

川崎汽船、1100億円調達へ

脱炭素に投資 目標達成なら低金利



川崎汽船は27日、国内初の「トランジション・リンク・ローン」で1100億円を調達すると発表した。脱炭素に向けた目標を設定し、達成状況に応じて金利が変動するほか、使途を特定せず幅広い分野の環境投資に活用できるのが特長だ。世界的な環境規制への対応が不可欠となる中、液化

天然ガス（LNG）を燃料に運航する船舶の購入資金などに充てる。調達期間は2026年9月末までの5年間。みずほ銀行や日本政策投資銀行などが組成した。100億円の融資枠の中であれば、投資内容に合わせて調達が可能だ。同社は3月に資金使途を特定したローンで59億円を調達し、金額をLNG燃料船の購入に充てた。このローンでは環境目標の設定はなかった。

一方、今回組成したローンは、温暖化ガス排出量と船舶などの活動量を表すために用いる輸送トン数に輸送距離を乗じたトンマイルあたりの二酸化炭素（CO₂）排出量、国際的な環境評価団体である英CDPによる格付けでAマイナス以上を維持する目標を1年単位で設定した。

低炭素船の導入などで目標を達成できなければ翌年の金利が上昇する仕組みで、脱炭素に向けた取り組みを促す効果が期待できる。資金使途を特定した船の発注などに限定していないため、幅広い分野の環境投資に活用しやすい。「使途を限定していない分だけ機動的に資金調達ができる」（川崎汽船）

同社は50年に温暖化ガスの排出総量を08年比で半減する目標を掲げている。LNG燃料の自動車運搬船を新たに8隻発注することとをこのほど決めており、調達する資金はこうした船舶の購入に使う可能性が高い。さらに水素運搬船や風を推進力に使う次世代技術の導入にも使うとみられる。

21年以降、国内海運大手では脱炭素を見据えた新たな資金調達が加速している。日本郵船は脱炭素に向けた中長期の経営戦略に使用を限定したトランジションボンド（移行債）を計200億円発行した。商船三井もLNG燃料で運航するフェリー12隻の発注に使途を限定したローンで資金調達すると決めた。

背景には世界的な環境規制への対応がある。国際海事機関（IMO）は50年に海運業界が排出するCO₂を08年比で半減させる目標を掲げている。達成できない場合は指定海域での航行ができなくなる。船の寿命は一般的に20〜25年程度で、将来の温暖化ガス排出量の削減のために早い段階から燃料の切り替えに取組む必要が大きい。川崎汽船は「脱炭素の流れが強まる中、移行債なども含めて今後も多様な資金調達を積極的に検討する」とする。長期的な投資が求められる中、機動的に投資案件を決めやす

く、投資に対する達成度も見えやすい資金調達の活用が進む可能性がある。ただ、LNG燃料船は通常の船と比べて20億円ほど高いとされる。数百隻を保有する国内海運大手にとって船の切り替えへの負担は大きい。汽船は「脱炭素の流れが強まる中、移行債なども含めて今後も多様な資金調達を積極的に検討する」とする。長期的な投資が求められる中、機動的に投資案件を決めやす

く、投資に対する達成度も見えやすい資金調達の活用が進む可能性がある。ただ、LNG燃料船は通常の船と比べて20億円ほど高いとされる。数百隻を保有する国内海運大手にとって船の切り替えへの負担は大きい。汽船は「脱炭素の流れが強まる中、移行債なども含めて今後も多様な資金調達を積極的に検討する」とする。長期的な投資が求められる中、機動的に投資案件を決めやす

く、投資に対する達成度も見えやすい資金調達の活用が進む可能性がある。ただ、LNG燃料船は通常の船と比べて20億円ほど高いとされる。数百隻を保有する国内海運大手にとって船の切り替えへの負担は大きい。汽船は「脱炭素の流れが強まる中、移行債なども含めて今後も多様な資金調達を積極的に検討する」とする。長期的な投資が求められる中、機動的に投資案件を決めやす

く、投資に対する達成度も見えやすい資金調達の活用が進む可能性がある。ただ、LNG燃料船は通常の船と比べて20億円ほど高いとされる。数百隻を保有する国内海運大手にとって船の切り替えへの負担は大きい。汽船は「脱炭素の流れが強まる中、移行債なども含めて今後も多様な資金調達を積極的に検討する」とする。長期的な投資が求められる中、機動的に投資案件を決めやす