

みずほサステナビリティ・リンク・ローン PRO 評価書

評価対象：株式会社 IDOM 様向け

みずほサステナビリティ・リンク・ローン PRO

2023年3月17日
株式会社みずほ銀行

本評価書は、みずほサステナビリティ・リンク・ローン PRO※（以下、「みずほ SLL」という）の実施にあたり、株式会社みずほ銀行（以下、「みずほ」という）が借入人 株式会社 IDOM（以下、「当社」という）とのエンゲージメントを通じ、みずほ SLL のフレームワークの適切性について、サステナビリティ・リンク・ローン原則（2021 年 5 月版※¹）および環境省によるグリーンローンおよびサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2020 年度版のサステナビリティ・リンク・ローンに期待される事項に照らして評価を行った。

なお、みずほ SLL とそのフレームワークがサステナビリティ・リンク・ローン原則に適合していること、およびみずほにおけるみずほ SLL の実施体制が強固であることについて株式会社格付投資情報センターによりセカンドオピニオンを取得している。

※1 ローン・マーケット・アソシエーション（LMA）、アジア太平洋ローン・マーケット・アソシエーション

（APLMA）並びにローン・シンジケーション&トレーディング・アソシエーション（LSTA）が作成（1）KPI 選定の妥当性(取り組み背景、マテリアリティとの関係等)

1. 評価結果：SLL 原則への適合性

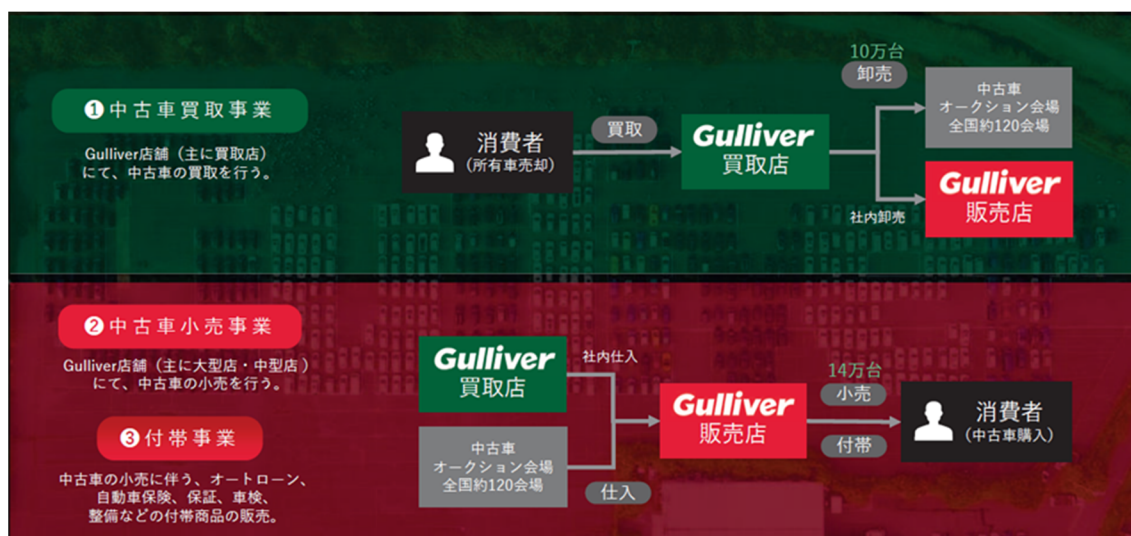
評価対象は、サステナビリティの促進ならびに環境・社会的インパクトにつながっていることを含め、後述の考察の通り、みずほ SLL フレームワーク上で定められた要件を充足しており、サステナビリティ・リンク・ローン原則に適合していると評価した。

2. 株式会社 IDOM（借入人）の概要

（1）事業概要

- ・当社は 1994 年に設立、中古車買取事業を中心に展開。2014 年より業容拡大に伴い中古車小売事業にも進出、さらに 2020 年からは整備工場を併設した大型の中古車販売店の展開を本格化。オートローン、自動車保険等の中古車小売に伴う付帯事業の拡大に取り組んでいる。

【国内コア事業の流通フロー】



出典：株式会社 IDOM

- ・当社店舗は買取専門に行う小型店舗の買取店と、展示スペースを確保した中型、大型店舗の販売店に大別される。日本全国に 400 店舗を超える店舗網を有し、2022 年 4 月に公表した「中期経営計画 2023-2027」に基づき、成長ドライバーと位置付けている大型店・整備工場の出店を積極的に進めている。

【2つの店舗形態】



出典：株式会社 IDOM

- ・また中期経営計画では、大型店の展開等を通じた「顧客への提供価値の拡大」の他、Gulliver ブランドへの集約など Gulliver ブランドの高い認知度を最大限活用した「ブランド戦略」、中古車 EV、新車 EV への乗り換え推進を通じた「持続可能な社会

実現への貢献」の3つのテーマを掲げ、来たるモビリティ社会を見据えて、資本効率の向上と成長の両立をめざしている。

(2) サステナビリティへの取り組み

- ・当社は創業来、不変の企業理念として「Growing Together」（私たちは、豊かな未来のために、IDOM イズムの体現を通して、5つのステークホルダーと共に成長し続けることを目指します。）を掲げている。5つのステークホルダーとは、「社会」、「お客様」、「社員」、「パートナー」、「株主」であり、ステークホルダーと共に成長することを目指している。
- また、この企業理念に基づき、中古車流通ビジネスを通じて、「持続可能な社会実現」に貢献することを、当社のサステナビリティ宣言で明記している。

IDOMのサステナビリティ宣言



サステナビリティ宣言

IDOMは、創業来、「社会」、「お客様」、「社員」、「パートナー」、「株主」の5つのステークホルダーと共に成長することを目指す「Growing Together」という企業理念を掲げております。

この企業理念に基づいて、中古車流通ビジネスを通じ、「持続可能な社会の実現に貢献」することは、「IDOMの存在価値」そのものであると考えております。

中古車流通ビジネスの改革に果敢に挑戦し、「IDOMの存在価値」を高めることで、より一層「持続可能な社会の実現に貢献」してまいります。

出典：株式会社 IDOM

- ・サステナビリティに関する取り組みにあたって、当社は具体的に重点テーマとして、以下を掲げている。

<環境>

- ① 中古車流通ビジネスを通じて、持続可能な社会実現に貢献（IDOM の存在価値）
- ② 気候変動など地球環境問題に配慮し、持続可能な社会実現に貢献

<社会>

- ③ ダイバーシティの考え方に基づいて、従業員の健康・労働環境に配慮し、多様性の確保を推進
- ④ 事業を通じた IDOM だから出来る社会貢献

・①については、車を「生産→廃棄」するのではなく、中古車の買取、販売により「所有の循環」、サブスクリプション、リースにより「利用の循環」を担うことで、車寿命の長期化、リユースを促進している。

②については、具体的な取り組みとして売買契約書の電子化等ペーパレス化の推進、直営店舗照明器具の LED 化の推進、ハイブリッド車、EV 等環境に配慮した車種の普及促進に取り組んでいる。また、TCFD へ賛同し、気候変動対応の体制・リスク機会の認識・目標の提示等を通し、投資家との対話を進めている。

③については、ダイバーシティの考え方に基づく環境整備や人材育成のための取り組みとして、性別を問わない育児休業の取得促進、公休日数の増加等総労働時間の短縮、自ら異動申請することが可能な「チャレンジ申請制度」等各種の施策を実施している。

④については、東日本大震災による被災者支援として、計 1,000 台の中古車を無償で提供（2011 年）、中古車の売買 1 台ごとに、ユニセフへ支援物資を提供する「ユニセフ支援ギフト」プロジェクト（2011 年～2022 年）、新型コロナウイルス感染拡大に対し、医療従事者等への中古車を一定期間、無償で貸与する「ガリバークルマ支援第一弾」（2020 年）、通園バス 100 台に置き去り防止の安全装置（ブザー）の無償取り付けをする「ガリバークルマ支援第二弾」（2022 年～2023 年）等多岐に亘り実施している。

3. 本みずほ SLL の位置付け

みずほ SLL は、事業性資金とする以外に資金用途を特定せず、当社自身のサステナビリティ向上につながる KPI を事前に定め、野心性のある SPT 目標を達成することで、社会への貢献をめざすことを企図している。

4. KPI 選定

評価対象の「KPI の選定」は以下の観点からサステナビリティ・リンク・ローン原則に適合している。

(1) KPI の概要

- ・ KPI は、「CDP(*)気候変動スコア」である。

*CDP は 2000 年に英国で設立された国際環境 NGO。世界中の機関投資家・購買企業の要請を受けて、企業の環境情報開示を促進する活動を実施している。気候変動、水セキュリティ、フォレスト等の調査・情報公開プログラムを展開しており、最終的な評価は A～D－および F（回答評価に十分な情報を提供していない）で表される。

(2) KPI の重要性

- ・ 当社は重点テーマに、「気候変動など地球環境問題に配慮し、持続可能な社会に貢献」を掲げている。また 2022 年より TCFD 提言への賛同および同提言に沿った情報開示を実施しており、KPI を「CDP 気候変動スコア」として設定することは、現在および中長期的な将来に亘って当社の戦略的に大きな意義があるといえる。

- ・ CDP スコアは、環境スチュワードシップへの取組状況に応じて、情報開示（D、D－）、認識（C、C－）、マネジメント（B、B－）、リーダーシップ（A、A－）の 4 つのレベルに分類されている。マネジメントレベルとは、「どのように環境問題によるリスクや影響を管理しているか」を主旨とする質問を通して、環境リスクやその影響に対するアクションをとっていることを示し、環境リスクやその影響をトラッキングし、緩和したり、なくしたりしようとしているレベルにあることを意味している。

リーダーシップレベルとは、「環境問題をどのように解決しようとしているか」を主旨とする質問を通して、環境問題の管理においてベストプラクティスを行っていることを示し、環境問題について自社の事業に沿った理解をしており、その認識や実行したアクションについて説明できているレベルにあることを意味している。

このようなレベルをめざした環境問題への取り組みによって、持続可能な社会実現に貢献することを重点テーマとして掲げている。

- ・ 世界的に脱炭素への動きが加速する中、日本政府も 2020 年 10 月にカーボンニュートラルを宣言し、2021 年 4 月には 2030 年度の温室効果ガス（GHG）排出量の 46%減へと目標を大幅に引き上げ、さらに 50%の高みに向けて挑戦を続けるとしている。このような状況において、中古車買取・販売業界のリーディングカンパニーである当社が、「車」の循環サイクルの中でカーボンニュートラルに取り組むことは、同業他社へ同様の取り組みを促すきっかけとなり、有意義な取り組みといえる。

- ・ CDP は企業の気候変動対応や GHG 排出量削減等の取り組みを評価し、情報開示を通じて更なる取り組みを促進させることを目的としている。当社が掲げている重点テ

マの1つ、「気候変動など地球環境問題に配慮し、持続可能な社会実現に貢献」と整合的である。

- ・なお、当社は、該当の項目を含め、サステナビリティの考え方、サステナビリティ方針、重点テーマの設定（含む「CDP 気候変動スコアに関する目標設定」）をすべてウェブサイト上で開示している。

5. SPT の設定

（1）SPT の概要

- ・SPT は、当社の 2026 年 2 月期に基づき 2026 年 12 月に取得する CDP 気候変動スコアにおいて、「A－」以上の取得を目標とする（2023 年 3 月時点「F」）。みずほ SLL 契約書(2023 年 3 月 15 日調印)にも SPT 目標として記載されている。

（2）SPT の野心性

- ・前述の通り CDP スコアは 4 つのレベルに分類される中、当社は、以下の背景のもと、CDP の質問書に対して「未回答」であるため、スコアは「F」である。
- ・創業以来事業の根幹としてきた中古車買取事業をもとに、今後は小売事業のさらなる拡大を図っていく当社は、ビジネスモデル変換という大きな過渡期にある。また当社は、これまでの気候変動等環境への配慮や取り組みをさらに深化させ、「持続可能な社会の実現」に、今後より一層貢献すべく、サステナビリティ推進に向けた中長期的な戦略を策定中である。一方で、明確な方針や戦略が未確定な現状を踏まえ、2022 年における CDP の質問書に対しては回答を見送り、結果としてスコア「F」（未回答）となっている。
- ・今次 SPT として設定する「A－」のリーダーシップレベルでは、「環境問題をどのように解決しようとしているか」という観点から、現状の取り組みをさらに深化させていく必要がある。具体的には、環境問題について自社の事業に沿って理解し、その認識や実行したアクションについて説明できているレベルに 2026 年にも到達するというコミットメントであり、後述にある SPT 達成に向けて取り組むべき内容を踏まえても野心性があるといえる。

① 市場成長や過去の販売実績からみた SPT の水準感

- ・以下諸点の通り、CDP スコア「A－」において求められる水準感（Scope3）と当社の現状、今後の事業拡大（GHG 排出量増大）と Scope3 削減の方向性、さらに世界規模ないし日本国内における他社の CDP スコア取得状況等の全体感に鑑み、足元の

スコア「F」である当社が、「A-」以上の取得をめざすことは、十分に野心性があるものといえる。

- ・近時、SDGs や気候変動の領域においては、Scope3 への取り組みが課題となっており、時流を捉え、2023 年の CDP 質問書においても、Scope3 がより重要視された内容となる予定である。Scope3 の削減のためには、サプライチェーンを巻き込んだ取り組みが求められるが、当社は、その Scope3 の算定および目標設定には至っていない現状である。そのため、CDP 気候変動スコアにおける A リスト要件（リーダーシップレベル）のうち、「Scope 1 および 2 総排出量のそれぞれ、また Scope 3 の少なくとも一つのカテゴリーの排出量について 70% 以上の第三者検証を受けている」の充足は決して容易ではないものといえる。
- ・また、中古車買取事業と小売事業を主軸に、販売台数の増強、更なる事業拡大を図ろうとしている当社が、一方で Scope3 の削減をめざすことは、それ自体、非常に難易度は高い。しかしながら、それをめざすべく、まずは現状把握のための Scope3 の算定と第三者検証を受け、目標を設定し、EV の取り扱いを増やしていく方針である。今後は、市場競争力のあるリーディングカンパニーとして、中古車に適正価格を設定することで中古車の循環を促していく。また、EV を含めた新車価格が高い水準になることから、適正な中古車価格での取引を進めることでお客さまの選択肢を増やし、循環を拡大していく。これにより、ハイブリッド・EV の比率が上昇し、2021 年～2050 年の期間において、合計約 37 万トンの GHG 排出量削減効果を期待できることが示されている。
- ・世界規模では、調査対象約 44,500 社のうち、29,500 社（66%）以上が、開示要請に未対応ないし回答に十分な情報提供の未実施を理由として、スコア F となっている。また環境問題の解決には、透明性を高め、アクションを促進する必要があるものの、多くの企業はスコアが停滞したままであり、2021 年に D- から A- であった企業の 66% は、2022 年においてもスコアが改善できていない現状である。
- ・このように、未だに多くの企業において、十分な取り組みや情報開示が実施されていない中、当社は、4 年後（2026 年）の目標として、スコア A- の取得を掲げている。プライム市場上場企業全 1,841 社のうち、A- は 129 社（全体の 7.0%）に過ぎないこと、またその企業群は、時価総額（2023 年 1 月末現在）1 兆円を超える企業が数多いこと（※当社時価総額は（同）892 億円）、さらに 2021 年にスコア F であった 147 社のうち、2022 年においてスコア A- 以上を取得した企業は 1 社（0.7%）のみに留まっており、A- 以上のスコア取得が容易ではないこと等から、本目標は十分に野心

性があるものである。気候変動問題の解決や脱炭素化社会の実現への貢献という点からみても有意義な内容と考えられる。

② SPT の達成手段と不確実性要素

- ・世界的な新型コロナウイルス感染症の拡大やウクライナ危機、大規模な自然災害等、エネルギー政策や事業において想定される様々な環境の変化、不測のリスクや影響、不確実な要素を考慮していかなければならない。
- ・また、世界的な環境問題への懸念がますます高まるに連れて、その重要性がさらに高まっている CDP 気候変動スコアに関して、2022 年 CDP は 1.5°C に沿った気候移行計画の導入等に関する新しい分野も含めた、より厳しいスコアリング基準を導入した。このように、CDP は各社の取り組みをさらに推し進めるべく、毎年スコアリング基準を更新している。そのため、企業が現在のスコアを維持し続けるだけでも、活動のレベルを継続的に引き上げる必要があるといえる。即ち、従来と同様の取り組みを継続しているだけでは、スコアの維持も容易ではないことを意味している。
- ・このように想定される様々なリスク・影響に対し、当社は 2022 年に代表取締役社長直轄で、取締役が委員長となる「サステナビリティ委員会」を設置した。気候変動に関する全社経営課題のリスクと機会への対策および事業戦略への反映に向けた検討を行い、経営会議および取締役会に報告する体制としている。同委員会の検討結果に基づき、経営会議ではサステナビリティ全般に関する課題をグループ全体で把握するとともに、重要課題については対応を検討し、対応策の実行を各事業部ごとに指示することで、推進を図っていく方針を掲げている。このような気候変動問題の解決に向けた組織的な取り組みが進捗すれば、SPT 目標達成は期待できる見込み。

③ インパクト評価

- ・みずほは、本ローンで定められた SPT が野心的かつ有意義なものであることに加え、当社の環境・社会においてポジティブなインパクトの最大化およびネガティブなインパクトの回避・管理・低減の度合いを確認するため、当社の事業を展開する国、主要事業の業種、企業固有の要素の観点から、企業が環境や社会にもたらしうるポジティブ/ネガティブインパクトを SDGs や国連環境計画が策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）原則の第 4 原則で例示されているインパクト評価基準の 5 要素（多様性、有効性、効率性、倍率性、追加性）に沿って、SPT の影響度（インパクトの度合い）を検討した。

A) 多様性：多様なポジティブインパクトがもたらされているか

本ローンの直接的なインパクト領域は、SLL の特性上、気候変動領域ではあるものの、次の通り、多様な効果が期待できる。

当社が取り組む GHG 排出量削減に向けた各種アクションのうち、EV やハイブリッド車の普及促進は、気候変動問題解決への貢献だけでなく、EV 車の販売拡大、大型店出店・整備工場拡充等の事業拡大を実現していくための手段の一つである。EV やハイブリッド車の普及促進により、人材教育体制の強化、専門性のある人材の採用、新しい IT 技術を取り入れた IT 投資等、多様な取り組みに発展していくことが期待されている。

B) 有効性：大きなインパクトがもたらされているか

本ローンは、以下の観点から中古車流通業界だけでなく、中長期的な EV 化が至上命題とされる自動車産業全般に対しても、大きなインパクトを有すると考えられる。

昨今の自動車関連部品の調達困難や新車購入までの期間長期化など、新車販売市場が苦戦する中、消費者の中古車への抵抗感も薄まり、中古車市場拡大の余地は大きいものと考えられている。日本における市場規模約 3.7 兆円、年間流通台数約 262 万台と推計される中古車流通市場において、業界最大手の当社は、今後さらなる市場シェア拡大をめざしながら、中古車市場における EV やハイブリッド車の普及促進に取り組んでいる。このような取り組みを実践し、より高い CDP 気候変動スコアの取得をめざす企業は、非常に限定的である。こうした中、中古車流通業界のリーディングカンパニーである当社が、中古車に適正価格を設定することで、EV 車やハイブリッド車への循環を牽引していくことは、自動車業界全体での脱炭素への取り組みを、今後さらに加速させる契機に成り得る点で非常に意義深く、大きなインパクトが期待される。

C) 効率性：投資資本に対し相対的に大きいインパクトが得られているか

本ローンは、次の通り、投下資本に対して効率性の高く大きな効果を得るための事業計画を後押ししていると考えられる。

GHG 排出量削減をめざした、ペーパーレス化の推進、直営店舗の照明 LED 化の推進、リモートワークや IT 活用による働き方改革を通じたオフィス規模縮小等の取り組みに加え、消費者ニーズに対応した EV やハイブリッド車の販売を通じて、社会全体の脱炭素に貢献することができる。これらにより、当社は収益機会の実現・事業の最大化、ひいては当社の中心事業である循環型ビジネスの成長をさらに促進

	していく取り組みであることから、投下資本に対して大きなインパクトが期待されるものである。
D) 倍率性：公的資金または寄付に対する民間資金活用の度合い	
	本件は、公的資金を活用せず、民間資金を活用した取組を想定。
E) 追加性：追加的なインパクトがもたらされているか	
	当社の各マテリアリティにおいて SPT が関係している気候変動・脱炭素へ向けた取り組みでは、次の SDGs 項目に追加的な便益がもたらされることが期待される。 目標7 エネルギーをみんなに、そしてクリーンに 7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに  ターゲット 7.1：2030 年までに、安価かつ信頼できる現代的エネルギーサービスへの普遍的アクセスを確保する 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、世界のエネルギー効率の改善率を倍増させる 目標9 産業と技術革新の基盤をつくろう 9 産業と技術革新の 基盤をつくろう  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。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う 目標12 つくる責任 つかう責任 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

13 気候変動に 具体的な対策を 	ターゲット 13.2：気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む
	ターゲット 13.3：気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する

(3) SPT の妥当性

- ・ SPT の適切性は独立した第三者である株式会社格付投資情報センターからセカンドオピニオンを取得したみずほ SLL のフレームワークに則り検証する。また、今回設定する KPI は、気候変動等の地球環境問題に配慮し、持続可能な社会の実現への貢献をめざす当社が、CDP からの気候変動に関する質問書に回答し、その取組水準に応じて、CDP 気候変動スコアを付与するものである。各判定時点で取得したスコアに応じて、段階的に金利条件に反映させるものである。
- ・ CDP 気候変動スコアの取得には、CDP からの質問書への十分な回答が必要とされており、回答内容は確認可能。取得したスコアについても、定量的なものであり、外部からの検証が可能なものでもあり、指標として妥当なものである。
- ・ また、みずほ SLL の評価を担うみずほ銀行 コーポレートソリューション部 コーポレートファイナンス室 インパクト評価・業務チームは、営業部門とは独立して設置されている部署であり、非財務面の評価知見に加え、サステナブル・ファイナンス関連の基本的な知見を有している。

6. ローンの特性

(1) SPT と融資条件連動

評価対象の「ローンの特性」は以下の観点からサステナビリティ・リンク・ローン原則に適合している。

- ・ 当社とみずほの間で協議のうえ、貸出条件を決めている。2023 年から 2028 年の融資期間のうち、2024 年 2 月期および 2026 年 2 月期に基づく SPT の達成状況をみて、適用金利が優遇される内容で設計されている。貸出条件と当社の SPT に対する

パフォーマンスが連動しており、SPT の目標達成のインセンティブになっている。
 なお、優遇される金利幅のみの開示で、基準金利は公表されない。

- ・具体的には以下の内容となっている

CDP 気候変動スコアにおける A- 以上取得の達成	借入人の 2024 年 2 月期および 2026 年 2 月期に基づく CDP 気候変動スコアが A- 以上の場合にはスプレッドを 0.04%、B- 以上の場合にはスプレッドを 0.02% 引き下げる（累積最大 0.04%）。
----------------------------	---

7. レポーティング

評価対象の「レポーティング」は以下の観点からサステナビリティ・リンク・ローン原則に適合している。

- ・本ローンは当社のローン契約遵守事項として、貸付人に対する 2024 年 2 月期および 2026 年 2 月期に基づく SPT の進捗の開示を義務付けている。2024 年 12 月末および 2026 年 12 月末までに対象年度の CDP 気候変動スコアおよび CDP に提出済の回答資料を書面にて貸付人に通知する。貸付人はこれにより SPT の達成状況に関する最新の情報を入手できる。
- ・当社は今回の資金調達がサステナビリティ・リンク・ローン原則に基づくものであることを表明することを企図している。SPT である CDP 気候変動スコア A- 以上取得に向けた実績進捗はみずほへ開示することにより、透明性の確保に努める方針である。

8. 検証

評価対象の「検証」は以下の観点からサステナビリティ・リンク・ローン原則に適合している。

- ・SPT の達成状況は、みずほに、書面で報告する予定としている。CDP 気候変動スコアについては、CDP のウェブサイトにて開示されており、今後も開示される予定である。

ること、質問事項や質問に対する点数基準、点数に対するレベル基準等も開示されており、透明性・信頼性が高いことから、第三者機関による検証は不要と考えている。

- ・ CDP 気候変更スコアが開示されなくなった場合には、貸付人と借入人で協議を行う。
- ・ 上述の検証報告する書面や認証機関の公表は、ローン契約の一部に含まれる。みずほは報告書の内容から SPT 達成の判定について評価し、達成の場合は金利変動の通知を当社に連絡する。

以上

■重要事項の説明

1. みずほサステナビリティ・リンク・ローン評価書は、評価対象についてみずほが策定したみずほサステナビリティ・リンク・ローンのフレームワーク（以下、「本フレームワーク」という）の要件充足の確認により、サステナビリティ・リンク・ローン原則に適合しているかを評価することを目的としている。
2. 本文書に記載された情報は、みずほが、発行体および正確で信頼すべき情報源から入手したものの。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る。したがって、みずほは、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、みずほは、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、一切責任を負わない。
3. みずほは、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、一切責任を負わない。
4. 本評価書は、評価の対象であるサステナビリティ・リンク・ローンに係る各種のリスク（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ない。また、本評価書はみずほ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ない。本評価書は、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る。
5. 本文書に係る一切の権利は、みずほに帰属します。みずほによる事前承諾を受けた場合を除き、本文書の一部または全部を問わず、みずほに無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じる。

■本件に関するお問い合わせ先

コーポレートソリューション部 コーポレートファイナンス室
 インパクト評価・業務チーム
sdgs.hyokasyoukai@mizuho-bk.co.jp