

北海道リース株式会社の サステナビリティ・リンク・ローンに係る第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、株式会社北海道銀行をアレンジャーとするシンジケートローン参加行（貸付人）が北海道リース株式会社（借入人）に実施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>

本第三者意見は、株式会社北海道銀行をアレンジャーとするシンジケートローン参加行（貸付人）が北海道リース株式会社（借入人）に実施するサステナビリティ・リンク・ローン（本借入金）に対して、「サステナビリティ・リンク・ローン原則」及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」（総称して「SLLP等」）への適合性を確認したものである。株式会社日本格付研究所（JCR）は、SLLP等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、北海道リースのサステナビリティ戦略、本借入金で定められたキー・パフォーマンス・インディケーター（KPI）、サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPT）、特性、レポートニング、検証について確認を行った。

（1）北海道リースの概要

北海道リースは、1964年8月に道内初、国内でも3番目に創立したリース会社として、札幌商工会議所の若手経営者が中心となり設立された。現在では、オートリース（自動車リース）、不動産リースなど、様々なリース／割賦ニーズに対応している。同社は、札幌本社と道内各地の8支店を有しており、広い北海道をカバーしている。オートリースは、創業からの主力商品で1986年からメンテナンスリースも開始しており、同社のリース取扱高（金額ベース）の中で最も大きい事業であり、同社のコア事業と言える。

（2）北海道リースのサステナビリティに関する取り組み

北海道リースは「北海道に根ざした企業として、お客様とともに社会の発展に貢献する」という経営理念のもと、4つの行動指針（信頼・創造・尊重・公正）を掲げ、地域密着型経営にこだわり、リース業を通じて北海道の発展を目指している。

北海道リースは、国連が提唱する持続可能な開発目標（SDGs）に賛同し、SDGsの達成に向けた取り組みを推進するべく、「SDGs宣言書」を公表している。本宣言では、4つの柱（地域貢献・働きがい・環境・法令遵守）を掲げ、それぞれ具体的な取り組みを特定している。北海道リースは、リースによって、顧客の課題解決に向けたサポートをしている。

（3）KPI・SPTの設定

北海道リースは、本借入金で以下のKPI及びSPTを設定している。

KPI：HV 等車両（EV・FCV・HV・PHEV）の成約件数

SPT：HV 等車両（EV・FCV・HV・PHEV）の成約件数について、年度別に以下を達成する。

2025 年 3 月期 317 台以上であること（104.3%）

2026 年 3 月期 323 台以上であること（106.3%）

2027 年 3 月期 329 台以上であること（108.2%）

2028 年 3 月期 335 台以上であること（110.2%）

※2021 年 3 月期、2022 年 3 月期、2023 年 3 月期の 3 期平均（304 台）対比、毎年度 2% 程度以上の成約件数増加を達成する。

今回選定した KPI について、日本の電動車普及に向けた取り組みと方向性が一致していること、日本のガソリン乗用車平均燃費値を超えた成約が期待されること、北海道リースのサステナビリティ戦略の中で重要なものと位置付けられていることなどから、JCR は有意義と評価する。

また、将来的な人口減少により需要が一定程度縮小するなかで、北海道リースが本 SPT を達成することは野心的である、と JCR は評価している。

（4）ファイナンス条件と期中のモニタリング体制

JCR は、本借入金の特長として、SPT を達成した場合の財務的特徴について、以下の点を確認した。

- SPT の達成状況によりローンの経済条件が変動する特性を有すること
- 北海道リースは、ローンの返済までの間、年に一度 SPT の達成状況を貸付人に対し報告すること
- 北海道リースは、SPT の達成状況につき、独立した第三者による検証を受けること

なお、SPT にかかる重大な変更が発生した場合には、第三者評価機関がレビューを行い、引き続き SLLP 等への準拠状況と当初想定した KPI の有意義性、SPT の野心度が維持されるかを確認する。

以上より、JCR は、本借入金 が 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：サステナビリティ・リンク・ローン
借入人：北海道リース株式会社
アレンジャー：株式会社北海道銀行

2024年3月27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	- 5 -
II. 第三者意見の概要	- 5 -
III. SLLP 等への適合性について	- 6 -
1. 北海道リースのサステナビリティ戦略	- 6 -
2. KPI の選定	- 9 -
2-1. 評価の視点	- 9 -
2-2. KPI の選定の概要と JCR による評価	- 9 -
3. SPT の測定	- 12 -
3-1. 評価の視点	- 12 -
3-2. SPT の測定の概要と JCR による評価	- 12 -
i. 過年度実績との比較	- 12 -
ii. ベンチマーク、同業他社との比較	- 13 -
iii. SPT 達成に向けた取り組み	- 14 -
3-3. JCR によるインパクト評価	- 15 -
4. 借入金の特性	- 17 -
4-1. 評価の視点	- 17 -
4-2. 借入金の特性の概要と JCR による評価	- 17 -
5. レポーティング・検証	- 18 -
5-1. 評価の視点	- 18 -
5-2. レポーティング・検証の概要と JCR による評価	- 18 -
6. SLLP 等への適合性に係る結論	- 18 -

<要約>

本第三者意見は、株式会社北海道銀行をアレンジャーとするシンジケートローン参加行（貸付人）が北海道リース株式会社（借入人）に実施するサステナビリティ・リンク・ローン（本借入金）に対して、「サステナビリティ・リンク・ローン原則」¹及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」²（総称して「SLLP 等」）への適合性を確認したものである。株式会社日本格付研究所（JCR）は、SLLP 等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、北海道リースのサステナビリティ戦略、本借入金で定められたキー・パフォーマンス・インディケーター（KPI）、サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPT）、特性、レポートニング、検証について確認を行った。

（1）北海道リースの概要

北海道リースは、1964年8月に道内初、国内でも3番目に創立したリース会社として、札幌商工会議所の若手経営者が中心となり設立された。現在では、オートリース（自動車リース）、不動産リースなど、様々なリース／割賦ニーズに対応している。同社は、札幌本社と道内各地の8支店を有しており、広い北海道をカバーしている。オートリースは、創業からの主力商品で1986年からメンテナンスリースも開始しており、同社のリース取扱高（金額ベース）の中で最も大きい事業であり、同社のコア事業と言える。

（2）北海道リースのサステナビリティに関する取り組み

北海道リースは「北海道に根ざした企業として、お客様とともに社会の発展に貢献する」という経営理念のもと、4つの行動指針（信頼・創造・尊重・公正）を掲げ、地域密着型経営にこだわり、リース業を通じて北海道の発展を目指している。

北海道リースは、国連が提唱する持続可能な開発目標（SDGs）に賛同し、SDGsの達成に向けた取り組みを推進するべく、「SDGs宣言書」を公表している。本宣言では、4つの柱（地域貢献・働きがい・環境・法令遵守）を掲げ、それぞれ具体的な取り組みを特定している。北海道リースは、リースによって、顧客の課題解決に向けたサポートをしている。

（3）KPI・SPTの設定

北海道リースは、本借入金で以下のKPI及びSPTを設定している。

KPI：HV等車両（EV・FCV・HV・PHEV）の成約件数

SPT：HV等車両（EV・FCV・HV・PHEV）の成約件数について、年度別に以下を達成する。

2025年3月期 317台以上であること（104.3%）

2026年3月期 323台以上であること（106.3%）

2027年3月期 329台以上であること（108.2%）

2028年3月期 335台以上であること（110.2%）

※2021年3月期、2022年3月期、2023年3月期の3期平均（304台）対比、毎年度2%程度以上の成約件数増加を達成する。

¹ Asia Pacific Loan Market Association (APLMA), Loan Market Association (LMA), Loan Syndications and Trading Association (LSTA). Sustainability-Linked Loan Principles 2023. (<https://www.lsta.org/content/sustainability-linked-loan-principles-sllp/>)

² 環境省 サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2022年版 (<https://www.env.go.jp/content/000062495.pdf>)

今回選定したKPIについて、日本の電動車普及に向けた取り組みと方向性が一致していること、日本のガソリン乗用車平均燃費値を超えた成約が期待されること、北海道リースのサステナビリティ戦略の中で重要なものと位置付けられていることなどから、JCRは有意義と評価する。

また、将来的な人口減少により需要が一定程度縮小するなかで、北海道リースが本SPTを達成することは野心的である、とJCRは評価している。

(4) ファイナンス条件と期中のモニタリング体制

JCRは、本借入金の特性として、SPTを達成した場合の財務的特性について、以下の点を確認した。

- SPTの達成状況によりローンの経済条件が変動する特性を有すること
- 北海道リースは、ローンの返済までの間、年に一度SPTの達成状況を貸付人に対し報告すること
- 北海道リースは、SPTの達成状況につき、独立した第三者による検証を受けること

なお、SPTにかかる重大な変更が発生した場合には、第三者評価機関がレビューを行い、引き続きSLLP等への準拠状況と当初想定したKPIの有意義性、SPTの野心度が維持されるかを確認する。

以上より、JCRは、本借入金 が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、本借入金に対して SLLP 等に沿って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、借入人が予め定めた意欲的な SPT の達成にインセンティブを設けることで、借入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借入金をいう。SLLP 等は、KPI の選定、SPT の測定、借入金の特性、レポートニング、検証という 5 つの核となる要素で構成されている。本第三者意見の目的は、SLLP 等で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、JCR が独立した第三者機関として、本借入金の SLLP 等への適合性を確認することである。

II. 第三者意見の概要

本第三者意見は、北海道リースが 2024 年 3 月 27 日に貸付人との間で契約を締結する本借入金に対する意見表明であり、以下の項目で構成されている。

1. 北海道リースのサステナビリティ戦略
2. KPI の選定
3. SPT の測定
4. 借入金の特性
5. レポートニング・検証
6. SLLP 等への適合性に係る結論

III. SLLP 等への適合性について

1. 北海道リースのサステナビリティ戦略

<企業の概要>

北海道リースは、1964年8月に道内初、国内でも3番目に創立したリース会社として、札幌商工会議所の若手経営者が中心となり設立された。現在では、オートリース（自動車リース）、不動産リースなど、様々なリース／割賦ニーズに対応している。同社は、札幌本社と道内各地の8支店を有しており、広い北海道をカバーしている。オートリースは創業からの主力商品として、同社のリース取扱高（金額ベース）のなかで最も大きい事業であり、同社のコア事業と言える。

取扱物件	内容
① 情報通信機器	パソコン、サーバー、ソフトウェア、周辺機器、通信機器 など
② 事務用機器	複合機、プリンター、プロジェクター、シュレッダーなど
③ 産業・工作機械	金属加工機械、産業用ロボット、印刷機械、食品加工機械、木材加工機械など
④ 土木建設機械	油圧ショベル、ホイールローダ、ブルドーザ、クレーン、モーターグレーダーなど
⑤ 輸送用機器（自動車）	乗用車、トラック、トレーラー、バス、フォークリフトなど
⑥ 医療機器	MRI、CT、一般X線撮影装置、超音波診断装置、内視鏡、調剤機器など
⑦ 商業及びサービス業用機器	冷凍・冷蔵ショーケース、店舗用什器、厨房機器、空調設備、計量器など
⑧ その他	農業機械、試験装置、測量機器、自動車整備機器、分析機器など

<経営理念・行動指針・サステナビリティ方針>

北海道リースは「北海道に根ざした企業として、お客様とともに社会の発展に貢献する」という経営理念のもと、4つの行動指針（信頼・創造・尊重・公正）を掲げ、地域密着型経営にこだわり、リース業を通じて北海道の発展を目指している。



図表1 北海道リースの経営理念・行動指針³

³ 出典：北海道リース ウェブサイト <https://www.do-lease.co.jp/company/profile.html>

北海道リースは、国連が提唱する持続可能な開発目標（SDGs）に賛同し、SDGsの達成に向けた取り組みを推進するべく、「SDGs宣言書」を公表している。本宣言の背景として、SDGsは近年ビジネス上で共通言語化し、大企業のみならず中小企業においても重要な要素になっており、SDGsの取り組みを求める動きが強まっていること、自治体を中心に北海道における脱炭素へ向けた動きが強まっていることなどが挙げられる。北海道リースは、本宣言において4つの柱（地域貢献・働きがい・環境・法令遵守）を掲げ、それぞれ具体的な取り組みを特定している。北海道リースは、リースによって、顧客の課題解決に向けたサポートをしている。

地域貢献

「地域に根ざした企業として、お客様とともに社会の発展に貢献する」という経営理念の実現に向け、地域の生活を直接支える事業者様に対し、生産性向上やサービスの高度化につながる設備の導入をリースにより支援しています。

◆具体的な取組

- ・農業の高度化に寄与するリース取引の拡大
- ・地域医療機関に対する高度医療機器のリース取引推進
- ・地域の道路灯、街路灯、防犯灯のリースによる安全安心な街づくりへの貢献
- ・地方創生に取組む地元企業へのリース取引による支援



働きがい

「相互に尊重し合い、活力にあふれた働きがいのある職場」をつくるため、社員が安心して働けるよう勤務時間の適正化を推進するほか、柔軟な働き方や資格取得に対する支援制度を通じて、社員のワークエンゲージメント向上に取り組んでいます。

◆具体的な取組

- ・健康経営優良法人の認定
- ・人材育成の取組（人材育成制度の制定、研修体系の構築）
- ・ダイバーシティの推進、女性管理職の登用
- ・スポーツ文化活動応援制度の制定



環境

「創造力を発揮し、より質の高いサービス提供」により、お客様の環境負荷軽減への取組みを支援するとともに、リースアップ物件のリユース促進を通じて循環型社会の実現に貢献し、自らもグリーンなオフィス環境を整備して環境負荷の低減に努めています。

◆具体的な取組

- ・再生可能エネルギー発電設備のリース取引推進
- ・3R（リデュース・リユース・リサイクル）の実践
- ・高性能林業機械のリース取引推進による森林保全、CO2削減
- ・電気自動車、脱炭素設備、ESGリースを活用した低炭素機器の導入支援



法令遵守

「お客様の良きパートナーとして、地域社会から信頼される会社」を目指し、法令および規則を遵守し、常に公正な行動・判断をするように努め、地域に密着し地域から信頼される企業を目指しています。

◆具体的な取組

- ・内部統制システム構築
- ・コンプライアンス、法令遵守規程の制定
- ・継続的な内部監査と教育実施
- ・個人情報保護方針の制定、情報取扱いの強化



図表2 北海道リース SDGs宣言書⁴

⁴ 出典：北海道リース ウェブサイト <https://www.do-lease.co.jp/img/company/profile/sdgs.pdf>

<サステナビリティ推進体制>

サステナビリティ推進体制については営業推進部が中心となり、SDGs 宣言書のとりまとめを行った。今後は、サステナビリティ活動全般を統率するサステナビリティ委員会の設置を検討しており、PDCAを着実に回して活動を推進し、その結果を常務会に報告する体制を協議中である。本借入金で設定した KPI の活動は、新体制の下、実施されることが見込まれる。

2. KPI の選定

2-1. 評価の視点

本項では、本借入金の KPI について、北海道リースの事業全体で関連性があり中核的で重要か、北海道リースの現在・未来における事業運営上の戦略的意義は大きいかなど、一貫した方法論に基づく測定・定量化は可能か、ベンチマークは可能か、適用範囲等を含め定義は明確かなどを確認する。

2-2. KPI の選定の概要と JCR による評価

〈評価結果〉

本借入金の KPI は、SLLP 等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

北海道リースは、本借入金で以下の KPI を設定している。なお、本 KPI の対象はリースのみであることを JCR は確認した。

KPI : HV 等車両 (EV・FCV・HV・PHEV) の成約件数

〈日本政府の気候変動政策における自動車の位置づけ〉

自動車からの CO₂ 排出量は、日本全体の排出量の約 2 割を占めており、地球温暖化に対して自動車からの CO₂ 排出量を削減することは重要な課題となっている。

日本政府は、2050 年の自動車産業のカーボンニュートラル化に向け以下の通り「電動化目標」を掲げている。日本政府は補助金制度等を通じて「電動車」の普及を推進している。

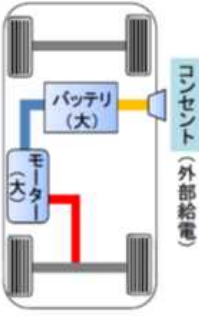
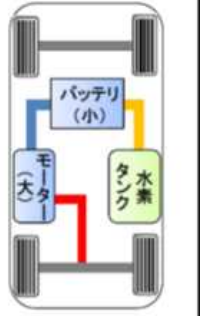

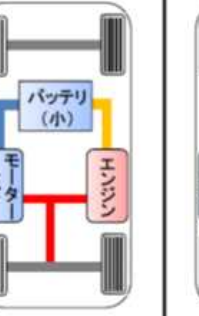

〔電動化目標〕

- ・乗用車は、2035 年までに、新車販売で電動車 100% を実現。
- ・商用車は、小型の車 (8t 以下) については、新車販売で、2030 年までに電動車 20~30%、2040 年までに電動車・脱炭素燃料車 100% を目指す。大型の車 (8t 超) については、2020 年代に 5,000 台の先行導入を目指すとともに、2030 年までに 2040 年の電動車の普及目標を設定。

※電動車=EV (電気自動車)、FCV (燃料電池自動車)、HV (ハイブリッド)、PHEV (プラグインハイブリッド)

EV は電気、FCV は主に水素を燃料にしており、共に電気を動力に走行するので、走行時の CO₂ の排出はゼロである。HV は内燃機関 (エンジン) と電気モーターといった異なる複数の動力源を搭載し走行する車両であり、ガソリン等の化石燃料を使用する。PHEV は、外部電源から直接バッテリーに充電できる HV であり、HV 同様に化石燃料を使用するが、HV よりもバッテリーの電気でする機会が多くなる。

電動車 (EV、FCV、HV、PHEV) に共通する性質として、ガソリンのみで走る車より走行時の CO₂ 排出量は少ないことから、日本政府は CO₂ 削減のため自動車の電動化を推進している。

	①電気自動車 (EV)	②燃料電池自動車 (FCV)	③プラグイン・ハイブリッド自動車 (PHV)	ハイブリッド自動車 (HV)	
				④トヨタ型(プリウス等)	⑤日産型(e-Power)
構造					
長所	<ul style="list-style-type: none"> 走行時にCO2が排出されない 	<ul style="list-style-type: none"> 走行時にCO2が排出されない 航続距離が長い 充電時間が短い 	<ul style="list-style-type: none"> 電動モード時は走行時にCO2が排出されない 電欠してもエンジンで走行が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 従来のガソリン車に比べて燃費が優れている 	
短所	<ul style="list-style-type: none"> コストが高い 航続距離が短い 充電時間が長い 電池製造時にCO2が排出される 	<ul style="list-style-type: none"> EV以上にコストが高い 充電インフラコストが高い 	<ul style="list-style-type: none"> エンジンモード時は走行時にCO2が排出される コストがまだ高い 	<ul style="list-style-type: none"> 従来のガソリン車ほどではないが、走行時にCO2が排出される 	

図表3 電動車の長所・短所⁵

<北海道における電動車の普及状況>

日本全体・北海道の電動車の普及状況について、図表4に示す。日本全体の新車販売台数約445万台⁶のうち、電動車であるHV・PHEV・EV・FCVの占める割合は24%であり、今後も電動車の普及推進が求められている。

地域	HV		PHEV		EV		FCV		合計
	台数	割合	台数	割合	台数	割合	台数	割合	
北海道	37,002	97.1	845	2.2	246	0.6	7	0.0	38,100
東北	73,490	96.6	1,499	2.0	1,007	1.3	93	0.1	76,089
日本全体(平均)	1,027,104	95.7	22,777	2.1	21,139	2.0	2,464	0.2	1,073,484

図表4 2021年度 HV・PHEV・EV・FCV販売台数及び販売台数に占める割合⁷

北海道では、電動車のうちEVの普及が進んでおらず、代わりにHVが普及している。その背景として、①暖房使用時のEV航続距離、②EVにおける4WD車のラインアップ、③EV充電器の設置台数などが挙げられる。

①について、暖房使用時、ガソリン車はエンジンの廃熱によりエネルギーが供給されるのに対し、EV

⁵ 出典：経済産業省 資源エネルギー庁 https://www.enecho.meti.go.jp/about/special/johoteikyo/xev_2022now_2.html

⁶ 一般社団法人 日本自動車工業会 (https://www.jama.or.jp/statistics/facts/four_wheeled/index.html)

⁷ 北海道リース提供資料より JCR 作成

では電気ヒーターによりエネルギーが供給される。電気ヒーターは走行用のバッテリーから電力を供給しており、そのヒーターの消費電力は数 kW 台と大きいため、ヒーターを使用するとバッテリーの電力を消費し航続距離が減少することになる（EV の一般的な電池容量は約 60kWh）。

②について、北海道は降雪地のため 4WD 車のニーズが高いも、現状の EV における 4WD 車のラインアップが少ないことも普及の妨げとなっている。

③について、北海道は広大な面積を有しており、EV の航続距離の制約を受けずに安心して移動するためには、外出先の充電器の整備が必要である。現状、充電器の整備は不足しており、適正な配置間隔での面的な充電器設備の充実が課題となっている。

また、北海道では、冬期間において悪天候に見舞われた場合、車が立ち往生してドライバーが車の中で待機する事態も起こりえるため、暖房を使用しつつ一定の航続距離が担保されないと安全面でのリスクが生じる。

<本 KPI の環境改善効果>

本 KPI の対象車両は、EV、FCV、HV、PHEV であり、日本政府の電動車目標の対象と一致している。なお、日本政府の電動車目標は「新車⁸」を対象としているが、本 KPI は「新車」と「中古車」の両方を対象としている。

自動車分野の低炭素・脱炭素化について、国・地域における自動車の動力源の適性やエネルギー事情、電力の発電構成などを踏まえた、適材適所の対応が可能となるマルチソリューションを提供できるよう、HV、PHEV、EV、FCV 等の更なる技術開発が重要である。HV は、国際的なイニシアティブである Climate Bonds Initiative が公表している”Land Transport Criteria”の基準では合致しない車種が殆どであるが、経済産業省のトランジションロードマップ⁹の中では、バイオ燃料・合成燃料等を用いることにより脱炭素化の実現を目指している。北海道の地域特性や EV・FCV などに関連したインフラ整備の現状を踏まえると、現時点ではガソリン車を HV に置き換えていくことは CO2 削減効果が期待される。

日本におけるガソリン乗用車（新車）の燃費平均値は 18.9km/L（WLTC モード）¹⁰であるのに対し、北海道リースにおける本 KPI の燃費平均値（対象年度は 2018 年度～2022 年度の 5 年間）は 22.4km/L（WLTC モード相当）であり、約 3.5km/L の燃費改善効果があることを JCR は確認した。

北海道リースのオートリース事業は、同社のリース取扱高（金額ベース）のなかで最も大きい事業であり、同社のコア事業と言える。なお、同社のオートリース事業は、新車リースのみならず、再リース・リースバックも含まれる。設定した KPI は、SDGs 宣言書の具体的な取り組みに挙げられた「低炭素機器の導入支援」に対応するものであり、同社のサステナビリティ戦略と合致している。なお、日本政府の目標は新車販売ベースであり、本 KPI はリースの成約件数ベースであることに違いがあるが、電動車普及に向けた取り組みという点においては一致している。

以上を踏まえ、本 KPI は有意義であると JCR は評価している。

⁸ 型式指定又は新型届出を受けた自動車であって、令和 4 年末現在に新車として販売されているものが対象。

⁹ 経済産業省 「トランジション・ファイナンス」に関する自動車分野における技術ロードマップ
(<https://www.meti.go.jp/press/2022/03/20230330005/20230330005.pdf>)

¹⁰ 国土交通省 自動車燃費一覧（令和 5 年 3 月）(https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr10_000055.html)
燃費性能等について、各メーカー別・車種別・測定モード別に掲載。

3. SPT の測定

3-1. 評価の視点

本項では、本借入金の SPT について、選定された KPI における重要な改善を表し Business as Usual の軌跡を超える等の野心的なものか、北海道リースの過年度実績や同業他社、業界水準、科学等のベンチマークに基づいているか、目標達成へのスケジュール等は開示されるか等を確認する。

3-2. SPT の測定の概要と JCR による評価

〈評価結果〉

本借入金の SPT は、SLLP 等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

北海道リースは、本借入金で以下の SPT を設定している。

SPT : HV 等車両 (EV・FCV・HV・PHEV) の成約件数について、年度別に以下を達成する。

2025 年 3 月期 317 台以上であること (104.3%)

2026 年 3 月期 323 台以上であること (106.3%)

2027 年 3 月期 329 台以上であること (108.2%)

2028 年 3 月期 335 台以上であること (110.2%)

※2021 年 3 月期、2022 年 3 月期、2023 年 3 月期の 3 期平均 (304 台) 対比、毎年度 2%程度以上の成約件数増加を達成する。

i. 過年度実績との比較

KPI・SPT について、過去 5 年間の実績 (トラックレコード) は下記の通りである。

年度	HV	PHEV	EV	FCV	合計
2018	251	2	2	0	255
2019	205	1	1	0	207
2020	324	4	0	0	328
2021	244	7	2	0	253
2022	319	7	6	0	332

図表 5 KPI/SPT の過年度実績-単年度- (台数) ¹¹

3 期平均	平均台数	前期対比
2018~2020	263	—
2019~2021	263	0%
2020~2022	304	15.6%

図表 6 KPI/SPT の過年度実績-3 期平均- (台数) ¹²

¹¹ 北海道リース提供資料より JCR 作成

¹² 北海道リース提供資料より JCR 作成

北海道リースの過去実績について、2018年度～2020年度の3期平均は263台/年、2019年度～2021年度の3期平均263台/年、2020年度～2022年度の3期平均は304台/年である。ほぼ変動しない場合もあるが、直近の2020年度～2022年度平均では前期比対比で約15%増加している。同増減要因について北海道リースにヒアリングしたところ、コロナ禍からの回復の影響もある一方、事業特性として毎年振れ幅がある（明確な要因を特定しにくい）ことを確認した。本KPIは、每期2%程度の成約件数を継続的に増加させることを企図している。

ii. ベンチマーク、同業他社との比較

<ベンチマークとの比較>

本KPIに関して、「自動車を活用するニーズ（需要量）」と「人口」と一定の関連性があると考えられる。少子高齢化が進行する日本のなかでも、北海道の人口の減少スピードは全国平均を上回っている。将来推計人口において、2022年を基準年とした場合、北海道の人口の減少率は、日本全国の平均と比べ2～10%上回る速度で進む見込みである。将来的に人口減少が見込まれるということは、自動車を活用するニーズ（需要量）も減少すると想定される。新車販売台数におけるリース車比率は過去10年間で増加傾向¹³にあったものの、今後総需要が減少するなかでリース契約件数の需要も縮小しうると想定される。また、JCRは、北海道における過去5年間（2019年3月末現在～2023年3月末現在）の貨物用及び乗用の保有車両数合計¹⁴が減少し続けており、5年間で約3万台減少したことを確認している。

以上より、今後需要が一定程度縮小するなかで、北海道リースが本SPTを達成することは野心的である、とJCRは評価している。

（単位：千人）

地域	人口／基準年との比較	2022	2025	2030	2035	2040	2045	2050
北海道	人口	5,184	5,007	4,792	4,562	4,319	4,068	3,820
	基準年との比較	100%	97%	92%	88%	83%	78%	74%
全国	人口	124,947	123,262	120,116	116,639	112,837	108,801	104,686
	基準年との比較	100%	99%	96%	93%	90%	87%	84%

図表7 日本の地域別将来推計人口¹⁵

<同業他社の比較>

同等規模の競合他社について、殆どの会社は目標を開示していない状況である。かかる状況のなかで、北海道リースが本SPTを設定・公表することは先進的であり、相対的に野心的な取り組みである。

¹³ 公益社団法人リース事業協会 自動車リース委員会 電気自動車のリースに関する調査研究<報告書>
https://www.leasing.or.jp/studies/docs/20230428_02.pdf

¹⁴ 国土交通省 北海道運輸局 保有車両数年報 (https://www.ttb.mlit.go.jp/hokkaido/touroku/04_siryuu_toukei/toukei.html)

¹⁵ 北海道リース提供資料より JCR 作成

iii. SPT 達成に向けた取り組み

北海道リースは、SPT 達成に向けて、取引先への積極的な営業活動を行っていく予定である。営業にあたっては、オートリース部門の独自商品である「V-PLAN」の提案も通じて、電動車の選択を促していく方針である。

「V-PLAN」は、北海道リースのオートリース部門における独自商品でほぼ全ての国産車を対象としており、環境負荷低減を行いたい顧客は、HV・PHV・EV・FCV などの電動車の選定が可能である。北海道リースは、充電設備サプライヤーと連携し、補助金も活用しながら電動車の提案件数・成約件数を伸ばしていきたいと考えている。

以上を踏まえ、本 SPT は野心的であると JCR は評価している。

3-3. JCR によるインパクト評価

JCR は、本借入金の SPT に係るポジティブなインパクトの増大及びネガティブなインパクトの回避・管理・低減の度合いについて、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が策定したポジティブ・インパクト金融原則の第 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）に沿って確認した。

① 多様性：多様なポジティブ・インパクトがもたらされるか （UNEP FIの定めるインパクト、事業セグメント、国・地域、バリューチェーン等）

本借入金のSPTに係るインパクトは、UNEP FIの定めるインパクト・エリア／トピックにおいて、以下の通り示される。

社会	人格と人の安全保障	紛争	現代奴隷	児童労働	
		データプライバシー	自然災害		
	健康および安全				
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	水	食料	エネルギー	住居
		健康と衛生	教育	移動手段	情報
		コネクティビティ	文化と伝統	ファイナンス	
	生計	雇用	賃金	社会的保護	
	平等と正義	ジェンダー平等	民族・人種平等	年齢差別	その他の社会的弱者
社会 経済	強固な制度・平和・安定	法の支配		市民的自由	
	健全な経済	セクターの多様性		零細・中小企業の繁栄	
	インフラ				
	経済収束				
環境	気候の安定性				
	生物多様性と生態系	水域	大気	土壌	
		生物種	生息地		
	サーキュラリティ	資源強度	廃棄物		

また、本借入金のSPTは、電動車の成約件数であり、リース事業のうちオートリース部門、事業展開地域のうち北海道、そしてバリューチェーンのうち「使用」の段階でのインパクトが期待される。



② 有効性：大きなインパクトがもたらされるか （対象となる事業の売上構成比や国内外マーケットシェア、野心度等）

本借入金のSPTは、北海道リースの自動車関連のリース事業である。情報通信機器、産業機械、建設機械、医療機器等、多種多様なリース事業を展開している中、自動車関連のリースは同社のリース取扱高約221億円（2022年度）のうち約4割を占め、取扱物件のなかで最も大きい事業であり、同社のコア事業と言えるため、同社にとって比較的大きなインパクトが期待される。

リース事業はステークホルダーが多いという特徴から、本SPTは様々な業種の顧客とつながることとなり、多くの事業会社及び業界にインパクトをもたらす。

また、EVが普及しづらい北海道において、本SPTの取り組みを推進することより、北海道におけるEV等の充電関連機器への投資の機運醸成といったインパクトも期待される。

③ 効率性：投下資本に比して大きなインパクトがもたらされるか (事業全体における重要性、戦略的意義等)

本借入金のSPTは、前述の通り、SDGs宣言書の具体的な取り組みに沿ったものである。北海道リースは、オートリース部門をコア事業として拡大を図っており、オートリース保有台数を増加させる方針がある。本SPTの目標を掲げて取り組むことは、北海道リースの保有台数における電動車の割合も高くなるのではないかとJCRは考えている。

また、SPTを推進するにあたり、今後はサステナビリティ活動全般を統括する組織としてサステナビリティ委員会の設置を検討しており、PDCAを着実に回して活動を推進し、その結果を常務会に報告する体制を協議中である。

以上から、本SPTは北海道リースの事業方針や今後の成長において核となる重要な施策であり、経営陣が関与したうえで進めることが想定されることから、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：公的資金や寄付に比して民間資金が大きく活用されるか

顧客が選択した車種によっては、「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金¹⁶」の対象となることがあり、本借入金によって、さらに民間資金の活用・導入が見込まれる。

⑤ 追加性：追加的なインパクトがもたらされるか (対応不足の持続可能な開発ニーズへの取り組み、SDGs達成に向けた前進等)

本借入金のSPTは、以下にリストアップしたとおり、SDGsの17目標及び169ターゲットのうち複数の目標・ターゲットに対して、追加的なインパクトが期待される。



目標 7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに

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 11：住み続けられるまちづくりを

ターゲット 11.6 2030年までに、大気の状態および一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。



目標 17：パートナーシップで目標を達成しよう

ターゲット 17.17 さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

¹⁶ 経済産業省 クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（令和5年度補正予算）

(https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/cev/r5hosei_cev.html)

導入初期段階にある電気自動車や燃料電池自動車等について、購入費用の一部補助を通じて初期需要の創出や量産効果による価格低減を促進するとともに、需要の拡大を見越した企業の生産設備投資・研究開発投資を促進する。

4. 借入金の特徴

4-1. 評価の視点

本項では、本借入金で定められた借入金の特徴について、予め設定された SPT が達成されるか否かによって、本借入金に基づく借入金の金利等は変化するか等を確認する。

4-2. 借入金の特徴の概要と JCR による評価

〈評価結果〉

本借入金で定められた借入金の特徴は、SLLP 等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

本借入金は、選定された KPI に関し、事前に設定された SPT を達成するか否かに応じて、財務的特性を変動させる取り決めとなっている。具体的な変動内容としては、借入金利の変動が想定されている。SPT の設定、前提条件については、本借入金にかかる金銭消費貸借契約書等において特定される。

以上を踏まえ、本借入金について、サステナビリティ・リンク・ローンが具備すべき特性について、適切な設定がなされていると JCR は評価する。

5. レポートニング・検証

5-1. 評価の視点

本項では、本借入金で定められたレポートニングについて、選定された KPI の実績に係る最新情報や SPT の野心度を判断できる情報等が、年に 1 回以上開示されるか等を確認する。また、本借入金で定められた検証について、選定された KPI の実績に対する独立した外部検証は実施されるか、当該検証内容は開示されるか等を確認する。

5-2. レポートニング・検証の概要と JCR による評価

〈評価結果〉

本借入金で定められたレポートニング・検証は、SLLP 等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

北海道リースは、本借入金の返済までの期間、設定した KPI の前年度の実績値及び SPT の達成状況について、毎年の SPT 判定日までに貸付人に対し報告する予定である。報告にあたっては、独立した第三者による検証を受けることとしている。また、SPT の達成状況について、北海道リースはホームページ等で毎年開示することを検討している。

なお、本借入金の返済までに、周辺環境、KPI の方法論、SPT の測定等にかかる重大な変更が発生した場合には、第三者評価機関がレビューを行い、引き続き 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。

以上を踏まえ、本借入金に係るレポートニング並びに外部検証は適切に計画されている、と JCR は評価する。

6. SLLP 等への適合性に係る結論

以上より、JCR は本借入金 SLLP 等に適合していることを確認した。

(担当) 佐藤 大介・任田 卓人

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、Asia Pacific Loan Market Association（APLMA）、Loan Market Association（LMA）、Loan Syndications and Trading Association（LSTA）が策定したサステナビリティ・リンク・ローン原則及び環境省が策定したサステナビリティ・リンク・ローンガイドラインへの評価対象の適合性に関する、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。設定されたサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲットの達成度について、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. 本第三者意見を提供するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本第三者意見を提供するうえでJCRは、APLMA、LMA、LSTA、環境省及び国連環境計画金融イニシアティブ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
- ・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

3. 信用格付業に係る行為との関係

本第三者意見を提供する行為は、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、借入人及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、評価の対象であるサステナビリティ・リンク・ローン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、サステナビリティ・リンク・ローンについて、APLMA、LMA、LSTAによるサステナビリティ・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（気候債イニシアティブ 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