

株式会社みずほ銀行の サステナブル SHIPPING・インパクトファイナンス フレームワーク に対する第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、株式会社みずほ銀行が策定した「サステナブル SHIPPING・インパクトファイナンス フレームワーク」に対する第三者意見書を提出しました。

<要約>

株式会社みずほ銀行（みずほ銀行）は、将来にありたき世界として「個人の幸福な生活」と「サステナブルな社会・経済」の実現のため、環境・社会課題解決に向けた資金の流れを作り出すことを目指している。このために、親会社である株式会社みずほフィナンシャルグループは2019年度から2030年度の累計でのサステナブルファイナンス目標を100兆円、そのうち環境・気候変動対応ファイナンス目標を50兆円に設定しており、達成に向けた取り組みを推進している。

さらに将来の社会・経済構造転換の促進に向け、社会経済全体にインパクトの概念が広がっていくための一助とすべく、インパクトに関する考え方を整理した上で、インパクトビジネスの可能性や取り組み方針などを示した「インパクトビジネスの羅針盤」を2024年5月に公表した。みずほ銀行は社会や環境に対するポジティブ・ネガティブ双方のインパクトをビジネス上の意思決定の重要な要素と捉え、インパクトの創出に向けた明確な意図と計画をもって、ステークホルダーと協働しサステナブルな社会の実現に向けて取り組んでいる。

また、気候変動への対応については、ネットゼロに向けたトランジションに係る中長期の戦略・取り組みを取りまとめた「ネットゼロ移行計画」を策定し、さらに海運を含む重要セクターにおける排出削減目標の設定や機会・リスクへの取り組みを検討・実行している。

今般、みずほ銀行は排出削減目標の設定やトランジション戦略の策定等にハードルがあり、既存のサステナブルファイナンスによる支援が難しい顧客（船社・船主）の脱炭素の取り組みを支援することを目的として、「サステナブル SHIPPING・インパクトファイナンス フレームワーク」（本フレームワーク）を策定した。

みずほ銀行は、本フレームワークにおいて、海運セクターの顧客に対し、日本海事協会と連携したファイナンスの実行、年次のモニタリング、顧客へのエンゲージメントを行うことを定めている。期中目標については融資対象船舶に対するものだけでなく、借入人が保有/管理する船隊全体に対する設定も併せて行うことで、船隊全体が環境船にリプレイスされていくよう促していく予定であることをJCRは確認した。

また、本ファイナンスは、排出削減目標の設定やトランジション戦略の策定等にハードルがある船社や船主等にも活用されるよう、フレームワークの中で期中目標に関する一定のモニタリング目線を設定しており、みずほ銀行の知見を活用した当該目標設定に関するサポートも適宜実施する。みずほ

銀行は、将来的には借入人が自主的に目標を設定、公表する取り組みに繋がっていくことを企図している。

JCRは本フレームワークについて、環境省のESG金融ハイレベル・パネル内に設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」で示された事項との適合性評価を行った。その結果、本フレームワークは、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、環境においてポジティブなインパクトを生み出す意図設計となっていることを確認した。また、インパクトの評価及びモニタリングを適切に行う設計がとられ、インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示についても適切に予定されている。さらに、みずほ銀行にとって適切なリスク・リターンの確保が想定されている。

以上より、JCRは本フレームワーク及び本フレームワークを参照して実行されるファイナンスが「インパクトファイナンスの基本的考え方」で示された事項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：株式会社みずほ銀行
「サステナブルシッピング・インパクトファイナンス フレームワーク」

2025年3月21日
株式会社 日本格付研究所

目次

<要約>	- 3 -
I. フレームワーク作成者及びフレームワークの概要	- 5 -
1. フレームワーク作成者の概要	- 5 -
1-1. 会社概要	- 5 -
1-2. みずほ銀行のサステナビリティ戦略	- 5 -
2. 本フレームワーク作成の目的	- 8 -
3. 本フレームワークの概要	- 9 -
3-1. ファイナンス全体像	- 9 -
3-2. 船舶評価	- 10 -
3-3. KPI/SPT の設定	- 11 -
4. みずほ銀行のフレームワークに係る評価体制	- 12 -
II. 適合性評価	- 14 -
III. 結論	- 16 -

<要約>

株式会社みずほ銀行（みずほ銀行）は、将来にありたき世界として「個人の幸福な生活」と「サステナブルな社会・経済」の実現のため、環境・社会課題解決に向けた資金の流れを作り出すことを目指している。このために、親会社である株式会社みずほフィナンシャルグループは2019年度から2030年度の累計でのサステナブルファイナンス目標を100兆円、そのうち環境・気候変動対応ファイナンス目標を50兆円に設定しており、達成に向けた取り組みを推進している。

さらに将来の社会・経済構造転換の促進に向け、社会経済全体にインパクトの概念が広がっていくための一助とすべく、インパクトに関する考え方を整理した上で、インパクトビジネスの可能性や取り組み方針などを示した「インパクトビジネスの羅針盤」を2024年5月に公表した。みずほ銀行は社会や環境に対するポジティブ・ネガティブ双方のインパクトをビジネス上の意思決定の重要な要素と捉え、インパクトの創出に向けた明確な意図と計画をもって、ステークホルダーと協働しサステナブルな社会の実現に向けて取り組んでいる。

また、気候変動への対応については、ネットゼロに向けたトランジションに係る中長期の戦略・取り組みを取りまとめた「ネットゼロ移行計画」を策定し、さらに海運を含む重要セクターにおける排出削減目標の設定や機会・リスクへの取り組みを検討・実行している。

今般、みずほ銀行は排出削減目標の設定やトランジション戦略の策定等にハードルがあり、既存のサステナブルファイナンスによる支援が難しい顧客（船社・船主）の脱炭素の取り組みを支援することを目的として、「サステナブル SHIPPING・インパクトファイナンス フレームワーク」（本フレームワーク）を策定した。

みずほ銀行は、本フレームワークにおいて、海運セクターの顧客に対し、日本海事協会と連携したファイナンスの実行、年次のモニタリング、顧客へのエンゲージメントを行うことを定めている。期中目標については融資対象船舶に対するものだけでなく、借入人が保有/管理する船隊全体に対する設定も併せて行うことで、船隊全体が環境船にリプレイスされていくよう促していく予定であることをJCRは確認した。

また、本ファイナンスは、排出削減目標の設定やトランジション戦略の策定等にハードルがある船社や船主等にも活用されるよう、フレームワークの中で期中目標に関する一定のモニタリング目線を設定しており、みずほ銀行の知見を活用した当該目標設定に関するサポートも適宜実施する。みずほ銀行は、将来的には借入人が自主的に目標を設定、公表する取り組みに繋がっていくことを企図している。

JCRは本フレームワークについて、環境省のESG金融ハイレベル・パネル内に設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」¹で示された事項との適合性評価を行った。その結果、本フレームワークは、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、環境においてポジティブなインパクトを生み出す意図設計となっていることを確認した。また、インパクトの評価及びモニタリングを適切に行う設計がとられ、インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示についても適切に予定されている。さらに、みずほ銀行にとって適切なリスク・リターンが確保が想定されている。

以上より、JCRは本フレームワーク及び本フレームワークを参照して実行されるファイナンスが「イ

¹ 環境省 インパクトファイナンスの基本的考え方
<https://www.env.go.jp/content/900515884.pdf>

「インパクトファイナンスの基本的考え方」で示された事項に適合していることを確認した。

I. フレームワーク作成者及びフレームワークの概要

1. フレームワーク作成者の概要

1-1. 会社概要

みずほグループ（以下、〈みずほ〉）は、傘下にみずほ銀行、みずほ信託銀行、みずほ証券などを擁する株式会社みずほフィナンシャルグループ（以下、みずほ FG）を最終親会社とする大手総合金融グループで、2025年3月期の上半期末のグループ連結総資産は277兆円と国内金融機関の中で屈指の規模を誇る。みずほ銀行は〈みずほ〉における銀行子会社であり、国内最大級の顧客基盤、国内外の拠点ネットワークを有する日本のリーディングバンクの一つである。

1-2. みずほ銀行のサステナビリティ戦略

〈みずほ〉は、2023年4月にスタートした3カ年の中期経営計画において、将来にありたい世界として「個人の幸福な生活」とそれを支える「サステナブルな社会・経済」の実現を掲げ、サステナビリティの実現に向けた取り組みを強化している。サステナビリティを経営戦略と一体的に捉え、ポジティブなインパクトの拡大とネガティブなインパクトの低減の両面から取り組み、SDGs達成に貢献していくことをめざしている。

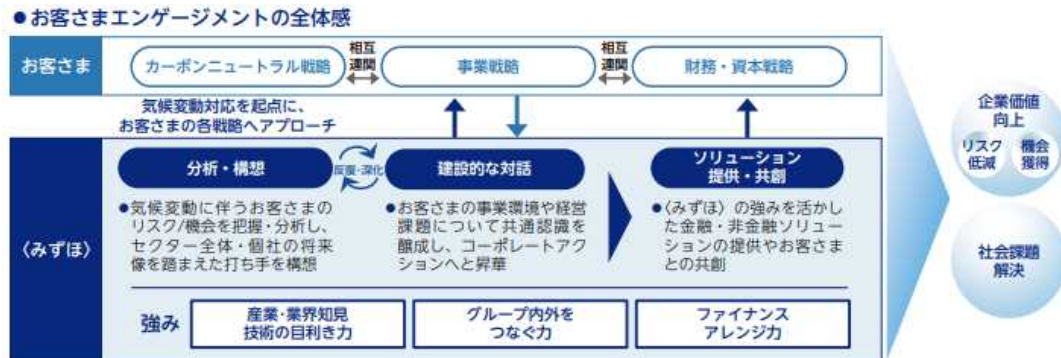
〈みずほ〉は、長期的な視点に立ち、「マテリアリティ」に取り組むことで、環境の保全及び内外の経済・産業・社会の持続的な発展・繁栄に貢献し、様々なステークホルダーの価値創造に配慮した経営と〈みずほ〉の持続的かつ安定的な成長による企業価値向上を企図している。



図1：〈みずほ〉のマテリアリティ²

² 出典：みずほフィナンシャルグループ ウェブサイト
<https://www.mizuho-fg.co.jp/csr/mizuhocsr/management/focus.html>

〈みずほ〉は、産業構造転換を通じた日本産業の競争力強化や、経済価値と社会価値の両立に向けて、〈みずほ〉の強みを活かして、脱炭素戦略を含む顧客のサステナビリティ・トランスフォーメーション(SX)を支援している。実体経済のネットゼロ移行に向けて、〈みずほ〉はエンゲージメントを重視し、顧客の各種戦略にアプローチしていくとしている。セクターごとに異なる特性や課題を踏まえ、顧客とともに、トランジション推進や次世代技術の導入に取り組んでいく。



●セクター別アプローチ状況

電力	<ul style="list-style-type: none"> 電源構成・事業構造転換に関する各種議論 脱炭素電源への移行、電力ネットワーク強化に向けた支援 洋上風力・太陽光発電等次世代技術の社会実装支援 	鉄鋼	<ul style="list-style-type: none"> 高炉法の低炭素化や水素直接還元の実用化等に関する議論や政府等への意見発信
	石油・ガス	<ul style="list-style-type: none"> 非石油関連ビジネス立ち上げに向けたインオーガニック戦略議論 将来の燃料転換を見据えた事業ポートフォリオ再構築、水素バリューチェーン構築支援 石油化学事業の強化・再編に関する検討支援、SAF(持続可能な航空燃料)製造に関する事業化支援 	自動車
			海運
		不動産	<ul style="list-style-type: none"> GHG排出量可視化・再エネ調達スキーム構築の支援 不動産の環境対応を後押しするファイナンスの提供

図2：脱炭素社会への移行に向けた〈みずほ〉のビジネス戦略³

〈みずほ〉は金融仲介機能を発揮し、環境・社会課題解決に向けた資金の流れを作り出していくため、2019年度－2030年度累計でのサステナブルファイナンス目標を100兆円、そのうち環境・気候変動対応ファイナンス目標を50兆円に設定しており、グリーン・トランジション資金やテクノロジー実用化を支援するリスクマネーを積極的に供給する方針である。

³ 出典：みずほフィナンシャルグループ 統合報告書 2024
https://www.mizuho-fg.co.jp/investors/financial/disclosure/pdf/data24d_all_browsing.pdf



図3：〈みずほ〉のサステナブルファイナンス目標⁴

さらに、国内外でインパクトファイナンスへの機運が高まっているなか、〈みずほ〉は将来の社会・経済構造転換の促進に向けてインパクト市場の牽引を目指し、2024年5月「インパクトビジネスの羅針盤」を公表した。〈みずほ〉は社会や環境に対するポジティブ・ネガティブ双方のインパクトをビジネス上の意思決定の重要な要素と捉え、インパクトの創出に向けた明確な意図と計画をもって、ステークホルダーと協働しサステナブルな社会の実現に貢献していく方針である。

気候変動への対応方針としては、〈みずほ〉はネットゼロに向けたトランジションに係る中長期の戦略・取り組みを取りまとめた「ネットゼロ移行計画」を策定している。さらに海運を含む重要セクターへの取り組みに向けては、「実体経済の移行促進への貢献」「ビジネス機会の獲得」「リスクの適切な把握と管理」の3つの観点から各セクターにおける排出削減目標の設定や機会・リスクへの取り組みを検討・実行している。海運セクターにおける目標設定にあたっては、国際海事機関（International Maritime Organization、以下、「IMO」）におけるGHG削減戦略及びポセイドン原則⁵における炭素強度の考え方⁶（AER⁷）を参照し、船舶ファイナンスを対象とする排出原単位目標を設定している。

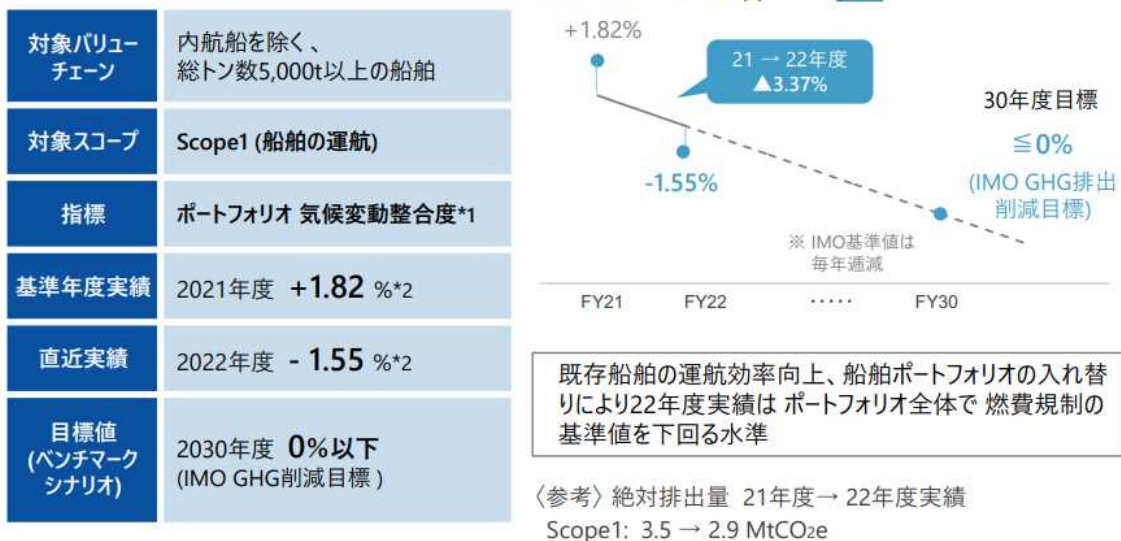
⁴ 出典：みずほフィナンシャルグループ 統合報告書 2024
https://www.mizuho-fg.co.jp/investors/financial/disclosure/pdf/data24d_all_browsing.pdf

⁵ IMOのGHG削減目標の達成を、ファイナンスを通じて支援することを目的に、2019年に発足した金融機関による自主協定

⁶ Poseidon Principles Technical Guidance Version 4.2

⁷ AER (Annual Efficiency Ratio)
貨物1トン を 1マイル 運航する際の平均CO₂排出量

図 18 海運セクター中期目標概要・進捗 (詳細は Appendix p.95)



*1 「気候変動整合度」は、船舶の排出原単位が基準値に対してどれほど上回っているか/下回っているかを示す値

*2 IMOによる船舶の燃費実績に対する規制に対する整合度。2021・2022年度実績は規制適用開始前のため、独自基準値 (Reference Line)に対して各年3%・4%を適用)を設定のうえ 実績を算出

図 4 : 〈みずほ〉の海運セクター中期目標⁸

2. 本フレームワーク作成の目的

〈みずほ〉は、インパクトビジネスの羅針盤において、「顧客とともに、インパクトと収益の創出の好循環を実現し、社会課題の解決と企業価値の向上を実現する」ことをめざす姿として掲げている。この方針に基づき、みずほ銀行は、海運セクターの顧客の事業構造転換にあたり、本フレームワークに基づいたファイナンスを推進することで、気候変動の緩和というインパクトの創出を企図している。

国際海運からの CO₂ 排出量は全世界の約 2% (2022 年度)⁹を占めている。また、日本における内航海運からの CO₂ 排出量は、日本の運輸部門からの排出量の約 5.3% (2022 年度)¹⁰を占めている。かかるなか国際海運における排出量を監督・目標設定する IMO では、2023 年 7 月、GHG 削減目標を改定し、2050 年頃までのネット排出ゼロや 2030 年に 2008 年対比排出原単位の 40%削減といった目標設定、及びそのための各種規制を策定している。内航海運については、地球温暖化対策計画 (2021 年版) で設定した 2030 年に 2013 年対比で 17%排出総量を削減 (それまでの目標は 15%削減) するという目標に向け、国土交通省を中心に各種施策を推進している¹¹。みずほ銀行は、気候変動問題を国際社会が一体となって直ちに取り組むべき重要な課題の 1 つと認識して気温上昇を 1.5°Cに抑制するための努力を追求しており、海運における脱炭素化は国際海運・内航海運双方について重要な取り組みであると認識している。

⁸ 出典：みずほフィナンシャルグループ 気候・自然関連レポート 2024
https://www.mizuho-fg.co.jp/csr/mizuhocsr/report/pdf/climate_nature_browsing_2024.pdf

⁹ 国際エネルギー機関 (IEA) ウェブサイトより
<https://www.iea.org/energy-system/transport/international-shipping#tracking>

¹⁰ 国土交通省 ウェブサイトより
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

¹¹ 地球温暖化対策計画は 2024 年度中に 2040 年目標を含めた改定が予定されている。これに合わせ、内航海運の削減目標の 2040 年目標も現在討議されている。
<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001847539.pdf>

船舶の環境対応については、先進的な取り組みとしてみずほは大型外航船を主として水素・アンモニア燃料船等の所謂ゼロエミッション船にかかる技術開発が進められているが、アンモニア燃料船は 2026 年に、水素燃料船は 2027 年に実証試験を予定していることから、これらゼロエミッション船の本格的な導入はまだ先となる見通しである。現時点においては、LNG 燃料船のようなカーボンニュートラルに向けた移行段階において重要な船舶の導入が重要である。日本においては国際海運、内航海運それぞれのロードマップを作成するなど、GHG 排出量が少なく環境に配慮した船舶（以下、「環境船」）への取り組みをこれまでも段階的に進めてきている。しかしながら、2050 年までにすべてゼロエミッション船へリプレイスするためには、日本船主協会の試算¹²によれば 2025 年から 2050 年まで毎年 100 隻程度の建造・リプレイスが必要であり、船価を 1 隻 100 億円とすると、毎年約 1 兆円の建造投資が必要な状況である。環境船は従来の重油船と比較して船価が 3～5 割程度高くなると言われており投資負担が大きいこと、トランジションファイナンスで資金調達をする際は GHG 排出削減計画の策定が必要となり事業者の負担が大きいことなどから、みずほ銀行はゼロエミッション船が内・外航海運共に商用化・一般化するまでの船舶の段階的な移行を支える新たなファイナンス手法を策定し、事業者の環境船への転換を後押しすることを目指している。

3. 本フレームワークの概要

3-1. ファイナンス全体像

みずほ銀行は、排出削減目標の設定やトランジション戦略の策定等にハードルがある船社・船主等、既存のサステナブルファイナンスによる支援が難しい顧客の脱炭素の取り組みを支援するため、本フレームワークを活用したインパクトファイナンスを行う。当該ファイナンスでは、融資対象船舶の環境性能評価及び GHG 排出原単位の削減を KPI としている。

具体的には、融資対象船舶の環境性能について、CO₂ 排出削減の観点で評価し、上位ランクを対象にファイナンスにラベル付けを行うことで借入人の脱炭素に向けた取り組みの支援を目的としている。加えて期中達成目標（SPT）を設定し、その進捗を定期モニタリングすることで、借入人の取り組みの伴走支援を行うことも企図している。

本フレームワークに基づくファイナンスの全体像は以下の通りである。

¹² 一般社団法人日本船主協会 日本の海運 2050 年 GHG ネットゼロへの挑戦
https://drive.google.com/file/d/1f_0A86qsFhrORep4bOkYUxagr8iT-6I_/view

概要			
資金使途	船舶		
対象船舶	外航船・内航船（船種：指定なし）		
借入人	船主・オペレーター（SPC含む）		
ラベル方法	船舶評価によりスコアリングし上位ランクにラベリング		
船舶評価連携先	日本海事協会（NK）		
船舶評価 【外航船】 【内航船】の場合は EEDI評価を除外	ファイナンス 時期	契約時	(契約時) 燃料評価+スペック評価（風力推進装置等）をもとにラベリング (竣工後) EEDI本評価をもとにラベルのランク確定
		竣工時	燃料評価+スペック評価+EEDI予備評価をもとにラベルのランク確定
		竣工後 (リファイナンス)	燃料評価+スペック評価+EEDI本評価をもとにラベルのランク確定
K P I	外航船	①個船	KPI① 融資対象船舶のCII SPT① 「C」以上：毎年設定
		②全体	KPI② 船隊全体の排出原単位（AER等） SPT② IMO目標（2030年に排出原単位を2008年比40%削減）に準ずる水準：毎年設定
	内航船	①個船	KPI① 融資対象船舶の排出原単位(AER等) SPT① 前年実績の維持または削減：毎年設定
		②全体	KPI② 船隊全体の排出原単位（AER等） SPT② 改正省エネ法（年1%以上削減）に準ずる水準：毎年設定
モニタリング			毎年実施

3-2. 船舶評価

みずほ銀行の外部委託先である日本海事協会（以下、「NK」）が、以下3点の評価項目により船舶の環境性能を評価する。

No.	評価項目	概要
1	燃料	<ul style="list-style-type: none"> 船舶主機の燃料種類による評価 - 燃料のCO₂削減効果により評価
2	スペック	<ul style="list-style-type: none"> 船舶に施された燃費改善対策（設備）による評価 - 各設備のCO₂削減効果により評価
3	EEDI	<ul style="list-style-type: none"> 船舶のEEDI値に基づく評価 - 船種毎に船の大きさに応じてEEDI基準値が決められており、例えば2025年竣工船からは基準値▲30%が要求されるが、それ以上に燃費性能が優れている船舶に対し度合に応じて評価加点

現状、船舶では重油のみを燃料とするものが主流であり、重油のみを燃料とする船舶であってもスペック（燃費改善対策）次第では環境性能のよい（EEDI基準値を大きくクリアする）ものも竣工してきている。一方で、IMOの長期目標である、「2050年頃までにネット排出ゼロ」を目指していくなかでは燃料の転換が非常に重要であり、IMOにおいても現在、燃料転換をいかに促していくかといった施策が議論されている。かかる状況を踏まえ、みずほ銀行は本フレームワークによって船舶の燃料転換を促していくべく、燃料評価を評価項目の一つに設定し、加えてCO₂排出削減に効くスペック評価、燃料・スペックで評価しきれない項目をカバーするEEDI評価の3つの評価ポイントの合計点によりラベルランクを確定させることとしている。

ラベルランク付与について、みずほ銀行は燃料転換を促すため、燃料の種類が重油の場合（二元燃料除く）は上位5段階のラベルランクが付与されない配点としている。本フレームワークはIMOの目標・方

針に沿った商品設計であると JCR は評価している。

3-3. KPI/SPT の設定

みずほ銀行は、外航船、内航船それぞれにおいてフレームワークに定める個船、船隊全体に関する KPI、SPTs を定めている。前提として、上述の通り、本フレームワークは船舶評価のラベリングにおいて、環境船への転換を促すため、LNG・水素・アンモニア等を燃料とした環境船（二元燃料船を含む）の場合のみラベルが付与される商品設計となっている。みずほ銀行が対象とした環境船は、国土交通省の「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ¹³（2020年3月）」及び「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」とりまとめ 概要¹⁴」のゼロエミッション船の実現に向けたロードマップに整合的であり、外航及び内航の移行戦略に大きく貢献するものであると JCR は考えている。KPI/SPT は、このような前提で設定される。

【外航船について】

個船 KPI：対象船舶の CII¹⁵（毎年目標設定）

SPT：「C」以上

全体 KPI：船隊全体の排出原単位（AER 等）（毎年目標設定）

SPT：IMO 目標 2030 年に 2008 年比 40%削減に準ずる削減

個船の KPI/SPT について、IMO は CII を基に低評価（E もしくは 3 年連続 D）となった船舶に対して、C 以上を取得するための改善計画を課すこととしており、本 KPI/SPT は IMO の基準に沿った指標となっている。

船隊全体の KPI/SPT について、排出原単位（AER 等）を用いて、IMO の目標である「2030 年に 2008 年対比 40%削減」に準ずる指標が設定されている。

IMO の目標は国際合意を得た目標であり、2023 年に改定された同目標を水準に KPI/SPT が設定されることについては適切である。一方で、国土交通省の「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ（2020年3月）」は当時の IMO の目標に沿って策定しており、2023 年の IMO 目標改定後の同ロードマップ改定はまだなされていないため、今後の動向を注視する必要がある。

【内航船について】

個船 KPI：対象船舶の排出原単位（AER 等）（毎年目標設定）

SPT：前年実績の維持または削減

全体 KPI：船隊全体の排出原単位（AER 等）（毎年目標設定）

SPT：改正省エネ法¹⁶ 原単位毎年 1%削減

¹³ https://www.mlit.go.jp/maritime/GHG_roadmap.html

¹⁴ https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk7_000036.html

¹⁵ 運航原単位指数（CII：Carbon Intensity Indicator）

IMO が導入した 1 年間の燃費実績を事後的にチェックする規制。総トン数 5,000 トン以上の国際航行船舶が対象で、各船舶の 1 年間の燃費実績をもとにした A~E の 5 段階格付けを行う。2023 年実績より格付け開始しており、船主が保有する船舶ごとに格付けされる。低評価（E もしくは 3 年連続 D）となった船舶に改善計画の作成及び履行を義務付けしている。

¹⁶ エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律

一定規模以上の（原油換算で 1,500kl/年以上のエネルギーを使用する）事業者が、エネルギーの使用状況等について定期的に報告、省エネや非化石転換等に関する取組の見直しや計画の策定等を行う法律

個船の KPI/SPT について、排出原単位（AER 等）を用い、前年実績の維持を最低水準として、借入人と個別に協議することとしている。内航船は外航船と異なり、CII のような基準がなく、加えて外航船に比して運航によるばらつきも生じやすいことから、一律の基準を設定するのではなく個別要因を踏まえて借入人と協議し目標を定める。本 KPI/SPT は、前年実績より後退することではなく、上述の通り対象船舶は LNG・水素・アンモニア等を燃料とした環境船であるため、ポジティブなインパクトをもたらす。

船隊全体の KPI/SPT について、省エネ法（荷主、輸送業者に係る措置）の原単位改善目標（中長期的にエネルギー使用原単位を年平均 1%改善）に準じたものとなっている。

4. みずほ銀行のフレームワークに係る評価体制

みずほ銀行は本フレームワークに基づいたファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。

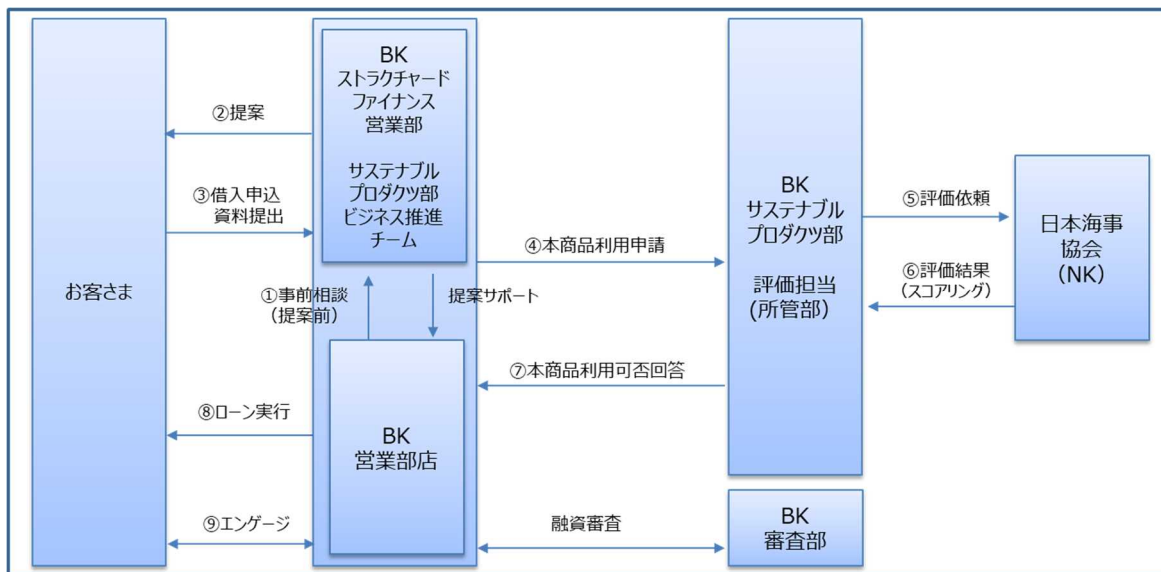


図 5：本フレームワーク実施体制¹⁷

みずほ銀行の各営業部店は、案件情報（船舶の種類、燃料、金額、実行時期等）をストラクチャードファイナンス営業部もしくはサステナブルプロダクツ部ビジネス推進チームに事前相談後、本商品の活用が見込める場合は営業部店から顧客に対し融資提案を行う。提案時には、通常の船舶ファイナンスと同様の貸出条件に加えて当該金融商品特有の諸条件（KPI/SPTs 設定やモニタリング）についても本フレームワークに定める水準をベースに確認する。営業部店は顧客より船舶評価及び SPTs 設定に必要な資料を入手してサステナブルプロダクツ部評価担当（以下、「所管部」）へ送付し、所管部が NK に船舶評価依頼を行う。NK が提出する評価書を基に、所管部が本商品利用可否の判断を行い、営業部店から顧客に通知する。本商品利用可の場合は、営業部店が契約書の調整を行い、調整後ローン実行となる。

ローン実行後、みずほ銀行は借入人の SPTs の達成状況、達成/未達成の理由や今後の見通し、リプレイスの計画等を年次で借入人に確認していく予定である。また、みずほグループ内の知見を活用して、目標達成のためのリプレイス計画策定支援等を想定している。

また、みずほ銀行は NK に年次で船舶評価基準の見直し要否を確認することとしている。船舶評価基準の見直し時や IMO の目標、省エネ法、所管省庁のロードマップ等の改定等があった際には JCR とも

¹⁷ 出典：本フレームワーク

協議し、必要と判断される場合には随時フレームワークの見直しを行うこととしている。

なお、当該商品利用可否判断を実施する所管部は営業部店等から独立した部署であり、且つ権限移譲等含む明確な業務分掌が行われており、独立性が担保される体制を構築していることを確認した。また、実施プロセスについて、みずほ銀行では担当部署の所掌分野を明確にし、行内のマニュアルを整備している。

II. 適合性評価

JCR は本フレームワークによって企図したアウトカム、インパクトが適切に発揮される商品設計となっているか否かについて、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル内に設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」で示されたインパクトファイナンスの定義に係る 4 つの要素との適合性を確認した。

表 1：インパクトファイナンスの定義¹⁸

「インパクトファイナンス」とは、次の①～④の要素すべてを満たすものをいう。

- 要素① 投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、少なくとも一つの側面においてポジティブなインパクトを生み出す意図を持つもの
- 要素② インパクトの評価及びモニタリングを行うもの
- 要素③ インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うもの
- 要素④ 中長期的な視点に基づき、個々の金融機関/投資家にとって適切なリスク・リターンを確保しようとするもの

要素①

投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、少なくとも一つの側面においてポジティブなインパクトを生み出す意図を持つものか

みずほ銀行は、本フレームワークにおいて、海運セクターの顧客に対し、NK と連携したファイナンスの実行、年次のモニタリング、顧客へのエンゲージメントを行うことを定めている。期中目標については融資対象船舶に対するものだけでなく、借入人が保有/管理する船隊全体に対する設定も併せて行うことで、船隊全体が環境船にリプレイスされていくよう促していく予定であることを JCR は確認した。

また、本ファイナンスは、排出削減目標の設定やトランジション戦略の策定等にハードルがある船社や船主等にも活用されるよう、フレームワークの中で期中目標に関する一定のモニタリング目線を設定しており、みずほ銀行の知見を活用した当該目標設定に関するサポートも適宜実施する。みずほ銀行は、将来的には借入人が自主的に目標を設定、公表する取り組みに繋がっていくことを企図している。

よって、本フレームワークに基づいたファイナンスは、環境、社会、経済のうち、環境におけるポジティブなインパクトを生み出す意図を持つものであると JCR は評価している。

また、本フレームワークは、船舶の環境性能評価について、「CO₂ 排出削減」に絞って評価を行うこととしている。その理由として、EEDI、EEXI、CII 等の各種規制が対象とする GHG 排出は CO₂ のみであること、GHG 排出以外の論点である NOX 排出、SOX 排出等については国際条約または国内規制に対応した新造船が対象となるため適切な対応がなされていることが挙げられる。加えて、重油を燃料とする船舶（LNG・水素等の二元燃料は除く）の場合は上位 5 段階のラベルランクが付与されない配点としている。LNG 船についてはメタンスリップが論点として挙げられるが、メタンスリップ対策はグリーンイ

¹⁸ 出典：環境省「インパクトファイナンスの基本的考え方」より JCR 作成

ノベーション基金において研究開発中¹⁹で、メタンスリップに対する IMO や国内の具体的な規制は無いのが現状である。LNG 船導入にあたっては、借入人はメタンスリップの研究開発や規制等の動向を注視して、実用化された場合は導入していくことが期待される。以上より、カーボンニュートラルに向けた移行への取り組みを着実に進め、重大なネガティブインパクトについては適切に緩和・管理する商品設計になっていると JCR は評価している。

要素②

インパクトの評価及びモニタリングを行うものか

顧客が当該商品による借入を申し込む場合、みずほ銀行営業部店が顧客から KPI/SPTs 設定に必要な資料を入手し、所管部が KPI/SPTs の設定がフレームワークに適合しているかを確認する体制となっている。したがって、みずほ銀行は、融資実行前にインパクトの事前評価を行い、適切な KPI/SPTs の設定を行う仕組みが構築されている。

モニタリングについては、融資期間中は年次で KPI/SPTs の進捗状況を確認し、必要に応じ施策を推進するための伴走支援を行う。

以上から、本フレームワークはインパクトの評価及びモニタリングを適切に実施する体制を整備している。

要素③

インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うものか

みずほ銀行は、一部非開示となる情報はあがるが、借入人との秘密保持契約等に反しない範囲で情報開示を行うこととしている。融資期間中、本フレームワークに基づいたファイナンスによって発現したインパクトについて、当該商品の普及状況に応じ年 1 回ウェブサイトで公表を行う予定である。主な開示項目は以下のとおりである。

- ・融資を行った企業の全体的な傾向（件数を含む）
- ・取り組みの進展状況の推移（SPT 達成件数等）

以上から、本フレームワークにおけるインパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示について、適切に実施する体制が整備されている。

要素④

中長期的な視点に基づき、個々の金融機関/投資家にとって適切なリスク・リターンを確保しようとするものか

みずほ銀行は、通常の貸出業務同様、貸出審査によりリスク判断を行いつつ、まずは本商品による貸出収益及び貸出に付随する収益により採算を確保するように努めることとしている。

さらに、みずほ銀行は、本フレームワークに基づいたファイナンス実行による伴走支援によって、借入人との関係性強化を図り、ファイナンス実行後も、各社に金融・非金融のサービスをみずほグループ全体で提供することで、中長期的にリターンを確保することも想定している。

¹⁹ グリーンイノベーション基金事業 LNG 燃料船のメタンスリップ対策
<https://green-innovation.nedo.go.jp/project/development-next-generation-vessels/scheme/>

以上より、本フレームワークはみずほ銀行にとって、中長期的な視点に基づいて適切なリスク・リターンを確保する機会を提供するものである。

III. 結論

JCR は、本フレームワークが環境省の「インパクトファイナンスの基本的考え方」で示された事項に適合していることを確認した。

(担当) 梶原 敦子・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）が提供する第三者意見は、事業主体の、環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内に設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」で示された事項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、当該インパクトファイナンス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、依頼者である事業主体から提供された情報及び 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に対する意見の表明であり、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、本第三者意見は、インパクトファイナンス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 は調達主体または調達主体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. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は以下の原則等を参照しています。

環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内ポジティブインパクトファイナンスタスクフォース
「インパクトファイナンスの基本的考え方」

3. 信用格付業にかかるとの関係

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、信用格付業にかかるとは異なります。

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 の第三者性

本インパクトファイナンス事業主体または調達主体と 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、事業主体または調達主体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、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、評価の対象であるインパクトファイナンス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、また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

第三者意見：本レポートは、依頼者の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したインパクトファイナンスに係るスキームの環境省「インパクトファイナンスの基本的考え方」で示された事項への適合性について第三者意見を述べたものです。

事業主体：インパクトファイナンスを実施する金融機関をいいます。

■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
- ・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作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ認定検証機関)

■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 (<http://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