

## 株式会社三菱 UFJ 銀行及びシ・ローン団が実施する 日本郵船株式会社に対するサステナビリティ・リンク・ローン

JCR は、株式会社三菱 UFJ 銀行及びシ・ローン団が実施する日本郵船株式会社に対するサステナビリティ・リンク・ローンに対し、第三者意見書を提出しました。

### <要約>

本第三者意見書は、株式会社三菱 UFJ 銀行をアレンジャーとするシ・ローン団が日本郵船株式会社（以下、「借入人」）に実施するサステナビリティ・リンク・ローン（以下、「本ローン」）に対して、Loan Market Association（以下、「LMA」）の策定したサステナビリティ・リンク・ローン原則（以下、「SLLP」）への適合性を検討したものである。JCR は、同原則で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、独立した第三者機関として、借入人のサステナビリティ戦略及び企業価値向上の観点からサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（以下、「SPT」）の妥当性について第三者評価を行った。

借入人は、CDP による借入人の気候変動に係る開示度スコアにおいて高評価を維持することを SPT とすることで貸付人と合意した。CDP は、企業が環境及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に動機付けることを目的としている。借入人の事業戦略及び中期経営計画では、環境への配慮が事業機会及び事業リスク両面から重要課題と位置付けられている。また、借入人は CSR 活動について分野別に取り組むテーマと目標を設定し、その達成状況の振り返りと翌年度の目標設定を行っている。CSR で取り組むべきテーマは「安全」、「環境」、「人材」、「ガバナンス」の 4 つに大分されているが、とりわけ「環境」についてはもっとも多い 8 項目の具体的なテーマ設定とさらにそれを細分化した 20 の目標設定がなされている。これらの目標設定及び達成度の測定は、CDP に対する回答書作成と相関関係が高く、CDP で高い評価を得ることは、借入人の CSR 戦略を遂行する上で重要な役割を担っていると考えられる。

また、融資条件におけるインセンティブ内容について、双方が納得のいく形で設定されていること、インパクト指標のモニタリングは、年に 1 回、スコア結果を借入人が受領次第速やかに貸付人に対して報告予定であること、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確認を行うことを JCR は確認した。

以上の考察から、JCR は、今回の第三者意見提供対象である日本郵船株式会社に対する本ローンが、SLLP 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：株式会社三菱 UFJ 銀行及びそのシ・ローン団が実施する  
日本郵船株式会社に対するサステナビリティ・リンク・ローン

2019 年 11 月 29 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 .....	4
II. 第三者意見対象の概要 .....	4
III. 本ローンのサステナビリティ・リンク・ローン原則との適合性確認 .....	5
1. 日本郵船株式会社（以下、「借入人」）の中期経営計画及びサステナビリティ戦略 .....	5
1-1. 借入人のコアとなるサステナビリティ戦略 .....	5
1-2. JCR による評価 .....	6
2. SPT の設定とその妥当性、融資条件におけるインセンティブ発生状況の確認 .....	7
2-1. 借入人の設定した SPT の概要 .....	7
2-2. 融資条件におけるインセンティブ設定状況の確認 .....	10
2-3. JCR によるインパクト評価 .....	10
3. インパクト指標のモニタリング内容と方法の適切性 .....	12
4. レビューの方法とその適切性 .....	13
4-1. 借入人が設定した SPT の適切性に係るレビューの方法 .....	13
4-2. 本ローンの SLLP への適合性について .....	13
IV. 結論 .....	13

## <要約>

本第三者意見書は、株式会社三菱 UFJ 銀行をアレンジャーとするシ・ローン団が日本郵船株式会社（以下、「借入人」）に実施するサステナビリティ・リンク・ローン（以下、「本ローン」）に対して、Loan Market Association（以下、「LMA」）の策定したサステナビリティ・リンク・ローン原則（以下、「SLLP」）への適合性を検討したものである。JCR は、同原則で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、独立した第三者機関として、借入人のサステナビリティ戦略及び企業価値向上の観点からサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（以下、「SPT」）の妥当性について第三者評価を行った。

借入人は、CDP による借入人の気候変動に係る開示度スコアにおいて高評価を維持することを SPT とすることで貸付人と合意した。CDP は、企業が環境及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としている。借入人の事業戦略及び中期経営計画では、環境への配慮が事業機会及び事業リスク両面から重要課題と位置付けられている。また、借入人は CSR 活動について分野別に取り組むテーマと目標を設定し、その達成状況の振り返りと翌年度の目標設定を行っている。CSR で取り組むべきテーマは「安全」、「環境」、「人材」、「ガバナンス」の 4 つに大分されているが、とりわけ「環境」についてはもっとも多い 8 項目の具体的なテーマ設定とさらにそれを細分化した 20 の目標設定がなされている。これらの目標設定及び達成度の測定は、CDP に対する回答書作成と相関関係が高く、CDP で高い評価を得ることは、借入人の CSR 戦略を遂行する上で重要な役割を担っていると考えられる。

また、融資条件におけるインセンティブ内容について、双方が納得のいく形で設定されていること、インパクト指標のモニタリングは、年に 1 回、スコア結果を借入人が受領次第速やかに貸付人に対して報告予定であること、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確認を行うことを JCR は確認した。

以上の考察から、JCR は、今回の第三者意見提供対象である日本郵船株式会社に対する本ローンが、SLLP 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

株式会社日本格付研究所（以下、「JCR」）は、株式会社三菱 UFJ 銀行をアレンジャーとするシ・ローン団が日本郵船株式会社を実施するサステナビリティ・リンク・ローンに対して、LMA の策定した SLLP に即した第三者評価を行った。サステナビリティ・リンク・ローンとは、借入人があらかじめ設定した意欲的なサステナビリティ・パフォーマンス目標（以下、SPT）達成にインセンティブ付けをすることで、借入人及び貸付人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のことを言う。

SLLP は、4つの原則からなる。第1原則は、借入人の核となる CSR 戦略と SPT が結びついていること、第2原則は、ターゲットの設定および計測が予定されていること、第3原則は、貸付人に対して定期的にインパクト・レポートが予定されていること、第4原則は、サステナビリティ・リンク・ローンが内部組織または第三者によって評価されていることである。

JCR は、SLLP 第4原則で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、独立した第三者機関として、本ローンが SLLP の第1～第3原則を満たしているかどうかについてレビューを行うことを目的とする。

## II. 第三者意見対象の概要

今回の評価対象は、株式会社三菱 UFJ 銀行をアレンジャーとするシ・ローン団が、日本郵船株式会社との間で2019年11月29日付にて契約を締結予定のサステナビリティ・リンク・ローンである。以下は、本第三者意見に含まれる評価項目である。

1. 借入人のコアとなる CSR 戦略と本ローンで注目する重要課題の関連性
2. SPT の設定とその妥当性、融資条件におけるインセンティブ発生状況の確認
3. インパクト指標のモニタリング内容と方法の適切性
4. レビューの方法とその適切性

### III. 本ローンのサステナビリティ・リンク・ローン原則との適合性確認

#### 1. 日本郵船株式会社（以下、「借入人」）の中期経営計画及びサステナビリティ戦略

##### 1-1. 借入人のコアとなるサステナビリティ戦略

###### <基本理念>

借入人は、「Bringing Value to Life」を基本理念として掲げ、「海・陸・空にまたがる幅広い物流事業展開を通じ、人々の豊かな暮らしのために価値あるものを届けること」、「社会の発展を支え、地球環境を守ること」を借入人グループの社会における役割と位置付けている。借入人は社会インフラとして、様々なステークホルダー（顧客、従業員、取引先、株主・投資家、地域社会、政府・自治体）と協働しながら、以下の社会価値・経済価値を持続的に創出し、豊かな地球環境と全ての人々の豊かな生活を、次世代への価値として継承していくことを目指している。

- 人々の豊かな暮らしの実現
- 新興国における物流インフラの整備
- 輸送時の CO<sub>2</sub> 排出量の低減
- 次世代エネルギーへの転換に向けたイノベーション
- 海洋・大気汚染の防止、生態系保全
- 世界各地での雇用創出
- 安定的なサプライチェーンの構築
- 生活に欠かせないものを届ける
- エネルギーの安定供給
- 物流による世界経済の活性化

###### <事業戦略>

借入人は、中期経営計画（Staying ahead 2022 with Digitalization and Green）において、①ポートフォリオの最適化、②運賃安定型事業の積み上げ、③効率化と新たな価値創出を三つの基本戦略としている。特に③効率化と新たな価値創出の鍵となるのが、中期計画のタイトルにも含まれている、デジタル化(Digitalization)と環境への配慮(Green)である。海運業界の他社に先行して、いち早く船舶運航情報システムを開発・導入し、ワークフローのデジタル化や安全活動のサポートなど事業活動の様々な側面でデジタル化を図ることは、業務の効率化につながるだけでなく、企業の新たな価値創造につながるものと考えられる。また、環境への配慮についても、LNG 燃料船の開発・就航、LNG 燃料を補給する供給船や供給事業の展開、再生可能エネルギー関連の事業化等、新たなビジネス機会の創造につながる努力を行っている。借入人は、環境への配慮がグリーンビジネスなどの新たな成長機会につながるだけでなく、企業としての持続可能性を考えるうえで避けて通ることのできない重要課題と捉えている。海運業界は、海洋資源の保護や大気汚染防止の観点から、厳しい海事規制の遵守が求められている。2020年1月からは SO<sub>x</sub>(硫黄酸化物)規制が厳格化され、船舶燃料油中の硫黄濃度を 0.5%以下に低減することが義務付けられている。こうした規制に対して、借入人はコストと効率性を勘案しながら、複数の手段で円滑に新たな規制に対応できるよう、対応を進めているところである。

環境負荷の低減の取り組みは、借入人グループのみの問題ではない。例えば顧客である自動車製造会社が自社の CO<sub>2</sub> 排出量を抑制したい場合には、自動車生産地から消費地（販売地）への移送に船舶を利用することが多く想定される。そこで、船舶の CO<sub>2</sub> 排出量を削減した船を利用すれば、顧客は輸送の際の CO<sub>2</sub> 排出量をより一層抑制することにつながる。借入人においては、顧客を含めた全てのステークホルダーや借入人が含まれるバリューチェーンの先までを見越した CO<sub>2</sub> 排出量の把握と削減に努めている。

## 1-2. JCR による評価

フレームワーク確認項目	JCRによる確認結果
借入人のCorporate Social Responsibility (CSR)戦略に定められたサステナビリティ目標と関連付けられること、その目標がSPTとどう整合しているのか。	借入人が定めたSPTであるCDPは、次章で詳述の通り、企業が環境及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としている。借入人の事業戦略及び中期経営計画では、環境への配慮が事業機会及び事業リスク両面から重要課題と位置付けられている。また、借入人ではCSR活動については分野別に取り組むテーマと目標を設定し、その達成状況の振り返りと翌年度の目標設定を行っている。CSRで取り組むべきテーマは「安全」、「環境」、「人材」、「ガバナンス」の4つに大分されているが、とりわけ「環境についてはもっとも多い8項目の具体的なテーマ設定とさらにそれを細分化した20の目標設定がなされている。これらの目標設定及び達成度の測定は、CDPに対する回答書作成と相関関係が高く、CDPで高い評価を得ることは、借入人のCSR戦略を遂行する上で重要な役割を担っていると考えられる。
サステナビリティに係る全体的な目標、戦略、方針又はプロセスに関する情報が貸付人等に提供されているか。	借入人のサステナビリティに係る全体的な目標、戦略、方針またはプロセスに関する情報は統合報告書（NYKレポート）及びCDPへの回答書を通して、貸付人を含む一般に広く提供されている。
借入人が遵守しようとしている基準・認証等があれば併せて開示しているか。	環境に関連した基準・認証として、①ISO14001、②SCOPE1～3に係るCO <sub>2</sub> 排出量に対する第三者機関の検証、③グリーンファイナンスに対するセカンドオピニオンを取得し、開示している。

## 2. SPT の設定とその妥当性、融資条件におけるインセンティブ発生状況の確認

### 2-1. 借入人の設定した SPT の概要

借入人は、CDP において高ランクを維持することを、SPT(サステナビリティ・パフォーマンスを測る指標)として設定した。借入人は、CDP が世界で最も信頼出来るサステナビリティ格付けの一つであり、その認知度も非常に高いこと、また借入人の気候変動に対する戦略、リスク・機会管理、実績等を各ステークホルダーに対して開示することによる、借入人への信頼向上を目的として CDP への回答を開始した。

CDP とは、機関投資家が連携し、企業に対して気候変動への戦略や具体的な CO<sub>2</sub> 排出量に関する公表を求めるプロジェクトである。これは、責任投資原則で求められている投資家による企業への気候変動等への対策に対するエンゲージメントの一手段として有用であり、企業側の開示を通じて、投資家と企業との間で気候変動その他の環境問題を主とするサステナビリティに関する対話が生まれることが期待されている。このプロジェクトは 2000 年に開始し、主要国の時価総額の上位企業に対して、毎年質問表が送付されており、企業側からの回答率も年々高まってきている。2018 年は、世界中で 7,000 社以上の企業と 750 の政府が CDP への回答書を開示した。回答された質問表は基本的には公開され、取組み内容に応じたスコアリングが世界に公表されており、企業価値を測る一つの重要指標となりつつある。

借入人がリスト入りした A ランクに位置づけられる企業は非常に限られている。回答書は気候変動、森林保全、水の管理の 3 部門に分かれており、A ランクの企業は、気候変動部門 139 社、森林保全部門が 7 社、水の安全部門が 31 社のみである。また借入人は、海運業界の中で首位のスコアリング結果となった。

CDP の評価はスコアリング手法をとっており、質問状は 4 レベル (Disclosure, Awareness, Management, Leadership) について準備されており、下表に記載した各スコアバンドの 45%以上のレベルをクリアできていないと、次のレベルに上がれない仕組みとなっている。

レベル	気候変動	水	森林	スコアバンド
Disclosure (開示)	0-44%	0-44%	0-44%	D-
	45-79%	45-79%	45-79%	D
Awareness (認識)	0-44%	0-44%	0-44%	C-
	45-79%	45-79%	45-79%	C
Management (管理)	0-44%	0-44%	0-44%	B-
	45-79%	45-79%	45-79%	B
Leadership (リーダーシップ)	0-79%	0-79%	0-79%	A-
	80-100%	80-100%	80-100%	A

借入人は経営計画の中で ESG と経営戦略の統合を掲げ、環境を NYK グループ全体の重要課題の一つと位置付けた上で、パリ協定に即した 2050 年迄の環境目標 (CO<sub>2</sub> 削減目標) を設定している。CDP が借入人の環境目標とそれに向けた取組み、および進捗度合いを客観的に評価しうると考え、高評価を維持することが目標達成に近づくと捉えていることを、JCR は借入人に対するヒアリングによって確認した。



以下は、CDPにおいて借入人が開示している気候変動に対する取り組みの主要な開示とそのインパクト内容の概略である。

(1) ガバナンスの明確化

- ✓ インパクトカテゴリー：気候変動
- ✓ 内容：特に気候変動問題に絞って、経営陣の責務、ガバナンスのメカニズム、取締役会の下位組織の責務、気候変動に関連して特別に設置された組織・委員会等、気候変動に取り組む役職員に対するインセンティブ等
- ✓ 対応状況：日本郵船では、社長及び取締役会メンバーの気候変動に対する責務、決定プロセス等が明確化されている。安全・環境対策推進委員会(SEMC)は経営陣もメンバーとして参加しており、主要なCO<sub>2</sub>排出量削減に係る取り組みや長期目標(2050年にt/kmでマイナス50%)に向けた短期目標の設定と確認を行っている。また、グループ環境経営連絡会を年次で開催し、国内の関係会社が参加している。加えて気候変動に向けたインセンティブとしての表彰制度も各種導入している。
- ✓ KPI：特になし

(2) リスクと機会

- ✓ インパクトカテゴリー：気候変動
- ✓ 内容：①気候変動に関連したリスク分類の特定、深刻なリスクの想定と実際に発生した場合のコスト試算  
②気候変動に関連した機会の特定及びビジネスチャンスを実現するために必要なコスト試算
- ✓ 対応状況：借入人が認識しているリスクは、規制強化（現在と将来）、技術革新による燃料転換、市況、レピュテーション、訴訟、自然災害（バリューチェーン全体への影響）等である。借入人が認識している機会は、グリーンファイナンス調達等による資金調達コストの低下、効率の良い輸送の実現によるコスト削減、CO<sub>2</sub>等が低排出な製品の製造、資源の効率的使用によるコスト削減、消費者の志向が低排出な燃料にシフトすることに伴うLNG等に対する需要拡大等である。
- ✓ KPI：想定されるリスクと機会毎のコスト試算

(3) 事業戦略

- ✓ インパクトカテゴリー：気候変動
- ✓ 内容：気候変動問題をどのように事業戦略と結びつけているか。
- ✓ 対応状況：独自の環境マネジメントシステムを構築（ISO14001 準拠）し、企業戦略とCO<sub>2</sub>排出量削減を関連付けたビジネスを構築するほか、気候変動関連で新たなビジネスチャンスを開拓している。また、2050年のエコシップ導入を目指した長期的な環境戦略も構築している。
- ✓ KPI：中期経営計画、脱炭素化長期計画「NYK SUPER ECO SHIP 2050」が象徴する船舶の脱炭素化の達成度

(4) 目標と達成状況

- ✓ インパクトカテゴリー：気候変動
- ✓ 内容：Science based target とその他の目標を Scope 1, 1+2 で複数設定。CO<sub>2</sub> 排出削減のための予算、船舶を使用した場合の他の交通手段と比べた場合の CO<sub>2</sub> 排出量の低さ
- ✓ 対応状況：毎年目標設定と達成度の確認を行っている。
- ✓ KPI：CO<sub>2</sub> 排出量の削減率（原単位ベース）

(5) CO<sub>2</sub> 排出試算方法、CO<sub>2</sub> 排出データ

- ✓ インパクトカテゴリー：気候変動
- ✓ 内容：CO<sub>2</sub> 排出量の計算方法、Scope 1,2 のデータを収集する際に用いる基準、プロトコル、手法等
- ✓ 対応状況：Environmental Management Indicator (EMI)によって、船舶の運航の効率性をモニターしている。
- ✓ KPI：CO<sub>2</sub> 排出量 (t/km)（スコープ別、国別、事業セグメント別）

(6) エネルギー

- ✓ インパクトカテゴリー：気候変動
- ✓ 内容：エネルギーが総運転資金に占める割合、熱源の種類、熱源別消費量
- ✓ 対応状況：借入人は、総運転資金の 10-15%をエネルギー消費に充てている。
- ✓ KPI：熱源別エネルギー消費量 (MWh)

(7) 追加的メトリック、検証、カーボンプライシング、エンゲージメント等

- ✓ インパクトカテゴリー：気候変動
- ✓ 内容：気候変動関連の目標の設定、R&D 費用に占める低炭素のための研究開発、モニターに用いているメトリックや検証等
- ✓ 対応状況：SCOPE 1-3 の算定に際し、第三者の検証を得ている。R&D 費用に占める低炭素投資は 21-40%。カーボンオフセットの取り組みも行っている。
- ✓ KPI：検証レポート取得状況、R&D 費用等

## 2-2. 融資条件におけるインセンティブ設定状況の確認

本シンジケート・ローンでは、借入人のサステナビリティにインセンティブをつけるため、CDPにおける高ランクが維持される限りにおいては、返済期限まで、CDP ランクに起因した金利上昇はないこととなっている。本条件について貸付人・借入人双方が合意していることを JCR は確認した。

## 2-3. JCR によるインパクト評価

JCR では、当該指標が借入人の持続可能な成長に貢献することを確認するため、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（以下、「PIF」）原則におけるインパクトの測定の考え方に準拠し、SPT の影響度（インパクトの度合い）について、PIF 原則で提示されている 5 要素（①多様性、②有効性、③効率性、④倍率性、⑤追加性）から検討を行った。

### 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）

インパクトカテゴリーは主に気候変動に絞られるため、多様性は限定的だが、CDPにおける開示の対象範囲は、借入人が行う全事業活動（一般貨物輸送事業、不定期専用船事業、その他事業）を全世界(28か国)について網羅している。また、CO<sub>2</sub>排出量について、SCOPE 1から3の全範囲をカバーしている。気候変動に係る多種多様な側面にかかる開示とモニターにより、総合的に気候変動対策についてポジティブなインパクトが期待できる。

### ②有効性：大きなインパクトがもたらされているか

（SPTが対象とする売上高、事業活動、対象となる地域、SPT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）

全事業活動、全世界を対象としていることから、インパクトは大きい。なお、2018年度の全事業活動における売上高は18,293億円（2018年度）。借入人は、フランスのAlpher Linerの調査によれば、2017年12月24日時点のフルコンテナ船運航船舶量ランキングでは世界第10位であり、借入人を含む3社の定期コンテナ船事業が統合して2017年に発足したONE社（Ocean Network Express社）の2018年船腹量は世界6位である。また、不定期専用船事業のうち、自動車専用船隊ランキングが世界第1位（2018年12月末現在）、ドライバルカー船隊ランキングは世界第2位（2019年1月1日現在）となっており、海運業界における借入人の活動のインパクトは総じて大きい。

### 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

#### 財務的投下資本について

借入人は気候変動に関連するリスクと機会を特定し、想定される各リスク・機会について、コストを算出している。リスクに対応するためのコストは計787.15億円、ビジネス機会の創出と資源の効率化等によるコスト削減で実現する財務効果は計577.53億円(ネット)と試算されており、気候変動対応コストは財務効果を上回る。一方で、リスク対応コストは売上高の約4%にとどまっていること、コストの大半がIMOのSO<sub>x</sub>規制対応で不可避のものであること、今後環境問題に積極的に対応することが現在の業容の維持・拡大につながることを勘案すると、ポジティブなインパクトのほうが大きいといえる。

人的投下資本について

借入人においては、CDP の回答作成に環境グループが対応しているものの、そのポジティブ・インパクトは投入している人的資本を上回ると考えている。本作業を通して、開示体制の強化により、全社的に環境に対する意識が高まったほか、その結果として TCFD への取組みには環境グループに限らず、他の関連部門も含めて自発的に発足した社内横断タスクフォースにて情報交換や実現に向けた意見交換が行われていることなどがその理由とされている。また、決算報告においても、環境関連 KPI の公表を増やしており、経営陣も開示の強化を意識している。

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

海運業界における気候変動への取組みに関連した公的資金の拠出は、日本では基本的に想定されず、借入人をはじめとする民間資金で賄われている。

⑤追加性：追加的なインパクトがもたらされているか

- SDGsが未達成い是对应不足の領域への対応を促しているか
- 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目標及び169ターゲットのうち、以下のとおり複数の目標及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 3：すべての人に健康と福祉を**

**ターゲット 3.9.** 2030 年までに、有害化学物質、並びに大気、水質及び土壌の汚染による死亡及び疾病の件数を大幅に減少させる。



**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及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 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）及び適応の能力を強化する。



**目標 14：緑と豊かさを守ろう**

**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。

### 3. インパクト指標のモニタリング内容と方法の適切性

日本郵船株式会社は、SPTとして設定したCDPのスコア結果について、スコアリング実施団体であるCDPから受領次第速やかに、アレンジャーである株式会社三菱UFJ銀行に対して報告する。株式会社三菱UFJ銀行は報告を受けた時点で開示情報と達成状況を確認し、必要に応じヒアリングを行う。

上記モニタリング内容について、以下に記したSLLPの確認事項によりモニタリング内容と方法は適切であることをJCRでは確認した。

フレームワーク確認項目	JCRによる確認結果
<p>借入人は、可能な場合には、SPTに関する最新情報（外部のESGの格付けなど）を提供し、直ちに利用できるようにすべきであり、そのような情報は、少なくとも年1回はローンに参加する金融機関に提供される予定か。</p>	<p>CDPへの回答は毎年提出される。借入人は年1回、貸付人に対して当該回答及びスコアリング結果について報告を予定しており、適切である。</p>
<p>この市場では透明性が特に重要であるため、借入人はSPTに関する情報を公表することが望ましい。当該情報は借入人の年次報告書やCSR報告書に記載される等公表の予定はあるか。</p> <p>（*常に公表する必要性はなく、適切な場合には、借入人は、この情報を公に利用可能にするのではなく、貸付人と非公開で共有することを選択することができる。）</p>	<p>CDPの回答は全て、下記CDPのホームページで公表されており、透明性が高い。</p> <p><a href="https://www.cdp.net/en/responses?utf8=%E2%9C%93&amp;queries%5Bname%5D=Nippon+Yusen">https://www.cdp.net/en/responses?utf8=%E2%9C%93&amp;queries%5Bname%5D=Nippon+Yusen</a></p>
<p>借入人はまた、基礎となる評価手法および/または前提条件の詳細を提供しているか(推奨事項)</p>	<p>CDPのスコアリング方法は当団体のホームページで公開されており、貸付人に対して当該情報が提供されている。</p>

#### 4. レビューの方法とその適切性

##### 4-1. 借入人が設定した SPT の適切性に係るレビューの方法

借入人が提出した気候変動に係る CDP への回答書は、CDP に所属する専門家等が、確立されたスコアリング手法に基づき評価を行っており、情報及び当該回答書に掲載された数字の正確性についても、必要に応じた第三者機関の検証によって担保されている。

##### 4-2. 本ローンの SLLP への適合性について

本ローンの実行に際し、その SLLP への適合性については、JCR が第三者機関として日本郵船株式会社及び株式会社三菱 UFJ 銀行の同意のもと、第三者評価を実施し、本意見書として取りまとめ、投資家（又はシ・ローン団の構成員）に対して配布することを予定している。ローンの実行後のレポートは、毎年見直しが行われる SPT の公表を貸付人が確認することによって評価する予定である。

#### IV. 結論

以上の考察から、JCR は、今回の第三者意見提供対象である日本郵船株式会社に対する本ローンが、SLLP に適合していることを確認した。

## 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、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）及び国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定したポジティブ・インパクト金融（PIF）原則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及び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の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は借入人また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、LMA及びUNEP FIが策定した以下の原則及びガイドを参照しています。

- ・サステナビリティ・リンク・ローン原則
- ・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. 信用格付業にかかるとの関係

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、信用格付業にかかるとは異なります。

### 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、また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、またはその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、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、または当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。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・ファイナンスにかかる各種のリスク（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、また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。本文書の一部または全部を問わず、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、依頼者の求めに応じ、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、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