

川崎汽船株式会社
トランジションローン・フレームワーク

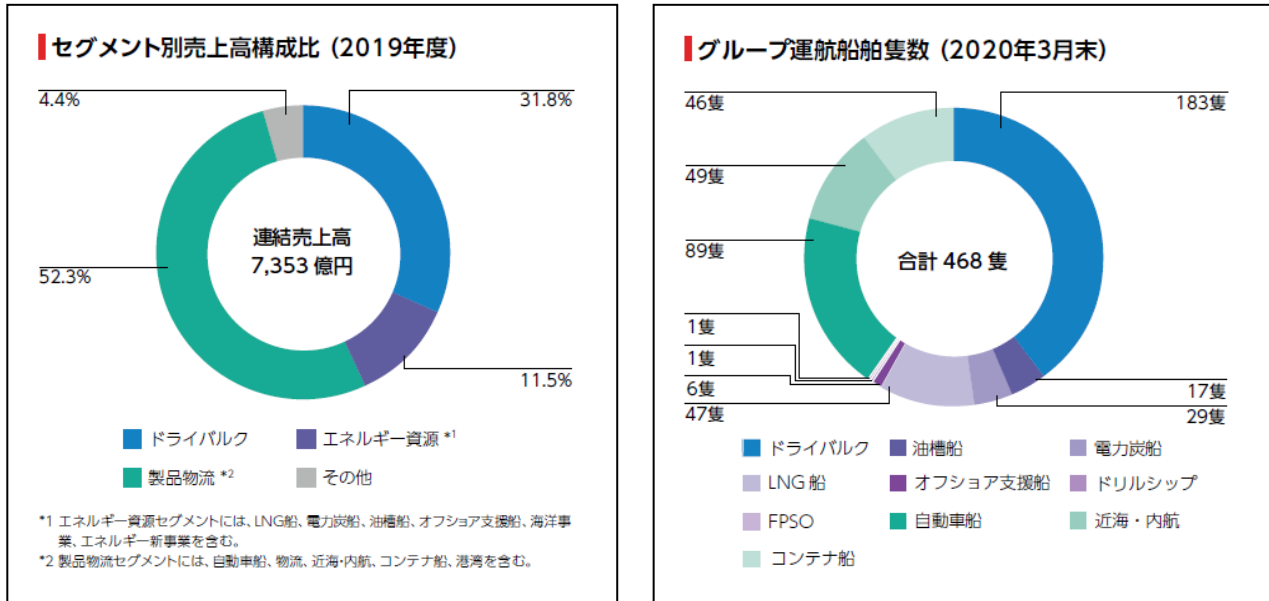
2021年2月8日

1.はじめに 当社及び当社事業の位置づけ

1 会社概要

- ✓ 川崎汽船株式会社（以下「当社」といいます）は、東京都千代田区に本社を置く、海運業を母体とする総合物流企業です。
- ✓ 当社及び連結子会社（以下「当社グループ」or「K”LINE グループ」といいます）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おります。

■ 図1：事業セグメント別概況（2020年3月期時点）

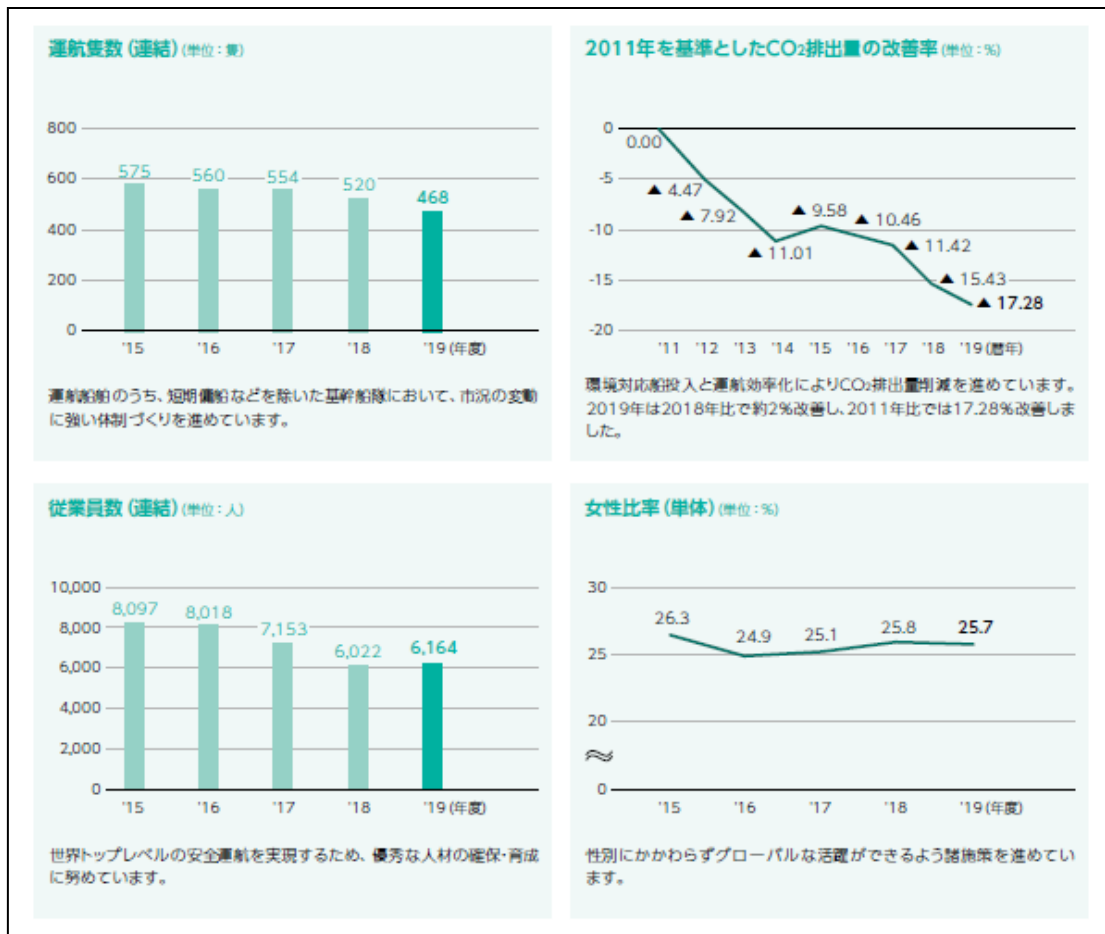


ドライバルク	鉄鋼原料事業/ バルクキャリア事業	鉄鋼原料、製紙原料、穀物、石炭などの梱包しない大量の乾貨物をばら積み（バルク）輸送する事業です。日本向けの輸送に加え、中国、インドなどの新興国向けや、大西洋水域での三国間輸送も積極的に展開しています。
エネルギー資源	油槽船事業/ 燃料事業	原油やLPGなど、石油関連の海上輸送を行っています。1935年に初の大型タンカー、1974年に初のLPGタンカー竣工以来、培われた技術と安全運航を強みとし、国内外顧客向けにグローバルな事業を展開しています。燃料事業においては燃料調達のみならずLNG燃料供給、液化水素運搬船の実証試験にまで取り組んでおり、環境負荷の低減に貢献していきます。
	電力炭船事業	火力発電所の燃料として使用する石炭の輸送を行っています。日本の火力発電所の寄港制限に合わせて当社が独自に開発した幅広浅喫水の石炭輸送専用船隊「コロナシリーズ」により、日本国内と台湾の電力会社向けの石炭を主にオーストラリアやインドネシアから安全かつ安定的に輸送しています。
	LNG船/ 海洋事業/ エネルギー新事業	グリーンエネルギーとして世界的に需要が広がるLNGの輸送をグローバルに提供しています。海洋事業においては、北海でオフショア支援船事業を展開、当社が参画するドリルシップはブラジル沖、FPSO（浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備）はガーナ沖で稼働しています。エネルギー新事業では、小口輸送等のLNGバリューチェーンにおける顧客ニーズへの対応や環境事業開発に取り組んでいます。
製品物流	自動車船事業	1970年に日本初の自動車専用船を完成車輸送サービスに投入して以来、自動車輸送のバイオニアとして、乗用車やトラックなどの完成車の安全かつ迅速な輸送サービスを提供しています。50年の歴史で培った輸送品質の向上に磨きを

		かけるとともに、RORO貨物（シャーシなどを使って積み揚げされる貨物）の輸送強化も図っています。また環境対応にも配慮しながら船隊整備に取り組んでいます。
	物流/ 港湾事業	“K” LINEグループ各社のノウハウとサービスネットワークを結集し、海上貨物輸送のみならず、航空貨物輸送、曳船、陸上輸送、倉庫事業、バイヤーズコンソリデーションや、自動車部品から完成車まで扱う自動車物流等、お客さまのさまざまなニーズに応えた総物流事業を展開しています。また、国内4港（東京、横浜、大阪、神戸）でコンテナターミナルを運営しています。
	近海・内航事業	川崎近海汽船株式会社では、旅客フェリー、RORO船、鉄鋼向け石灰石専用船、電力向けの石炭専用船、一般貨物船などで国内の海上輸送に従事しており、アジア発着の貨物向けに一般貨物船やバルク船も運航しています。また、日本近海におけるオフショア支援船事業にも参入し事業の充実を図っています。
	コンテナ船事業	コンテナ船事業は2018年4月以降、邦船3社で設立したONEに統合されました。充実した航路網により安定した確実なサービスを展開し、環境変化にも即応できる、高品質かつ競争力のあるサービスを提供しています。
その他		船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業などを営んでいます。

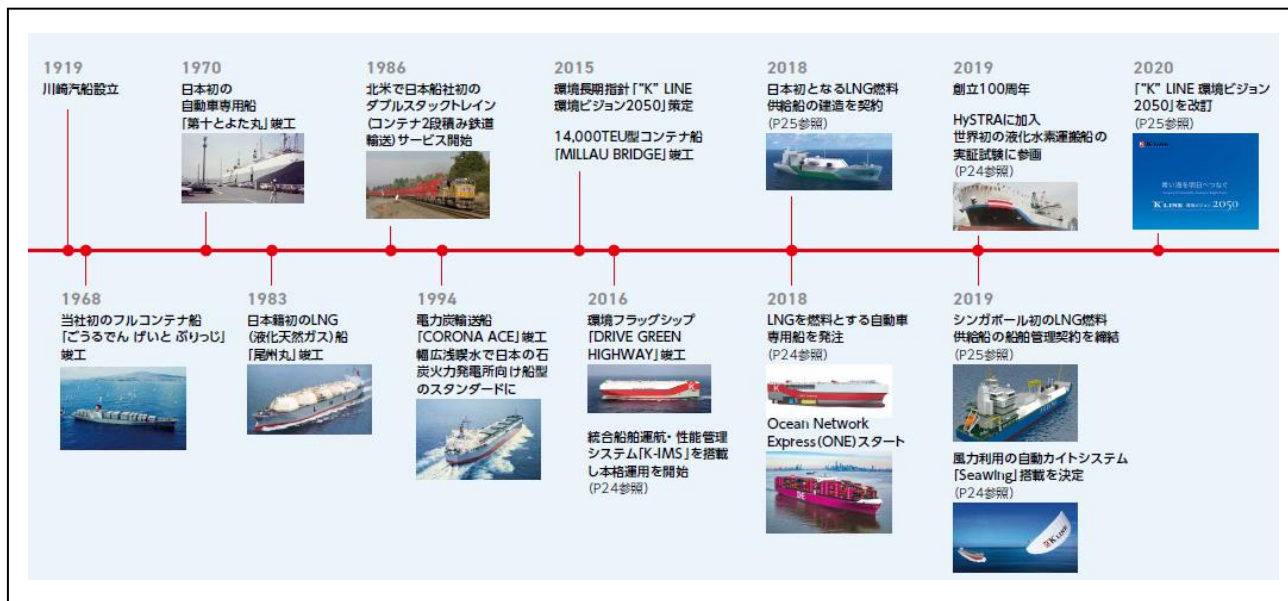
✓ 当社は財務情報に加えて、ESG ハイライトも決算の都度開示し、透明性の高い経営を心掛けております。

■ 図 2 : ESG ハイライト (2020 年 3 月期時点)



✓ 当社は 100 年を超える「挑戦の歴史」を通じて、総合物流企業グループへの進化を続けてきました。

■ 図 3 : 沿革



✓ 当社の各種取り組みは外部機関より以下の評価を受けております。(2021年1月時点)

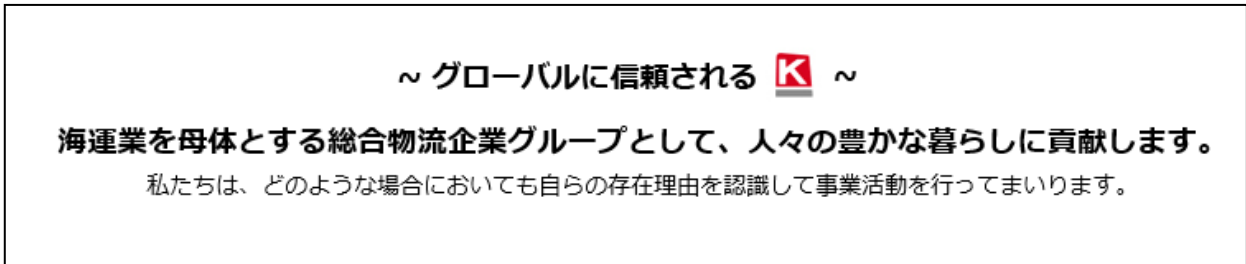
1. CSRにおける取り組みの向上に努め、世界各国の社会的責任投資 (SRI) 指標や ESG 指数の構成銘柄に選定されております。
2. 気候変動情報の開示および温室効果ガス削減の取り組みが高く評価され、5年連続で「CDP 気候変動 A リスト」、および 2019 年に「Supplier Engagement Leaderboard」に選定されております(2020年の選定結果は 2021年2月以降の公表)。
3. IR サイトにて積極的な開示を図り、海運や当社に関するさまざまな情報提供に努めたことが評価され、大和インベスター・リレーションズ株式会社より「2020年インターネット IR 表彰」優良賞を受賞、3年連続で選定されております。

■ 図 4 : 外部からの評価



2 企業理念及び環境方針

【企業理念】



【ビジョン】

- ✓ お客さまを第一に考えた高いレベルの物流サービスを提供することで、重要なパートナーとして選ばれ続け、グローバル社会の重要なインフラとして信頼されることを目指します。



【当社グループ企業行動憲章】

- ✓ 当社は、人権の尊重及び法令等の遵守が事業活動の基本であること、並びに企業の発展は社会と共にあることを認識し、持続可能な社会の発展に資するよう、以下の原則に従って行動することを企業行動憲章にて宣言しております。
 1. 人権の尊重
 2. 企業倫理の遵守
 3. 信頼される企業グループ
 4. 環境問題への主体的取り組み
 5. 情報の保護・管理・開示と社会とのコミュニケーション
 6. 社会貢献活動への取り組み
 7. 国際社会との調和
 8. 反社会的勢力との関係遮断

【当社グループ環境憲章】

（基本理念）

- ✓ 当社グループは、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。

【経営戦略と ESG・CSR マネジメント】

- ✓ 当社グループは、CSR（企業の社会的責任）を「事業活動の影響に対する配慮」と「新たな価値の創出」という二つの大きな枠組みでとらえ、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」に取り組んでいます。それぞれの枠組みにおいて重要課題を認識し、解決に向けて取り組むことで、持続可能な社会づくりに貢献するとともに、長期的な競争優位性を確立し、新たな価値の創造を目指します。
- ✓ 当社グループでは、重要課題（マテリアリティ）の特定にあたり、国際的な規範やイニシアチブ、GRI ガイドラインなどを参考に、以下のプロセスで進めました。

■ 図 5 : CSR 重要テーマ (マテリアリティ) の特定プロセス



■ 図 6 : 当社が取り組む重要課題

重要課題	主な施策	関連性の高いSDGs
<p>コーポレートガバナンス 社会からの要請にこたえる経営体制の確立</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ユニット統括制の導入 ・ 指名諮問委員会・報酬諮問委員会の設置 ・ 社外役員の選任（社外取締役比率：4割） 	
<p>ステークホルダーエンゲージメント ステークホルダーとの対話の促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国内・海外の株主・投資家向けIRの実施 ・ ディスクロージャーの拡充 ・ 株主・投資家の声の社内フィードバックと経営への活用 ・ NPO/NGOとの対話・協働 ・ 国連グローバル・コンパクトへの署名 	
<p>環境保全 環境マネジメントの強化 環境に配慮した事業活動</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量削減と排出効率改善(2050年の脱炭素化を目標に) ・ 社会の低炭素化に向けた新しいエネルギー輸送・供給の推進 ・ 油濁事故ゼロを含む船舶運航における海洋・大気への環境影響低減 ・ 社会の環境改善に向けた活動・支援の強化 	
<p>安全運航 重大事故の防止</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全運航管理体制の充実 ・ 船舶管理体制の強化 ・ 海事技術者の確保・育成の強化 	
<p>人権 差別防止 労働基本権の尊重 強制労働・児童労働の防止</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際会議などへの出席を通じた人権課題把握およびNGO・国際機関との意見交換 	
<p>労働慣行 長時間労働の防止 多様な働き方の推進 労働安全衛生向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「健康経営優良法人（大規模法人）」の認定取得 ・ 子育てサポート企業としての次世代認定マーク ・ 「2020年くるみん」の取得 ・ 船員労働災害防止優良事業者」の更新認定取得 	

<p>コンプライアンス 腐敗防止 反競争的行為の防止</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 競争法違反再発防止体制の構築 ・ 贈収賄防止体制の構築 ・ 経済制裁規制遵守体制の構築 ・ 内部通報制度の充実 (内部通報制度認証「WCMSマーク」の登録) ・ 教育プログラムの充実 	
<p>リスクマネジメント 大規模災害発生時の事業継続 大規模事故対応能力向上 危機・リスク管理体制</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナ禍における事業継続計画の発動 ・ 大規模事故演習の実施 ・ 危機管理委員会・経営リスク委員会を中心とする、PDCAサイクルを通じたリスク管理 	
<p>人材育成 企業風土の改善 グローバル人材の育成 ダイバーシティの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 階層別研修の充実・強化 ・ 研修制度の新設（アカウンティング・ファイナンス研修、全総合職対象の乗船研修など） ・ 外国人船員の本社勤務制度導入 	
<p>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>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」による安全と環境への取り組み ・ 自然エネルギー利用の自動カイトシステム「Seawing」の導入 ・ LNG燃料焚き自動車船の導入 	
<p>コミュニティへの参画 自然災害被災地の復興支援経営資源を生かした社会貢献活動の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自然災害被災地向け義援金拠出 ・ 新興国向け無償輸送協力の実施 	
<p>雇用創出・技術開発 教育に対する支援および雇用の創出</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 児童・教員向け本船・研修所見学会の開催 ・ 将来の海事技術者確保に向けた海事教育機関への講師派遣 	

3 移行戦略

3.1 発行体のクライメート・トランジション戦略とガバナンス（トランジション・ファイナンス・ハンドブック要素①）

トランジション戦略について

- ✓ "K"LINE 環境ビジョン 2050 の中で、脱炭素化に向け 2030 年中期マイルストーンでは、「CO2 排出効率 2008 年比 50%改善」「社会の低炭素化に向けた新しいエネルギー輸送・供給の推進」を掲げ、2050 年目標では「GHG 排出総量半減（CO2 排出効率 2008 年比 70%改善）」「社会の脱炭素化を支える新エネルギー輸送・供給の担い手に」を掲げております。このビジョンをもとに、経営計画の事業戦略として「GHG 削減の環境ビジョンに沿った船隊整備とサービスの提供」を組み入れております。
- ✓ 当社はパリ協定と整合する 2℃未満シナリオにつきまして、「炭素税等の規制強化/顧客の低・脱炭素志向等を前提として、新技術や炭素税導入による運航コスト増/低炭素な原料・製品への輸送需要シフトへの対応等の当社への影響、炭素税・新燃料対応による運航費増加・輸送需要の変化への対応が遅れば収益低下等のマイナス面、運航効率向上による収益改善/新規事業による収益の向上のプラス面、低・脱炭素型の新燃料・推進技術導入の船舶実用化/新エネルギー供給・輸送等の事業開拓・参入等」の行うべきことを整理した上で、マイルストーンを設定致しました。

目標	当社	IMO
2030 年	温室効果ガス（GHG）総排出量 25%削減	—
	CO2 排出効率 2008 年比 50%改善	CO2 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
	CO2 排出効率 2008 年比 70%改善	CO2 排出効率 2008 年比 70%改善

トランジション戦略実現のための経営体制について

- ✓ 当社は、社長を委員長とする「社会・環境委員会」を設置しております。この「社会・環境委員会」では当社グループ全体としての環境保全への取り組みへの方針を策定しております。
- ✓ 具体的な脱炭素化への取り組みに向けては、代表取締役/副社長執行役員を委員長とした「環境・技術委員会」を設置しております。各種環境規制開始に伴い、当社グループの総合的な環境対応戦略、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、実施を統括しております。
- ✓ また、2021 年 4 月 1 日よりサステナビリティ経営を推進し、説明責任を含めたステークホルダーとのコミュニケーションを促進するため、「サステナビリティ推進・IR・広報グループ」を立ち上げます。また、GHG 排出の削減は、人類共通の大きな環境課題であるとともに、当社のサステナビリティ推進において重要な位置付けにあります。この課題認識から、低炭素燃料への転換を中心とする GHG 削減戦略を立案・実行する部署として「GHG 削減戦略グループ」を同 2021 年 4 月 1 日に新設し、GHG 削減を推進致します。

資金調達目的について

上記"K"LINE 環境ビジョン 2050 に基づく中長期戦略における「CO2 排出効率 2008 年比 50%改善」「社会の低炭素化に向けた新しいエネルギー輸送・供給の推進」を実現するため、LNG 燃料自動車運搬船を建造することを予定しております。当該建造資金を調達するために、オペレーティングリースを用いたファイナンスを実施することと致しました。

■ 図 7 : 「環境ビジョン 2050」

シナリオ	当社への影響	マイナス面 (課題)	プラス面 (機会)	行うべきこと
2℃未満シナリオ ● 炭素税等の規制強化 ● 顧客の低・脱炭素志向 ● 二酸化炭素回収・再利用や水素など 低・脱炭素型エネルギーの技術開発 ● 低・脱炭素型の新エネルギー供給・輸送の必要性	当社の低炭素化の必要性 ● 顧客・ステークホルダーから低炭素な運航への移行要請 ● 新技術や炭素税導入による運航コスト増 社会の低炭素化の必要性 ● 低炭素な原料・製品への輸送需要シフトへの対応 ● 洋上風力発電・船上二酸化炭素回収・貯留関連など 海洋事業支援の機会増加	● 炭素税・新燃料対応による運航費増加 ● 既存船舶の資産価値低下 ● 低炭素な船舶燃料不足による運航阻害 ● R&D、導入コスト増 ● 輸送需要の変化への対応が 遅れば収益低下	● 運航効率向上による収益改善 ● 低・脱炭素化による炭素税等の負担軽減 ● 低・脱炭素化による顧客からの評価向上 ● 新機材による収益の向上 ● 新技術のノウハウの先んじた構築	ハード面 ● 省エネ機器導入等による 効率運航の強化 ● 低・脱炭素型の新燃料・ 推進技術導入の船舶実用化 ● 船体強化 ソフト面 ● デジタル・自動運航技術強化 による安全・効率運航の対策強化 ● 社員の意識向上、新技術に 向けた人材育成 ● 復興支援等に柔軟に対応できる 体制づくり 事業面 ● 新エネルギー供給・輸送等の 事業開拓・参入 ● 新たな輸送技術に対応した 船隊整備 ● グリーン・シッピングサイクル 対応強化 ● 海洋プラスチックゴミ回収・ 調査等参加 ● 港湾設備・道路等強靱化等 官庁等との対話強化 ● 政府、財団、NGO等との連携 による政策関与
4℃上昇シナリオ 自然災害 (急性リスク) ● 台風、サイクロンなど増加 ● 自然災害激化 自然環境変化 (慢性リスク) ● 海面上昇 ● 陸上環境の変化 ● 海洋環境の変化	安全運航強化の必要性 (急性) ● 重大事故発生の可能性増加 ● 航路・寄役スケジュール不安定化 ● 荒天により貨物、道路、港湾、荷役機器の損傷の可能性増加 ● 災害支援ニーズの増加 安全運航強化の必要性 (慢性) ● 航路・寄役変更、輸送体制再構築の必要性増加 ● 海空運 横拡大、入港制限緩和による海運活動の拡大	● 溢流事故の可能性増加 ● 本船・貨物損傷等によるコスト増 ● トラブル処理の増加 ● 港湾使用料・保険料等の上昇 ● 輸送・荷役効率悪化によりコスト増	● より安全で安定したサービスの確立、 顧客と当社の資産保全 ● 災害時の迅速対応による輸送需要増 ● モーダルシフトの推進 (機材増) ● 防災工専用設備、プラント等 輸送需要増	
気候以外のシナリオ ● 排気・排水規制 ● シッピングサイクル問題 ● 海洋プラスチックゴミ問題 ● 海中騒音問題	● 海運の環境規制強化対応 ● 顧客・ステークホルダーからグリーンな輸送の要請 ● 社会的課題への対応 ・ グリーン・シッピングサイクル ・ 海洋プラスチックゴミ ・ 海中騒音	● 運航/資本コスト増による収益低下 ● 海洋生態系への悪影響 (海洋生物・哺乳類)	● よりクリーンな輸送、生態系の維持 ● ステークホルダーからの信頼/ 評価向上	

【マイルストーンとアクション・プラン】

重要課題	これからのアクション・プラン
自社の低炭素化	「2030年中期マイルストーン達成に向けて (フリート全体の取り組み) 」 【目標】 CO2排出効率2008年比50%改善 ⇒ IMO 目標であるCO2排出効率40%改善のさらに上を目指す 【具体策】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運航効率改善策の強化 (効率航行、性能解析、省エネ機器、最適運航支援) ・ LNG燃料船導入拡大 ・ 自動カイトシステムSeawing (風力推進補助装置) の実証と普及への貢献 ・ その他新技術の検討と導入
	「2050年ビジョン実現を目指して (フラッグシップ導入の取り組み) 」 【目標】 GHG排出総量半減 (CO2排出効率2008年比70%改善) 【具体策】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 先端技術の活用で効率70%改善を目指すフラッグシップの導入 ・ 未踏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 ・ 造船所、顧客、政府、投資家等あらゆるステークホルダーとの連携強化によるゼロエミッション船の導入

<p>社会の低炭素化支援</p>	<p>「2030年中期マイルストーン達成に向けて」</p> <p>【目標】 社会の低炭素化に貢献する新ビジネスの展開・拡大</p> <p>【具体策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境フロントランナーとして、新ビジネス開拓に向けた組織設立と顧客ニーズ把握 ・ 近海再生可能エネルギー関連事業の強化 ・ LNG輸送・供給支援の拡大 ・ 貨物の輸送需要変化に対応した船隊整備 ・ 新燃料・技術に対応した人材育成 <p>「2050年ビジョン実現を目指して」</p> <p>【目標】 社会のさらなる低炭素化に貢献する新ビジネスの探索・育成</p> <p>【具体策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ゼロエミッション型の新エネルギー・サプライチェーン事業への参入 ・ 二酸化炭素回収・再利用推進に向けた貢献 ・ ライフサイクル全体のCO2排出削減への取り組み
<p>自社からの海洋・ 大気への環境影響軽減</p>	<p>2030年中期マイルストーン達成に向けて</p> <p>【目標】 油濁事故ゼロのための取り組み推進 船舶運航における環境影響低減</p> <p>【具体策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全運航対策強化（最適運航支援システムの活用、自動運航船く操船支援、機関プラント運転支援）の開発など ・ 船体強靱化（堪航性・操船性等強化） ・ その他人材育成を含むあらゆる安全対策の強化 ・ バラスト水管理やSOx、NOx排出削減対策、規制対応の機器の導入を着実に進める ・ 船舶運航の海洋哺乳類への影響低減 ・ 社員の環境意識向上
<p>社会の環境改善支援</p>	<p>「2030年中期マイルストーン達成に向けて」</p> <p>【具体策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ グリーン・シップリサイクル対応強化 ・ 海洋プラスチックゴミ回収・調査等参加 ・ 環境保全ボランティア活動の推進

3.2 ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ（トランジション・ファイナンス・ハンドブック要素②）

環境面でマテリアルな事業活動

- ✓ 国際海運は、国際海事機関（IMO）が主体となり脱炭素化戦略に向け取り組んでおります。
- ✓ 海運業である当社は、IMO の温室効果ガス（GHG）排出削減戦略に沿った対応を行っておりますが、脱炭素化対応を行っていることが顧客の選定条件の一部となっていることから、気候変動を自社のマテリアリティの一つとして特定し、「K」LINE 環境ビジョン 2050 では 2030 年中期マイルストーンとして IMO の 2030 年 GHG 排出削減目標（2008 年比 CO2 排出効率 40%改善）の更にも上を目指した 2008 年比 CO2 排出効率 50%を掲げ、マテリアルな事業活動において脱炭素目標達成に向けた取り組みを進めております。

マテリアルな事業活動の特定

- ✓ 当社は TCFD（気候変動情報開示タスクフォース）が提言するシナリオ分析の結果を踏まえて取り組むべき課題および目標の一部を見直すとともに、気温上昇を 2℃未満に抑えるため、2℃未満シナリオを前提としたうえで、4℃上昇シナリオの 2 つのシナリオについて、当社の事業への影響、課題（マイナス面）・機会（プラス面）の両面から整理し、行うべきことを特定しております。
- ✓ 今後も TCFD の考え方に基づき、取組を強化するとともに開示強化に努めてまいります。

3.3 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略（トランジション・ファイナンス・ハンドブック要素③）

目標設定について

- ✓ 当社の脱炭素戦略に向けた目標の一つとしていた「2030 年までに 2011 年比 CO2 排出効率 25%改善」に対して、パリ協定と整合する 2℃未満シナリオについて、炭素税等の規制強化/顧客の低・脱炭素志向等を前提として、以下のとおり整理致しました。
 - ・新技術や炭素税導入による運航コスト増/低炭素な原料・製品への輸送需要シフトへの対応等の当社への影響
 - ・炭素税・新燃料対応による運航費増加・輸送需要の変化への対応が遅れば収益低下等のマイナス面
 - ・運航効率向上による収益改善/新規事業による収益の向上のプラス面
 - ・低・脱炭素型の新燃料・推進技術導入の船舶実用化/新エネルギー供給・輸送等の事業開拓・参入等の行うべきこと
- ✓ また、当社の CO2 削減目標は、「パリ協定の 2℃目標」を達成するために、科学的な根拠ある水準であることが認められ、「SBT イニシアチブ」の認証を 2017 年に取得しております。当社は 2015 年 3 月に環境保全に係る長期指針を策定し、前倒しで達成した「2019 年までに CO2 排出量 10%減」と「2030 年までに CO2 排出量 25%減」を中間目標として定めました。この後者目標が SBT イニシアチブにより認証されたものです。加えて、当社の CO2 削減目標は、IMO がパリ協定に基づき策定した目標及び経済産業省が策定した「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」における船舶産業の成長戦略工程表にも整合しており、国策に沿った目標となっております。
- ✓ 第三者機関が ISO14064 に則り、当社の CO2 排出量を検証し、妥当性を評価していただいた上で（声明書も併せて取得）、毎年進捗を CDP 気候変動質問書に回答しております。なお、2020 年度においては CDP の「気候変動 A リスト」企業に認定され、5 年連続で最高ランクである A 評価を獲得しております。

中長期の目標

- ✓ 上記にて整理した事項をもとに、脱炭素化に向け 2030 年中期マイルストーンでは、「CO2 排出効率 2008 年比 50%改善」「社会の低炭素化に向けた新しいエネルギー輸送・供給の推進」、2050 年目標では「GHG 排出総量半減（CO2 排出効率 2008 年比 70%改善）」「社会の脱炭素化を支える新エネルギー輸送・供給の担い手に」を設定しております。

3.4 実施の透明性（トランジション・ファイナンス・ハンドブック要素④）

【投資計画】

- ✓ 2021年1月末現在、脱炭素を実現するための投資計画の内、決定されている計画は総額300億円です。その内、船舶に285億円、最適運航管理システムに6億円、その他設備に9億円となっております。尚、当社では脱炭素を実現するための投資計画において、業務・運営費は含めておらず集計には含めておりません。また、当該投資計画は主に当社環境ビジョン2050のアクションプランに基づいた事案となっております。

【移行戦略が及ぼしうる社会的外部効果】

- ✓ 移行戦略による負のインパクトは想定しておりません。なお、当社では、環境負荷を特定し、最小化する継続的な改善を行っていくため、ISO 14001に基づいたEMS（環境マネジメントシステム）を構築し運用しています。当社のEMSは、2002年2月に第三者機関の認証を受け運用を開始、以降、年次審査、更新審査により、EMSがISO 14001に則っていること、PDCAサイクルによる運用が行われていること、改善や是正がなされていることなどを確認しながら、環境保全活動の充実に努めています。

4 当社事業の社会的意義とトランジションローン・フレームワーク

- ✓ 本事業は、厳格化が進む国際的な船舶の排出ガス規制に対応するため、重油に代わる有力な船舶燃料であるLNGを安定供給することを目的としております。LNG燃料は重油に比べ、硫黄酸化物（SOX）や粒子状物質（PM）の排出量はほぼ100%、窒素酸化物（NOX）は最大80%、CO2は約30%の削減が見込め、国際的に強化される船舶の排出ガス規制への対応として有力な船舶燃料とされています。
- ✓ 当社が取り組むアクション・プランがもたらす、エネルギー効率の向上や資源の有効利用、働き方改革への貢献が持続的な社会の実現に向け、重要な役割を果たすとしており、社会的課題への解を世の中へ提供し、社会にとって「なくてはならない会社」となることを当社は目指しております。長期ビジョンの「環境ビジョン2050」に取り組むことは、持続可能な社会作りへ直接貢献するものと当社は考えております。
- ✓ 今般、当社が従前より行っているこれらの取り組みに対する資金調達の枠組みを、LMA(Loan Market Association)/APLMA(Asian Market Loan Association)/LSTA(Loan Syndications and Trading Association)のグリーンローン原則2020並びに国際資本市場協会（ICMA: International Capital Market Association）のトランジション・ファイナンス・ハンドブックの枠組みに則るものとして整理し、トランジション・フレームワークを策定しました。当該フレームワークはトランジションローンの発行意義に合致するとともに、ポジティブ・インパクトを社会にもたらすものと考えております。

2.1.調達資金の用途

1) 対象プロジェクトについて

資金用途の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広義には、当社が新規に発注した LNG 燃料自動車運搬船の建造資金です。 ・ 狭義では、リース会社 SPC が LNG 燃料自動車運搬船を購入するための資金です（竣工時にリース会社 SPC が貸付人より本船購入資金を借入→当社がリース会社 SPC へ本船を売却→当社が受領した本船売却資金を以って、造船所へ建造資金を支払います）。
適格性基準	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資金充当対象プロジェクトは、当社の審査基準に照らしリスク検証を実施した、健全な事業運営が期待できるプロジェクトとし、以下の適格基準を満たすものとします。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 本船舶に導入されております LNG 燃料は、従来の船舶燃料である重油に比べて温室効果ガスである CO2（二酸化炭素）の排出を 25～30%程度少ない低環境負荷エネルギーであり、弊社の環境ビジョン 2050 に掲げております 2030 年中期マイルストーン「2008 年比 CO2 排出効率 50%改善」及び 2050 年目標「GHG 排出総量半減」達成に貢献するものと考えております。 (2) プロジェクトへの投資には、国土交通省及び環境省の「代替燃料活用による船舶からの CO2 排出削減モデル事業」に公募採択された案件
適格カテゴリー及び期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 汚染防止及び抑制 ・ クリーン輸送
SDGs 番号	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>3 すべての人に健康と福祉を</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>13 気候変動に具体的な対策を</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>14 海の豊かさを守ろう</p> </div> </div>

2) 資金の調達方法と投資先

調達方法：オペレーティングリース

投資先：リース会社 SPC→当社→国内造船所

2.2.プロジェクトの評価及び選定プロセス

1) 対象プロジェクトの選定プロセス

1. プロジェクト選定関与者

- ✓ 調達資金の使途となるプロジェクトは、当社の自動車船事業グループ、造船技術グループ、経営企画グループの各担当者により適格クライテリアへの適合を検討し、評価および選定が行われています。

2. プロジェクト選定プロセス

- ✓ 上記各担当者は、対象となるプロジェクトについて、取締役会に付議され、総合的に分析・検討をした上で社長が最終決定を下しました

2) 対象プロジェクトが環境に与えるネガティブな影響とその対処方法

1. 想定されるリスク

- ✓ バラスト水による生態系への悪影響
- ✓ LNG や重油燃焼により排出される NOx による大気汚染
- ✓ 燃料消費による CO2/NOx 等による大気汚染

2. リスク緩和対応

- ✓ バラスト水処理装置の搭載
- ✓ 選択触媒還元(SCR)装置を発電機に、排ガス再循環(EGR)装置を主機に搭載
- ✓ 最適運航システム(K-IMS)の搭載

3) 対象プロジェクトの選定基準及びプロセスの開示方法

- ✓ プロジェクトの選定基準および選定プロセスに関しては、借入時の Loan Agreement 添付の資料で、貸付人に開示予定です。

2.3.調達資金の管理

1) 調達資金と資産の紐付方法

- ✓ 調達資金はあらかじめ選定された個別のプロジェクトに全額紐付けられます。

2) 調達資金の追跡管理の方法

- ✓ 調達資金は、先ず①Loan Agreement に基づき、借入人であるリース会社 SPC 2 社の口座に入金されます（エージェントであるみずほ銀行エージェント業務管理部が担当）。その後、②当社と借入人の Memorandum of Agreement に基づき、リース会社 SPC 2 社の口座から当社の口座に振り込まれます（みずほ銀行営業第十五部がリース会社 SPC2 社からの振込依頼に基づき対応）。その後、当社は③当社と造船所の建造契約書及び内容変更に関する協定書に基づいて造船所が発行する請求書に記載された口座に振込を実施致します(当社財務グループが担当)。

3) 追跡管理に関する内部統制及び外部監査

- ✓ 当社資金受領後（②の振込を受けた後）の、調達資金と資産の紐付け、調達資金の充当状況の管理は、当社帳簿会計システムを用いて、財務グループ及び自動車船事業グループにて明確に分別・管理を実施致します。各グループ内所属チーム長が事前報告の内容を確認して、帳簿会計システムへの入力に対して決裁を行います。また、上記の入力/決裁は当社業務プロセスに則って行われ、内部監査の監査対象となっております。

4) 未充当資金の管理方法

- ✓ 未充当資金はございません。造船契約又は内容変更に関する協定書に基づいて調達した資金は調達当日に充当されます。

2.4. レポーティング

1) 資金の充当状況に関する開示の方法

- ✓ 資金調達と同日に全額を充当予定である旨、開示の予定です。
- ✓ 資金借入期間に貸付人の要請があれば、JCR より資金の充当状況並びに環境改善効果としての開示内容等のレポーティングの状況を主とした評価のレビューを受ける予定です。

2) インパクト・レポーティングの開示方法および開示頻度

- ✓ 貸付人に本船の CO2 排出量を年次で開示する予定です。なお、ウェブサイト上への本船のみのインパクト・レポーティングは予定しておりません。

3) インパクト・レポーティングにおける KPI(key performance indicator)

- ✓ 環境改善効果として当社 CO2 削減計画の進捗（中長期目標の達成状況）に関するインパクト・レポーティングを予定しております。

【参考資料】

- I. グリーンローン原則(LMA/APLMA/LSTA、2020)
- II. グリーンボンド原則(ICMA、2018)
- III. グリーンボンドガイドライン(環境省、2020)
- IV. 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(ICMA、2020)
- V. 川崎汽船 HP より「有価証券報告書」「K”LINE REPORT」「ファクトブック」「株主通信」「K”LINE 環境ビジョン 2050」