

—————JCR グリーンローン評価 by Japan Credit Rating Agency, Ltd.—————

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりグリーンローン評価の結果を公表します。

## 日本郵船株式会社の 長期借入金に Green 1 を付与

—イー・アンド・イー ソリューションズ(EES)の技術協力を活用—

評価対象	：	日本郵船株式会社による下記借入金
分類	：	長期借入金
借入先	：	太陽生命保険株式会社
借入額	：	20億円
借入契約日	：	2018年12月27日
借入実行日	：	2018年12月27日
返済期限	：	2028年12月27日
返済方法	：	返済期日に一括返済
資金使途	：	メタノールを燃料とするケミカルタンカーの建造費用

### <グリーンローン評価結果>

総合評価	Green 1
グリーン性評価（資金使途）	g1
管理・運営体制及び透明性評価	m1

## 第1章: 評価の概要

日本郵船株式会社は、世界有数の船隊規模を誇る総合海運会社で、1885年に郵便汽船三菱と共同運輸の合併により設立された。運航船舶数755隻（2018年3月31日時点）と世界有数の事業規模を有しており、とりわけ自動車輸送に強みがある。2016年には世界初となるLNG燃料の自動車専用船2隻を就航させたほか、2018年には外航海運業界としては世界初となるグリーンボンドを発行し、調達資金を活用してLNG燃料船やバラスト水処理装置、スクラバーの導入を進めるなど環境にやさしいビジネスモデルの深化に向けて積極的な取り組みを行っている。

今般の評価対象は、日本郵船が太陽生命保険より借り入れる長期借入金である。当該借入金が 2018 年 3 月に Loan Market Association 及び Asia Pacific Loan Market Association によって制定されたグリーンローン原則<sup>1</sup>に適合しているか否かの評価を行う。

当該借入によって調達した資金は、メタノールを燃料とするケミカルタンカーの建造費用が資金用途となる。また、本ケミカルタンカーにはバラスト水処理装置の設置が予定されている。メタノール船は重油を燃料とする船舶と比べ SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub> 及び CO<sub>2</sub> の排出量削減が見込まれ、バラスト水処理装置は水生生物の越境移動と拡散の防止に有用であり、いずれも環境改善に大きな効果をもたらすと考えられる。環境面でのネガティブ効果としては、バラスト水処理装置の消費電力による CO<sub>2</sub> 排出量の増加が考えられるが、本船全体の CO<sub>2</sub> 排出量における寄与率は僅少であるため、環境改善効果に対して負の影響が大きいとは言えない。これらの効果は、日本郵船の環境グループおよび工務グループによって定量的に算出されている。以上から、本評価対象の資金用途となるグリーンプロジェクトが大気汚染の防止や気候変動の防止、生物多様性の保全に貢献すると評価している。

調達した資金の管理については、充当状況を確認の上、CFO まで四半期ごとに報告を行うことで内部統制が図られている。また、充当状況については全額充当されるまで年に一度、貸付人に対して報告される予定である。以上から、グリーンローンによる資金調達について高い透明性が確保されていると評価している。

この結果、今般評価対象の長期借入金は、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン性評価（資金用途）」において“g1”、「管理・運営体制及び透明性評価」において“m1”としたため、「総合評価」は“Green1”とした。詳細な評価結果については次章で詳述する。また、本借入金は、グリーンローン原則において求められる項目について基準を十分に満たしている。

## 第 2 章：各評価項目における対象事業の現状と JCR の評価

### 評価フェーズ 1：グリーン性評価

JCR は評価対象について、以下に詳述する現状及びそれに対する JCR の評価を踏まえ、本借入金の資金用途の 100%がグリーンプロジェクトであると評価し、評価フェーズ1：グリーン性評価は、最上位である『g1』とした。

#### (1) 評価の視点

本項では、最初に、調達資金が明確な環境改善効果をもたらすグリーンプロジェクトに充当されているかを確認する。次に、資金用途がネガティブな環境への影響が想定される場合に、その影響について社内の専門部署又は外部の第三者機関によって十分に検討され、必要な回避策・緩和策が取られているかについて確認する。最後に、持続可能な開発目標（SDGs）との整合性を確認する。

#### (2) 評価対象の現状と JCR の評価

##### 資金用途の概要

本借入金の資金用途となる「メタノールを燃料とするケミカルタンカー」の概要は以下の通りである。

搭載エンジン	メタノールを主燃料として使用するデュアルエンジン
造船業者	現代尾浦造船（韓国）
竣工予定	2019 年

<sup>1</sup> LMA（Loan Market Association/Asia Pacific Loan Market Association）グリーンローン原則 2018 年版

「メタノールを燃料とするケミカルタンカー」および搭載するバラスト水処理装置は、以下の社会的・環境的意義を有している。

- ・従来の燃料と比べて  $\text{SO}_x$ 、 $\text{NO}_x$ 、 $\text{CO}_2$  などの排出量が低いメタノール燃料は、環境対策の観点から普及が期待されている。
- ・今後、海洋環境の保全に向けエネルギー転換を推進する中で、LPG、ジメチルエーテル等の低引火点液体燃料やバイオメタノール等の幅広い選択肢の検討や利用技術の向上のため、本メタノール燃料船は有用な知見を提供することができる。
- ・船舶の移動とともにバラスト水中に含まれる動植物プランクトン、底生生物や魚類等の幼生や卵などが、新たな環境に移動・拡散し、本来その地域に生息していない「外来種」として生態系をかく乱するなどの悪影響を及ぼすことがあり、世界各地で問題となっている。バラスト水処理装置は、バラスト水に含まれる海洋生物を処理し、海洋環境に影響を及ぼす水生生物の越境移動を防ぎ、生物多様性の保全に寄与するものである。

本船に搭載されるエンジンはデュアルエンジンであり、メタノールの他に重油も使用可能となっているものの、主に使用されるのはメタノールであり、非常時など特殊なケース以外では重油は使用されない旨ヒアリングによって確認した。

本借入金の一部についてはリファイナンスに充当される可能性がある。その場合も、リファイナンス対象はケミカルタンカーの建造にあたって支払い済みの費用見合いで調達した資金となる予定であり、本件以外のプロジェクトに充当されることはない。このため、一部がリファイナンスに充当された場合であっても、本件資金調達によってもたらされる環境改善効果に影響は発生しない。なお、リファイナンスへの資金充当は、プロジェクトの遅延によって本船建造資金の支払い時期が後ろ倒しになるなどのケースにおいては発生しうるものの、基本的にリファイナンスへの充当は行わない旨、ヒアリングによって確認している。

## a. プロジェクトの環境改善効果について

### i. 資金使途の 100%が環境性能の高い「メタノールを燃料とするケミカルタンカー」の建造費用であり、環境改善効果が高い。

調達資金は、メタノールを燃料とするケミカルタンカーの建造費用に充当される予定である。船舶の燃料が重油からメタノールに切り替わることにより、 $\text{SO}_x$  については 75%、 $\text{NO}_x$  については 45%、 $\text{CO}_2$  については 8%の排出削減が見込まれている。メタノール燃料に硫黄分は含まれないが、本船はパイロット燃料及び発電機で重油を使用するため、 $\text{SO}_x$  排出量は 75%の削減となる。

これらの削減量については、日本郵船の環境グループおよび工務グループによって定量的に算出されている。 $\text{SO}_x$  削減率はパイロット燃料や発電機の燃費から算出されている。 $\text{NO}_x$  の削減率は主機のメタノールやパイロット燃料、発電機の燃費から算出されており、今後実機を使用したテスト結果に基づく削減率が算出される予定である。なお、当該テスト結果に基づいた削減率についても貸付人宛ての報告を予定している。 $\text{CO}_2$  の削減率は、国際海事機関が発行する RESOLUTION MEPC.281(70),ANNEX 9 に示される重油・メタノールの単位重量あたりのエネルギーや炭素係数等から算出されている。以上より、算出結果は妥当と考えられる。

船舶の航行による環境汚染の防止のため必要な対策等を定めた MARPOL 条約（1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年の議定書）では、 $\text{SO}_x$  の排出と温室効果ガスの排出に関する規制が行われており、規制値の段階的な引き上げが行われている。国際的に船舶の環境面に対しての要求事項が厳しくなる中、「メタノールを燃料とするケミカルタンカー」は技術的先進性を有しており、積極的にこれらの要求事項に応えるものとなっている。

また本船には、バラスト水処理装置の設置が予定されている。バラスト水とは、船舶がバランスを保持するための海水のことであり、通常は荷揚げ港で船底のタンクに注水し、荷積港で排水される。船舶のバラスト水による水生生物の越境移動を防止するため、バラスト水管理条約（2004年の船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約）が2004年に採択され、2017年9月に発効した。このバラスト水管理条約に基づき、基準値を超えるバラスト水の排出が禁止されることとなり、船舶ごとにバラスト水処理設備の設置やバラスト水の管理計画の策定等が求められている。

本船に搭載予定のバラスト水処理装置は、国際的な規制基準を満たしており、バラスト水管理条約に則り運用される。日本郵船は搭載機器の管理手順を含むシップマネジメントシステムを適用しており、規制の遵守が担保されている。また本船の管理会社である NYK Shipmanagement Pte. Ltd. は ISO14001 の認証を取得しており、本船自体も竣工時に ISO14001 の認証を取得予定であることから、船舶を運用する上で環境改善効果を維持する管理体制が整備されていると言える。

**ii. 資金使途は、グリーンローン原則の適格グリーンプロジェクト事業区分のうち、「汚染の防止と管理」「クリーンな運輸」「陸上および水生生物の多様性の保全」に関する事業に該当する。**

本プロジェクトの資金使途は、グリーンローン原則の適格グリーンプロジェクト事業区分のうち、SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub>の削減効果を有する「汚染防止および管理」、CO<sub>2</sub>の削減効果を有する「クリーン輸送」、バラスト水に含まれる水生生物の越境移動を防ぐ「陸上および水生生物の多様性の保全」に関する事業に該当すると考えられる。

**b. 環境に対する負の影響について**

本プロジェクトにおけるネガティブ効果として、バラスト水処理装置の稼働により消費電力量が増加し、それに伴い CO<sub>2</sub> の排出量が増加することが考えられる。しかしながら、バラスト水処理装置のエネルギー消費量は、メタノール燃料船全体のエネルギー消費量に比べて僅少であり、本船全体の CO<sub>2</sub> 排出量に占める寄与率は小さいことを試算結果より確認した。また本バラスト水処理装置の稼働により、ろ過等に伴う残渣は発生しない。

日本郵船では、バラスト水管理条約の発効に先駆け 2010 年から国土交通省の型式承認を受けたバラスト水処理装置の搭載を開始し、既に 80 隻以上の搭載を完了させるなど、多くの運用実績を有している。これらの実績から、バラスト水処理装置の管理技術を十分に備えていると認められる。

**c. SDGs との整合性について**

ICMA の SDGs マッピングを参考にしつつ、JCR では、以下の SDGs の目標およびターゲットに貢献すると評価した。



**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。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



**目標 14：海の豊かさを守ろう**

**ターゲット14.1** 2025年までに、海洋のゴミや栄養素汚染を含む、あらゆる種類の海洋汚染、とりわけ陸上活動からの汚染を防止しそして大幅に減らす。

## 評価フェーズ 2：管理・運営体制及び透明性評価

JCRは評価対象について、以下に詳述する現状及びそれに対するJCRの評価を踏まえ、管理・運営体制が整備され、計画通りの事業の実施、調達資金の充当が十分に期待できると評価し、評価フェーズ2:管理・運営体制及び透明性評価は、最上位である『m1』とした。

### 1. 資金使途の選定基準とそのプロセスに係る妥当性及び透明性

#### (1) 評価の視点

本項では、グリーンローンを通じて実現しようとする目標、グリーンプロジェクトの選定基準とそのプロセスの妥当性及び一連のプロセスが適切に投資家等に開示されているか否かについて確認する。

#### (2) 評価対象の現状とJCRの評価

##### a. 目標

日本郵船は2005年に環境経営ビジョンを策定しており、持続可能な社会の実現に向けて①温暖化ガス排出削減の実践②地球環境保全活動による社会貢献の推進③グループ環境経営の強化—の3戦略を進めている。また、中長期環境目標として、具体的なCO<sub>2</sub>削減目標（輸送単位当たり）を以下図表の通り策定しており、配船効率の向上や運航効率の向上などを通じて目標達成に向けた取り組みを進めていく方針である。

※基準年 2015年度	2030年度	2050年度
船舶、海上輸送	-30%	-50%
サプライチェーン 全体への波及効果	-40%	-70%

(出所：日本郵船中期経営計画)

上記の削減目標については、パリ協定の2°C目標達成に向けて科学的根拠に基づき設定された目標である旨、国際的なイニシアチブであるScience Based Targets Initiativeより2018年6月に認定を受けている。加えて、上記目標は国際海事機関（IMO）で2018年4月に採択されたGHG削減戦略とも整合的な内容となっている。

削減目標達成に向けた取り組みの一環として、「NYKスーパーエコシップ2050」構想を掲げており、2050年までにゼロエミッション船の実現を目指すとともに、目標実現に向けた「船舶の技術・イノベーションロードマップ」を策定している。今回のプロジェクトであるメタノール燃料船は、ロードマップにおいて将来的な船舶の燃料転換に向けた研究の一環として位置づけられている。また、重油に代わる燃料としてはすでにLNGを燃料とする船舶が登場しているものの、コスト面の負担が大きいことやLNGを補給できる港が限られていることなどを踏まえれば、メタノール燃料船の活用は環境負荷低減の手段として理にかなったものと考えられる。

##### b. 選定基準

日本郵船はグリーンローン原則において対象事業として挙げられている事業に該当することを選定基準としている。本件については「汚染の防止と管理」「クリーンな運輸」「陸上および水生生物の多様性の保全」に関する事業に該当しており、選定基準に沿って対象が選定されている。

##### c. プロセス

日本郵船は、今回の調達資金の充当対象となるプロジェクトについて以下のプロセスにより評価および選定を行っている。



- ① 日本郵船の財務グループが充当対象となるプロジェクトについて、投資全体を管理している企画グループおよび各案件を担当している営業部門にヒアリングし、候補を選定
- ② 日本郵船の環境グループおよび工務グループに、①のプロセスで候補となったプロジェクトの妥当性を確認
- ③ 第三者機関である JCR に上記プロジェクトの妥当性を確認したうえで、日本郵船として最終判断

JCR では、明確に各組織の役割が分担されており、かつ意思決定のプロセスの中で専門的な知見を有する部署を経由することから、選定基準は妥当性をもって運用されていると評価している。

これらの選定基準及び選定・評価のプロセスについては、本レポートをもって貸付人に公表される予定である。

## 2. 資金管理の妥当性及び透明性

### (1) 評価の視点

調達資金の管理方法は、借入人によって多種多様であることが通常想定されるが、グリーンローンの借入により調達された資金が、確実にグリーンプロジェクトに充当されること、また、その充当状況が容易に追跡管理できるような仕組みと内部体制が整備されているか否かを確認する。

また、グリーンローンにより調達した資金が、早期にグリーンプロジェクトに充当される予定となっているか、未充当資金の管理・運用方法の評価についても重視している。

### (2) 評価対象の現状と JCR の評価

- a. 今次評価対象の長期借入金の資金用途は、メタノールを燃料とするケミカルタンカーの建造費用に全額が充当される予定である。なお、調達資金は 1 年以内に全額充当される計画となっている。
- b. 資金管理の手法については、日本郵船の財務担当が調達金額と本件プロジェクトへの充当累計額を電子ファイルにて管理している。後者が前者に達することをもって、調達資金がプロジェクトに充当されたことを確認する予定である。
- c. 上記の資金充当状況については、四半期ごとに社内の報告書システム上で CFO まで報告する方針となっており、内部統制が図られている。なお、報告内容はシステム上に永久保存される予定である。
- d. 未充当資金は、現金または現金同等物として運用される方針である。

JCR では今次借入がグリーンプロジェクトに確実に充当されること、調達資金は社内にて適切な方法にて管理されること、内部管理の体制が整備されていること、未充当資金の運用についても特段の懸念がないことを踏まえ、資金管理は妥当であると評価している。

## 3. レポーティング体制

### (1) 評価の視点

本項では、グリーンローン借入前後の投資家等への開示体制が詳細かつ実効性のある形で計画されているか否かを、グリーンローン借入時点において評価する。

## (2) 評価対象の現状と JCR の評価

### a. 資金の充当状況に係るレポートニング

本件プロジェクトに充当した金額については、資金充当完了まで年に一度貸付人に電子メールで報告を行う方針である。リファイナンスへの充当資金が発生した場合は、その金額も合わせて報告を行う予定である。

### b. 環境改善効果に係るレポートニング

環境改善効果については、日本郵船の環境グループおよび工務グループで確認済みの理論値を、融資実行時に貸付人宛提示する予定である。算出根拠についても貸付人から要望があれば開示予定である旨、ヒアリングによって確認した。また、状況が大きく変動し理論値に大きな変化が見込まれる場合にも、理論値の見直しを行い貸付人に報告する方針である。

グリーンローン原則では借入金が全額充当されるまで毎年、期待される環境改善効果などについて開示を行うべきとしている。本件では借入から 1 年以内に全額プロジェクトに充当される見通しであることから、融資実行時に理論値のみ開示するレポートニングであっても特段問題はないと考えられる。なお、資金充当後も年 1 回日本郵船の財務グループから営業部門に確認を実施することにより、社内的には環境改善効果が維持されているか検証できる体制となっている。

## 4. 組織の環境への取り組み

### (1) 評価の視点

本項では、借入人の経営陣が環境問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置づけているか、環境分野を専門的に扱う部署の設置または外部機関との連携によって、グリーンローン借入方針・プロセス、グリーンプロジェクトの選定基準などが明確に位置づけられているか、等を評価する。

### (2) 評価対象の現状と JCR の評価

#### 日本郵船のサステナビリティ及び ESG に対する取り組み

日本郵船は 2005 年に環境経営ビジョンおよび環境方針を策定したほか、実務レベルでは環境マネジメントシステムを活用し持続可能な社会の実現に向けた取り組みを行っている。全世界でサイトおよび用船を対象とする ISO14001 の環境認証を取得しているほか、欧州、南アジア・オセアニア、東アジア、北米および日本に環境管理責任者と環境対策委員会を配置しており、グローバルに環境活動を展開できる体制となっている。また、中長期的な環境目標として CO<sub>2</sub> 削減目標（サプライチェーン全体で 2050 年度までに 2015 年比 70%削減）を定めているほか、目標実現に向けて「船舶の技術・イノベーションロードマップ」を策定している。加えて、19/3 期から始まった中期経営計画「Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green」では環境、社会、ガバナンス（ESG）要素を経営戦略に統合する方針を明確に打ち出している。事業活動を通じて様々な社会課題を積極的に解決し、企業価値と社会価値の持続的な成長と発展をけん引する意向である。これまでも日本郵船は 2010 年から保有船舶へのバラスト水処理装置の搭載を始めているほか、スクラバー技術の研究開発を 2014 年から行うなど、環境改善に向けた取り組みにおいて海運業界をリードしてきた。また、2018 年 5 月には LNG 燃料船などを資金使途としてグリーンボンドを発行したが、これは外航海運業界では世界初の取り組みとなっている。以上を踏まえ、JCR は日本郵船を組織全体でサステナビリティおよび ESG に対して積極的な取り組みを行っている企業と評価している。

なお、第 2 章 1. (2) c. で詳述した通り、環境分野を専門的に扱う部署が明確化されており、かつプロジェクトの評価・選定基準や選定プロセスが明確化されている点についても評価している。

## ■評価結果

評価対象の長期借入金は、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン性評価（資金用途）」において“g1”、「管理・運営体制及び透明性評価」において“m1”となったため、「総合評価」は“Green1”となった。また、本借入金は、グリーンローン原則及び環境省によるグリーンボンドガイドラインにおいて求められる項目について基準を満たしていると考えられる。

【JCR グリーンファイナンス評価マトリックス】

		管理・運営・透明性評価				
		m1	m2	m3	m4	m5
グリーン性評価	g1	Green 1	Green 2	Green 3	Green 4	Green 5
	g2	Green 2	Green 2	Green 3	Green 4	Green 5
	g3	Green 3	Green 3	Green 4	Green 5	評価対象外
	g4	Green 4	Green 4	Green 5	評価対象外	評価対象外
	g5	Green 5	Green 5	評価対象外	評価対象外	評価対象外

## ■評価対象

借入人：日本郵船株式会社（証券コード：9101）

### 【新規】

対象	借入額	借入実行日	返済日	評価
長期借入金	20 億円	2018 年 12 月 27 日	2028 年 12 月 27 日	JCR グリーンローン評価 : Green1 グリーン性評価 : g1 管理・運営・透明性評価 : m1

（JCR 担当）梶原 敦子・近藤 昭啓



## 本件グリーンローン評価に関する重要な説明

### 1. JCR グリーンローン評価の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR グリーンローン評価は、評価対象であるグリーンローンにより調達される資金が JCR の定義するグリーンプロジェクトに充当される程度ならびに当該グリーンローンの資金用途等にかかる管理、運営および透明性確保の取り組みの程度に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該グリーンローンで調達される資金の充当ならびに資金用途等にかかる管理、運営および透明性確保の取り組みの程度を完全に表示しているものではありません。

JCR グリーンローン評価は、グリーンローンの借入計画時点又は借入実行時点における資金の充当等の計画又は状況の評価するものであり、将来における資金の充当等の状況を保証するものではありません。また、JCR グリーンローン評価は、グリーンローンが環境に及ぼす効果を証明するものではなく、環境に及ぼす効果について責任を負うものではありません。グリーンローンにより調達される資金が環境に及ぼす効果について、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使用した手法

本評価を実施するうえで使用した手法は、JCR のホームページ（<https://www.jcr.co.jp/greenfinance>）の「グリーンファイナンス ESG」に、「JCR グリーンファイナンス評価手法」として掲載しています。

### 3. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR グリーンローン評価を付与し提供する行為は、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、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 のグリーンファイナンス評価上の第三者性

本評価対象者と JCR 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。

### 6. イー・アンド・イー ソリューションズからの技術協力について

本件評価における環境改善効果の検証に際しては、当社業務提携先であるイー・アンド・イー ソリューションズの環境専門家を招聘しています。

### ■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、借入人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、結果的正確性、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なるものを問わず、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。JCR グリーンローン評価は、評価の対象であるグリーンローン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、JCR グリーンローン評価は 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。JCR グリーンローン評価は、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。JCR グリーンローン評価のデータを含め、本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。JCR グリーンローン評価のデータを含め、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

**JCR グリーンローン評価**：グリーンローンにより調達される資金が JCR の定義するグリーンプロジェクトに充当される程度ならびに当該グリーンローンの資金用途等にかかる管理、運営および透明性確保の取り組みの程度を評価したものです。評価は 5 段階で、上位のものから順に、Green1、Green2、Green3、Green4、Green5 の評価記号を用いて表示されます。

### ■グリーンファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・ 環境省 グリーンボンド発行支援者登録
- ・ ICMA (国際資本市場協会オブザーバー登録)

### ■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