

川崎市による 「川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナンス・ フレームワーク」に係る第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、川崎市の「川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワーク」に対し、第三者意見書を提出しました。

<要約>

川崎市は、川崎臨海部においてカーボンニュートラルポートの形成を推進するための具体的な取組について定め、温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを旨とする「川崎港港湾脱炭素化推進計画」（CNP 形成計画）を 2023 年 9 月に策定した。

川崎市は、CNP 形成計画の目標達成に向けて、今般、「川崎港 CNP グリーン／トランジション・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。本フレームワークは、川崎港カーボンニュートラルポート形成推進協議会会員である事業会社（協議会構成員）が、CNP 形成計画に則って脱炭素事業を実施する際に、グリーン／トランジションファイナンスでの資金等調達を機動的に実施することを企図している。川崎市は、協議会構成員によるグリーン／トランジションファイナンスの実行によって、CNP 形成計画で定めた 2030 年目標（2013 年度比 50%）及び、2050 年カーボンニュートラルの達成に資することを目指している。

本第三者意見書は、本フレームワークに対して、「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」、「クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本方針」（総称して「CTFH 等」）、「グリーンローン原則」、「グリーンボンド原則」、「グリーンローンガイドライン」、「グリーンボンドガイドライン」（総称して「GLP 等」）への適合性を確認したものである。CTFH 等への適合性については、トランジション戦略となる CNP 形成計画が CTFH 等で求められる 4 要素を満たしているか確認する。

JCR は、本フレームワークが CTFH 等で求められる 4 要素を満たし、GLP 等で求められる 4 原則を充足した形で実施体制が構築されていることを確認した。したがって、本フレームワークを活用して実行されるファイナンスが関連原則類に適合していると JCR は評価している。

* 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：川崎市

「川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワーク」

2025 年 3 月 13 日

株式会社 日本格付研究所

目次

<要約>	- 3 -
I. 第三者意見の位置づけと目的	- 4 -
II. 川崎港の脱炭素化に向けた取組について	- 5 -
1. 背景	- 5 -
2. 川崎臨海部の脱炭素化	- 6 -
III. 本フレームワークの概要	- 14 -
1. 本フレームワーク作成の目的	- 14 -
2. 本フレームワーク運営体制	- 14 -
3. トランジション戦略	- 14 -
4. 調達資金の使途	- 15 -
5. プロジェクトの評価及び選定プロセス	- 16 -
6. 調達資金の管理	- 17 -
7. レポーティング	- 17 -
IV. 関連原則類への適合性	- 19 -
1. CTFH 等への適合性	- 19 -
2. GLP 等への適合性	- 24 -
V. 結論	- 29 -

＜要約＞

川崎市は、川崎臨海部においてカーボンニュートラルポートの形成を推進するための具体的な取組について定め、温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを旨とする「川崎港港湾脱炭素化推進計画」（CNP 形成計画）を 2023 年 9 月に策定した。

川崎市は、CNP 形成計画の目標達成に向けて、今般、「川崎港 CNP グリーン／トランジション・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。本フレームワークは、川崎港カーボンニュートラルポート形成推進協議会会員である事業会社（協議会構成員）が、CNP 形成計画に則って脱炭素事業を実施する際に、グリーン／トランジションファイナンスでの資金等調達¹を機動的に実施することを企図している。川崎市は、協議会構成員によるグリーン／トランジションファイナンスの実行によって、CNP 形成計画で定めた 2030 年目標（2013 年度比 50%）及び、2050 年カーボンニュートラルの達成に資することを目指している。

本第三者意見書は、本フレームワークに対して、「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²」、「クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本方針³」（総称して「CTFH 等」）、「グリーンローン原則⁴」、「グリーンボンド原則⁵」、「グリーンローンガイドライン⁶」、「グリーンボンドガイドライン⁷」（総称して「GLP 等」）への適合性を確認したものである。CTFH 等への適合性については、トランジション戦略となる CNP 形成計画が CTFH 等で求められる 4 要素を満たしているか確認する。

JCR は、本フレームワークが CTFH 等で求められる 4 要素を満たし、GLP 等で求められる 4 原則を充足した形で実施体制が構築されていることを確認した。したがって、本フレームワークを活用して実行されるファイナンスが関連原則類に適合していると JCR は評価している。

¹ 資金等調達とは、ボンド、ローン及びリースによる調達を指す。以降では、「資金調達」と記載する。

² International Capital Market Association (ICMA) "Climate Transition Finance Handbook 2023"
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/climate-transition-finance-handbook/>

³ 金融庁・経済産業省・環境省 クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針 2021 年版
<https://www.meti.go.jp/press/2021/05/20210507001/20210507001-1.pdf>

⁴ Loan Market Association (LMA)、Asia Pacific Loan Market Association(APLMA)、Loan Syndications and Trading Association (LSTA) "Green Loan Principles 2023"
<https://www.lsta.org/content/green-loan-principles/>

⁵ International Capital Market Association (ICMA) "Green Bond Principles 2021"
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/green-bond-principles-gbp/>

⁶ 環境省 「グリーンローンガイドライン 2024 年版」
<https://www.env.go.jp/content/000062348.pdf>

⁷ 環境省 「グリーンボンドガイドライン 2024 年版」
<https://www.env.go.jp/content/000062348.pdf>

I. 第三者意見の位置づけと目的

本第三者意見書は、川崎市が 2025 年 3 月に策定した資金使途特定型の「川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワーク」(本フレームワーク) について、以下の関連原則類への適合性を確認することを目的としている。

ファイナンスの種類	原則類
トランジションファイナンス (グリーンファイナンス)	【CTFH 等】 ● 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 ● クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針 【GLP 等】 ● グリーンローン原則 ● グリーンボンド原則 ● グリーンローンガイドライン ● グリーンボンドガイドライン

II. 川崎港の脱炭素化に向けた取組について

1. 背景

1-1. 日本の脱炭素におけるカーボンニュートラルポートの役割

近年、地球温暖化が深刻化する中で、世界各国が脱炭素社会の実現に向けた取組を推進している。日本政府は温室効果ガス削減目標（2030 年度 46%削減（2013 年度比）、2050 年度カーボンニュートラル）を、パリ協定における 2℃未満より十分低い気温上昇に抑えることを想定して 2021 年に設定された。さらに、2025 年 2 月、地球温暖化対策計画が改定され、2035 年度、2040 年度の温室効果ガスを 2013 年度からそれぞれ 60%、73%削減する目標が盛り込まれた。

海外の輸出入等の拠点となる港湾は発電所や製油所、鉄鋼、化学工業など日本の CO₂ 排出量の約 6 割を占める産業の多くが立地しており、日本の目標達成のためには、港湾における脱炭素が重要である。国土交通省では、水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポート（CNP）を形成し、日本全体の脱炭素社会の実現を目指している。

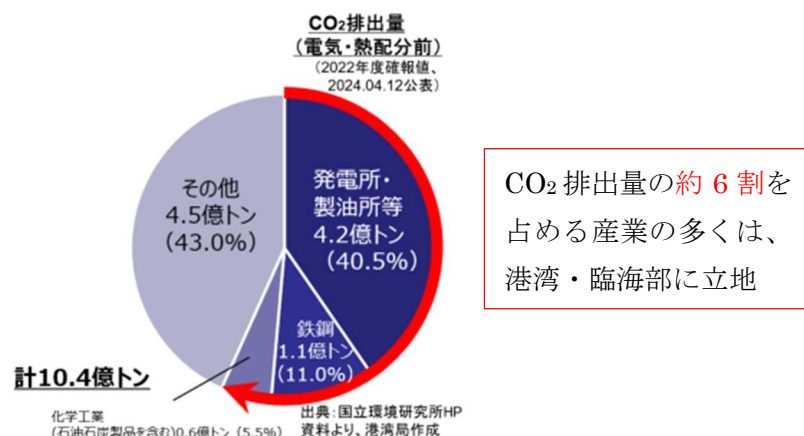


図 1 日本の CO₂ 排出量における産業の割合⁸

1-2. 川崎市の脱炭素に係る取組

川崎市は、国の地球温暖化対策計画に即して策定した川崎市地球温暖化対策推進基本計画（2022 年 3 月改訂）において、市域全体目標として温室効果ガス排出量を 2030 年度の時点で 2013 年度比 50%以上の削減、2050 年までに実質ゼロを目指している。目標に向けて 40 の施策を掲げ、「港湾・物流活動の CO₂ 削減に向けた取組の推進」を施策の 1 つに挙げている。川崎市の温室効果ガス排出量は政令市において最も多く、排出量のうち川崎臨海部が占める割合は約 7 割となっている。このような背景から、川崎市は川崎臨海部のカー

⁸ 国土交通省 ウェブサイト
https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000054.html

ボンニュートラルを目指す「川崎港港湾脱炭素化推進計画」を策定している。

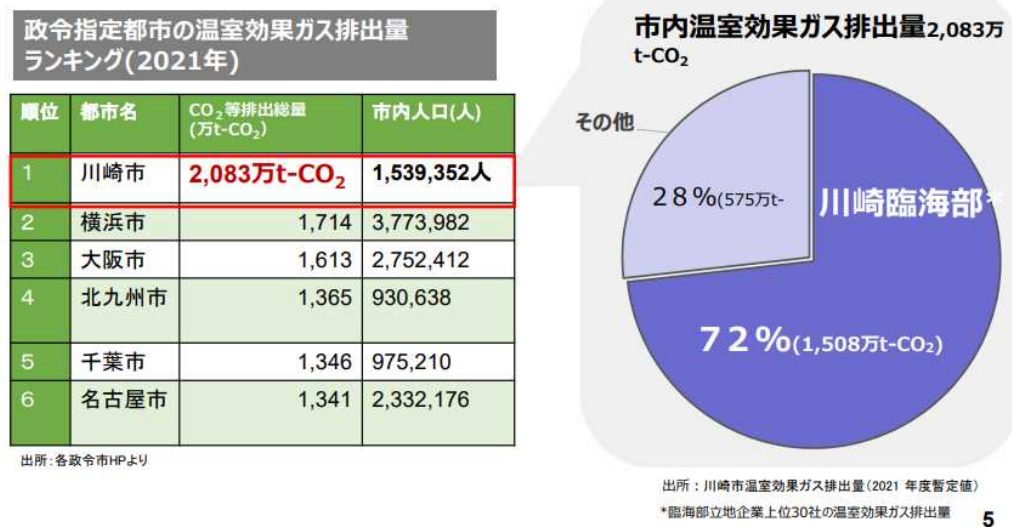


図 2 川崎市内温室効果ガス排出量に占める川崎臨海部の割合⁹

2. 川崎臨海部の脱炭素化

2-1. 川崎港の概要

川崎港は、国際戦略港湾として東京港及び横浜港とともに京浜港を形成し、京浜工業地帯の中核を担う工業港として、産業活動や市民生活を支えている。

2022年の取扱貨物量は川崎港全体で約6,852万トンとなっており、全国125港湾の中で10番目と上位に位置している。取扱貨物の種類としては、LNG、原油、石炭などのエネルギー資源が多くを占め、特にLNG・原油の輸入量は国内輸入量の約1割を占めている。これは川崎港が石油化学コンビナートを有し、製鉄、電力関連の企業が多く立地していることによる。

また、川崎臨海部は、国内最大級の水素配管網が敷設され、日常的に生産活動に利用されており、国内の約10分の1に相当する水素需要量を有し、供給されている。そのため、水素を電気や熱に変換して利用する燃料電池や水素ステーション関連機器等の技術を有する水素関連企業が集積している。

⁹ 川崎カーボンニュートラルコンビナート構想

<https://www.cckawasaki.jp/kwccca/event/coastalforum/20250123ezaki.pdf>

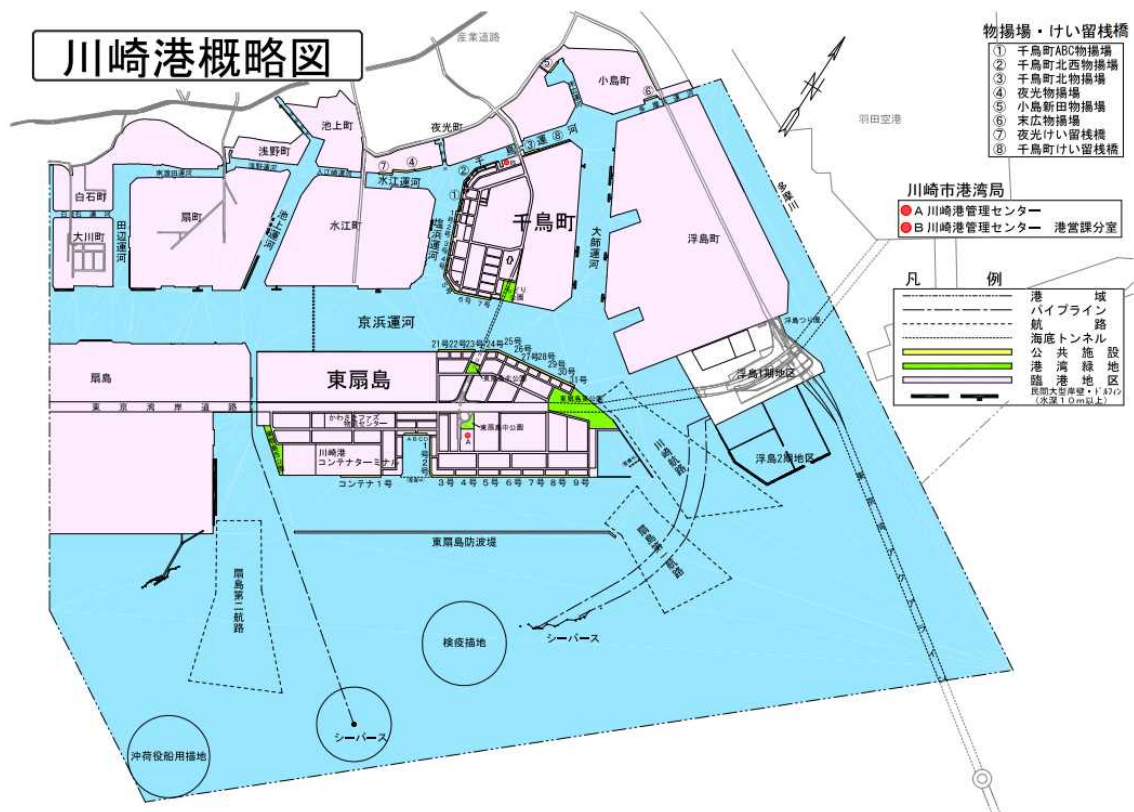


図 3 川崎港概略図¹⁰

2-2. 川崎港港湾脱炭素化推進計画

2-2-1. 川崎港港湾脱炭素化推進計画の位置づけ

川崎市は、港湾法 50 条の 2 の規定に基づく港湾脱炭素化推進計画として、川崎臨海部において CNP の形成を推進するための具体的な取組について定め、温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを目指す「川崎港港湾脱炭素化推進計画」(CNP 形成計画)を 2023 年 9 月に策定(2024 年 3 月改訂)している。

¹⁰ 川崎市 令和 5 年川崎港の港勢

https://www.city.kawasaki.jp/580/cmsfiles/contents/0000172/172173/0_R05kousei.graph.pdf

CNP 形成計画は、「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」や「川崎カーボンニュートラルコンビナート構想」等の計画・構想のうち、川崎臨海部におけるカーボンニュートラル化に向けた方針を具体化する計画として策定されている。



図 4 川崎港港湾脱炭素化推進計画の位置づけ¹¹

2-2-2. 川崎港港湾脱炭素化推進計画の目標

CNP 形成計画の対象範囲は「港湾ターミナルにおける活動及び川崎臨海部における事業活動」と定めており、川崎臨海部全体が対象となっている。対象範囲における温室効果ガス排出量の推計結果は以下の通りである。

対象	区分	温室効果ガス排出量 (t-CO ₂)	
		2013 年度 (基準年度)	2020 年度 (算定直近年度)
港湾ターミナルにおける活動	コンテナターミナル	971	2,135
	在来埠頭 (公共)	256	263
	公共ターミナル 計	<u>1,227</u>	<u>2,398</u>
	専用ターミナル		
川崎臨海部における事業活動	立地企業	18,283,131	15,925,610
	港湾ターミナルを出入りする車両及び停泊中の船舶	56,195	68,580

¹¹ 川崎市 川崎港港湾脱炭素化推進計画
<https://www.city.kawasaki.jp/580/cmsfiles/contents/0000125/125613/honbun240312.pdf>

	公共港湾施設等	1,760	1,551
	事業活動（専用ターミナル含む） 計	<u>18,341,086</u>	<u>15,995,741</u>
合計		<u>18,342,313</u>	<u>15,998,139</u>

i. 温室効果ガス削減目標等

温室効果ガス削減目標は、川崎市地球温暖化対策推進基本計画を踏まえ、2050 年までに実質ゼロとし、また、2030 年度の時点で 2013 年度比 50%以上の削減を目指している。さらに、港湾管理者としては、率先して温室効果ガスの削減に取り組むこととし、港湾管理者排出分は 2030 年度までに 2013 年度比で 90%以上削減することを目指している。

目標名		短中期 (2030 年度)	長期 (2050 年)
温室効果ガス削減目標 (2013 年度比)	計画全体	50%以上削減	実質ゼロ
	港湾管理者 排出分	90%以上削減	実質ゼロ

ii. 水素等の供給目標

川崎臨海部では、現在、国内需要量の約 1 割に相当する約 14.9 万 t/年（1 日当たり約 408t）の水素が供給されている。また、川崎市は立地企業等へのアンケート調査等により、水素需要が 2050 年までの長期において、川崎臨海部、横浜及び羽田エリアにおける 2050 年の水素需要を約 2,300t/日と推計している。

	長期 (2050 年)
水素需要の推計	約 2,300 t / 日

2-2-3. 川崎港のカーボンニュートラルに向けた方針

i. 水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成

川崎臨海部は、火力発電所や水素関連企業等が集積していること、国内最大級の水素配管網が敷設されていることなど、水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点として、優れたポテンシャルを有している。CNP 形成計画は、このような川崎臨海部の強みを活かし、海外や地域の CO₂ フリー水素等から、モビリティ燃料や電気等を製造し、首都圏に供給するカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点を形成することを川崎臨海部として目指し、海外からの輸入水素等の取扱拠点の形成に向けた取組や、水素配管を活用した水素供給体制の構築に向けた取組、LNG 火力発電等における水素への転換に向けた取組などを推進していくこととしている。水素供給拠点については、川崎臨海部を受入地として、グリーンイノベーション基金を活用した日本初の大規模水素サプライチ

エーの構築に向けた実証事業が実施されている。

水素供給拠点として位置づけられる扇島地区は、JFE スチール東日本製鉄所（京浜地区）が事業活動を行っていたが、国内最適生産体制の構築に向けた構造改革の実施に伴い、2023 年 9 月に高炉等上工程（川崎市側）を休止することを公表し、川崎市と土地利用に関する協定を締結して土地利用の検討を進めている。JFE ホールディングスは、高炉休止後の土地利用構想「OHGISHIMA2050」を発表し、国の重点課題の解決に資する公共・公益性の高い土地利用への転換を図り、次の 100 年を担う新たな産業の立地や雇用の創出を通じて、地域・社会の持続的発展に貢献することを目指している。具体的には、先導エリアの港湾機能を活かした水素供給拠点等の導入とアクセスの飛躍的な向上をトリガーに、地区全体のカーボンニュートラル化とイノベーションを促進する。共創エリアでは、行政・企業など共に最先端の未来空間を実現し、その中心軸として次世代インフラを備えた共用空間である「シェア型都市空間」を配置し、両サイドに次世代の産業や施設等の集積を図る「次世代産業・複合開発ゾーン」を配置する。また、高炉休止に伴う同社や取引先関連事業者の雇用や経営への影響に関して、川崎市は求職者向け支援施策や合同企業説明会等のサポートを行った。

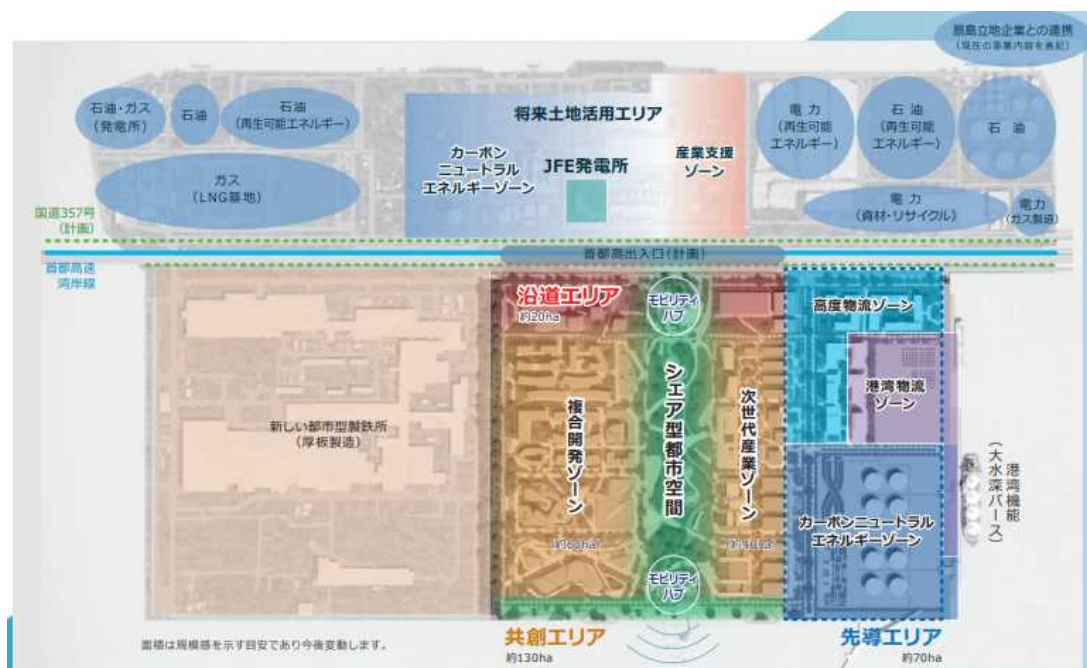


図 5 扇島地区土地利用ゾーニング¹²

ii. 川崎臨海部の面的・効率的なカーボンニュートラル化

川崎港は、川崎臨海部では、既に多くの配管等が敷設され、企業同士が繋がっており、エネルギーや熱、原料など様々な物質が融通しやすいコンビナート機能が実装されている。

¹² JFE ホールディングス株式会社 OHGISHIMA2050
<https://www.jfe-holdings.co.jp/uploads/230907.pdf>

CNP 形成計画は、このような川崎臨海部の強みを活かし、設備の高効率化などの個社の取組に加え、電気や熱などのエネルギー利用を地域で最適化するとともに、CCUS サプライチェーンの形成に取り組むことで、立地競争力のある産業地域を目指している。さらに、物流倉庫や船社、運送事業者等による脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を積極的に推進しサプライチェーン全体のカーボンニュートラル化を求める荷主から選ばれる港を目指す。

2-2-4. 川崎港港湾脱炭素化促進事業

川崎市は、CNP 形成計画の目標に貢献する事業として、港湾脱炭素化促進事業（促進事業）を特定している。

CNP 形成計画に位置づけられた促進事業は、実施主体（事業者名）、取組内容、規模、実行年度、熟度（構想段階、計画段階、実施段階）、温室効果ガス削減・吸収量等が記載されており、同計画内で公表されている。

対象	区分	実施主体	位置	取組内容 (事業名)	規模	年度	熟度 ^{注2}	温室効果 ガス削減・ 吸収量 (t-CO ₂ /年)	備考
港湾ターミナルにおける活動 ^{注1}	コンテナターミナル	東洋埠頭株式会社	東扇島地区	ハイブリッド型トランスファークレーン(RTG)の導入	2基	2022年度	実施段階	45	—
				ハイブリッド型トランスファークレーン(RTG)のFC化		※	構想段階	566	
				その他機械のFC・EV化等を通じたCN化		1式			
		(港湾管理者) 川崎市	東扇島地区	トランスファークレーンの電動型(RMG)としての更新	3基	※	計画段階		※既存のRMGの稼働状況等を踏まえ実施する。
		川崎臨港倉庫埠頭株式会社※		CO ₂ フリー電力の導入		2022年度	実施段階		※港湾管理者が管理する施設の指定管理者として実施する。
		(港湾管理者) 川崎市		照明LED化	1式	~2030年度	実施段階	1,524	—
		川崎臨港倉庫埠頭株式会社※	管理棟等	CO ₂ フリー電力の導入		2022年度	実施段階		※港湾管理者が管理する施設の指定管理者として実施する。

図 6 川崎港 港湾脱炭素化促進事業（一部抜粋）¹³

¹³ 川崎市 川崎港港湾脱炭素化推進計画

<https://www.city.kawasaki.jp/580/cmsfiles/contents/0000125/125613/honbun240312.pdf>

また、CNP 形成計画では脱炭素化促進事業に関するロードマップが策定されている。ロードマップでは、設備の高効率化や低炭素燃料への転換、輸送効率化や低炭素船舶の導入等の推進などによって、2030 年度の目標達成が示されている。2050 年カーボンニュートラルに向けては、地域最適な電力・熱のカーボンニュートラル化に向けた取組、設備等のカーボンニュートラル化に向けた取組、車両・停泊中の船舶のカーボンニュートラル化に向けた取組、CCUS 導入等を織り込むことで、脱炭素化技術が化石燃料にロックインせず、最終的に GHG 排出量を実質ゼロとするための取組方針が示されている。

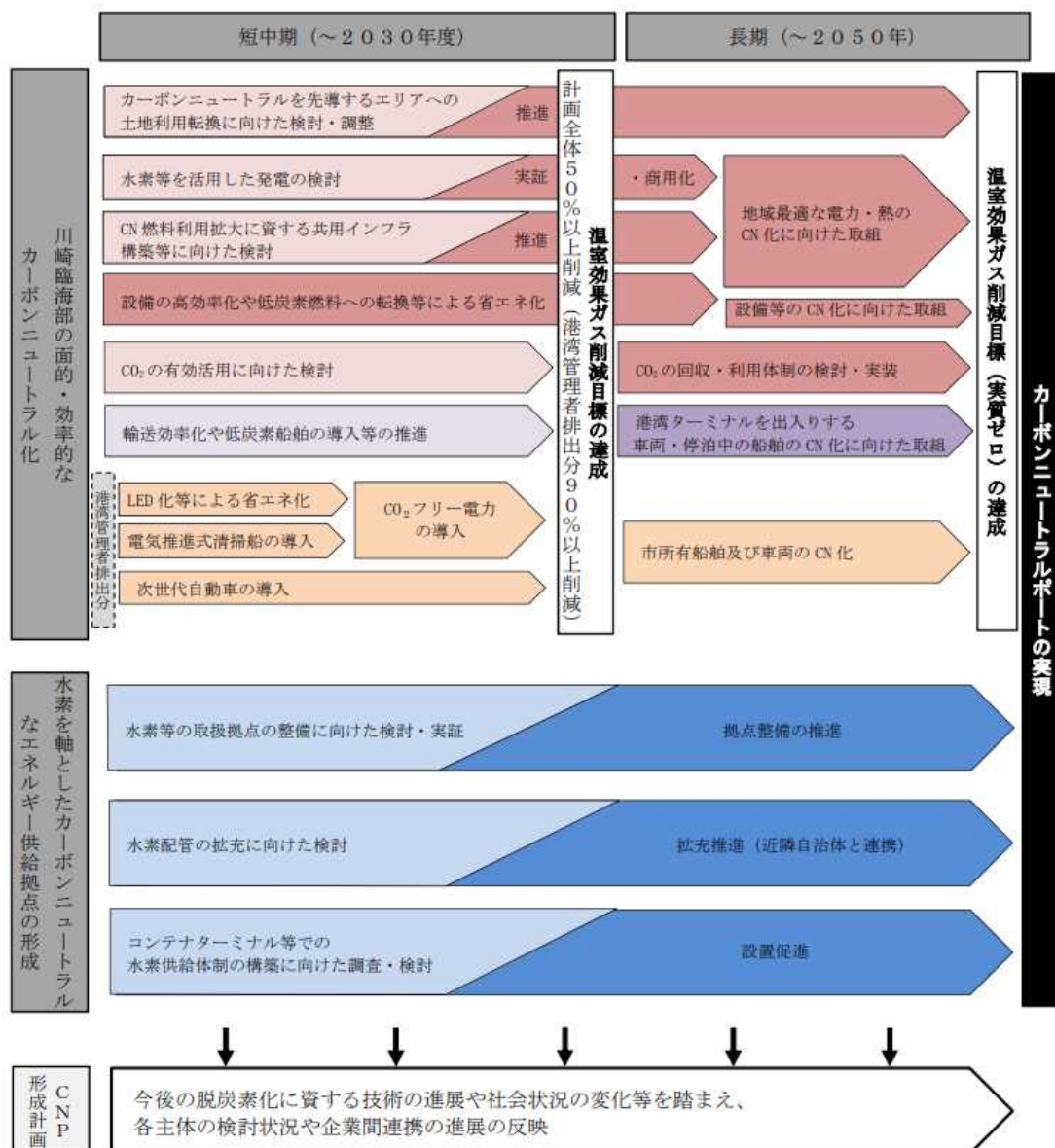


図 7 川崎港 港湾脱炭素化促進事業 ロードマップ¹⁴

¹⁴ 川崎市 川崎港港湾脱炭素化推進計画

<https://www.city.kawasaki.jp/580/cmsfiles/contents/0000125/125613/honbun240312.pdf>

2-3. 川崎港の脱炭素化推進体制

川崎市は、川崎臨海部（川崎港）におけるカーボンニュートラルポートの形成を進めるため、官民が参加する「川崎港カーボンニュートラルポート形成推進協議会」（CNP 形成推進協議会）を設置している。CNP 形成推進協議会の会長は川崎市長が務め、テーマごとに部会等を設置して議論を行っている。

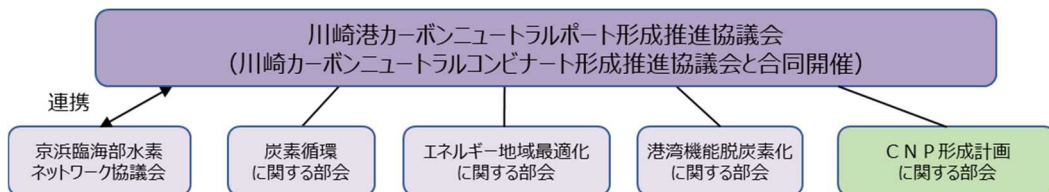


図 8 川崎港カーボンニュートラルポート形成推進協議会と部会¹⁵

目標の進捗管理を行うための部会として、CNP 形成計画に関する部会を設置しており、促進事業の推進にあたっての課題等を確認し、その解決に向けた方策を検討・実施を行っている。進捗管理にあたっては、アンケート調査を年次で実施して目標達成状況を確認している。

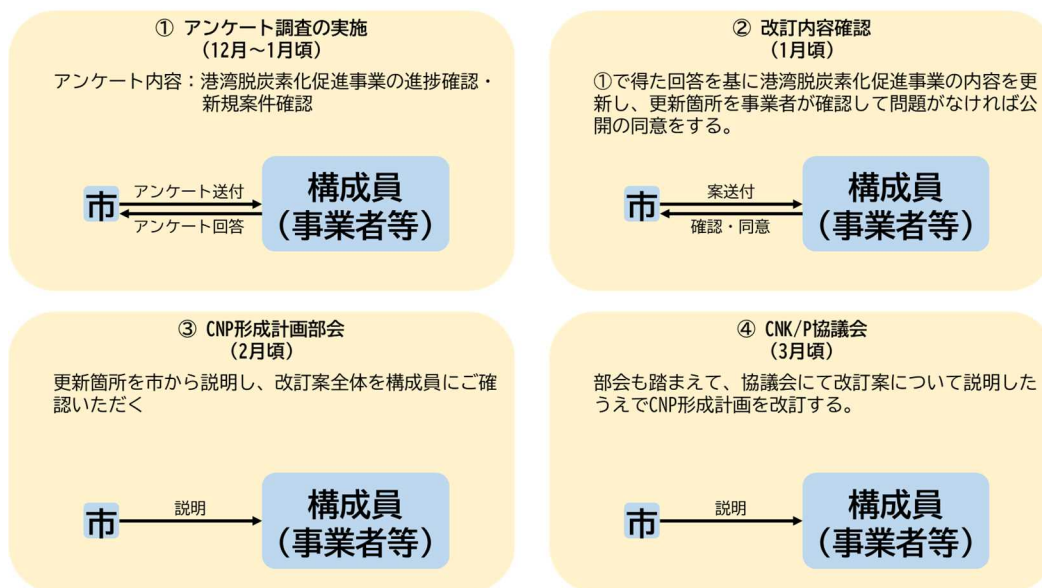


図 9 CNP 形成計画に関する部会における事業進捗確認の流れ¹⁶

促進事業の追加等、年次で CNP 形成計画は更新を予定しており、更新にあたっては CNP 形成推進協議会にて協議の上、川崎市内部で稟議に諮り、川崎市長が最終承認をしている。

¹⁵ 川崎市 川崎港港湾脱炭素化推進計画

<https://www.city.kawasaki.jp/580/cmsfiles/contents/0000125/125613/honbun240312.pdf>

¹⁶ 川崎市提供資料

III. 本フレームワークの概要

1. 本フレームワーク作成の目的

本フレームワークは、川崎市が構築した独自のフレームワークで、「CNP 形成計画が対象範囲とする事業活動を行い、かつ CNP 形成推進協議会に所属する事業者」（事業者）がグリーン／トランジションファイナンスでの資金調達に際し活用できる共通の枠組みである。川崎市は中堅中小企業等を含めたすべての川崎臨海部に所在する事業者等が本フレームワークを利用可能な枠組みを策定することで、事業者が自らフレームワーク策定をせずともグリーン／トランジションファイナンスでの資金調達等を迅速に実施することが可能となる。川崎市は、本フレームワークにより、企業の脱炭素に向けた取組への設備投資等を促進させ、CNP 形成計画の目標達成に向けて取組を推進することを企図している。

2. 本フレームワーク運営体制

川崎市は、事業者が本フレームワークを利用する場合、資金使途となる事業がグリーン／トランジションプロジェクト適格であることを、予め第三者評価機関により適格性が確認された適格事業リストと突合することで確認する。事業が適格であると判断された場合、事業者は GLP 等の 4 原則の対応状況を所定の様式によって資金供給者と共に確認し、その結果を川崎市に報告する仕組みとしている。川崎市は、所定の様式を使った GLP 原則に係る充足状況の確認後、グリーン／トランジションファイナンスとしての資金調達を承認する。

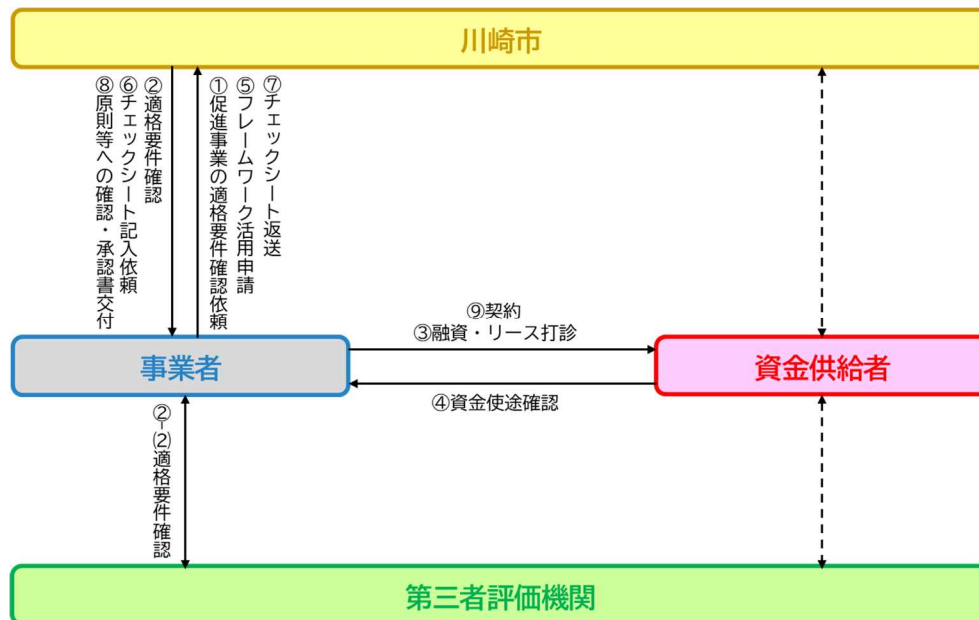


図 10 本フレームワーク活用承認までの流れ¹⁷

3. トランジション戦略

本フレームワークでは、CNP 形成計画を川崎港及び川崎臨海部に所在するすべての事業

¹⁷ 川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワーク

所等のネットゼロに向けた移行戦略としている。同戦略に基づく中長期の目標設定及び具体的な投資計画（施策）等については、「Ⅱ-2 川崎臨海部の脱炭素化について」に記載の通りである。脱炭素化に向けた推進体制として、川崎市は川崎市長を会長とする CNP 形成推進協議会を設置し、部会において目標に向けた課題等を確認し、その解決に向けた方策を検討・実施する。

4. 調達資金の使途

本フレームワークは、川崎臨海部における CNP 形成計画で記載された促進事業を資金使途として定めている。グリーン／トランジションファイナンスで調達された資金等は、以下の適格クライテリアに関連するプロジェクトに対する新規支出及び既存支出のリファイナンスに充当することとしている。なお、既存支出のリファイナンスについては、原則としてグリーン／トランジションファイナンスの資金等調達から遡って 3 年以内に実施した支出に限っている。

ICMA 適格分類	適格クライテリア
エネルギー効率	・高効率機器の導入（冷凍冷蔵設備、空圧機、空調設備、変圧器等） ・照明 LED 化 ・プロセスの高効率化 ・作業機械、作業船の電動化、低炭素燃料（バイオ燃料等）の導入
再生可能エネルギー	・太陽光発電設備の導入 ・廃棄物発電設備の導入 ・CO₂ フリー電力の導入
クリーン輸送	・環境性能の高いトランスファークレーン（ハイブリッド型、FC 化、EV 化） ・環境に配慮した内航船（ゼロエミッション船、連携型省エネ船、LNG/メタノール燃料船等） ・物流システムの効率化 ・モーダルシフトの推進 ・電動車の導入（EV、FCV、PHEV、HV） ・充電設備、水素ステーションの導入
環境適応商品、環境に配慮した生産技術及びプロセス	・電動化又は水素・アンモニア・バイオ燃料等への燃料転換 ・CO₂・廃熱回収関連設備の導入 ・水素混焼・専焼発電設備の導入 ・LNG 火力の高効率化 ・プラスチックごみの資源化 ・水素等の取扱拠点の整備（輸送・貯蔵・配管等）

本フレームワークは、本フレームワークに基づきグリーン／トランジションプロジェクトを実行する事業者が、充当事業による環境・社会への負のインパクトのうち、重大なリスクに対する緩和策・回避策を実施すること、又はその計画を立てることを定めている。当該重大なネガティブインパクト及びその緩和策・回避策について、事業者は資金等供給者及び川崎市に、所定の様式又はウェブサイト等を用いて報告する。

具体的には、川崎市は ICMA 適格分類毎にあらかじめネガティブな影響の例とその緩和策・回避策を以下の通り特定している。事業者は、自身の資金等充当対象事業が以下から発現し得るネガティブな影響を特定し、その緩和策・回避策について川崎市に説明することが求められる。また、川崎市があらかじめ想定したネガティブな影響事例以外に重大なネガテ

ィブな影響がある場合は、その緩和策・回避策も説明することとしている。

ICMA 適格分類	ネガティブな影響の例
エネルギー効率	・工事に伴う騒音、振動、光害など周辺への悪影響、アスベスト等の有害廃棄物の飛散 ・交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響 ・通信技術等の運用時を含むライフサイクル全体におけるエネルギー使用量の増加等
再生可能エネルギー	・土地造成や自然斜面への設置による地表面の浸食等による崩壊、濁水の発生、パワーコンディショナ等の附帯設備からの騒音等 ・パネルの反射光による影響 ・景観への悪影響 ・土地の改変による重要な動植物の生息・生育環境の縮小 ・発電設備の放置・不適正処理による悪影響、埋立処分の増加 ・バイオマス燃料のライフサイクル全体における温室効果ガス排出量の増加、施設や搬入用車両からの排ガスによる大気汚染、違法伐採、泥炭地開発等の土地利用変化や間接的土地利用変化等の燃料生産地における環境への悪影響、施設からの排水による水質汚濁、温排水による海域生態系への悪影響、騒音、燃料保管時の悪臭、食料競合等
クリーン輸送	・大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ・不適切なレアメタル等の金属の採掘・使用・廃棄による環境への悪影響 ・特定の場所、時間帯に集中することによる騒音・振動・大気汚染等の増加 ・事業拠点付近における騒音・廃棄物等
環境適応商品、環境に配慮した生産技術及びプロセス	・大規模な土地造成に伴う生態系への悪影響 ・ライフサイクル全体における温室効果ガス排出量の増加 ・製品の製造段階において使用される有害物質の漏えい ・不適切なレアメタル等の金属の採掘・使用・廃棄による環境への悪影響 ・事業による自然環境・生態系への影響など、他の環境要素への悪影響 ・水素、アンモニア等の燃料に関連する事業の場合は、ライフサイクル全体における温室効果ガス排出量の増加 ・ゼロエミッション船に関する事業の場合は、アンモニア燃料の燃焼時に亜酸化窒素が発生した場合の環境への悪影響等

緩和策・回避策
・国もしくは川崎市で求める環境関連法令等の遵守、必要に応じた環境への影響調査の実施により、環境・社会的リスクの低減を図ること ・その他の適切な対応

5. プロジェクトの評価及び選定プロセス

本フレームワークに基づき調達した資金等の使途となる個別のグリーン／トランジションプロジェクトは、予め JCR が適格性を確認している。また、本フレームワーク策定時点で具体的な事業内容が確定していない事業については、詳細が固まり次第、第三者評価機関が追加的にその適格性を確認し、適格事業リストを更新する仕組みとなっている。

CNP 形成計画は促進事業の追加・進捗確認のために年次で更新を予定しており、更新にあたっては CNP 形成推進協議会にて協議の上、川崎市内部で稟議に諮り、川崎市長が最終承認することとなっている。

6. 調達資金の管理

川崎市は、以下の項目の充足状況を、所定の様式によって事業者を確認することとなっている。

- ① 電子ファイル等を用いて資金管理すること
- ② 調達資金等の追跡管理体制として、責任者、レポーティングラインの明確化等がなされていること
- ③ 調達資金等の充当等の計画が確立されていること
- ④ 資金等調達に係る契約書等の文書の保管方法・期限が確立されていること
- ⑤ 未充当資金が一時的に発生した場合における運用方法が確立されていること
(例：現金又は現金同等物による管理)

7. レポーティング

本フレームワークでは、レポーティング体制について、以下の通り定めている。

【ローン又はリースの場合】

事業者は資金充当等の状況及びインパクトに関するレポーティングの内容を金融機関又はリース会社に対して、所定のレポーティングフォーマットを用いて報告する。

【ボンドの場合】

事業者のウェブサイトにてレポーティング内容を開示する。

また、事業者は金融機関等に提出するレポーティングと同じ内容を川崎市に年次で報告する。川崎市は、各事業者の情報をとりまとめて、年次で川崎市のウェブサイトにて開示する。

なお、各グリーン／トランジションファイナンス等が GLP 等に基づいて実行されているか確認するため、川崎市は第三者評価機関の年次レビューを受け、透明性を確保する。

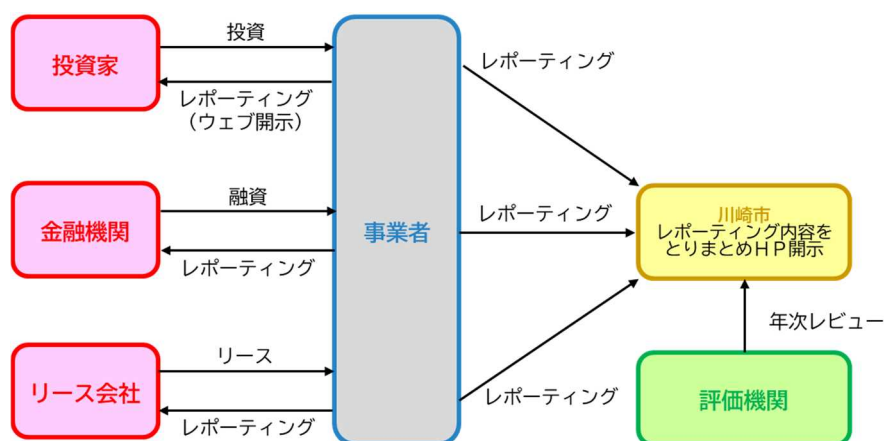


図 11 本フレームワークのレポーティングの流れ¹⁸

¹⁸ 川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワーク

事業者の資金充当等の状況及びインパクトに関するレポーティングの内容については、以下の通り。

① 資金充当状況等に関するレポーティング

資金充当状況に関して、事業者は調達資金が全額充当されるまで年 1 回（全額充当後は少なくとも 1 回報告）、図 11 の通り報告する。報告内容は以下の通り。

- ・ 適格クライテリア毎の充当金額
- ・ 未充当金額及び運用方法
- ・ 調達資金のうちリファイナンスに充当された部分の該当額（又は割合）

資金充当完了後も、資金使途の対象となるプロジェクトに当初の想定と異なる事象が発生した場合、当該事象及び未充当資金の発生状況や再充当の状況等に関し、速やかに報告又は開示する（ローン又はリースの場合は金融機関又はリース会社に報告し、ボンドの場合はウェブサイト等で開示する）。

② インパクト・レポーティング

対象プロジェクトのインパクト・レポーティングとして、資金調達者は調達資金が全額充当されるまで年 1 回（全額充当後は少なくとも 1 回報告）、守秘義務の範囲内においてプロジェクト概要及び以下の指標について資金供給者及び川崎市に対して図 11 の通り報告する。

ICMA 適格分類	指標例
エネルギー効率	・ CO ₂ 排出量の削減量 等
再生可能エネルギー	・ CO ₂ 排出量の削減量 等
クリーン輸送	・ CO ₂ 排出量の削減量 等
環境適応商品、環境に配慮した生産技術及びプロセス	・ CO ₂ 排出量の削減量・吸収量 ・ 水素供給量 等

IV. 関連原則類への適合性

トランジションファイナンスとは、気候変動への対策を検討している企業が、脱炭素社会の実現に向けて、長期的な戦略に則った温室効果ガス削減の取組を行っている場合にその取組を支援することを目的とした金融手法であり、CTFH 等で定める要素を満たした上で資金調達を行う動きを支援するための資金供給として位置づけられる。

本フレームワークは、中堅中小企業等を含めたすべての川崎臨海部に所在する事業者等が利用可能な枠組みであり、各事業者の取組が定められた CNP 形成計画をトランジション戦略としている。

トランジションファイナンスは、CTFH 等への適合性に加え、GLP 等への適合性が求められる。本項では、これら関連原則類への適合性を確認する。

1. CTFH 等への適合性

1-1. JCR の評価の視点

本項では、本フレームワークのトランジション戦略が CTFH 等の求める下記の 4 つの要素について適合していることを確認する。

要素 1：発行体の移行戦略とガバナンス

要素 2：企業のビジネスモデルにおける環境面の重要課題であること

要素 3：科学的根拠に基づいていること

要素 4：実施の透明性が担保されていること

1-2. JCR の評価

JCR は下記の通り、川崎臨海部の移行戦略が CTFH 等の求める 4 つの要素すべてに適合していることを確認した。

【要素 1】発行体の移行戦略とガバナンス

(1) 資金調達を行う発行体等は、気候変動緩和のための移行に関する戦略を有しているか。

川崎市は、CNP 形成計画において、川崎臨海部に所在する事業者及び港湾ターミナルにおける活動を行う事業者等の共通の目標として、以下の中長期の温室効果ガス排出削減目標を掲げている（再掲）。

目標名		短中期 (2030 年度)	長期 (2050 年)
温室効果ガス削減目標 (2013 年度比)	計画全体	50%以上削減	実質ゼロ

上記の目標に向けた川崎港の取組方針として、前項で詳述の通り、水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成をすることで LNG 火力発電等における水素への転換に向けた取組などを推進し、また、設備の高効率化、電気や熱などのエネルギー利

用の最適化、CCUS サプライチェーン形成等の面的・効率的なカーボンニュートラル化を推進する。

よって、川崎市は、川崎臨海部の事業者全体に係る気候変動緩和のための移行戦略を有していると言える。

(2) 資金調達にあたって「トランジション」のラベルを使うことが、発行体等が気候変動関連のリスクに効果的に対処し、パリ協定の目標達成に貢献できるようなビジネスモデルに移行するための戦略の実現に資することを目的としているか。

川崎臨海部は、石油化学コンビナートを中心とした日本有数の産業地域であり、エネルギーや製品の素材・原料を、首都圏を中心に広域的に供給する役割を担う、市民生活や産業活動にとって重要なエリアである。一方で、エネルギーや製品の素材・原料の製造プロセスで多くの CO₂ を排出しており、川崎市は、これまで化石燃料を大量に利用することで発展してきた川崎臨海部をカーボンニュートラル化させるため CNP 形成計画を策定している。

川崎市は本フレームワークによって、事業者のグリーン／トランジションファイナンスによる資金へのアクセスを容易にし、企業の脱炭素投資を促進するとともに、川崎臨海部及びコンビナートのカーボンニュートラルに向けた変革を実現することを目指している。

よって、本フレームワークは、川崎臨海部全体がパリ協定の目標達成に貢献できるようなビジネスモデルに移行するための戦略の実現に資することを企図している。

(3) トランジション戦略の実効性を担保するためのガバナンス体制が構築されているか。

川崎市は、同市が事務局で川崎市長を会長とする CNP 形成推進協議会を設置し、CNP 形成に向けてテーマごとに部会等を開催し議論を行っている。CNP 形成計画に関する部会では、目標の進捗管理を行っており、部会で課題等を確認し、その解決に向けた方策を検討・実施を行っている。進捗管理にあたっては毎年アンケート調査を実施して確認を行い、CNP 形成計画を年次で更新していく予定である。

よって、JCR は、川崎臨海部全体がトランジション戦略を着実に実行するための体制を整備していると評価している。

【要素 2】企業のビジネスモデルにおける環境面の重要課題であること

川崎市は、CNP 形成計画に基づき、物流倉庫や船社、運送事業者等と連携して脱炭素プロジェクトを創出するほか、港湾管理者が管理する港湾施設等においても、積極的なカーボンニュートラル化に取り組み、サプライチェーン全体のカーボンニュートラル化を求める荷主から選ばれる港を川崎臨海部として目指している。

また、川崎市内の温室効果ガス排出量のうち、川崎臨海部の占める割合は約 7 割であり、川崎市の目標を達成するためには川崎港における脱炭素化に向けた取組が特に重要である。加えて、川崎市は政令市において最も温室効果ガス排出量が多く、脱炭素化に取り組む意義

は大きい。

以上のことから、川崎臨海部がカーボンニュートラルに向けた取組を推進することは、川崎港の競争力を強化して川崎臨海部で事業活動を行う事業者の成長を促し、さらに川崎市全体の脱炭素化を大きく前進することになるため、事業者及び川崎市にとって最重要課題の一つであると JCR は評価している。

【要素 3】科学的根拠に基づいていること

トランジションのロードマップは、以下を満たしているか。

(1) 定量的に測定可能で、対象は Scope1、Scope2 をカバーしている (Scope3 が実現可能な範囲で目標設定されていることが望ましい)。

川崎臨海部の温室効果ガス排出量の推計にあたっては、港湾ターミナルにおける活動と川崎臨海部における事業活動を対象とし、川崎市条例の事業活動地球温暖化計画書・報告書制度、総合エネルギー統計及び地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度による報告値等を基に算出している。

したがって、川崎臨海部の温室効果ガス排出量の推計は全体をカバーしているものの、Scope1、Scope2、Scope3 の考え方をとっていないが、港湾管理者であり本フレームワークの策定主体である川崎市の事業活動を Scope1、Scope2 とすると、その目標設定（港湾管理者排出分：2030 年度に 2013 年度比で 90%以上削減、2050 年実質ゼロ）並びに促進事業は CNP 形成計画で示されている。また、Scope3 にあたる川崎臨海部全体の排出量については、上述の通り CNP 形成計画のトランジション戦略として開示されているほか、促進事業や 2050 年までのロードマップが示された計画となっている。

よって、CNP 形成計画は、対象とすべきスコープが適切にカバーされ、定量的に測定可能であると JCR は評価している。

(2) 一般に認知されている科学的根拠に基づいた目標設定に整合していること

日本政府は温室効果ガス削減目標（2030 年度 46%削減（2013 年度比）、2050 年度カーボンニュートラル）を、パリ協定における 2℃未満より十分低い気温上昇を抑えることを想定して 2021 年に設定された。日本政府が掲げた目標（削減率 2.7%/年）は IPCC の 1.5℃特別報告書で示された 1.5℃水準（2030 年までに 2010 年水準から約 45%減少；削減率 2.25%/年）に適合するように設定されている。

CNP 形成計画は、国の地球温暖化対策計画に即して策定する川崎市地球温暖化対策推進基本計画等のうち、川崎臨海部におけるカーボンニュートラル化に向けた方針を具体化する計画である。CNP 形成計画では、温室効果ガス削減目標 2030 年度 50%以上削減（2013 年度比）、2050 年度カーボンニュートラルを目指している。CNP 形成計画の目標は、削減率 2.9%/年であり、日本の目標を上回る目標設定である。

したがって、川崎市の目標は、パリ協定で要請されている 2℃未満より十分低い気温上昇

に抑える水準にあり、CTFH の要求水準を満たしていると JCR は評価している。

(3) 公表されていること（中間点のマイルストーン含む）

CNP 形成計画は、2023 年 9 月に策定され、川崎市のウェブサイトで公表されている。CNP 形成計画は、年次で改訂される予定であり、その都度ウェブサイトで公表されるため、透明性が高い。

(4) 独立した第三者からの認証・検証を受けていること

川崎臨海部の温室効果ガス排出量について、その特殊性から一般企業が受検するような第三者からの認証・検証は受けていない。一方で、川崎市では、環境の保全に関する重要事項を総合的かつ専門的に調査審議するため、川崎市環境審議会を設置しており、この審議会には学識経験者と市民で構成されている。環境審議会では市域全体の温室効果ガス排出量が年次で報告されている。川崎臨海部の温室効果ガス排出量は、市域全体から算出しており、温室効果ガス排出量算定担当部署以外の内外専門家による十分な統制を受けていると考えられ、第三者による確認がなされているとみなすことができると JCR は評価している。

以上のことから、川崎港の 2050 年カーボンニュートラルに向けた取組は、科学的根拠のある目標水準を満たしており、要素 3 における必要事項を満たしていると JCR は評価している。

【要素 4】実施の透明性が担保されていること

CNP 形成計画に位置づけられた促進事業は、事業者名、取組内容、規模、実行年度、熟度（構想段階、計画段階、実施段階）、温室効果ガス削減・吸収量等が記載されており、同計画内で公表されている。

以上より、川崎港は CNP の形成に向けて、具体的な対策を開示しており、透明性が高い実施計画になっていると JCR は評価している。

また、2024 年 3 月付の CNP 形成計画に定められた促進事業は、雇用への影響や気候変動以外の社会などに対する負の影響について、特定・管理・緩和策がとられる仕組みとなっていることを JCR は確認している。

公正な移行について、水素供給拠点として位置づけられる扇島地区では、事業者の高炉休止があったが、川崎市は求職者向け支援施策や合同企業説明会等を通じて支援を行っている。さらに土地利用転換によって雇用を創出し、地域の持続的発展に繋げ、市民生活を支えるとともに、社会課題解決を目指している。

化石燃料へのロックインの可能性について、促進事業では、LNG 火力発電所における水素燃料への転換、ボイラー・加熱炉・焼却炉等における水素又はアンモニアへの燃料転換、

荷役機械ではハイブリッド型から FC・EV 化などの取組が定められており、また、促進事業のロードマップにおいても電力・熱、設備、車両・停泊中の船舶等を順次カーボンニュートラル化させていくことが示されていることから、化石燃料へのロックインの想定がないことを JCR は確認している。

DNSH(Do No Significant Harm)の観点について、本フレームワークの資金使途は、後述の通り、環境への負の影響を回避するよう考慮して実行することを定めており、他の環境改善効果を有するプロジェクトに対して著しい損害を及ぼすことは想定されない。

以上より、本フレームワークは CTFH 等で求められる 4 要素を充足していると JCR は評価している。

2. GLP 等への適合性

2-1. 調達資金の使途

2-1-1. JCR の評価の視点

本項では、本フレームワークの適格クライテリアの設定について、以下の点を評価する。

- (1) 調達資金が明確な環境改善効果をもたらすグリーン／トランジションプロジェクトに充当されるか。
- (2) 資金使途において環境・社会への負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。
- (3) 持続可能な開発目標（SDGs）と整合しているか。

2-1-2. JCR の評価

本フレームワークでは、グリーン／トランジションプロジェクトとしての適格性を第三者評価機関が予め確認したものに調達資金が充当されることを定めている。また、CNP 形成計画の更新があり、促進事業の追加があった場合は、第三者評価機関の事業の適格性に関する確認を受け、必要に応じて本フレームワークの更新を行うこととしている。以上より、本フレームワークに基づき実行されるファイナンスは、すべて第三者評価機関による環境改善効果の確認が行われたうえでプロジェクトが実施される形となっており、明確な環境改善効果をもたらすグリーン／トランジションプロジェクトに調達資金が充当されると JCR は評価している。

予め本フレームワークで特定された資金使途の対象となるプロジェクトが有するネガティブな影響とその管理・緩和・回避策について、全体をカバーし適切に対応されたうえでプロジェクトが実施される項目が特定されていると JCR は評価している。また、川崎市が作成した所定の様式には、当該プロジェクトが該当するネガティブな影響とその緩和策・回避策が特定され、それらが貸付人等に対して説明されているか確認できる項目が含まれていることを JCR は確認している。なお、ネガティブな影響及び緩和策・回避策について、事業者側で判断ができない場合は、川崎市は川崎市が指定する第三者評価機関を紹介し、評価機関の確認を受けることを本フレームワークで定めている。以上より、JCR では、本フレームワークに基づき実行されるファイナンスは、環境改善効果を上回るような環境・社会的にネガティブな影響がないことを確認されたうえでプロジェクトが実施されると評価している。

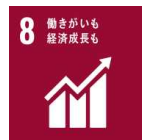
本フレームワークの資金使途の SDGs との整合性について、ICMA の SDGs マッピングを参考にしつつ、JCR では、以下の SDGs の目標及びターゲットに貢献すると評価した。



目標 7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに

ターゲット 7.2 2030 年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。

ターゲット 7.3 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。



目標 8：働きがいも 経済成長も

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。



目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう

ターゲット 9.1 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。

ターゲット 9.2 包摂的かつ持続可能な産業化を促進し、2030 年までに各国の状況に応じて雇用及び GDP に占める産業セクターの割合を大幅に増加させる。後発開発途上国については同割合を倍増させる。

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 11：住み続けられるまちづくりを

ターゲット 11.6 2030 年までに、大気の水質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。



目標 12：つくる責任 つかう責任

ターゲット 12.5 2030 年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。



目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.1 すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応力を強化する。

したがって、本フレームワークに基づく事業者が実施するプロジェクトに係る調達資金が、環境改善効果をもたらすグリーン／トランジションプロジェクトに充当される体制が構築されていると JCR は評価している。

2-2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

2-2-1. JCR の評価の視点

本項では、本フレームワークが定める資金使途の選定基準と、借入人／発行体に求めるファイナンスの実施体制について以下の点を評価する。

- (1) 本評価対象を通じて実現しようとする目標が妥当であるか。
- (2) 本評価対象の適格プロジェクト選定基準とその選定プロセスが妥当であるか。
- (3) (1)(2)の目標、基準、プロセスの概要が、貸付人等に関示されるか。

2-2-2. JCR の評価

目標について、本フレームワークは、CNP 形成計画の目標の達成を目指している。本フレームワークの資金使途は CNP 形成計画の促進事業であることが条件であり、促進事業は目標に貢献する事業であることから、本フレームワークによりグリーン／トランジションファイナンスを実行することは、CNP 形成計画の目標に整合的であると JCR は評価している。

本フレームワークの適格プロジェクトは、第三者評価機関によってグリーン／トランジションプロジェクトとしての適格性が確認された適格事業リストに含まれる促進事業が対象となっている。事業者が本フレームワークの活用申請を行う際、川崎市は調達資金の充当事業が適格事業リストに含まれているか確認する。川崎市による確認後、事業者は充当事業の適格性が確認されたことを貸付人等に報告する。そして、川崎市長が最終承認者のフレームワーク活用承認書を事業者に送付することとなっている。以上より、選定基準と選定プロセスは適切であると JCR は評価している。

上記の目標、基準、プロセスについては、本第三者意見書によって開示される。加えて、所定の様式を用いて貸付人等に対して説明が実施されたか確認できる体制となっていることを JCR は確認している。

したがって、本フレームワークに基づくファイナンスは、適切なプロジェクトの評価と選定のプロセスを経て実行される体制が構築されていると JCR は評価している。

2-3. 調達資金の管理

2-3-1. JCR の評価の視点

本項では、本フレームワークが求める借入人／発行体の調達資金の管理体制について以下の点进行评估する。

- (1) 本評価対象に基づき調達された資金が、確実にグリーン／トランジションプロジェクトに充当されるか。
- (2) 調達資金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。
- (3) 本評価対象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。
- (4) 適切な未充当資金の管理・運用方法となっているか。

2-3-2. JCR の評価

本フレームワークでは、調達資金の充当状況が容易に追跡管理できる体制として、電子ファイル等を用いて管理すること、責任者・レポーティングラインを明確にすること、資金調達に係る契約書類等の保管方法・期限を確立していることを求めている。また、資金充当計画が確立され、未充当が発生した場合の管理・運用方法も確立されていることを求めている。加えて、未充当資金の管理・運用方法については、事前に貸付人等に対して説明することも求めている。これら本フレームワークの要求事項は、事業者が記入する所定の様式で確認される。

川崎市は、年次で実施を予定している第三者評価機関のレビューにおいて、個別のファイナンスにおける調達資金管理の適切性について、評価を受ける予定である。

したがって、本フレームワークに基づくファイナンスは、適切な調達資金管理体制が整備されたうえでファイナンスが実行される体制が構築されていると JCR は評価している。

2-4. レポーティング

2-4-1. JCR の評価の視点

本項では、本フレームワークが求める借入人／発行体のレポーティング体制について、以下の点を評価する。

- (1) 本フレームワークに基づく資金調達前後での貸付人等への開示体制が、詳細かつ実効性のある形で計画されているか。

2-4-2. JCR の評価

資金の充当状況に係るレポーティングについて、川崎市は本フレームワークにおいて、事業者が本フレームワークで定めた項目を年次で、ローン又はリースの場合は貸付人等に報告、ボンドの場合は一般に開示することを定めている。また同様に、資金使途の対象となるプロジェクトに大きな状況の変化があった場合には、速やかに報告（又は開示）を行う予定であることを本フレームワークで定めている。

環境改善効果に係るレポーティングについて、川崎市は本フレームワークにおいて、事業者が本フレームワークに定める内容を年次で報告又は開示することを定めている。開示項目には、CO₂排出量の削減量、水素供給量等の定量的指標が含まれている。

また、川崎市は、年次で実施を予定している第三者評価機関のレビューにおいて、個別のファイナンスにおけるレポーティングの状況について、評価を受ける予定である。

したがって、本フレームワークに基づくファイナンスは、適切なレポーティング体制が整備されたうえでファイナンスが実行される体制が構築されていると JCR は評価している。

レポーティング体制について、本フレームワークでは貸付人等に対する報告等のほかに、川崎市への報告も定めている。事業者による川崎市への報告は、貸付人等への報告と同様に、所定のレポーティングフォーマットを用いて行われる。川崎市は、各事業者からの提出をとりまとめ、開示可能な範囲で、事業者名、取組内容、CO₂排出削減量・吸収量等を公表する予定である。

V. 結論

以上の考察から JCR は、本フレームワークが CTFH 等で求められる 4 要素を満たし、GLP 等で求められる 4 原則を充足した形で実施体制が構築されていることを確認した。したがって、本フレームワークを活用して実行されるファイナンスが関連原則類に適合していると JCR は評価している。

(担当) 梶原 敦子・新井 真太郎・稲村 友彦・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）が付与し提供する第三者意見は、川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワークで定められたグリーンローン及びトランジションローンに係る方針を評価対象として、JCR の定義するグリーンプロジェクト又はトランジションプロジェクトへの適合性ならびに資金使途等にかかる管理、運営及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す。したがって、当該方針に基づき実施される借入等の資金使途の具体的な環境改善効果及び管理・運営体制・透明性評価等を行うものではなく、JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、当該フレームワークに基づき実施された個別債券又は借入等が環境又は社会に及ぼす改善効果を証明するものではなく、環境改善効果・社会的便益について責任を負う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、川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワークにより調達される資金の環境改善効果・社会的便益について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。

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

本第三者意見を提供するうえで JCR は、ICMA、APLMA、LMA、LSTA 及び金融庁・経済産業省・環境省が策定した以下の原則及びガイドを参照しています。

- ・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
- ・金融庁・経済産業省・環境省 クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針
- ・グリーンローン原則
- ・グリーンボンド原則
- ・グリーンローンガイドライン
- ・グリーンボンドガイドライン

3. 信用格付業にかかる行為との関係

本第三者意見書を提供する行為は、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

本文書に記載された情報は、JCR が、事業主体または調達主体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、本第三者意見書は 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。

■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