

## 川崎汽船株式会社の トランジション・リンク・ファイナンス・フレームワークに 係る第三者意見(レビュー)

株式会社日本格付研究所（JCR）は、川崎汽船のトランジション・リンク・ファイナンス・フレームワークが改訂されたことに伴ってレビューを行い、第三者意見を提出しました。

### <要約>

本第三者意見書は、川崎汽船株式会社が2021年7月に策定し、その後2021年11月に改訂を行ったトランジション・リンク・ファイナンスフレームワーク（本フレームワーク）について、クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック（CTFH）、クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針（CTF 基本指針）（CTFH および CTF 基本指針を総称して CTFH 等）、サステナビリティ・リンク・ローン原則（SLLP）、サステナビリティ・リンク・ボンド原則（SLBP）、グリーンローンおよびサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（ガイドライン）（SLLP、SLBP および環境省ガイドラインを総称して「SLLP 等」）への適合性を確認したものである。2021年11月の改訂は、川崎汽船の「K Line 環境ビジョン 2050」における2050年の目標が変更となったこと、本フレームワークによる資金調達の対象に連結子会社を加えること等を受けて行われ、株式会社日本格付研究所（JCR）は、改訂された本フレームワークについて、CTFH 等および SLLP 等で推奨されている評価の透明性および客観性確保のため、独立した第三者機関として、(1)川崎汽船のトランジション戦略とその妥当性、(2)川崎汽船のサステナビリティ戦略とキー・パフォーマンス・インディケーター（KPI）およびサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPTs）の設定、(3)融資条件と期中のモニタリング体制について第三者評価を行った。なお、川崎汽船のGHG 排出量の実績及び削減目標、トランジション戦略や取り組みには、連結子会社（船舶保有子会社を含む当社持分 50%超の子会社）も含めており、グループ一体でトランジション戦略の実現を推進していることを確認している。

#### (1) 川崎汽船の事業概要、トランジション戦略とその妥当性について

川崎汽船株式会社は、1919年に川崎造船所（現：川崎重工業）から分離して設立された海運業を母体とする総合物流企業であり、国内海運大手3社の一角である。川崎汽船および連結子会社（「K」LINE グループ）は「ドライバルク」、「エネルギー資源」、「製品物流」の3つの事業セグメントを展開している。川崎汽船は、自動車船、ドライバルク船、LNG 船で世界有数の船隊規模を誇り、国内外に優良な顧客基盤を有している。他方、海運大手のなかでは、油槽船および海運以外の事業規模が小さい。2021年3月期のセグメント別売上構成比は、ドライバルク 29.1%、エネルギー資源 12.4%、製品物流 54.3%であった。

川崎汽船は、2015年に業界に先駆けて2050年までの長期環境ビジョン（「K」LINE 環境ビジョン 2050）を発表し、CO<sub>2</sub> 排出量の半減と重大事故ゼロを掲げた。2019年のマイルストーンとして置いたCO<sub>2</sub> 削減目標である「2019年までに2011年比でCO<sub>2</sub> 排出量 10%減」を2015年度には前倒しで達成したため、2016年6月に「2030年までにCO<sub>2</sub> 排出効率 25%減（2011年比）」という新たな目標を設定した。2020年6月には、「K」LINE 環境ビジョン 2050 の改訂版を発表したほか、2021年11月には2050年の目標についてさらに改訂を行った。脱炭素化に係る現時点での2030年中期マイルストーンおよび2050年の目標設定は以下の通りである。

- ・2030年までに、CO<sub>2</sub> 排出効率（輸送量あたりのCO<sub>2</sub> 排出量）を2008年比 50%改善
- ・2050年までに、GHG 排出量ネットゼロに挑戦する（左記目標へのロードマップは将来改訂※）

※現時点でロードマップ策定済の2050年目標は、GHG排出量を半減（CO<sub>2</sub>排出効率を2008年比70%改善）

川崎汽船は2015年に策定した「K Line 環境ビジョン2050」の目標の一部、2019年に前倒しで達成した。これを受けて同社は新たに見直しを行い、中長期的な目標として、2030年の中期マイルストーン「CO<sub>2</sub>排出効率2008年比50%改善」を設定した。2050年の目標「GHG排出量ネットゼロに挑戦する」と共に目標達成に向けたアクション・プラン推進に関する複数の専門的知見を有するプロジェクトチームを、GHG削減戦略委員会の直下に設置して実行している。

川崎汽船では、既にLNG焚きの自動車船（Century Highway Green）をはじめとするLNG焚きの船舶の導入や、統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」の導入による安全に配慮した経済的な運航を実施しており、2020年時点でCO<sub>2</sub>排出効率は、2008年比38%減を達成している。また、欧州AIRBUS社の子会社であるAIRSEAS社と共同開発している自動カイト（凐）システムである「Seawing」についても近い将来に導入予定である。

また、2021年から5年間で1,000億円規模の投資計画を予定している。その中では、環境技術関連で250億円、脱・低炭素に資する新事業への投資で100億円、LNG燃料等の代替燃料焚き船舶への投資で500～700億円の投資を予定しており、これらによって2030年および2050年の目標達成に向けて代替燃料/脱炭素関連の新技术・新案件への投資を進めていく予定である。

JCRでは、上記トランジション戦略ならびに具体的な方針に関して、CTFH等の4要素を満たしていると評価している。また、川崎汽船のトランジション戦略は、国際的な目標より高く、今後5年間の投資計画の策定をしたことも透明性を高めたと評価している。

## (2) 川崎汽船のサステナビリティ戦略とKPI・SPTsの設定について

川崎汽船は、本フレームワークに基づき実施する個別トランジション・リンク・ローン及び/又はトランジション・リンク・ボンド（以下、総称して本ファイナンス）において、以下のKPI、SPTsを設定することをJCRが確認した。

KPI1：ファイナンス全期間における毎年のGHG総排出量

SPT1：2050年までの2008年比▲50%の削減目標を線形補間し各年度目標を設定

KPI2：ファイナンス全期間における毎年のトンマイルあたりのCO<sub>2</sub>排出量

SPT2：2030年までの2008年比▲50%の削減目標を線形補間し各年度目標を設定

KPI3：CDP評価<sup>1</sup>

SPT3：A-以上の評価の維持

川崎汽船は、本フレームワークにおいて、「K LINE 環境ビジョン2050」で設定された上記テーマの2つであるCO<sub>2</sub>排出効率およびGHG総排出量をKPIとして設定し、それぞれのKPIについて、2030年、2050年の目標から線形補間によって各年度のSPTsを設定した。

なお、上記環境ビジョンは2021年11月に改訂され、2050年の目標について「GHG排出ネットゼロ」へ挑戦することが川崎汽船から公表されているが、GHG排出量ネットゼロへのロードマップは将来の改訂となっているため、本フレームワークにおけるKPIとしては、2020年に改訂された環境ビジョン2050の目標数値である、2050年時点の2008年比GHG総排出量（ロードマップ策定済）を用いる。

上記のKPIについては、いずれも国際海事機関(IMO)が設定した目標と整合的であり、SPTsに関しても、川崎汽船が設定した内容は、2030年、2050年の目標年度の数値については、IMOが設定した数値目標と同等（2050年）あるいは上回っている（2030年）。さらに、2030年、2050年の目標数値から線形補間を行い各年度のCO<sub>2</sub>排出効率およびGHG排出量について目標を定め、毎年目標達成を求めていることから、有意義かつ野心的な目標設定であるとJCRでは評価している。

また、川崎汽船はKPIとしてCDP気候変動スコアについて設定し、その達成状況に貸出条件を連動させる仕組みとした。CDPは、企業が環境および天然資源に及ぼす影響を開示し、負の影響を低減するための

<sup>1</sup> CDPは、英国の慈善団体が管理する非政府組織（NGO）であり、投資家、企業、国家、地域、都市が自らの環境影響を管理するためのグローバルな情報開示システムを運営している。2000年の発足以来、グローバルな環境課題に関するエンゲージメント（働きかけ）の改善に努めてきた。日本では2005年より活動している。（出所：CDPウェブサイト <https://japan.cdp.net/>）

行動をとるよう動機付けることを目的に、独立した第三者として企業が提出した回答書についてスコアリングを実施・公表している。CDP 気候変動レポート 2020 によれば、日本企業を対象とした調査では、FTSE ジャパンインデックスに該当する企業を基本として選定した 500 社（ジャパン 500）を中心に質問状を送付しており、全回答企業数はジャパン 500 選定企業で 327 社、ジャパン 500 に該当しない企業も含めると 375 社であった。ジャパン 500 における回答企業のスコア分布としては、A が 16%、A- が 21%、B が 30% となっている。従って、A- 以上を維持することは、上位 37% を目指すことであり、相対的に野心度がある目標設定である。川崎汽船は 2016 年から 2021 年 12 月に公表された 2021 年まで 6 年連続で「A」評価を受けており、6 年連続で A 評価を取得した日本企業では 4 社のみである。毎年 CDP の質問に回答を行い、最高評価を取得し続けることは相応に組織体制・サステナビリティ推進体制等に負荷をかけることから、川崎汽船が SPT として「A-」以上を今後も取得し続けることを設定することは、野心的かつ有意義な目標設定である。

### (3) ファイナンス条件と期中のモニタリング体制について

JCR は、ファイナンス条件におけるインセンティブ内容について、インパクト指標のモニタリングは、年に 1 回、スコア結果を川崎汽船が受領次第速やかに公表予定であること、償還期限または返済期限到来時に最終的なサステナビリティ達成度についても公表予定であることを確認した。また、償還期限または返済期限到来年に川崎汽船および JCR で本ファイナンスに係る振り返りを行い、SPTs の達成状況に加え、川崎汽船および社会に対するインパクトの発現状況を評価することとしている。なお、SPTs 1, 2 に係る GHG 排出量については、第三者検証を毎年取得する体制となっていることも併せて確認した。

以上の考察から、JCR は、今回の第三者意見提供対象である川崎汽船に対する本フレームワークが、CTFH 等および SLLP 等に適合していることを確認した。

**\* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。**

## 第三者意見

評価対象：トランジション・リンク・ファイナンス・フレームワーク  
借入人・発行体：川崎汽船株式会社

2022年1月20日  
株式会社 日本格付研究所

## 目次

<要約>	- 3 -
I. 第三者意見の位置づけと目的	- 6 -
II. 第三者意見対象の概要	- 6 -
III. 本フレームワークのCTFH等、SLLP等との適合性確認	- 7 -
1. 本フレームワークのサステナビリティとの関係性	- 7 -
2. 川崎汽船の中長期経営計画とトランジション戦略	- 7 -
3. クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブックで求められる項目との整合性	- 13 -
3-1. 要素1：発行体の移行戦略とガバナンス	- 13 -
3-2. 要素2：企業のビジネスモデルにおける環境面の重要課題であること	- 15 -
3-3. 要素3：科学的根拠に基づいていること	- 15 -
3-4. 要素4：トランジションに係る投資計画について透明性が担保されていること	- 16 -
4. サステナビリティ・リンク・ローン原則等との整合性：原則1 KPI選定の妥当性について	- 18 -
4-1. 評価の視点	- 18 -
4-2. 評価対象の現状とJCRの評価	- 18 -
5. サステナビリティ・リンク・ローン原則等との整合性：原則2 SPTsの測定について	- 19 -
5-1. 評価の視点	- 19 -
5-2. 評価対象の現状とJCRの評価	- 19 -
5-3. JCRによるインパクト評価	- 22 -
6. サステナビリティ・リンク・ローン原則等との整合性：原則3 ローンおよび債券の特性（経済条件）について	- 25 -
6-1. 評価の視点	- 25 -
6-2. 評価対象の現状とJCRの評価	- 25 -
7. サステナビリティ・リンク・ローン原則等との整合性：原則4、5 レポーティングと検証について	- 26 -
7-1. 評価の視点	- 26 -
7-2. 評価対象の現状とJCRの評価	- 26 -
8. CTFH等およびSLLP等との適合性に係る結論	- 27 -

## <要約>

本第三者意見書は、川崎汽船株式会社が2021年7月に策定し、その後2021年11月に改訂を行ったトランジション・リンク・ファイナンスフレームワーク（本フレームワーク）について、クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック（CTFH）<sup>1</sup>、クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針<sup>2</sup>（CTF基本指針）（CTFHおよびCTF基本指針を総称してCTFH等）、サステナビリティ・リンク・ローン原則（SLLP）<sup>3</sup>、サステナビリティ・リンク・ボンド原則（SLBP）<sup>4</sup>、グリーンローンおよびサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（ガイドライン）（SLLP、SLBPおよび環境省ガイドラインを総称して「SLLP等」）への適合性を確認したものである。2021年11月の改訂は、川崎汽船の「K Line 環境ビジョン2050」における2050年の目標が変更となったこと、本フレームワークによる資金調達の対象に連結子会社を加えること等を受けて行われ、株式会社日本格付研究所（JCR）は、改訂された本フレームワークについて、CTFH等およびSLLP等で推奨されている評価の透明性および客観性確保のため、独立した第三者機関として、(1)川崎汽船のトランジション戦略とその妥当性、(2)川崎汽船のサステナビリティ戦略とキー・パフォーマンス・インディケーター（KPI）およびサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPTs）の設定、(3)融資条件と期中のモニタリング体制について第三者評価を行った。なお、川崎汽船のGHG排出量の実績及び削減目標、トランジション戦略や取り組みには、連結子会社（船舶保有子会社を含む当社持分50%超の子会社）も含めており、グループ一体でトランジション戦略の実現を推進していることを確認している。

### (1) 川崎汽船の事業概要、トランジション戦略とその妥当性について

川崎汽船株式会社は、1919年に川崎造船所（現：川崎重工業）から分離して設立された海運業を母体とする総合物流企業であり、国内海運大手3社の一角である。川崎汽船および連結子会社（「K」LINEグループ）は「ドライバルク」、「エネルギー資源」、「製品物流」の3つの事業セグメントを展開している。川崎汽船は、自動車船、ドライバルク船、LNG船で世界有数の船隊規模を誇り、国内外に優良な顧客基盤を有している。他方、海運大手のなかでは、油槽船および海運以外の事業規模が小さい。2021年3月期のセグメント別売上構成比は、ドライバルク29.1%、エネルギー資源12.4%、製品物流54.3%であった。

川崎汽船は、2015年に業界に先駆けて2050年までの長期環境ビジョン（「K」LINE環境ビジョン2050）を発表し、CO<sub>2</sub>排出量の半減と重大事故ゼロを掲げた。2019年のマイルストーンとして置いたCO<sub>2</sub>削減目標である「2019年までに2011年比でCO<sub>2</sub>排出量10%減」を2015年度には前倒しで達成したため、2016年6月に「2030年までにCO<sub>2</sub>排出効率25%減（2011年比）」という新たな目標を設定した。2020年6月には、「K」LINE環境ビジョン2050の改訂版を発表したほか、2021年11月には2050年の目標についてさらに改訂を行った。脱炭素化に係る現時点での2030年中期マイルストーンおよび2050年の目標設定は以下の通りである。

- ・2030年までに、CO<sub>2</sub>排出効率（輸送量あたりのCO<sub>2</sub>排出量）を2008年比50%改善

<sup>1</sup> 2020年12月 International Capital Market Association (ICMA)制定。

<sup>2</sup> 2021年5月 金融庁、経済産業省、環境省制定

<sup>3</sup> 2021年5月改定 Loan Market Association (LMA)、Asia Pacific Loan Market Association (APLMA) および Loan Syndication and Trading Association (LSTA) 制定。

<sup>4</sup> 2020年7月 International Capital Market Association (ICMA)制定。

・2050年までに、GHG排出量ネットゼロに挑戦する（左記目標へのロードマップは将来改訂※）  
※現時点でロードマップ策定済の2050年目標は、GHG排出量を半減（CO<sub>2</sub>排出効率を2008年比70%改善）

川崎汽船は2015年に策定した「K Line 環境ビジョン2050」の目標を一部、2019年に前倒しで達成した。これを受けて同社は新たに見直しを行い、中長期的な目標として、2030年の中期マイルストーン「CO<sub>2</sub>排出効率2008年比50%改善」を設定した。2050年の目標「GHG排出量ネットゼロに挑戦する」と共に目標達成に向けたアクション・プラン推進に関する複数の専門的知見を有するプロジェクトチームを、GHG削減戦略委員会の直下に設置して実行している。

川崎汽船では、既にLNG焚きの自動車船（Century Highway Green）をはじめとするLNG焚きの船舶の導入や、統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」の導入による安全に配慮した経済的な運航を実施しており、2020年時点でCO<sub>2</sub>排出効率は、2008年比38%減を達成している。また、欧州AIRBUS社の子会社であるAIRSEAS社と共同開発している自動カイト（凧）システムである「Seawing」についても近い将来に導入予定である。

また、2021年から5年間で1,000億円規模の投資計画を予定している。その中では、環境技術関連で250億円、脱・低炭素に資する新事業への投資で100億円、LNG燃料等の代替燃料焚き船舶への投資で500～700億円の投資を予定しており、これらによって2030年および2050年の目標達成に向けて代替燃料/脱炭素関連の新技术・新案件への投資を進めていく予定である。

JCRでは、上記トランジション戦略ならびに具体的な方針に関して、CTFH等の4要素を満たしていると評価している。また、川崎汽船のトランジション戦略は、国際的な目標より高く、今後5年間の投資計画の策定をしたことも透明性を高めたと評価している。

## (2) 川崎汽船のサステナビリティ戦略とKPI・SPTsの設定について

川崎汽船は、本フレームワークに基づき実施する個別トランジション・リンク・ローン及び/又はトランジション・リンク・ボンド（以下、総称して本ファイナンス）において、以下のKPI、SPTsを設定することをJCRが確認した。

KPI1：ファイナンス全期間における毎年のGHG総排出量

SPT1：2050年までの2008年比▲50%の削減目標を線形補間し各年度目標を設定

KPI2：ファイナンス全期間における毎年のトンマイルあたりのCO<sub>2</sub>排出量

SPT2：2030年までの2008年比▲50%の削減目標を線形補間し各年度目標を設定

KPI3：CDP評価<sup>5</sup>

SPT3：A-以上の評価の維持

<sup>5</sup> CDPは、英国の慈善団体が管理する非政府組織（NGO）であり、投資家、企業、国家、地域、都市が自らの環境影響を管理するためのグローバルな情報開示システムを運営している。2000年の発足以来、グローバルな環境課題に関するエンゲージメント（働きかけ）の改善に努めてきた。日本では2005年より活動している。（出所：CDPウェブサイト <https://japan.cdp.net/>）

川崎汽船は、本フレームワークにおいて、「K」LINE 環境ビジョン 2050」で設定された上記テーマの 2 つである CO<sub>2</sub> 排出効率および GHG 総排出量を KPI として設定し、それぞれの KPI について、2030 年、2050 年の目標から線形補間によって各年度の SPTs を設定した。

なお、上記環境ビジョンは 2021 年 11 月に改訂され、2050 年の目標について「GHG 排出ネットゼロ」へ挑戦することが川崎汽船から公表されているが、GHG 排出量ネットゼロへのロードマップは将来の改訂となっているため、本フレームワークにおける KPI としては、2020 年に改訂された環境ビジョン 2050 の目標数値である、2050 年時点の 2008 年比 GHG 総排出量（ロードマップ策定済）を用いる。

上記の KPI については、いずれも国際海事機関(IMO)が設定した目標と整合的であり、SPTs に関しても、川崎汽船が設定した内容は、2030 年、2050 年の目標年度の数値については、IMO が設定した数値目標と同等（2050 年）あるいは上回っている（2030 年）。さらに、2030 年、2050 年の目標数値から線形補間を行い各年度の CO<sub>2</sub> 排出効率および GHG 排出量について目標を定め、毎年目標達成を求めていることから、有意義かつ野心的な目標設定であると JCR では評価している。

また、川崎汽船は KPI として CDP 気候変動スコアについて設定し、その達成状況に貸出条件を連動させる仕組みとした。CDP は、企業が環境および天然資源に及ぼす影響を開示し、負の影響を低減するための行動をとるよう動機付けることを目的に、独立した第三者として企業が提出した回答書についてスコアリングを実施・公表している。CDP 気候変動レポート 2020 によれば、日本企業を対象とした調査では、FTSE ジャパンインデックスに該当する企業を基本として選定した 500 社（ジャパン 500）を中心に質問状を送付しており、全回答企業数はジャパン 500 選定企業で 327 社、ジャパン 500 に該当しない企業も含めると 375 社であった。ジャパン 500 における回答企業のスコア分布としては、A が 16%、A- が 21%、B が 30%となっている。従って、A- 以上を維持することは、上位 37%を目指すことであり、相対的に野心度がある目標設定である。川崎汽船は 2016 年から 2021 年 12 月に公表された 2021 年まで 6 年連続で「A」評価を受けており、6 年連続で A 評価を取得した日本企業では 4 社のみである。毎年 CDP の質問に回答を行い、最高評価を取得し続けることは相応に組織体制・サステナビリティ推進体制等に負荷をかけることから、川崎汽船が SPT として「A-」以上を今後も取得し続けることを設定することは、野心的かつ有意義な目標設定である。

### (3) ファイナンス条件と期中のモニタリング体制について

JCR は、ファイナンス条件におけるインセンティブ内容について、インパクト指標のモニタリングは、年に 1 回、スコア結果を川崎汽船が受領次第速やかに公表予定であること、償還期限または返済期限到来時に最終的なサステナビリティ達成度についても公表予定であることを確認した。また、償還期限または返済期限到来年に川崎汽船および JCR で本ファイナンスに係る振り返りを行い、SPTs の達成状況に加え、川崎汽船および社会に対するインパクトの発現状況を評価することとしている。なお、SPTs1, 2 に係る GHG 排出量については、第三者検証を毎年取得する体制となっていることも併せて確認した。

以上の考察から、JCR は、今回の第三者意見提供対象である川崎汽船に対する本フレームワークが、CTFH 等および SLLP 等に適合していることを確認した。

## I. 第三者意見の位置づけと目的

JCR は、本フレームワークに対して、CTFH 等および SLLP 等に即した第三者評価を行った。CTF とは、気候変動への対策を検討している企業が、脱炭素社会の実現に向けて、長期的な戦略に則った温室効果ガス削減の取組を行っている場合にその取組を支援することを目的とした金融手法を言う。SLL および SLB とは、発行体・借入人が予め設定した意欲的な SPTs の達成にインセンティブ付けを行うことで、発行体・借入人および貸付人または投資家が持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとした、ローン商品、コミットメントライン等融資枠または債券のことを言う。

CTFH は、4 つの要素からなる。要素 1 は、発行体の移行戦略とガバナンス、要素 2 は、企業のビジネスモデルにおける環境面の重要課題であること、要素 3 は、科学的根拠に基づいていること、要素 4 は、トランジションに係る投資計画について透明性が担保されていることである。

SLLP 等は、5 つの原則からなる。第 1 原則は、KPI の選択、第 2 原則は、SPTs の測定、第 3 原則は、ローンまたは債券の特性、第 4 原則は、レポートイング、第 5 原則は、検証である。

本第三者意見の目的は、CTF 基本指針および SLLP および SLBP 第 5 原則で推奨されている評価の透明性および客観性確保のため、JCR が独立した第三者機関として、本フレームワークの SLLP および SLBP 第 1 原則～第 5 原則およびガイドラインへの適合性の確認を行うと共に、CTFH の 4 要素および CTF 基本指針への適合性についても確認を行うことである。

## II. 第三者意見対象の概要

今回の評価対象は、川崎汽船株式会社が 2021 年 9 月に作成し、11 月に改訂を行ったトランジション・リンク・ファイナンス・フレームワークである。以下は、本第三者意見に含まれる評価項目である。

1. 本フレームワークのサステナビリティとの関係性
2. 川崎汽船の中長期経営計画とトランジション戦略
3. CTFH で求められる項目との整合性
4. SLLP 等との整合性（原則 1）KPI 選定の妥当性について
5. SLLP 等との整合性（原則 2）SPTs の測定について
6. SLLP 等との整合性（原則 3）ローンおよび債券の特性（経済条件）について
7. SLLP 等との整合性（原則 4）レポートイングと検証について
8. CTFH 等および SLLP 等との適合性に係る結論

### III. 本フレームワークのCTFH等、SLLP等との適合性確認

#### 1. 本フレームワークのサステナビリティとの関係性

川崎汽船は、トランジション・リンク・ファイナンス・フレームワークに基づく資金調達に際し、同社のマテリアリティで重視している取り組みに関連した3つのKPIおよびSPTsを以下の通り設定した。本KPIおよびSPTsは、次項で詳述の通り、同社のサステナビリティ戦略における最重要課題の一つである。

KPI1：ファイナンス全期間における毎年のGHG総排出量

SPT1：2050年までの2008年比▲50%の削減目標を線形補間し各年度目標を設定。

KPI2：ファイナンス調達全期間における毎年のトンマイルあたりのCO<sub>2</sub>排出量

SPT2：2030年までの2008年比▲50%の削減目標を線形補間し各年度目標を設定。

KPI3：CDP評価

SPT3：A-以上の評価の維持

#### 2. 川崎汽船の中長期経営計画とトランジション戦略

##### <事業概要>

川崎汽船株式会社は、1919年に川崎造船所（現：川崎重工業）から分離して設立された海運業を母体とする総合物流企業であり、国内海運大手3社の一角である。川崎汽船および連結子会社（“K” LINE グループ）は「ドライバルク」、「エネルギー資源」、「製品物流」の3つの事業セグメントを展開している。川崎汽船は、自動車船、ドライバルク船、LNG 船で世界有数の船隊規模を誇り、国内外に優良な顧客基盤を有している。他方、海運大手のなかでは、油槽船および海運以外の事業規模が小さい。2021年3月期のセグメント別売上構成比は、ドライバルク 29.1%、エネルギー資源 12.4%、製品物流 54.3%であった。

川崎汽船は、2015年に業界に先駆けて2050年までの長期環境ビジョン（“K” LINE 環境ビジョン2050）を発表し、CO<sub>2</sub>排出量の半減と重大事故ゼロを掲げた。2019年のマイルストーンとして置いたCO<sub>2</sub>削減目標である「2019年までに2011年比でCO<sub>2</sub>排出量10%減」を2015年度には前倒しで達成したため、2016年6月に「2030年までにCO<sub>2</sub>排出効率25%減（2011年比）」という新たな目標を設定した。2020年6月には、“K” LINE 環境ビジョン2050の改訂版を発表したほか、2021年11月にはさらに2050年の目標について改訂を行った。同ビジョンで掲げた脱・低炭素化に係る2030年中期マイルストーンおよび2050年の目標設定は以下の通りである。

- ・2030年までに、CO<sub>2</sub>排出効率（輸送量あたりのCO<sub>2</sub>排出量）を2008年比50%改善
  - ・2050年までに、GHG排出量ネットゼロに挑戦する（左記目標へのロードマップは将来改訂※）
- ※現時点でロードマップ策定済の2050年目標は、GHG排出量を半減（CO<sub>2</sub>排出効率を2008年比70%改善）

< 中期経営計画 ローリングプラン >

川崎汽船では、2020年8月に中期経営計画を発表している。この中期経営計画では、2020年代半ばに向けた川崎汽船の目指すべき方針を記載しており、1年ごとに計画をローリングしている。2021年度の経営計画のテーマでは、「すべてのステークホルダーに選ばれ続ける会社」をテーマの一つとして、「新たな環境負荷低減に向けた技術を磨き、全てのステークホルダーに選ばれ続ける会社を目指す」としている。

また、「脱炭素とサステナビリティ経営への取組み」として、具体的な取り組みの中で、LNG燃料焚きの自動車船の竣工やLNG燃料供給船、K-IMSの実装拡大、HySTRA<sup>6</sup>の始動など、“K”LINE 環境ビジョン 2050 で目標年とされる 2030 年の中間マイルストーンや 2050 年の目標達成に向けた取り組みを行っていくことを表明している。

【川崎汽船 サステナビリティ経営に基づく成長戦略のロードマップ】

具体的な取組み	<b>環境ビジョン2030目標</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>LNG燃料船、省エネ機器導入、オペレーションの最適化、船型大型化の進捗により2030年の目標である排出効率50%改善達成へ目途</li> </ul>	<b>環境ビジョン2050目標</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>脱炭素化</li> <li>環境影響の限らないゼロ化への取組み</li> </ul>
	<b>社長直轄のプロジェクトチームによる推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>次世代自動運航船開発</li> <li>代替燃料・供給研究開発               <ul style="list-style-type: none"> <li>正式な社内委員会へ（2021年度）</li> </ul> </li> <li>船上働き方改革</li> </ul>	<b>安全・環境・品質への取組み拡大</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Seawingの実装予定</li> <li>CCS実証実験</li> </ul>
	<b>足元で進めている研究・開発案件の取組み拡大</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>LNG燃料焚き“デジタルフラッグシップ”自動車船竣工</li> <li>FueLNG<sup>(注1)</sup></li> <li>伊勢湾LNG燃料供給船</li> <li>K-IMSの実装拡大</li> <li>フリー水素サプライチェーンHySTRA始動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代船陸間通信システムのトライアルと活用促進</li> <li>船陸間映像通信強化</li> <li>船上サイバーセキュリティの構築と維持</li> </ul>

(出所：川崎汽船 経営計画 ローリングプラン)

< 基本理念と行動指針 >

川崎汽船グループは、事業活動が地球環境に負荷を与えることを自覚し、それを最小限にするべく、環境憲章にその決意を掲げている。

**川崎汽船グループ 環境憲章**

**基本理念**

川崎汽船グループは、環境問題への取り組みを人類共通の課題であると認識し、企業の存在と活動に必須の要件としてグループ事業活動における環境負荷の低減のために主体的に行動し、持続可能な社会の実現に貢献します。

<sup>6</sup> 技術研究組合 CO<sub>2</sub>フリー水素サプライチェーン推進機構のこと。  
褐炭を有効利用した水素製造、輸送・貯蔵、利用からなる CO<sub>2</sub>フリー水素サプライチェーンの構築を行い、2030年頃の商用化を目指した、技術確立と実証に取り組む企業団体である。 <http://www.hystra.or.jp/>

行動指針

1. 環境保全を実現するための環境目的および目標を設定し、事業活動における環境負荷の低減の継続的な改善を行います。また環境に関連する条約・法令および川崎汽船グループが同意する指針・自主基準を遵守します。
2. 船舶の安全運航を徹底することにより地球・海洋環境の保全に努めると共に、これを実現するための組織・体制を整備します。
3. 温室効果ガスの排出量削減と大気汚染の防止を図るため、最新の省エネ設備や最適な運航のための機器の研究・開発・導入を推進し、船舶のエネルギー効率、運航効率の改善を図ります。
4. バラスト水の移動や船体付着生物による生態系への影響を認識し、生物多様性の保全に努めます。
5. 3R(リデュース、リユース、リサイクル)を推進し、シップリサイクルによる資源の有効利用を図るなど、循環型社会の形成に努めます。
6. 川崎汽船グループとして環境保全に向けた社会貢献活動を支援し、それに参画します。
7. 川崎汽船グループ構成員の環境保全の意識・理解を高めるため教育・訓練を行います。

<マテリアリティ(重要課題)>

川崎汽船は、自社のサステナビリティ経営を、「事業活動の影響に対する配慮」と「新たな価値の創出」の二つの大きな枠組みでとらえ、23の重要課題を特定、それらを踏まえた「社会的責任を重視した経営体制の構築」に取り組んでいる。重要課題のうち、「環境保全」、「安全運航」、「人材育成」を最重要課題として特定していることから、トランジション戦略が同社のサステナビリティ戦略におけるコアな課題である。

川崎汽船では、2014年に外部専門家（環境経営に関するNPO法人の代表者、安全・危機管理を専門とする大学教授）を招き、安全、環境、人事担当の執行役員（当時）とのステークホルダーダイアログを開催する等によって関連テーマの特定を行い、その後、社内・社外のステークホルダーにとって重要課題（マテリアリティ）の特定を行っており、多様なステークホルダーの意見を広く反映したものとなっている。

その後、特定したマテリアリティに関して、単年度目標として「CSR活動目標」を毎年設定している。また、2017年には、2015年に国連で採択されたSDGsの17の目標とCSR活動目標を紐づけてSDGsとの照合を行っている。

【“K”LINEグループのマテリアリティにおける環境関連の重要課題】

重要課題テーマ	重要課題	関連のSDGs
安全運航	重大事故の防止	

<p>イノベーション</p>	<p>環境負荷低減やサービス品質向上を通じた新たな価値の提供ステークホルダーとの対話促進</p>	
<p>環境保全</p>	<p>環境マネジメントの強化 環境に配慮した事業活動</p>	

(出所：川崎汽船 webページより、KPIと関連の深い最重要課題をJCRが抽出)

<環境に関して設定された目標と実績>

川崎汽船では、「K」LINE 環境ビジョン 2050 を策定し、2050 年までの長期目標を定めている。「K」LINE 環境ビジョン 2050 では、2030 年の中間マイルストーンとして、2008 年比 CO<sub>2</sub> 排出効率 50%改善、2050 年の目標として、GHG 排出量ネットゼロを掲げて挑戦を行っていくことを公表している。

環境に関する目標として、川崎汽船は 2015 年に「K」LINE 環境ビジョン 2050」を策定した。「K」LINE 環境ビジョン 2050 では、「CO<sub>2</sub>排出量の半減」および「重大事故ゼロ」を掲げており、その際には 2019 年のマイルストーンとして「2019 年までに 2011 年比で CO<sub>2</sub> 排出量 10%減」を定めた。2019 年のマイルストーンを前倒して達成したため、2016 年 6 月に「2030 年までに CO<sub>2</sub> 排出効率 25% (2011 年比)」を新たに設定した。

目標	当社	IMO
2030 年	温室効果ガス (GHG) 2011 年比 排出効率 25%改善	—
	CO <sub>2</sub> 排出効率 2008 年比 50%改善	CO <sub>2</sub> 排出効率 2008 年比 40%改善
2050 年	温室効果ガス (GHG) 総排出量 50%削減	温室効果ガス (GHG) 総排出量 50%削減
	CO <sub>2</sub> 排出効率 2008 年比 70%改善	CO <sub>2</sub> 排出効率 2008 年比 70%改善

2020 年 6 月には、「K」LINE 環境ビジョンの改訂版を発表しており、カーボンニュートラルに向

けた目標を上記の通り設定した。さらに 2021 年 11 月に環境ビジョン 2050 の改訂を行い、ロードマップは今後の改訂となるものの、2050 年の目標について、「GHG 排出ネットゼロ」に向けて挑戦する、というより高い目標を掲げた。本目標は、国際海事機関（IMO）の GHG 排出削減目標と比して、より野心的な設定となっている。上記目標に対して、2020 年時点では 2030 年の目標である CO<sub>2</sub> 排出効率 50%改善に対して、38%の改善となっている。また、2017 年に SBT 認証を取得した以下の CO<sub>2</sub> 削減目標についても、上記目標と共に達成を目指している。

- ・ 2030 年までに、CO<sub>2</sub> 排出効率を 2011 年比 25%改善する

国際海事機関（IMO）が公表した GHG 排出削減目標は下記のとおりである。

#### 【GHG 排出削減戦略の概要】

2018 年 4 月、IMO 第 72 回海洋環境保護委員会（MEPC72）において、2008 年を基準年とした以下の GHG 削減に係る中長期目標が策定された。

- ① 2030 年までに国際海運全体の燃費効率（輸送量あたりの CO<sub>2</sub> 排出量）を 40%以上改善
- ② 2050 年までに国際海運からの GHG 総排出量を 50%以上削減すること
- ③ 今世紀中可能な限り早期に GHG 排出ゼロを目指すこと

2030 年の改善目標については、技術可能性や EEDI 規制の効果的分析等から科学的な実現可能性の分析に基づいて設定されている。これは IMO の議論の中で、日本から以下の提案を行った結果が反映されたものである。

EEDI 規制による新造船の燃費改善効果による 17%の効率改善+減速運航や航路最適化等の運航改善効果による 28%の効率改善の組み合わせ（ $0.83 \times 0.72 = 0.60$ ）

世界全体の地球温暖化対策については、国連気候変動枠組条約（UNFCCC）で議論されているが、国境を超えて活動する国際海運の GHG 排出対策については、船舶の船籍国や運航国による区分けは難しく、UNFCCC における国別の削減対策の枠組みになじまないことから、国連の専門機関である IMO にその検討が委ねられている。

川崎汽船における中長期の目標設定に関しても、上記 IMO の GHG 排出削減戦略を踏まえて定量的目標が設定されている。

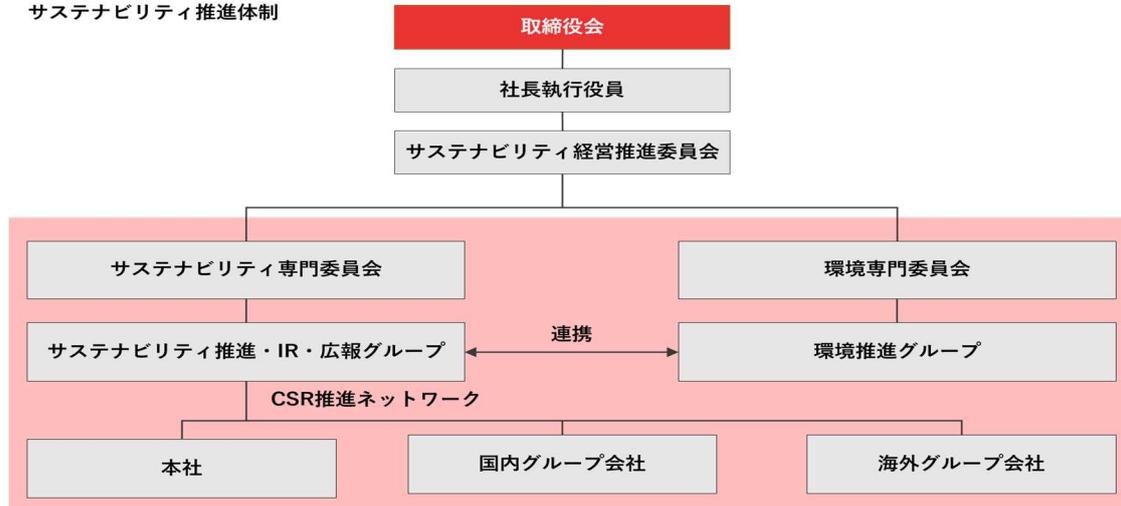
川崎汽船では、既に LNG 焚きの自動車船（Century Highway Green）をはじめとする LNG 焚きの船舶の導入や、統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」の導入による安全に配慮した経済的な運航を達成し 2020 年時点で既に CO<sub>2</sub> 排出効率は、2008 年比で 38%減を達成している。また、欧州 AIRBUS 社の子会社である AIRSEAS 社と共同開発している自動カイト（凐）システムである「Seawing」についても近い将来に導入予定である。

#### <サステナビリティ推進体制>

川崎汽船のサステナビリティ推進体制については、環境憲章に沿って、環境への取り組みを確実に推進するために、社長を委員長とするサステナビリティ経営推進委員会を設置、その下部組織としてサステナビリティ専門委員会と環境専門委員会を設置して、当社グループのサステナビリティ推進体制を審議・策定している。環境専門委員会は、年 2 回開催することとしており、トップマネジメントや社内各部門の環境管理責任者、環境担当者、環境副担当者が一堂に会し、環境保全に関する当社

グループの基本計画・目標の策定、達成状況や結果の評価を実施し、目標の再確認や見直しを行っている。また、当社グループで働く全ての人々が、一丸となって取り組みを推進するため、当社グループ会社が一堂に会し、環境問題に関する現状認識の共有や意見交換を行う場として『グループ環境連絡会』を毎年開催している。

サステナビリティ推進体制



(出所：川崎汽船ウェブサイト)

### 3. クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブックで求められる項目との整合性

#### 3-1. 要素 1：発行体の移行戦略とガバナンス

資金調達を行う発行体等は、気候変動緩和のための移行に関する戦略を有しているか。

川崎汽船では、“K”LINE 環境ビジョン 2050 において、2030 年の CO<sub>2</sub> 排出効率 50%改善という中間マイルストーンを掲げている。また、上記環境ビジョン 2050 を 2021 年 11 月に改訂し、2050 年の目標に関して、より高い目標である「2050 年 GHG 排出ネットゼロ」へと引き上げ挑戦することを公表している。2030 年の中間マイルストーン達成に向けては、以下のような具体的な取り組みを行っている。

- ・次世代型環境対応 LNG 燃料船の導入拡大、LPG 燃料船の導入
- ・統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」による最適運航の推進
- ・自然エネルギーを利用する自動カイトシステム Seawing の導入
- ・その他新技術の検討と導入（ハイブリッド推進機関、CO<sub>2</sub> 船上回収等）

IMO 規制が目指す GHG 排出削減策、国土交通省が行った「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」、政府の「グリーン成長戦略」においても、IMO GHG 削減戦略の数値目標に合致する燃料・技術の活用シナリオの中で、LNG 燃料からカーボンリサイクルメタンへの移行シナリオが検討されている。

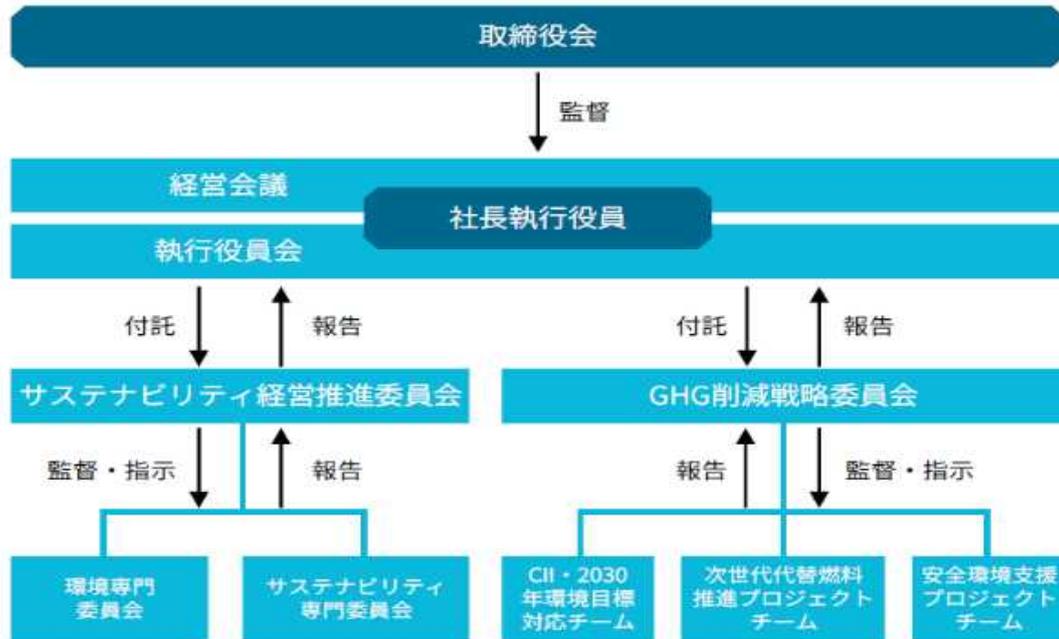
- (1) 資金調達にあたって「トランジション」のラベルを使うことが、発行体等が気候変動関連のリスクに効果的に対処し、パリ協定の目標達成に貢献できるようなビジネスモデルに移行するための企業戦略の実現に資することを目的としているか。

川崎汽船は、独自に気温が 2 度上昇または 4 度上昇した場合のリスクシナリオ分析を実施し、その結果を目標設定の際に参照している。パリ協定の 2°C 目標に寄与することを前提としたリスクシナリオ分析を踏まえた IMO の GHG 排出削減戦略に対して、川崎汽船ではそれを上回る水準の CO<sub>2</sub> 削減を目指している。また、2011 年を基準年とした 2030 年目標では SBTi を取得している。

- (2) 移行戦略の実効性を担保するためのガバナンス体制が構築されているか。

川崎汽船では、サステナビリティ推進体制に加え、環境ビジョン 2050 を達成するためのアクション・プランの実効性を担保するため、以下のガバナンス体制を構築している。各テーマに係る多くの専門グループの設定、それぞれの所管事項や構成員等の開示の度合いが優れていると JCR は評価している。

【川崎汽船の環境ビジョン 2050 達成のためのガバナンス体制】



(出所：川崎汽船 トランジション・リンク・ファイナンス・フレームワーク)

各組織の所掌業務は以下の通りとなっている。

ステナビリティ 専門委員会	ステナビリティ経営の推進を加速化し、企業価値向上に資する方向性を討議、内外への発信施策の策定を行う。また、グループ全体のステナビリティ推進の実践状況をモニターし、その進捗状況を定期的に上部組織であるステナビリティ経営推進委員会に報告するとともに、時宜を得た有効な提案により、グループのステナビリティ推進の活性化と充実を図る。
環境専門委員会	グループ環境憲章に則って構築された「環境マネジメントシステム」を機能的に運用するとともに、その他の環境に関わる活動を推進する。
GHG 削減戦略委員会	当社グループの燃料転換を主体とした GHG 削減戦略を策定するとともに、総合的な対応戦略、機器選定等の技術対応・円滑な運用準備などの方針を策定し、実施を統括する。
CII ・ 2030 年環境目標 プロジェクトチーム	CII や 2030 年の環境目標への実対応を検討する。具体的には個船の減速での実対応の可否などを検討している。

<p>次世代代替燃料推進 プロジェクトチーム</p>	<p>GHG 排出ゼロの輸送サービスに向けた各事業部門のロードマップ（想定シナリオ）を作成・管理している。</p>
<p>安全環境支援技術 プロジェクトチーム</p>	<p>K-IMS（統合船舶運航・性能管理システム）の利活用と機能強化、Seawing（自動カイトシステム）の搭載検討を行う。</p>

（出所：川崎汽船 トランジション・リンク・ファイナンス・フレームワーク）

### 3-2. 要素 2：企業のビジネスモデルにおける環境面の重要課題であること

IMO によれば、海運業から出る CO<sub>2</sub> 排出量は、2012 年時点で世界全体の 2.2%、約 8 億トンに上る。国際海運は、国際海事機関(IMO)が中心となって、脱炭素戦略など汚染の防止に取り組むことが必須の業態である。川崎汽船の事業セグメントの 95%以上が、ドライバルク、エネルギー資源、製品物流に係る海運業であり、当社の中核的事業において、船舶における脱炭素の取り組みは重要課題として位置づけられている。川崎汽船では、顧客の船舶選定基準にも環境負荷の低減が考慮要素として含まれるようになってきていることから、脱炭素に取り組むことが同社にとって必須の取り組みであると捉えている。

### 3-3. 要素 3：科学的根拠に基づいていること

トランジションのロードマップは、以下を満たしているか。

- (1) 定量的に測定可能で、対象は SCOPE1,2 をカバーしている。(SCOPE 3 が実現可能な範囲で目標設定されていることが望ましい)

川崎汽船は、CO<sub>2</sub> 排出量を測定し、第三者認証を取得している。対象となる数値は、SCOPE 1 の 97%をカバーしており、SCOPE 1 が SCOPE1+2 の 95%を占めていることから、SCOPE 1,2 をほぼカバーしていると言える。SCOPE 3 は目標設定に含まれていないが、数値は把握されている。

- (2) 一般に認知されている科学的根拠に基づいた目標設定に整合

2030 年に 2011 年比で 25%の CO<sub>2</sub> 排出効率の改善、という目標について、SBTi から SBT 認定を受けている。

2008 年比の中長期目標は、IMO による削減目標と前提条件をそろえているが、同目標は策定時に科学技術的根拠をもって設定されている。また、IMO の GHG 削減戦略の実現のため、国土交通省が主導して立ち上げた国際海運 GHG ゼロエミッションプロジェクトチームが、2050 年までの海上輸送量の船種・船型毎の推定（タンカー、液化ガス運搬船については気候変動予測シナリオ（RCP4.5）の下での陸上の石油およびガス使用量予測、その他の船舶は経済成長予測等に基づいて算定している）等を踏まえ、燃料、スピード、設計、CO<sub>2</sub>回収といった複数の技術・要素を組み合わせ、具体的な対応・方策を検討している。川崎汽船の目標設定は、IMO の削減目標に対して自社の具体的な脱炭素の取り組みを加算しより高い目標設定を行っている。以上より、川崎汽船の 2008 年を基準年とした CO<sub>2</sub> 削減目標についても、科学的根拠に基づいた目標設定であると言える。

(3) 公表されていること（中間点のマイルストーン含め）

“K” LINE 環境ビジョン 2050 を公表している。その中には中間点の 2030 年中期マイルストーンが含まれている。

(4) 独立した第三者からの認証・検証を受けていること

- ・ Science Based Target Initiative から、以下の目標が科学的根拠に基づいた目標（Science Based Target: SBT）として認定されている。⇒「2030 年までに 2011 年比 CO<sub>2</sub> 排出効率 25%減」
- ・ CO<sub>2</sub> 排出量実績値について第三者認証を取得している。

3-4. 要素 4：トランジションに係る投資計画について透明性が担保されていること

川崎汽船では、“K”LINE 環境ビジョン 2050 の達成に向けた今後 5 年間の投資計画をローリングプランにおいて開示しており、その総額は 5 年間で 1,000 億円規模である。その中では、環境技術関連で 250 億円、低炭素に資する新事業への投資で 100 億円、LNG 燃料等の代替燃料焚き船舶への投資で 500～700 億円の投資を予定しており、これらによって 2030 年および 2050 年の目標達成に向けて代替燃料/脱炭素関連の新技术・新案件への投資を進めていく予定である。

（川崎汽船：今後 5 年間の環境関連投資予定額）

環境関連投資予定額 1,000億円規模 (2021年度から5年間)		
プロジェクト	金額	概要
環境技術開発	250億円	代替燃料技術など脱・低炭素に資する新技术、燃費改善に対する投資及び研究開発
環境対応付加物	100億円	SOxスクラバー、バラスト水処理装置、自動カイトシステムSeawing <sup>(注1)</sup> など
低炭素に資する新事業	100億円	LNG燃料供給船、再エネ関連事業など
代替燃料焚き船舶	500～700億円	自動車専用船は2020年度に1隻就航済 後続船を検討中

その他の取組み

- ・ 投資に対するICP<sup>(注2)</sup> 設定により低炭素投資を促進
  - ・ 投資案件評価に際し、CO<sub>2</sub>排出量1トン当たり4,000円の将来収益貢献を考慮した経済性指標を参考値として算定
- ・ トランジションファイナンスの組成を活用した投資の推進

（出所：川崎汽船 ローリングプラン）

このうち、環境技術開発においては、今後 5 年間で毎年 50 億円ずつの投資を行い、2016 年に結成された、将来的な CO<sub>2</sub> フリー水素の供給を目指す取り組みである HySTRA への参画関連費用や、将来開発される代替燃料や脱炭素関連の新技术・新案件への投資および研究開発の対応を行う予定である。

また、「環境対応付加物」においては、SO<sub>x</sub> スクラバーおよびバラスト水処理装置への投資を行うと共に、2023 年度以降、順次搭載を予定している自動カイトシステム“Seawing”に関する費用についても、充当予定であることを確認している。

「低炭素に資する新事業」においては、LNG 燃料焚き船舶の増加による燃料供給インフラ需要の

高まりを見越して、LNG 燃料供給船の建造や、洋上風力発電向けの作業船等の再生可能エネルギーへの投資が予定されている。

「代替燃料焚き船舶」では、2021年3月に竣工したLNG燃料焚き自動車船「Century Highway Green」に加えて、さらに今後5年間で複数隻のLNG燃料焚き船舶の建造を行う予定である。

上記の通り、川崎汽船では、IMOのGHG排出削減戦略を踏まえ、2030年の中間マイルストーン、2050年の長期目標を設定するとともに、それらの達成のための具体的な投資計画についても可能な限り開示を行っており、透明性が極めて高いとJCRは評価している。また、投資計画策定根拠となるインターナルカーボンプライシング（ICP）もすでに取り入れており、これも先進的な取り組みとJCRでは評価している。

また、川崎汽船のトランジション戦略の実行に伴って、雇用への影響や気候変動以外の社会などに対するネガティブなインパクトを及ぼす可能性はなく、環境面においても上記SO<sub>x</sub>スクラバーやバラスト水処理装置などによる海洋汚染防止など、適切に措置を行っていることをJCRでは確認した。また、化石燃料へのロックインの可能性についても、上記環境技術開発によって2025年以降、順次実装化を目指すバイオメタン、カーボンリサイクルメタン、水素、アンモニア、船上CO<sub>2</sub>回収技術を並行して開発しながら、化石燃料の使用量を選らしていく計画を有している。また、脱炭素関連の新技术・新案件への投資および研究開発を行うことによって将来的にCO<sub>2</sub>を排出しない船舶についても見据えている。従って、化石燃料へのロックインの可能性はない。

さらに、本ファイナンスにより、他のグリーンプロジェクトに対して著しい損害を及ぼすことは考えられず(Do No Significant Harm Assessment)、上記投資によって、「公正な移行が必要となる分野についても現時点では想定されない。

以上より、本フレームワークはクライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブックで求められる4要素を充足しているとJCRは評価している。

#### 4. サステナビリティ・リンク・ローン原則等との整合性: 原則 1 KPI 選定の妥当性について

##### 4-1. 評価の視点

本項では、発行体・借入人の選定した KPI について、SLLP 等で例示されている以下の要素を含んでいるかを中心として、その有意義性を評価する。

- 1) 発行体・借入人のビジネス全体に関連性があり、中核的で重要であり、かつ、発行体・借入人の現在およびまたは将来的なビジネスにおいて戦略的に大きな意義のあるものか。
- 2) 一貫した方法に基づき測定可能、または定量的なもので、外部からの検証が可能なものか。
- 3) ベンチマーク化（例えば、SPTs の野心度合を評価するために、外部指標・定義を活用する等）が可能か。

##### 4-2. 評価対象の現状と JCR の評価

(評価結果)

本フレームワークで定めた KPI は、SLLP 等で求められている要素を全て含んでおり、川崎汽船”K”LINE 環境ビジョン 2050 の目標達成に資する有意義な KPI が選定されている。

本フレームワークで KPI に設定された 3 つの KPI (2030 年時点の 2008 年比 CO<sub>2</sub> 排出効率、2050 年時点の 2008 年比 GHG 総排出量、CDP 評価) のうち前記 2 つの指標は、2020 年に改訂された”K”LINE 環境ビジョン 2050 の目標数値であり、川崎汽船の環境に関する定量的目標に合致するものである。なお、上記環境ビジョンは 2021 年 11 月に改訂され、2050 年の目標について「GHG 排出ネットゼロ」へ挑戦することが川崎汽船から公表されているが、GHG 排出量ネットゼロへのロードマップは将来の改訂となっているため、本フレームワークでの KPI としては、2020 年に改訂された環境ビジョン 2050 の目標数値である、2050 年時点の 2008 年比 GHG 総排出量を用いる。

また、CDP 評価については、CDP が評価実施に際して回答企業にヒアリングする項目に、事業計画における低炭素への移行戦略策定の有無、ガバナンス体制の確かさ、気候変動に関するデータの収集の状況、それらデータの開示に係る質問等が含まれているが、これらはいずれも CTFH の中で重視される項目である。従って、CDP 評価を KPI として同社のサステナビリティ経営の高度化を測るために有意義であると JCR では評価している。

## 5. サステナビリティ・リンク・ローン原則等との整合性: 原則 2 SPTs の測定について

### 5-1. 評価の視点

本項では、発行体・借入人の設定した SPTs について、SLLP 等で例示されている以下の要素を含んでいるかを中心として、その野心度および有意義性を評価する。

- 1) 各 KPI 値の大幅な改善に結びつけられており、「従来通りの事業 (Business as Usual)」シナリオを超えているか。
- 2) (可能であれば) ベンチマークまたは参照可能な外部指標と比較できるか。
- 3) 事前に設定された発行体・借入人の全体的なサステナビリティ/ESG 戦略と整合しているか。
- 4) 融資実行前 (または融資開始と同時に) に設定された時間軸に基づき決定されているか。

次に、発行体・借入人の SPTs 設定時に考慮されたベンチマーク等を確認する。SLLP 等では以下の要素が例示されている。

- ✓ 発行体・借入人自身の直近のパフォーマンスの水準 (可能な限り、最低過去 3 年分のトラックレコードを有する KPI を選定) に基づき、定量的なものを設定し、また KPI の将来の予測情報も可能な限り開示する。
- ✓ 同業他社と比較した場合における、設定した SPTs の相対的な位置付けについて (例: 平均的なパフォーマンス水準なのか、業界トップクラスの水準なのか等)
- ✓ 科学的根拠に基づくシナリオ分析や絶対値 (炭素予算等)、国・地域単位または国際的な目標 (パリ協定、CO<sub>2</sub> の排出ゼロ目標、SDGs 等)、認定された BAT (利用可能な最良の技術) および ESG のテーマ全体で関連する目標を決定するその他の指標

### 5-2. 評価対象の現状と JCR の評価

(評価結果)

川崎汽船の設定した KPI および SPTs は、同社の過去の実績および同業他社と遜色なく野心的な設定である。また、同社の全体的なサステナビリティの推進方針と整合的である。

#### (1) 自社の過去のトラックレコードとの比較

以下の表は、GHG 総排出量とトンマイル当たりの CO<sub>2</sub> 排出量に関する過去の実績値と 2021~2025 年までの各年の目標値および中長期的な目標値および 2008 年を基準年とした削減率である。直近の 2019 年度、2020 年度は、2019 年度の後半から新型コロナウイルスの世界的流行 (パンデミック) に伴って経済活動が縮小したことを受けて各年度ともに異常値となっている。その影響を差し引いて考えた場合、各 SPTs の数値目標はこれまでのトラックレコードと比較すると、従来通りの事業 (Business As Usual) を超えた取り組みが必要であり SPTs として野心度を有していると言える。

【GHG 総排出量に関する各年実績値または目標値】（単位：千トン）

	基準年度																
	2008	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2050
2008-2050線形計画	13,677	12,079	12,797	11,932	9,800	8,761	11,560	11,398	11,235	11,072	10,909	10,746	10,583	10,421	10,258	10,095	6,839
2008年比削減率	-	-11.7%	-6.4%	-12.8%	-28.3%	-35.9%	-15.5%	-16.7%	-17.9%	-19.0%	-20.2%	-21.4%	-22.6%	-23.8%	-25.0%	-26.2%	-50.0%

【トンマイル当たりの CO<sub>2</sub> 排出量に関する各年実績値または目標値】（単位：g-CO<sub>2</sub>/トンマイル）

	基準年度															
	2008	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2008-2030線形計画	7.21	5.31	5.36	5.32	4.82	4.49	5.08	4.92	4.75	4.59	4.42	4.26	4.10	3.93	3.77	3.61
2008年比削減率	-	-26.4%	-25.7%	-26.2%	-33.1%	-37.7%	-29.5%	-31.8%	-34.1%	-36.4%	-38.6%	-40.9%	-43.2%	-45.5%	-47.7%	-50.0%

（出所：川崎汽船 トランジション・リンク・ファイナンス・フレームワーク）

CDP については、2016 年以降最高評価の A ランクを維持している。しかし、毎年質問項目が変化すること、前年の実績を上回ることが加点対象となる項目もあり、前年と同じ回答では A ランクを維持することは難しいこと、毎年回答を行うためのデータの収集、回答する組織体制の維持、さらには外部コンサルティングへの依頼が必要であることなど、「A-」を維持することを条件とすることは一定のコストをかける必要があることから、川崎汽船の CDP に関する評価基準は SPTs として野心度を有していると言える。

(2) バリューチェーン、ベンチマークおよび他社比較からの有意義性と野心度について

前述の通り、川崎汽船は、売上の 95% 以上が、ドライバルク、エネルギー資源、製品物流に係る海運業であり、流通における海運業が占める重要な地位を踏まえると、川崎汽船の GHG、CO<sub>2</sub> の削減に関する取り組みは、気候変動に対する重要な対策の一つと言える。

SPTs として定められた定量的目標は IMO の国際的な数値目標と同等もしくは高い水準となっており、その点においても野心度のある内容となっている。また、中期及び長期それぞれの GHG 総量削減目標と同原単位削減目標を設定しており同業他社よりも開示内容が充実していることに加え、川崎汽船は各年の削減幅の線形計画を立てているほか、気候変動に対して 2015 年から 2050 年の目標を定めて削減を行っている。2018 年に IMO において CO<sub>2</sub> 排出効率が定められた際には、2019 年の見直しにおいて IMO の数値目標を上回る 2030 年の中間マイルストーンを新たに設置するなど、国際的な GHG、CO<sub>2</sub> 排出削減の取組を先んじて行ってきた。このような取り組みは非常に先進的であり、具体性を伴った取り組みであるといえる。以上から、SPT1, 2 の設定は海運業界の脱炭素化を先導する有意義なものであり、野心度も高いと JCR は評価している。

SPTs の CDP 評価については、2020 年度の評価結果で見た場合に、評価が A- 以上の日本企業は 35% にとどまった。なお、川崎汽船は 2021 年まで 6 年連続で A ランクを維持しているが、この様な日本企業は 4 社しかなく、CDP の A 評価を維持することはハードルの高い取り組みであると考えられる。川崎汽船は「A-」評価の維持を達成目標としているが、「A-」を維持しても貸出金利は変動しない。A を取得して初めて金利が優遇される一方で、A

—未満となった場合にはスプレッドが上乘せされる契約となっている。以上から本 SPT の設定についても野心度の高い設定であると JCR は評価している。

(3) 川崎汽船の GHG および CO<sub>2</sub> 削減に係る取り組みについて

川崎汽船における GHG 削減および CO<sub>2</sub> 排出効率向上においては、以下の対策を講じる予定である。

CO<sub>2</sub> 排出効率の向上

- ①次世代型環境対応 LNG 燃料焚きの船舶の導入拡大、LPG 燃料船の導入
- ②統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」の更なる導入
- ③自動カイトシステム「Seawing」の導入
- ④その他新技術の検討と導入（ハイブリッド推進機関、CO<sub>2</sub> 船上回収等）

GHG 総排出量の削減

- ①先端技術を用いた効率 70%改善を目指すフラッグシップの導入
- ②先端技術によるゼロエミッションフラッグシップの導入開始

また、2021 年 10 月に従来の組織体制を発展的に改組し、社長を中心とする環境ガバナンス体制を刷新した。

新たな組織体制では、社長を委員長とする経営会議および執行役員会の諮問機関として、「サステナビリティ経営推進委員会」ならびに「GHG 削減戦略委員会」を設置し、それぞれの委員会での取り組みを経営会議および執行役員会が取り入れ、サステナビリティに対する取り組みが経営に与える影響を把握できるようになっている。

また、委員会だけでなく、部署についても改編を行い GHG 削減戦略委員会の下に「CII・2030 年環境目標対応プロジェクトチーム」、「次世代代替燃料推進プロジェクトチーム」および「安全環境支援技術プロジェクトチーム」の 3 つを設け、サステナブル・次世代燃料の研究・脱炭素・カーボンニュートラルといった取り組みを推進する方針であることを確認している。

JCR は、この取り組みは、川崎汽船において、これまで以上に経営にサステナビリティの要素を取り入れる取り組みであると評価している。

以上より、川崎汽船によって設定された SPTs は、従来通りのシナリオを超えた削減率の目標を目指すものであり、また業界水準を超えた野心的な目標であることに加え、SPTs を 3 つ設定していることについても野心的であると JCR は評価している。

また、本フレームワークの KPI では、川崎汽船の“K” LINE 環境ビジョン 2050 で目標として特定されていることや、同目標の達成に必要な項目が評価対象となっていることから、同社のサステナビリティ戦略と整合的である。

また、SPTs も川崎汽船が“K” LINE 環境ビジョン 2050 で目指している方向性と合致している。

### 5-3. JCRによるインパクト評価

JCRは、本フレームワークで定められたSPTsが野心的かつ有意義なものであり、川崎汽船の持続可能な成長および社会価値の向上に資すること、並びにポジティブなインパクトの最大化およびネガティブなインパクトの回避・管理・低減の度合いを確認するため、国連環境計画が策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）原則の第4原則で例示されているインパクト評価基準の5要素（多様性、有効性、効率性、倍率性、追加性）に沿って、SPTsの影響度（インパクトの度合い）を検討した。

**①多様性：多様なポジティブ・インパクトがもたらされているか**  
 （バリューチェーン全体におけるインパクト、事業セグメント別インパクト、地域別インパクト等）

川崎汽船のGHG総排出量削減目標、CO<sub>2</sub>排出効率向上およびCDP評価に関する目標は、エネルギー効率、産業、気候変動の緩和、大気汚染などの多様なポジティブ・インパクトの発現、ネガティブ・インパクトの抑制が期待される。

KPI1, 2がカバーするScopeは1のみと限定的であるものの、CDP評価は、Scope3に係る開示や取り組み全体を含むものであり、当社のバリューチェーン、事業セグメントおよび事業活動地域全般がカバーされたKPIの選定となっている。

**②有効性：大きなインパクトがもたらされているか**  
 （SPTsが対象とする売上高、事業活動、対象となる地域、SPTs測定を行う事業活動の国内外におけるマーケットシェア等）

本フレームワークに基づくファイナンスは、以下の観点から海運業において大きなインパクトを有している。

川崎汽船は、国内大手海運会社3社のうちの1社であり、当社が脱炭素化の取り組みを進める際には、多様な異業種とのコンソーシアム形成などにより、低炭素な技術開発に取り組んでいることから、大きなインパクトが期待される。また、2030年の目標達成に向けた線形シナリオに基づいた各年目標設定など、SLLおよびSLBの特徴としても先進的であることから、SLL、SLB並びにトランジションローン、トランジションボンドのさらなる発展の観点から影響力の大きい取り組みである。

**③効率性：投下資本に対し相対的に規模の大きいインパクトが得られているか**

本フレームワークに基づくファイナンスは以下の観点から効率性の高い取り組みである。

川崎汽船では、“K” LINE環境ビジョン2050により、2030年の中間マイルストーンおよび2050年の目標を設定した。

2030年の中間マイルストーンの達成に対しては、①LNG燃料焚き船舶の建造やLPG燃料船の導入、②K-IMSの推進、③自動カイトシステムSeawingの推進、④その他新技術の検討と導入（ハイブリッド推進機関、CO<sub>2</sub>船上回収等）によってCO<sub>2</sub>排出効率の向上に取り組んでいくことを確認している。

なお、ESG、サステナビリティへの関心の高まりから、荷主が、貨物を載せる船の環境に関する性能や、船会社のサステナビリティへの取り組みを踏まえて、貨物を預ける船を選別する動きが高まっていることから、川崎汽船が率先して環境に資する取り組みを推進することは、将来的なビジネスの維持・拡大に重要である。

川崎汽船では、上記認識からマテリアリティの最重要課題に「環境保全」や「環境に配慮した事業活動」を据え、TCFDに沿ったシナリオ分析および環境会計を導入し、自らのリスクと機会を十分に検討したうえで投資計画を決定している。

以上から、投下資本に対して大きなインパクトが期待される。

**④倍率性：公的資金または寄付に対する民間資金活用の度合い**

本フレームワークに基づくファイナンスが目指すGHG、CO<sub>2</sub>排出削減のための取り組みに関して、特に次世代燃料開発等においては一部国からの補助金制度が活用しうるが、多くは民間資金によって賄われている。また、SLL、SLBとするためには第三者意見が推奨されているが、SLL、SLB並びにトランジションローン、トランジションボンドの第三者評価に対する補助金制度も一部施行されている。これらの公的資金のバックアップにより、本ファイナンスを含む海運業界のさらなる脱炭素化が進行することが期待される。

**⑤追加性：追加的なインパクトがもたらされているか**

SDGs が未達或いは対応不足の領域への対処を促しているか

SDGs 実現のための大きな前進となっているか

各指標はSDGsの17目標および169ターゲットのうち、以下のとおり複数の目標およびターゲットに追加的なインパクトをもたらすものと考えられる。



**目標 7：産業と技術革新の基盤をつくろう**

**ターゲット 7.3.** 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。



**目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう**

**ターゲット 9.4.** 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術および環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



**目標 12：つくる責任つかう責任**

**ターゲット 12.4** 2020 年までに、合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適正な化学物質や全ての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。

**ターゲット 12.6** 特に大企業や多国籍企業などの企業に対し、持続可能な取り組みを導入し、持続可能性に関する情報を定期報告に盛り込むよう奨励する。

**目標 13：気候変動に具体的な対策を**

13 気候変動に  
具体的な対策を



**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）および適応の能力を強化する。

14 海の豊かさを  
守ろう



**目標 14 : 海の豊かさを守ろう**

**ターゲット 14.1.** 2025 年までに、海洋ごみや富栄養化を含む、特に陸上活動による汚染など、あらゆる種類の海洋汚染を防止し、大幅に削減する。

**ターゲット 14.3.** あらゆるレベルでの科学的協力の促進などを通じて、海洋酸性化の影響を最小限化し、対処する。

## 6. サステナビリティ・リンク・ローン原則等との整合性: 原則 3 ローンおよび債券の特性（経済条件）について

### 6-1. 評価の視点

本項では、以下の内容を確認する。

- (1) 選定された KPI が事前に設定された SPTs を達成するか否かに応じて、ローンおよび債券の財務的・構造的特性が変化する取り決めとなっているか。
- (2) KPI の定義と SPTs、サステナビリティ・リンク・ローンおよびサステナビリティ・リンク・ボンドの財務的・構造的特性の変動可能性は、ローンの契約書類または債券の開示書類に含まれているか。
- (3) KPI の測定方法、SPTs の設定、前提条件や KPI の対象範囲に重大な影響を与える可能性のある想定外の事象が発生した場合の対応（重要な M&A 活動、規制等の制度面の大幅な変更、または異常事象の発生等）について、ローンの契約書類または債券の開示書類の中で言及の予定はあるか。

### 6-2. 評価対象の現状と JCR の評価

（評価結果）

本フレームワークに基づくファイナンスは、選定された KPI に関し事前に設定された SPTs を達成するか否かに応じて、財務的特性が変化する取り決めとなっている。当該変動可能性は、ローンの契約書類または債券の開示書類に含まれているほか、フレームワークで各年目標がすべて開示される予定であり、透明性が高い。KPI の測定方法、SPTs の設定、前提条件について、ローンの契約書類または債券の開示書類の中で言及される予定である。

JCR は、ローンの契約書類または債券の開示書類において、SPTs を達成した場合、財務的特性を変化させる取り決めを行うことまたは開示する予定であることを確認した。また、KPI の定義、SPTs の設定、前提条件についても、同書類に記載される。なお、本ファイナンスの調達時点で予見し得ない状況により、KPI の定義や SPTs の設定、前提条件が変更となった場合には、変更報告書等を通じて、変更内容の説明について発行体・借入人から貸付人または投資家に開示する予定としている。

また、CDP の評価基準の変更などの SPTs の設定等に重大な変更があった場合、川崎汽船はこれらの変更内容を踏まえた従来評価基準と同等以上の野心度合いの SPTs を設定すること等について関係者と協議し、必要に応じて外部レビュー機関による評価を取得する予定である。

以上より、ファイナンスの条件等との連動について必要な取り決めまたは開示がなされる予定であり、契約書類または債券の開示書類における記載事項または公表予定の内容も適切であることを JCR は確認した。

## 7. サステナビリティ・リンク・ローン原則等との整合性: 原則 4、5 レポーティングと検証について

### 7-1. 評価の視点

本項では、資金調達後に予定しているレポーティング内容として以下の項目が含まれる予定か、開示方法および第三者検証の予定の有無について確認する。

#### i. 開示予定項目

年に 1 回以上、以下の事項が開示される予定となっているか。

- ✓ 選定 KPI のパフォーマンスに関する最新情報（ベースラインの前提条件を含む）
- ✓ 発行体・借入人資金調達者が SPTs の野心度合いを測るために有用な情報（発行体・借入人の最新のサステナビリティ戦略や関連する KPI/ESG ガバナンスに関する情報、また KPI と SPTs の分析に関する情報等）

可能な範囲で以下の情報について開示：

- ✓ パフォーマンス/KPI の改善に寄与した主な要因（M&A 活動等も含む）についての定性的・定量的な説明
- ✓ パフォーマンスの改善が発行体・借入人のサステナビリティにどのような影響を与えるかについての説明
- ✓ KPI の再評価有無、設定した SPTs の修正有無、ベースラインの前提条件や KPI の対象範囲の変更有無

#### ii. 検証

検証内容（SPTs の達成状況、財務的・構造的特性の変更に対する影響、そのタイミング等）について情報を開示予定か。

### 7-2. 評価対象の現状と JCR の評価

（評価結果）

川崎汽船は、資金調達後のレポーティングにおける開示内容、頻度、方法について適切に計画しており、SPTs の進捗状況等、原則で必要とされる内容について、第三者検証を受ける予定である。

川崎汽船は、KPI のパフォーマンスについて、川崎汽船のウェブサイト上において、CO<sub>2</sub>削減計画の進捗（中長期目標の達成状況：総量・効率の両指標）に関する毎年のレポーティングの開示を予定している。また、川崎汽船ウェブサイト上において、環境に係る方針、体制、リスクと機会分析を含む全般的な開示内容についてCDPのスコアリングの取得結果に関する毎年の開示を予定している。

なお、GHG排出量の算定・報告基準（GHG プロトコル）に応じて算定した川崎汽船の事業活動の上流から下流に至る過程で生じたGHG排出量データに対し第三者機関による検証を受け、声明書（Verification Statement）を取得しており、第三者機関であるDNVが、ISO14064（GHG算定・報告・検証に関する国際規格）に則り、川崎汽船のGHG排出量データを検証し、妥当性を評価している。また、同基準に従い正確に算定された数値をウェブサイトにて毎年報告する予定である。

川崎汽船は、毎年SPTsの達成状況の確認をJCRに委託し、その確認結果を公表する予定である。

仮に期中においてSPTsにかかる重大な変更が発生した場合には、JCRがレビューを行い、引き続き

CTFH、SLLP等への準拠状況と当初想定していた野心度や有意義性が維持されるか否かを確認する。  
なお、返済期限到来年に川崎汽船、JCRで本フレームワークに基づき実施された個別トランジション・リンク・ローン及び又はトランジション・リンク・ボンドに係る振り返りを行い、SPTsの達成状況に加え、川崎汽船および社会に対するインパクトの発現状況を評価することとしている。

#### 8. CTFH 等および SLLP 等との適合性に係る結論

以上の考察から、JCR は本第三者意見の提供対象である本フレームワークが、CTFH 等および SLLP 等に適合していることを確認した。

(担当) 梶原 敦子・梶原 康佑

## 本第三者意見に関する重要な説明

### 1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所 (JCR) が付与し提供する第三者意見は、評価対象の、国際資本市場協会 (ICMA) が策定したクライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック (CTFH)、サステナビリティ・リンク・ボンド原則 (SLBP)、ローンマーケット協会 (LMA) の策定したサステナビリティ・リンク・ローン原則 (SLLP)、金融庁・経済産業省・環境省が 2021 年 5 月に制定したクライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針および環境省が 2020 年 3 月に策定したグリーンローンおよびサステナビリティ・リンク・ローンガイドラインへの適合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該評価対象がもたらすポジティブなインパクトの程度を完全に表示しているものではありません。

本第三者意見は、依頼者から供与された情報および JCR が独自に収集した情報に基づく現時点での計画又は状況を評価するものであり、将来における状況への評価を保証するものではありません。また、本第三者意見は、サステナビリティ・リンク・ローンによるポジティブな効果を定量的に証明するものではなく、その効果について責任を負うものではありません。本事業により調達される資金が同社の設定するインパクト指標の達成度について、JCR は借入人又は借入人の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

### 2. 本評価を実施するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本評価を実施するうえで JCR は、ICMA、LMA、UNEP FI および各省庁が策定した以下の原則およびガイドを参照しています。

- ・クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック
- ・金融庁・経済産業省・環境省 クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針
- ・サステナビリティ・リンク・ボンド原則
- ・サステナビリティ・リンク・ローン原則
- ・環境省 グリーンローンおよびサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン
- ・ポジティブ・インパクト金融原則
- ・資金用途を限定しないポジティブ・インパクト・ファイナンス モデルフレームワーク

### 3. 信用格付業に係る行為との関係

本第三者意見書を提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業に係る行為とは異なります。

### 4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、又は閲覧に供することを約束するものではありません。

### 5. JCR の第三者性

本評価対象者と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

## ■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、発行体および正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、又はその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、又は当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかんを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。本第三者意見は、評価の対象であるポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る各種のリスク (信用リスク、価格変動リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等) について、何ら意見を表明するものではありません。また、本第三者意見書は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。本第三者意見は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、又は撤回されることがあります。本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本文書の一部又は全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

## ■用語解説

**第三者意見**：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、貸付人が借入人に対して実施するサステナビリティ・リンク・ローンについて、International Capital Market Association の作成した Climate Transition Finance Handbook、Loan Market Association の作成したサステナビリティ・リンク・ローン原則への適合性に対する第三者意見を述べたものです。

## ■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブインパクト作業部会メンバー
- ・環境省 グリーンボンド外部レビュー者登録
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候変動イニシアティブ 認定検証機関)
- ・ICMA (国際資本市場協会) に外部評価者としてオブザーバー登録) ソーシャルボンド原則、Climate Transition Finance 作業部会メンバー

## ■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官 (格付) 第 1 号
- ・EU Certified Credit Rating Agency



・NRSRO：JCRは、米国証券取引委員会の定めるNRSRO（Nationally Recognized Statistical Rating Organization）の5つの信用格付クラスのうち、以下の4クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示はJCRのホームページ (<https://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL：03-3544-7013 FAX：03-3544-7026

## 株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.  
信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル