

2021年3月12日

川崎汽船株式会社

国内初のトランジション・ローン(脱炭素に向けた移行ファイナンス)による資金調達

当社は、本日竣工した次世代型環境対応LNG燃料自動車専用船を対象に、株式会社みずほ銀行と三井住友信託銀行株式会社が実行する国内初となるトランジション・ローンを活用したオペレーティングリースを導入しました。同ローンの組成にあたり、当社は、株式会社日本格付研究所(JCR)より国際資本市場協会(ICMA)が提唱しているクライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブックに則した適格認証を取得し、最上位評価「Green1(T)」を受けております。

トランジション・ローンとは、企業の脱炭素に向けた移行の取り組み(クライメート・トランジション)に対して、効率的に資金供給を促進し、もって2050年のカーボンニュートラルな社会の実現に寄与するための融資枠組みです。

当社は、2015年に環境に関わる長期指針『“K” LINE 環境ビジョン 2050 ~青い海を明日へつなぐ~』を業界に先駆けて策定して以降、事業活動により生じるあらゆる環境負荷を最小化することを目指しております。同ビジョンでは、脱炭素化に向け2030年中期マイルストーンとして、国際海事機関(IMO)の定める2030年目標である「CO2排出効率2008年比40%改善」を上回る「CO2排出効率2008年比50%改善」と「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」、アクションプランとして「LNG燃料船の導入」を掲げています。今回、同ローンによる資金使途の対象となった次世代型環境対応LNG燃料自動車専用船は、同ビジョンに沿った取り組みの一環です。また、本船は、環境省および国土交通省の連携事業である「代替燃料活用による船舶からのCO2 排出削減対策モデル事業」に公募採択されております。

<スキームおよび資金調達概要>

スキーム名称	オペレーティングリース
傭船者	川崎汽船株式会社
船主/借入人	リース会社 SPC
契約締結日	2021年3月10日
ローン金額	約59億円
ローン アレンジャー	株式会社みずほ銀行
ローン コ・アレンジャー	三井住友信託銀行株式会社
トランジション・ストラクチャリング・エージェント	株式会社みずほ銀行/みずほ証券株式会社/三井住友信託銀行株式会社
貸付人	株式会社みずほ銀行/三井住友信託銀行株式会社
資金使途	次世代型環境対応 LNG 燃料自動車専用船購入資金 (ローン金額全額充当)
評価機関	株式会社日本格付研究所
取得評価	Green1(T)

当社は、今後も環境フロントランナーとして、世界中のより多くの人々に、環境に低負荷で高効率な海運のメリットを提供し、持続可能な社会の実現を目指すとともに、当社グループの強みである「安全」「環境」「品質」のさらなる研鑽による取り組みを幅広いステークホルダーの皆様に発信できるようESG/SDGsファイナンスによる調達に取り組んで参ります。

<添付資料>

国内初のトランジション・ローン(脱炭素に向けた移行ファイナンス)による資金調達 - appendix

<関連リンク>

「"K"LINE環境ビジョン2050 ～青い海を明日へつなぐ～」

<https://www.kline.co.jp/ja/csr/environment/management.html#002>

「次世代型環境対応LNG燃料自動車船"CENTURY HIGHWAY GREEN"が竣工」

<https://www.kline.co.jp/ja/news/car/car-413586458126020327/main/0/link/210312JA1.pdf>

「株式会社日本格付研究所のウェブサイト」

<https://www.jcr.co.jp/>

※当社グループは、海運業を母体とする総合物流企業グループとして、国際社会の共通目標であるSDGs(持続可能な開発目標)の達成に本業を通じて貢献すべく取り組んでおり、本件もその取り組みの一環です。 <https://www.un.org/sustainabledevelopment/>



トランジション・ローン・フレームワーク概要 1

■ ICMA（国際資本市場協会）のクライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック（CTFH）の4要素

CTFHの4要素	当社トランジション戦略
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	<p>“K” LINE環境ビジョン2050にて定める脱炭素に向けて当社目標：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2030年マイルストーン 「CO2排出効率2008年比50%改善」および、「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年ゴール 「GHG排出総量の半減」および、「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」 <p>→ 上記目標は国際的な目標（IMOは2030年までに40%効率改善）を上回る削減目標 上記目標を実現するために、次世代型環境対応LNG燃料自動車専用船を建造</p>
2. ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境面でマテリアルな事業活動 <ul style="list-style-type: none"> - 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取り組んでいる - 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、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、脱炭素目標達成に向けた取り組みを進めている ● マテリアルな事業活動の特定 <ul style="list-style-type: none"> - 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を特定している
3. 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 当社のCO2削減目標は、パリ協定に基づき策定したIMO「GHG排出削減戦略」、国土交通省「国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト」、経済産業省「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」に整合しており、国策に沿った目標
4. 実施の透明性	<ul style="list-style-type: none"> ● “K” LINE環境ビジョン2050を実現するための投資計画を策定 ● 第三者機関がISO14064に則り、当社のCO2排出量を検証し、妥当性を評価した上で、毎年進捗をCDP気候変動質問書に回答（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）

トランジション・ローン・フレームワーク概要 2

■ 資金調達の使途

- 当社脱炭素戦略のアクションプランである次世代環境対応LNG燃料自動車専用船の購入資金
- 本船は、LNG燃料の使用によりCO2排出効率（EEDI値）は約45%改善、硫黄酸化物の排出をほぼ100%削減、窒素酸化物の排出はLNG燃料使用とExhaust Gas Recirculation（EGR）の併用により80~90%程度削減
- 同プロジェクトは、環境省および国土交通省の連携事業である「代替燃料活用による船舶からのCO2 排出削減対策モデル事業」に公募採択

■ プロジェクトの評価及び選定プロセス

- 当社主管部門が適格クライテリアへの適合を検討の上、評価及び選定を行い、取締役会に付議

■ 調達資金の管理

- 銀行/リース会社SPC/当社/造船所との契約書及び請求書に紐づいた資金移動により追跡管理
- 調達資金はあらかじめ選定された個別プロジェクトに全額紐づけられる
- 上記資金の追跡管理は、当社会計システムにて厳格に管理

■ レポートニング

- 調達資金は同日に全額充当
- 貸付人には本船のCO2排出量を年次で開示予定
- 当社脱炭素戦略のKPIは当社ウェブサイトにて継続開示