

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>

株式会社日本格付研究所（JCR）は、2021年9月に川崎汽船株式会社が策定し、その後2022年1月および2023年2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、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」）に従って、川崎汽船が設定した SPT の達成状況を確認するとともに、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）および SLLP 等への適合性を確認する第三者意見書を2021年9月および2022年1月にそれぞれ提出した。

本第三者意見は、本フレームワークが引き続き上記の原則に適合しているか否かを、2023年2月時点において確認したものである。

(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。2022年3月期のセグメント別売上構成比は、ドライバルク 36.5%、エネルギー資源 11.8%、製品物流 50.3%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、CO2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CO2削減目標である「2019年までに2011年比でCO2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CO2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、CO2排出効率（輸送量あたりのCO2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（CO2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「CO2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、2021年時点でCO2排出効率は、2008年比36%減を達成している。

また、2022年5月に発表した中期経営計画において、環境関連投資予定額について前年の総額であった5年間で1,000億円規模から、5年間で3,100億円へと大幅に増額を行った。その増加要因は、代替燃料船舶投資の約2,500億円への増額および、環境対応付加物の250億円への増額である。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。

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。

JCR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、引き続きCTFH等の4要素を満たしていると評価している。

(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を設定している。

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：ファイナンス全期間における毎年のトンマイルあたりのCO ₂ 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 ¹
SPT3：A-以上の評価の維持

2021年および2022年に公表したレビューにおいて、JCRは、川崎汽船が本フレームワークのKPIおよびSPTとして設定した項目について、有意義かつ野心的であると評価している。今回の第三者意見の作成に際しても、本項目については変更がないことを確認した。

¹ 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/>）

(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、本フレームワーク策定時の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、川崎汽船は貸付人に対して KPI に関する数値を開示していること、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。なお、本第三者意見では、JCR は、KPI1 から KPI3 に関するデータの提供を川崎汽船から受け、KPI1 から KPI3 の数値およびスコアがいずれも、川崎汽船が当初設定した毎年の数値目標を達成していることを確認した。

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および個別ファイナンスが、CTFH 等および SLLP 等に引き続き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。

第三者意見書

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

2023年3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	- 14 -
3-1. 要素1：発行体の移行戦略とガバナンス	- 14 -
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	- 14 -
3-3. 要素3：科学的根拠に基づいていること	- 14 -
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	- 14 -
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	- 16 -
4-1. 評価の視点	- 16 -
4-2. 評価対象の現状とJCRの評価	- 16 -
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	- 17 -
5-1. 評価の視点	- 17 -
5-2. 評価対象の現状とJCRの評価	- 17 -
5-3. JCRによるインパクト評価	- 20 -
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	- 23 -
6-1. 評価の視点	- 23 -
6-2. 評価対象の現状とJCRの評価	- 23 -
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	- 24 -
7-1. 評価の視点	- 24 -
7-2. 評価対象の現状とJCRの評価	- 24 -
8. 8. CTFH等およびSLLP等との適合性に係る結論	- 26 -

<要約>

株式会社日本格付研究所（JCR）は、2021年9月に川崎汽船株式会社が策定し、その後2022年1月および2023年2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、サステナビリティ・リンク・ローン原則（SLLP）¹、サステナビリティ・リンク・ボンド原則（SLBP）²、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」）に従って、川崎汽船が設定したSPTの達成状況を確認するとともに、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）³、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⁴（CTF基本指針）（CTFH およびCTF基本指針を総称してCTFH等）およびSLLP等への適合性を確認する第三者意見書を2021年9月および2022年1月にそれぞれ提出した。

本第三者意見は、本フレームワークが引き続き上記の原則に適合しているか否かを、2023年2月時点において確認したものである。

(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。2022年3月期のセグメント別売上構成比は、ドライバルク36.5%、エネルギー資源11.8%、製品物流50.3%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、CO₂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CO₂削減目標である「2019年までに2011年比でCO₂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CO₂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、CO₂排出効率（輸送量あたりのCO₂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（CO₂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

¹ 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。

² 2020年7月 International Capital Market Association（ICMA）制定。

³ 2020年12月 International Capital Market Association（ICMA）制定。

⁴ 2021年5月 金融庁、経済産業省、環境省制定

「CO₂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、2021 年時点で CO₂ 排出効率は、2008 年比 36%減を達成している。

また、2022 年 5 月に発表した中期経営計画において、環境関連投資予定額について前年の総額であった 5 年間で 1,000 億円規模から、5 年間で 3,100 億円へと大幅に増額を行った。その増加要因は、代替燃料船舶投資の約 2,500 億円への増額および、環境対応付加物の 250 億円への増額である。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/脱炭素関連の新技術・新案件への投資を進めていく予定である。

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。

JCR 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、引き続き CTFH 等の 4 要素を満たしていると評価している。

(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 を設定している。

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 : ファイナンス全期間における毎年のトンマイルあたりの CO₂ 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⁵

SPT3 : A-以上の評価の維持

2021 年および 2022 年に公表したレビューにおいて、JCR は、川崎汽船が本フレームワークの KPI および SPT として設定した項目について、有意義かつ野心的であると評価している。今回の第三者意見の作成に際しても、本項目については変更がないことを確認した。

(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

⁵ 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/>)

JCRは、本フレームワーク策定時の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、川崎汽船は貸付人に対してKPIに関する数値を開示していること、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。なお、本第三者意見では、JCRは、KPI1からKPI3に関するデータの提供を川崎汽船から受け、KPI1からKPI3の数値およびスコアがいずれも、川崎汽船が当初設定した毎年の数値目標を達成していることを確認した。

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および個別ファイナンスが、CTFH等およびSLLP等に引き続き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、本フレームワークが引き続き CTFH 等および SLLP 等に適合しているか否かの確認を行った。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、レポートニング、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、本フレームワークが引き続き SLLP および SLBP 第 1 原則～第 5 原則およびガイドラインに適合していることを確認すると共に、CTFH の 4 要素および CTF 基本指針についても引き続き適合していることを確認することである。

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 月に策定し、2022 年 1 月および 2023 年 2 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、5）レポートニ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。

<p>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。</p> <p>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CO₂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。</p> <p>KPI3：CDP評価 SPT3：A-以上の評価の維持</p>
--

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。2022年3月期のセグメント別売上構成比は、ドライバルク36.5%、エネルギー資源11.8%、製品物流50.3%であった。

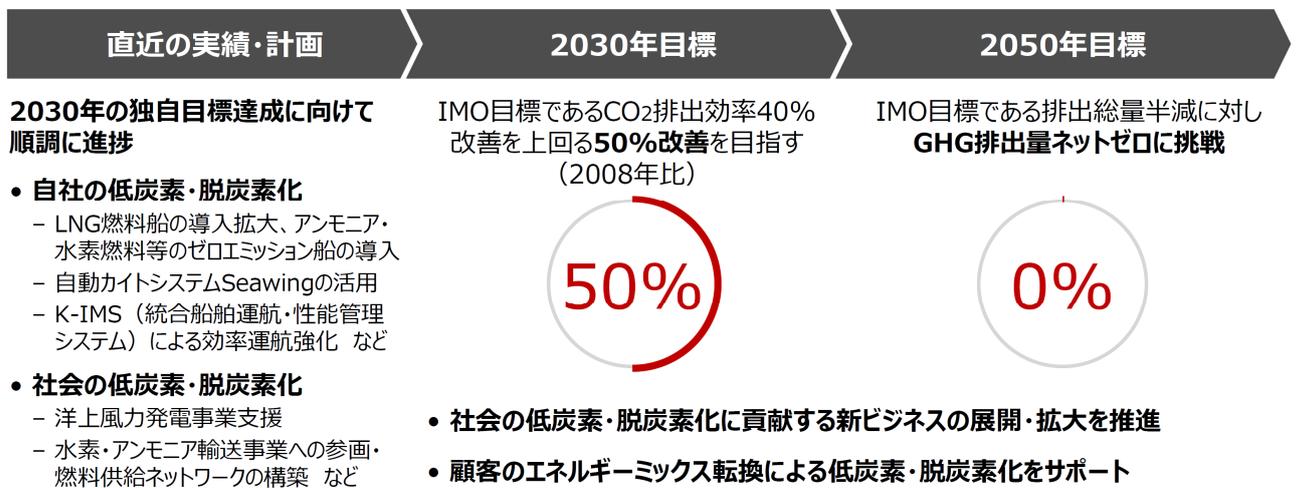
川崎汽船は、2015年に業界に先駆けて2050年までの長期環境ビジョン（“K” LINE 環境ビジョン2050）を発表し、CO₂排出量の半減と重大事故ゼロを掲げた。2019年のマイルストーンとして置いたCO₂削減目標である「2019年までに2011年比でCO₂排出量10%減」を2015年度には前倒しで達成したため、2016年6月に「2030年までにCO₂排出効率25%減（2011年比）」という新たな目標を設定した。2020年6月には、“K” LINE 環境ビジョン2050の改訂版を発表したほか、2021年11月にはさらに2050年の目標について改訂を行った。同ビジョンで掲げた脱・低炭素化に係る2030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、CO₂排出効率（輸送量あたりのCO₂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（CO₂排出効率を2008年比70%改善）

< 中期経営計画 >

川崎汽船では、2022年5月に新たな中期経営計画を発表した。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いる。2022年度の経営計画のテーマでは、「持続的成長と企業価値向上に向けて、自社・社会のスムーズなエネルギー転換にコミットし、低炭素・脱炭素社会の実現に向けた活動を推進」として、低炭素・脱炭素につながる技術の研究や実装を行っている。具体的な取り組みとしては、LNG燃料供給船の導入拡大やアンモニア・水素燃料等のゼロエミッション船の導入に向けた研究、K-IMSの実装拡大、水素・アンモニア輸送事業への参加や燃料供給ネットワークの構築など、「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。

【GHG削減に向けた活動指針】



（出所：川崎汽船 2022年度中期経営計画）

< 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。

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 【最重要課題】	  
イノベーション	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	      

<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 【最重要課題】</p>	
-------------	--	--

(出所：川崎汽船 ウェブサイトより、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 CO₂ 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、「CO₂ 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 CO₂ 排出量 10%減」を定めた。2019 年のマイルストーンを前倒しで達成したため、2016 年 6 月に「2030 年までに CO₂ 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 ₂ 排出効率 2008 年比 50%改善	CO ₂ 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 ₂ 排出効率 2008 年比 70%改善	CO ₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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、CO₂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CO₂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2021年時点で既にCO₂排出効率は、2008年比で36%減を達成している。

<サステナビリティ推進体制>

川崎汽船では、2021年4月、サステナビリティに重点を置いた経営を強化するため、従来の組織を発展的に改組し、サステナビリティ推進体制を刷新した。「サステナビリティ経営推進委員会」は、社長執行役員を委員長とし、当社グループのサステナビリティ経営の推進体制の審議・策定を通じて、企業価値向上を図っている。

「サステナビリティ経営推進委員会」の下部組織である「環境専門委員会」は、「川崎汽船グループ環境憲章」および国際標準化機構（ISO）の規格に則って構築された「環境マネジメントシステム（EMS）」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している。

もう一つの下部組織である「サステナビリティ専門委員会」は、安全運航技術・経済運航技術・次世代燃料対応を含む環境技術の開発、低炭素・脱炭素事業への取り組み、DX対応、社会課題への対応およびガバナンス・コンプライアンスの一層の強化を通じて、川崎汽船グループの事業の持続性と企業価値向上に寄与する経営を推進している。

2021年10月には、従来の「代替燃料プロジェクト委員会」と「環境・技術委員会」の機能を統合し、新たに「GHG削減戦略委員会」を設置した。「GHG削減戦略委員会」には、下部組織として

「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」の3つのプロジェクトチームを置き、喫緊の課題である EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index、既存の大型外航船の燃費性能規制) や CII (Carbon Intensity Indicator、燃費の実績格付制度) への組織的対応を強化するほか、LNG 燃料焚き船・LNG 燃料供給事業への取り組み加速と次世代燃料や新技術の検討、環境規制への技術面も含めた対応方針の策定を担っている。

(サステナビリティ推進体制)



(出所：川崎汽船ウェブサイト)

各組織の所掌業務は以下の通りとなっている。

<p>サステナビリティ 専門委員会</p>	<p>サ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、グループ全体のサ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サ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、グループのサステナビリティ推進の活性化と充実を図る。</p>
<p>環境専門委員会</p>	<p>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。</p>
<p>GHG 削減戦略委員会</p>	<p>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。</p>
<p>CII ・ 2030 年環境目標 プロジェクトチーム</p>	<p>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>
<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. 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

2021 年および 2022 年に合計 3 回公表した第三者意見書において、JCR は、川崎汽船の気候変動緩和のための移行戦略について確認を行い、CTFH に適合していると評価した。今回の第三者意見にあたり、JCR では川崎汽船の気候変動緩和のための戦略の変更について確認を行い、特段の変更がないことを確認している。また、サステナビリティに関するガバナンス体制についても、前回からの変更がないことを確認している。

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

2021 年および 2022 年に公表した第三者意見書において、JCR は、GHG 排出量および CO₂ 排出量の削減が、川崎汽船のビジネスモデルにおける環境面の重要課題であると評価している。今回の第三者意見にあたり、JCR では川崎汽船の現状について確認を行い、変更がないことを確認している。

なお、川崎汽船では、顧客の海上輸送における脱炭素化への取組への協業を通じて新規貨物輸送の検討依頼を受けたり、脱炭素を共通の目標として、幅広い業界における取引先や荷主との協業を行うことによって、新たな事業領域への進出や挑戦を通じた企業価値の向上につなげたりするなど、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

2021 年および 2022 年に公表した第三者意見書において、JCR は、川崎汽船の中長期的目標について科学的根拠に基づいた目標設定がなされていると評価している。

なお、CO₂ 計測方法の変更に伴い、川崎汽船の目標とする対象 Scope は、従来の Scope1 から、Scope1 および Ocean Network Express Pte. Ltd. (ONE) の運航する、当社保有船の CO₂ 排出量となる。JCR では、CO₂ 計測方法の変更後も川崎汽船の目標とする CO₂ 算定対象は変わらないことを確認している。

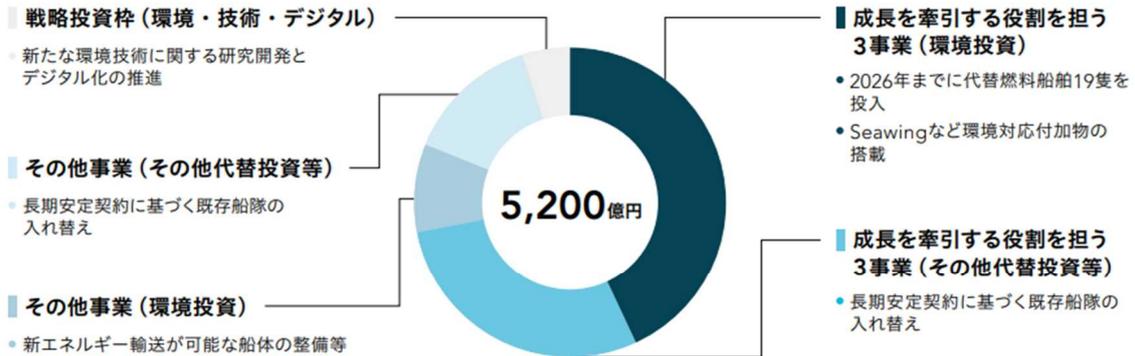
3-4. 要素 4：トランジションに係る投資計画について透明性が担保されていること

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いる。2022 年 5 月に発表した中期経営計画では、前年の総額であった 5 年間で 1,000 億円規模から、5 年間で 3,100 億円へと大幅に増額を行った。この増加は、代替燃料船舶投資が約 2,500 億円と前回の評価時より 1,800～2,000 億円増額されていることと、環境対応付加物への投資が 150 億円の増額によるものである。代替燃料船舶投資については、2026 年までの 5 年間に於いて LNG 燃料船に加えて、アンモニアなどの代替燃料船舶も含めた計 19 隻の追加投入を見据えた計画へと変更されている。その結果、2030 年前半には、代替燃料船舶の運航規模を約 60 隻規模に拡大することを目標としていることを確認した。

また、環境対応付加物への投資については、自動カイトシステム「Seawing」や、SO_x スクラバー、バラスト水処理装置等について対象船舶の拡大によって投資額が増加していることを確認した。

(川崎汽船：今後5年間の環境関連投資予定額)

● 「環境」と「成長を牽引する役割」に重点を置く投資計画



● 環境投資は自社の低炭素・脱炭素化推進に2,750億円、社会の低炭素・脱炭素化推進に350億円



(出所:川崎汽船 FACTBOOK2022)

また、上記投資計画の見直しによって、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_x 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 CO₂ 回収技術を並行して開発しながら、化石燃料の使用量を減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 CO₂ 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要素を引き続き充足していると 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

2021 年および 2022 年に計 3 回公表した第三者意見書において、JCR は、川崎汽船が本フレームワークの KPI として設定した項目について、有意義であると評価している。今回の第三者意見に際して、本項目については変更がないことを確認している。

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、CO₂ 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

(1) 自社の過去のトラックレコードとの比較

以下の表は、川崎汽船の GHG 総排出量とトンマイル当たりの CO₂ 排出量に関する過去の実績値と 2030 年および 2050 年までの目標値、2008 年を基準年とした削減率である。直近である 2021 年の数値は、2008 年比で GHG 排出総量が 33%減、トンマイル当たりの CO₂ 排出量が 36%減といずれも目標値を上回っている。しかし、新型コロナウイルスの世界的流行に端を発した巣ごもり消費など、社会の物流に対する需要が高まっている現状に鑑みると、2022 年 3 月末で 434 隻となっている川崎汽船のグループ運航隻数について、将来的に船隊の維持・拡大および航行距離の増加が必要となる可能性がある。足元で SPT1 および SPT2 の数値が目標達成していても、上記のような環境変化が恒常的になると、増大する貨物需要への対応と環境対応の追及の両立を行うことは容易ではない。その場合、各 SPTs の数値目標は従来通りの事業(Business As Usual)を超えた取り組みが必要であり、設定された SPTs は引き続き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（基準年度）または目標値】（単位：千トン）

【SPT1：GHG排出総量目標(千トン)】

基準年度実績

	CY08	CY21	CY22	CY23	CY24	CY25	CY26	CY27	CY28	CY29	CY30	CY50
CY08—CY50線形計画	13,677	11,560	11,398	11,235	11,072	10,909	10,746	10,583	10,421	10,258	10,095	6,839
CY08対比削減率	-	-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 CO₂ 排出量に関する各年実績値（基準年度）または目標値】

（単位：g-CO₂/トンマイル）

【SPT2：トンマイルあたりCO₂排出量目標(gCO₂/トンマイル)】

基準年度実績

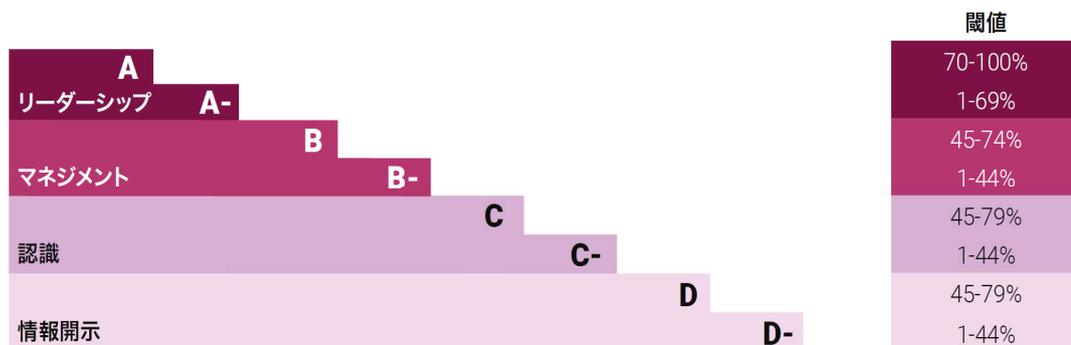
	CY08	CY21	CY22	CY23	CY24	CY25	CY26	CY27	CY28	CY29	CY30
CY08—CY30線形計画	7.21	5.08	4.92	4.75	4.59	4.42	4.26	4.10	3.93	3.77	3.61
CY08対比削減率	-	-29.5%	-31.8%	-34.1%	-36.4%	-38.6%	-40.9%	-43.2%	-45.5%	-47.7%	-50.0%

（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 は 2000 年にロンドンで設立された非営利団体である。CDP は、気候変動、水セキュリティ、フォレスト等の分野において企業や自治体のグローバルな情報開示基盤を提供している。680 を超える投資家が CDP へ署名しており、署名投資家の総投資運用額は 130 兆ドル超に上る。署名投資家は、CDP の収集した情報や CDP による評価結果等を活用している。2022 年は 15,000 社以上の企業が「CDP 気候変動」に回答しており、CDP は、世界における環境報告・環境情報開示のグローバルスタンダードになっている。また、CDP は SBTi や RE100 といった国際イニシアティブの運営機関としても活動している。

CDP は、各企業が回答した質問書に基づいてスコアリングを行う。回答企業は 4 つのレベル（情報開示、認識、マネジメント、リーダーシップ）で評価され、回答企業のスコアは A~D- の 8 段階で付与される。回答企業のスコアは CDP のホームページ内で公表される。

（CDP スコアリングのイメージ）



F: CDP気候変動質問書のスコアリングを行うのに十分な情報を提供していない。¹

（出所：CDP 気候変動レポート 2022：日本版（ダイジェスト版））

川崎汽船は、CDP のスコアについて、2016 年以降最高評価の A ランク（A または A

一) を維持している。しかし、CDP 気候変動は、絶対的な評価も実施される一方、回答企業間で比較され相対的な評価も実施される。川崎汽船が気候変動の取り組みを推進したとしても、競合他社の取り組みが更に進展すれば、川崎汽船が A ランクを維持してゆくことは困難となる。また、CDP 気候変動の質問内容・スコア基準について、CDP 事務局が社会情勢や回答企業の取組状況等を考慮したうえで定期的に見直しを実施しており、今後厳格化されていく可能性がある。以上を踏まえると、川崎汽船が「リーダーシップ」相当である A- 以上のスコアを継続して獲得するためには、気候変動に関する体制を維持・拡大しつつ、その取り組みについて継続してレベルアップしていく必要があることから、CDP に関する SPT の評価基準は野心度を有しているといえる。

(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、CO₂ 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 CO₂ 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、CO₂ 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。

SPT3 の CDP 評価については、2022 年から東証プライム市場上場企業 (1,841 社) が回答対象となったことを受けて回答企業がこれまでより格段に広がり、CDP の質問項目に対する回答企業は 1,101 社となった。このうち「A リスト」である評価が A- 以上の日本企業は 75 社と、全体の 7% 弱となっている。川崎汽船は 2016 年から 2022 年まで 7 年連続で A リストを維持しており、同じ成績を残している日本企業は、4 社のみである。したがって、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- 未滿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 CO₂ 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 CO₂ 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。

CO₂ 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、アンモニア・水素燃料等のゼロエミッション船の導入
- 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、CO₂ 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

2021 年 10 月には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、従来のビジネスで想定していた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、本ファイナンスで定められた 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

イ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、CO₂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Scope1およびONEの運航する当社保有船のCO₂排出量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及びゼロエミッション船の導入②K-IMSの推進、③自動カイトシステムSeawingの推進および④その他新技術の検討と導入によってCO₂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

本ファイナンスが目指すGHG、CO₂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

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。



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

2021 年および 2022 年に公表した第三者意見書において、JCR は、川崎汽船が本フレームワークにおいて選定された KPI と事前に設定された SPT について、達成時に財務的特性を変化させることを確認している。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。今回の第三者意見に際して、本項目については変更がないことを確認している。

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、またはローンの場合は貸付人に対し、CO₂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を予定している。JCRでは、上記取扱いは競争上の配慮から公表しないことを許容する環境省のガイドラインに照らしても適切と考えている。なお、債券による調達を行った場合は、投資家に対してウェブサイトなどによるKPIのパフォーマンスの開示を行うことを予定している。また、CDPのスコアリングについては、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を行っている。

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、トンマイルあたりのCO₂排出量についても、第三者機関である日本格付研究所において、船舶の走行データ等をもとにデータの検証を行い、妥当性を評価している⁶。JCRでは、川崎汽船からKPIに関するデータを取り寄せたうえで、KPI1からKPI3で定められた項目について、SPT1からSPT3で定められた数値基準または水準についてクリアしていることを確認している。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上、またはローンの場合は貸付人に対し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の評価することとしている。

⁶ 本第三者意見書とトンマイルあたりのCO₂排出量の検証における日本格付研究所の第三者性については、「本第三者意見に関する重要な説明」をご覧ください。

8. 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 等に引き続き適合していることを確認した。

(担当) 梶原 敦子・梶原 康佑

個別ファイナンスに係る第三者意見

評価対象	トランジション・リンク・ローン
借入額	約 1,650 億円 (内訳) トランシェ A : 約 500 億円 トランシェ B : 400 億円 トランシェ C : 200 億円 (今回追加) トランシェ D : 約 550 億円
アレンジャー行	株式会社みずほ銀行
トランジション・ストラクチャリング・エージェント	みずほ証券株式会社、株式会社みずほ銀行
貸付契約日	2023 年 3 月 (予定) (トランシェ D)
返済期限	2028 年 3 月 (予定) (トランシェ D)

JCR は、2021 年 9 月に、上記のトランジション・リンク・ローン (トランシェ A、トランシェ B およびトランシェ C) が、JCR が以下の諸原則に対する適合性をあらかじめ確認した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で定めた事項をすべて満たしていることを確認した。

- (1) 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) ⁷、
- (2) 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⁸ (CTF 基本指針)
- (3) サステナビリティ・リンク・ローン原則 (SLLP) ⁹、
- (4) サステナビリティ・リンク・ボンド原則 (SLBP) ¹⁰、
- (5) 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¹¹

なお、今回追加されたトランシェ D は、コミットメントライン (極度貸付枠) である。これまでのトランシェと同じく、トランシェ D も資金使途不特定型であるが、川崎汽船および貸付人では、本調達資金は、船舶の建造中において複数回に分けて行われる中間支払を含む運転資金での利用を許容し、主に今後追加投入される代替燃料船舶の購入に利用する想定であることを確認している。なお、船舶竣工後は、長期借入への切り替え等を行うことで本調達資金を完済し、次の代替燃料船舶の購入に利用していく想定を置いていることも併せて確認した。

⁷ 2020 年 12 月 International Capital Market Association (ICMA) 制定。

⁸ 2021 年 5 月 金融庁、経済産業省、環境省制定。

⁹ 2022 年 3 月改定 Loan Market Association (LMA)、Asia Pacific Loan Market Association (APLMA) および Loan Syndication and Trading Association (LSTA) 制定。

¹⁰ 2020 年 7 月 International Capital Market Association (ICMA) 制定。

¹¹ 2020 年 4 月 環境省制定。



JCRでは、トランシェ D についても、トランシェ A、トランシェ B およびトランシェ C と同じく、上記の諸原則に対する適合性をあらかじめ確認した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で定めた事項をすべて満たしていることを確認した。

以 上

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。また、本第三者意見の作成業務とトンマイル当たりの CO2 排出量の検証業務では、それぞれの業務における担当者を分けて行うなど、いずれかの業務が他方の業務の結果に不当に影響を及ぼさないように留意して行っております。

■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なるものもを問わず、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。本第三者意見書は、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

<参考資料>

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との整合性確認シート

2023年3月20日

株式会社日本格付研究所

評価対象企業：川崎汽船株式会社

以下は、金融庁・経済産業省・環境省が公表したクライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針で推奨される事項についての、本件の適合状況を確認したものである。

同基本指針では、文末表現として「べきである」、「望ましい」、「考えられる」又は「可能である」の三種類の表現を用いているが、それぞれについては以下のような定義の元で使用している。

- － 「べきである」と表記した項目は、トランジションと称する金融商品が、備えることを期待する基本的な事項である。
- － 「望ましい」と表記した項目は、トランジションと称する金融商品が、満たしていなくても問題はないと考えられるが、本基本指針としては採用することを推奨する事項である。
- － 「考えられる」又は「可能である」と表記した項目は、トランジションと称する金融商品が、満たしていなくとも問題はないと考えられる

要素 1：資金調達者のクライメート・トランジション戦略とガバナンス

a) トランジション・ファイナンスを活用した資金調達は、トランジション戦略の実現または実現への動機付けを目的とすべきである。トランジション戦略はパリ協定の目標に整合した長期目標、短中期目標、脱炭素化に向けた開示、戦略的な計画を組み込むべきである。

適合状況：○

川崎汽船は、“K”LINE 環境ビジョン 2050 で定めた中間マイルストーンである GHG 及び CO2 削減目標の達成を本ローンの SPTs として設定していることから、トランジション戦略の実現への動機づけを目的としているといえる。

同社のトランジション戦略は、パリ協定の目標達成を前提とした IMO の GHG 削減戦略より野心的であり、2030,2050 年の目標設定、脱炭素化に向けたアクション・プランや今後 5 年間の投資計画が開示されている。

b) トランジション戦略には、想定される気候関連のリスクと機会に対応するとともに、パリ協定の実現に寄与する形で事業変革をする意図が明確に含まれるべきである。

なお、事業変革としては、炭素、温室効果ガス的大幅な削減を達成する燃料転換や革新的技術の導入、製造プロセスや製品の改善・変更、新しい分野の製品やサービスの開発、提供等、既存のビジネスの延長にとどまらず、様々な観点からの変革が考えられる。

適合状況：○

川崎汽船は“K”LINE 長期ビジョン 2050 の達成を通じて脱炭素化への貢献を目指しており、そのた

めの事業変革の意図として、燃料転換・カイトの活用・船上 CO2 回収技術を含む革新的技術の導入が計画に含まれている。

c) トランジション戦略の実行では、事業変革による雇用や商品・サービスの安定供給など気候変動以外の環境及び社会に対して影響を及ぼす場合も想定される。その場合、資金調達者は、事業変革の気候変動以外の環境及び社会への寄与も考慮することが**望ましい**。

適合状況：○

気候変動以外の環境及び社会に対する影響として、以下の項目について検討・考慮されている。

環境：海洋汚染の防止

社会：特段懸念される事項はないが、全般に船の安全運行に考慮している。

d) トランジション戦略の構築に当たっては、気候変動関連のシナリオを参照すべきである。なお、トランジションへの経路は資金調達者のセクター（業種）ごと、また事業地域ごとに考えなければならない。また、一般的に資金調達者は、トランジションの経路を考えるに当たってそれぞれ異なる出発地点や経路にあると**考えられる**。

適合状況：○

川崎汽船は、“K”LINE 環境ビジョン 2050 の策定に際し、TCFD ガイダンスに基づいた気候変動シナリオに基づいたリスク分析、IMO の GHG 削減戦略をベンチマークとして、その結果を反映している。2017 年に SBT 認定も取得している。

e) トランジション戦略・計画に関しては、その実効性に対して高い信頼性が必要である。したがって、中期経営計画等の経営戦略、事業計画と連動したトランジション戦略・計画が**望ましい**。

適合状況：○

川崎汽船の“K”LINE 環境ビジョン 2050 は、その実現に向けた投資計画が 2021 年から 5 年間公表されており、経営戦略や事業計画と連動している。投資に対する ICP（インターナルカーボンプライシング）設定により低炭素投資を促進（投資案件評価に際し、CO₂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）。

f) トランジションは長期に亘る戦略・計画となるため、前提としていた外部環境等に大きな変化が生じた場合には、内容を変更・修正することが**考えられる**。

適合状況：○

川崎汽船は今後、外部環境等の大きな変化が生じた場合に必要と判断された場合にはその内容を変更・修正する予定である。

g) 資金調達者がトランジション戦略の構築に着手した段階では、本基本指針において「望ましい」及び「考えられる/可能である」と記載されている項目に関して将来的に実行することとし、その計画

を示すことも選択肢として**考えられる**。

適合状況：○

本基本指針において「べきである」とされている事項はすべてその要件を満たしている。また、「望ましい」及び「考えられる/可能である」とされた事項については、ほぼ全ての項目についてその要件を満たしているか、将来的に実行が想定されている。

h) 資金調達者は、トランジション戦略の実効性を担保するために、取締役会等による気候変動対応の監視、及び取組を評価・管理するための組織体制を構築す**べきである**。

適合状況：○

川崎汽船では、トランジション戦略の実効性を担保するために取締役会・経営会議等が監視する仕組みと取組みを評価・管理するための組織体制を構築している。

i) トランジション戦略はファイナンスを必要とする企業自身による構築を基本とするが、一企業に留まらずサプライチェーンの温室効果ガス削減の取組に対するファイナンスであれば、当該取組全体又はその中核となる企業等の戦略を活用して、その中で自らの戦略を構築、説明することも**考えられる**。

適合状況：対象外

川崎汽船は、当社自身のトランジション戦略を構築している。

j) トランジション戦略は、統合報告書やサステナビリティレポート、法定書類、その他投資家向けの資料等（ウェブサイトでの開示を含む。）によって事前に開示す**べきである**。

適合状況：○

川崎汽船のトランジション戦略は、“K”LINE 環境ビジョン 2050 として、ウェブサイトで一般に開示されている。

k) トランジション戦略やその実行を担保するガバナンスに関する項目の開示方法は、気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）の最終報告書（TCFD 提言）などのフレームワークに整合した形で開示されることが**可能である**。

適合状況：○

川崎汽船は、TCFD のフレームワークに整合した開示を行っている。

l) トランジション戦略の実行により、気候変動以外の環境および社会に影響が及ぶことが想定される場合には、資金供給者がその効果を適切に評価できるよう、対応の考え方も併せて説明し、戦略全体として、持続可能な開発目標（SDGs）の達成への寄与についても開示することが**望ましい**。

適合状況：○

川崎汽船は、気候変動以外の環境・社会に及ぶ影響とそれに対する対応及び SDGs 達成への寄与について、フレームワークを通じて貸付人に開示している。また、JCR の評価レポートを通じて一般にも公表の予定である。

m) トランジション戦略・計画は長期にわたるものとなること等により、戦略・計画の策定時に前提としていた外部環境の大きな変化等に伴い、トランジション戦略・計画を変更する必要性が生じることもあり得る。その際には、変更内容について、その理由とともに適時に開示すべきである。

適合状況：○
今後、大きな変更があった場合には、戦略・計画を変更、適時に開示の予定である。

n) ガバナンスに関しては、トランジション戦略の実行を監視、及び取組を評価管理するための組織体制に加え、構成する組織・経営者の具体的な役割や、審議内容が経営に反映されるプロセスについても開示することが望ましい。

適合状況：○
必要な組織体制を構築、中期経営計画（ローリングプラン）、ウェブサイト等で公表している。

o) 資金調達者がトランジション戦略に関して客観的評価が必要と判断する場合には、外部機関によるレビュー、保証及び検証を活用することが望ましい。

適合状況：○
川崎汽船は、客観的評価のため、本ファイナンス実施に当たって JCR のレビューを活用している。また、中長期的な脱炭素の目標については、2017 年に SBTi から認証取得している。

p) トランジション戦略に関しては、特に以下の事項に関してレビューを得ることが有用と考えられる。

- － シナリオと短期・中期・長期目標（目標に関しては要素 3 を参照すること。）の整合性
- － 資金調達者のトランジション戦略により目標が達成するとの信頼性
- － トランジション戦略の管理プロセスとガバナンスの適切性

適合状況：○
JCR は、上記三項目について確認し、本評価レポートを提供している。

要素 2：ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ（重要度）

a) トランジション戦略の実現において、対象となる取組は、現在及び将来において環境面で重要となる中核的な事業活動の変革に資する取組であるべきである。

適合状況：○
川崎汽船のトランジション戦略は、同社がマテリアリティ特定に際して最重要課題とした環境保全等に資する取り組みである。

b) 環境面で重要となる事業活動を特定する際には、その判断に影響を及ぼす可能性のある気候変動関連のシナリオを複数考慮することが 望ましい 。
適合状況：○ 川崎汽船は TCFD ガイダンスに従って、シナリオ分析を行っている。

c) マテリアリティの考慮に関して、サステナビリティ報告に係る基準設定主体などが提供する既存のガイダンスを適用することも 可能である 。
適合状況：○ マテリアリティ特定に際して既存のガイダンスを参照している。

d) 資金調達者は、気候変動が自社の事業活動において、環境面で重要となることを示す べきである 。
適合状況：○ 川崎汽船は、自社のマテリアリティ特定に際し、気候変動を重要なテーマととらえ、経営の最重要課題の一つとしていることを、統合報告書、ウェブサイト等の開示により明らかにしている。

e) 環境面で重要となる事業活動を特定する際に使用した気候変動関連のシナリオに関しては、当該シナリオを選定した理由（地域や業種の特性等）を含め、その内容を説明することが 望ましい 。
適合状況：○ 川崎汽船は、“K”LINE 環境ビジョン 2050 で TCFD に基づいた海運事業に関する気候変動関連シナリオを策定・分析を行っている。シナリオ分析では、複数の気温上昇シナリオ下における荷動きの変化とそれに伴う同社の事業への影響についてリスクと機会分析を行っている。本シナリオ分析のアプローチは、IMO の GHG 削減戦略策定時と同様のものである。

要素 3：科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略（目標と経路を含む）

a) 資金調達者は、トランジション戦略を構築する際、科学的根拠のある目標に基づく べきである 。
適合状況：○ 川崎汽船は、TCFD のシナリオ分析、SBT の 2℃シナリオ、IMO の GHG 削減戦略を参照して、トランジション戦略を構築している。

b) 目標は、2050 年の長期目標に加え、中間目標（短中期目標）を含み、長期間、一貫性のある測定方法で定量的に測定可能である べきである 。
適合状況：○ 川崎汽船の目標設定は以下の通り中長期目標を含んでいる。 ・2030 年までに、CO2 排出効率（輸送量あたりの CO2 排出量）を 2008 年比 50%改善

・2050年までに、GHG排出量を半減（CO2排出効率を2008年比70%改善）
CO2排出量削減対象範囲はSCOPE1を含み、定量的に測定可能である。
また、本ローン実施に際して線形補間を行い、各年定量目標も設定している。

c) 排出量の削減は、排出原単位又は絶対値のいずれの形式も取り得るが、環境面のマテリアリティを踏まえて、サプライチェーン排出量に関する国際的基準である「GHGプロトコル」におけるすべてのスコープをカバーする目標とすべきである。

なお、Scope 3については、資金調達者のビジネスモデルにおいて重要な削減対象と考えられる場合において、実践可能な計算方法で目標設定されることが望ましい。

またこの際、必要に応じて削減貢献も併せて示すことが可能である。

適合状況：○

川崎汽船は、すべてのスコープについて排出量を算定している。スコープ1がスコープ1およびスコープ2のうち約99%を占める。

なお、CO2計測方法の変更に伴い、川崎汽船の目標とする対象スコープは、従来のスコープ1から、スコープ1およびOcean Network Express Pte. Ltd. (ONE)の運航する、当社保有船のCO2排出量となる。JCRでは、CO2計測方法の変更後も、川崎汽船の目標とするCO2算定対象は変わらないことを確認している。

スコープ3については、関連するカテゴリーのCO2排出量を算定している。川崎汽船はCO2排出量ベース及びGHG排出原単位ベースでの開示を行っている。

目標設定は2030年までは排出原単位ベース、2050年は総量ベースである。

d) 科学的根拠のある目標とは、パリ協定の目標の実現に必要な削減目標であり、地域特性や業種の違いを考慮しつつ、設定されるべきである。その際、以下のような軌道を参照することが考えられる。

- 国際的に広く認知されたシナリオ
（国際エネルギー機関（IEA）の持続可能な開発シナリオ（SDS）などが該当）
- Science Based Targets Initiative（SBTi）などで検証されたもの
- パリ協定の目標と整合的な各国の温室効果ガスの削減目標（Nationally Determined Contributions: NDC）や業種別のロードマップ、パリ協定の実現に向けて業界等が定めた科学的根拠のある計画等

適合状況：○

川崎汽船は、上記に挙げられたいずれも、同社の目標設定において参照している。

- 国際的に広く認知されたシナリオ
IMOのGHG削減戦略
- SBTi
今後の認証取得を前提に現中長期目標を設定

- 国土交通省の定めた国際海運 GHG ゼロエミッションプロジェクトで示されたロードマップ及びグリーン成長戦略

e) 短中期（3～15年）目標については、上記のような軌道を参照、あるいはベンチマークとして計画された長期目標に向けた経路上にあるように設定されるべきである。

適合状況：○

川崎汽船は、次世代燃料、カイト、船上CO₂回収などの実装までのロードマップを考慮してCO₂、GHG削減経路を検討、「K」LINE環境ビジョン2050、ローリングプラン等で開示している。

f) 様々な事項（当該企業の出発点、実績、設備投資等のタイミング、経済合理性、コストベネフィット分析、目標達成に必要な技術が既に実装化されているかどうか等）を考慮して、短中期の目標が設定されると考えられるため、経路が常に同一傾斜の線形であるとは限らず、非線形となることも**考えられる**。

適合状況：○

川崎汽船の目標の進捗は現段階では線形に削減していくことを目指して計画が立てられている。

g) 資金調達者は、定めた短中期・長期目標について、基準年次等を含めて開示すべきである。

適合状況：○

川崎汽船は、「K」LINE環境ビジョン2050で定めた中長期目標について、2008年度を基準年とし、SBT認証を取得した目標は2011年度を基準年としている。またそのことをウェブサイト等で開示している。

h) 長期目標が科学的根拠に基づいていることを示すために、目標設定に当たって使用した手法又は軌道については、その理由（地域や業種の特性など）を含めて説明すべきである。特に、業界等が定めた計画や業種別ロードマップ等を参照した際には、それらが科学的根拠に基づいていることを説明に含むべきである。

適合状況：○

3-d)で記載した参照先が「K」LINE環境ビジョン2050に含まれている。

i) 長期目標に向けた経路とその経路上にある短中期目標とトランジション戦略との整合性については、投資計画（要素4を参照）等を踏まえて説明することが**考えられる**。

適合状況：○

投資計画は中期経営計画ローリングプランで開示されている。

j) 目標と軌道に関しては、以下の事項に関してレビューを得ることが特に有用と**考えられる**。

- 長期目標が科学的根拠に基づいた目標であるか

<ul style="list-style-type: none"> ➡ パリ協定に整合したことが説明されているか - 短中期の目標設定において、気候変動のシナリオ分析に基づいた温室効果ガスの算定予測がなされているか ➡ 国際的に広く認知されたシナリオ等を活用あるいは参照しているか - 目標に活用した指標に関する実績値が一貫性のある測定方法により定量的に測定されているか ➡ 長期目標の達成に向けた短中期目標を実現するための具体的な温室効果ガス削減策を有しているか
<p>適合状況：○</p> <p>JCR は、上記項目について、すべて満たされていることをレビューした。</p>

要素 4：実施の透明性

<p>a) 資金調達者は、トランジション戦略を実行するに当たり、基本的な投資計画について可能な範囲で透明性を確保すべきである。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>ローリングプランで 2022 年から 2026 年度にかけての低・脱炭素への投資計画が公表されている。ほか、2035 年までの主なマイルストーンについても公表されている。</p>

<p>b) 投資計画には、設備投資（Capex）だけでなく、業務費や運営費（Opex）が含まれる。そのため、研究開発関連費用やM&A、設備の解体・撤去に関する費用についても投資計画の対象となる。投資計画には、トランジション戦略の実行に向けて、必要な費用、投資を可能な限り織り込むことが望ましい。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>投資計画には、設備投資に限らず、研究開発費用等も含まれている。投資に対する ICP（インターナルカーボンプライシング）設定により低炭素投資を促進している。</p>

<p>c) 投資計画により、想定される気候関連等の成果（アウトカム）とインパクトについて、可能な場合には定量的な指標が用いられ、算定方法や前提要件とともに示されることが望ましい。定量化が難しい場合には、定性的な評価として外部認証制度を利用することも考えられる。</p>
<p>適合状況：○</p> <p>投資により想定されるアウトカムとインパクトは、“K”LINE 環境ビジョン 2050 で示されている。また、一連の投資計画は、すべて中長期目標達成に資する施策として位置づけられており、中長期目標の算定方法・前提要件が同ビジョンで開示されている。</p>

<p>d) 具体的には、想定される気候関連等の成果とインパクトの対象には、温室効果ガス排出削減など気候変動の緩和に関する項目だけでなく、いかにトランジション戦略に「公正な移行」への配慮を組み込んでいるかを示すことが望ましい。</p>
--

適合状況：対象外

川崎汽船のトランジション戦略実行によって、公正な移行への配慮を必要とする点はない。

e) トランジション戦略の実行に伴い、雇用への影響や気候変動以外の環境や社会などに対してネガティブなインパクトを及ぼす可能性がある場合には、その効果を緩和するための対策に対する支出についても投資計画に追加することが**望ましい**。

適合状況：○

川崎汽船のトランジション戦略実行によって、雇用その他社会面においてネガティブな影響はない。環境面については、海洋汚染防止など適切に措置が講じられている。

f) 投資計画に含まれる各投資対象により生じる成果と目標が整合すべきである。

適合状況：○

川崎汽船の投資計画の成果は、すべて最終的には脱炭素の目標に資する取り組みとして位置づけられており、成果と目標は整合的である。

g) トランジション・ファイナンスは、トランジション戦略の実行を金融面から支援するものであり、新規の取組に対する資金が**望ましい**。ただし、資金用途特定型のトランジション・ファイナンスにおいて、合理的に設定されたルックバック期間（既開始されているプロジェクト等について、リファイナンスを充当する対象期間）に対するリファイナンスは対象となると**考えられる**。

適合状況：○

本件トランジション・ファイナンスは、SPT 連動型として、同社の中長期の GHG/CO2 削減目標の達成に資するものである。資金用途不特定のため、リファイナンスは想定されない。

h) 投資計画は、実践可能な範囲で各投資対象の金額、成果とインパクトを紐付けて開示することが**望ましい**。

適合状況：△

本ファイナンスによる投資対象の金額、成果とインパクトは紐づけてフレームワークで開示されている。トランジション戦略全体について、各投資対象や投資総額は明らかとされているが、個別に成果とインパクトを紐づけることは現時点では困難であり、開示していない。今後、具体的な個別の計画が確定次第開示していくことが想定されている。

i) 資金調達後には、当初の計画と実際の支出、成果、インパクトの差異について説明することが**望ましい**。また、差が生じている場合には、その理由を説明することが**望ましい**。

適合状況：○

本ファイナンスによる当初の計画と実際の支出、成果、インパクトの差異については、借入後定期的に実施が予定されるインパクトレポートで開示される予定である。

j) 資金用途を特定した債券で、リファイナンスを含む場合には、資金調達者は、フレームワーク等において定めたルックバック期間とその理由等について説明すべきである。

適合状況：対象外

本ファイナンスは資金用途不特定のため。

k) ローンを活用する場合、伝統的にローンは借り手と貸し手の相対関係に基づく取引であるなど商慣行の違いはあるものの、トランジション・ファイナンスにおいて透明性や信頼性を担保するためには、可能な限り上記に関して開示することが望ましい。ただし、守秘義務や競争上の観点から一般に開示することが困難な場合には、情報を一般に開示せず、貸し手や外部評価機関のみに報告することも考えられる。

適合状況：○

本件はローンであるが、トランジション戦略の進捗について一般に開示の予定である。

l) 資金調達者が中小企業であり、資金供給者や外部評価機関に対する報告内容と同じ内容を一般に開示することが困難である場合には、本項h)からj)について記載を概要にとどめる等、開示内容を簡素化することが考えられる。

適合状況：対象外

川崎汽船は中小企業ではないため、本件適合性確認対象外である。