室効果ガス。

### ● リスク管理

上記シナリオ分析を行った結果、リスク及び機会の発生可能性と影響度が大きいと考えられる事項について、継続的に「リスクマネジメント委員会」において確認してまいります。

気候関連リスクの管理プロセスとして、「リスクマネジメント委員会」を通じて、当該リスクに関する分析、対策の立案と推進、進捗管理等を実践してまいります。

なお、「リスクマネジメント委員会」で検討した内容のうち重要なものは、取締役会に報告し、全社的なリスク管理を行います。

### ● 指標と目標

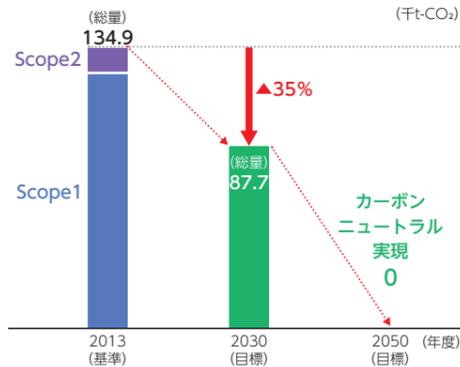
当社は、国が定める2050年度のカーボンニュートラル実現に向けて、グループ全体のCO<sub>2</sub>排出量削減の具体的な目標数値の設定及びロードマップを策定しました。

当社グループは、Scope1排出量の比率が高い事業特性を持つ旅客自動車事業を中核事業としておりますが、脱炭素社会へ貢献するため、CO<sub>2</sub>排出量削減に取り組めます。具体的には、ロードマップに示すCO<sub>2</sub>排出量削減策を実行し、当社グループ全体として2030年度に35%削減(2013年度比)、及び2050年度にカーボンニュートラルを目指します。

**CO<sub>2</sub> NEUTRAL 脱炭素社会への貢献**

**神奈中グループカーボンニュートラル達成に向けたロードマップ**

● CO<sub>2</sub>排出量実績および目標



	2013年度	2021年度	2022年度	2023年度
Scope1	122.4	97.0	99.4	100.0
Scope2	12.5	13.8	14.0	12.7
総量	134.9	110.8	113.4	112.7

● 主なCO<sub>2</sub>排出量削減策

Scope	削減区分	削減策	削減策の実施スケジュール		
			2013~21年度	2022~30年度	2031~50年度
Scope 1	省エネ	既存省エネ施策の継続実施	(継続実施)		
		環境配慮車両の導入に伴う省エネ	(EV等導入)		
Scope 2	省エネ	省エネルギーの徹底 (空調、照明、受変電設備対策等)	(継続実施)		
		再エネ	太陽光発電設備の導入 (PPA <sup>(※)</sup> 、自社投資)	(PPA導入)	
		環境価値購入等			

(※) Power Purchase Agreementの略。電気販売契約と直訳され、PPA事業者がサービス利用者の所有する敷地や屋根のスペースなどに太陽光パネルを設置する。そこで発電された電力をサービス利用者が使用し、電気料金をPPA事業者を支払う仕組み。

**カーボンニュートラルに向けた取り組み**

● 環境配慮型車両の導入

■ EVバス

神奈川中央交通(株)では、環境配慮型車両としてEVバスの導入を推進しています。2023年には平塚営業所に2両、2024年には町田営業所に1両導入し、合計3両のEVバスを運行しています。

EVバスは走行時にCO<sub>2</sub>を排出しないほか、使用する電力に係る発電時のCO<sub>2</sub>排出量についても、ディーゼルバスが走行時に排出する排出量の約半分であり、ディーゼルバスをEVバスに置き換えることで環境負荷の低減に繋がります。

さらに、同社の運行するEVバスは、使用する電力に係るCO<sub>2</sub>排出分を環境価値の購入によりオフセットし、CO<sub>2</sub>排出量実質ゼロで運行しています。

■ ハイブリッドタクシー

神奈中タクシー(株)では、優れた環境性能を有するハイブリッド車両の導入を進めており、現在グループ全体で298台(保有台数の約42.8%)保有しています。



● 太陽光発電設備の導入

■ 自社投資型太陽光発電

2012年度より神奈川中央交通(株)のバスの営業所や(株)神奈中商事のリサイクル工場などの屋根に、自社投資型の太陽光発電設備の設置を進めています。また、今後はPPAも視野に入れ、積極的に再生可能エネルギーを創出します。

■ メガソーラー事業

2015年度より環境負荷の低減に貢献するため、岩手県胆沢郡金ヶ崎町にある神奈川中央交通(株)の社有地2カ所において「再生可能エネルギー固定価格買取制度」を活用したメガソーラー事業を行っています。2カ所合わせたパネル設置枚数は8,484枚、合計発電容量は2.5MW、年間発電量は約3,011MWhで、一般家庭の約840世帯分の年間使用電力量に相当します。

● 省エネのための取り組み

■ グリーン経営認証

グリーン経営認証制度とは、環境保全を目的とした取り組みを行っている運輸事業者に対する認証制度で、エコドライブや省エネ活動など環境保全について一定レベル以上の取り組みを行っている事業者が認証されます。

神奈中グループでは神奈川中央交通(株)、神奈川中央交通東(株)、神奈川中央交通西(株)、神奈中観光(株)が認証を受けています。

■ 環境サービス・リサイクル事業

(株)神奈中商事では、様々な事業現場や家庭から排出される廃棄物の収集運搬・処理などの環境サービスを提供しています。同社の平塚新町リサイクルセンターでは、主に飲料容器の再資源化、小山マテリアルリサイクルセンターではペットボトルA級フレークの製造・販売を行っており、環境にやさしい事業の展開に努めています。

● 水環境保全

■ 超節水型バス洗車機

神奈川中央交通(株)では、茅ヶ崎営業所の社屋建替に合わせて「超節水型バス洗車機」を導入しました。超節水型バス洗車機は従来と比較して水使用量が約1/3となり、水環境保全に貢献しています。





## 地域社会との共創

事業活動を通じて地域の暮らしを支え、ステークホルダーと共に新しい価値を創造し、地域社会と当社グループの持続的な成長・発展を目指します。

### まちづくり・地域活性化への貢献

#### ● 持続可能なまちづくり

2022年3月にUR都市機構と、神奈中バス路線沿線地域等において、UR賃貸住宅とその周辺地域の活性化を目的として、包括連携協定を締結いたしました。連携協定の一環として、2022年度から、バス沿線団地内にある商業施設等において、コミュニティバスの展示や制服着用写真撮影会などのイベントを開催してまいりました。今後も交通課題の解決等を通じて、コミュニティ活性化や地域の特色を活かした交流人口の拡大に向けて取り組んでまいります。

2023年 浜見平団地イベントの様子



### 少子高齢社会への取り組み

#### ● 子育て応援の取り組み(小児IC運賃一律50円)

2023年4月1日より、小児運賃をICカードご利用の場合に限り、年間を通じて全区間を1乗車一律50円とし、ご利用いただきやすい運賃体系とすることで、お子様の日常や通学等での移動をさらにお得にご利用いただけるようにいたしました。これからも、お子様の成長と子育て世代を応援していくために、「子育てにやさしい公共交通」を目指してまいります。



#### ● 地方自治体と連携した介護予防事業

地域の高齢者の方々が安心して生活を継続していくことができるように、当社グループ会社のスポーツ事業で培ったプログラムを提供しています。姿勢の崩れを改善するプログラムや認知症予防体操などを実施し、一人ひとりの生きがいや自己実現のための取り組みを支援し、地域において自立した生活を営めることを目指してまいります。



### 地域の課題解決への取り組み

#### ● 交通安全教室等の実施

警察・地元自治会などの関係各機関と協力し、子どもや高齢者等、地域の方を対象とした交通安全教室・自転車交通ルール講習会・高齢者事故防止体験教室などを随時開催しております。今後も継続して開催し、交通事故防止に係る啓蒙に努めてまいります。



## 地域社会との「調和」を目指して

# TOPICS

### 乗合バス車両に新カラーデザインを導入

当社では、2023年度より新カラーデザインの乗合バス車両の導入を開始しました。現在のカラーデザインのベースとなる「赤・橙・黄」の配色は1949年頃に採用されており、74年ぶりのカラーデザインの刷新となります。新しいカラーデザインは、長年にわたって親しまれてきたバスカラー3色を基調とし、当社事業エリアの多くの人々や多様な街並みと、当社グループとが「調和」することで、地域に新しい価値を創造していくという想いを表現しています。



新カラーデザイン車両(三菱ふそう製、大型)

当社グループでは、2030年を目標年度とする新たな長期ビジョン「Vision 2030 NEXT 神奈中」を掲げており、この新カラーデザインの策定は、長期ビジョン実現を見据えた施策の第一弾となります。今後も、時代の変化に柔軟に対応し、常に挑戦し続けることで、地域に新しい価値を創造していく企業グループを目指して進化してまいります。

#### ● デザインテーマ

## 「調和 (Harmony)」

神奈中バスが走る様々なまちと人をつなぐハーモニー



#### ● デザインコンセプト

## 「人とまちを より良く結ぶバス」



事業エリアである神奈川県のほぼ全域と東京都の多摩地域は、自然とまちに囲まれた様々な特色をもつ場所。

これら多様なものが独立しつつも、それぞれのテーマが融合し調和する様子を3色の縦ライン+グラデーションで表現しました。そして、融合と調和は、地域社会と新たな価値の共創を願う神奈中の理念を表現するものでもあります。

また、地域の皆さまが慣れ親しんだカラーリングには、伝統を尊重しながら持続可能な社会の実現を目指していく意思が込められています。

#### ● カラーリング

当社の路線バス車両は「黄色いバス」と言われるように、1949年頃から、赤、橙、黄の3色を採用しています。今回のカラーデザイン変更にあたっては、これまでの神奈中の伝統を承継しつつ、ベースカラーは変更せずに色味を変更しました。

#### 活発・多様性

- ▶ 活気・情熱
- ▶ モダン・まち

#### 親しみ・快適

- ▶ 温かさ・楽しさ
- ▶ 利便性・社交性

#### 信頼・安心

- ▶ 伝統・誇り
- ▶ 自然・エコロジー

これまでのバスデザインの変遷  
(当社100周年記念サイト)

[https://www.kanachu.co.jp/kanachu100th/gallery\\_bus/index.html](https://www.kanachu.co.jp/kanachu100th/gallery_bus/index.html)





## 多様な人材が活躍できる職場づくり

企業成長の原動力となる人材の育成や、多様な働き方を実現する職場づくりに取り組み、従業員が働くよるこびを実感できる、活気ある企業を目指します。

### 基本方針

当社グループ経営理念および行動指針のもと、地域社会の課題解決に取り組み、ステークホルダーとの共創を通じて新しい価値を創造し「持続可能な社会の実現」と「持続的な企業価値の向上」を目指すため、多様性の確保に向けた取り組みを推進しております。

#### 人財戦略委員会の設置

当社グループの人的資本経営の取り組み推進を目的とし、人財戦略委員会を2023年8月に設置しました。委員会の下部組織として、課題に沿った取り組みを推進する、「人材育成」「社内環境整備」「健康経営推進」の3つの分科会を設置して、「多様な人材が活躍できる職場づくり」のスピードを加速させています。

#### 人財戦略推進体制



#### 自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」二つ星を取得(2023年度)

「働きやすい職場認証制度」はトラック、バス、タクシー事業者の職場環境改善に向けた取り組みを「見える化」することにより、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です。当社は、2021年度に一つ星、2023年度には二つ星を取得しております。



#### 重点課題

採用活動の強化	新卒採用の強化、中途採用の強化
採用・育成	事務職 求める人物像の明確化・職種の見直し、ジョブ型雇用、社員属性の調査、適材適所の人員配置、DX人材育成
	運転職 新入運転士研修の拡充、指導方法の平準化、事故惹起者教習の内製化、デジタル技術の活用
能力開発	事務職 キャリアパス・ロールモデル整備、管理職の労働環境整備、キャリアアップに向けた職種変更試験、リスキル・外注化による業務の効率化
	女性活躍 柔軟な働き方の整備、企業主導型保育の導入、生理措置への変更
ダイバーシティ	シニア世代 キャリア形成(事務職)、職域の拡大(整備職)、業務負担の軽減(運転職)
	障がい者、LGBTQ 障がい者の職域拡大、特例子会社設立の検討、LGBTQの理解促進
	外国人 外国人採用、受入体制の構築
定着率の向上(離職課題の解消)	運転職 待遇改善、健康増進、事故リスクの軽減、特例有給休暇の拡充、養成運転士の在り方を見直し、養成運転士研修の充実
	事務職 営業所業務の負担軽減、女性社員の職域拡大
	整備職 待遇改善、就労意欲の向上、キャリアステップの整理
エンゲージメント	エンゲージメント調査、1on1ミーティング
健康経営推進	安全・安全 運転職 健康起因事故防止、メタボ予防・改善プログラムの導入
	健康経営 健康経営優良法人認定の取得、健康経営方針の策定、健康推進担当の新設

### 人材育成

当社グループでは、バス事業を中心として、多様化するお客さまニーズに応え続けるため、先端技術を積極的に取り込み、新たなサービスの提供、生産性の向上など、新しい価値を創造する人材の採用・育成を進めています。

#### ● 新しい価値を創造する人材



### 採用

#### ● 新しい価値を創造する人材採用の取り組み

- 1 新卒採用** 研修施設であるバス専用教習コースを活用した大型バス運転体験会の実施や、5日間をかけて実施する事業戦略の企画立案など、当社の安全を最優先にした事業活動を体験し理解を深めるインターンシップを実施して、新しい価値を創造する人材を迎えています。
- 2 経験者採用** 大型車両運転経験者やバス等の運行管理経験者、不動産事業のスペシャリストなど専門スキル人材の採用を積極的に実施しています。
- 3 リファラル採用** 社員とつながりのある人材を社員が紹介するリファラル採用で、新たな人材発掘をしています。

### 人材育成

#### ● プロフェッショナル人材の育成と研修

##### 2022年度・2023年度 神奈川中央交通バスグループ3社 研修受講のべ人数実績



#### ■ 技術と知識を習得する研修センター

2019年12月、当社秦野営業所内にバス専用の教習コースを併設した研修センターが誕生。バス運転士に必要な知識を習得する座学から、バスの車両特性を把握するための運転訓練まで、研修に特化した環境で学びに専念できます。

また、教習車両に安全デバイスを装着し、ベテラン教官による実践で培ったノウハウによる指導に加えて、客観的なデータや画像の活用による運転技術取得の理解度UPを図っています。

#### ● 1 on 1 ミーティング

当社運転職については、入社5年後以内の社員全員を対象に所長面談を実施し、事務職、整備職に関しては、自己申告書の提出とともにミーティングを実施しております。

実施者(名)	2021年度			2022年度			2023年度		
	対象者(名)	率(%)		実施者(名)	対象者(名)	率(%)	実施者(名)	対象者(名)	率(%)
1,085	1,093	99	969	951	102	799	824	97	

## 多様な人材が活躍できる職場づくり

### 社内環境整備

#### D&Iを実現する環境整備

当社では、多様な人材が活躍する働きがいのある職場を目指し、人事部内プロジェクトチームを発足し、当社グループの各部門と連携の上、ダイバーシティ&インクルージョンの取り組みを全社で横断的に推進しています。今後も多様性を尊重し、働くよさを実感できる職場風土づくりを目指し、従業員が能力を最大限発揮できる環境の整備を進めてまいります。

#### 人材の多様性に関する指標と目標

項目	2023年度実績	2025年度目標
女性労働者の割合	運転職 0.9%	▶ 3.0%
	整備職 0.6%	▶ 3.0%
	事務職 26.9%	▶ 30.0%
女性管理職比率(係長職以上)	1.9%	▶ 5.0%
男女間賃金格差(正規雇用労働者)	78.3%	▶ 80.0%

#### ● 女性の活躍を支援する取り組み

当社では、女性が安心して働ける環境を整えるとともに現業等において業務の領域の拡大を図り、優秀な人材を育成するための制度設計もしております。また、女性運転士の新規就労および定着を促すべく、営業所の建替にあわせて女性休憩室の施設設備等の充実を図り、働く環境の改善を進めております。



#### ● 障がいのある社員が活躍する職場づくり

障がいのある社員の希望する業務と職場環境の提供により、雇用が継続しています。

#### 働きやすい労働環境の整備

当社では、拘束時間、乗務時間、休憩時間等を運行管理システムにより管理し、デジタル式運行記録計(デジタコ)を導入し分析ソフトを使用して運用するなど、働き方改革をさらに推し進めています。また、仕事と育児介護の両立を支援する取り組みについては、特に重要なテーマと認識し、様々な取り組みを進めています。

#### ● 有給取得、男性の育児休業取得

年次有給休暇について、半休制度を導入するなど、従業員が年次有給休暇を取得しやすい環境作りを推進しており、年次有給休暇取得率の向上に努めています。また、2022年10月から施行された「産後パパ育休」等の男性の育児休業制度の周知と取得の支援を行っています。

#### 労働環境の整備に関する指標と目標

項目	2023年度実績	2025年度目標
有給取得率	運転職 87.3%	▶ 90.0%
	整備職 83.7%	▶ 90.0%
	事務職 66.8%	▶ 90.0%
男性の育児休業取得率	77.3%	▶ 100.0%

#### ■ 取得者の声

先輩社員から「仕事はサポートするから。育休取得して大丈夫だよ。」と言われ、パパ育休を取得しました。

育児に直接携われたこと、夫婦で分担して育児にあたれたことで妻に少しでも時間的、精神的な余裕がとれたことが非常に良かったと感じています。後輩に、「家族の幸福感と子供の成長を感じることができるからパパ育休は素敵な制度だよ。」と伝えたいと思っています。

人事部 R.W



#### ● 職場の生産性や定着率向上への取り組み

当社では、社員の職場における生産性の向上や定着率の向上に重点を置き、エンゲージメント診断を実施いたしました。職場・会社の現状を可視化し、効果的な施策を講じるためにも、引き続き定量評価を行ってまいります。

## 健康経営の推進

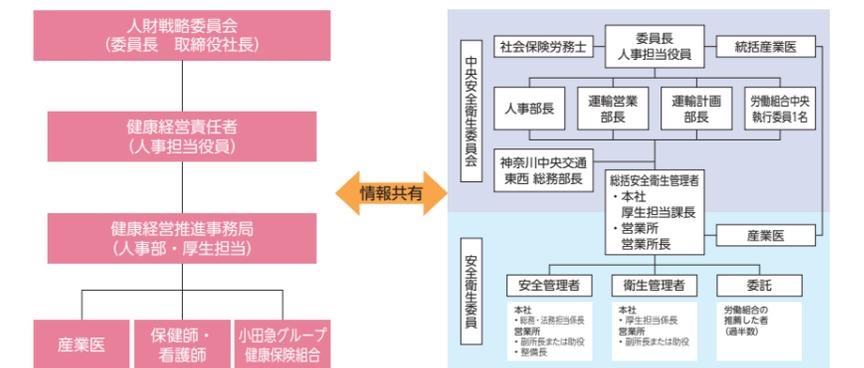
プロフェッショナルな技能を持つ社員に健康で長く活躍してもらうことの実現が、事業活動を推進する上での重要課題であることから、健康状態に起因する事故防止を目的とした健康管理の徹底に加えて、社員の心と身体の健康づくり支援を進めています。また、2024年3月には、社員のウェルビーイングの実現に向けた、経営トップメッセージ「健康経営宣言」を発出しました。

#### ● 健康経営宣言



#### ● 健康経営推進体制

健康経営体制と社内の安全および衛生に係る意識増進を図ることを目的に開催している中央安全衛生委員会との情報共有を図り、健康経営の各施策に取り組んでいます。



#### ● 従業員の健康維持支援

営業所内にトレーニングルームやフィットネスバイクを設置し、運動習慣を促し、生活習慣病予防や肥満改善に努めています。



#### ● 特定保健指導実施

初回面談実施の強化、指導目的の周知、治療中疾病の申告の徹底等に取り組む、2023年度は小田急グループ健康保険組合の目標値(55.0%)を上回る実施率(66.8%)を達成できました。引き続き取り組みを推進し、実施率100%を目指しております。

#### 健康経営の推進に関する指標と目標

項目	2023年度実績	2025年度目標
特定保健指導受診率	66.8%	▶ 100.0%
肥満者率	37.2%	▶ 30.0%以下
喫煙者率	35.9%	▶ 30.0%以下

#### ● メンタルヘルス対策

ストレスチェックの結果、面接指導を受ける必要があると判定された従業員については、産業医や専門医による面接指導の受診を推奨しています。また、従業員とその家族が利用できる相談窓口「メンタルヘルスカウンセリングサービス」を2009年4月より設置し、2023年よりWEBでも相談可能にしています。

#### Message ▶ 乗せて走るのは私たちの未来

お客さまと接している運転士は、会社の顔であり、公的任務と責任を自覚し、それにふさわしい乗務態度と品位が必要で、プロとしての考え方に基づく運転操作を行うことを使命としたプロフェッショナル人材であります。

この使命を継承する人材の確保とプロフェッショナル人材が安心して生き生きと活躍できる職場づくりについて、人材戦略委員会を設置して、取り組みのスピードUPを図っております。

安全・安心で信頼できる輸送サービスを安定的かつ継続的に提供していくために、プロフェッショナル人材と「DX」や「自動運転技術」の進化が融合した時に、バス事業の未来に革新をもたらすと考えております。



人事部長  
星 裕美



## ガバナンスの充実

リスクマネジメントの強化やコンプライアンスの徹底など、コーポレート・ガバナンスの充実に努めることで、当社グループの持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を目指します。

### コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

当社は、コーポレート・ガバナンスの充実に努めることで、株主の皆さまやお客さま、従業員、地域社会等、様々なステークホルダーに対する責務を踏まえ、透明・公正かつ迅速・果敢な意思決定を促し、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図ってまいります。また、コンプライアンスの一層の徹底を図り、適時・適切な情報開示についての体制を充実させてまいります。

### 「監査等委員会設置会社」のガバナンス形態を選択

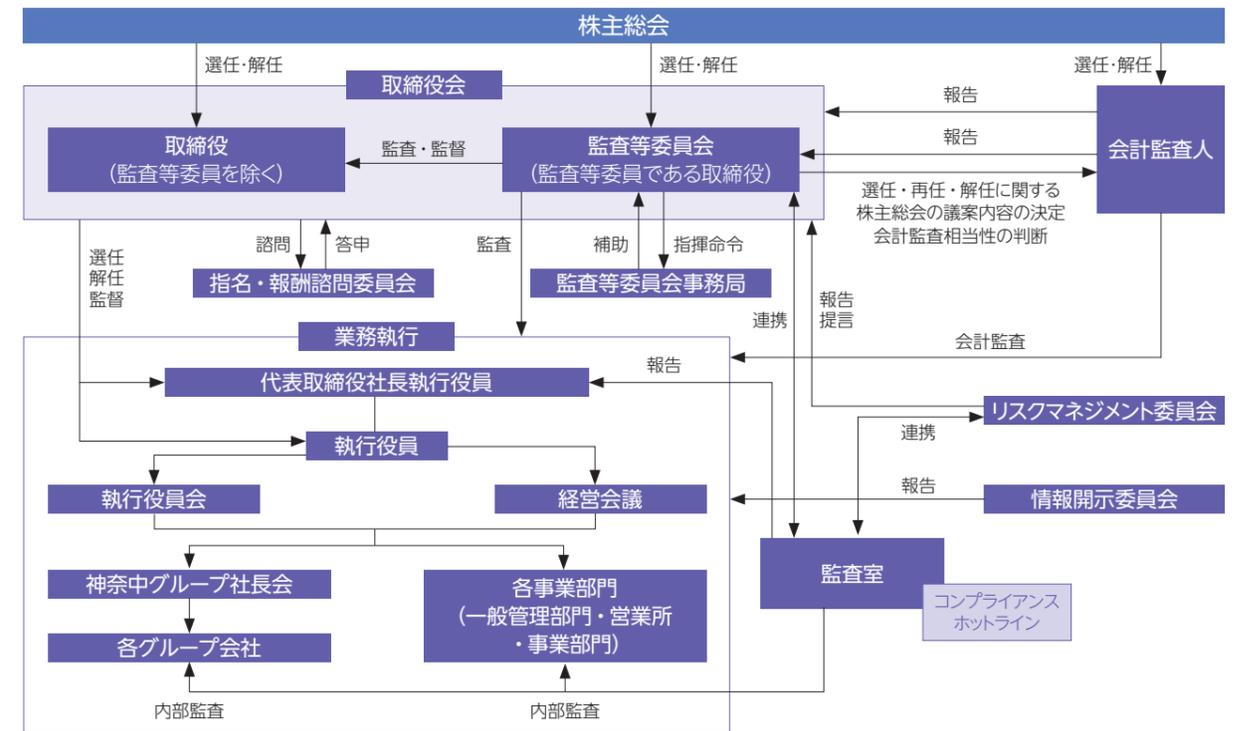
当社は、会社のガバナンス形態として「監査等委員会設置会社」を選択しています。

当社を取り巻く事業環境の変化に的確に対応し、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化を図るため、監査を担う役員が取締役の一員となり、取締役会において議決権を持つことにより、取締役会の監査・監督機能の実効性を一層高めるとともに、取締役会の業務執行の一部を取締役に委任することで、より迅速な経営の意思決定を行うことを目的としています。

### コーポレート・ガバナンス強化のあゆみ

年度	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
機関設計	監査役会設置会社					監査等委員会設置会社		
取締役数	11名	11名	11名	11名	11名	7名	8名	9名
うち社外取締役 (取締役会に占める比率)	3名 27.3%	3名	4名 36.4%	4名	4名	4名 57.1%	5名 62.5%	5名 55.6%
うち独立役員 / 独立社外取締役 (取締役会に占める比率)	1名 9.1%	1名	2名 18.2%	2名	2名	3名 42.9%	4名 50.0%	4名 44.4%
執行役員 (取締役兼務者を除く)	—	—	2名	2名	2名	5名	5名	5名
その他 トピックス	■ 指名・報酬諮問委員会設置		■ 執行役員制度導入 ■ 女性役員選出 ■ 社外取締役の増員(3名→4名※うち独立役員2名)(全取締役11名のうち社外取締役が4名となる)			■ 独立役員比率4割へ(取締役員数が11名から7名となり、うち社外取締役4名(うち独立社外取締役3名)となる)	■ 独立役員比率5割へ(取締役員数が7名から8名となり、うち社外取締役5名(うち独立社外取締役4名)となる)	

### コーポレート・ガバナンス体制



### 会議・委員会の役割と主な議論内容

会議・委員会	構成	役割・目的	2023年度開催回数	主な議題・検討事項 (2023年度実績)
取締役会	社外取締役 3名 社内取締役 8名 監査等委員 4名	当社取締役会規程に基づき毎月および臨時に開催し、会社の経営上の重要な意思決定を行うほか業務執行の監督を行っております。また、社外取締役が有用な助言・提言を行い、より一層の取締役会の機能強化に努めています。	13回	<ul style="list-style-type: none"> <li>当社の重要な業務執行に関する意思決定</li> <li>現中期経営計画の進捗およびモニタリング</li> <li>次中期経営計画策定に向けた対処すべき経営課題の洗い出しや策定方針の検討</li> <li>サステナビリティ基本方針やそれに基づく各マテリアリティに関する取り組み</li> <li>当社グループの中長期的な経営方針や方向性およびステークホルダーに向けた諸課題</li> </ul>
監査等委員会	社外取締役 4名 社内取締役 3名	「監査等委員会監査等基準」等に則り、取締役の職務執行に関する適法性・妥当性および内部統制システムの構築・運用状況等を監視し、検証しています。	11回	<ul style="list-style-type: none"> <li>監査報告の作成</li> <li>監査の方針</li> <li>監査計画</li> <li>監査の方法</li> <li>業務の分担等</li> <li>会計監査人の選任および報酬</li> </ul>
指名・報酬諮問委員会	社外取締役 2名 社内取締役 3名 監査等委員 4名	取締役、監査等委員である取締役および執行役員の指名、ならびに取締役および執行役員の報酬の決定に係る取締役会機能の客観性および透明性を確保しています。	5回	<ul style="list-style-type: none"> <li>取締役(監査等委員である取締役を除く。)の選任にあたり、取締役選任基準に則り作成された候補者案の妥当性</li> <li>個別の役員報酬案の妥当性</li> </ul>

※ 構成は2024年3月末日の状況で示しております。

## ガバナンスの充実

### 役員の専門性と多様性

当社の取締役として備えるべきスキルは、経営環境の変化に迅速に対応し、取締役会の監督機能強化を図るために必要な「企業経営・経営戦略」「財務・会計」「人事・労務」「法務・リスク管理」に加え、当社グループ中期経営計画基本方針にも掲げられている「サステナビリティ (ESG)」、「IT・デジタル」および重要性の高い事業である「運輸事業」「不動産事業」の各項目に関する専門的なスキルであると考えております。

### スキルマトリックス

氏名	企業経営 経営戦略	財務・会計	人事・労務	法務・ リスク管理	サステナビリティ (ESG)	IT・ デジタル	運輸事業	不動産事業
堀 康紀	●		●	●	●		●	●
今井 雅之	●	●		●	●	●	●	
大木 芳幸	●	●	●	●				●
星野 晃司	●		●	●			●	
結城 正博	●	●		●				
森重 俊也				●			●	
住吉 利夫	●	●		●	●	●		
網本 重之		●		●				
片桐 春美	●	●		●				

(注) 上記の一覧表は各氏の経験などを踏まえ、より専門的な知見を有する分野を表しており、有する全ての知見を表すものではありません。

### 取締役の活動状況・選任理由

氏名	地位	出席状況 (2023年度)			選任理由
		取締役会	監査等 委員会	指名・報酬 諮問委員会	
堀 康紀	取締役会長 (代表取締役) 取締役会議長 指名・報酬諮問委員会委員長	100% (13/13回)	—	100% (5/5回)	当社入社以来、人事、運輸部門を中心に経験と実績を重ね、旅客自動車事業に対して高い見識を有しているとともに、経理、不動産等の部門を担当。現在は、当社代表取締役会長を務め、経営者としても優れた能力を有しているため。
今井 雅之	取締役社長 社長執行役員 (代表取締役)	92.3% (12/13回)	—	66.7% (2/3回)	当社入社以来、経理、経営企画部門を中心に経験と実績を重ね、当社および当社グループの経営政策、事業戦略に豊富な知見を有しているとともに、運輸部門を担当。現在は、当社代表取締役社長を務め、経営者としても優れた能力を有しているため。
大木 芳幸	取締役 専務執行役員 不動産部担当	100% (13/13回)	—	—	当社入社以来、経理部門を中心に経験と実績を重ね、豊富な知見を有しているとともに、経営企画、人事、不動産部門等を担当。また、グループ会社において代表取締役社長を務めた経験もあり、経営者としても優れた能力を有しているため。
星野 晃司	取締役 社外	92.3% (12/13回)	—	80% (4/5回)	当社は小田急グループの一員として、小田急電鉄株式会社と連携して事業を行うことにより、鉄道との相乗効果を生み出せるものと考えており、同社の経営者としての豊富な経験と知見を当社の経営に活かし、取締役会の機能強化を図るため。
結城 正博	取締役 社外 独立役員	90.0% (9/10回)	—	100% (3/3回)	経営者としての豊富な経験と知見を当社の経営に活かしていただくとともに、独立・公正な立場から当社の業務執行の監督ならびにガバナンスの向上に向け、取締役会の機能強化を図るため。
森重 俊也	取締役 新任 社外 独立役員	—	—	—	行政において運輸関係業界の指導・監督に携わってきた豊富な経験と幅広い知見を当社の経営に活かし、独立・公正な立場から当社の業務執行の監督ならびにガバナンスの向上に向け、取締役会の機能強化を図るため。
住吉 利夫	取締役 (監査等委員) 新任	—	—	—	当社入社以来、経理部長等を歴任し、財務・会計に関する豊富な知見を有しているとともに、グループ会社代表取締役や当社常務執行役員を務めた経験からコーポレート・ガバナンスに関する豊富な知見を有しているため。
網本 重之	取締役 (監査等委員) 新任 社外 独立役員	—	—	—	財務・会計に関する豊富な経験と幅広い知見を当社の経営に活かし、独立・公正な立場から取締役会における監査・監督機能の実効性を高めるため。
片桐 春美	取締役 (監査等委員) 新任 社外 独立役員	—	—	—	企業経営および財務・会計に関する豊富な経験と幅広い知見を当社の経営に活かし、独立・公正な立場から取締役会における監査・監督機能の実効性を高めるため。

※ 森重 俊也、住吉 利夫、網本 重之、片桐 春美の各氏は2024年6月に取締役に就任したため、2023年度の実効性評価、監査等委員会、指名・報酬諮問委員会への出席はありません。

### 取締役会実効性評価

当社では、取締役会の実効性向上に向け、全ての取締役を対象としてアンケート形式による実効性評価を実施しています。2023年度については、アンケート回答結果の回収、集計、分析にあたって外部機関を活用し、評価の客観性と透明性を担保しております。

### 2023年度の主な評価項目

- 取締役会の構成…員数、構成員の多様性、社外取締役の比率
- 取締役会の運営…開催頻度、資料提供方法、意見交換の状況
- 取締役会の議論…経営計画・事業ポートフォリオ・サステナビリティ・サクセッションプラン等に関する議論の状況
- 取締役会のモニタリング機能…報酬制度・内部統制・リスクマネジメント等に関する議論の状況、前回実効性評価における課題の対応状況
- 取締役に対する支援体制、トレーニング
- 各取締役の自己評価

### 2023年度実効性評価結果および次期に向けた課題

外部機関による分析評価の結果を踏まえ、取締役会において議論いたしました結果、各経営課題に関して建設的な議論が活発に行われているなど、当社取締役会の実効性は概ね確保されていることを確認いたしました。

なお、経営計画のフォローアップや事業ポートフォリオの定期的な見直しなどについて、議論の深化が必要との課題抽出もなされました。今後も取締役会においてより充実した議論が行われるよう環境整備を進めるなど、さらなる実効性向上に努めてまいります。

### 役員報酬

#### 基本方針・報酬体系

取締役 (監査等委員である取締役および社外取締役を除く。) の報酬等については、基本報酬および事業年度ごとの業績に連動する業績連動報酬により構成し、基本報酬、業績連動報酬の額および割合は、下記の方針に加え、当社がバス事業を中心とした公共性の高い事業を営んでいることを踏まえて決定しています。監査等委員である取締役および社外取締役の報酬については、職務内容等を勘案し、基本報酬のみを支払うこととしています。

基本報酬	月例の固定報酬とし、役職位等を勘案し職責に応じた適切な水準とする。
業績連動報酬	事業年度ごとの業績に連動する指標として、当該年度の営業利益および売上高営業利益率を総合的に勘案し、業績の達成状況を反映させて算定し、その算定根拠となる業績評価の決定要件の80%は定量評価、20%は定性評価で構成されている。なお、株主価値との連動性を高め中長期的な業績向上へのインセンティブとするため、業績連動報酬の一部は自社株取得制度に従い、自社株購入に充てるものとする。額の算定にあたっては、指名・報酬諮問委員会に諮問し、審議を経て決定する。

#### 決定プロセス

取締役の個人別の報酬額については、取締役会の任意の諮問機関である指名・報酬諮問委員会にて審議の上、取締役会の決議により、代表取締役社長に一任しています。代表取締役社長は、指名・報酬諮問委員会の審議内容を尊重し、株主総会で決議された取締役 (監査等委員である取締役を除く。) の報酬額の範囲内で、各取締役 (監査等委員である取締役を除く。) の報酬額を決定しています。監査等委員である取締役の報酬については、株主総会で決議された報酬額の範囲内で、監査等委員である取締役の協議により決定しています。

執行役員の個人別の報酬等の決定は、上記の取締役 (監査等委員である取締役および社外取締役を除く。) の報酬額決定プロセスを準用しています。

## ガバナンスの充実

### 役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額および対象となる役員の員数

役員区分	報酬等の総額(百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)			対象となる役員の員数(人)
		固定報酬	業績連動報酬	退職慰労金	
取締役(監査等委員および社外取締役を除く。)	90	66	24	—	3
取締役(監査等委員)(社外取締役を除く。)	—	—	—	—	—
社外取締役	58	58	—	—	5

- 1 取締役(監査等委員である取締役を除く。)の報酬限度額は、2022年6月29日開催の第148回定時株主総会において、年額240百万円以内(うち社外取締役分50百万円以内)と決議いただいております。当該株主総会終結時の取締役(監査等委員である取締役を除く。)の員数は4名です。
- 2 監査等委員である取締役の報酬限度額は、2022年6月29日開催の第148回定時株主総会において、年額84百万円以内と決議いただいております。当該株主総会終結時の監査等委員である取締役の員数は3名です。
- 3 業績連動報酬に係る業績指標については、営業利益および売上高営業利益率であり、その実績は下記のとおりであります。当該指標を選定した理由は、株主価値との連動性を高め中長期的な業績向上へのインセンティブとするためであります。当社の業績連動報酬については、役職に応じて決定する職位別固定報酬を基準として、これに営業利益および売上高営業利益率を基準とした単年度の業績および中長期的な目標の達成状況に応じ、内規によりあらかじめ規定する評価基準に従い算定された業績連動率を乗じた額を合計し算定しております。その算定根拠となる業績評価の決定要件の80%は定量目標、20%は定性目標で構成されております。  
※当事業年度における定量目標に係る指標  
当社においては、毎年6月に実施する前事業年度の達成水準の評価結果を、同年7月～翌年6月までの報酬額に反映しています。
- 4 取締役会は、代表取締役今井雅之に対し各取締役の受けるべき報酬額の決定について委任しております。委任した理由は、当社グループ全体の業績等を勘案しつつ各取締役の担当部門について評価を行うには代表取締役が適していると判断したためであります。なお、委任された内容の決定にあたっては、指名・報酬諮問委員会へ原案を諮問し答申を得ております。

### 最高経営責任者の選任と後継者育成計画

当社取締役会は、最高経営責任者の選任に当たり、独立した指名・報酬諮問委員会における候補者案の審議を経て、能力、識見、経歴などを勘案し、相応しい資質を有しているか十分な時間をかけて審議を重ね決定しております。

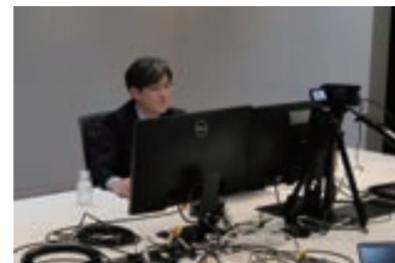
また、後継者候補育成の観点から、常勤取締役・執行役員は全社的な視点で経営に関与することができるよう、在任期間中、グループ会社を含め、様々な分野を経験することなどにより、資質の向上を図っております。

### 株主との対話

当社は、企業価値向上のため株主・投資家との建設的な対話を行い、双方の考えや理解を深めることが重要であると考えております。対話に際しては、株主・投資家との対話促進の方針に沿って積極的な対応に努めております。

経営戦略部の担当役員を株主・投資家との建設的な対話を実現するよう統括する役員として指定しており、対話に際しては、IR担当部署である経営戦略部が窓口となり、適宜経理部等と相互に連携を取っております。

また、対話において把握された意見は、経営会議、執行役員会、取締役会等において適時・適切に経営陣幹部にフィードバックしております。



決算説明会の様子

#### (株主・投資家との対話の基本方針)

<https://www.kanachu-ir.jp/ir/strategy/disclosure.html>



2023年度より、株主・投資家との対話の一助とするべく、統合報告書の発行を開始するとともに、機関投資家向け決算説明会を実施しております。

当社は今後も、積極的な株主・投資家との対話に取り組んでまいります。

(当社 投資家向け情報サイト) <https://www.kanachu-ir.jp/ir/>



## リスクマネジメント

### 基本的な考え方

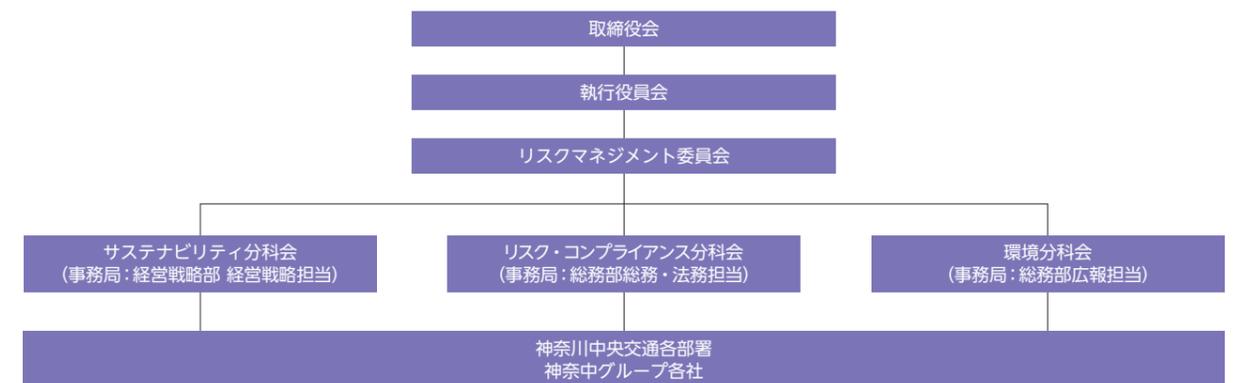
事業活動に係る様々なリスクについて、その顕在化の予防および顕在化の際に迅速かつ適切な対応を可能とするための基本規則としての「リスク管理規程」および大規模災害を想定した「事業継続計画」を策定し、さらに重要なリスクを選定したうえで、行動計画に基づき強化すべき対策に取り組んでいます。

主なリスクとその対応策は有価証券報告書「事業等のリスク」に記載しています。

### 推進体制

全社的な事業リスクやサステナビリティ、環境リスク等について検討し、取り組みを推進するため、取締役社長を委員長とする「リスクマネジメント委員会」を設置し、検討・モニタリングを実施しています。個別のテーマについては、それぞれのリスクに対してシナリオを設定し、分析・評価することで重要リスクを抽出・検討しています。

リスクマネジメント委員会の下部機関として「リスク・コンプライアンス分科会」、「環境分科会」および「サステナビリティ分科会」を設置し、検討された重要な事項については、リスクマネジメント委員会および執行役員会へ報告を行うとともに、取締役会が監督を行っています。



## コンプライアンス

### 基本的な考え方

経営理念の実現には社会からの信頼を得ていくことが不可欠であり、そのためには、社員一人ひとりのコンプライアンスの実践が大前提であると考えています。

当社グループの全社員に向けて、行動や判断の基準となる「行動指針」を定め、その浸透に努めるとともに、コンプライアンス意識向上のため、各種の取り組みを展開しています。

### 推進体制

「リスクマネジメント委員会」の下に設置された「リスク・コンプライアンス分科会」を毎月定例開催し、コンプライアンス・ホットラインに寄せられた事案について共有を図り、同種事案の再発防止に努めています。

また、グループ各社には「リスクマネジメント推進者」を置き、コンプライアンス事案の共有やコンプライアンスに関する施策の検討などを行う「リスクマネジメント推進者会議」を定期的に開催しています。

### コンプライアンス意識向上のための取り組み

- 「コンプライアンス・ホットライン」の設置
- 「コンプライアンス・マニュアル」の配布
- コンプライアンス関連情報の配信、研修



コンプライアンス・ホットライン社内周知ポスター



コンプライアンス・マニュアル

# ガバナンスの充実

## 役員一覧(2024年6月27日現在)

### 取締役



代表取締役会長  
堀 康紀

1979年4月 当社入社  
2001年6月 当社取締役、人事部長(委)  
2002年6月 当社運輸部長(委)  
2003年6月 当社常務取締役、運輸部長(委)  
2011年6月 当社専務取締役  
2016年6月 当社代表取締役社長  
2019年4月 当社執行役員  
2019年6月 当社社長執行役員  
2023年4月 当社代表取締役会長、現在に至る。  
2023年4月 当社社長執行役員



代表取締役社長 社長執行役員  
今井 雅之

1992年4月 当社入社  
2017年6月 当社取締役、経営企画部長(委)  
2018年6月 当社経営戦略部長(委)  
2019年4月 当社執行役員  
2020年4月 当社常務執行役員  
2022年4月 当社専務執行役員  
2023年4月 当社代表取締役社長 社長執行役員、現在に至る。



取締役 専務執行役員  
大木 芳幸

1984年4月 当社入社  
2008年6月 当社取締役、事業開発部長(委)  
2009年6月 当社事業部長(委)  
2010年5月 当社経営企画部長(委)  
2013年6月 当社常務取締役  
2019年4月 当社執行役員  
2019年6月 当社取締役、現在に至る。  
2019年6月 当社常務執行役員  
2020年4月 当社専務執行役員、現在に至る。  
2021年4月 当社総務部長(委)  
2023年4月 当社不動産部長(委)



社外取締役  
星野 晃司

1978年4月 小田急電鉄株式会社入社  
2003年6月 同社執行役員  
2008年6月 同社取締役  
2010年6月 小田急バス株式会社代表取締役社長  
2013年6月 小田急電鉄株式会社常務取締役  
2013年6月 同社執行役員  
2015年6月 同社専務取締役  
2017年4月 同社代表取締役社長  
2017年6月 当社取締役、現在に至る。  
2024年4月 小田急電鉄株式会社代表取締役会長、現在に至る。

重要な兼職の状況  
小田急電鉄株式会社代表取締役会長



社外取締役  
結城 正博

1991年4月 横浜ゴム株式会社入社  
2019年3月 同社執行役員、現在に至る。  
2023年3月 同社取締役、現在に至る。  
2023年6月 当社取締役、現在に至る。

重要な兼職の状況  
横浜ゴム株式会社取締役



社外取締役  
森重 俊也

1980年4月 運輸省(現国土交通省)入省  
2010年8月 国土交通省中部運輸局長  
2013年8月 同省海事局長  
2015年7月 同省国土交通審議官  
2016年11月 三井住友海上火災保険株式会社顧問  
2017年3月 内閣官房特定複合観光施設区域整備推進室長兼特定複合観光施設区域整備推進本部事務局長  
2019年8月 日本生命保険相互会社特別顧問  
2020年7月 一般社団法人日本船主協会理事長  
2024年6月 当社取締役、現在に至る。

### 監査等委員である取締役



取締役  
住吉 利夫

1985年4月 当社入社  
2015年6月 当社経理部長  
2016年6月 当社取締役、経理部長(委)  
2018年4月 当社人事部長(委)  
2019年4月 神奈川中央交通東株式会社代表取締役社長  
2020年4月 株式会社神奈中商事代表取締役社長  
2021年6月 当社常勤監査役  
2022年4月 当社常務執行役員  
2024年4月 当社総務部付  
2024年6月 当社取締役監査等委員、現在に至る。



社外取締役  
網本 重之

1985年3月 公認会計士登録  
1986年5月 センチュリー監査法人(現EY新日本有限責任監査法人)入所  
2003年5月 新日本監査法人(現EY新日本有限責任監査法人)代表社員  
2017年7月 網本重之公認会計士事務所開設、現在に至る。  
2024年6月 当社取締役監査等委員、現在に至る。

重要な兼職の状況  
網本重之公認会計士事務所代表



社外取締役  
片桐 春美

1993年11月 朝日監査法人(現有限責任あずさ監査法人)入所  
1998年4月 公認会計士登録  
2000年3月 センチュリー監査法人(現EY新日本有限責任監査法人)入所  
2009年7月 新日本有限責任監査法人(現EY新日本有限責任監査法人)社員  
2017年7月 片桐春美公認会計士事務所開設、現在に至る。  
2018年3月 株式会社タムロン社外取締役、現在に至る。  
2019年6月 森トラストリート投資法人監督役員、現在に至る。  
2019年6月 日本アジア投資株式会社社外取締役監査等委員、現在に至る。  
2024年6月 当社取締役監査等委員、現在に至る。

重要な兼職の状況  
片桐春美公認会計士事務所代表  
株式会社タムロン社外取締役  
森トラストリート投資法人監督役員  
日本アジア投資株式会社社外取締役監査等委員

### 執行役員 (取締役兼務者を除く)

常務執行役員  
齋藤 謙司

1980年4月 運輸省(現国土交通省)入省  
2010年8月 国土交通省中部運輸局長  
2013年8月 同省海事局長  
2015年7月 同省国土交通審議官  
2016年11月 三井住友海上火災保険株式会社顧問  
2017年3月 内閣官房特定複合観光施設区域整備推進室長兼特定複合観光施設区域整備推進本部事務局長  
2019年8月 日本生命保険相互会社特別顧問  
2020年7月 一般社団法人日本船主協会理事長  
2024年6月 当社取締役、現在に至る。

常務執行役員  
福原 賢浩

1980年4月 運輸省(現国土交通省)入省  
2010年8月 国土交通省中部運輸局長  
2013年8月 同省海事局長  
2015年7月 同省国土交通審議官  
2016年11月 三井住友海上火災保険株式会社顧問  
2017年3月 内閣官房特定複合観光施設区域整備推進室長兼特定複合観光施設区域整備推進本部事務局長  
2019年8月 日本生命保険相互会社特別顧問  
2020年7月 一般社団法人日本船主協会理事長  
2024年6月 当社取締役、現在に至る。

執行役員  
伊藤 賢治

1980年4月 運輸省(現国土交通省)入省  
2010年8月 国土交通省中部運輸局長  
2013年8月 同省海事局長  
2015年7月 同省国土交通審議官  
2016年11月 三井住友海上火災保険株式会社顧問  
2017年3月 内閣官房特定複合観光施設区域整備推進室長兼特定複合観光施設区域整備推進本部事務局長  
2019年8月 日本生命保険相互会社特別顧問  
2020年7月 一般社団法人日本船主協会理事長  
2024年6月 当社取締役、現在に至る。

執行役員  
小林 昭司

1980年4月 運輸省(現国土交通省)入省  
2010年8月 国土交通省中部運輸局長  
2013年8月 同省海事局長  
2015年7月 同省国土交通審議官  
2016年11月 三井住友海上火災保険株式会社顧問  
2017年3月 内閣官房特定複合観光施設区域整備推進室長兼特定複合観光施設区域整備推進本部事務局長  
2019年8月 日本生命保険相互会社特別顧問  
2020年7月 一般社団法人日本船主協会理事長  
2024年6月 当社取締役、現在に至る。

執行役員  
早川 昌忠

1980年4月 運輸省(現国土交通省)入省  
2010年8月 国土交通省中部運輸局長  
2013年8月 同省海事局長  
2015年7月 同省国土交通審議官  
2016年11月 三井住友海上火災保険株式会社顧問  
2017年3月 内閣官房特定複合観光施設区域整備推進室長兼特定複合観光施設区域整備推進本部事務局長  
2019年8月 日本生命保険相互会社特別顧問  
2020年7月 一般社団法人日本船主協会理事長  
2024年6月 当社取締役、現在に至る。

## 社外取締役メッセージ

当社では、多様な知見を経営に反映させるために、独立社外取締役を選任しています。当社のガバナンス体制をはじめ、サステナブルな経営に対する取り組みや評価、自身の役割についてどのように捉えているかを、専門的見識を踏まえて語っていただきました。



社外取締役  
結城 正博

### この1年の活動についての振り返り

2023年6月から社外取締役に就任し、1年間、新任としてフレッシュな感覚と視点で務めさせていただきました。今まで約30年間経験してきた業種カテゴリーとは異なるため、現状を知り、理解するところからのスタートでした。路線バスの営業所や研修センター、ホテル、ペットボトルリサイクルセンター等を視察し、実際に社員の方々ともお話をさせていただきました。短時間・一場面の切り取りではありますが、それぞれに異なった課題を認識することができました。それらを踏まえながら出席した取締役会では、提起される議案が事前に十分検討された内容であることは勿論ですが、その議案に対し社外取締役も含め闊達な議論が行われており、執行と監視・監督が機能していると感じました。

### 社外取締役の目線からみた神奈川中央交通とは

当社は、公共の交通サービス、所謂インフラサービスを提供する事業が主であるため、その重要性とそれを持続させる責任の重さを感じます。その前提となるお客様視点での安全・安心のため、運転士の適性試験や技能訓練が頻繁に行われています。視察した研修センターでは、発車する・曲がる・停車する際の車内の揺れを低減する等のトレーニングを何時間も繰り返されるのを目の当たりにしました。これはそのごく一部ですが、一人の乗客として心強く感じました。

又、現場(現地)を視察した時に感じたことは、社員の皆さんが「神奈中」という会社にごく愛着があり、誇りを持っているということです。もっと地域に貢献したいという情熱を強く感じました。このようなメンバーと一緒にいれば、更なる企業価値の向上が実現できるはずと期待しています。

### 今後に向けた抱負

今年から長期ビジョン「Vision 2030 NEXT 神奈中」の飛躍期の第1ステージ「神奈中グループ中期経営計画(2024年度～2026年度)」がスタートしました。2030年に目指す姿を確実に実現するためには、この3年間の仕込みが非常に重要だと思っています。

社外取締役の役割は大きく

- 1 外部の立場・視点から客観的な意見やアドバイスを提示すること
  - 2 意思決定や業務執行に対し、社内倫理に囚われず客観的且つ公正な監視・監督をすること
- であると考えます。

異業種の事業会社に籍を置いている社外取締役として、ステークホルダーの皆様のご意見を拝聴し、「地域価値創造型企業」を持続的に実現できるようしっかりと務めを果たしていきたいと思っています。

### 独立、公正、多様な視点で経営を監督し、中期経営計画の実現に貢献します

この度社外取締役に就任し、まず感じましたことは、歴史的な厚み、そしてそれが市民、地域、株主など関係者の皆様の、信頼と安心感に繋がっているということです。地域価値創造型企業を目指す当社の貴重な財産、未来への発展のベースと思います。

私は長年、主に国土交通行政の分野で、陸、海、空の人やモノの流れに関わる仕事に、地域、国、そして国際と、多様な次元で携わってまいりました。この経験と知見を活かしながら、独立、公正、多様な視点で経営を監督し、企業価値の向上に尽くしたいと思います。

具体的には、進取の気性をもって、中期経営計画を実現することが重要であり、取締役会などを通じ、皆様とともに努力したいと考えています。



社外取締役  
森重 俊也

### 企業価値向上のため、一步踏みこんだ提言をしていきます

私はこれまで公認会計士として長年上場企業の監査業務に携わる一方で、株式公開を目指す企業の監査にも関与してまいりました。なかには未上場から現在ではその業界において世界の企業に引けを取らないほどに成長した会社もあり、監査を通じてその成長過程を見ることができた経験は今でも私の貴重な財産となっています。

安全・安心を最優先に考えた当社の事業活動への取り組みは、堅実さ、誠実さを感じさせますが、その一方で会社はチャレンジ精神を持ちながら成長することも必要です。監査等委員の監査として第一義的に求められるのは業務の適法性だと考えますが、そこでとどまらずに、会社にとってその業務が真に有益であるのか、企業価値向上につながるのか、さらに一步踏み込んで意見を述べていきたいと思っています。



社外取締役 監査等委員  
網本 重之

### 神奈中グループ発展のため、ガバナンスへの職責を果たします

私は、大手監査法人で監査業務を23年程経験し、その後、メーカーや投資会社の社外役員をする傍ら、クラウド会計システムの導入支援などを行っています。

外部監査や社外役員の立場は、基本的に「アウェー」です。「アウェー」では、会議や会計から入手できる情報には限界があり、事が起きたあとで、騒ぐか火消しにまわるかしかない場面が生じがちです。そこで私が決めていることは、「ホーム」側の誰かから「話がある。」と言われたら、いかなる内容であれすぐに会いに行く、ということです。

私は、一地域住民としても神奈中グループには大いに夢や希望を抱いております。これからも神奈中グループが健全に発展し持続していくことを願い、ガバナンスの職責を果たしていきたいと思っています。



社外取締役 監査等委員  
片桐 春美



## 11年主要財務データ

(百万円)

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
<b>経営成績関連</b>											
売上高	110,237	108,619	111,543	115,525	113,763	114,809	112,702	90,915	97,777	103,865	117,067
営業利益	6,085	6,593	6,815	6,810	6,481	6,606	5,329	△5,940	1,008	4,323	7,516
経常利益	5,672	6,386	6,425	6,713	6,476	6,789	5,470	△5,354	2,586	4,910	7,747
税金等調整前当期純利益	6,142	6,500	5,738	6,082	6,542	6,354	4,526	△6,735	2,849	2,928	5,009
親会社株主に帰属する当期純利益	3,497	3,723	3,131	3,977	4,236	4,089	2,044	△8,516	1,838	1,149	3,262
包括利益	2,034	7,258	2,151	3,651	5,168	4,985	1,018	△4,463	△1,445	213	6,886
設備投資額	7,024	5,908	8,868	8,961	7,479	8,679	13,480	7,698	6,125	8,793	7,431
減価償却費	5,617	5,599	5,479	5,834	6,355	6,379	6,758	7,070	6,608	5,873	5,251
EBITDA*1	11,703	12,192	12,294	12,644	12,836	12,986	12,088	1,129	7,617	10,197	12,767
<b>キャッシュ・フロー関連</b>											
営業活動によるキャッシュ・フロー	8,262	10,077	6,750	7,894	9,970	10,375	9,632	40	11,753	4,891	9,671
投資活動によるキャッシュ・フロー	△4,988	△4,354	△7,222	△7,776	△5,979	△4,937	△8,146	△6,257	△4,237	△6,518	△5,792
財務活動によるキャッシュ・フロー	△3,448	△5,643	206	57	△3,813	△5,110	△2,091	6,640	△6,726	843	△3,331
現金及び現金同等物の期中増減額	△174	79	△265	175	177	327	△604	423	789	△783	547
現金及び現金同等物の期末残高	2,301	2,380	2,114	2,290	2,468	2,795	2,191	2,614	3,404	2,621	3,169
フリー・キャッシュ・フロー*2	3,274	5,722	△472	117	3,990	5,438	1,486	△6,216	7,516	△1,626	3,879
<b>バランスシート関連</b>											
純資産	39,377	45,988	47,822	51,036	55,766	60,064	60,556	55,156	53,160	52,879	59,272
株主資本	32,923	36,002	38,821	42,364	46,165	49,594	51,117	42,268	43,717	44,375	47,146
総資産	136,853	141,883	144,031	148,234	149,533	153,176	156,154	159,058	146,906	150,568	159,191
有利子負債残高(リース含む)	57,148	52,880	54,540	56,401	53,744	52,410	55,822	63,794	57,686	59,143	56,338
<b>1株当たり情報関連*3</b>											
1株当たり純資産額(円)	584.44	687.62	714.04	763.02	4,178.53	4,533.08	4,557.04	4,140.66	3,971.82	3,930.67	4,414.38
1株当たり配当額(円)	5.00	5.00	6.00	7.00	21.00	40.00	40.00	20.00	40.00	40.00	60.00
1株当たり当期純利益金額(円)	56.52	60.28	50.78	64.50	343.51	332.64	166.61	△693.97	149.79	93.65	265.88
<b>財務指標関連</b>											
売上高営業利益率(%)	5.5	6.1	6.1	5.9	5.7	5.8	4.7	△6.5	1.0	4.2	6.4
ROA(総資産経常利益率)(%)*4	4.1	4.6	4.5	4.6	4.4	4.5	3.5	△3.4	1.7	3.3	5.0
ROE(自己資本当期純利益率)(%)*5	9.9	9.5	7.3	8.7	8.6	7.6	3.6	△16.0	3.7	2.4	6.4
有利子負債(リース含む)/EBITDA倍率(倍)	4.9	4.3	4.4	4.5	4.2	4.0	4.6	56.5	7.6	5.8	4.4
自己資本比率(%)	26.3	29.7	30.4	31.6	34.5	36.3	35.8	31.9	33.2	32.0	34.0
D/Eレシオ(倍)*6	1.6	1.2	1.2	1.2	1.0	0.9	1.0	1.3	1.2	1.2	1.0
インタレスト・カバレッジ・レシオ(倍)*7	11.6	15.6	11.0	17.8	23.2	29.6	27.8	0.1	33.1	14.4	24.9
PER(株価収益率)(倍)	9.2	9.7	13.2	11.0	11.2	11.4	23.9	—	23.2	34.8	12.0
連結配当性向(%)	8.8	8.3	11.8	10.9	10.2	12.0	24.0	—	26.7	42.7	22.6
DOE(株主資本配当率)(%)*8	1.0	0.9	1.0	1.1	0.9	1.0	1.0	0.5	1.1	1.1	1.6
<b>その他</b>											
発行済株式総数(株)*3	63,000,000	63,000,000	63,000,000	63,000,000	12,600,000	12,600,000	12,600,000	12,600,000	12,600,000	12,600,000	12,600,000
連結従業員数(人)*9	7,864	7,864	7,804	7,729	7,514	7,336	7,224	7,007	6,798	6,605	6,542
単体従業員数(人)*9	2,732	2,720	2,703	3,101	2,496	2,461	2,236	2,211	2,169	2,098	2,042

\*1 EBITDA=営業利益+減価償却費

\*2 フリー・キャッシュ・フロー=営業活動によるキャッシュ・フロー+投資活動によるキャッシュ・フロー

\*3 2017年10月1日に、5株を1株にする株式併合を実施しました。

\*4 ROA=経常利益/総資産(期首期末平均)

\*5 ROE=親会社株主に帰属する当期純利益/自己資本(期首期末平均)

\*6 D/Eレシオ=有利子負債/自己資本

\*7 インタレスト・カバレッジ・レシオ=営業活動によるキャッシュ・フロー/利息の支払額

\*8 DOE=年間配当総額/株主資本(期首期末平均)

\*9 従業員数は就業人員数を記載しております。

(注)1. 2018年度より「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」(企業会計基準第28号 2018年2月16日)等を適用しており、2017年度以前の実績の組替え等を行っています。

2. 2021年度より「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号)等を適用していますが、2020年度以前の実績の組替えは行っていません。

3. 2020年度のPER(株価収益率)及び配当性向については、当期純損失のため記載しておりません。

## 会社情報 (2024年3月31日現在)

### 会社概要

商号	神奈川中央交通株式会社 (英文Kanagawa Chuo Kotsu Co.,Ltd.)
本社	〒254-0811 神奈川県平塚市八重咲町6番18号
設立	1921年6月5日
資本金	31億6,000万円
従業員数	2,042名

### 事業内容・グループ会社 (2024年3月31日現在)

事業の内容	会社名		
旅客自動車事業	乗合バス事業	神奈川中央交通(株) 神奈川中央交通東(株) 神奈川中央交通西(株)	
	貸切バス事業	神奈中観光(株)	
	タクシー事業	神奈中タクシー(株) (株)海老名相中	
	不動産事業	賃貸事業	神奈川中央交通(株) 神奈中タクシー(株) 神中興業(株)
		分譲事業	神奈川中央交通(株)
		自動車販売事業	商用車販売事業
輸入車販売事業	神奈中相模ヤナセ(株)		
その他の事業	流通事業		(株)神奈中商事
	レジャー・スポーツ事業	(株)神奈中スポーツデザイン	
	飲食・娯楽事業	(株)神奈中システムプラン	
	ホテル事業	神奈川中央交通(株) (株)ブランドホテル神奈中	
	自動車整備事業	神中興業(株)	
	その他	(株)アドベル	
		(株)神奈中情報システム	
		横浜ビルシステム(株)	
		(株)神奈中アカウンティングサービス 横浜車輛工業(株)	
	関連会社	その他	大山観光電鉄(株) (株)朋栄

(注)神奈川中央交通(株)および神奈中タクシー(株)、神中興業(株)は複数の事業を展開しております。  
 (注)2023年4月1日付で、横浜ビルシステム(株)は(株)オリエンタサービスを吸収合併いたしました。  
 (注)(株)小田急保険サービスは、2023年11月24日付で全株式を売却したことにより、関連会社から除外しております。  
 (注)2024年1月1日付で、神奈川中央交通(株)は会社分割(簡易吸収分割)により、飲食・娯楽事業を(株)神奈中システムプランに承継いたしました。  
 (注)2024年7月1日付で、(株)アドベルは、(株)神奈中商事を吸収合併し、商号を(株)神奈中商事に変更いたしました。

## 株式情報 (2024年3月31日現在)

### 株式基本情報

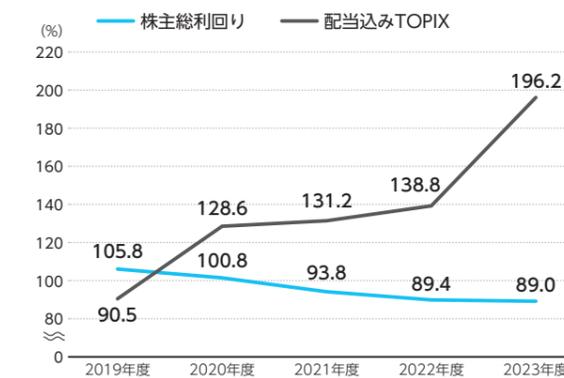
上場取引所	東京証券取引所プライム市場
証券コード	9081
単元株式数	100株
事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	毎年6月
株主名簿管理人	三井住友信託銀行株式会社 〒100-8233 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
株主数	6,047名
発行済株式の総数	12,600,000株
発行可能株式総数	50,400,000株
会計監査人	EY新日本有限責任監査法人

### 大株主

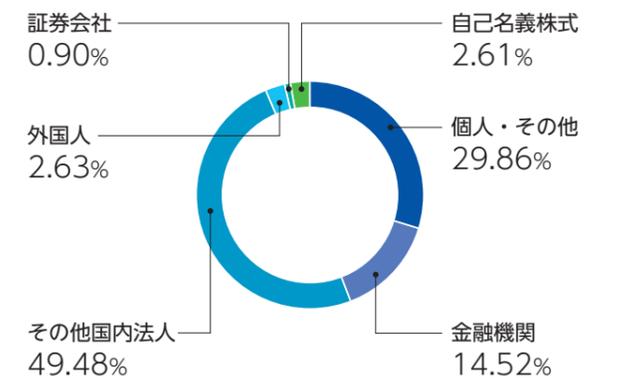
株主名	所有株式数 (千株)	持株比率 (%)
小田急電鉄株式会社	5,572	45.41
株式会社横浜銀行	612	4.99
日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	546	4.45
横浜ゴム株式会社	240	1.96
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	154	1.26
朝日生命保険相互会社	120	0.98
第一生命保険株式会社	102	0.83
明治安田生命保険相互会社	101	0.83
JP MORGAN CHASE BANK 385781	81	0.67
損害保険ジャパン株式会社	80	0.65
日本生命保険相互会社	80	0.65

(注)1. 当社は自己株式328千株を所有しておりますが、上記大株主からは除外しております。  
 2. 上記持株比率は自己株式を控除して計算しております。

### 株主総利回り(Total Shareholder Return)の推移



### 所有者別株式分布状況



### 株価・出来高推移

