

株式会社商工組合中央金庫が実施する POLARIS LINE CO.,INC.に対する ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る 第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、株式会社商工組合中央金庫が実施する POLARIS LINE CO.,INC. に対するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト・ファイナンス原則への適合性に対する第三者意見書を提出しました。

本件は、環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項（4）に基づき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」への整合性も併せて確認しています。

* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。

第三者意見書

2023年3月24日
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

POLARIS LINE CO.,INC.に対する
ポジティブ・インパクト・ファイナンス

貸付人：株式会社商工組合中央金庫

評価者：株式会社商工中金経済研究所

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス原則に適合している。

また、環境省のESG金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項（4）に基づき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」と整合的である。



I. JCR の確認事項と留意点

JCR は、株式会社商工組合中央金庫（「商工中金」）が POLARIS LINE CO.,INC.（「POLARIS LINE」）に対して実施する中小企業向けのポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、株式会社商工中金経済研究所（「商工中金経済研究所」）による分析・評価を参照し、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した PIF 原則に適合していること、および、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき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」と整合的であることを確認した。

PIF とは、SDGs の目標達成に向けた企業活動を、金融機関が審査・評価することを通じて促進し、以て持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとして、当該企業活動が与えるポジティブなインパクトを特定・評価の上、融資等を実行し、モニタリングする運営のことをいう。

PIF 原則は、4 つの原則からなる。すなわち、第 1 原則は、SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できるかまたはネガティブな影響を特定し対処していること、第 2 原則は、PIF 実施に際し、十分なプロセス、手法、評価ツールを含む評価フレームワークを作成すること、第 3 原則は、ポジティブ・インパクトを測るプロジェクト等の詳細、評価・モニタリングプロセス、ポジティブ・インパクトについての透明性を確保すること、第 4 原則は、PIF 商品が内部組織または第三者によって評価されていることである。

UNEP FI は、ポジティブ・インパクト・ファイナンス・イニシアティブ（PIF イニシアティブ）を組成し、PIF 推進のためのモデル・フレームワーク、インパクト・レーダー、インパクト分析ツールを開発した。商工中金は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、商工中金経済研究所と共同でこれらのツールを参照した分析・評価方法とツールを開発している。ただし、PIF イニシアティブが作成したインパクト分析ツールのいくつかのステップは、国内外で大きなマーケットシェアを有し、インパクトが相対的に大きい大企業を想定した分析・評価項目として設定されている。JCR は、PIF イニシアティブ事務局と協議しながら、中小企業の包括分析・評価においては省略すべき事項を特定し、商工中金及び商工中金経済研究所にそれを提示している。なお、商工中金は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、中小企業基本法の定義する中小企業等(会社法の定義する大会社以外の企業)としている。

JCR は、中小企業のインパクト評価に際しては、以下の特性を考慮したうえで PIF 原則との適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、PIF 原則で参照するインパクト領域における「包括的で健全な経済」、「経済収束」の観点からポジティブな成果が期待できる事業主体であ

- る。ソーシャルボンドのプロジェクト分類では、雇用創出や雇用の維持を目的とした中小企業向けファイナンスそのものが社会的便益を有すると定義されている。
- ② 日本における企業数では全体の 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では 52.9%にとどまることからわかるとおり、個別の中小企業のインパクトの発現の仕方や影響度は、その事業規模に従い、大企業ほど大きくはない。¹
 - ③ サステナビリティ実施体制や開示の度合いも、上場企業ほどの開示義務を有していないことなどから、大企業に比して未整備である。

II. PIF 原則への適合に係る意見

PIF 原則 1

SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できるかまたはネガティブな影響を特定し対処していること。

SDGs に係る包括的な審査によって、PIF は SDGs に対するファイナンスが抱えている諸問題に直接対応している。

商工中金及び商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、POLARIS LINE の持ちうるインパクトを、UNEP FI の定めるインパクト領域および SDGs の 169 ターゲットについて包括的な分析を行った。

この結果、POLARIS LINE がポジティブな成果を発現するインパクト領域を有し、ネガティブな影響を特定しその低減に努めていることを確認している。

SDGs に対する貢献内容も明らかとなっている。

PIF 原則 2

PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。

JCR は、商工中金が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

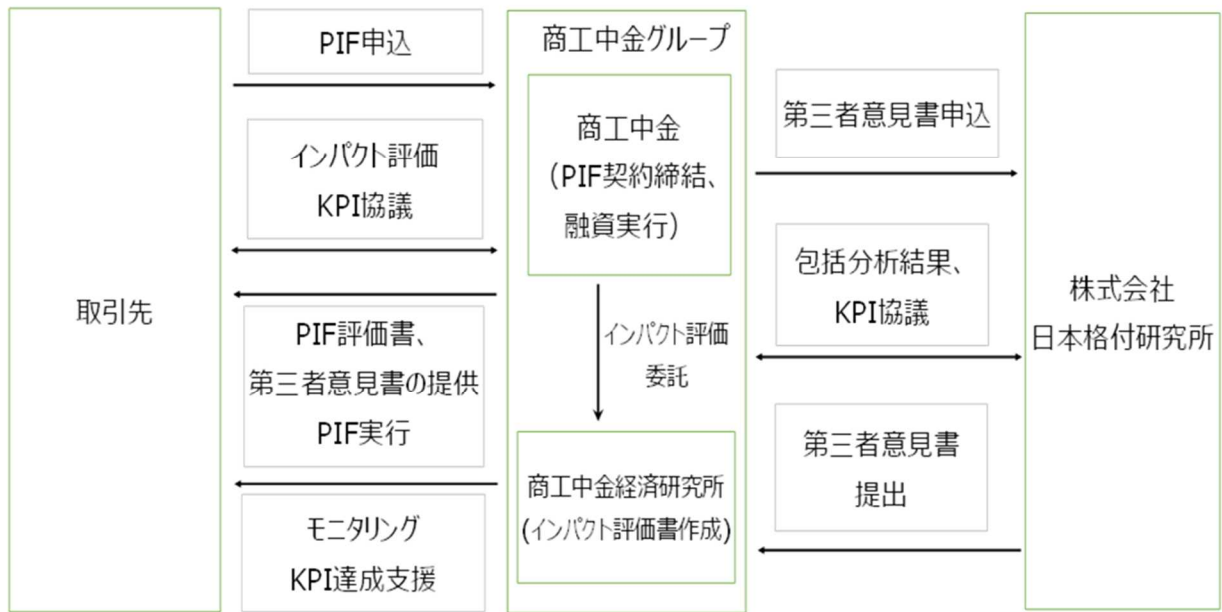
¹ 経済センサス活動調査（2016年）。中小企業の定義は、中小企業基本法上の定義。業種によって異なり、製造業は資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下、サービス業は資本金 5 千万円以下または従業員 100 人以下などだ。小規模事業者は製造業の場合、従業員 20 人以下の企業をさす。



JCR Sustainable PIF for SMEs

(1) 商工中金は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。

PIF体制図



(出所：商工中金提供資料)

(2) 実施プロセスについて、商工中金では社内規程を整備している。

(3) インパクト分析・評価の方法とツール開発について、商工中金からの委託を受けて、商工中金経済研究所が分析方法及び分析ツールを、UNEP FI が定めた PIF モデル・フレームワーク、インパクト分析ツールを参考に確立している。

PIF 原則 3 透明性

PIF を提供する事業主体は、以下について透明性の確保と情報開示をすべきである。

- ・本 PIF を通じて借入人が意図するポジティブ・インパクト
- ・インパクトの適格性の決定、モニター、検証するためのプロセス
- ・借入人による資金調達後のインパクトレポート

PIF 原則 3 で求められる情報は、全て商工中金経済研究所が作成した評価書を通して商工中金及び一般に開示される予定であることを確認した。



PIF 原則 4 評価

事業主体（銀行・投資家等）の提供する PIF は、実現するインパクトに基づいて内部の専門性を有した機関または外部の評価機関によって評価されていること。

本ファイナンスでは、商工中金経済研究所が、JCR の協力を得て、インパクトの包括分析、特定、評価を行った。JCR は、本ファイナンスにおけるポジティブ・ネガティブ両側面のインパクトが適切に特定され、評価されていることを第三者として確認した。

III. 「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合に係る意見

インパクトファイナンスの基本的考え方は、インパクトファイナンスを ESG 金融の発展形として環境・社会・経済へのインパクトを追求するものと位置づけ、大規模な民間資金を巻き込みインパクトファイナンスを主流化することを目的としている。当該目的のため、国内外で発展している様々な投融資におけるインパクトファイナンスの考え方を参照しながら、基本的な考え方をとりまとめているものであり、インパクトファイナンスに係る原則・ガイドライン・規制等ではないため、JCR は本基本的考え方に対する適合性の確認は行わない。ただし、国内でインパクトファイナンスを主流化するための環境省及び ESG 金融ハイレベル・パネルの重要なメッセージとして、本ファイナンス実施に際しては本基本的考え方に整合的であるか否かを確認することとした。

本基本的考え方におけるインパクトファイナンスは、以下の 4 要素を満たすものとして定義されている。本ファイナンスは、以下の 4 要素と基本的には整合している。ただし、要素③について、モニタリング結果は基本的には借入人である POLARIS LINE から貸付人である商工中金及び評価者である商工中金経済研究所に対して開示がなされることとし、可能な範囲で対外公表も検討していくこととしている。

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

また、本ファイナンスの評価・モニタリングのプロセスは、本基本的考え方で示された評価・モニタリングフローと同等のものを想定しており、特に、企業の多様なインパクトを包括的に把握するものと整合的である。



IV. 結論

以上の確認より、本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス原則に適合している。

また、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項 (4) に基づき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」と整合的である。

(第三者意見責任者)

株式会社日本格付研究所

サステナブル・ファイナンス評価部長

梶原 敦子

梶原 敦子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

宮澤 知宏

宮澤 知宏



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、事業主体及び調達主体の、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト金融(PIF)原則への適合性及び環境省 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」への整合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該ポジティブ・インパクト金融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、依頼者である調達主体及び事業主体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、PIF 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。

国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブ・インパクト金融原則

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 PIF の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、明示的であると暗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。本第三者意見は、評価の対象であるポジティブ・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、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、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。本書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本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、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト金融原則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：ポジティブ・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。

調達主体：ポジティブ・インパクト・ビジネスのためにポジティブ・インパクト・ファイナンスによって借入を行う事業会社等をいいます。

■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 (気候変動イニシアティブ認定検証機関)

■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

ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2023年 3月 24日

株式会社商工中金経済研究所

商工中金経済研究所は株式会社商工組合中央金庫（以下、商工中金）が POLARIS LINE CO.,INC.（以下、POLARIS LINE）に対してポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するに当たって、POLARIS LINE は福岡造船株式会社（以下、福岡造船）が便宜置籍船（P3に詳細を記載）を所有するためのパナマ法人であることから、福岡造船グループの活動が、環境・社会・経済に及ぼすインパクト(ポジティブな影響及びネガティブな影響)を分析・評価しました。

分析評価に当たっては、株式会社日本格付研究所の協力を得て、国連環境計画金融イニシアティブ (UNEP FI)が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項 (4)に基づき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」に則った上で、中堅・中小企業^{※1}に対するファイナンスに適用しています。

※1 中小企業基本法の定義する中小企業等（会社法の定義する大会社以外の企業）

目次

1. 評価対象のファイナンスの概要
2. 福岡造船グループの概要
 - 2.1 基本情報
 - 2.2 企業理念、経営方針等
 - 2.3 事業活動
3. 福岡造船グループの包括的インパクト分析
4. 本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性
5. サステナビリティ管理体制
6. モニタリング
7. 総合評価

1. 評価対象のファイナンスの概要

企業名	POLARIS LINE CO.,INC. (福岡造船子会社)
借入金額	非開示
資金使途	設備資金 (二元燃料ケミカルタンカー建造資金) ※二元燃料：重油と LNG
借入期間	5 年
モニタリング実施時期	毎年 7 月

2. POLARIS LINE 並びに福岡造船概要

2.1 基本情報

POLARIS LINE

本社所在地	53rd E Street,Urbanizacion Marbella,MMG Tower,16th Floor,Panama,Republic of Panama (注 1)
設立	2008 年 8 月
資本金	US\$1,000.00
従業員数	0 名 (2022 年 9 月) (従業員 0 名は船舶の運航管理 (船員管理含む) を運航管理会社に委託しているため)
事業内容	外航船舶貸渡業

主要取引先	【主要販売先】 Fairfield Group (フェアフィールドグループ) 【主要仕入先】 福岡造船(株)
--------------	---

(注 1) パナマは船舶に係る所有・置籍に課す税金を低く抑えており、多くの外航船舶事業者がパナマで法人登記を行い事業展開している。このように事実上の船舶所有者の国籍と船舶の登録上の国(船籍)が異なる船舶を便宜置籍船という。日本の外航商船(2,000G/T以上)の隻数は2,274隻(2021年)でその約88.4%が外国備船となっている。

【所有船舶】(POLARIS LINE)

船種	G/T(D/W) (注 2)	竣工時期
ケミカル船	12,101G/T (19,982D/W)	2021年9月

(注 2) G/T(グロストン)は船舶の大きさを示す指標、D/W(デットウエイト)は積載量を示す指標

福岡造船

本社所在地	福岡県福岡市中央区港3-3-14
設立	1947年11月
資本金	96,000,000円
従業員数	162名(2022年9月末)
事業内容	船舶製造業
主要取引先	【主要販売先】 Fairfield Group、Hansa Tankers、BW Group、Utkilen AS、 IBT Group、大東通商(株)、明治海運(株)、宇部興産海運(株)、 丹羽汽船(株)、JFE 商事(株)、浜崎海運(株)他 【主要仕入先】 (株)メタルワン西日本、JFE 商事(株)、Framo AS、(株)マキタ、 西部日本鋼材(株)他

【業務内容】

福岡造船グループは、福岡造船を中核企業として、船舶製造業を行っている 2 社、船舶の設計を行う 1 社並びに外航船舶貸渡業を行っている 3 社（POLARIS LINE 含む）で構成されている。福岡造船は、新造船用船台を福岡工場と長崎工場に有し、主力製品である外航ケミカル船をはじめ、セメント船、フェリー、油槽船等多様な船舶が建造可能である。建造能力は、現状は 20,000～26,000D/W 規模のケミカル船を年間約 8 隻建造している。また、1995 年にオペレーターの要請等から外航船舶貸渡業にも進出し、事業を拡大している。船舶製造業に関しては、世界的な環境規制の強化等に対応するために、2018 年 6 月にケミカル船やフェリー建造を得意とする(株)臼杵造船所を完全子会社化し、同社と共同で主燃料を LNG とするステンレスケミカル船をはじめとした環境規制に対応した船舶（以下、環境対応船舶）の開発を進めており、2023 年 12 月には日本初となる二元燃料（LNG と重油）ケミカル船が竣工となる見込みである。

外航船舶貸渡業については、ケミカル船運航大手の 1 社である Fairfield Group に備船することにより、工業生産等に不可欠な化学品運搬という国際物流の維持・安定に寄与している。更に、今後取得する船舶は、環境対応船舶を中心に行う計画であり、環境負荷低減にも資する事業を展開する予定である。

【沿革】

1947 年 11 月	福岡市北湊町にて興洋造船(株)を設立（資本金 800 千円）
1958 年 10 月	社名を福岡造船(株)に変更
1970 年 12 月	船台を 3,000G/T に拡張
1971 年 12 月	船台を 5,000G/T に拡張
1976 年 1 月	船台を 10,000G/T に拡張
1995 年 6 月	便宜置籍船保有子会社、FERNUS LINE S.A.(パナマ)設立
2004 年 3 月	長栄造船(株)の造船施設を譲受け、長崎工場（船台：25,000G/T）を開設
2004 年 6 月	福岡工場の船台を 12,000G/T に拡張
2008 年 8 月	便宜置籍船保有子会社、POLARIS LINE CO.,INC.(パナマ)設立
2009 年 10 月	土井首工場を開設
2014 年 3 月	便宜置籍船保有子会社、TARINUS LINE S.A.(パナマ)設立
2016 年 10 月	野牛島工場を開設
2018 年 1 月	(株)渡辺造船所の全株式を取得し、グループ化
2018 年 6 月	(株)臼杵造船所の全株式を取得し、グループ化
2021 年 7 月	設計部門子会社、ふくおかクリエイト(株)設立
2021 年 11 月	国土交通省より海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画の認定を取得
2022 年 1 月	本社福岡工場のブロック工場の新築工事開始 2023 年 4 月に新ブロック工場並びに 150 t ジブクレーン完成予定

【製造拠点】

(所在地) 工場	主要設備等	従業員 (注1)	協力会 (注2)
(福岡市中央区港) 本社福岡工場	船台 12,000G/T (144.5×25) 100t クレーン 3 基、60t クレーン 1 基	88 名 (本社管理含む)	332 名
(長崎市深堀町) 長崎工場	船台 25,000G/T (190×36) 200t クレーン 1 基、130t クレーン 1 基	72 名	373 名
(長崎市土井首町) 土井首工場	200t クレーン 1 基	1 名	25 名
(長崎市深堀町) 野牛島工場	200t クレーン 1 基	1 名	22 名

(注1) 2022年9月末現在 (注2) 構内で従事している協力会(他社)従業員数

【福岡工場】



【長崎工場】



【主要なグループ企業】

企業名 (所在地)	事業内容	その他
(株)臼杵造船所 (大分県臼杵市)	船舶製造業 (ケミカル船、 プロダクト船、フェリー等)	従業員 153 名、協力会 353 名 船台 (139m×24m) 9,200G/T
(株)ふくおか渡辺造船所 (長崎県長崎市)	船舶製造業 (漁船等)	従業員 95 名、協力会 101 名 (本社工場) 船台 (105m×22m) 5,000G/T (戸町工場) 船台 3 基 (50m×8m) 各 450G/T
ふくおかクリエイト(株) (長崎県佐世保市)	船舶の設計等	従業員 16 名
FERNUS LINE S.A (パナマ)	外航船舶貸渡業	従業員 0 名、ケミカル船 3 隻保有

(注) 従業員、協力会人数 : 2022 年 9 月末現在

【臼杵造船所】



【業界動向】

・市場動向等について

福岡造船グループは、船舶製造業、外航船舶貸渡業ともにケミカル船を主要マーケットとしている。

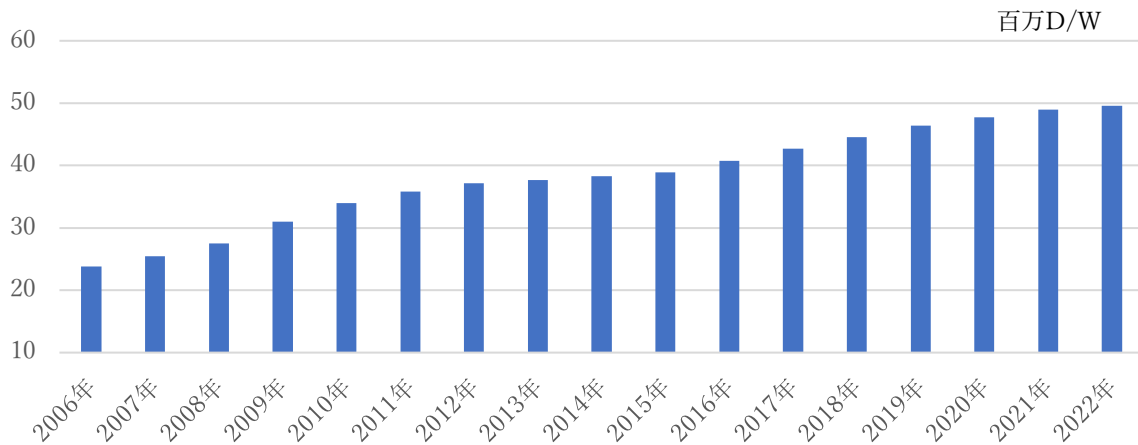
下記のグラフは一般社団法人日本造船工業会公表データに基づき弊社で作成したもので、2022年のケミカル・特殊タンカーの船腹量が2006年対比、約2倍となっていることが分かる。

要因は、世界経済の成長による需要増加と、発展途上国の経済発展等による物流の移動距離の増加に対応するためと推定される。

(化学製品の海上荷動量は、トンベースで同期間約1.8倍、トンマイルベースでは1.92倍)

※ 一般社団法人日本造船工業会公表データより

ケミカル・特殊タンカー船腹量推移（世界）



・ケミカル船について

ケミカル船は、寄港するターミナルの大きさの制約等の理由により、積載量は5,000～40,000D/Wのものが中心で、他のタンカーの平均的な大きさよりかなり小さいものとなっている。

多品種・少量の化学物質を運ぶために複数のタンクに分かれ、そのタンクは積荷により、ステンスタンクまたは特殊塗装タンクが使用されている。各タンクには独立したパイプ系統がつながっており、互いに混じりあわない構造となっている。

また国際海事機関（以下IMO）により、貨物の危険度に応じて、タイプⅠ～Ⅲ（注）に分類され、船舶仕様が決められている。

（注）積載する荷物の危険度により、1個当たりのタンクの容積や、船底とタンク底部の間（幅）等が規定されており、タイプⅠが最も基準が厳しい。

福岡造船が近年、建造している船舶は、20,000～26,000D/Wクラスの船舶で、タンク数が20～26基、ステンスタンク、IMOⅡ＆Ⅲの船舶が中心で、年間約8隻の新造船を建造している。

（白杵造船所を含めると年間約12隻の新造船を建造）

ケミカル船で輸送している主な荷物は以下の通りである。用途から分かるように、工業生産や生活に必要な商品を作る過程で必要となる化学品であり、福岡造船グループは、船舶製造と船舶運航の両面から、国際物流の維持・発展に貢献している。

主な荷物	用途	タンク
硫酸	バッテリー液、肥料、染料、火薬、医薬品等	ステンレス鋼
燐酸	食品添加物、肥料、医薬品等	ステンレス鋼
硝酸	火薬、食品添加剤、肥料等	ステンレス鋼
パラキシレン	ペットボトル、合成繊維等	制限なし
キシレン	塗料、接着剤、印刷用インク、農薬	制限なし
メタノール	フェノール樹脂、ポリエステル	制限なし
エタノール	酒類、みそ、みりん、しょうゆ、化粧品等	制限なし
アセトン	除光液、溶剤等	制限なし
パーム油	チョコレート、カップ麺、洗剤等	制限なし

【ケミカル船】



・海運・造船業界の主な環境規制等について

○バラスト水規制

バラスト水は船舶がバランスを取るための重りとして取排水する海水で、取排水される海水に含まれている微生物により海洋の生態系に影響を与えており、この問題に対応するためにバラスト水管理条約が締結され、2017年9月に発効された。2024年9月までに、既存船舶も含め全ての船舶にバラスト水処理装置設置が義務化されている。

○SOx 規制

船舶燃料は主にC重油が使用されており、C重油には硫黄分が多く、大気汚染の要因となっている。本件に対応するために、MARPOL条約が批准され、一般海域での船舶用燃料中の硫黄分濃度の上限

が2020年1月より3.5%から0.5%に、指定海域（北米・カナダの沿岸200海里内及びカリブ海海域）では2016年1月より0.1%に引き下げられ、2021年1月より指定海域に北海・バルト海海域も追加されている。

○温室効果ガス（GHG）排出削減

地球温暖化対策のため、2018年4月にIMOにおいて「GHG削減戦略」が採択されている。

内容は、①2030年までに国際海運全体の燃費効率（輸送単位あたりのCO₂排出量）を2008年対比40%以上改善する。②2050年までにGHG出量を2008年対比50%以上削減する。③今世紀中なるべく早期にGHG排出ゼロを目指す、の3点となっている。

上記に対応するために、2013年より新造船に対する燃費性能規制（以下、EEDI規制）が導入され、2023年1月より全ての既存外航船に対しても、EEDI規制とCII格付け（注1）（燃費実績格付け制度）が義務化されている。

EEDI規制の基準値を満たせない既存外航船は、エンジンの出力制限や省エネ改造、新造船への代替等の対応を行う必要がある。

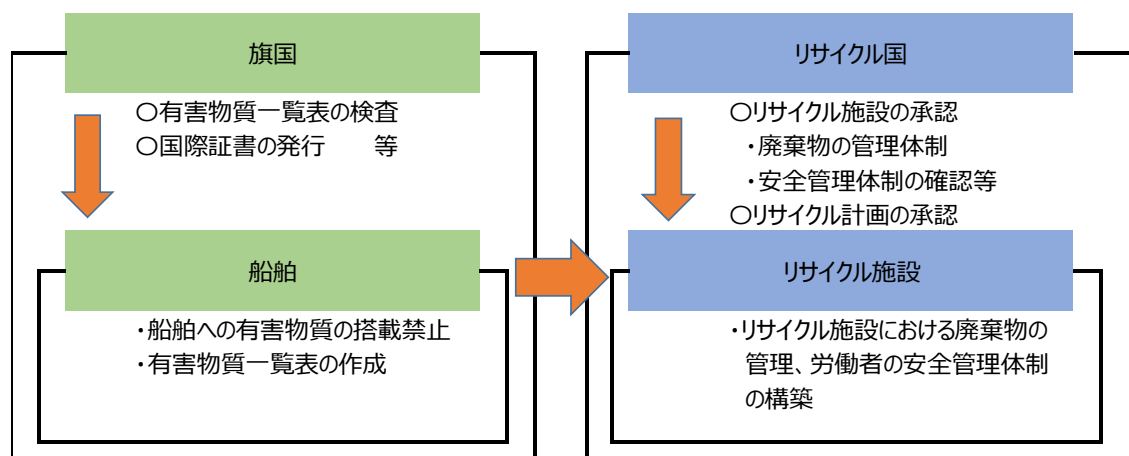
（注1）

1年間の燃費実績をA～Eの5段階で格付け評価する制度。格付けの結果、低評価（Eまたは3年連続D）となった船舶は、改善計画を作成し、主管庁の承認を得るとともに、翌年よりその改善計画に従って運航する必要がある。

○シップ・リサイクル（船舶解体等）

インド、バングラディッシュ等の開発途上国で実施されているシップ・リサイクル時の労働者の死亡事故や解体工事に伴う海洋汚染問題を解決するために、2009年5月にシップ・リサイクル条約が採択され、日本は2019年3月に条約の締結国となっている。

（シップ・リサイクルの仕組み：海事レポート2022年より弊社で作成）



2.2 企業理念、経営方針等

福岡造船は、下記記載の経営理念に基づき、各年の目標を設定している。
更に、社員が仕事と子育てを両立できる働きやすい環境をつくり、すべての社員がその能力を十分に発揮できるようにするために、2019年12月より行動計画を策定して、その実績をフォローしている。

【経営理念等】



The diagram features the company logo at the top, followed by the name '福岡造船株式会社' and 'FUKUOKA SHIPBUILDING Co., Ltd.'. Below this is a central '企業理念' (Corporate Philosophy) diagram consisting of five interconnected circles: '信頼' (Trust), '協力' (Cooperation), '挑戦' (Challenge), '成長' (Growth), and '創造' (Creation). To the left of these circles are five vertical text blocks: '信頼 | 社会から信頼される企業', '挑戦 | 常に技術・品質・安全及び環境の向上に挑戦し続ける企業', '成長 | 事業を通して社会と共に成長する企業', '創造 | 人々の夢や希望を創造する企業', and '協力 | 地域や多くの人々と協力できる企業'. To the right of the circles is the text 'Corporate Philosophy'. At the bottom, a white box contains the text '年間目標' (Annual Goal), the large characters '考動' (Kōdō), and the message: '自分の行動が カイゼンにつながるように もっと良くなる考動をしよう!!' (Let's do Kōdō so that our actions lead to Kaizen, making it even better!!).

行動方針
<p>・第一回行動計画（2019年12月～2022年3月） （目標）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 育児目的休暇の導入 2. 年次有給休暇の平均取得率を60%以上にする 3. ノー残業デーの実施 <p>・第二回行動計画（2022年4月～2024年3月） （目標）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ベビーシッター補助金の利用を開始する 2. キャリアアップ及びスキルアップ研修の受講率を男女とも年間10%以上とする

2.3 事業活動

福岡造船グループは以下のような環境・社会・経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

2.3-1 船舶製造業

【製造拠点での地域経済への貢献】

船舶製造業は、主に造船所内で行われる船体ブロック製造、船体組立て等に作業工程が多く、多数の作業員を必要とする。また船舶建造に必要な船用品（航海機器、船用ポンプ、プロペラ等）の大半が国内で製造されている等、地域経済への波及効果が大きい産業である。

福岡造船は、福岡本社工場並びに長崎工場で、当社従業員と造船所内で勤務している協会従業員を含めると914名の雇用を創出し、臼杵造船所、ふくおか渡辺造船所を含めたグループ全体では約1,600名の雇用を創出している。

また福岡工場では、船舶建造の生産性向上のために、全天候型（開閉式屋根）ブロック工場の新設と150tジブクレーン導入を進めている。当該工場完成後は船舶製造能力が約10%上昇し、更なる雇用創出による地域経済への貢献が期待される。

【円滑な国際物流維持への貢献】

福岡造船及び臼杵造船所で建造している船舶は、工業生産に不可欠な化学品等を運搬するステンレスケミカル船である。ケミカル船での日本の造船所の建造シェアは高く、福岡造船グループの建造能力は世界トップ（シェア約24%（注1））を有しており、国際物流の安定化に寄与している。

（注1）ケミカル船ヤードシェア 2017年～2021年平均 海事プレス 2022年9月16日より

【環境への取り組み】

・環境負荷低減への取り組み

福岡造船は臼杵造船所と共同で、主燃料をLNGとする環境規制に対するためのステンレスケミカル船の開発とその展開（船主に対して環境対応船舶への代替え等の提案等）を行っている。

主燃料を重油から LNG に変更することにより、SOx 等環境に有害な物質の排出量削減が出来ると同時に、燃費面も改善することから、CO2 排出量削減効果（福岡造船試算では約 30%）が期待できる。また、更なる環境規制に対応するために、水素やアンモニアを燃料とする船舶の開発も進めて行く意向である。

以下は国土交通省が実施している、事業基盤強化計画認定制度により認定を受けた事業計画概要。
（国土交通省 HP 参照）

※福岡造船㈱、臼杵造船所

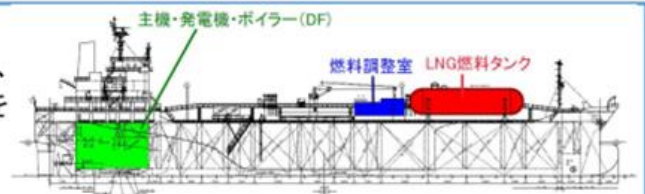
企業概要

- 福岡造船グループは、主力とするステンレスケミカルタンカーをはじめ、フェリー、セメント運搬船、油槽船などの多種多様な船舶を建造している。
- 平成30年に臼杵造船所がグループに加わって以降、事業規模拡大による生産コスト低減や、技術交流といった相乗効果の発揮を推進している。
- 今後は、他社に先駆けた環境対応船の開発による差別化や、両社一体的な運用による柔軟性を持った受注戦略の構築を目指す。



計画の概要

- 地球環境にやさしい船舶への需要に対応するため、日本初となるLNG燃料ステンレスケミカルタンカーを開発し、低・脱炭素燃料への転換を進めていく。
- 高性能クレーンの新設等を行い、事業所間の建造能力差を平準化するとともに、各拠点の船体ブロック重量を共通化することで、高い生産性と柔軟な受注戦略を併せ持った福岡造船本社工場（福岡）、長崎工場、臼杵造船所（大分）の3工場体制を構築する。



<計画実施期間> 2021年11月～2026年3月

<実施場所> 福岡造船株式会社本社工場（福岡県福岡市）
福岡造船株式会社長崎工場（長崎県長崎市）
株式会社臼杵造船所（大分県臼杵市）

・省エネへの取り組み

国内 2 工場の照明は全て LED に変更済みで、太陽光発電についても長崎工場（2021 年年間発電量約 596 千 Kwh）と福岡本社事務所（同約 9 千 Kwh）で導入済みで、長崎工場分は売電し、福岡本社事務所は自社で使用している。

・水質、大気、土壌の環境汚染対策の取り組み

塗装工程で有機溶剤を使用しており、作業工程から発生する VOC（揮発性有機化合物）並びに工場で使用した汚水等は、法令等に沿って適正に処理している。

・廃棄物（リサイクル等）への取り組み

製造工程で発生する鉄やステンレス等の屑は、分別回収を徹底し、リサイクル可能なものはスクラップ事業

者に売却して、リサイクル不可能なものは一般産業廃棄物処理法に準じて処分することにより、廃棄物削減に取り組んでいる。

【雇用面での取り組み】

・雇用条件改善への取り組み

福岡造船は、社員が仕事と子育てを両立できる働きやすい環境をつくり、すべての社員がその能力を十分に発揮できるようにするために、2019年12月より行動計画を策定して、その実績をフォローしている。

第一回行動計画の内容と取り組み結果は以下の通り。

第一回行動計画（2019年12月～2022年3月）

目 標	結 果
1. 育児目的休暇の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・子供が生まれる前後8日間利用できる育児目的休暇を導入 ・中学校就学までの子供1人につき、年1日利用できる育児目的休暇を導入
2. 年次有給休暇の平均取得率を60%以上にする	<ul style="list-style-type: none"> ・直近年度における平均取得率73%以上を達成
3. ノー残業デーの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・毎週、水曜日をノー残業デーに指定し、定時退社を促している

第二回行動計画（2022年4月～2024年3月）

目 標
1. ベビーシッター補助金の利用を開始する
2. キャリアアップ及びスキルアップ研修の受講率を10%以上（年間）とする

・労働環境改善への取り組み

船舶製造業は、船体ブロック製造工程、船体ブロックの溶接工程等、高所での作業が多く、休業を伴う労働災害が発生する危険度が比較的高い業種である。

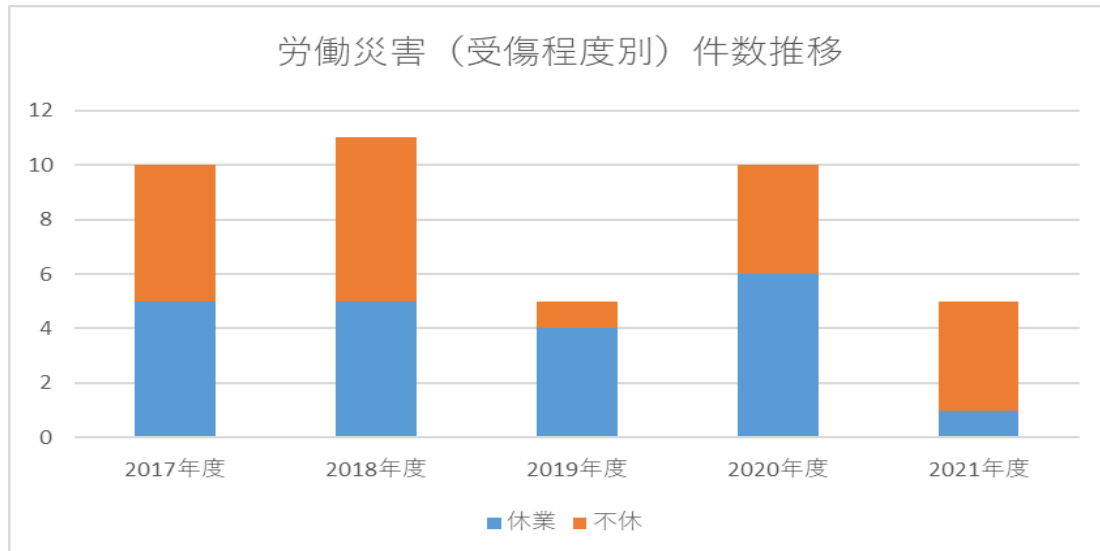
船舶製造・修理業の休業災害度数率（注）は、以下の通り。（厚生労働省公表データ参照）

	休業災害度数率（注） （船舶製造・修理業）	同左 （輸送用機械器具製造業）	同左 （福岡造船）
2021年	0.93	0.45	0.99

（注）休業災害度数率：100万延べ実働時間当たりの労働災害者数

福岡造船は、過年度の労働災害を踏まえ、2021年1月より、生産部内にあった安全衛生課を安全衛生部として独立させ、各作業工程での安全対策の強化を講じている。

過年度の労働災害件数（工場内で従事している協力会社員も含む）推移は以下の通り。



福岡造船は、毎年、福岡工場、長崎工場毎に安全・衛生計画を策定して、その実施状況をフォローしている。（以下は長崎工場のフォロー実施状況）

1. 安全管理の強化

(1) 死亡・重大災害、火災事故に繋がるリスクの低減

① 法定パトロール（工場長）による現場状況フォロー

→工場長区画毎パトロール（火・木2回/週）34回実施。現場の安全衛生活動をフォローし改善指導を実施。

パトロールに当該管理者、協力会社責任者が同行。
実態把握と不適合の早期発見と是正により災害防止に努めた。

◎後半年も継続し、現場状況をフォローする。



② 墜落転落災害防止重点足場パトロール

→水/週（10回）船殻G 山口課長、長崎セイレン、アムズ等、足場や墜防班の有識者と安全課合同による足場設備や高所作業についてパトロール。
不適合の早期発見と是正に努めた。

◎後半年は、特に船台船の墜落防止について重点的にフォローする。



(2) 基本ルールの再徹底

【各月の災害型別3分間教育資料】

【朝礼での3分間教育】

◎後半年も災害防止強化月間設定による
風化防止教育を実施して類似災害防止に
努める。
10月挟まれ巻き込まれ災害防止
⇒ 倒崩壊災害防止強化月間へ変更



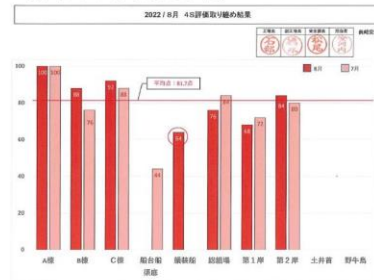
5

(3) 安全意識高揚活動推進

① 4S (特に空中布導と安全通路の確保、保護具着用) 評価と見える化

- コード類の空中布導や安全通路の確保等、5項目について5段階評価
→工場を土井首、野牛島、建屋、艀装船、船台船など10場所に分け、4Sを中心に
保護具着用状況等をチェックシートに基づき評価。結果は職場へフィードバック。
作業場内の環境改善に繋がっている。
平均点も4月58点→8月82点を向上。

【グラフによる見える化】



実施日時	場所	実施者 (班/組名)	実施内容	評価	備考
2022/8/8 09:30-10:00	船台	船台	点検項目	点検項目(0-100)	
1. コード類の空中布導			5・4・3・2・1		
2. 安全通路の確保			5・4・3・2・1		
3. 作業場の整理整頓			5・4・3・2・1		
4. 船装船の安全確保			5・4・3・2・1		
5. 船台船の安全確保			5・4・3・2・1		
6. 船装船の安全確保			5・4・3・2・1		
7. 船台船の安全確保			5・4・3・2・1		
8. 船装船の安全確保			5・4・3・2・1		
9. 船台船の安全確保			5・4・3・2・1		
10. 船装船の安全確保			5・4・3・2・1		

【チェックシートによる評価とフィードバック】

◎後半年も継続して、安全な作業環境
改善に努める。

項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均
1. コード類の空中布導	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2. 安全通路の確保	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
3. 作業場の整理整頓	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
4. 船装船の安全確保	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
5. 船台船の安全確保	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
6. 船装船の安全確保	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
7. 船台船の安全確保	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
8. 船装船の安全確保	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
9. 船台船の安全確保	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
10. 船装船の安全確保	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
平均	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

6

2.3-2 外航船舶貸渡業

・水質、大気、生物・生態系、気候への取り組みについて

所有する船舶は全てバラスト水に含まれる微生物を処理する装置を設置済みで、船体付着による越境移動についても、当該問題を解消するための塗料が採用されている。また万一の海洋事故による荷物（化学物質等）や燃料（重油等）の海洋流出に備え、所有する船舶は全てダブルハル（二重底）構造となっている。

また、本件で取得する船舶は、二元燃料（LNG 重油）ケミカル船であり、LNG を主燃料として運航した場合、重油燃焼により発生する SO_x や NO_x を、ほぼゼロとすることが可能となる。

更に、当該船舶は設計等開発により、積載量の拡大と常用出力低下（燃費改善）を達成し、主燃料に LNG を使用することで CO₂ 排出量も約 30%削減（当社既存船対比）することが出来る。

一方、LNG 燃料用タンク設置等、建造時の初期費用が課題となるが、下記の通り、主燃料を LNG にすることで、燃料費の削減が可能となり、福岡造船の試算では、約 9～10 年での投資回収が可能と見込まれている。（参考）船舶（2,000G/T 以上）の法定耐用年数 15 年
福岡造船グループとして、現在の所有船舶を、二元燃料船をはじめとした環境対応船舶に移行させていく方針である。なお、二元燃料として、重油利用も可能としているのは、現状では LNG の補給制限により、補給が出来ない航路を運航する場合に対応が必要となるためである。現状は、LNG を船舶（LNG 燃料補給船）から補給する等、補給体制の整備も進んでいる。

	既存船（25型ケミカル船）	新造船（26型ケミカル船）	備考
積載量（D/W）	約25,000D/W	約26,300D/W	
常用出力	4,794kW	4,584kW	約14ノット運航の場合
燃料の種類	低硫黄C重油	LNG	
CO ₂ 排出量（日）	約61.6トン	約42.4トン	約30%の削減
SO _x 排出量		既存船対比約99%減	
NO _x 排出量		既存船対比約99%減	

（注）福岡造船調査（2021年2月）を参考に弊社により作成

3. 福岡造船グループの包括的インパクト分析

UNEP FI のインパクトレーダー及び事業活動などを踏まえて特定したインパクト

入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質（一定の固有の特徴がニーズを満たす程度）		
水	食糧	住居
保健・衛生	教育	雇用
エネルギー	移動手段	情報
文化・伝統	人格と人の安全保障	正義
強固な制度・平和・安定		
質（物理的・化学的構成・性質）の有効利用		
水	大気	土壌
生物多様性と生態系サービス	資源効率・安全性	気候
廃棄物		
人と社会のための経済的価値創造		
包括的で健全な経済	経済収束	

（黄：ポジティブ増大 青：ネガティブ緩和 緑：ポジティブ/ネガティブ双方 のインパクト領域を表示）

本ファイナンスでは、福岡造船グループの事業である船舶製造業は、国際標準分類は、「船舶及び浮遊建造物製造業」、外航船舶貸渡業は「海洋・沿海貨物海運業」に分類された。その前提のもとでの UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた結果、船舶製造業についてはポジティブ・インパクトとして「移動手段」「包括的で健全な経済」「経済収束」、ポジティブ/ネガティブ両面でのインパクトとして「雇用」、ネガティブ・インパクトとして「保健・衛生」「水（質）」「大気」「土壌」「資源効率・安全性」「気候」「廃棄物」に、外航船舶貸渡業については、ポジティブ・インパクトとして「包括的で健全な経済」、ポジティブ/ネガティブ両面でのインパクトとして「雇用」、ネガティブ・インパクトとして「水（質）」「大気」「生物多様性と生態系サービス」「気候」「廃棄物」に整理された。

但し、外航船舶貸渡業に関しては、船舶の運航管理（船員管理を含む）を運航管理会社に委託することにより事業を行っており、更に船舶の最終的な処分（解体含む）方針についても運航者の意向となることから、外航船舶貸渡業に係るインパクトである、「雇用」「廃棄物」並びに「包括的で健全な経済」を対象外とした。

事業活動を踏まえ、本ファイナンスで特定されたインパクトは以下の通りとなった。

（船舶製造業）

社会面では、2021年1月より安全衛生部として独立・強化し、労働災害減少に取り組んでいることから「保健・衛生」に関するネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）に特定した。また社会・経済面では社員が仕事と子育てを両立できるようにするために行動計画を策定し、その達成状況をフォローしていることから「雇用」「包括的で健全な経済」に関するポジティブ・インパクトに特定した。

福岡工場では、ブロック工場（移動式屋根）新築工事と150tジブクレーン導入が進められており、完成後は船体ブロック個数の削減による、生産性向上が図られ、残業時間削減に取り組む意向であることから、「**雇用**」に関するネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）に特定した。

福岡造船が建造している船舶は、ケミカル船が中心で、各国の工業製品、生活必需品を製造する過程で必要となる非常に重要な汎用化学品が中心であり、「**移動手段**」は非該当とした。

環境面では、船舶燃料を環境負荷が大きい重油からLNGに変更するケミカル船の開発と展開に積極的に行っており、当該環境対応船展開により、重油燃焼により発生するSOxやNOxの大幅な削減、更に燃費効率の向上等によるCO2排出量削減が可能となることから、「**大気**」「**気候**」に関するネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）に特定した。

各工場から発生する工場排水は法令等に基づき適切に処理し、作業工程で発生する屑に関しても分別回収を徹底していることから、「**水（質）**」「**土壌**」「**資源効率・安全性**」「**廃棄物**」に関するネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）に特定した。

経済面では、製造拠点の福岡市と長崎市の分散立地による地域雇用創出を行っていることから、「**包括的で健全な経済**」に、各工場での構内外労働者の受入れ、船体ブロック製造の外注等を積極的に実施していることから「**経済収束**」に関するポジティブ・インパクトに特定した。

（外航船舶貸渡業）



環境に関しては、所有する船舶は全てバラスト水に含まれる微生物を処理する装置を設置済みで、船体付着による越境移動についても、当該問題を解消するための塗料が採用されている。更に万一の海洋事故に備え、所有する船舶は全てダブルハル（二重底）構造となっていることから「**水（質）**」「**生物多様性と生態系サービス**」に関するネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）に特定した。



また、本件で取得する船舶は、二元燃料（LNGと重油）ケミカル船であり、LNGを主燃料として運航した場合、重油燃焼により発生するSOxやNOxの大幅な削減、更に燃費効率の向上等によるCO2排出量削減が可能となることから、「**大気**」「**気候**」に関するネガティブ・インパクト（緩和の取り組み）に特定した。

4. 本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性

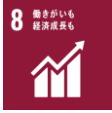
POLARIS LINE 並びに福岡造船は商工中金と共同し、本ファイナンスにおける重要な以下の管理指標（以下 KPI という）を設定した。

➤ ポジティブ・インパクト

社会・経済面	特定したインパクト	雇用・包摂的で健全な経済		
	取組内容	社員が仕事と子育てを両立できる働きやすい環境をつくり、すべての社員がその能力を十分に発揮できるようにするための行動計画を策定し、フォローする。		
	KPI の内容	2022 年 4 月～2024 年 3 月までに以下の取り組みを行う。 1. ベビーシッター補助金の利用を開始する。 2. キャリアアップ及びスキルアップ研修の受講率を 10%以上（年間）とする。（2021 年度の受講率 8%）		
	SDGs との関係性	ターゲット		
		8.5	2030 年までに、若者や障害者を含むすべての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一労働同一賃金を達成する。	
		8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	
	10.2	2030 年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。		
	<p>第一回行動計画は 2022 年 3 月で終了し、現在は 2022 年 4 月より第二回行動計画（上記 KPI）に取り組んでいる。</p> <p>第一回行動計画の内、育児目的休暇の導入については、子供が生まれる前後 8 日間利用できる育児目的休暇と中学校就学までの子供 1 人につき、年 1 日利用できる育児目的休暇を導入した。</p>			

経済面	特定したインパクト	包摂的で健全な経済（地域経済活性化）・雇用		
	取組内容	2023年4月竣工予定の福岡工場の船体ブロック工場（移動開閉式屋根）と150tジブクレーン導入により、船体ブロック製造の全天候対応化、船体ブロックの大型化を行う。これにより福岡工場の建造能力を向上させ、地域での雇用拡大を目指す。		
	KPIの内容	福岡工場の従業員並びに構内協力会労働者の雇用維持・拡大を図り、福岡工場の人数を2028年までには、現状の420名から450名へ拡大を目指す。		
	SDGsとの関連性	ターゲット		
		8.5	2030年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一労働同一賃金を達成する。	
	福岡工場の新ブロック工場の建設は着工済みで2023年4月に竣工予定であり、新ブロック工場稼働により建造能力が向上する予定。			
	特定したインパクト	経済収束		
	取組内容	福岡工場の船体ブロック工場（移動開閉式屋根）の建設と150tジブクレーン導入により、船体ブロック製造の全天候対応化、船体ブロックの大型化を実施することにより生産性が向上し、福岡工場の建造能力を約10%拡大させる。		
	KPIの内容	福岡工場の年間売上高を2028年までに10%拡大させる。（2022年対比）		
	SDGsとの関連性	ターゲット		
8.2		高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。		
福岡工場の新ブロック工場の建設は着工済みで2023年4月に竣工予定であり、新ブロック工場稼働により建造能力が向上する予定。				

➤ ネガティブ・インパクト

社会面	特定したインパクト	保健・衛生								
	取組内容	安全衛生部による、構内作業事故防止への取り組みを継続する。 特に、休業を伴うような労働災害の削減に注力する。								
	KPI の内容	2022 年度目標 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>死亡・重大災害</td> <td>火災事故</td> <td>休業災害度数率</td> </tr> <tr> <td>ゼロ（注）</td> <td>ゼロ（注）</td> <td>0.99</td> </tr> </table> （度数率目標は毎年度見直しを行う） （注）死亡・重大災害、火災事故は 2021 年実績なし			死亡・重大災害	火災事故	休業災害度数率	ゼロ（注）	ゼロ（注）	0.99
	死亡・重大災害	火災事故	休業災害度数率							
ゼロ（注）	ゼロ（注）	0.99								
SDGs との関連性	ターゲット	8.8 移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。								
										
		2021 年 1 月より、生産部内にあった安全衛生課を安全衛生部として独立させ、各作業工程での安全対策の強化を講じた結果、休業災害件数は 6 件（2020 年度）から 1 件（2021 年度）に改善している。福岡工場・長崎工場で毎年策定している「安全・衛生管理計画」をフォローすることにより、2021 年度実績の維持・継続を行う方針。								
環境面	特定したインパクト	大気、気候								
	取組内容	・船舶製造業において、LNG 燃料ステンレスケミカル船をはじめとした環境対応船舶の開発を行い、当該船舶の展開を行う。 ・外航船舶貸渡業において、新たに取得する船舶で LNG を主燃料とするケミカル船を含む環境対応船舶の比重を引き上げる。								
	KPI の内容	2025 年度までに、LNG 燃料ステンレスケミカル船をはじめとした環境対応船舶の売上高を、福岡造船と臼杵造船所合計で、全売上高の 20%以上とする。								

		2025年度までに福岡造船グループで保有する船舶の内、LNG燃料ステンレスケミカル船をはじめとした環境対応船舶の割合をD/W換算で65%以上とする。(現状実績なし)		
	SDGsとの関連性	ターゲット		
		3.9	2030年までに、有害化学物質、ならびに大気、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。	
		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。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。	
		12.4	2020年までに、合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適正な化学物質や全ての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。	
		日本初となるLNGを主燃料とするケミカル船の第1号船が2023年に竣工予定である。		

5. サステナビリティ管理体制

福岡造船では、本ファイナンスに取り組むにあたり、田中代表取締役社長を最高責任者として、自社の事業活動とインパクトレーダー、SDGsにおける貢献などとの関連性について検討を行った。本ファイナンス実行後も、田中代表取締役社長を最高責任者、事務局である経営管理部を中心に、全従業員が丸となってKPIの達成に向けた活動を管理・推進していく。

(最高責任者) 代表取締役社長 田中 嘉一
(事務局) 経営管理部

6. モニタリング

本ファイナンスに取り組むにあたり設定したKPIの進捗状況は、福岡造船と商工中金並びに商工中金経済研究所が年1回以上の頻度で話し合う場を設け、その進捗状況を確認する。モニタリング期間中

は、商工中金は KPI の達成のため適宜サポートを行う予定であり、事業環境の変化等により当初設定した KPI が実状にそぐわなくなった場合は、福岡造船と協議して再設定を検討する。

7. 総合評価

本件は UNEP FI の「ポジティブ・インパクト金融原則」に準拠した融資である。福岡造船は、上記の結果、本件融資期間を通じてポジティブな成果の発現とネガティブな影響の低減に努めることを確認した。また、商工中金は年に 1 回以上その成果を確認する。

本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、商工中金経済研究所が商工中金から委託を受けて作成したもので、商工中金経済研究所が商工中金に対して提出するものです。
2. 本評価書の評価は、依頼者である商工中金及び申込者から供与された情報と商工中金経済研究所が独自に収集した情報に基づく、現時点での計画または状況に対する評価で、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、商工中金経済研究所は本評価書を利用したことにより発生するいかなる費用または損害について一切責任を負いません。
3. 本評価を実施するに当たっては、国連環境計画金融イニシアティブ(UNEP FI)が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」に適合させるとともに、ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項(4)に基づき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」に整合させながら実施しています。なお、株式会社日本格付研究所から、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに関する第三者意見書の提供を受けています。

〈本件に関するお問い合わせ先〉

株式会社商工中金経済研究所

主任コンサルタント 本間 崇

〒105-0012

東京都港区芝大門 2 丁目 12 番 18 号 共生ビル

TEL: 03-3437-0182 FAX: 03-3437-0190