

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

株式会社みずほ銀行

2025 年 3 月

ともに挑む。ともに実る。

MIZUHO



1 サステナブル SHIPPING・インパクトファイナンス開発の背景

1-1 外部環境

国際海運における GHG 排出量はグローバル全体の約 2%（2022 年度、日本の排出量の約 2/3）、内航海運における同排出量は日本の運輸部門からの排出量の約 5.3%（2022 年度）を占めていることから、海運における脱炭素化はグローバル、日本双方において重要な課題です。かかるなか国際海運における排出量を監督・目標設定する国際海事機関（International Maritime Organization、以下、「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、排出原単位を 40%削減する等の目標に向け、各種施策を展開しています。

IMO GHG 削減戦略

	2018年 初期戦略 (船上排出：Tank-to-Wake)	2023年 改定戦略 (ライフサイクル：Well-to-Wake)
ビジョン 最終的な 努力目標	GHGゼロ排出 (到達時期：今世紀中出来る限り早期)	GHGゼロ排出 (到達時期：出来る限り早期)
目標 レベル	■ 年間GHG総排出量目標 (2008年比)	
	2050年までに最低50%削減	2030年までに最低20%削減, 30%削減を目指す (削減目安) 2040年までに最低70%削減, 80%削減を目指す (削減目安) 2050年頃までにネット排出ゼロ
	■ GHG排出ゼロまたは排出ゼロに近い技術/燃料/エネルギー源の普及目標 (対 総エネルギー使用量)	2030年までに最低5%普及, 10%普及を目指す
	■ 輸送効率 (単位輸送ごとのCO ₂ 排出量) の改善目標 (2008年比)	
	2030年までに最低40%改善 2050年までに最低70%改善	2030年までに最低40%改善

(出典:ClassNK 作成)

IMO において導入済の主要施策

導入年	施策名称	概要
2013 年	EEDI (※1)	<ul style="list-style-type: none"> 新造船にかかる燃費規制 <ul style="list-style-type: none"> 新造船の CO₂ 排出量を、設計・建造段階において「一定条件下で、1 トンの貨物を 1 マイル運ぶのに排出すると見積られる CO₂ グラム数」としてインデックス化し、船舶の燃費性能を差別化するもの 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、2025 年竣工船からは基準値▲30%が要求される
2019 年	DCS (※2)	<ul style="list-style-type: none"> 燃料消費実績報告制度 <ul style="list-style-type: none"> 毎年、船舶の燃料油の消費実績を収集し、翌年 3 月末までに報告することが義務付けられる

2023 年	EEXI (※3)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存船にかかる燃費規制 - 新造船を対象とする EEDI に対し、既に竣工している船を対象とする同様のエネルギー効率化指標
2023 年	CII (※4)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運航にかかる規制 - 1 年間の燃費実績を事後的にチェックする規制。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。2023 年実績より格付け開始、船主が保有する船舶ごとに格付けされる。運航者であるオペレーターの運用に拠るところが大きい。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および履行を義務付け

(※1) EEDI : Energy Efficiency Design Index

(※2) DCS : Data Collection System

(※3) EEXI : Energy Efficiency Existing Ship Index

(※4) CII : Carbon Intensity Indicator

内航海運においても、地球温暖化対策計画のなかで設定された排出削減目標を 2021 年に改定し、2030 年に 2013 年対比で 17%削減 (従来目標は 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状況です。

船舶の環境対応については、先進的な取り組みとして水素・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ますが、本格投入は 2028 年以降との認識であり、現時点においては LNG 船 (二元燃料船含む) も含め、GHG 排出量が少なく環境に配慮した船舶 (以下、「環境船」) の導入が重要となっています。

各種規制や荷主等も含めた脱炭素への意識の高まり等が背景にあるなかで、大手海運事業者を中心に環境船への取り組みは徐々に進んできています。然しながら、日本船主協会の資料 (<https://www.jsanet.or.jp/GHG/index.html>) によると、2025 年から 2050 年まで毎年 100 隻程度の建造・リプレイスが必要との試算となっており、船価を 1 隻 100 億円とすると、毎年 1 兆円もの建造投資が必要となります。

環境船は従来の重油船と比較して船価が 3~5 割程度高くなるとも言われており投資負担が大きい一方で、運賃や傭船料への反映は荷主や傭船先により対応が異なることもあり、日本全体として導入は道半ばの状況にあります。資金調達についても、所管省庁が公表している業種別ロードマップ等に整合したトランジション戦略を掲げ、サステナブルファイナンス (トランジションファイナンス) による資金調達を行う事例が一部出てきているものの、当該資金調達に際しては排出削減目標の設定やトランジション戦略の策定等が必要となることが多くの事業者にとってハードルとなっており、かかるなか環境船への対応を後押しする新たなファイナンス手法が期待されている状況です

1-2 〈みずほ〉の気候変動への取り組み

〈みずほ〉は、「気候変動への対応」を経営戦略における重要課題として位置づけ、2050年の脱炭素社会（温室効果ガス排出ネットゼロ）の実現に向けて、グループの力を結集し取り組んでいます。

2022年4月に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」を初めて策定、2023年4月には、「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、当社グループの気候変動対応をより統合的に推進するため、それを具体化し改定しました。

今後もグループの力を結集し、お客さまをはじめとする様々なステークホルダーとともに、脱炭素化社会に向けた挑戦を続けます。

〈みずほ〉のネットゼロ移行計画（詳細は「気候・自然関連レポート」P.18-19）

基礎	方針 環境方針（気候変動への取り組み姿勢）	目指す姿・アクション 2050年ネットゼロに向けた〈みずほ〉のアプローチ
ガバナンス	移行計画に関するガバナンス態勢 【承認・監督・報告】 移行計画は取締役会で決議、執行での議論を経て報告された進捗内容につき取締役会で監督 【説明責任・レビュー】 執行は移行計画の遂行に対して責任・権限を有し、定期的に計画の遂行状況をレビューし取締役会に報告 【透明性】 移行計画の内容・取り組み状況は定期的に外部ステークホルダーに開示・報告	
戦略	重要課題の特定 【マテリアリティ】「環境・社会」を設定 【トップリスク】「気候変動」影響の深刻化を設定 【シナリオ分析】企業の移行リスク対応、エンゲージメントの重要性を認識 【重要セクター】ネットゼロへの移行上重要なセクターを特定 【次世代技術】重要セクター関連の次世代技術を特定	
	ビジネス機会獲得 金融・非金融ソリューション提供を通じた脱炭素移行・構造転換支援 - トランジション資金供給、新ビジネス創出等	リスク管理 リスク管理態勢・方針の継続的な高度化 - 炭素関連セクターリスクコントロール・ESポリシーの適用と継続的な見直し等
	エンゲージメント強化 取引先エンゲージメント ルールメイキングへの意見発信	ケイパビリティ・ビルディング SX人材の強化・社内浸透強化
指標・目標	ビジネス機会獲得 サステナブルファイナンス/環境・気候変動対応ファイナンス目標	リスク管理 石炭火力発電所向け与信残高削減目標 移行リスクセクターにおける高リスク領域エクスポージャー
	エンゲージメント 取引先の移行リスクへの対応状況	ケイパビリティ・ビルディング SX人材 KPI
	GHG排出削減 自社排出（Scope1,2）削減目標 投融資を通じた排出（Scope3）削減目標	

⇒ 1-3

「気候・自然関連レポート 2024」

（単一版）

https://www.mizuho-fg.co.jp/csr/mizuhocsr/report/pdf/climate_nature_report_2024.pdf

（見開き版）

https://www.mizuho-fg.co.jp/csr/mizuhocsr/report/pdf/climate_nature_browsing_2024.pdf

1-3 投融資を通じた排出削減目標

〈みずほ〉は、「2050年までに投融資を通じたGHG排出量をネットゼロとする」という長期的ゴールに向けて、セクター毎に順次GHG排出削減中期目標(2030年度目標)の設定を進め、2023年12月に海運セクターにおける中期目標を設定しました。

海運セクターは、世界のエネルギー消費部門の排出量の約2%、〈みずほ〉の Financed

Emissions¹の約2%を占めており、また2050年に向けて海上輸送への需要増加も見込まれること、さらに、海運セクターでは世界共通での目標としてIMOによるGHG削減戦略が策定されており、本セクターでの事業活動においてはIMO戦略で求められる脱炭素経路に沿った移行が必要であることが本セクター選定の理由です。

目標設定にあたってはIMOにおけるGHG削減戦略、およびポセイドン原則における炭素強度の考え方を参照し、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ます。

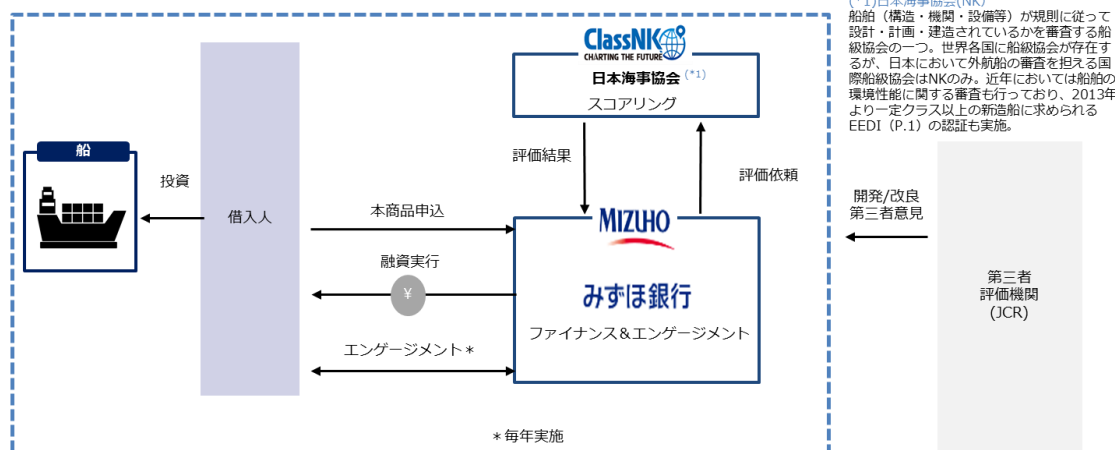
〈みずほ〉は、実体経済のネットゼロの実現に向けて、当該セクターのお客さまの事業構造転換をはじめとする脱炭素への移行の取り組みをサポートするとともに、様々なステークホルダーと協働し、気温上昇1.5℃抑制への努力を追求していきます。

1-3 サステナブル SHIPPING・インパクトファイナンス（以下、「本商品」）開発の目的

本商品は船舶ファイナンスに際し、融資対象船舶の環境性能を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お客さまの取り組みを支援することを目的としています。加えて期中目標（KPI）を設定し、定期モニタリングを行うことで〈みずほ〉がお客さまとともに脱炭素に取り組んでいくことも企図しています。

本商品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お客さまにも活用いただけるよう、上述の融資対象船舶の環境性能評価、KPI設定目線等を盛り込んだフレームワークを当行にて策定します。

【スキーム図】



(*1)日本海事協会(NK)
船舶（構造・機関・設備等）が規則に従って設計・計画・建造されているかを審査する船級協会の一つ。世界各国に船級協会が存在するが、日本において外航船の審査を担える国際船級協会はNKのみ。近年においては船舶の環境性能に関する審査も行っており、2013年より一定クラス以上の新造船に求められるEEDI (P.1) の認証も実施。

KPIについてはフレームワークのなかで一定の目線を置いており、当該目線をベースにお客さまの目標設定に関するサポートも適宜実施します。将来的にはお客さま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期待しています。

¹ 2021年度 Financed Emissions 計測実績のうち、投融資先のScope1,2における比率

なお、船舶の環境性能評価については、案件毎に日本海事協会（以下、「NK」）に外部委託することをフレームワークのなかで定めています。NK は船舶（構造・機関・設備等）が規則に従って設計・計画・建造されているかを審査する船級協会の一つです。世界各国に船級協会は存在していますが、日本において外航船の審査を担える国際船級協会は NK のみとなっています。近年においては船舶の環境性能に関する審査も行っており、2013 年より一定クラス以上の新造船に求められる EEDI（P.1）の認証も実施しています。

フレームワークは環境省の定める「インパクトファイナンスの基本的考え方（P.6）」に準拠するよう策定しており、当該考え方への準拠は第三者評価機関である株式会社日本格付研究所（以下、「JCR」）よりオピニオンを取得しています。

〈みずほ〉はインパクトをサステナブルな社会・経済の実現に向けた鍵となるテーマの一つと捉え、ワーキンググループを組成しグループ横断での取り組みを推進しています。2024 年 5 月には、経済・社会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を示した「インパクトビジネスの羅針盤」を公表しました。〈みずほ〉は「ともに挑む。ともに実る。」のパーパスのもと、価値共創のパートナーとしてグループの総合力を結集し、インパクトビジネスに取り組むことで社会・環境課題の解決に貢献していきます。

「インパクトビジネスの羅針盤」エグゼクティブ・サマリー

» めざす姿：お客さまと〈みずほ〉による価値共創

お客さまとともに、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

» 〈みずほ〉のインパクトビジネス

サステナブルな社会の実現を目指し、金融の枠組みを超えてお客さまの事業活動に貢献しながら、お客さまの意思決定や事業経営にインパクトが取り入れられるよう働きかけを行い、お客さまとともにインパクトと収益を創出し企業価値の向上の実現を目指す取り組み

» インパクトビジネスの可能性

「イノベーション」… 社会課題の解決に不可欠なイノベーションを促進

「企業」… 新しい“モノサシ”であるインパクト測定・評価により企業価値の向上を実現

「金融機関」… リスク管理を高度化し、事業機会の創出に貢献



〈みずほ〉の強み

- ✓ 創業以来、産業・事業の発展に貢献してきたアイデンティティ
- ✓ 新しい“モノサシ”に必要となる、社会・環境知見、産業知見
- ✓ お客さまをはじめとした多様なステークホルダーとのつながりと、それを支える総合金融力

2 インパクトファイナンスの基本的考え方との整合性

2-1 インパクト評価の基本的考え方

インパクトファイナンスはその具体的な取組促進のため、国際金融公社（IFC）、国連環境計画・金融イニシアティブ（UNEP FI）、インパクト・マネジメント・プロジェクト（IMP）、グローバルインパクト投資ネットワーク（GIIN）といった様々な国際イニシアティブによってその考え方やツールが開発、提供されています。かかるなか、「インパクトファイナンス」とは環境省の提示する「インパクトファイナンスの基本的考え方」に従い、次の4つの要素を満たすものとされています。

＜インパクトファイナンスの定義：環境省「インパクトファイナンスの基本的考え方」より抜粋＞

- 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

2-2 本商品のインパクト評価の基本的考え方との整合性

2-2-1 要素①

本商品は、融資対象船舶の環境性能をCO₂排出削減の観点で評価し、ファイナンスにラベルを付け、また設定された期中目標の年次モニタリング、借入人へのエンゲージメントを行うことで環境船への取り組みを促進するファイナンスです。期中目標は、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していくようエンゲージメントしていくことを想定しています。

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お客さまにも活用いただけるようフレームワークのなか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、当該目標設定に関するサポートも適宜実施します。将来的にはお客さま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期待しています。

なお、船舶の環境性能評価については、NKとも協議のうえ、「CO₂排出削減」に絞って評価を行うこととしています。EEDI、EEXI、CII等の各種規制（P.1）が対象とするGHG排出はCO₂のみであること、その他GHGとして主に論点となるNO_x排出、SO_x排出等については既に国際条約において十分に規制されており、各船舶対処済であることがその理由です。以上より、本商品は重大なネガティブインパクトについても、適切に緩和、管理された設計になっています。

2-2-2 要素②

本商品は融資対象船舶の環境性能を CO2 排出削減の観点で評価し、ファイナンスにラベルを付け、また設定された期中目標の年次モニタリング、借入人へのエンゲージメントを行うことで継続的なインパクト創出を企図しています。

2-2-3 要素③

借入人に対しては、ファイナンス実行時に船舶評価にかかる評価書の還元を行います。また、本商品の普及状況も踏まえ、融資を行った企業の全体的な傾向および取り組みの進展状況の推移等について情報開示を行います。

2-2-4 要素④

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および貸出に付随する収益（シンジケート・ローンにおけるアレジャーフィー等）により採算を確保するように努めます。その上で、本商品単体での取引に留まらず、本商品の「提案・組成・モニタリング」の各過程を通じ、企業の環境面を含むサステナビリティ戦略を確りと理解し、伴走することでリレーション強化を図り、今後の成長戦略の過程で、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を通じ、適切なリターンを確保することも想定しています。

3 本商品の概要

3-1 本商品の全体像

			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 船舶評価について

以下 3 点の評価項目により NK が船舶の環境性能を評価します。

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 <ul style="list-style-type: none"> 燃料の CO2 削減効果により評価 二元燃料船は双方の主機のタンク容量等を勘案し評価を調整
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 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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）ものも竣工されています。一方で、IMO の長期目標である「2050 年までにネット排出ゼロ」を目指すには、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ます。

かかる状況踏まえ、本商品では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 排出削減に効いてくるスペック評価、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ます。

3-3 KPI、SPTs について

上述の通り期中目標（KPI）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していくようエンゲージメントしていくことを想定しています。

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 とその根拠は以下の通りです。みずほ銀行は案件毎にフレームワークに定める KPI、SPTs と整合しているかを確認し、取り扱い可否を判断します。設定する KPI、SPTs は船舶ファイナンスの融資契約書のなかに織り込むことを予定しています。

【外航船】

個船 KPI：融資対象船舶の CII

SPT：「C」以上

全体 KPI：船隊全体の排出原単位（AER(※)等）

SPT：2030 年に 2008 年比 40%削減に準ずる削減

(※)AER：Annual Efficiency Ratio

貨物 1 トンを 1 マイル輸送した際の CO2 排出量の年間平均値で表される指標

個船の KPI については CII を用い、SPT は CII を「C」以上に維持することとします。CII については IMO にて、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および履行を義務付けられているルールが運用されていることから、本水準を SPT として設定するものです。

船隊全体の KPI については排出原単位（AER 等）を用い、IMO の目標である「2030 年に 2008 年対比 40%削減する」という水準に準ずる SPT 設定を求めます。

IMO の目標基準年度は 2008 年となっていますが、借入人において 2008 年の排出量データを算出していない、保有していないケースが想定されます。その場合についてもフレームワークのなかで SPTs 目線を定めており、当該目線を用いて妥当性を判断します。

【内航船】

個船 KPI：対象船舶の排出原単位（AER 等）

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 1%以上削減

個船の KPI については排出原単位（AER 等）を用い、SPT は前年実績の維持または削減として、借入人と個別に協議します。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つつ借入人と会話することが有用であると考えためです。

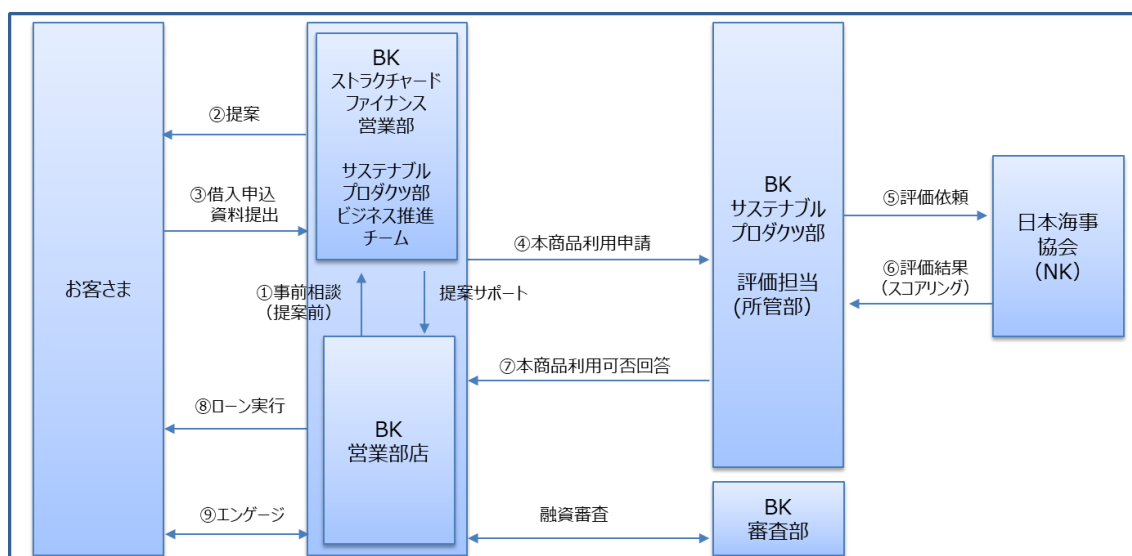
船隊全体の KPI についても排出原単位（AER 等）を用い、改正省エネ法で定める「原単位年平均 1%削減」という水準に準ずる SPT 設定を求めます。上記目標は地球温暖化対策のなかで定める内航海運に関する排出削減目標（2030 年に 2013 年対比で 17%削減）とも概ね整合しています。

3-4 モニタリングについて

本商品では 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と会話しエンゲージメントを実施していくことを想定しています。加えて目標設定やリプレイスメント計画等にかかるサポート要請があれば、本商品とは別に〈みずほ〉内の知見を活用し対応していく所存です。

4 実務フロー、評価の独立性

4-1 実務フロー



フェーズ	対応部店	実施事項
①事前相談 ②提案	営業部店	・ 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のうえ提案を実施
③借入申込 (資料入手)	営業部店	・ 借入申込にあたり船舶評価に必要な資料（建造契約書等）および SPTs 設定に必要な資料を入手
④本商品利用申請	営業部店	・ 船舶評価、SPTs 設定に必要な情報をお客さまより入手のうえサステナブルプロダクツ部評価担当（以下、「所管部」）に送付
⑤評価依頼 ⑥評価結果還元	所管部 NK	・ NK に対し船舶評価を依頼 ・ NK は船舶評価を実施し「評価書」を還元
⑦本商品利用可否 回答	所管部	・ NK からの評価ランクおよび KPI/SPTs の設定につき確認のうえ営業部店に回答
⑧ローン実行	営業部店	・ 融資契約書に KPI/SPTs を織り込んだローンを実行する ・ 「評価書」をお客さまに還元
⑨エンゲージ	営業部店	・ SPTs の達成状況、達成/未達理由、今後の見込や具体的取り組み事項等につきエンゲージメントを実施

4-2 評価の独立性

本商品の営業、貸出条件等の調整等を主に営業部店が担い、船舶ファイナンスの専門部署であるストラクチャードファイナンス営業部、およびサステナブルファイナンスの営業を担うサステナブルプロダクツビジネス推進チームにて適宜サポートを行います。一方で、船舶評価に関する NK とのやり取りや最終的な取り扱い可否の判断は所管部が担う体制となっています。所管部は営業部店等から独立した部署であり、目次権限移譲等含む明確な業務分掌が行われております。以上の通り所管部の独立性が担保される体制を構築しております。

5 商品のモニタリング、見直しについて

NK に年次で船舶評価基準の見直し要否を確認します。船舶評価基準や IMO の目標、改正省エネ法、所管省庁のロードマップ等に改定があった際には JCR とも協議し、必要と判断される場合は随時フレームワークの見直しを行うこととします。実務的には、NK の船舶評価基準確認の際に上記規制やロードマップの動向を当行にて確認のうえ、確認結果を毎年 JCR に対し報告し JCR より指摘がある場合には見直し要否に関する協議を行うこととします。

以上