



株式会社 商船三井 トランジション・リンク・ローン フレームワーク セカンド・パーティ・オピニオン



**セカンド・パーティ・オピニオン**

**SECOND PARTY OPINION**

---

**株式会社 商船三井**

**トランジション・リンク・ローン フレームワーク**

Prepared by: DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

Location: 神戸, 日本

Date: 2021 年 10 月 26 日

Ref. Nr.: PRJN- 288493-2021-AST-JPN-01

## 報告書サマリー

株式会社商船三井（以下、商船三井、または MOL）は、130 年以上の歴史を持ち、現在約 800 隻の多様な船舶の運航を通じ、様々な海運ニーズに応える世界最大級の総合輸送グループとして事業活動を行っています。具体的には、ドライバルク船サービス、エネルギー輸送サービス、製品輸送サービスや、その他の関連事業サービス(クルーズ船等)を展開しています。

商船三井は 2021 年 6 月に「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」を策定し、「2050 年ネットゼロ・エミッション」を目指し、気候変動対策をはじめとする様々な環境課題の解決に取り組んでいます。

このような取組を進める上で、商船三井では海運業界の国際的な機関である国際海事機関(IMO)や国土交通省等が取りまとめた温暖化ガス(GHG)排出削減目標への貢献と整合し、さらに野心的な目標を掲げて活動を行っています。MOL グループは、この GHG 排出削減に関する野心的な目標をサステナビリティ・パフォーマンス目標として設定し、目標達成と貸付条件又はその他財務的なインセンティブと連動するローンを、「商船三井 トランジション・リンク・ローン」(以下、MOL-TLL)として発行します。

商船三井は、このローンの発行を商船三井の広範な環境戦略への取組を発信する機会と位置付けています。

商船三井は、トランジション・ファイナンスを国際的に定められた枠組みに適合した形で実行するため、商船三井 トランジション・ファイナンス・フレームワーク(以下、フレームワーク)を確立しています。

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社(以下、DNV)は外部レビュー機関として、フレームワークの適格性を評価しました。

具体的には、DNV は以下を中心とした枠組みを適用し、フレームワーク及び MOL-TLL の適格性評価を提供しました。

- 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 (国際資本市場協会、2020 以下、CTFH)
- 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 (金融庁、経済産業省、環境省、2021 以下、CTFBG)
- サステナビリティ・リンク・ローン原則 (ローンマーケットアソシエーション(LMA)他、2021 以下、SLLP)
- サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン (環境省、2020 以下、SLLGLs)

上記の枠組みで示される、それぞれ共通要素に対する適格性評価結果の概要は以下の通りです。

### <CTF 適格性評価結果>

DNV は商船三井から提供された資料及び情報から、以下を確認しました。以下に示す CTF-1~CTF-4 は、CTFH、CTFBG の共通の 4 つの要素(開示要素)に対する観察結果と DNV の意見です。

#### CTF-1. 資金調達者のクライメート・トランジション戦略とガバナンス :

資金調達者である商船三井のトランジション戦略は、IMO や国土交通省等の定める環境目標及び SBTi 方法論<sup>\*1</sup>により定められた目標と経路の設定と整合したトランジション経路に基づくものです。また、実行に係るガバナンス及び開示として、社内体制の構築と、TCFD<sup>\*2</sup>に基づく情報開示プロセスが構築されています。これらについてはフレームワーク等の中で開示されており、CTF-1 の開示要素を満足するものです。

\*1: SBTi マリタイム(海運)のガイダンスドラフト(V0.0|2021 年 3 月)、\*2: 気候関連財務情報開示タスクフォース

#### CTF-2. ビジネスモデルにおける環境面の マテリアリティ (重要度) :

商船三井のビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティは、商船三井が事業の持続可能性をポジティブ面及びネガティブ面の両方から評価した、マテリアリティ分析結果に関連付けられるものです。これに基づくトランジション戦略及びトランジション経路は「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」として具体的な取組が示され、さらに、後述する SDGs への寄与も考慮されています。これらについてはフレームワーク等の中で開示されており、CTF-2 の開示要素を満足するものです。

#### CTF-3. 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略 (目標と経路を含む) :

商船三井のトランジション戦略は、科学的根拠のある目標と経路によって定められています。具体的には、CTF-1 に記載する IMO、国土交通省等の目標及び SBTi 方法論により定められた目標と経路の設定を基に、長期目標に加え短中期目標が指標化・定量化され、目標達成のプロセスが明確になっています。これらについてはフレームワーク等又はセカンド・パーティ・オピニオンを通じ開示されており、CTF-3 の開示要素を満足するものです。

#### **CTF-4.実施の透明性 :**

商船三井は、トランジション戦略実行のための基本的な投資計画と、実行による成果とインパクトの概要を示しています。今後の全体・個別の投資計画は、トランジション戦略実行に必要な投資が CTF-1～CTF-3 を考慮して社内管理体制及びプロセスに基づき実行される計画を確認しました。これらについてはフレームワーク等又はこのセカンド・パーティ・オピニオンを通じて開示されており、CTF-4 の開示要素を満足するものです。

#### **<SLLP 適格性評価結果>**

DNV は商船三井から提供された資料及び情報から、以下を確認しました。以下に示す SLLP-1～SLLP-5 は、SLLP の 5 つの要求事項 (\* SLLGLs を含む)に対する観察結果と DNV の意見です。

##### **SLLP-1.重要業績評価指標(KPIs)の選定 :**

表-1 を参照してください。商船三井が定める環境面でのサステナビリティ(トランジション)に関する KPI(エネルギー効率運航指標、EEOI : Energy Efficiency Operating Indicator)は、商船三井の包括的なトランジション戦略において重要な指標です。KPI の選定は、合理的なプロセスを得たものであり、KPI は明確に定義され、測定及び検証が可能であり、SLLP に従ったロバスト性、及び信頼性を有すると考えられます。

##### **SLLP-2. サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット(SPTs)の測定 :**

商船三井の SPT(2019 年をベースラインとした EEOI 削減率)は、商船三井の広範なサステナビリティ(トランジション)とビジネス戦略において有意義であり、密接に関連付いており、予め設定されたタイムラインに従って重要な改善を示しています。表-1 を参照してください。SPT は、2019 年から 2035 年の各年における EEOI の削減率(累積)で構成されています。SPT は、IMO や国土交通省等の定める目標や、SBTi 方法論で定められる目標を外部基準のベンチマークとして野心的に定められています。野心性の評価における外部基準と商船三井のベースライン(基準年)の違いに起因する差異は、商船三井により適切に試算・調整されており、結果として野心的であることが論証されています。さらに、DNV はレビューを通じて、商船三井の計画が、2021 年以降の年次の SPT と 2035 年の SPT の達成に対して実現可能であることを確認しました。

##### **SLLP-3.ローンの特性 :**

フレームワークに基づく TLL の財務的特性は、SPT によって定められた KPI のパフォーマンスによって影響を受けます。この影響は、貸付金利の変動又その他財務的なインセンティブと連動するローンであり、ローンに関連する取り決めの文書において、フレームワークに基づき定義された期間/期日における特定のトリガー事象(SPT 達成状況)によって定められています。

##### **SLLP-4.レポートイング :**

レポートイングには SLLP で求められる情報が含まれる計画であり、レポートイングは適切な頻度で公開されることが、フレームワークにより定められています。

##### **SLLP-5.検証 :**

商船三井は、外部評価機関により、KPI に関連するデータに対して独立した検証を毎年受ける予定です。

表-1 MOL トランジション・リンク・ローンの KPIs と SPT

| 項目  | 概要  | 参照した基準  |
|-----|---|---|
| KPI | <p><b>エネルギー効率運航指標(EEOI : Energy Efficiency Operational Indicator)</b></p> <p>EEOI は船舶運航時における単位貨物重量・輸送距離あたりの CO<sub>2</sub>e(GHG)排出量を示す指標です。EEOI は海運業界では幅広く利用されており、SBTi において海運のガイダンス(右欄参照)でも定義されている指標/計算方法です。つまり、EEOI の使用は船舶の GHG 排出を評価するメソドロジー(方法論)として認識されたアプローチであることが示されています。</p> $EEOI (\text{gram} - CO_2e/\text{mile}/\text{tonne}) = \frac{\text{Emissions} (\text{gram} - CO_2e)}{\text{Distance sailed}(\text{mile}) \times \text{Cargo carried} (\text{tonne})}$ <p><i>Emission(gram-CO<sub>2</sub>e)</i> : 船舶からの CO<sub>2</sub>e(GHG)排出量(グラム)<br/> <i>Distance sailed(mile)</i> : 運航距離(マイル)<br/> <i>Cargo carried (tonne)</i> : 貨物重量(トン)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- SBTi マリタイム(海運)のガイダンスドラフト(V0.0) 2021年3月)</li> </ul>                                   |
| SPT | <p><b>2019 年を基準年として、2035 年に EEOI を 45%削減を達成するために、毎年の EEOI 目標削減率を SPT として設定</b></p> <p>商船三井が設定する毎年の EEOI 目標削減率(SPT)は、IMO が Initial IMO GHG Strategy*で定める 2030 年目標、2050 年目標(基準年 : いずれも 2008 年)と比較可能な試算調整を行い、IMO と比較して低く、さらに、2035 年までの SPT として SBTi の方法論を用いた野心的な EEOI 値を設定。*国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ(国土交通省等)と同じ</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Initial IMO GHG Strategy(IMO),</li> <li>- 国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ(国土交通省等)</li> </ul> |

DNV は、フレームワークをはじめとする MOL より提供された関連文書・情報に基づく評価により、商船三井が確立したフレームワーク及びこのフレームワークに従って実行される MOL-TLL が、関連する枠組みである CTFH、CTFBG 及び SLLP、SLLGLs で要求される基準を満たし、適格性があることを確認しました。

## 目次

|  |    |
|--|----|
| 報告書サマリー  | 2  |
| Ⅰ. まえがき  | 6  |
| Ⅱ. スコープと目的   | 12 |
| Ⅲ. 商船三井及び DNV の責任                                  | 12 |
| Ⅳ. DNV 意見の基礎                                       | 13 |
| Ⅴ. 評価作業  | 15 |
| Ⅵ. 観察結果と DNV の意見                                   | 16 |
| Ⅶ. 評価結果  | 22 |
| スケジュール-1 重要業績評価指標(KPI)とサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット(SPT) | 24 |
| スケジュール-2 クライメート・トランジション・ファイナンス適格性評価手順              | 25 |
| スケジュール-3 サステナビリティ・リンク・ローン適格性評価手順                   | 29 |

### 改訂履歴

| 改訂番号 | 発行日         | 主な変更内容 |
|------|-------------|--------|
| 0    | 2021年10月26日 | 初版発行   |
|      |             |        |

### Disclaimer

Our assessment relies on the premise that the data and information provided by Issuer to us as part of our review procedures have been provided in good faith. Because of the selected nature (sampling) and other inherent limitation of both procedures and systems of internal control, there remains the unavoidable risk that errors or irregularities, possibly significant, may not have been detected. Limited depth of evidence gathering including inquiry and analytical procedures and limited sampling at lower levels in the organization were applied as per scope of work. DNV expressly disclaims any liability or co-responsibility for any decision a person or an entity may make based on this Statement.

### Statement of Competence and Independence

DNV applies its own management standards and compliance policies for quality control, in accordance with ISO/IEC 17021:2011 - Conformity Assessment Requirements for bodies providing audit and certification of management systems, and accordingly maintains a comprehensive system of quality control, including documented policies and procedures regarding compliance with ethical requirements, professional standards and applicable legal and regulatory requirements. We have complied with the DNV Code of Conduct<sup>1</sup> during the assessment and maintain independence where required by relevant ethical requirements. This engagement work was carried out by an independent team of sustainability assurance professionals. DNV was not involved in the preparation of statements or data included in the Framework except for this Statement. DNV maintains complete impartiality toward stakeholders interviewed during the assessment process.

<sup>1</sup> DNV Code of Conduct is available from DNV website ([www.DNV.com](http://www.DNV.com))

## I. まえがき

### i. 発行体について

株式会社商船三井（以下、商船三井、またはMOL）は、130年以上の歴史を持ち、現在約800隻の多様な船舶の運航を通じ、様々な海運ニーズに応える世界最大級の総合輸送グループとして事業活動を行っています。具体的には、商船三井は、以下の事業・サービスを展開しています。

**ドライバルク船サービス**：鉄鉱石・石炭・穀物などのさまざまな資源の輸送するための汎用ばら積み船や個別に設計・建造された各種専用船で世界中のさまざまなトレードに柔軟な対応と、高品質な輸送サービスを提供

**エネルギー輸送サービス**：原油・石油精製品・液体化学製品・LNGの輸送、風力エネルギー関連事業及び海洋事業を通じ、世界各地への安定したエネルギー供給への貢献や、浮体式設備などの新たな事業を展開

























**製品輸送サービス**：工業製品や一般消費財、自動車などの製品輸送サービスの提供や、海運のノウハウとグループ各社の機能を生かしたロジスティック・サービスを提供し、多様化する物流ニーズに対応

**関連事業サービス**：クルーズ船(客船)やタグボート(曳船) 曳船（タグボート）、陸運、倉庫、海事コンサルタントなどの海運業関連を中心として、旅行、ビル賃貸・不動産管理、金融・財務、商事、保険、情報システム、国家石油備蓄事業支援、海函販売など、多彩なサービスメニューを提供

### ii. 発行体の ESG/SDGs への取組み

商船三井グループでは、事業活動を通じて社会に対して与えるマイナスの影響を最小化しながら、SDGsへの貢献をはじめとした社会的価値を最大化することで、中長期的な企業価値向上を実現するために、経営計画と連動した5つの「サステナビリティ課題（マテリアリティ）」を新たに特定しています。

表-1 サステナビリティ課題（マテリアリティ）の全体像

| サステナビリティ課題（マテリアリティ）  | 取組によって貢献する SDGs  |
|----------------------|--|
| 輸送を通じた付加価値の提供        |       |
| 海洋・地球環境の保全           |        |
| 海の技術を進化させるイノベーション    |       |
| 地域社会の発展と人材育成         |       |
| 事業を支えるガバナンス・コンプライアンス |      |

\* トランジション・ファイナンスが主として関連サステナビリティ課題は「海洋・地球環境の保全」

### iii. 発行体の環境方針

商船三井は 2021 年 6 月に「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」を策定し、グループ総力を挙げて「2050 年ネットゼロ・エミッション」を目指しています。

「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」では、TCFD シナリオ分析を実施し、気候変動に対応するリスク・機会の把握と対応策を講じています。最新のシナリオ分析において抽出されたリスクと機会に基づき、“中長期目標”と“目標達成に向けた 5 つの戦略”を定め環境課題への取り組みを加速するとしています。

商船三井グループ 環境ビジョン 2.1 における、“中長期目標”と“目標達成に向けた 5 つの戦略”は以下の通りです。

#### 「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」

##### 中長期目標

|    |   |
|----|---|
| 1. | 2020 年代中にネットゼロ・エミッション外航船の運航を開始します             |
| 2. | 2035 年までに輸送における GHG 排出原単位を約 45%削減します(2019 年比) |
| 3. | 2050 年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッション達成を目指します         |

##### 目標達成に向けた 5 つの戦略

|       |                      |
|-------|----------------------|
| 戦略 1. | グリーン代替燃料の導入          |
| 戦略 2. | さらなる省エネ技術の導入         |
| 戦略 3. | 効率運航の深度化             |
| 戦略 4. | ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築 |
| 戦略 5. | グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大  |

#### iv. トランジション・ファイナンス・フレームワークについて

商船三井は、「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」を進める上で、海運業界の国際的な機関である国際海事機関(IMO International Maritime Organization)や国土交通省等<sup>\*1</sup>が取りまとめた温暖化ガス排出削減目標への貢献と整合する形で、GHG 排出削減に関する野心的な目標を掲げて活動を行っています。

商船三井グループは、この GHG 排出削減に関する野心的な目標をサステナビリティ・パフォーマンス目標として設定し、目標達成と貸付条件又はその他財務的なインセンティブと連動するローと連動するローンを、「MOL トランジション・リンク・ローン」(以下、MOL-TLL)として発行します。

このローンを通じ、商船三井の広範な環境戦略への取組を発信する機会と位置付けています。

商船三井は、トランジション・ファイナンスを国際的に定められた枠組みに適合した形で実行するため、MOL トランジション・ファイナンス・フレームワーク(以下、フレームワーク)を確立しています。

このフレームワークが具体的に参照した枠組みについては後述のⅡ項(3)に記載されています。

\*1 : Initial IMO GHG Strategy や国土交通省をはじめ、海運・造船・舶用の各海事産業界や研究機関・公的機関等と連携して策定した、「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」(一般財団法人 日本船舶技術研究協会主催)



## v. 発行体の脱炭素化に向けたトランジション戦略

### (1) 国際・国/地域レベルのセクター(業種)別の戦略

図-1 に IMO の GHG 排出削減目標とその経路についての概要を示します。IMO は、設計・技術による対策(燃費低減)、運航効率化、技術革新や燃料転換(低炭素・ゼロ炭素燃料導入)及び様々な技術を活用した排出削減を柱としています。

その中で、短・中期目標に相当する指標として、2030 年における単位輸送当たりの平均燃費比 40%低減、また、長期目標に相当する指標として 2050 年までに少なくとも 70%削減(いずれも 2008 年比)を掲げています。

また、2020 年 3 月には国土交通省をはじめ、海運・造船・舶用の各海事産業界や研究機関・公的機関等と連携し、「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」(一般財団法人 日本船舶技術研究協会主催)を策定しています\*1。ここでは IMO の目標に整合する形で、日本の取組(国際条約策定、技術開発)が示されています。

商船三井グループは、IMO や国土交通省等をはじめとする国際的な機関や、国の方針に基づき、中核事業の低・脱炭素戦略として燃料転換をはじめとする GHG 排出削減目標を立てています。

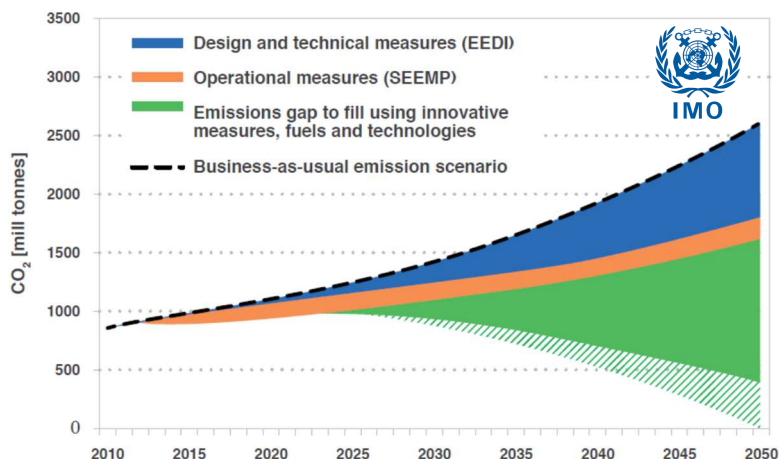
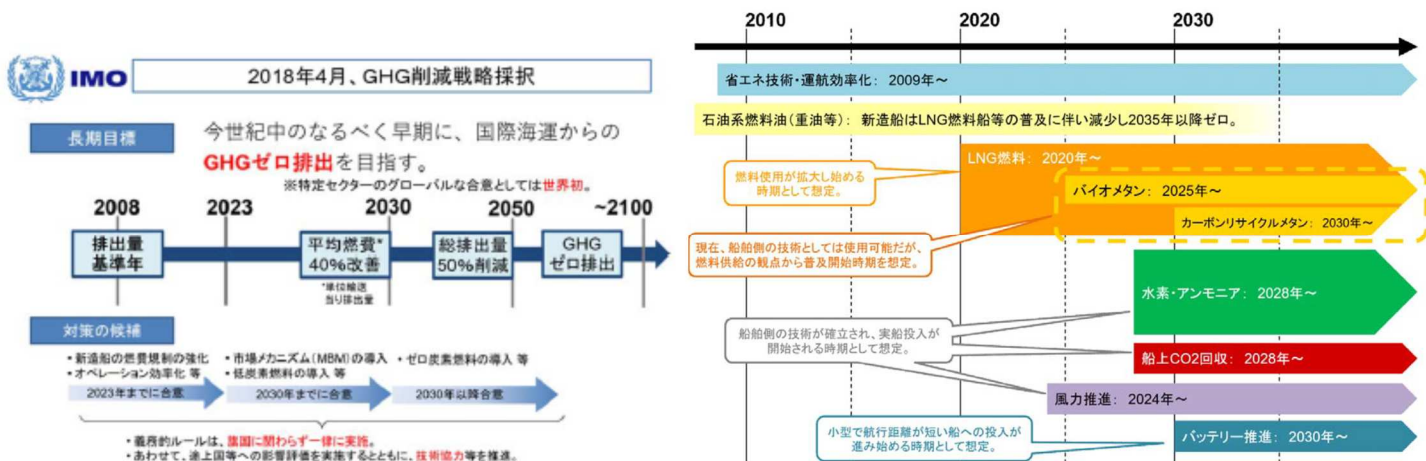


図-1 国際海事機関(IMO International Maritime Organization) 温暖化ガス(GHG Green House Gas)排出削減目標と経路



\*1 参考図 国土交通省(海事)ウェブサイト「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」

[https://www.mlit.go.jp/maritime/GHG\\_roadmap.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/GHG_roadmap.html)

左図：IMO・GHG 削減戦略の概要、右図：削減シナリオにおける船舶の使用燃料等の変化に関する想定

## (2) 発行体のトランジション戦略

商船三井グループでは、上述の IMO や国土交通省等の温暖化ガス排出削減目標への貢献、そして商船三井グループの定める「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」及び、今後取得予定の SBTi 認定で定められた目標の達成に向けた活動をトランジション戦略と位置づけています。

図-2 に中長期目標と関連付けられた商船三井グループネットゼロ・エミッションへの Pathway の概念図を示します。商船三井グループは、2035 年までの目標として、2019 年を基準年とした GHG 排出原単位 (EEOI) を、2035 年までに 45%削減と設定しています。商船三井グループは、“2℃目標を十分下回る”シナリオに合致する SBTi の方法論を採用した EEOI 削減率を定義しています。また、図-3 に 2019 年から 2050 年までの燃料別外航フリート構成推移イメージ及び主なマイルストーンを示します。

商船三井グループの 2035 年までの目標は、上述の IMO 及び国土交通省等が設定する基準年 (2008 年)、目標年 (2030 年) と異なるため、削減率の表記が異なりますが、後述する SPT の較正結果に基づく試算結果から、商船三井グループの GHG 排出原単位の削減目標は IMO や国土交通省等の目標を上回ることが確認されています。

その他、商船三井の気候変動対応を始めとした環境への取組の全体像は、「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」としてウェブサイト等で開示されています。

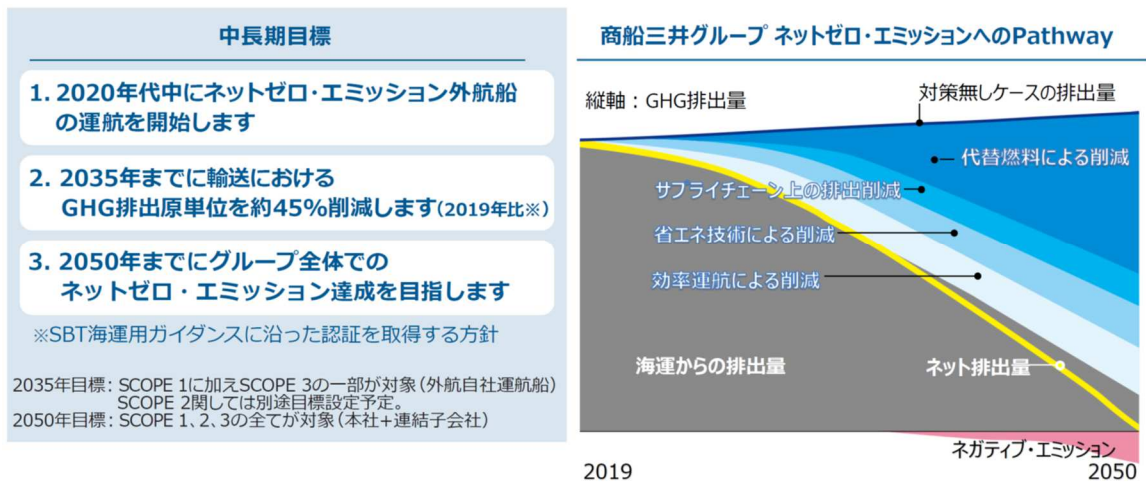
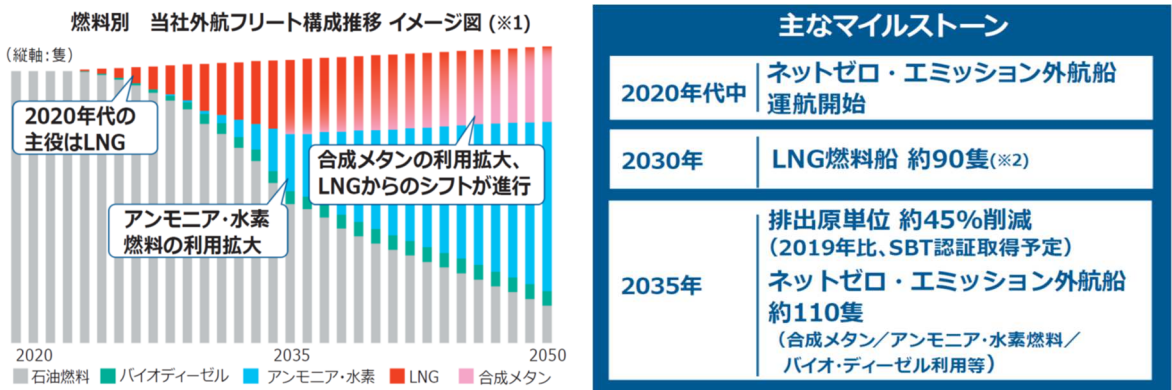


図-2 中長期目標と関連付けられた商船三井グループネットゼロ・エミッションへの Pathway



※1 当社SCOPE 1排出量に該当する自社運航船のみ対象。  
※2 LNG輸送船を除く。

図-3 2019 年から 2050 年までの燃料別外航フリート構成推移イメージ及び主なマイルストーン

### (3) 発行体のガバナンス(環境取り組み体制)

図-4 に商船三井の環境取り組み体制を示します。

商船三井は、経営企画部、環境・サステナビリティ戦略部及び技術革新本部を中心とし、気候変動対応管理体制を構築しています。

また経営会議下にある環境・サステナビリティ委員会を通じ、サステナビリティ課題(マテリアリティ)への取組を推進しています。



図-4 商船三井 環境取り組み体制

**発行体名称：**株式会社 商船三井

**フレームワーク名：**株式会社 商船三井 トランジション・ファイナンス・フレームワーク

**外部レビュー機関名：**DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

**報告書作成日：**2021年10月19日

## II. スコープと目的

商船三井(MOL)は DNV に MOL トランジション・リンク・ローン(MOL-TLL)のローン実行前評価を委託しています。DNV におけるローン実行前評価の目的は、商船三井が、後述する基準である CTFH、CTFBG 及び SLLP、SLLGLs に合致していることを確認するための評価を実施し、この MOL-TLL の適格性についてセカンド・パーティ・オピニオンを提供することです。

DNV は独立した外部レビュー機関としてセカンド・パーティ・オピニオンの提供に際し、商船三井とは事実及び認識においていかなる利害関係も持たないことを宣言します。

また、この報告書では、MOL-TLL の財務的なパフォーマンス、いかなる投資の価値、あるいは長期の環境便益に関する保証も提供されません。

### 適用される基準

| No. | 基準もしくはガイドライン                                       | 発行者                         |
|-----|--|-----------------------------|
| 1.  | 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 (CTFH) <sup>*1</sup>  | 国際資本市場協会 (ICMA)、2020        |
| 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指針(CTFBG) <sup>*1</sup> | 金融庁、経済産業省、環境省、2021          |
| 3.  | サステナビリティ・リンク・ローン原則 (SLLP) <sup>*2</sup>            | ローンマーケットアソシエーション(LMA)他、2021 |
| 4.  | サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン (SLLGLs) <sup>*2</sup>      | 環境省、2020                    |

\*1 クライメート・トランジション：クライメート・トランジション（移行）は、主に発行体（資金調達者）における気候変動関連のコミットメントと実践に関する信頼性(credibility) に着目した概念である。(CTFH より引用)

\*2 サステナビリティ・リンク・ローン：サステナビリティ・リンク・ローンとは、借り手による野心的な事前に設定されたサステナビリティ・パフォーマンス目標の達成への動機付けを与える、あらゆる種類のローン商品および/またはコンティンジェント・ファシリティ（ボンディング貸付枠、保証貸付枠、信用コンティンジェント・ファシリティ（ボンディング貸付枠、保証貸付枠、信用状等）である。(SLLP より引用)

## III. 商船三井及び DNV の責任

商船三井は、DNV がレビューを実施するために必要な情報やデータを提供しました。DNV のセカンド・パーティ・オピニオンは、独立した意見を表明するものであり、我々に提供された情報を基に、確立された基準が満たされているかどうかについて商船三井及び MOL-TLL の利害関係者に情報提供することを意図しています。我々の業務は、商船三井から提供された情報及び事実に依拠にしています。DNV は、この意見表明の中で参照する選定された活動のいかなる側面に対して責任がなく、試算、観察結果、意見又は結論が不正確である場合、それに対し責任を問われることはありません。従って DNV は、商船三井の関係者から提供されたこの評価の基礎として使用された情報やデータの何れかが正確または完全でなかった場合においても、責任を問われないものとします。



#### IV. DNV 意見の基礎

DNV は、資金調達者にとってより柔軟な MOL-TLL 適格性評価手順（以下、「手順」）を適用するために、CTFH、CTFBG 及び SLLP、SLLGLs の要求事項を考慮した手順を作成しました。スケジュール-2 を参照してください。この手順は CTFH、CTFBG 及び SLLP、SLLGLs に基づく MOL-TLL に適用可能です。

DNV はこの手順に基づく評価により、独立した外部レビュー機関としてセカンド・パーティ・オピニオンを提供いたします。

DNV の手順は、DNV の意見表明の根拠に資する一連の適切な基準を含んでいます。意見表明の基準となるサステナビリティ・リンク・ローン形式のクライメート・トランジション・ファイナンスの背景にある包括的な原則は、以下の通りです。

「クライメート・トランジション・ファイナンスが透明性と信頼性を持って実行されるために必要な投資の機会を提供する」

「KPI 及び SPT を通じて、(クライメート・トランジションとして)重要であり、定量的であり、事前に決定され、野心的であり、定期的に監視され、そして外部で検証することが可能な借り手の(クライメート・トランジションに関する)ESG の達成を奨励する」

DNV の手順に従って、レビュー対象であるこの MOL-TLL に対する基準は、CTFH、CTFBG 及び SLLP、SLLGLs で示される、それぞれ下記の要素にグループ分けされます。

## (1) CTFH 及び CTFBG の 4 つの共通要素(開示要素)

### 要素1. 資金調達者のクライメート・トランジション戦略とガバナンス

資金調達の目的は、資金調達者のクライメート変動戦略を可能にすることが示されるべきである。

### 要素2. ビジネスモデルにおける環境面の マテリアリティ (重要度)

計画されたクライメート移行経路は資金調達者のビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティに関連付けられるべきである。

### 要素3. 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略 (目標と経路を含む)

資金調達者のクライメート・トランジション戦略は科学的根拠を参照すべきである。

### 要素4. 実施の透明性

資金調達者のクライメート・トランジション戦略達成のための資金調達を目的とした資金調達方法に関連する市場関係者とのコミュニケーションでは、基礎となる投資計画(投資プログラム)の透明性を提供すべきである。

## (2) SLLP の 5 つの要素\*<sup>1</sup>

### 要素1. 重要業績評価指標 (KPIs) の選定

サステナビリティ・リンク・ローンの借り手は、サステナビリティ戦略に示されている包括的なサステナビリティ目標と、その目標がどのように SPTs 案と連携するかを(貸し手に)明確に伝える必要がある。KPI は信頼性が高く、借り手の核となるサステナビリティとビジネス戦略にとって重要であり、産業セクターの関連する ESG の課題に対応し、組織の管理下に置かれるべきである。

### 要素2. サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット(SPTs)の測定

SPTs は野心的かつ有意義であり、現実的なものとすべきである。SPTs は、誠意をもって設定され、かつ、事前に設定したパフォーマンス・ターゲットのベンチマークに関連するサステナビリティの改善に基づき設定されるべきである。

### 要素3. ローンの特長

ローンには、選択された KPI に関し、事前に設定した SPTs を達成した場合(もしくは達成しない場合)の、財務的および/または構造的な特性を含めるべきである。ローンに関連する文書では、KPI と SPT の定義、および SLL の財務的および/または構造的な特性の潜在的な変化についての記載が要求されます。SPT が十分に計算または観察できない場合に備え、何らかの予備の代替案が説明されるべきである。

### 要素4. レポーティング

借り手は、選定した KPI のパフォーマンスに関する最新情報、および SPT に対するパフォーマンス、および関連する影響と、ローンの財務的および/または構造的な特性に対するそのような影響のタイミングの概要を示す検証レポート(要素 5 を参照)を公開し、すぐに利用でき、簡単にアクセスできるようにすべきである。そのような情報は、ローンに参加している期間、貸し手に少なくとも年に 1 回開示すべきである。

### 要素5. 検証

借り手は、SPT に対する達成状況(パフォーマンス)を、少なくとも年に 1 回、関連する専門知識を有し、資格を有する第三者機関の検証を受けなければならない。SPTs に対する達成状況(パフォーマンス)の検証結果は、公開されるべきである。

\*1 : サステナビリティ・リンク・ローン DNV 評価手順は、SLLP(2021 年)を基に設定された 5 つの要求事項で構成されており、SLLGLs を包含していません。これは、SLLGLs が SLLP(2019 年)との整合性に配慮して作成されており、その後改訂された SLLP(2021 年)では、SLLP(2019 年)の要求事項を踏襲しつつ内容の追加/見直し等が行われた基準であることから、SLLP(2021 年)の要求事項を評価することで SLLGLs を包含することが可能という考え方に基づいています。

## V. 評価作業

DNV の評価作業は、資金調達者によって誠実に情報提供されたという理解に基づいた、利用可能な情報を用いた包括的なレビューで構成されています。DNV は、資金調達前の評価では、提供された情報の正確性をチェックするための監査やその他試験等を実施していません。商船三井は、資金調達後に SPT に関連する情報について、第三者機関から検証を受ける予定です。

DNV の意見を形成する評価作業には、以下が含まれます。

### i. 資金調達前アセスメント

- この評価に資する上述及びスケジュール-2 に関し、MOL-TLL への適用を目的とした資金調達者特有の評価手順の作成。
- この MOL-TLL に関して資金調達者より提供された根拠文書の評価、及び包括的なデスクトップ調査による補足的評価。これらのチェックでは、最新のベストプラクティス及び標準方法論を参照。
- 資金調達者との協議及び、関連する文書管理のレビュー。
- 基準の各要素に対する観察結果の文書作成。
- 

### ii. 資金調達後 SPT 検証（\*この報告書には含まれません）

- 資金調達者の管理者へのインタビュー及び関連する文書管理の検証
- 現地調査および検査（必要な場合）
- 発行後検証結果の文書作成

## VI. 観察結果と DNV の意見

DNV の観察結果と意見は概要は、以下の(1)及び(2)に記載の通りです。

(1)として、CTF-1~4 に MOL-TLL で適用するクライメート・トランジション・ファイナンスとしての、CTFH、CTFBG の開示要素に対する観察結果と DNV の意見を示します。

詳細は、スケジュール-2 を参照してください。

(2)として、SLLP1~5 に MOL-TLL で適用するサステナビリティ(トランジション)・リンク・ローン<sup>\*1</sup>としての、SLLP、SLLGLs の要求事項に対する要求事項に対する観察結果と DNV の意見を示します。

詳細は、スケジュール-3 を参照してください。

\*1：将来のトランジション目標の達成状況に連動する財務的・構造的に変化の可能性のあるローン

### (1) CTFH、CTFBG の共通の 4 つの要素(開示要素)に対する観察結果と DNV の意見

#### CTF-1. 資金調達者のクライメート・トランジション戦略とガバナンス

- 商船三井は 2021 年 6 月に「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」を策定しています。TCFD ガイダンスを用いたリスク及び機会の特定、シナリオ分析に基づき重要な環境面における企業戦略を設定しています。また、2021 年から 2050 年の期間における中長期目標及び商船三井グループネットゼロ・エミッションへの Pathway としてトランジション戦略及び経路/軌道を示しています。
- DNV は、商船三井グループによって定量化された科学的根拠に基づき、商船三井の目標がパリ協定の目標を整合しているという点において、レビューを行い、確認しました。
- 商船三井グループのトランジション戦略は、IMO や国土交通省等の環境目標、また、SBTi 認定取得を目指す目標が取り込まれています。
- 商船三井グループは、トランジション戦略を経営レベルで推進するための体制及び仕組みを構築しています。
- 商船三井グループでは、事業活動を通じて社会に対して与えるマイナスの影響(負の外部効果)を最小化しながら、SDGs への貢献を明確にしています。
- DNV はフレームワーク、商船三井グループ 環境ビジョン 2.1 及び実施計画の評価に基づき、それらが商船三井グループのトランジション戦略とよく整合していることを確認しました。DNV はトランジション戦略に基づく実施計画が信頼されるものであり、野心的であり、達成可能であることを確認しました。

#### CTF-2. ビジネスモデルにおける環境面の マテリアリティ (重要度)

- 商船三井グループの事業活動のうち、船舶の運航に起因する CO<sub>2</sub>(GHG)排出量(SCOPE-1)は全体の約 3/4 を占めています。MOL-TLL において設定される KPI は、船舶の運航に起因する CO<sub>2</sub>(GHG)排出量(SCOPE-1)とした EEOI(後述の SLLP-1 参照)を活用した GHG の削減に焦点をあてたものです。
- 商船三井グループの GHG 排出削減計画は、IMO や国土交通省等の定める船舶業界の目標に対し、それらを上回る最適解と更なる向上として設定されています。



- DNV は商船三井グループのトランジション計画が、商船三井グループの中核事業の活動であり、環境面に貢献すると共に、商業的な駆動力を支援するものであることを確認しました。商船三井グループの計画されたトランジション戦略及びトランジション経路は、商船三井グループの定める重点テーマ及びマテリアリティに関連付けられるものであり、質的及び量的な観点から重要な環境改善効果(インパクト)に資するものです。

### CTF-3. 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略（目標と経路を含む）

- 商船三井グループは、科学的根拠に基づいたパリ協定と整合するトランジション計画と、IMO や国土交通省等、SBTi 認定を目指す目標と整合するトランジション軌道を設定しています。
- DNV は、商船三井グループのトランジション戦略が一貫した測定手法に基づき定量化され、絶対的な意味(GHG 総排出量としての重要な削減の意味)を持つことを確認しました。また商船三井は SBTi の海運セクターの基準が検証可能になれば、SBTi 認証を取得することを目指しています。
- 商船三井グループのトランジション戦略は、IMO や国土交通省等の目標を上回る短期目標(2020 年代中)、中期目標(2035 年)及び長期目標(2050 年)をマイルストーンとして構築されていることを確認しました。
- 「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」の 5 つの戦略の中で、SCOPE1~3 を含む GHG 排出量削減へのアプローチが検討されています。この中で 2035 年までの中期目標として、輸送における GHG 排出原単位として EEOI を用いた目標値を設定しています。EEOI に関する情報は、スケジュール-1 を参照してください。

### CTF-4. 実施の透明性

- DNV は商船三井グループのトランジション戦略に関連する投資及び展開計画について、将来的な投資、支出への合意形成が含まれていることを確認しました。具体的な例として、2021 年-2023 年の 3 年間で約 2,000 億円としています。また、2030 年までに約 1.6 兆円~2 兆円程度\*を見込んでいます(\* : 傭船や事業パートナーとの共有船を含むため、商船三井の投資は半分程度となる予定)。
- DNV はまた、フレームワーク及び「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」をレビューし、実行の透明性が高いこと、そして商船三井グループによって実行の妥当性について説明され、また、合意されていることを確認しました。

(2) SLLP の 5 つの要求事項<sup>\*1</sup> に対する観察結果と DNV の意見 \*1 : SLLGLs を包含する

**SLLP-1 重要業績評価指標 (KPIs) の選定**

- DNV は、商船三井のサステナビリティに関連する KPI をレビューし、選択した KPI が重要であり、商船三井の中核となるサステナビリティ戦略およびビジネス戦略に関連していることを確認しました。
- 商船三井のビジネス戦略の中核は、海上輸送サービスを通じた、人々の営みを維持する上で欠かせない社会インフラの役割を担っていることです。商船三井の持続可能性戦略の中核は、5 つのサステナビリティ課題(マテリアリティ)として特定されています。詳細は I ( ii )表-1 を参照ください。
- このうち、MOL-TLL において重要となる KPI は、海洋・地球環境の保全を軸とした、GHG 排出量の削減です。商船三井の GHG 総排出量(Scope1~3)のうち、約 75%は船舶の運航に基づく排出であり、EEOI を KPI として選択することは十分に適切です。これは、「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」の中で 3 つの中長期目標と、5 つの戦略の中で説明されており、2050 年のネットゼロ・エミッションに向けた商船三井の自社及び社会からの GHG 排出削減に焦点が当てられています。
- 選択した KPI は、スケジュール 1 で詳しく説明されており、次のようになっています。

- **エネルギー効率運航指標(EEOI)**

EEOI : Energy Efficiency Operational Indicator

単位 : g-CO<sub>2</sub>e(GHG)/mile/tonne

*EEOI (gram – CO<sub>2</sub>e/mile/tonne)*

*Emissions (gram – CO<sub>2</sub>e)*

*=  $\frac{\text{Emissions (gram – CO}_2\text{e)}}{\text{Distance sailed(mile) x Cargo carried (tonne)}}$*

*Emission(gram-CO<sub>2</sub>e) : 船舶からの CO<sub>2</sub>e(GHG)排出量(グラム)*

*Distance sailed(mile) : 運航距離(マイル)*

*Cargo carried (tonne) : 貨物重量(トン)*

- KPI として選択された EEOI は船舶運航時における単位貨物重量・輸送距離あたりの CO<sub>2</sub> 排出量を示す指標で、海運業界では幅広く利用されている炭素強度の指標であり、IMO によりその算出方法が定められています。また、IMO のガイドラインにおいて、EEOI の使用は船舶の GHG 排出を評価するメソッドロジー(方法論)として認められたアプローチであることが示されています。加えて、商船三井は SBTi (海運セクター)で定められる EEOI 計算方法を採用しています。これは、Scope1 の GHG 排出量低減だけでなく、化石燃料製造時に発生する GHG 排出(Scope3 の一部)の低減を含みます。
- KPI は、商船三井にとって、現在および近い将来、海運業務の相対的な炭素強度(GHG 排出原単位)の削減を測定するための戦略的関連性が高くなります。
- 商船三井のより広範なビジネス戦略の観点から、DNV は、EEOI 削減への取組が、対象となる商船三井の船舶運航のための運用コストを削減する重要な推進力になることを認識しています。そのため、KPI としての EEOI は、環境の持続可能性の目標と商船三井のビジネス戦略の両立に貢献すると考えられます。
- DNV は、KPI としての EEOI は一貫した方法論に基づいて測定可能であり、外部で検証可能であり、外部参照に対してベンチマークを行うことができると結論付けています。DNV は、EEOI が船舶からの GHG 排出量を測定するためのロバストで信頼性の高い指標であると結論付けています。

- IMO によって 2018 年に採択された船舶からの GHG 排出量の削減に関する初期戦略(Initial IMO GHG Strategy)は、商船三井の野心性を評価する外部参照として使用できます。IMO は、「国際海運の炭素強度は低下する」と述べ、「2008 年を基準年とした場合、2030 年までに少なくとも 40%減少し、2050 年までに 70%に向けた努力を追求している」と述べています。なお、IMO を参照した国土交通省等の「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」(一般財団法人日本船舶技術研究協会主催)は IMO と整合する目標を定めています。
- 商船三井の目標と IMO 及び国土交通省等の目標は、基準年が異なりますが、商船三井は過去の実績データや公開情報等に基づき、両者を直接比較するための規格化を実施しており、IMO 及び国土交通省等の目標との直接的な比較が可能な指標として KPI が適切に設定されていることを DNV は確認しました。
- DNV は、商船三井によって選択された KPI(EEOI)が明確な評価スコープと計算方法を提供することを確認しました。詳細は、スケジュール-1 を参照して下さい。

## SLLP-2 サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット(SPTs)の測定

- DNV は、SPT が「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」で定められる 3 つの中長期目標と 5 つの戦略をサポートしているという観点及び、IMO や国土交通省等の目標を超える目標であること、SBTi の方法論で定める目標に合致していること、さらに具体的な計画が内在していることを確認しており、野心的、現実的かつ有意義であることを確認した。また、SPT の達成が、商船三井の全体的なサステナビリティ戦略/ ESG 戦略と一致していることを確認しました。
- DNV に提供された商船三井の外航フリート構成推移計画に基づき、DNV は、SPT が現実的であり、計画が実行可能であり、フレームワークで概説されている SPT 目標を達成できる見込みがあると結論付けました。商船三井が設定する 2019 年のベースラインと比較した 2035 年までの EEOI45% 削減は、IMO や国土交通省等のベースラインに換算した場合に、2019 年から 2035 年の全ての期間において IMO や国土交通省等の目標を上回ることが確認されています。これにより、商船三井のサステナビリティ戦略の実行への取組への推進力になる事が期待されます。
- DNV は、選択された SPT が KPI の大幅な改善を表していることを確認しました。これは、2008 年のベースラインと比較して 2030 年には-43%の削減に相当します。この 43%の EEOI 削減は IMO 及び国土交通省等の目標である-40%よりも野心的であり、“従来通りの事業(Business as Usual)”を超えます。
- DNV は、SPT 目標設定のプロセスがベンチマークアプローチの適切な組み合わせに基づいていることを確認しました。
  - DNV は、フレームワークが 2008 年～2020 年までの 3 年間以上の適切なデータ及び実績に基づく KPI の情報により、2021 年～2035 年までの目標設定が指針として示されています。
  - DNV は、概説されている SPT は、業界標準(IMO 及び国土交通省等の目標)の SPT を超えており、さらには SBTi の方法論に基づき設定された SPT と整合していると結論付けています。
  - DNV は、SPT が国際的な気候変動の緩和の積極的な取組と適切な関連性があると結論付けています。このフレームワークは、「パリ協定の目標達成に取り組む」という商船三井の野心的な姿勢をハイライトしています。SPT は、IMO の GHG 削減目標を上回ること

を目指していると思なすことができます。商船三井が採用したより広範な目的は「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」で以下のように 3 つの中長期目標と 5 つの戦略でサポートされます。ここには国の目標や最善の技術(Best Available Technology)あるいはその他の近い技術が含まれています。

- DNV は、SPT 目標設定が以下の通り、適切に開示されていることを確認しました。
  - SPT 達成のタイムラインは、2035 年までの年次頻度で明確に開示されています。商船三井は、指定されたトリガー事象の対応する目標の観測時期を年度毎に設定しています。また、DNV は、年次の SPT が、ベンチマークアプローチによって、当該ローンの満期日の全期間に渡って設定されていることを確認しました。
  - SPT の基準年は 2019 年で、商船三井が適用する SBTi の方法論と一致しています(利用可能な最新の GHG 排出データを使用)。これは IMO 及び国土交通省等の基準年(2008 年)と異なりますが、商船三井の適切な試算調整により規格化されています(相互比較が可能です)。
  - フレームワーク及び「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」を通じて、EEOI 削減の進捗状況がどのように達成されるかについて詳細に説明されています。詳細は、本報告書の I v (2)表-2 及び表-3 を参照してください。

### SLLP-3 ローンの特徴

- DNV は、フレームワークの下で発行された特定のローン契約の記載に基づき、特定の SPT の観測時期とパフォーマンス要件を伴うトリガー事象及びその影響範囲が、目標達成と貸付条件又はその他財務的なインセンティブと連動することを確認しました。
- DNV は、商船三井が適切なフォールバックメカニズム(予備の代替案)について検討を行い、その結果、計算または観察できないリスクは極めて小さいことから、現時点で別の SPT や計算方法を設定しないことを確認した。
- ただし、商船三井は、将来的なフォールバックメカニズムとして、事業環境の変動/事業構造の変革/KPI の変更が生じた場合等、当該事象が外部要因か商船三井の経営判断の結果によるものかを問わず、合理的な理由がある場合において、KPI 及び SPT に変更をもたらす可能性があることを説明している。

### SLLP-4 レポートニング

- DNV は、SLLP が要求する以下の内容について、必要な情報がタイムリーに公開されることを確認しました。
  - SPT に対する KPI パフォーマンス：1 年に 1 回、各年度末日から 180 日後までに貸し手に報告されます。これはローン満期まで毎年報告されます。最終年の報告時期は今後貸し手と借り手による協議に基づき決定されます。
  - SPT 達成状況：独立した第三者機関による年次検証の対象となり、財務的な特性(貸付条件又はその他財務的なインセンティブ)の決定に利用されます。



株式会社 商船三井 トランジション・リンク・ローン フレームワーク セカンド・パーティ・オピニオン

- SBTi や IMO の目標が変更になった場合：商船三井の SPT の野心度合いについて貸し手と協議し、必要な場合には変更します。

#### **SLLP-5 検証**

- DNV は、商船三井が少なくとも年に 1 回、SPT トリガー事象について関連する専門知識を持つ資格のある外部評価機関により、KPI に関連するデータに対して独立した検証を受ける予定であることを確認しました。

## Ⅶ 評価結果

DNV は、商船三井から提供された情報と実施された業務に基づき、商船三井がフレームワーク及び、フレームワークに従って実行される MOL-TLL が、適格性評価手順の開示要素及び要求事項を満たしており、また、資金用途を特定しない形式(サステナビリティリンクローン形式 \* KPI/SPT として設定した目標の達成に向けたプロジェクト及び資産への充当を含む)のクライメート・トランジション・ファイナンスの定義・目的と一致していることを意見表明します。

「クライメート・トランジション・ファイナンスが透明性と信頼性を持って実行されるために必要な投資の機会を提供する」

「KPI 及び SPT を通じて、(クライメート・トランジションとして)重要であり、定量的であり、事前に決定され、野心的であり、定期的に監視され、そして外部で検証することが可能な借り手の(クライメート・トランジションに関する)ESG の達成を奨励する」

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社.

2021 年 10 月 26 日



**マーク ロビンソン**

サステナビリティサービス マネージャー  
DNV ビジネス・アシュアランス、オーストラリア



**ジャン・ヘンリック ホブナー**

テクニカルエキスパート 船級アドバイザー グローバル責任者  
DNV マリタイム、ドイツ



**ショーン ウォルデン**

プリンシパル コンサルタント  
DNV ビジネス・アシュアランス、イギリス



**前田 直樹**

代表取締役社長  
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社



**金留 正人**

プロジェクトリーダー  
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社



**宮本 育昌**

アセッサー  
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社



### About DNV

Driven by our purpose of safeguarding life, property and the environment, DNV enables organisations to advance the safety and sustainability of their business. Combining leading technical and operational expertise, risk methodology and in-depth industry knowledge, we empower our customers' decisions and actions with trust and confidence. We continuously invest in research and collaborative innovation to provide customers and society with operational and technological foresight.

With our origins stretching back to 1864, our reach today is global. Operating in more than 100 countries, our 16,000 professionals are dedicated to helping customers make the world safer, smarter and greener.

### Disclaimer

Responsibilities of the Management of the Issuer and the Second-Party Opinion Providers, DNV : The management of Issuer has provided the information and data used by DNV during the delivery of this review. Our statement represents an independent opinion and is intended to inform the Issuer management and other interested stakeholders in the Bond as to whether the established criteria have been met, based on the information provided to us. In our work we have relied on the information and the facts presented to us by the Issuer. DNV is not responsible for any aspect of the nominated assets referred to in this opinion and cannot be held liable if estimates, findings, opinions, or conclusions are incorrect. Thus, DNV shall not be held liable if any of the information or data provided by the Issuer's management and used as a basis for this assessment were not correct or complete

## スケジュール-1 重要業績評価指標(KPI)とサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット(SPT)

### KPI 重要業績評価指標

**エネルギー効率運航指標(EEOI : Energy Efficiency Operational Indicator)** 単位 :  $g\text{-CO}_2e(\text{GHG})/\text{mile}/\text{tonne}$

商船三井は KPI としてエネルギー効率運航指標(EEOI)を選定しました。算出方法を式-1 に示します。この EEOI は船舶運航時における単位貨物重量・輸送距離あたりの  $\text{CO}_2e(\text{GHG})$  排出量を示す指標で、海運業界では幅広く利用されており、IMO によりその算出方法が定められています。これは、SBTi マリタイム(海運)のガイドラインに基づくものです。KPI の評価に必要なデータは商船三井の内部プロセスによって管理・評価されています。また、IMO のガイドラインにおいて、EEOI の使用は船舶の GHG 排出を評価するメソッドロジー(方法論)として認められたアプローチであることが示されています。

$$EEOI (\text{gram} - \text{CO}_2e/\text{mile}/\text{tonne}) = \frac{\text{Emissions} (\text{gram} - \text{CO}_2e)}{\text{Distance sailed}(\text{mile}) \times \text{Cargo carried} (\text{tonne})} \dots \text{式-1}$$

*Emission(gram-CO<sub>2</sub>e)* : 船舶からの CO<sub>2</sub>e(GHG)排出量(グラム)、*Distance sailed(mile)* : 運航距離(マイル)、*Cargo carried (tonne)* : 貨物重量(トン)

### SPT サステナビリティパフォーマンスターゲット

**2019 年を基準年として、2035 年に EEOI を 45%削減を達成するために、毎年の EEOI 目標削減率を SPT として設定**

商船三井が設定する毎年の EEOI 目標削減率(SPT)は、IMO が GHG initial reduction で定める 2030 年目標、2050 年目標(基準年 : いずれも 2008 年)と比較可能な試算調整を行っています。



## スケジュール-2 クライメート・トランジション・ファイナンス適格性評価手順

下記のチェックリスト(1~4)は、CTFH 及び CTFBG の開示要求項目を基に、MOL-TLL 適格性評価用に作成された DNV 評価手順です。

評価作業における「確認した文書類」は公開又は非公開文書(発行体又は借り手内部資料)等が含まれ、MOL から DNV に対して適格性判断の証拠として提供されています。

\* 以下開示要求項目等で「発行体」「投資家」は、適宜、それぞれ「借り手」「貸し手」と読み替える場合があります。

| Ref. | 要素                           | 開示要求項目   | 評価作業(確認した項目)  | DNV観察結果  |
|------|------------------------------|--|---|--|
| 1    | 資金調達者のクライメート・トランジション戦略とガバナンス | <p>クライメート・トランジション・ファイナンスを活用した資金調達の目的は、発行体によるクライメート・トランジション戦略の実現であるべきである。</p> <p>負債性金融商品に「トランジション(移行)」という表示を付す場合、それは、発行体の企業戦略が、気候関連リスクに効果的に対応するとともに、パリ協定の目標と整合を取ることに寄与する形で、ビジネスモデルを変革するために実施されるものであることを、伝えることに役立つものであるべきである。</p> <p>&lt;推奨する開示情報と指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>パリ協定の目標(世界的な平均気温の上昇を産業革命前と比べて少なくとも2℃より十分低く保ち、理想的には1.5℃に抑制する)と整合する長期的な目標</li> <li>長期目標に向けた軌道 trajectory 上にある妥当な中期的な目標</li> <li>発行体による脱炭素化に向けた方策と、パリ協定の目標と整合が取れた長期目標に向けた戦略的計画についての開示</li> <li>トランジション戦略の明確な監督とガバナンス</li> <li>関連する環境および社会に関する負の外部効果を緩和するとともに、国連持続可能な開発目標</li> </ul> | <p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>フレームワーク</li> <li>商船三井グループ 環境ビジョン 2.1</li> <li>IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ</li> <li>MOL REPORT 2021</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p> | <p>商船三井は、フレームワークを確立し、また、商船三井グループの幅広い環境戦略に対し、組織の環境面における持続可能性と関連するパフォーマンスを管理・強化するための様々な計画と取組みを導入しています。</p> <p>商船三井は2021年6月に「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」を策定しています。ここでは、TCFDガイダンスを用いたリスク及び機会の特定とシナリオ分析に基づき、5つの戦略としてビジネスモデルにとって重要な環境面における企業戦略を設定しています。また、気候変動対策として、2021年から2050年の期間における中長期目標及び商船三井グループネットゼロ・エミッションへのPathwayとしてトランジション戦略及び経路/軌道を示しています。</p> <p>DNVは、商船三井グループによって定量化された科学的根拠に基づき、商船三井の目標がパリ協定の目標を下回ることに相当するという点において、レビューを行い、確認しました。</p> <p>具体的には、商船三井グループのトランジション戦略は、IMOや国土交通省等の環境目標、また、SBTI認定取得を目指す目標(2℃目標を十分に下回る)が取り込まれています。さらに、今後の継続的な排出削減を実現するために求められる取組を見直すことを予定しています。</p> <p>商船三井グループは、トランジション戦略を始めとする「商船三井グループ環境ビジョン2.1」で定める取組を経営レベルで推進するための体制及び仕組みを構築しています。</p> <p>商船三井グループでは、事業活動を通じて社会に対して与えるマイナスの影響(負の外部効果)を最小化しながら、SDGsへの貢献をはじめとした社会的価値を最大化することで、中長期的な企業価値向上を実現</p> |

| Ref. | 要素                                 | 開示要求項目  | 評価作業(確認した項目)  | DNV観察結果  |
|------|------------------------------------|---|---|--|
|      |                                    | <p>(SDGs)に寄与するためのより広範なサステナビリティ戦略の証左。</p>  |   | <p>するために、経営計画と連動した5つの「サステナビリティ課題(マテリアリティ)」を新たに特定し、それぞれがどのようなSDGsへの貢献に関連しているかを明確にしています。</p> <p>DNVはフレームワーク、「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」及び実施計画の評価に基づき、それらが商船三井グループのトランジション戦略とよく整合していることを確認しました。DNVはトランジション戦略に基づく実施計画が信頼されるものであり、野心的であり、達成可能であることを確認しました。</p>   |
| 2    | <p>ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ(重要度)</p> | <p>計画したクライメート・トランジションの軌道は、発行体のビジネスモデルにおいて環境面でのマテリアルな部分に関連するものとすべきである。</p> <p>その際、現在のマテリアリティに関する判断に影響を及ぼす可能性のある将来のシナリオを複数考慮すべきである。</p> | <p>確認した書類類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- フレームワーク</li> <li>- 商船三井グループ 環境ビジョン 2.1</li> <li>- IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ</li> <li>- MOL REPORT 2021</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p> | <p>DNVは商船三井グループの事業活動に関連する主要な活動が、環境への貢献と評価された商船三井グループのトランジション戦略に対応しているかについて評価しました。</p> <p>商船三井グループの事業活動のうち、船舶の運航に起因するCO<sub>2</sub>(GHG)排出量(SCOPE-1)は全体の約3/4を占めています。MOL-TLLにおいて設定されるKPIは、船舶の運航に起因するCO<sub>2</sub>(GHG)排出量(SCOPE-1)としたEEOI(後述のSLLP-1参照)を活用したGHGの削減に焦点をあてたものであり、これは商船三井にとって気候変動にもたらす重要な影響を緩和するものです。</p> <p>商船三井グループのGHG排出削減計画は、IMOや国土交通省等の定める船舶業界の目標に対し、それらを上回る最適解と更なる向上の可能性でなければならない、という絶対的な意味において、設定されて、定量化されています。</p> <p>DNVは商船三井グループのトランジション計画が、商船三井グループの中核事業の活動であり、環境面に貢献すると共に、商業的な駆動力を支援するものであることを確認しました。商船三井グループの計画されたトランジション戦略及びトランジション経路は、商船三井グループの定める重点テーマ及びマテリアリティに関連付けられるものであり、質的及び量的な観点から重要な環境改善効果(インパクト)に資するものです。</p> |

| Ref. | 要素                                 | 開示要求項目   | 評価作業(確認した項目)  | DNV観察結果   |
|------|------------------------------------|--|---|---|
| 3    | 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略(目標と経路を含む) | <p>発行体の気候戦略は、科学的根拠のある目標とトランジションに向けた経路に基づくべきである。</p> <p>なお、計画したトランジションの軌道は以下の要件を満たすべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長期間、一貫性のある測定方法により定量的に測定可能</li> <li>・ 認知度が高く、科学的根拠のある経路に整合する、ベンチマークされている、またはそれ以外の形で参照されている(そのような経路が存在する場合)</li> <li>・ 中間目標を含む形で公表されている。(理想的には主要な財務諸表などの開示)</li> <li>・ 独立した保証または検証などの裏付けがある</li> </ul> <p>&lt;推奨する開示情報と指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ パリ協定と整合する短期・中期・長期の温室効果ガス排出削減目標</li> <li>・ ベースライン</li> <li>・ 使用したシナリオおよび適用した手法(例 ACT、SBTi 等)</li> <li>・ すべてのスコープ( Scope 1、Scope 2、Scope 3 )をカバーした温室効果ガス排出削減目標</li> <li>・ 排出原単位および絶対値で策定された目標値</li> </ul> | <p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- フレームワーク</li> <li>- 商船三井グループ 環境ビジョン 2.1</li> <li>- IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ</li> <li>- MOL REPORT 2021</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p> | <p>商船三井グループは、科学的根拠に基づいたパリ協定と整合するトランジション計画と、IMOや国土交通省等、SBTi認定を目指す目標と整合するトランジション軌道を設定しています。</p> <p>この計画は絶対的な意味でのGHG排出削減のための現実的な達成及び経路と、そして将来にわたり定義されたレベルを維持するための絶対的なGHG排出量に削減する計画となっています。</p> <p>DNVは、商船三井グループのトランジション戦略が一貫した測定手法に基づき定量化され、絶対的な意味において、持続的なGHG排出削減のための特定されたSBTi認定を取得しようとしている目標であり、IMOや国土交通省等の目標を上回る短期目標(2020年代中)、中期目標(2035年)及び長期目標(2050年)をマイルストーンとして構築されていることを確認しました。</p> <p>商船三井グループの事業活動のうち、船舶の運航に起因するGHG排出量(SCOPE-1)は全体の約3/4を占めており、MOL-TLLにおいて設定されるKPIは、船舶から排出されるGHGの削減に焦点をあてたものであり、これが気候変動にもたらす影響を緩和するものです。また、「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」の5つの戦略の中で、SCOPE1～3を含むGHG排出量削減へのアプローチが検討されています。この中で2035年までの中期目標として、輸送におけるGHG排出原単位としてEEOIを用いた目標値を設定しています。</p> <p>これらは、フレームワークや「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」を通じて一般に公開されています。</p> |
| 4    | 実施の透明性                             | 発行体のクライメート・トランジション戦略の実行のための資金調達を目的とする金融商品の提供にあたり、市場におけるコミュニケーションでは、設備投資(Capex)や業務費、運営費(Opex)を含む基本的な投資計画  | <p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- フレームワーク</li> <li>- 商船三井グループ 環境ビジョン 2.1</li> <li>- 商船三井グループ 環境ビジョン 2.1(説明会質疑応答要旨)</li> </ul>   | DNVは商船三井グループのトランジション戦略に関連する投資及び展開計画について、将来的な投資、支出への合意形成が含まれていることを確認しました。具体的な例として、2021年-2023年の3年間で約2,000億円の投資を通じ、自社からのGHG排出削減及び社会のGHG排出削減への貢献に取り組む予定です。将来にわたる全体の投資計画(投資額)はタイムラインに沿って実施する計画があることを確認しました。  |

| Ref. | 要素 | 開示要求項目  | 評価作業(確認した項目)   | DNV観察結果  |
|------|----|---|--|--|
|      |    | <p>についても、実践可能な範囲で透明性を確保すべきである。</p> <p>対象には、研究開発関連支出（該当する場合）やOpexが「通常の事業活動における支出ではない（non -Business as Usual）」とみなされる条件の詳細、またその他投資計画によるトランジション戦略の実行を支援する方法を示す情報（例：ダイベストメントやガバナンス、プロセス変更の詳細など）が含まれる。</p> <p>&lt;推奨する開示情報と指標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「要素1」で概要を示した各種対策に即した、</li> <li>資産／売上高／支出／ダイベストメントの比率に関する開示</li> <li>全体戦略や気候関連の科学と整合したCapexの実施計画</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ</li> <li>MOL REPORT 2021</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p> | <p>また、LNG燃料船や次世代燃料船をはじめ、その他の事業への投資も含めた総額としては2030年までに約1.6兆円～2兆円程度*を見込んでいる(*：備船や事業パートナーとの共有船を含むため、商船三井の投資は半分程度となる予定)。</p> <p>DNVはまた、フレームワーク及び「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」をレビューし、実行の透明性が高いこと、そして商船三井グループによって実行の妥当性について説明され、また、合意されていることを確認しました。</p> |

## スケジュール-3 サステナビリティ・リンク・ローン適格性評価手順

MOL-TLL は資金用途を特定しない (General Corporate Purpose) ローンとして実行することから、CTFH 及び CTFBG で定められる資金用途を特定しないローンの適格性評価に求められる SLLP の 5 要素を適用して評価を行います。

下記のチェックリスト(SLLP1~5) は、SLLP の要求項目を基に、MOL-TLL 適格性評価用に作成された DNV 評価手順です。

評価作業における「確認した文書類」は公開又は非公開文書(発行体内部資料)等が含まれ、MOL から DNV に対して適格性判断の証拠として提供されています。

### SLLP-1 KPIs(重要業績評価指標)の選定

| Ref. | 基準                                    | 要求事項  | 評価作業   | DNV 観察結果  |
|------|---------------------------------------|---|--|---|
| 1a   | 中核となるサステナビリティ戦略及びビジネス戦略 に対する KPI の重要性 | <p>借り手のサステナビリティ・パフォーマンスは、外部または内部のサステナビリティKPIを使用して測定される。KPIは、借り手の中核となるサステナビリティ戦略及びビジネス戦略にとって重要であり、業界セクターの関連する環境、社会、及び/またはガバナンスの課題に対応し、経営陣の管理下に置かれるべきである。KPIは、借り手の現在および/または将来の経営にとって高い戦略的重要性があるものとすべきである。</p> <p>借り手は、KPIが選定された根拠とプロセス、およびKPIがサステナビリティ戦略にどのように適合するかを貸し手に明確に伝えることが推奨される。</p> | <p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- フレームワーク</li> <li>- 商船三井グループ 環境ビジョン2.1</li> <li>- MOL REPORT 2021</li> <li>- IMO EEOIガイドライン /12/MEPC.1/Circ.684</li> <li>- 商船三井EEOI試算結果</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p> | <p>DNV は、商船三井のサステナビリティに関連する KPI をレビューし、選択した KPI が重要であり、商船三井の中核となるサステナビリティ戦略およびビジネス戦略に関連していることを確認しました。</p> <p>商船三井のビジネス戦略の中核は、海上輸送サービスを通じた、人々の営みを維持する上で欠かせない社会インフラの役割を担っていることです。商船三井の持続可能性戦略の中核は、5 つのサステナビリティ課題(マテリアリティ)として特定されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 輸送を通じた付加価値の提供</li> <li>• 海洋・地球環境の保全</li> <li>• 海の技術を進化させるイノベーション</li> <li>• 地域社会の発展と人材育成</li> <li>• 事業を支えるガバナンス・コンプライアンス</li> </ul> <p>このうち、MOL-TLL において重要となる KPI は、海洋・地球環境の保全を軸とした、GHG 排出量の削減です。これは、「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」の中で 3 つの中長期目標と、5 つの戦略として説明されており、2050 年のネットゼロ・エミッションに向けた商船三井の自社及び社会からの GHG 排出削減に焦点が当てられています。</p> <p>これは、商船三井のサステナビリティ戦略と関連付けられたフレームワークで明確に伝えられています。</p> <p>選択した KPI は、スケジュール 1 で詳しく説明されており、次のようになっています。</p> |

| Ref. | 基準 | 要求事項 | 評価作業 | DNV 観察結果  |
|------|----|------|------|---|
|      |    |      |      | <p>•エネルギー効率運航指標(EEOI)</p> <p>EEOI : Energy Efficiency Operational Indicator</p> <p>単位 : g-CO<sub>2</sub>e(GHG)/mile/tonne</p> <p>KPIとして選択された EEOI は船舶運航時における単位貨物重量・輸送距離あたりの GHG 排出量を示す指標で、海運業界では幅広く利用されている炭素強度の指標であり、IMO によりその算出方法が定められています。</p> <p>IMO のガイドラインにおいて、EEOI の使用は船舶の GHG 排出を評価するメソッドロジー(方法論)として認められたアプローチであることが示されています。EEOI は、以下の指標と計算式に基づき算出されます。</p> $EEOI \text{ (gram - CO}_2\text{e/mile/tonne)} = \frac{\text{Emissions (gram - CO}_2\text{e)}}{\text{Distance sailed(mile) x Cargo carried (tonne)}}$ <p>Emission(gram-CO<sub>2</sub>e) : 船舶からの CO<sub>2</sub>e(GHG)排出量(グラム)</p> <p>Distance sailed(mile) : 運航距離(マイル)</p> <p>Cargo carried (tonne) : 貨物重量(トン)</p> <p>したがって、KPI は、商船三井にとって、現在および近い将来、海運業務の相対的な炭素強度 (GHG 排出原単位)の削減を測定するための戦略的関連性が高くなります。EEOI を構成するすべての要素は商船三井の管理下にあります。(GHG 排出原単位)は商船三井自身の価値創造と外部の利害関係者に影響を与えるものであり、重要な KPI であると考えられます。</p> <p>EEOI は商船三井の GHG 排出スコープの重要な要素であり、SBTi の方法論に基づき Scope1 に加えて、Scope3 の排出量の一部を含みます。</p> <p>DNV は、1 つの KPI の展開に重点を置くことで、商船三井の包括的な低・脱炭素化目標を達成するための的を絞った取り組みが可能になると考えています。選択された GHG 排出削減のための KPI は、商船三井のより広範な低・脱炭素化の目的と一致し、より広範な商船三井の環境持続可能性戦略のとして、測定可能であり、また透明性をもった取組であり、年次での評価として分かりやすい KPI となっています。</p> <p>商船三井のより広範なビジネス戦略の観点から、DNV は、EEOI 削減への取組が、対象となる商船三井の中核である船舶事業の重要な推進力になることを認識しています。そのため、KPI</p> |

| Ref. | 基準        | 要求事項   | 評価作業   | DNV 観察結果   |
|------|-----------|--|--|--|
|      |           |  |  | としての EEOI は、環境の持続可能性の目標と商船三井のビジネス戦略の両立に貢献すると考えられます。  |
| 1b   | KPIの可測性   | <p>KPI は、一貫した方法論に基づき、外部検証や、ベンチマークを行うために測定可能または定量可能な指標とすべきである。つまり、SPT の野心度合いを評価を容易にするために、外部の参照または定義を可能な限り使用すべきである。</p> <p>可能であれば借り手は、過去に開示された年次報告書、サステナビリティレポート、またはその他の非財務報告にすでに含まれている KPI を選択して、貸し手が選定した KPI の過去のパフォーマンスを評価できるようにすることが推奨される。KPI が過去に開示されていない状況では、借り手は、可能な範囲で、少なくとも過去 3 年間をカバーする過去の外部検証済み KPI 値を提供すべきである。</p> | <p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- フレームワーク</li> <li>- 商船三井グループ環境ビジョン2.1</li> <li>- MOL REPORT 2021</li> <li>- IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ</li> <li>- IMO EEOIガイドライン MEPC.1/Circ.68 4</li> <li>- 商船三井EEOI試算結果</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p> | <p>DNV は、KPI としての EEOI は一貫した方法論に基づいて測定可能であり、外部で検証可能であり、外部参照に対してベンチマークを行うことができると結論付けています。DNV は、EEOI が船舶からの GHG 排出量を測定するためのロバストで信頼性の高い指標であると結論付けています。KPI としての EEOI は、海運業界の GHG 排出量を評価するための業界で幅広く認知された標準です。EEOI の数値は、燃料消費量に関する商船三井のデータ収集システムに登録されるため、一貫した方法論に基づいて収集され、外部で検証することができると共に、外部参照に対してベンチマークすることが可能です。</p> <p>IMO によって 2018 年に採択された船舶からの GHG 排出量の削減に関する初期戦略 (Initial IMO GHG Strategy)は、商船三井の野心性を評価する外部参照として使用できます。IMO は、「国際海運の炭素強度は低下する」と述べ、「2008 年を基準年とした場合、2030 年までに少なくとも 40%減少し、2050 年までに 70%に向けた努力を追求している」と述べています。なお、IMO を参照した国土交通省等の「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」(一般財団法人 日本船舶技術研究協会主催)は IMO と整合する目標を定めています。</p> <p>商船三井の目標と IMO 及び国土交通省等の目標は、基準年が異なりますが、商船三井は過去の実績データや公開情報等に基づき、両者を直接比較するための規格化を実施しており、IMO 及び国土交通省等の目標との直接的な比較が可能な指標として KPI が適切に再設定されていることを DNV は確認しました。</p> |
| 1c   | KPIの明確な定義 | <p>KPI の明確な定義は、適用可能な範囲または境界、および計算方法を含めて提供されるべきである。</p>   |  | <p>DNV は、商船三井によって選択された KPI(EEOI)が明確な評価スコープと計算方法を提供することを確認しました。EEOI は、IMO のガイドラインで定められる算定式を用い、<i>Emission(gram-CO<sub>2</sub>e)</i> : 船舶からの CO<sub>2</sub>e(GHG)排出量(グラム)、<i>Distance sailed(mile)</i> : 運航距離(マイル)、<i>Cargo carried (tonne)</i> : 貨物重量(トン)データに基づいて算出されます。これは予め設定・管理された船舶を対象に評価・報告されます。EEOI はすでに業界標準であり、1b で概説されているように広く報告されています。</p>   |

## SLLP-2. SPT（サステナビリティパフォーマンスターゲット）の測定

| Ref. | 基準       | 要求事項  | 評価作業  | DNV 観察結果   |
|------|----------|---|---|--|
| 2a   | 有意義な目標設定 | SPT は、借り手のビジネスにとって野心的、現実的かつ有意義であり、借り手の包括的な戦略的なサステナビリティ/ ESG 戦略と一致するべきである。   | <p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- フレームワーク</li> <li>- 商船三井グループ 環境ビジョン 2.1</li> <li>- MOL REPORT 2021</li> <li>- 商船三井 サステナビリティ課題(マテリアリティ)の全体像</li> <li>- IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p> | <p>DNVは、SPTが「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」で定められる3つの中長期目標と5つの戦略をサポートしているという観点及び、IMOや国土交通省等の目標を超える目標であること、SBTiの方法論で定める目標に合致していること、さらに具体的な計画が内在していることを確認しており、野心的、現実的かつ有意義であることを確認した。また、SPTの達成が、商船三井の全体的なサステナビリティ戦略/ ESG戦略と一致していることを確認しました。</p> <p>SPTの達成は、海運業界の環境問題に密接に関連しているGHG排出量削減に必要な対応であり、商船三井のビジネスにとって有意義なものです。「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」で定められる3つの中長期目標と5つの戦略は、2050年までにネットゼロ・エミッションに向けて機能し、SPTは、進捗状況を測定するために2035年まで年次での目標として提供されます。</p> <p>DNVに提供された商船三井の外航フリート構成推移計画に基づき、DNVは、SPTが現実的であり、計画が実行可能であり、フレームワークで概説されているSPT目標を達成できる見込みがあると結論付けました。商船三井が設定する2019年のベースラインと比較した2035年までのEEOI45%削減は、IMOや国土交通省等のベースラインに換算した場合に、2019年から2035年の全ての期間においてIMOや国土交通省等の目標を上回ることが確認されています。同様に、2050年のネットゼロ・エミッションは、IMO及び国土交通省等の目標である70%の削減と比較して野心的であることは明確です。この目標設定は、商船三井のサステナビリティ戦略の実行への取組への推進力になる事が期待されます。</p> |
| 2b   | 有意義な目標設定 | SPT は、各 KPI の重要な改善を示し、“従来通りの事業(Business as Usual)”における軌道を超えるべきである。可能であれば、ベンチマークまたは外部参照と比較されており、ローンの実行前（または実行と同時に）に設定された、予め定義されたタイムラインで決定されるべきである。 | <p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- フレームワーク</li> <li>- 商船三井グループ 環境ビジョン 2.1</li> <li>- IMO・GHG削減方針、国土交通</li> </ul>   | <p>DNVは、選択されたSPTがKPIの大幅な改善を表していることを確認しました。これは、2008年のベースラインと比較して2030年には-43%の削減に相当します。このSPTの達成のために、商船三井は、ネットゼロ・エミッション外航船の導入や、LNG燃料船約90隻の導入、バイオディーゼル燃料の導入など、新たな技術導入や建造が必要になることから、全体で43%のEEOI削減は“従来通りの事業(Business as Usual)”を超えます。2030年の商船三井のSPTを1bで説明したIMOからの外部参照と比較すると、DNVは、IMO及び国土交通省等の目標を考慮すると、商船三井の目標は、2008年のベー</p>   |



| Ref. | 基準                 | 要求事項  | 評価作業  | DNV 観察結果   |
|------|--------------------|---|---|--|
|      |                    |   | 省等海運ロードマップ<br>- 商船三井EEOI 試算結果<br><br>関係者へのインタビュー  | スラインに換算した場合の-43%のEEOI削減は、想定されるIMO及び国土交通省等の目標である-40%よりも野心的であると結論付けています。2021～2035年の年次のSPTは、商船三井のフリート構成計画及び運航効率化の取組の下で予測されるEEOIを直接反映しています。つまり、フリート構成計画及び運航効率化の取組を実行することがSPTを満たすために重要です。   |
| 2c   | <b>目標設定のベンチマーク</b> | 目標設定は、ベンチマークアプローチの組み合わせに基づいて実施すべきである。<br><br>1. 可能な場合、選定した KPI で最低 3 年間の測定実績があり、借り手自身のパフォーマンスが推奨され、可能な場合は、将来的な指針(ガイダンス)を示す KPI であること。<br><br>2. 比較可能または利用可能な場合は借り手の同業者に対する、または、業界あるいはセクター基準に対する SPT の相対的な位置づけ<br><br>3. 科学的根拠に基づくシナリオなどの体系的な参考事例、または絶対レベル（炭素収支など）、公式の国/地域/国際目標、認知されている最善の技術(Best Available Technology)あるいはその他の近い技術。 | 確認した文書類<br>- フレームワーク<br>- 商船三井グループ 環境ビジョン 2.1<br>- IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ<br>- 商船三井EEOI 試算結果<br><br>関係者へのインタビュー | DNVは、SPT目標設定のプロセスがベンチマークアプローチの適切な組み合わせに基づいていることを確認しました。<br><br>1. DNVは、フレームワークが2008年～2020年までの3年間以上の適切なデータ及び実績に基づくKPIの情報により、2021年～2035年までの目標設定が指針として示されています。<br><br>2. DNVは、概説されているSPTは、2bで強調されている業界標準(IMO及び国土交通省等の目標)のSPTを超えており、さらにはSBTiの方法論に基づき設定されたSPTと整合していると結論付けています。<br><br>3. DNVは、SPTが国際的な気候変動の緩和の積極的な取組と適切な関連性があると結論付けています。このフレームワークは、「パリ協定の目標を達成へ取り組む」という商船三井の野心的な姿勢をハイライトしています。SPTは、IMOのGHG削減目標を上回ることを目指していると思えます。<br><br>商船三井が採用したより広範な目的は「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」で以下のように3つの中長期目標と5つの戦略でサポートされます。ここには国の目標や最善の技術(Best Available Technology)あるいはその他の近い技術が含まれています。<br><br><b>「中長期目標」</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>2020年代中にネットゼロ・エミッション外航船の運航を開始します</li> <li>2035年までに輸送におけるGHG排出原単位を約45%削減します(2019年比)</li> <li>2050年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッション達成を目指します</li> </ol> <b>「目標達成に向けた5つの戦略」</b> |

| Ref. | 基準             | 要求事項  | 評価作業  | DNV 観察結果   |
|------|----------------|---|---|--|
|      |                |   |   | 戦略1. クリーン代替燃料の導入<br>戦略2. さらなる省エネ技術の導入<br>戦略3. 効率運航の深度化<br>戦略4. ネットゼロを可能にするビジネスモデル構築<br>戦略5. グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大  |
| 2d   | <b>目標設定の開示</b> | 目標設定に関する開示は、以下を明確に開示すべきである。 <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 目標の達成、トリガー事象、および SPT 設定の頻度のタイムライン</li> <li>2. 必要に応じて、KPI の改善のために選択された検証済みのベースラインまたは参照ポイント、および使用されるそのベースラインまたは参照ポイントの理論的根拠</li> <li>3. 必要に応じて、ベースラインの再計算または試算調整の考慮が必要となる状況</li> <li>4. 必要に応じて、競争と機密性を考慮して、借り手が設定された SPT に到達する方法</li> </ol> | 確認した文書類 <ul style="list-style-type: none"> <li>- フレームワーク</li> <li>- 商船三井グループ 環境ビジョン 2.1</li> <li>- IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ</li> <li>- 商船三井EEOI 試算結果</li> </ul> 関係者へのインタビュー | DNVは、SPT目標設定が適切に開示されていることを確認しました。 <ol style="list-style-type: none"> <li>1. SPT達成のタイムラインは、2035年までの年次頻度で明確に開示されています。商船三井は、フレームワークの下で発行されたMOL-TLLについて、指定されたトリガー事象の対応する目標の観測時期を各年度として設定しており、適時SPT達成状況を貸し手に提供する必要があります。DNVは、年次のSPTが、ベンチマークアプローチによって、当該ローンの満期日までの全期間に渡って設定されていることを確認しました。</li> <li>2. SPTの基準年は2019年です。これはIMO及び国土交通省等の基準年(2008年)と異なりますが、商船三井の適切な試算調整により規格化されています(相互比較が可能です)。</li> <li>3. 2に同じ</li> <li>4. フレームワークは、EEOI削減の進捗状況がどのように達成されるかについての十分な情報を提供し、これまでの進捗状況がどのように達成されたか、および2035年までに概説されたEEOI軌道を満たすために実施される可能性のある対策をハイライトします。これらは、「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」で詳細に説明されています。</li> </ol> DNVに提供された商船三井の外航フリート構成推移計画に基づき、DNVは、SPTが現実的であり、計画が実行可能であり、フレームワークで概説されているSPT目標を達成できる見込みがあると結論付けました。 |

### SLLP-3. ローンの特性

| Ref. | 基準                   | 要求事項  | 評価作業                                    | DNV 観察結果  |
|------|----------------------|---|---|---|
| 3a   | 財務的/構造的影響            | SLLには、KPIが予め定義されたSPTに到達するかどうかに基づいて、トリガー事象に関連する財務的および/または構造的な影響を含める必要がある。  | 確認した文書類<br>- フレームワーク<br><br>関係者へのインタビュー | DNV は、フレームワークにトリガー事象が含まれていることが、SLLP で記載される要求事項に準拠していることを確認しました。<br><br>DNV は、フレームワークの下で発行された特定のローン契約の記載に基づき、特定のSPT の観測時期とパフォーマンス要件を伴うトリガー事象及びその影響範囲が、ローンの財務的特性として貸付利率又はその他財務的なインセンティブが変化することを確認しました。  |
| 3b   | フォールバックメカニズム(予備の代替案) | SPTを十分に計算または観察できない場合の予備の代替案について説明する必要がある。<br><br>借り手は、必要に応じて、潜在的に起こり得る例外的な事象を考慮することについて、ローンの文書に文言を含めることを検討することが可能である。 | 確認した文書類<br>- フレームワーク<br><br>関係者へのインタビュー | DNV は、商船三井が適切なフォールバックメカニズム(予備の代替案)について検討を行い、その結果、計算または観察できないリスクは極めて小さいことから、現時点で別のSPT や計算方法を設定しないことを確認しました。<br><br>ただし、商船三井は、将来的なフォールバックメカニズムとして、事業環境の変動/事業構造の変革/KPI の変更が生じた場合等、当該事象が外部要因か商船三井の経営判断の結果によるものかを問わず、合理的な理由がある場合において、KPI 及び SPT に変更をもたらす可能性があることを説明しました。 |

## SLLP-4. レポートイング

| Ref. | 基準      | 要求事項  | 評価作業  | DNV 観察結果  |
|------|---------|---|---|---|
| 4a   | レポートイング | <p>借り手は、下記に関して、公開し、すぐに利用でき、簡単にアクセスできるようにすべきである。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 選択された KPI のパフォーマンスに関する最新情報（必要な場合はベースラインを含む）</li> <li>2. SPT に対するパフォーマンスと関連する影響、及び影響が生じるタイミングローンの財務的および/または構造的な特性に対し概説する SPT に関連する検証/保証レポート</li> <li>3. SPT の野心度合いを貸し手が監視できるようにする情報</li> </ol> <p>レポートは、定期的に、少なくとも年に 1 回、及びローンの財務的および/または構造的な特性の調整につながる SPT パフォーマンスの評価に関連する任意の日付/期間に公開されるべきである</p> | <p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- フレームワーク</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p> | <p>DNVは、SLLPが要求する以下の内容について、必要な情報がタイムリーに公開され、公開され続けることが保証されると結論付けています。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. SPTに対するKPIパフォーマンス：1年に1回、各年度末日から180日後までに貸し手に報告されます。これは2032年まで毎年報告されます。最終年の報告時期は今後貸し手と借り手による協議に基づき決定されます。</li> <li>2. SPT達成状況：独立した第三者機関による年次検証の対象となり、財務的な特性(貸付条件又はその他財務的なインセンティブ)の決定に利用されます。</li> <li>3. SBTやIMOの目標が変更になった場合：商船三井のSPTの野心度合いについて貸し手と協議し、必要な場合には変更します。</li> </ol> |

## SLLP-5. 検証

| Ref. | 基準     | 要求事項  | 評価作業  | DNV 観察結果  |
|------|--------|---|---|---|
| 5a   | 外部レビュー | <p>借り手は、少なくとも年に 1 回、各 SPT トリガー事象について、関連する専門知識を持つ資格のある外部レビューアによって、各 KPI の各 SPT に対するパフォーマンスに対して独立した検証を受けなければならない。</p> | <p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- フレームワーク</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p> | <p>DNVは、商船三井が少なくとも年に1回、SPTトリガー事象について関連する専門知識を持つ資格のある外部評価機関により、KPI に関連するデータに対して独立した検証を受ける予定であることを確認しました。</p> |