

## 気候変動への取り組み強化について

株式会社みずほフィナンシャルグループ（執行役社長：木原 正裕）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。今般、以下の取り組みを強化しました。

### 1. 【自動車・海運セクター】投融資を通じた GHG 排出削減中期目標の新規設定（別紙 1）

〈みずほ〉は、投融資を通じた GHG 排出削減に向けて、セクター毎に順次、2030 年度の中期目標の設定を進めています。

これまでに、電力、石油・ガス、石炭採掘（一般炭）セクターの目標を設定していますが、今般、新たに自動車、海運セクターにおける中期目標を設定しました。

セクター	対象スコープ	2030 年度 中期目標
自動車	Scope1・2	絶対排出量 (kt CO2e) : ▲38% (2021 年度比)
	Scope3 カテゴリー11 (販売製品の使用)	排出原単位 (gCO2e/vkm、Well-to-Wheel) : ▲31% ~ ▲43% (2021 年度比)
海運	Scope1 (船舶の運航)	ポートフォリオ気候変動整合度 ≤ 0%

なお 2023 年度中に、鉄鋼、不動産セクターにおける目標設定（2024 年度初 開示）を予定しています。

### 2. 炭素関連セクターの高リスク領域におけるグリーンな事業への支援体制の整備（別紙 2）

〈みずほ〉では、炭素関連セクターにおけるリスクコントロールとして、お客さまの属するセクター、およびお客さまの移行リスクへの対応状況の 2 軸でリスクを評価し、高リスク領域を特定・モニタリングする態勢を構築しています。

高リスク領域におけるお客さまの事業構造転換等を後押しする「トランジション支援の枠組み」において、従来、移行戦略の信頼性や透明性が確認できるお客さまへの支援を対象としておりましたが、再エネ等のグリーンな事業であることが確認できる案件も、この枠組みの対象としてより積極的に支援を行うことを明確化しました。

## 再エネ等のグリーンな事業であることが確認できる案件への支援

(確認目線)

- 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)、ローン・シンジケート&トレーディング・アソシエーション (LSTA) の「グリーンローン原則」で推奨される要素を参考に、「調達資金の使途」、「プロジェクトの評価及び選定のプロセス」、「調達資金の管理」、「レポーティング」、「お客さまの取り組み姿勢」を目線として決めました。

〈みずほ〉は、「ネットゼロ移行計画<sup>\*1</sup>」のもと、「実体経済の移行促進への貢献」「ビジネス機会の適切な捕捉」「リスクの適切な把握と管理」の3つの観点を重視し、気候変動への対応を統合的に推進しています。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、脱炭素社会の実現に向けた挑戦を続けます。

\*1 「ネットゼロ移行計画」の詳細は「TCFD レポート(気候関連レポート)2023」P22-24 をご参照ください。  
2023年6月15日プレスリリース「TCFD レポート(気候関連レポート)2023の発行について」  
[https://www.mizuho-fg.co.jp/release/20230615release\\_jp.html](https://www.mizuho-fg.co.jp/release/20230615release_jp.html)

以 上

# 1.【投融資を通じた排出】(1)自動車セクターにおける中期目標の設定



- 自動車セクターの排出量は、Scope3（主に自動車の走行によるGHG排出量）が約8割を占めるため、事業活動を通じた排出であるScope1・2（直接排出）に加え、Scope3 カテゴリー11\*1を目標設定の対象としました
- Scope1・2とScope3では、事業者に求められる取り組みや移行経路が異なるため、脱炭素化に向けた取り組みの実効性を高めるために、Scope1・2（絶対排出量）と、Scope3（排出原単位）に分けて目標設定を行いました

自動車セクターの目標概要		
対象バリューチェーン	自動車(完成車) 製造を主たる事業とする企業	
対象アセット	貸出 (コーポレートファイナンス)*2	
対象年	基準年：2021年度 目標年：2030年度	
対象スコープ	Scope 1・2	Scope3 (カテゴリー11*1)
指標	絶対排出量 (kt CO <sub>2</sub> e)	LDV*4新車の平均 排出原単位 (g CO <sub>2</sub> e/vkm) ※ 走行距離あたりの排出量 (Well-to-Wheel*5)
指標の計算式	$\sum \left[ \text{各社の排出量} \times \frac{\text{各社向け(みずほ)の貸出残高}}{\text{各社の企業価値}^*3} \right]$	$\sum \left[ \text{各社の排出原単位} \times \frac{\text{各社向け(みずほ)の貸出残高}}{\text{目標対象ポートフォリオ 総貸出残高}} \right]$
ベンチマークシナリオ	SBTi 総量削減アプローチによる 1.5℃認定基準	① IEA Net Zero Emissions by 2050 Scenario (NZE)*6【1.5℃】 ② SBTi (IEA ETP) Beyond 2℃ Scenario (B2D)*7【Well-below 2℃】
目標値	2030年度：2021年度比 ▲38%	2030年度：2021年度比 ▲31% (②) ~ ▲43% (①)
基準年実績	2021年度：740 ktCO <sub>2</sub> e	2021年度：198 gCO <sub>2</sub> e/vkm*8 (参考) Well-to-Tank部分(エネルギー生産過程)：40 Tank-to-Wheel部分(自動車の走行時排出)：158
データソース	各社開示情報 等	S&P Global Mobility, 2023 等

\*1 販売製品の使用時の排出量 \*2 みずほ銀行・みずほ信託銀行合算 \*3 PCAFスタンダードに依拠し、上場企業は EVIC(時価)、非上場企業は 純資産 + 有利子負債(簿価)を使用  
 \*4 LDV(Light-Duty Vehicle): 6トン以下の小型商用車を含む乗用車全般 \*5 エネルギー生産過程での排出 + 自動車の走行時排出 を対象とする排出量指標  
 \*6 IEA World Energy Outlook 2022 をもとに算定 \*7 2023年9月時点 \*8 Well-to-Wheelベースでの 絶対排出量の実績値は、33 Mt CO<sub>2</sub>e

# 1.【投融資を通じた排出】(1)自動車セクターにおける中期目標の考え方



<p>自動車セクターの 選定理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車セクターは、<b>世界のエネルギー消費部門からのCO<sub>2</sub>排出量の約16%を占め</b>、〈みずほ〉の Financed Emissions*<sup>1</sup> においても 約8%を占める 多排出セクターであること</li> <li>● 自動車は人々の生活や経済活動における重要な基盤であり、<b>自動車の需要は2050年に向けて増加が見込まれる</b>ことも踏まえ、<b>実体経済の移行促進には本セクターの脱炭素化が不可欠である</b>こと</li> </ul>
<p>対象バリューチェーン ・排出量スコープの 考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車セクターにおける 〈みずほ〉の Financed Emissionsのうち、完成車を製造する企業からの排出量が 約8割を占めることから、<b>自動車（完成車）製造を主たる事業とする企業を対象</b>とする</li> <li>● 自動車のバリューチェーンにおいては 自動車走行時の排出が突出して多いことから、自動車の生産活動等に伴う排出である Scope1・2に加えて、Scope3 カテゴリー11（販売した製品の使用を通じた排出）を対象とする</li> </ul>
<p>指標の考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Scope1・2 と Scope3では、事業者に求められる取り組みや移行経路が異なるため、脱炭素化に向けた取り組みの実効性を高めるために、Scope1・2 と Scope3は分けて目標設定する</li> <li>● <b>Scope1・2 は SBTガイドライン等も踏まえ、総量ベースでの削減を促進するため、絶対排出量で設定</b>する</li> <li>● <b>Scope3 は、自動車の需要拡大に応えつつ脱炭素化を進めるため、活動量(走行距離)あたりの排出原単位で設定</b>する             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 自動車による排出の削減に向けては <b>地域におけるエネルギーの脱炭素化に合わせた 自動車の脱炭素化を促進</b>する必要があることから、<b>エネルギーの生産過程での排出も含めた Well-to-Wheel *<sup>2</sup>で設定</b></li> </ul> </li> </ul>
<p>ベンチマークシナリオ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>気温上昇を1.5℃に抑える努力を追求</b>するため、<b>IEA NZEシナリオ および SBTi 1.5℃認定基準をベンチマークシナリオ</b>とする</li> <li>● ただしIEA NZEシナリオでは、グローバルでの急速なEV（電気自動車）転換を前提とするが、<b>実体経済の移行には 地域のエネルギー特性も踏まえた取り組みが必要である</b>ことから、<b>Scope3目標は、SBTi（IEA ETP）B2Dシナリオ とのレンジ</b>とする</li> </ul>
<p>目標達成に向けた 取り組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>取引先とのエンゲージメントを起点に、移行への対応状況を確認するとともに、脱炭素・電動化に向けた戦略実行を支援</b>する             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 工場におけるカーボンニュートラル化（再エネ化・省エネ）の支援</li> <li>- 地域のエネルギー特性も踏まえた、低排出自動車の開発・販売 の支援</li> </ul> </li> <li>● <b>エネルギー供給サイド（電力、石油・ガスセクター）における排出削減</b>に向けて、中期目標の設定（電力：2022年5月設定、石油・ガス：2022年12月設定）や、各セクターの取引先とのエンゲージメント・取り組み支援を推進する</li> </ul>

\*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

\*2 Well-to-Wheel：エネルギー生産過程での排出(Well-to-Tank) + 自動車の走行時排出(Tank-to-Wheel) を対象とする排出量指標。

電気自動車の場合、Well-to-Wheel = Well-to-Tank(使用電力の発電にかかる排出量。販売国の電源構成をもとに算定) + Tank-to-Wheel(EV走行時の排出量は0) で算定

# 1.【投融資を通じた排出】(2)海運セクターにおける中期目標の設定



- 海運セクターの排出量は、船舶の運航時の排出が 98%を占めるため、船舶の運航による排出を目標設定の対象としました
- 海運セクターにおける目標設定にあたり、IMO(国際海事機関)におけるGHG削減戦略\*1 および ポセイドン原則\*2におけるポートフォリオの炭素強度測定の方法を参照し、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ました

海運セクターの目標概要	
対象バリューチェーン	船舶の運航 (内航船を除く 総トン数5,000t以上の船舶を対象)
対象アセット	船舶を担保として取得しているファイナンス
対象年	基準年： 2021年度 目標年： 2030年度
対象スコープ	Scope1 (船舶の運航)
指標	ポートフォリオ 気候変動整合度*3
指標の計算式	$\sum \left[ \frac{\text{各船舶の気候変動整合度 (下記②)}}{\text{各船舶のAER}^{*4} \text{ (①)}} \times \frac{\text{各船舶における〈みずほ〉の貸出残高}}{\text{目標対象ポートフォリオ 総貸出残高}} \right]$
気候変動整合度の計算式	<p>各船舶のAER*4 (①) を求めた上で、AERと各船舶基準値との差を表す 気候変動整合度(②) を、ポートフォリオ単位で加重平均</p> $\text{①AER} = \frac{\text{運航を通じた年間CO}_2\text{排出量}}{\text{年間運航距離} \times \text{載荷重量トン数}^{*5}}$ $\text{②気候変動整合度} = \frac{\text{各船舶のAER(①)} - \text{各船舶の基準値}}{\text{各船舶の基準値}}$
ベンチマークシナリオ	IMOによるGHG削減目標 / 目標に沿って設定されたCII規制基準値*6
目標値	2030年度 ポートフォリオ気候変動整合度 ≤0% (ポートフォリオ全体が基準値に整合)
基準年実績	2021年度*6 ポートフォリオ気候変動整合度 +1.82% (参考) 絶対排出量： 3.5 Mt CO <sub>2</sub> e
データソース	VesselsValue, a Veson Nautical solution

\*1 IMOは 2018年に国際海運における統一的な排出削減目標として「GHG削減戦略」を採択。2023年に「2050年頃までにGHG排出ネットゼロ」に目標を改定  
 \*2 ポセイドン原則は、IMOのGHG削減目標の達成を ファイナンスを通じて支援することを目的に、2019年に発足した 金融機関による自主協定  
 \*3 「気候変動整合度」は、船舶の排出原単位が 基準値に対してどれほど上回っているか／下回っているかを示す値  
 \*4 AER (Annual Efficiency Ratio) : 貨物1トンを1マイル 運航する際の 平均CO<sub>2</sub>排出量 \*5 CII規制に則り、自動車運搬船・Ro-Ro貨物船・フェリー船は総トン数を使用  
 \*6 IMOによる 船舶の燃費実績に対する規制。2021年度は規制適用開始前のため、独自基準値 (Reference Line×削減率3%) を設定のうえ実績を算出



# 1.【投融資を通じた排出】(2)海運セクターにおける中期目標の考え方



<p>海運セクターの 選定理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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 Emissions*1の約2%を占めており、また <b>2050 年に向けて海上輸送への需要増加も見込まれること</b> から、実体経済の移行に向けた脱炭素 が不可欠であること</li> <li>● 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、<b>IMO 戦略で求められる脱炭素経路に沿った移行が必要</b>であること</li> </ul>
<p>対象バリューチェーン ・排出量スコープの 考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 船舶からのGHG排出は<b>運航時が 98%を占めるため、船舶の運航による排出</b> を対象とする</li> <li>● ポセイドン原則におけるテクニカルガイダンス*2を参照のうえ、<b>内航船を除く 総トン数5,000t以上の船舶を担保として取得しているファイナンスを対象</b>とする</li> </ul>
<p>指標の考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>海上輸送の需要拡大を支えつつ船舶の脱炭素化を促進するため、活動量（運航距離×乗荷重量）あたりの排出原単位で設定</b></li> <li>● 船舶の種類やサイズに応じた排出原単位の削減状況を測定・評価するため、ポセイドン原則におけるテクニカルガイダンス*2を参照し、<b>目標設定の指標として「ポートフォリオ 気候変動整合度」</b>を使用する</li> </ul>
<p>ベンチマークシナリオ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国際海運におけるグローバルスタンダードである <b>IMO GHG削減戦略に沿った目標設定</b>を行う</li> <li>● IMOは GHG削減戦略の目標達成に向けて、各船舶の燃費実績に対する格付け制度であるCII（Carbon Intensity Indicator）規制を導入していることから、<b>気候変動整合度を算定する基準として CII規制の基準値*3</b>を使用する</li> <li>● IMO GHG削減戦略の改訂を踏まえて、CII規制の基準値等が見直された場合には適宜、目標設定への適用を検討する</li> </ul>
<p>目標達成に向けた 取り組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>取引先とのエンゲージメントを起点に、CII規制への対応や移行状況を確認するとともに、脱炭素化に向けた取り組みを支援する</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 船舶の燃費改善や 低炭素燃料船導入に向けたファイナンスアレンジ</li> <li>- 造船・船主・オペレーター・荷主をまたぐ、業界のカーボンニュートラル動向・取り組みに関する情報提供</li> </ul> </li> <li>● 水素・アンモニア等の<b>カーボンニュートラル燃料やゼロエミッション船など、次世代技術の早期実現に向けた取り組みを 金融・非金融領域から支援する</b></li> </ul>

\*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

\*2 Poseidon Principles Technical Guidance Version 4.2

\*3 CII 規制は 2023 年から適用開始のため、2021・2022 年における基準値 は、基準年に対する削減率を以下のとおり 当社で独自に設定

対象年	2019	2021	2022	2023	2024	2025	2026
削減率	基準年	<b>3%</b>	<b>4%</b>	5%	7%	9%	11%

# 1.【投融資を通じた排出】中期目標の考え方（セクター共通）



- 中期目標は、NZBAの目標設定ガイダンス\*1を踏まえて策定され、みずほフィナンシャルグループの取締役会で決議されています
- 中期目標の設定・実績管理については、以下の考え方にに基づき、継続的な高度化に取り組んでいきます

<b>対象ポートフォリオの 選定方法</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 目標対象セクターの取引先のうち、主たる事業が目標対象バリューチェーンの事業に該当する企業・プロジェクトを、対象ポートフォリオに選定（ただし海運セクターは取引先業種に関わらず、対象となるファイナンスを選定）</li> <li>● セクターおよび主たる事業は、企業の事業構成において売上高が最も高いものに依り 判定</li> <li>● セクターの分類方法については、日本銀行が制定した「業種分類一覧表」の分類を基に、当社にて判定</li> </ul>											
<b>算入カバー率</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 目標対象ポートフォリオにおいて、排出量データ・生産量データ・財務データ等が得られず、対象の指標（排出原単位もしくは絶対排出量）が算定できない場合は 算入対象から除外</li> <li>● 対象ポートフォリオの貸出額全体に対する 現時点での算入カバー率は以下のとおり。なお、エンゲージメントを通じて、取引先の主たる事業等は定期的に確認・更新しており、対象ポートフォリオおよび算入率も今後変動する可能性あり</li> </ul> <table border="1" data-bbox="875 703 1541 815"> <tr> <td>自動車セクター</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>海運セクター</td> <td>97%</td> </tr> </table>	自動車セクター	100%	海運セクター	97%							
自動車セクター	100%											
海運セクター	97%											
<b>データクオリティスコア</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● PCAFスタンダードに基づき、排出量データの品質*2 について、貸出額で加重平均した結果は以下のとおり</li> </ul> <table border="1" data-bbox="680 895 1738 1046"> <tr> <td rowspan="2">自動車セクター</td> <td>絶対排出量(Scope1,2)</td> <td>排出原単位 (Scope3)</td> </tr> <tr> <td>1.2</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>海運セクター</td> <td colspan="2">排出原単位</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">3.0</td> </tr> </table>	自動車セクター	絶対排出量(Scope1,2)	排出原単位 (Scope3)	1.2	3.0	海運セクター	排出原単位			3.0	
自動車セクター	絶対排出量(Scope1,2)		排出原単位 (Scope3)									
	1.2	3.0										
海運セクター	排出原単位											
	3.0											
<b>カーボンオフセット に対する考え方</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現時点では、カーボンクレジット等によるオフセットは考慮せず</li> <li>● グローバルな議論の動向や国際基準の整備状況を踏まえて、継続的に検討する</li> </ul>											
<b>データの継続的な 高度化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 金融機関における投融資ポートフォリオのGHG排出量算定にあたっては、グローバルで統一的な基準で算定された排出量および生産量等の関連データが必要となる。現時点では、統一的な企業開示データが限定的であることから、それぞれのセクターの専門的な知見を有する外部ベンダーのデータを活用し、実績を計測</li> <li>● 今次算定した排出量・排出原単位の数値については、企業の排出量開示の拡大や見直し等により、今後変動する可能性あり。今後、エンゲージメントを通じた実績把握や、企業開示の進展等に合わせて、データの収集・実績集計方法は継続的に正確性の向上を図り、必要な場合は、実績値や目標値の見直しを検討</li> </ul>											

\*1 Net Zero Banking Alliance (NZBA) における Guidelines for Climate Target Setting for Banks

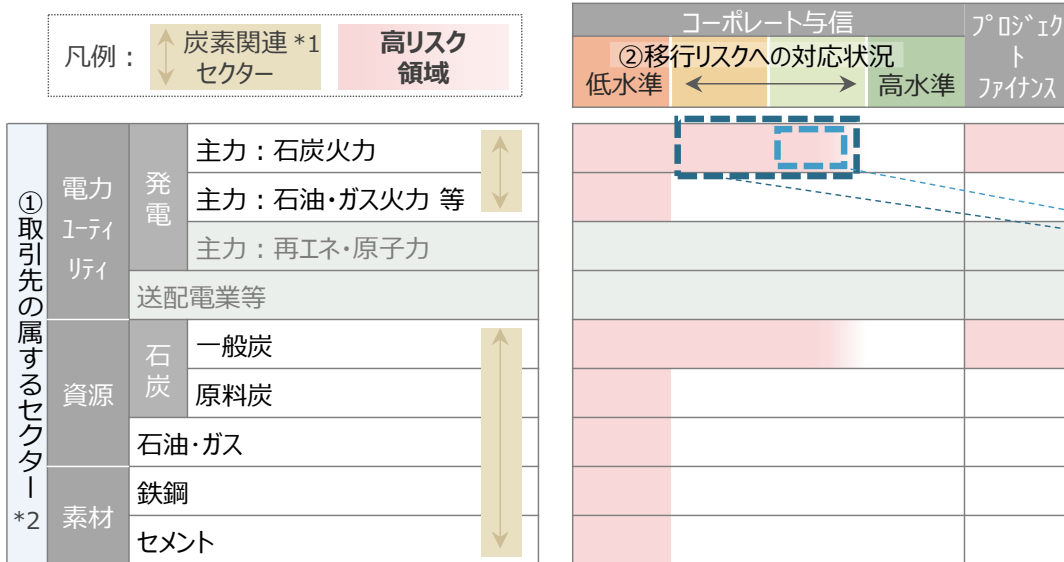
\*2 スコア1が高評価（開示データ・第三者認証あり）⇔ スコア5が低評価（推計データ・資産残高に基づく）

## 2.炭素関連セクターの高リスク領域におけるグリーンな事業への支援体制の整備

### 炭素関連セクターにおけるリスク評価

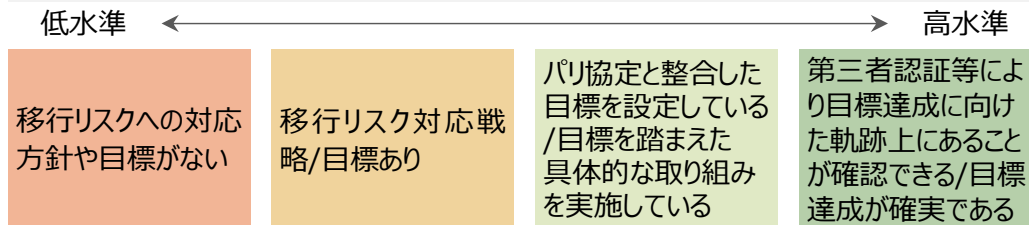
- 〈みずほ〉では、炭素関連セクター\*1 におけるリスクコントロールとして、①お客さまの属するセクター\*2、および②お客さまの移行リスクへの対応状況の2軸でリスクを評価し、高リスク領域を特定しモニタリングする態勢を構築しています。

#### リスク評価マッピング



- \*1 炭素関連セクター：〈みずほ〉の定性評価により移行リスクが高いと認識したセクター
- \*2 セクター：企業の事業構成において、売上/電源構成が最も高いものに依り分類

#### ② 移行リスクへの対応状況



#### 2軸による移行に向けた支援

軸	①セクター軸（縦軸）	②対応状況軸（横軸）
移行に向けた支援	より低リスクな領域・セクターへの事業構造転換を支援	お客さまの移行リスク対応促進を支援

### 高リスク領域への対応方針

- 移行リスクへの有効な対応戦略の策定、または、より低リスクのセクターへの事業構造転換が、速やかに図られるようサポートするなど、より一層のエンゲージメントに取り組みます。
- お客さまの事業構造転換を後押しすべく、**トランジション支援の枠組み**において国際的なスタンダードが提唱する要件の充足等が確認できた場合には、高リスク領域においても、より積極的な支援を行います。
- 初回のエンゲージメントから1年を経過しても、移行リスクへの対応意思がなく、移行戦略も策定されない場合には、取引継続について慎重に判断します。
- これらを通じてリスクコントロールを強化し、中長期的に高リスク領域のエクスポージャーを削減していきます。

#### トランジション支援の枠組み

高リスク領域におけるお客さまの事業構造転換等への取り組みをよりサポートするための枠組み

- 1 移行戦略の信頼性や透明性が確認できるお客さまへの支援
- 2 再エネ等のグリーンな事業であることが確認できる案件への支援

今次明確化

☞ 確認目線等の詳細は次ページご参照

トランジション支援の枠組み **1** の対象

トランジション支援の枠組み **2** の対象 \*3

\*3 高リスク領域以外の一部の領域も対象



## 2.炭素関連セクターの高リスク領域におけるグリーンな事業への支援体制の整備

### トランジション支援の枠組み

- 高リスク領域におけるお客さまの事業構造転換等を後押しする本枠組みにおいて、従来、(1)移行戦略の信頼性や透明性が確認できるお客さまへの支援を対象としていましたが、(2)再エネ等のグリーンな事業であることが確認できる案件も、この枠組みの対象としてより積極的に支援を行うことを明確化しました。
- 一時的には「高リスク領域」のエクスポージャーが増加する可能性があります。お客さまの移行戦略の立案や遂行を後押しすることで、移行リスクを適切に管理し、中長期的な移行リスクを低減させていきます。

今次明確化

#### 1 移行戦略の信頼性や透明性が確認できるお客さまへの支援

##### 確認目線

国際資本市場協会(ICMA)の「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」で推奨される開示要素等を参考に定めた以下の目線を確認します。

戦略及び  
マテリアリティ

移行戦略（移行に資する事業戦略）として必要な要素を満たしている

ガバナンス体制

戦略・目標設定に関する適切なガバナンス体制がある

科学的根拠

パリ協定と整合した科学的根拠のある目標がある

開示状況

戦略・目標の透明性に問題がなく、目標に向けた進捗がある

脱炭素技術の開発・  
導入見通し

戦略に基づく技術の導入及びキャッシュフローの見通しがある

#### 2 再エネ等のグリーンな事業であることが確認できる案件への支援

##### 確認目線

ローン・マーケット・アソシエーション(LMA)等が策定した「グリーンローン原則」で推奨される要素を参考に定めた以下の目線を確認します。

調達資金の用途

調達資金がグリーンプロジェクトに使われる

プロジェクトの評価  
及び選定のプロセス

環境面での目標、適格なプロジェクトを判断するプロセスがある

調達資金の管理

調達資金が適切な方法により追跡される

レポート

資金用途や充当状況について透明性が確保されている

お客さまの  
取り組み姿勢

移行リスクへの対応の進展、またはより低リスクなセクターへの事業構造転換に向けた意思がある