



セカンド・パーティ・オピニオン

SECOND PARTY OPINION

株式会社 商船三井

サステナブルファイナンス・フレームワーク

2026 年 8 月



Document title: 株式会社商船三井サステナブルファイナンス・フレームワーク（2026 年 8 月）向けセカンド・パーティ・オピニオン

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: 2026 年 8 月 31 日

Identification (Report Nr.): PRJN-658427-2023-AST-JPN-01

Disclaimer

Our assessment relies on the premise that the data and information provided by the client to us as part of our review procedures are 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 be 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 17029:2019 - Conformity Assessment – General principles and requirements for validation and verification bodies, 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 during the assessment and maintain independence where required by relevant ethical requirements.

サマリー

スコープ：

株式会社商船三井（以下、商船三井、または MOL）は、DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社（以下、DNV）に対し、後述する基準及びガイドライン等に整合していることを確認するため、サステナブルファイナンス・フレームワーク（以下、本フレームワーク）の適格性評価を委託しました。

DNV によるフレームワーク適格性評価の目的を達成するための評価手順と結果は本文“DNV の意見と基礎”の章に記載されています。また、更なる詳細はスケジュール 1～6 に記載されています。

DNV 評価チーム：

（DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社）

寺田 和正 アセッサー

kazumasa.terada@dnv.com

金留 正人 プロジェクトマネージャ

masato_kanedome@dnv.com

塚崎 旭 品質レビューアー

Akira.tsukasaki@dnv.com

適用または参照基準（原則、ガイドライン、技術基準等）：

- ☑ 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）、ICMA
- ☑ クライメート・トランジション・ボンド・ガイドライン（CTBG）、ICMA
- ☑ トランジション・ローン・ガイド（GTL）、LMA・APLMA・LSTA
- ☑ 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）、金融庁・経済産業省・環境省
- ☑ グリーンボンド原則（GBP）、ICMA
- ☑ グリーンローン原則（GLP）、LMA・APLMA・LSTA
- ☑ グリーンボンドガイドライン（GBGLs）、環境省
- ☑ グリーンローンガイドライン（GLGLs）、環境省
- ☑ サステナビリティ・リンク・ボンド原則（SLBP）、ICMA
- ☑ サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン（SLBGLs）、環境省
- ☑ サステナビリティ・リンク・ローン原則（SLLP）、LMA・APLMA・LSTA
- ☑ サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（SLLGLs）環境省
- ☑ サステナブル・ブルー・エコノミー実務者向けガイド（BEFG）、ICMA
- ☑ サステナブル・ブルー・エコノミー・ファイナンス原則（BEFP）、UNEP FI

※適用または参照基準は最新版を採用する

評価結果：

DNV が実施したファイナンス実行前の適格性評価の結果に基づいて、商船三井のサステナブルファイナンス・フレームワークが上述の適用または参照基準（原則、ガイドライン、技術基準等）の要素に対して、準拠していないと信じさせる事項はすべての重要な点において認められませんでした。

グリーン適格プロジェクト分類

アクション 1 代替燃料の導入	- 再エネ電力導入に係る設備投資等 - 代替燃料機関船に係る設備投資、研究開発、出資等
アクション 2 燃費効率の改善	- ウインドチャレンジャー搭載船に係る設備投資、研究開発、出資等 - 既存船・新造船に換装・追加する省エネ／環境保全技術・機器に係る設備投資、研究開発、出資等 - ローターセイル等、ウインドチャレンジャー以外の風力推進装置・技術導入に係る設備投資、研究開発、出資等

アクション 3 低・脱炭素事業の拡大	- LNG・アンモニア・水素・バイオ燃料・メタノール等低炭素燃料サプライチェーン構築に係る設備投資、研究開発、出資等 - ウインドハンタープロジェクト等に係る 設備投資、研究開発等 - 海洋温度差発電に係る設備投資、研究開発、出資等 - シップリサイクルに係る設備投資、研究開発、出資等 - ネガティブ・エミッションへの取組に係る大気中から CO₂ を除去・貯留するプロジェクトへの投資等 - 洋上/陸上風力発電関連事業に係る設備投資、研究開発、出資等（SOV（Service Operation Vessel）等洋上風力発電支援船に係る設備投資、研究開発、出資等を含む）
海洋環境保全	- 効率運航に向けた取り組み取組に係る設備投資等（PBCF 及びプロペラの導入、換装に係る設備投資等）

トランジション適格プロジェクト分類

アクション 1 代替燃料の導入	- LNG／メタノール燃料船に係る設備投資、研究開発、出資等
アクション 2 燃費効率の改善	- ウインドチャレンジャー搭載船に係る設備投資、研究開発、出資等 - 既存船・新造船に換装・追加する省エネ／環境保全技術・機器に係る設備投資、研究開発、出資等 - ローターセイル等、ウインドチャレンジャー以外の風力推進装置・技術導入に係る設備投資、研究開発、出資等
アクション 3 低・脱炭素事業の拡大	- CCS/CCUS プロジェクト（液化 CO₂ 運搬船、船上 CO₂ 回収等）に係る設備投資、研究開発、出資等 - LNG・アンモニア・水素・バイオ燃料・メタノール等低炭素燃料サプライチェーン構築に係る設備投資、研究開発、出資等 - ウインドハンタープロジェクト等に係る 設備投資、研究開発等
海洋環境保全	- 効率運航に向けた取り組み取組に係る設備投資等（PBCF 及びプロペラの導入、換装に係る設備投資等）

ブルー適格プロジェクト分類

アクション 1 代替燃料の導入	（該当しない）
アクション 2 燃費効率の改善	- ウインドチャレンジャー搭載船に係る設備投資、研究開発、出資等 - 既存船・新造船に換装・追加する省エネ／環境保全技術・機器に係る設備投資、研究開発、出資等 - ローターセイル等、ウインドチャレンジャー以外の風力推進装置・技術導入に係る設備投資、研究開発、出資等
アクション 3 低・脱炭素事業の拡大	- ウインドハンタープロジェクト等に係る 設備投資、研究開発等 - 海洋温度差発電に係る設備投資、研究開発、出資等

	- 洋上/陸上風力発電関連事業に係る設備投資、研究開発、出資等（SOV（Service Operation Vessel）等洋上風力発電支援船に係る設備投資、研究開発、出資等を含む）
海洋環境保全	- 効率運航に向けた取り組み取組に係る設備投資等（PBCF 及びプロペラの導入、換装に係る設備投資等）

※グリーン、トランジション、ブルー適格プロジェクト分類にまたがる場合は、その特性に応じてファイナンス毎に適切に分類される。

表 商船三井 トランジション・リンク・ファイナンス[※]の KPI と SPT

※多排出向けセクター サステナビリティ・リンク・ファイナンス（資金用途を特定しないトランジションファイナンス）

項目	
KPI	輸送単位（トンマイル）当たりの GHG 排出量（GHG 排出原単位）を表す、エネルギー効率運航指標（EEOI:Energy Efficiency Operational Indicator）を採用。個別の船の EEOI は以下の計算式で算出される。 $\frac{\text{GHG 排出量 (gram-CO}_2\text{e)}}{\text{輸送貨物量 (トン) × 航走距離 (マイル)}}$ 商船三井グループは、各事業部門の原単位変動率を適正に全社合計単位値に反映させる観点から、以下の「標準手法[※]」を KPI の算定方法として採用。 - 対象スコープ：Scope 1（Tank to Wake 排出量）に加え、Scope 3 カテゴリー3 のうち使用船舶燃料の製造段階の排出量（Well to Tank 排出量）。 - 目標年限：2035 年度 - 対象範囲：商船三井及び全ての国内外連結子会社が運航する外航船。 - 定義：GHG 排出原単位とは、対象船のトンマイル当たりの Well to Wake GHG 排出量（g-CO₂e/ton-mile）を、標準手法[※]で算出した全社合計値。 - GHG 排出係数：IMO や FuelEU Maritime 等の国際海運に関する GHG 排出規制における係数を優先的に使用し、規制に合わせて更新を行う。規制における係数が入手できない場合は、GLEC フレームワーク等の係数で補完する。CO₂ の他、メタン、N₂O を含む。 ※標準手法：部門ごとの事業特性に由来する原単位絶対値の多寡が全社合計値計算に及ぼす影響を補正し、各部門の効率化実績が適正に全社合計値に反映されるよう設計された手法。以下の方法で算出。 ➤ 基準年（2019 年）：全部門合計 Well to Wake 排出量を全部門合計トンマイルで除して算出（トンマイル加重平均）。 ➤ 基準年以降の年：部門別 GHG 排出原単位（算定方法：トンマイル加重平均）の対基準年比削減率を計算。その後、各部門のエネルギー消費量を基に算出された事業規模に応じて全体への寄与比率を求め、寄与比率で各部門の削減率を加重平均して算出。
SPT	2019 年度を基準年とし、2035 年度までに輸送における GHG 排出原単位を 45%削減することを SPT として設定 商船三井が設定する SPT は、2023 IMO GHG Strategy で定める 2030 年・2040 年の削減目標（基準年：2008 年）及び 2050 年頃までのネットゼロ目標と比較可能とするための試算調整を行ったうえで、IMO の目標水準と整合するかたちで 2035 年度までの SPT として設定。

KPI：Key Performance Indicator 重要業績評価指標 SPT：Sustainability Performance Target サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット

Contents

セカンド・パーティ・オピニオン.....	8
スコープと目的	15
商船三井及び DNV の責任.....	15
DNV の意見の基礎	16
スケジュール 1：グリーン/トランジション/ブルー適格プロジェクト	30
スケジュール 2：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）	33
スケジュール 3：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.....	34
スケジュール 4：資金用途を特定するグリーン/ブルーファイナンス適格性評価手順	50
スケジュール 5：資金用途を特定しないトランジションファイナンス適格性評価手順.....	55
スケジュール 6：ブルーファイナンス適格性評価手順.....	64

セカンド・パーティ・オピニオン

1. 資金調達者について

商船三井は、約 140 年の歴史を持ち、現在約 900 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、以下の事業を展開しています。

ドライバルク事業	: 鉄鉱石・石炭・穀物などのさまざまな貨物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に対応し、高品質な輸送サービスを提供
エネルギー事業	: 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オフショア事業を通じ、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
ケミカルロジスティクス事業	: 液体化学製品および石油製品の輸送・貯蔵に求められる高い安全性と品質を基盤に、海上輸送と陸上貯蔵を組み合わせ、グローバルな化学品サプライチェーンを支える事業を展開
製品輸送事業	: 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活かしたロジスティクス・サービスを提供し、多様化する物流ニーズに対応
ウェルビーイングライフ事業	: 「人々のウェルビーイングとライフスタイル」に貢献する事業をフェリー・内航 RORO 船事業、クルーズ事業、不動産事業、外国人人材事業などを軸に展開
関連・その他事業	: 曳船（タグボート）、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、金融、財務、商事、保険、情報システム、国家石油備蓄事業支援、海図販売、さらには CVC（Corporate Venture Capital）や人材事業など、多彩なサービスメニューを提供

2. 資金調達者の ESG/SDGs への取り組み

商船三井グループでは、グループビジョンの実現を通じて、社会と共に持続的な発展を目指すための重要課題を「サステナビリティ課題」（マテリアリティ）として特定しています。2023 年度に経営計画「BLUE ACTION 2035」を策定し、サステナビリティ課題への取り組みを経営計画に組み込むことで経営との統合を進めてきました。2026 年度からは「BLUE ACTION 2035 Phase2」（2026～2030 年度）を遂行するとともに、マテリアリティの見直しを行い、各課題に目標・KPI・アクションを設定して、その進捗を管理しています。

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、2026 年度の見直しにおいて、経済価値と社会価値の双方の創出に貢献する 4 つの「サステナビリティ課題（マテリアリティ）」（環境、安全、人材、DX）を特定しています。

表-1 サステナビリティ課題（マテリアリティ）の全体像

マテリアリティ	重点テーマ	主要な目標・KPI	貢献するSDGs
	気候変動 海洋環境	- GHG排出量 2050年 ネット・ゼロ達成 - GHG排出原単位 2035年 ▲45% - ネットゼロ・エミッション外航船 2020年代中に運航開始	
	人命 海洋環境 安定操業	- 労災死亡事故 0 - 重大事故 0 - LTIF（Lost Time Injury Frequency、休業災害度数率） - 運航停止発生率	
	多様性 共走・共創 働き甲斐	- MGKP（MOL Group Key Position）在任者構成率 - 女性：2035年 20% - グループ人財：2035年 40% - MGKP候補者準備率 2035年 150% （単体）陸上女性管理職比率 2035年 30% - グループ全体のエンゲージメントのKPIスコアの向上した組織の割合 2035年 80%	
	IT・デジタル基盤 生産性・安全性 事業変革	価値創造業務のための時間創出率 2035年 30%	

3.資金調達者の環境方針

商船三井は2023年に「商船三井グループ 環境ビジョン 2.2」を策定し、2026年4月には、経営計画「BLUE ACTION 2035 Phase2」の策定に合わせてこれを「商船三井グループ 環境ビジョン ～BLUE ACTION 2035 Phase2～」(以下、「環境ビジョン」といいます)として更新しています。環境ビジョンでは、2050年ネットゼロ・エミッション達成に向けた排出削減経路（ネットゼロへの Pathway）を具体化し、パリ協定に整合した移行計画を定めています。

環境ビジョンでは、TCFDの枠組みを活用し、IEA「World Energy Outlook」の Net Zero Emission by 2050 Scenario（NZE）や Stated Policies Scenario（STEPS）等を用いたシナリオ分析を通して気候変動に対応するリスク・機会を特定し、パリ協定と整合的な移行計画の実施を基本方針として、商船三井グループの移行計画のレジリエンスの確保を検証しています。こ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、中長期目標達成のための3つのアクションを定め、環境課題への取り組みを加速するとしています。

環境ビジョンにおける、“中長期目標”と“目標達成に向けた3つのアクション”は以下の通りです。

中長期目標

2020年代中	ネットゼロ・エミッション外航船の運航を開始します
2035年	輸送におけるGHG排出原単位を45%削減します（2019年比） ※スコープ1に加えスコープ3の一部（外航自社運航船）
2050年	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 ※スコープ1、2、3の全てが対象（本社+連結子会社）

中長期目標達成のための3つのアクション

1) 自社の GHG 排出削減	アクション 01	代替燃料の導入
	アクション 02	燃費効率の改善
2) 社会の排出削減への貢献	アクション 03	低・脱炭素事業の拡大

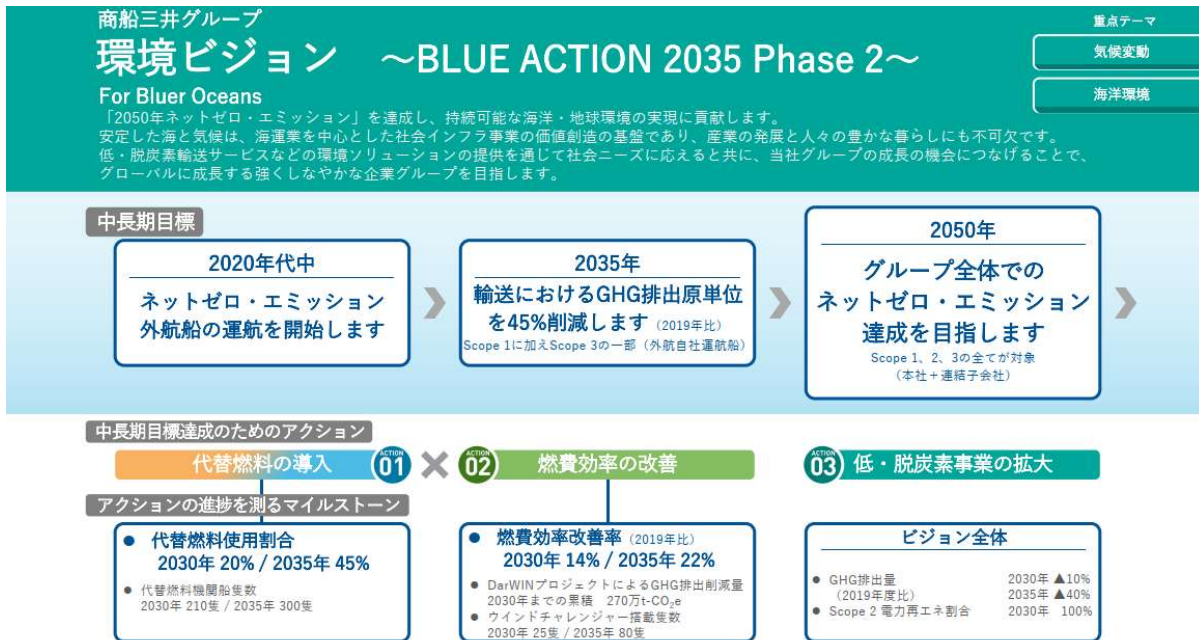


図-1 商船三井グループ 環境ビジョン ~BLUEACTION ACTION 2035 Phase2~

4.サステナブルファイナンス・フレームワークについて

商船三井は、環境ビジョンを進める上で、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^{*1}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かたちで、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、目標達成のために必要な資金の一部を資金使途特定型のトランジションファイナンス、または資金使途を特定せず KPI/SPT の達成状況と財務的・構造的なインセンティブと連動させるトランジション・リンク・ファイナンスとして、債券又はローンを通じて調達します。

このファイナンスを通じ、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、上述の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、本フレームワークを確立しています。

本フレームワークが具体的に参照した枠組みについては、冒頭サマリー中の適用または参照基準（原則、ガイドライン、技術基準等）に記載されています。

^{*1}：2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships や国土交通省をはじめ、海運・造船・船用の各海運産業界や研究機関・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）

5.資金調達者のクライメート・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-2 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。

国内では 2020 年 3 月に国土交通省をはじめ、海運・造船・船用の各海事産業界や研究機関・公的機関等が連携し、「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。ここでは IMO の目標に整合するかたちで、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。

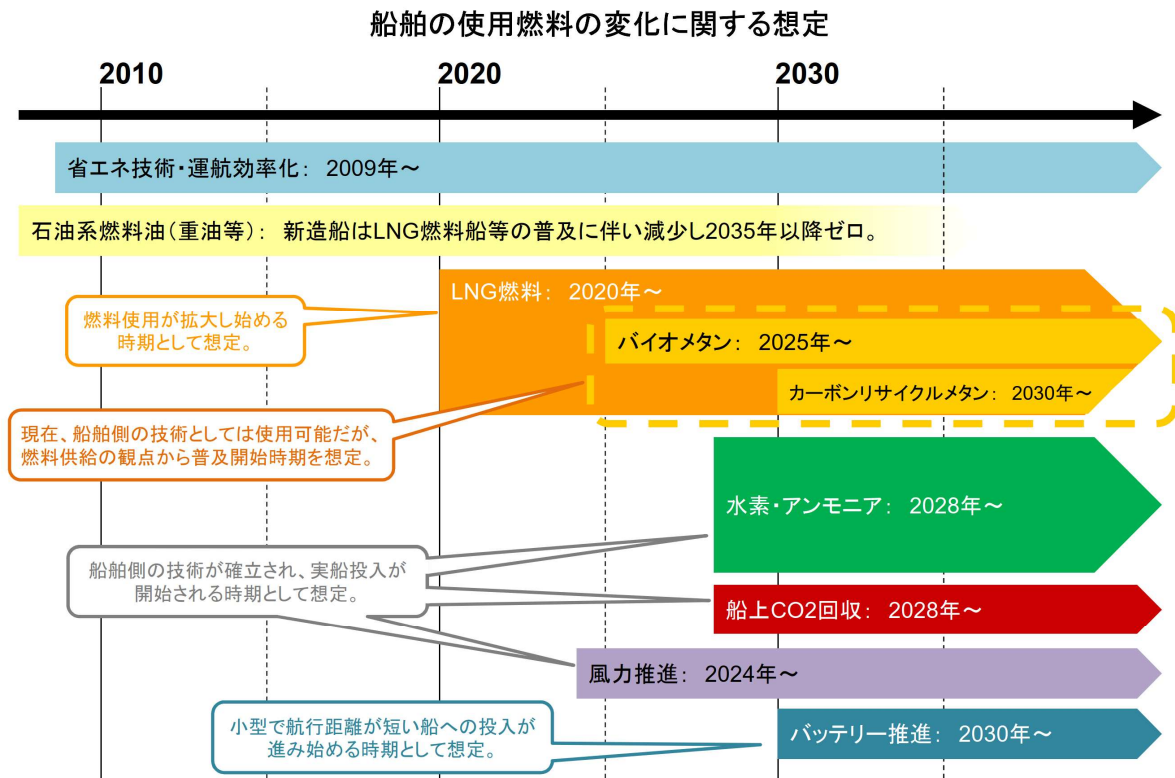


図-2 国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ国土交通省（海事）ウェブサイト

https://www.mlit.go.jp/maritime/GHG_roadmap.html

さらに IMO では、2023 年 7 月に「IMO GHG 削減戦略（2018）」を改訂し、国際海運からの GHG 排出削減目標を「2050 年頃までに GHG 排出ゼロ」へと強化した「2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships」を採択しました。

- 2023年7月、国際海事機関(IMO)にて、**国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」の目標に合意し、「GHG削減戦略※」を改定** ※ 2018年4月採択

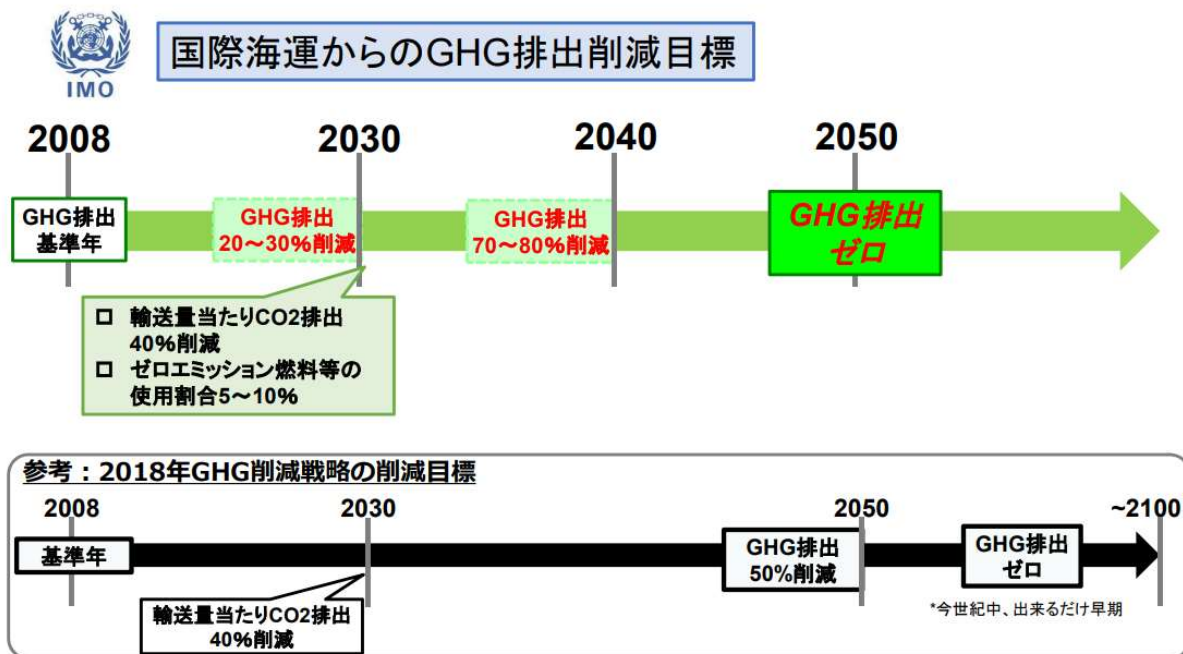


図-3 2023 IMO GHG 削減戦略に基づく 国際海運からの GHG 排出削減目標

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001619435.pdf>

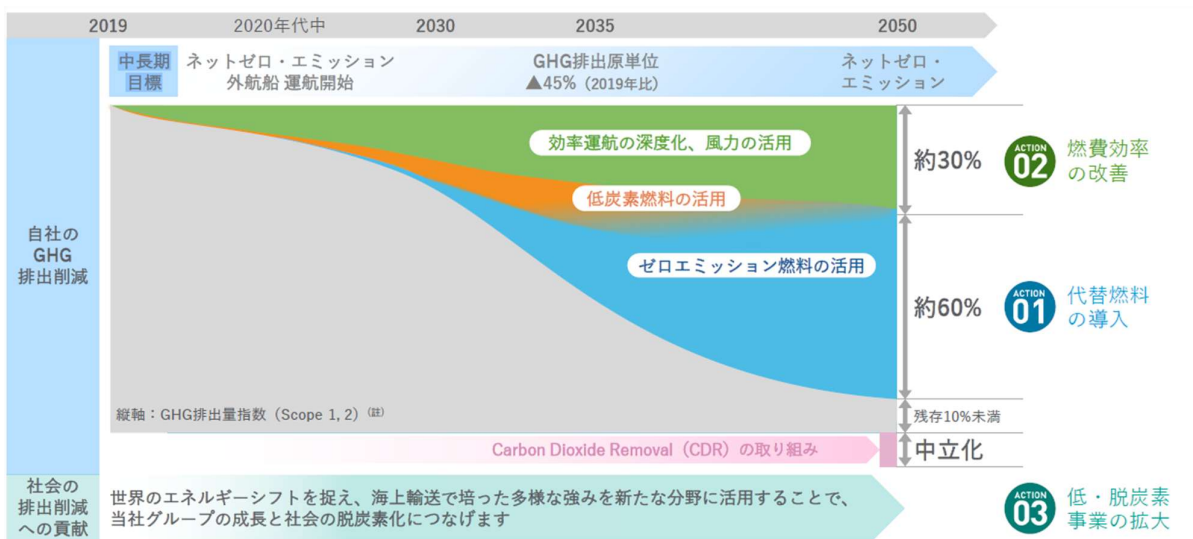
(2) 資金調達者のトランジション戦略

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環境ビジョン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-4 に中長期目標と関連付けられた商船三井グループのロードマップ（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。また、図-5 に 2050 年までのネットゼロ・エミッションを確実に達成するために、アクションごとに進捗を測る定量 KPI と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 の校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と整合するものであ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、環境ビジョンとしてウェブサイト等で開示されています。



※ 対象範囲：商船三井と全ての連結子会社。2050年ネットゼロ目標にはScope3を含む。

図-4 ロードマップ (ネットゼロ・エミッションへの Pathway)

商船三井では、2050 年までのネットゼロ・エミッションを確実に達成するために、アクションごとに進捗を測るマイルストーンを下に示す図 (図-5) の通り、設置しています。また、環境ビジョン全体に係るマイルストーンとして、以下を設定しています。

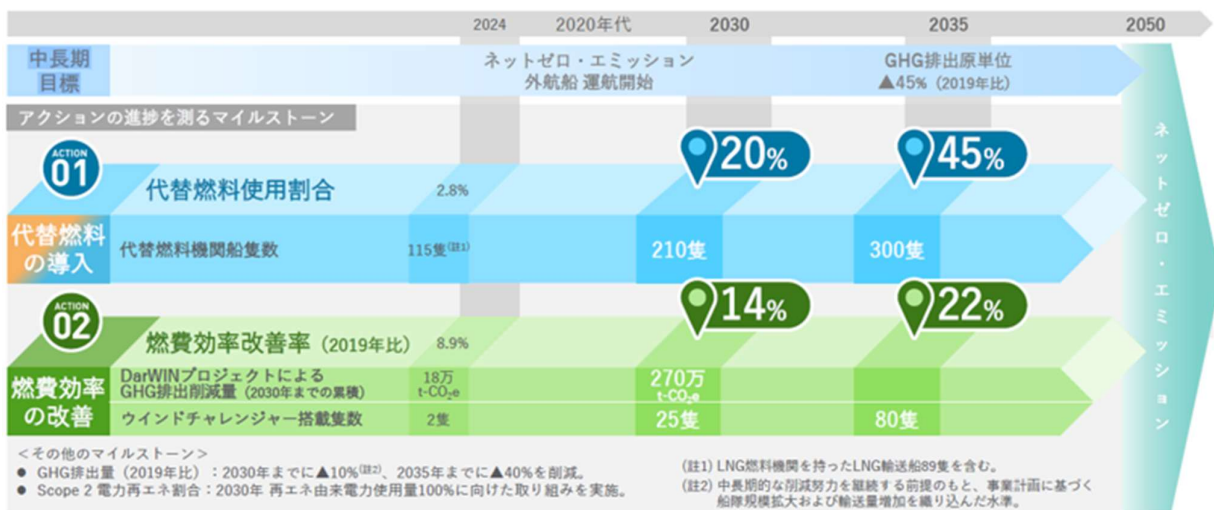


図-5 アクション&マイルストーン

(3) 資金調達者のガバナンス（環境取組み体制）

商船三井グループは、気候変動対策等の重要な環境課題を含むサステナビリティ全般に関する課題を重要な経営課題と捉え、代表取締役社長（CEO）を最高責任者としたマネジメント体制を構築しています。

気候変動及び自然関連を含む環境に関する取り組みについては、チーフ・サステナビリティ・オフィサー（CSuO）が管掌し、経営会議の下部機構である「サステナビリティ委員会」を中心に審議を行っています。同委員会の委員長はチーフ・ヒューマン・リソース・オフィサー（CHRO）が、副委員長はチーフ・サステナビリティ・オフィサー（CSuO）が務めています。同委員会で審議された事項については、適切に経営会議・取締役会に報告するとともに、特に重要な事項に関しては、経営会議・取締役会における審議・決議を経て実行しています。

図-6 に商船三井グループのガバナンス体制を示します。

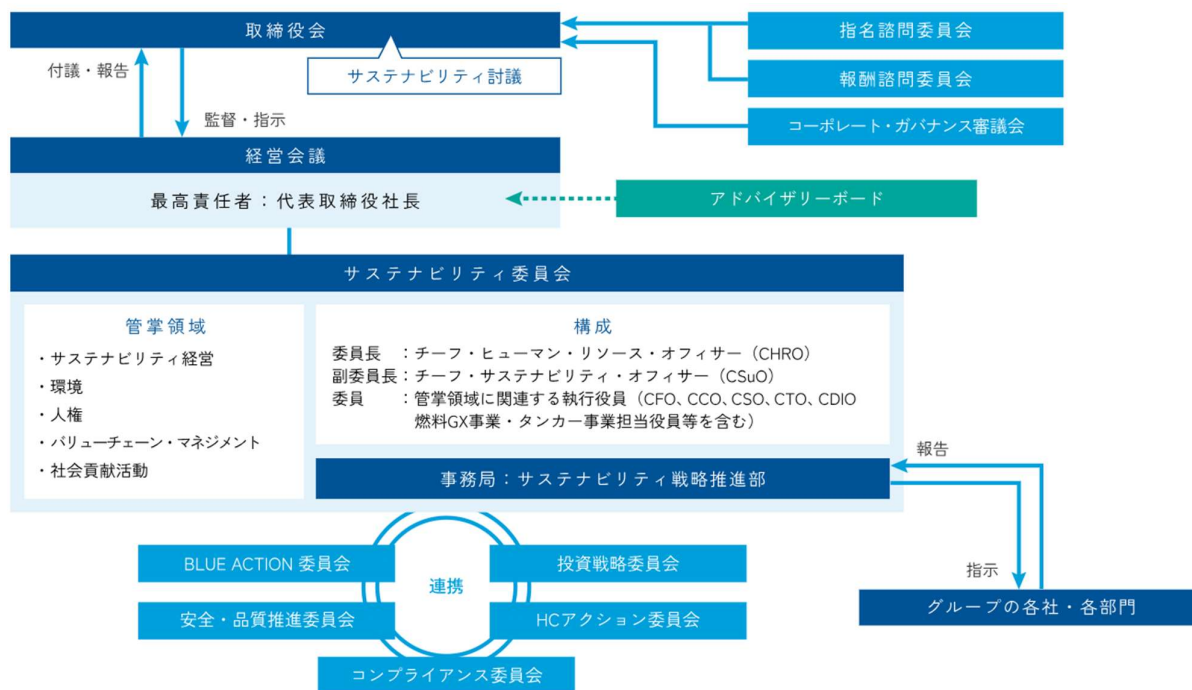


図-6 商船三井グループのガバナンス体制

また、代表取締役社長をはじめ各業務執行取締役の評価には、気候変動の対策状況やその他 ESG に関する取り組みの進捗度合を反映させる仕組みを役員報酬制度に採用しています。

サステナビリティ委員会は月 1 回程度の頻度で開催される部門横断的な組織であり、サステナビリティ戦略推進部を主管部署として、当社グループのサステナビリティ戦略（マテリアリティの特定・見直し、サステナビリティ計画の立案・進捗確認等）を中心に、環境、人権、バリューチェーンマネジメント、社会貢献活動等の取り組みについて審議を行います。

スコープと目的

商船三井は、商船三井の環境目標を推進するため、本フレームワークを構築し、DNV に本フレームワークが定める基準（原則、ガイドライン、技術基準等）に対する適格性評価を委託しています。

この適格性評価において、DNV は独立した保証や監査を提供することはありません。また、この報告書では、本フレームワークに基づき実行されるファイナンスの財務的なパフォーマンス、いかなる投資の価値、あるいは長期的な環境及び社会便益に関しての保証は提供されません。DNV の本フレームワークに対する適格性評価の目的は、本フレームワークで定められた基準を満たしているかについて評価を提供することです。

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資料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本フレームワークの利害関係者に情報提供することを意図しています。

DNV の適格性評価は、商船三井から提供された情報及び事実に依拠しています。DNV は、この意見表明の中で参照する選定された資産のいかなる側面についての試算、観察結果、意見又は結論が不正確であった場合でも、いかなる側面に対しても責任を負いません。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ではない、または完全でない場合、責任を問われないものとします。

DNV の意見の基礎

DNV は、本フレームワークが定める基準（原則、ガイドライン、技術基準等）の要求事項を考慮した商船三井用の評価手順を作成しました。スケジュール 3 以降を参照してください。この評価手順は、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。

この評価手順に従って評価対象である本フレームワークによる資金調達の種類は、下記の原則に基づき分類されます。

クライメート・トランジション・ファイナンスに向けた資金調達（CTFH、CTFBG、CTBG の一部）

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。

資金使途を特定する資金調達（GBP、GLP、GBGL、GLGL、CTBG の一部、SBEG）

要素1. 調達資金の使途

調達資金の使途の基準は、資金使途を特定したサステナブルファイナンスの資金調達者がサステナブルファイナンスにより調達した資金を適格プロジェクトに使わなければならない、という要求事項によって定められています。適格プロジェクトは、明確な環境改善効果を提供するものです。

CTBG 追加要素:CT プロジェクトの対象となる活動に対する 5 つのセーフガードに対する説明が求められます。特に、CT プロジェクトが化石燃料を使用するインフラまたは活動に実質的に関連する場合、タクソミー、経路、ロードマップまたは政策枠組みとの整合性によって未だ扱われていない場合において、CTB の信頼性を確保するために追加的なセーフガードが必要となる可能性があります。

要素2. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

プロジェクトの評価及び選定の基準は、サステナブルファイナンスの資金調達者が、サステナブルファイナンス調達資金を使途とする投資の適格性を判断する際に従うプロセスの概要を示さなければならない、また、プロジェクトが目的に対する影響をどのように考慮しているかの概要を示さなければならない、という要求事項によって定められています。

CTBG 追加要素:技術基準レベル（グリーンとアンバー（トランジション））の対比、脱炭素対策）、ネットゼロ経路、マップ、市場慣行や投資家の期待、プロジェクトの技術的側面、トランジション戦略や計画の野心レベルを考慮した、発行体による CT プロジェクトの評価。適切な間隔での CT プロジェクト適格性基準の定期的な見直しが求められます。

要素3. 調達資金の管理

調達資金の管理の基準は、サステナブルファイナンスが資金調達者によって追跡管理されなければならないこと、また、必要な場合には、区別されたポートフォリオを構築し、未充当資金がどのように扱われるか公表するという観点で作成されなければならないことが、要求事項によって定められています。

CTBG 追加要素: 主要な追加要素はありません。

要素4. レポーティング

レポーティングの基準は、債券及びローンへの投資家及び貸し手に対して、少なくとも、資金の充当状況及び可能な場合には定量的もしくは定性的かつ適切なパフォーマンス指標を用いたサステナビリティレポートを発行する、という推奨事項によって定められています。

CTBG 追加要素: 主要な追加要素はありません。

資金使途を特定しない資金調達 (SLBP、SLLP、SLBGL、SLLGL、CTBG の一部)

要素1. 重要業績評価指標 (KPI) の選定

サステナビリティ・リンク・ファイナンス又はトランジション・リンク・ファイナンスの資金調達者は、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 と連携するかを投資家又は貸し手に明確に伝える必要がある。KPI は信頼性が高く、資金調達者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. ファイナンスの特性

ファイナンスには、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。ファイナンスに関連する文書では、KPI と SPT の定義、およびサステナビリティ・リンク・ファイナンス又はトランジション・リンク・ファイナンスの財務的および/または構造的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

資金調達者は、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、ファイナンスの財務的および/または構造的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、ファイナンスに参加している期間、投資家又は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

資金調達者は、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。

ブルーファイナンスによる資金調達 (SBEG)

要素1. SBE に資金共有するためのボンドフレームワークの作成

持続可能な資金調達の基礎となるのが、フレームワークです。フレームワークとは、発行体がその「ブルーファイナンス」をどのようにグリーンボンド原則で示される 4 つの要素に合致させたかをまとめた、一般に公開される文書です。

要素2. プロジェクトカテゴリーの定義と確認

適格なブループロジェクトは、投資やその他関連支出、支援支出、銀行融資ポートフォリオを含む物的・金融資産への資金供

給やリファイナンスをカバーすることができます。発行体は GBP の下で適格なプロジェクトカテゴリーの非網羅的リストを参照することができます。SBEG では、適格なブループロジェクトカテゴリーに関する追加ガイダンスを提供します。

要素3. 外部レビューの取得

発行体は、グリーン（ブルー）ファイナンスまたはグリーン（ブルー）ファイナンスのプログラムもしくはフレームワークが GBP の 4 つの要素に適合しているかを発行前の外部レビューを通じて評価する外部レビュー機関を任命するよう推奨されます。外部レビューには複数の種類がありますが、最も一般的なアプローチは、フレームワークについてセカンド・パーティ・オピニオン（SPO）を求め、それを発行体のウェブサイトで公開することです。

評価作業

DNV の評価作業は、商船三井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、本フレームワークの評価では、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。

DNV の意見を形成する評価作業には、以下が含まれます。

- この評価に資する上述及びスケジュール-2 以降に関し、本フレームワーク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。
- 本フレームワーク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。

DNV の意見

DNV の観察結果の概要は以下の通りです。詳細はスケジュール-2 以降です。

CTF : クライメート・トランジション・ファイナンスに向けた資金調達 (CTFH, CTFBG, CTBG) に共通する 4 つの要素

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

- 商船三井グループは、2026 年 4 月に「商船三井グループ 環境ビジョン ～BLUE ACTION 2035 Phase2～」へ環境ビジョンを更新しています。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、2050 年までの中長期目標及び商船三井グループのロードマップ（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と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では、2050 年ネットゼロ・エミッションの達成に向けて、中期的な目標を明確にしており、この目標は、IMO や国土交通省等の環境目標と整合するものです。具体的な商船三井グループの GHG 削減目標を以下に示します。
 - ・ 長期目標：2050 年までにグループ全体でのネットゼロ・エミッションの達成
 - ・ 中期目標：2035 年までに輸送における GHG 排出原単位 45%削減（2019 年比）
- 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。トランジション戦略には、ネットゼロ・エミッションを達成するために注力する取組や活用される技術などが明確にされています。具体的には、代替燃料機関船の建造や、風力活用装置などの自社からの GHG 排出削減につながる活動及び、洋上/陸上風力発電関連事業や、クリーンエネルギーの生産・輸送など低・脱炭素エネルギー事業の拡大等を進める予定です。
- 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 は本フレームワーク、環境ビジョン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における Scope1 CO₂ (GHG) 排出量のうち、船舶の運航に起因する排出が 99%以上を占めています（2025 年度実績）。MOL サステナブルファイナンスにおいて設定される KPI は、GHG 排出原単位〔後述の Link-1. 重要業績評価指標（KPI）参照〕を活用し、主に船舶の運航に起因する CO₂ (GHG) 排出量（Scope1）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、Scope1 から Scope3 までの全ての Scope を対象として、IMO や国土交通省等の定める船舶業界の目標とも十分に整合するように設定されています。
- 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。基準年及び過去の排出実績についても、Scope3 の重要なカテゴリを含む GHG 排出量実績（絶対量）で開示されています。
- 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と整合する短期目標、中期目標及び長期目標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。また、商船三井グループのトランジション戦略は、Scope3 への取組みを含み、最終的に残存する GHG 排出を CDR（Carbon Dioxide Removal）の取組みによって、中立化することが示されています。
- 環境ビジョンの 3 つのアクションは、Scope1～3 を含む GHG 排出量削減へのアプローチとなっており、具体的な計画に展開されています。この中で 2035 年度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、後述の Link-1. 重要業績評価指標（KPI）の選定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。これらの投資計画は、シナリオ分析の結果に基づくリスク及び機会が商船三井グループの損益にもたらす影響、想定される内部炭素価格などを考慮して立案されています。
- DNV は、商船三井グループが、移行に伴う雇用・地域社会・サプライチェーンへの影響（「公正な移行」）についても、環境ビジョン及び広範なサステナビリティ戦略の中で考慮していることを確認しました。
- DNV はまた、本フレームワーク及び環境ビジョンをレビューし、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。

UoP：資金使途を特定する資金調達（GBP、GLP、GBGL、GLGL、CTBG の一部、SBE）に共通する 4 つの要素

UoP-1. 調達資金の使途

グリーンプロジェクト

- 商船三井は、調達資金の充当対象となるグリーンプロジェクトについて、トランジション戦略及び関連する枠組みと整合し、国内外のグリーン基準を満たすことを定めています。グリーンプロジェクトは、商船三井グループのトランジション戦略を支える 3 つのアクションの何れか又は複数に関連するものです。具体的に想定されるグリーンプロジェクトについては、次ページの表-2 を参照して下さい。
- DNV は、商船三井がグリーンファイナンスによって調達した資金全額のうち、経費を除く手取り金の全てが商船三井グループのトランジション戦略を実行するための投資計画に合致する適格プロジェクトの設備投資、研究開発、出資、投資として、新規投資及びリファイナンスとして充当される計画であることを確認しました。

トランジションプロジェクト

- 商船三井は、調達資金の充当対象となるトランジションプロジェクトについて、商船三井のトランジション戦略及び関連する枠組みの要求事項に合致するプロジェクトとして定めています。適格プロジェクトは、商船三井グループのトランジション戦略を支える3つのアクションに関連するものです。具体的に想定される適格プロジェクトについては、次ページの表-2を参照して下さい。
- また、DNVは、商船三井へのアセスメントを通じ、トランジションプロジェクトに分類されるプロジェクトは、CTBGの追加要素（下記）に対する基本的かつ主要な対応として、以下を確認しました。

(1) クライメート・トランジション・プロジェクト（CTプロジェクト）の5つのセーフガード

1. 資金調達者レベルのCTFHとCTプロジェクトの整合

- DNVは、商船三井が、CTFHと整合するトランジション戦略（「商船三井グループ 環境ビジョン〜BLUE ACTION 2035 Phase2〜」）の実現に資するプロジェクトのうち、グリーンプロジェクトを補完しその範囲を超えるものをトランジション適格プロジェクト（CTプロジェクト）として分類・選定していることを確認しました。DNVは、候補対象プロジェクトは、本フレームワーク上のトランジションプロジェクト（アクション1「代替燃料の導入」）に位置づけられ、資金調達者レベルの移行戦略と整合していることを確認しました。トランジション適格プロジェクトの選定にあたっては、実施地域・低炭素技術の利用可能性・経済性が時間経過とともに変化することを考慮する旨も確認しました。

2. 低炭素代替案の技術的・経済的制約

- DNVは、商船三井が、自社GHG排出削減アクション（①代替燃料の導入、②燃費効率の改善）で多様な低炭素技術を検討し、中長期目標の達成に向け、技術的・経済的制約が小さい手段については足元から順次導入する方針であることを確認しました。ゼロエミッション燃料（アンモニア、e/バイオLNG等）が現時点で技術成熟度・供給インフラ・経済性の面から直ちの大規模な導入が困難である一方、LNG（ライフサイクルベースにおける単位エネルギーあたりの重油とのGHG排出量比・単位輸送トンキロ当たり▲約20%）等の低炭素燃料が、現状において技術的・経済的に実装可能かつ有意な排出削減をもたらす現実的選択肢であることが、燃料単位熱量当たりCO₂排出量に基づき定量的に説明されていることを確認しました。

3. 関連するタクソノミー＆ロードマップとの整合

- DNVは、商船三井が、自社トランジション戦略に加え、IMO「2023 IMO GHG削減戦略」及び国土交通省「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」と整合するプロジェクトをトランジション適格として分類・選定していることを確認しました。候補プロジェクトリストでは、各プロジェクトについて国交省ロードマップ（低炭素燃料の活用）・IMO戦略・環境ビジョンの該当箇所が特定・参照されていることを確認しました。適用可能な場合には公的・市場ベースで広く認知されたタクソノミー（例：CBI Shipping Criteria）を参照する旨も確認しました。

4. BAT（Best Available Technology）であり、BAU（Business As Usual）でないこと

- DNVは、商船三井のトランジション適格プロジェクトが、低・脱炭素燃料及び高効率運航技術を積極採用するBATで構成され、かつBAU（従来の重油専焼船）を超えるGHG排出削減に資することを確認しました。主機（LNG焚き／エタン焚き二元燃料機関等）が重油比で有意なCO₂削減に寄与し、技術的・経済的に利用可能で、IMO環境規制（SOx規制等）を満たすBATであると評価されていることを確認しました。また、グリーン国際基準（CBI Shipping Criteria）をライフサイクル全期間で満たすことが困難なため、グリーンではなくトランジションに分類される根拠が明確化されていることを確認しました。

5. カーボンロックイン回避

- DNV は、商船三井が、長期的にトランジション戦略と整合しないプロジェクトへの投資を回避する観点から、内部炭素価格（ICP）の活用、代替燃料サプライチェーン構築、ウインドチャレンジャー等の高効率運航技術、ネガティブ・エミッションへの取組を進めていることを確認しました。候補プロジェクトでは、当面のトランジション期（～2030 年頃）に LNG 等を用い、その後 e/バイオ LNG へ順次移行する移行計画（重油→化石由来 LNG→e/バイオ LNG）が示され、カーボンニュートラル LNG や CCS/CDR 等による相殺の選択肢、プロジェクト有効期限（概ね 20～30 年）、経済合理性等の将来の外部環境に応じてトランジション基準（混焼率等）の見直しを行う方針であることを確認しました。以上より、化石燃料への長期的ロックインを回避する仕組みが講じられていることを確認しました。

(2) 化石燃料を使用する CT プロジェクトで考慮する項目[※]

※CT プロジェクトが化石燃料インフラまたは活動に実質的に関連し、タクソノミー、経路、ロードマップまたは政策枠組みとの整合性によって既に扱われていない範囲において、CTB の信頼性を確保するために追加的な安全策が必要となる可能性があり、下記の（i）～（vii）の全部または一部が含まれます（CTBG より引用）。

(i) 活動/資産レベルの移行計画

- DNV は、対象となる化石燃料を使用するトランジションプロジェクト（LNG/二元燃料船等）について、資産レベルの移行計画が「重油 → 化石由来 LNG → e/バイオ LNG」という燃料転換経路として明確化されていることを確認しました。燃料転換等で削減しきれない残存排出は、カーボンニュートラル LNG や CCS/CDR 等による相殺を補完的選択肢として位置づけていることを確認しました。

(ii) 廃止/燃料転換シナリオ

- DNV は、船舶という資産特性を踏まえ、当該プロジェクトの脱炭素経路が資産の廃止ではなく燃料転換を基本とし、必要に応じ相殺を組み合わせるシナリオであることを確認しました。対象船の主機（LNG/二元燃料機関）は構造変更を伴わずに e-メタン・バイオメタン等の脱炭素燃料を利用可能であり、当該シナリオの技術的実現性が担保されていることを確認しました。

(iii) 主要なマイルストーンの報告 & 検証

- DNV は、トランジション戦略の進捗が全社の定量指標（代替燃料使用割合・代替燃料機関船隻数）及びフレームワークのインパクト・レポート指標（重油比 CO₂排出削減率、吸収・除去系カーボンジット使用量等）を通じて報告される予定であることを確認しました。当該報告は、KPI/SPT（2035 年 EEOI 45%削減）の年次検証と併せ、独立した第三者検証の対象となります。

(iv) 将来の低炭素代替手段実現に向けた付随的な投資と支援

- DNV は、当該プロジェクトが、将来の低炭素燃料（e/バイオ LNG、アンモニア、水素等）の実現に向けて、商船三井が代替燃料サプライチェーンの構築・実証等へ投資していることを確認しました。

(v) 化石燃料利用拡大 & 資産寿命延長の制限

- DNV は、当該プロジェクトが BAU（重油専焼船）を代替し単位輸送当たり CO₂排出を有意に削減する低排出資産であり、化石燃料利用の拡大ではなく削減に資することを確認しました。2030 年頃から e/バイオ LNG を順次導入して運用期間中の排出を段階的に低減する計画としています。当該制限の実効性は将来の e/バイオ LNG 等の供給可能性・経済性に依存するため、商船三井は経済合理性が確保されるタイミング等、外部環境に応じて e/バイオ等の代替燃料使用計画を見直す方針であることを確認しました。

(vi) 既存資産の利用

- DNV は、トランジションへの取組が既存資産や運用の低炭素化だけでなく、新造船も含まれることを確認しました。新造船にあたっては、従来の重油専焼船（BAU）を代替して単位輸送当たり CO₂排出を削減

し、かつ e/バイオ LNG 等の将来の脱炭素燃料に対応可能な構造を備えることによって、新規の化石燃料使用可能資産としての正当性が説明されていることを確認しました。

(vii) 更なる排出削減のための CCUS 導入

- DNV は、燃料転換で削減しきれない残存排出への対応として、商船三井が CCS/CCUS 及び CDR（大気中 CO₂の除去・貯留）を補完的手段に位置づけていることを確認しました。

ブループロジェクト

- 商船三井は、調達資金の充当対象となるブループロジェクトについて、持続可能なブルーエコノミー実務者向けガイド（BEFG、ICMA 等）及びサステナブル・ブルーエコノミー・ファイナンス原則（BEFP、UNEP FI）に整合するプロジェクトとして定めています。ブループロジェクトは、商船三井グループのトランジション戦略を支える 3 つのアクション及び海洋環境保全に関連するものであり、BEFG が定める適格ブルー・カテゴリー（海洋再生可能エネルギー、持続可能な海上輸送、汚染防止・抑制等）に該当します。具体的に想定されるブループロジェクトについては、スケジュール 1 ブルー適格プロジェクト分類を参照して下さい。また、DNV は、商船三井が、UNEP FI が示す「持続可能なブルーエコノミーへの資金供給にあたり推奨される除外事項」に該当しないことを確認する内部プロセスを有していることを確認しました。

UoP-2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

- 商船三井は、適格プロジェクトが GBP/GLP-1 の適格クライテリアに合致していることを評価し、適格プロジェクトを選定します。財務部が、最新の環境ビジョンを始めとする環境面での持続可能性に係る目標を踏まえ、経営企画部、サステナビリティ戦略推進部、対象プロジェクト管轄部等、及び必要に応じて技術・デジタル戦略本部の助言を受けながら、定められた適格プロジェクトの要件に従い、適切なプロセスを通じて、資金充当の対象となるプロジェクトを選定し、サステナビリティ戦略推進部が、プロジェクトの適切性、適格性を検証し、確認した後、CFO が最終承認を行います。

UoP-3. 調達資金の管理

- 調達資金は、社内の運用手順に従い、選定された適格プロジェクトに全額紐づけられます。
- 調達資金は速やかに、適格プロジェクトに充当され、未充当資金が発生する場合には、未充当資金と等しい額が現金又は現金同等物として管理されます。

UoP-4. レポーティング

- 商船三井は、サステナブルファイナンスによる調達資金の充当状況及び、環境改善効果として、守秘義務の範囲内かつ合理的に実行可能な限りにおいて、下記に定める内容を、サステナブルファイナンスによる調達資金の全額が適格プロジェクトに充当されるまで、ボンドの場合には、ウェブサイトにて年次で開示し、ローンの場合には、貸し手に対して開示します。

<資金充当状況>

- 環境ビジョンの 3 つのアクション毎の充当金額
- 未充当額がある場合、その金額と充当方針

<インパクトレポート>

- 適格プロジェクト毎の環境改善効果
(プロジェクト概要、CO₂削減量等、プロジェクト特性に応じた指標を用いた報告)

Link : 資金使途を特定しない資金調達 (SLBP、SLLP、SLBGL、SLLGL、CTBGの一部) に共通する 5 つの要素

Link-1. 重要業績評価指標 (KPI) 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、4 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 サステナブルファイナンス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、輸送における GHG 排出量原単位 (gram-CO₂e/ton-mile) の削減です。2025 年度実績によると、商船三井の Scope 1 CO₂ 排出量のうち、船舶の運航に起因する排出が 99% 以上を占めていることから、輸送における GHG 排出量原単位を KPI として選択することは十分に適切です。これは、環境ビジョンの中で中長期目標と 3 つのアクション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、次のようになっています。

輸送単位 (トンマイル) 当たりの GHG 排出量を表す、エネルギー効率運航指標 (EEOI: Energy Efficiency Operational Indicator) を採用しています。個別の船の EEOI は以下の計算式で算出されます。

$$\frac{\text{GHG 排出量 (gram-CO}_2\text{e)}}{\text{輸送貨物量 (トン) \times 航走距離 (マイル)}}$$

商船三井グループは、各事業部門の原単位変動率を適正に全社合計単位値に反映させる観点から、以下の「標準手法[※]」を KPI の算定方法として採用しています。

- 対象スコープ: Scope 1 (Tank to Wake 排出量) に加え、Scope 3 カテゴリー 3 のうち使用船舶燃料の製造段階の排出量 (Well to Tank 排出量)。
- 目標年限: 2035 年度
- 対象範囲: 商船三井及び全ての国内外連結子会社が運航する外航船。
- 定義: GHG 排出原単位とは、対象船のトンマイル当たりの Well to Wake GHG 排出量 (g-CO₂e/ton-mile) を、標準手法[※]で算出した全社合計値。
- GHG 排出係数: IMO や FuelEU Maritime 等の国際海運に関する GHG 排出規制における係数を優先的に使用し、規制に合わせて更新を行う。規制における係数が入手できない場合は、GLEC フレームワーク等の係数で補完する。CO₂ の他、メタン、N₂O を含む。

※標準手法: 部門ごとの事業特性に由来する原単位絶対値の多寡が全社合計値計算に及ぼす影響を補正し、各部門の効率化実績が適正に全社合計値に反映されるよう設計された手法。以下の方法で算出。

- 基準年 (2019 年): 全部門合計 Well to Wake 排出量を全部門合計トンマイルで除して算出 (トンマイル加重平均)。

- 基準年以降の年：部門別 GHG 排出原単位（算定方法：トンマイル加重平均）の対基準年比削減率を計算。その後、各部門のエネルギー消費量を基に算出された事業規模に応じて全体への寄与比率を求め、寄与比率で各部門の削減率を加重平均して算出。
- KPI として選択された「輸送における GHG 排出原単位」は、船舶運航時における単位貨物重量・輸送距離当たりの GHG (CO₂e) 排出量を示す指標であり、海運業界で幅広く用いられている炭素強度指標であるエネルギー効率運航指標 (EEOI) に基づくものです。EEOI の算出方法は IMO のガイドラインに定められており、同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。商船三井の KPI は、EEOI の考え方を基礎としつつ、算定範囲を Well to Wake に、対象ガスを CO₂e (CO₂、メタン、N₂O) に拡張したものであり、2023 年 IMO GHG 削減戦略及び IMO の LCA ガイドラインが採用する Well to Wake の考え方とも整合しています。
- KPI は、現在および近い将来における海運事業の相対的な炭素強度の削減を測定するものであり、商船三井の事業上の戦略と密接に関連するものです。
- 商船三井のより広範なビジネス戦略の観点から、DNV は、輸送における GHG 排出原単位削減への取組が、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 としての輸送における GHG 排出原単位は、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 としての輸送における GHG 排出原単位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、当該指標が、商船三井及び連結子会社が運航する外航船の運航に係る GHG 排出量 (Well to Wake) 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、2023 年に改定された IMO GHG 削減戦略 (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、2050 年 GHG 排出ゼロの達成に向けて、2008 年を基準年とした 2030 年及び 2040 年の GHG 削減目標を定めています。IMO の 2030 年削減目標では、輸送量当たりの CO₂ 排出量を 40%削減し、ゼロエミッション燃料等の使用割合を 5~10%とすることを目指しています。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（商船三井：2019 年、IMO 等：2008 年）が異なるほか、算定範囲及び対象ガスにも差異があります。商船三井は、過去の実績データや公開情報等に基づき、これらの差異を調整のうえ両者を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（輸送における GHG 排出原単位）が明確な評価スコッ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-2 を参照して下さい。

Link-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 が環境ビジョンで定められる中長期目標と 3 つのアクション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と整合する目標であること、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ました。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と整合する野心的な目標であり、“従来通りの事業（Business as Usual）”を超える取組みであることが確認されています。この目標達成に向けた取組が、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、SPT 目標設定のプロセスが、商船三井自身の過去実績、業界・セクターの基準（IMO 及び国土交通省等の目標）、科学的根拠に基づくシナリオ及び公式の国際目標、という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、2019 年度を基準年とし、同年度以降 2024 年度までの実績という、SLLP が求める 3 年間以上の適切なデータ及び実績に基づく KPI 情報により、2035 年度までの目標設定の指針を提供するものであることを確認しました。また、商船三井は短期目標として 2030 年までの期間においては、2019 年度を起点として年約 1.4%の GHG 排出原単位削減を設定しており、将来に向けた定量的なガイダンスが示されていることを確認しました。
 - DNV は、フレームワークで概説されている SPT は、業界標準（IMO 及び国土交通省等の目標）の SPT に整合す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 削減目標に整合することを目指していると見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環境ビジョンにおいて中長期目標と 3 つのアクション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、2035 年以降も対象としてファイナンスの全期間に渡って設定される計画であることを確認しました。
 - 利用可能な最新の GHG 排出データを使用して 2019 年を SPT の基準年に定めています。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）。
 - 本フレームワーク及び環境ビジョンを通じて、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。

Link-3. ファイナンスの特性

- DNV は、本フレームワークの下で発行された特定の債券の法定開示書類又はローンの契約書等の記載に基づき、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。なお、本フレームワークにおいて、財務的・構造的な特性の変化には、①利率のステップ・アップ／ステップ・ダウン、②寄付が含まれることが示されています。
- 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。

- 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ます。

Link-4. レポーティング

- DNV は、SLBP/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：年次でウェブサイトで開示（ボンドの場合のみ）又は貸し手に対して開示（ローンの場合のみ）されます。これは債券の償還又はローン満期まで毎年報告されます。
 - 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。
 - 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投資家又は貸し手と協議し、必要な場合には変更します。

Link-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。

Blue : ブルーファイナンスによる資金調達（SBEG）の 3 つの要素**Blue-1. SBE に資金共有するためのボンドフレームワークの作成**

- DNV は、商船三井が、GBP の 4 要素（調達資金の使途、プロジェクトの評価と選定のプロセス、調達資金の管理、レポーティング）を満たす内容で、ブルーファイナンスを含むサステナブルファイナンス・フレームワークを作成し、公開することを確認しました。

Blue-2. プロジェクトカテゴリーの定義と確認

- DNV は、商船三井の適格ブループロジェクトが、持続可能なブルーエコノミー実務者向けガイド（BEFG）の定めるブルーカテゴリー（海洋再生可能エネルギー、持続可能な海上輸送、汚染防止・抑制等）に該当し、UNEP FI の推奨除外事項に該当しないことを確認する内部プロセスを商船三井が有していることを確認しました。

Blue-3. 外部レビューの取得

- DNV は、商船三井が DNV を外部レビュー機関として任命し、本フレームワークについてセカンド・パーティ・オピニオンを取得のうえ、ウェブサイト等で主要な利害関係者に開示する予定であることを確認しました。

DNV が実施したファイナンス実行前の適格性評価の結果（「DNV の意見」の章で記載される内容）に基づいて、本フレームワークが上述の適用または参照基準（原則、ガイドライン、技術基準等）の要素に対して、準拠していないと信じさせる事項はすべての重要な点において認められませんでした。

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

神戸、日本 2026 年 8 月 31 日



塚崎 旭

テクニカルレビューアー

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



寺田 和正

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 15,000 professionals are dedicated to helping customers make the world safer, smarter and greener.

スケジュール 1：グリーン/トランジション/ブルー適格プロジェクト

商船三井の適格グリーン/トランジション/ブルー適格プロジェクトは、本フレームワークにおけるプロジェクト分類に基づき整理されています。各適格プロジェクトは、環境改善効果を示す第三者の技術基準、認証や SDGs と関連するものです。

※ブルー適格プロジェクトは、持続可能なブルーエコノミー実務者向けガイド（BEFG）が示す適格ブルーカテゴリー（海洋再生可能エネルギー、持続可能な海上輸送、汚染防止・抑制等）に該当するものであり、UNEP FI が示す推奨除外事項に該当するプロジェクトは対象外とする。また、複数のプロジェクト分類（グリーン/トランジション/ブルー）にまたがるプロジェクトは、その特性（各分類で求められる技術的な閾値や要件等の充足状況など）に応じてファイナンス毎に適切に分類する。

グリーン適格プロジェクト分類

グリーン プロジェクト分類	プロジェクト概要	UN SDGs
代替燃料の導入	- 再エネ電力導入に係る設備投資等 - 代替燃料機関船に係る設備投資、研究開発、出資等	 
燃費効率の改善	- ウインドチャレンジャー搭載船に係る設備投資、研究開発、出資等 - 既存船・新造船に換装・追加する省エネ／環境保全技術・機器に係る設備投資、研究開発、出資等 - ローターセイル等、ウインドチャレンジャー以外の風力推進装置・技術導入に係る設備投資、研究開発、出資等	 
低・脱炭素事業の拡大	- LNG・アンモニア・水素・バイオ燃料・メタノール等低炭素燃料サプライチェーン構築に係る設備投資、研究開発、出資等 - ウインドハンタープロジェクト等に係る 設備投資、研究開発等 - 海洋温度差発電に係る設備投資、研究開発、出資等 - シップリサイクルに係る設備投資、研究開発、出資等 - ネガティブ・エミッションへの取組に係る大気中から CO₂ を除去・貯留するプロジェクトへの投資等 - 洋上/陸上風力発電関連事業に係る設備投資、研究開発、出資等（SOV（Service Operation Vessel）等洋上風力発電支援船に係る設備投資、研究開発、出資等を含む）	   
海洋環境保全	効率運航に向けた取組に係る設備投資等（PBCF及びプロペラの導入、換装に係る設備投資等）	 

トランジション適格プロジェクト分類

トランジション プロジェクト分類	プロジェクト概要	UN SDGs
代替燃料の導入	LNG／メタノール燃料船に係る設備投資、研究開発、出資等	 
燃費効率の改善	- ウインドチャレンジャー搭載船に係る設備投資、研究開発、出資等 - 既存船・新造船に換装・追加する省エネ／環境保全技術・機器に係る設備投資、研究開発、出資等 - ローターセイル等、ウインドチャレンジャー以外の風力推進装置・技術導入に係る設備投資、研究開発、出資等	 
低・脱炭素事業の拡大	- CCS/CCUS プロジェクト（液化 CO₂ 運搬船、船上 CO₂ 回収等）に係る設備投資、研究開発、出資等 - LNG・アンモニア・水素・バイオ燃料・メタノール等低炭素燃料サプライチェーン構築に係る設備投資、研究開発、出資等 - ウインドハンタープロジェクト等に係る 設備投資、研究開発等	   
海洋環境保全	効率運航に向けた取組に係る設備投資等（PBCF 及びプロペラの導入、換装に係る設備投資等）	 

ブルー適格プロジェクト分類

ブルー プロジェクト分類	プロジェクト概要	UN SDGs
代替燃料の導入	(該当しない)	
燃費効率の改善	- ウインドチャレンジャー搭載船に係る設備投資、研究開発、出資等 - 既存船・新造船に換装・追加する省エネ／環境保全技術・機器に係る設備投資、研究開発、出資等 - ローターセイル等、ウインドチャレンジャー以外の風力推進装置・技術導入に係る設備投資、研究開発、出資等	  
低・脱炭素事業の拡大	- ウインドハンタープロジェクト等に係る 設備投資、研究開発等 - 海洋温度差発電に係る設備投資、研究開発、出資等 - 洋上/陸上風力発電関連事業に係る設備投資、研究開発、出資等（SOV（Service Operation Vessel）等洋上風力発電支援船に係る設備投資、研究開発、出資等を含む）	    
海洋環境保全	効率運航に向けた取組に係る設備投資等（PBCF 及びプロペラの導入、換装に係る設備投資等）	 

スケジュール 2：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）

表 商船三井 トランジション・リンク・ファイナンス[※]の KPI と SPT

※多排出向けセクター サステナビリティ・リンク・ファイナンス（資金用途を特定しないトランジションファイナンス）

項目	概要
KPI	輸送単位（トンマイル）当たりの GHG 排出量（GHG 排出原単位）を表す、エネルギー効率運航指標（EEOI:Energy Efficiency Operational Indicator）を採用。個別の船の EEOI は以下の計算式で算出される。 $\frac{\text{GHG 排出量 (gram-CO}_2\text{e)}}{\text{輸送貨物量 (トン) × 航走距離 (マイル)}}$ 商船三井グループは、各事業部門の原単位変動率を適正に全社合計単位値に反映させる観点から、以下の「標準手法[※]」を KPI の算定方法として採用している。 - 対象スコープ：Scope 1（Tank to Wake 排出量）に加え、Scope 3 カテゴリー3 のうち使用船舶燃料の製造段階の排出量（Well to Tank 排出量）。 - 目標年限：2035 年度 - 対象範囲：商船三井及び全ての国内外連結子会社が運航する外航船。 - 定義：GHG 排出原単位とは、対象船のトンマイル当たりの Well to Wake GHG 排出量（g-CO₂e/ton-mile）を、標準手法[※]で算出した全社合計値。 - GHG 排出係数：IMO や FuelEU Maritime 等の国際海運に関する GHG 排出規制における係数を優先的に使用し、規制に合わせて更新を行う。規制における係数が入手できない場合は、GLEC フレームワーク等の係数で補完する。CO₂ の他、メタン、N₂O を含む。 ※標準手法：部門ごとの事業特性に由来する原単位絶対値の多寡が全社合計値計算に及ぼす影響を補正し、各部門の効率化実績が適正に全社合計値に反映されるよう設計された手法。以下の方法で算出。 ➢ 基準年（2019 年）：全部門合計 Well to Wake 排出量を全部門合計トンマイルで除して算出（トンマイル加重平均）。 ➢ 基準年以降の年：部門別 GHG 排出原単位（算定方法：トンマイル加重平均）の対基準年比削減率を計算。その後、各部門のエネルギー消費量を基に算出された事業規模に応じて全体への寄与比率を求め、寄与比率で各部門の削減率を加重平均して算出。
SPT	2019 年度を基準年とし、2035 年度までに輸送における GHG 排出原単位を 45%削減することを SPT として設定 商船三井が設定する SPT は、2023 IMO GHG Strategy で定める 2030 年・2040 年の削減目標（基準年：2008 年）及び 2050 年頃までのネットゼロ目標と比較可能とするための試算調整を行ったうえで、IMO の目標水準と整合するかたちで 2035 年度までの SPT として設定。

スケジュール 3 : 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は、CTFH2025 及び CTBG2025 の開示要求事項を基に商船三井サステナブルファイナンス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」には、公開・非公開文書（資金調達者内部資料）等が含まれ、商船三井から DNV に対して適格性判断の証拠として提供されています。

* 以下開示要求事項等で「発行体」「投資家」は、適宜、それぞれ「資金調達者」「貸し手」と読み替える場合があります。

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV 観察結果
1	発行体のクライメート・トランジション戦略とガバナンス	グリーンファイナンス、サステナブルファイナンス、サステナビリティ・リンク・ファイナンスは、パリ協定の目標に沿った発行体の温室効果ガス削減戦略を実現することに向けられるべきである。 <推奨される開示情報と指標> i) パリ協定の目標と整合する科学的根拠に基づく長期的な目標。 ii) 関連する地域、セクター、国際的な気候変動シナリオに沿う長期目標に向けた軌道（trajectory）上にある、関連性と信頼性があり科学的根拠に基づく、短期的及び中期的な目標。 iii) 発行体の移行計画とトランジション戦略。これには、詳細な設備投資（Capex）や関連する技術的な影響など、温室効果ガス削減に向けた主要な手段の具体的な項目を含むべきである（資本支出額、資本支出計画を実行するうえで想定される炭素価格、事業に与える影響、規制の考慮など）。 iv) 経営層/取締役レベルの説明責任を含む、発行体のトランジション戦略への明確な監督とガバナンス。 v) 関連する環境及び社会に関する外部効果を緩和するとともに、国連の持続可能な開発目標（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。適切な場合、「公正な移行」への配慮を含む。	確認した文書類 - 本フレームワーク - 商船三井グループ 環境ビジョン - IMO・GHG削減戦略、国土交通省等海運ロードマップ - MOL REPORT 関係者へのインタビュー	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り組みを導入しています。商船三井は2023年に「商船三井グループ 環境ビジョン2.2」を策定し、2026年4月に「商船三井グループ 環境ビジョン ～BLUE ACTION 2035 Phase 2～」へ更新しています。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、3つのアクション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、2050年までの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との整合性についてレビューを行い、確認しました。 i) 商船三井グループは、2050年グループ全体でのネットゼロ・エミッションを長期的な目標として定めています。 ii) 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を含んでいます。具体的には、短中期の目標として、2035年輸送におけるGHG排出原単位を45%削減（2019年比）、2030年GHG排出量10%削減（2019年比）、及び、2020年代中にネットゼロ・エミッションの外航船の運航を開始することを定めています。 iii) 商船三井グループのトランジション戦略は、環境課題の解決に向けた投資計画、シナリオ分析に基づく損益変動要因、経常利益へのインパクト等の分析に基づいて立案されています。具体的には、2026年度から2030年度の5年間で、環境課題解決を含む事業投資として計23,400億円を予定しています。

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
				iv) 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」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。 v) 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するために、4つの「サステナビリティ課題（マテリアリティ）」（環境／安全／人財／DX）を特定し、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。 DNVは本フレームワーク、環境ビジョン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。
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）	トランジション戦略は、発行体のビジネスモデルにおいて環境面での重要な部分に関連するものとすべきである。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。 <推奨される開示情報と指標> 計画されたトランジション戦略のマテリアリティに関する議論は、以下が考えられる。 i) マテリアリティをマトリックスの形で一般に開示する、または発行体の年次報告書の中に記載する。 ii) 気候変動に関連する適格プロジェクトやKPIが、発行体の全体的な排出量プロファイルに与える重要性について言及する。 iii) Scope3が重要であると予想されるものの、まだ特定や測定がされていない場合は、報告までのスケジュールを開示すべきである。	確認した文書類 - 本フレームワーク - 商船三井グループ 環境ビジョン - IMO・GHG削減戦略、国土交通省等海運ロードマップ - MOL REPORT - MOL サステナビリティウェブサイト 関係者へのインタビュー	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。 商船三井グループの事業活動のうち、Scope 1 CO₂ 排出量における99%以上を船舶の運航に起因する排出が占めています（FY2025実績）。MOL サステナブルファイナンスにおいて設定されるKPIは、EEOI（後述のSLLP-1参照）を活用し、船舶の運航に起因するCO₂（GHG）排出量（Scope-1）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。 i) 商船三井グループのマテリアリティは、気候変動や人権問題等の社会環境の変化、事業環境の変化を踏まえ、外部ステークホルダーの意見を参考にしながら特定されており、特定されたマテリアリティ及びその特定のプロセスは、MOL サステナビリティウェブサイト及びMOL REPORT等で開示されています。

Ref.	規準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
				ii) 前述の通り、商船三井グループの事業活動に伴う Scope1 CO ₂ 排出量のうち、船舶の運航に起因する排出が 99%以上を占めていることから、適格プロジェクト及び設定された KPI は、この船舶航行に伴う GHG の排出量の削減にアプローチするものです。 iii) 商船三井グループのトランジション戦略は、Scope3 の GHG 排出量削減も含めたものとなっており、Scope3 の主要な（大きな割合を占めると想定される）カテゴリーを含んで、算定され、その情報が開示されています。
3	科学的根拠のある クライメート・トランジション戦略と目標	発行体のトランジション戦略は、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。世界経済をパリ協定の目標に合致させるために必要な温室効果ガス排出削減率（温室効果ガス排出削減軌道）については、科学的な指針がある。 トランジション戦略は以下の要件を満たすべきである。 i) 定量的に測定可能であり、最新の利用可能な方法論に沿っていること。 ii) 認知された第三者による科学的な軌道が利用可能な場合は、それに整合させる、ベンチマークとする、その他の方法で参照すること。第三者による軌道が利用できない場合は、業界の同業他社との比較、社内の方法論、過去の実績を考慮していること。 iii) 中間目標を含む形で公表されていること（主要な財務諸表の中で公表することが理想）。 iv) 独立した保証または検証などの裏付けがあること。 <強く推奨される開示情報と指標> v) 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。 vi) 基準年と過去の排出量（排出原単位が主要な指標の場合であっても、絶対値を含む）。	確認した文書類 - 本フレームワーク - 商船三井グループ 環境ビジョン - IMO・GHG削減戦略、国土交通省等海運ロードマップ - MOL REPORT 関係者へのインタビュー	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や国土交通省等の目標と整合するトランジション軌道を設定しています。 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。 i) 商船三井グループのトランジション戦略に基づくGHG排出削減目標は、一貫した測定手法に基づき定量化され、GHG排出量の絶対量削減を意図したものです。 ii) 商船三井グループのトランジション戦略に基づくGHG排出削減目標は、IMOや国土交通省等の目標と整合する短期目標（2030年までの毎年）、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。 iii) 前述の通り、2030年までの毎年の削減目標、2035年の中間目標を含み公表されています。 iv) 商船三井グループのGHG排出削減目標の基礎となるGHG排出実績は、第三者検証を受けたものです。 v) 商船三井グループのGHG排出削減目標は、長期的には、2050年ネットゼロを目指し、この目標の達成に向けて短期（2030年までの毎年の削減目標）、中期（2035年の削減目標）の目標を設定しており、パリ協定と整合しています。

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
		vii) 使用したシナリオおよび適用した手法（ACT、SBTi、IEA等）。第三者によるシナリオが利用できない場合は、業界の同業他社との比較、社内での方法論、または過去の実績。 viii) 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及び最も関連するサブカテゴリー。 ix) 排出原単位または絶対値で策定された目標値。原単位を目標にする場合は、絶対値の変化に関する予測を提供するべきである。 x) CO₂回収技術や、高品質で信頼に足るクレジットを使うことが適切な場合は、業界のベストプラクティス（SBTi、VCMi、ICVCM等）に沿った、温室効果ガス削減経路に対する相対的な貢献度。		vi) 2019年のGHG排出量を基準として、過去のGHG排出総量とともに実績を開示しています。 vii) 商船三井グループのトランジション戦略は、IEA WEOにおけるStated Policies Scenario（STEPS）やNet Zero Emission by 2050 Scenario（NZE）等のシナリオに基づく分析結果から得られたリスク及び機会に基づき策定されています。 viii) 商船三井グループのトランジション戦略は、すべてのスコープを含むものです。Scope3についても主要なサブカテゴリーについてGHG排出量の算定を行っています。 ix) 前述の通り、長期目標（2050年）は、Scope3を含む絶対量で設定され、その達成に向けた排出原単位目標を設定し、実績については排出原単位目標の達成状況とともに、GHG排出量（総量）の情報を開示しています。 x) 商船三井グループのトランジション戦略は、ネガティブ・エミッションへの取組みも視野に入れて設定されています。最終的に残存するGHG排出量は、2019年を基準とした10%以内を想定しており、ネットゼロ目標年（2050年）において、残存するグロス排出量に対して、ネガティブ・エミッションによるオフセットを行うことを計画しています。
4	実施の透明性	発行体のトランジション戦略への資金供給を意図したGSSファイナンスの提供に関する市場との対話は、可能な限り、設備投資及び運営費（Capex及びOpex）を含む投資プログラムについても透明性を持たなければならない。 <推奨される開示情報と指標> i) 全体戦略や気候関連の科学と整合したCapexの実施計画、及び組織内におけるCapexに対する意思決定の反映方法。 ii) トランジション戦略に適合しない活動/製品の段階的な廃止計画（活動/製品が著しく有害である場	確認した文書類 - 本フレームワーク - 商船三井グループ 環境ビジョン - IMO・GHG削減戦略、国土交通省等海運ロードマップ - MOL REPORT 関係者へのインタビュー	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。 i) 商船三井グループのトランジション戦略は、シナリオ分析の結果に基づく、損益変動要因、具体的な対応策とその経常利益へのインパクト等を算定し、環境課題の解決に向けた投資計画を立案しています。具体的には、2026年度から2030年度の5年間の計23,400億円の投資の中で、環境課題解決に資する代替燃料船の整備等への投資も予定しています。

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
		合や、科学的根拠に基づく温室効果ガス削減軌道に一致しない場合）。 iii) グリーンCapex（グリーンボンド原則におけるグリーン適格プロジェクト等）が全体のCapexに占める割合と、その割合の時間的变化。 iv) 様々な手段に沿った資産/収益/支出/処分の割合。 v) 発行体の主要な資産や製品から排出される潜在的な温室効果ガスの定量的及び/または定性的評価。 vi) 内部の炭素価格の推定値。 vii) 労働者、地域、周辺環境に対する悪影響と、それらの悪影響を緩和するための戦略。		ii) 商船三井グループのトランジション戦略では、ロードマップ（ネットゼロ・エミッションへのPathway）として、代替燃料の採用の計画などが明確にされ、炭素集約度の高い重油燃料を段階的に廃止することが明確にされています。 iii) グリーンCapexが全体のCapexに占める割合とその割合の時間的变化に関しては、環境ビジョン及びフレームワーク中のロードマップ（ネットゼロ・エミッションへのPathway）、及び、アクション&マイルストーンなどで明確にされています。 iv) 前述の通り、シナリオ分析の結果に基づく、損益変動要因、具体的な対応策とその経常利益へのインパクト等が算定され、トランジション戦略に反映され、その情報が開示されています。 v) 前述の通り、商船三井グループの事業活動に伴うScope1 CO₂排出量のうち、99%以上を占めている船舶の運航に起因するGHG排出及びScope3の一部を対象に算定されています。 vi) 商船三井グループでは、2021年よりインターナルカーボンプライシング（ICP）の社内運用を開始し、投資判断にこのICPを活用しています。また、このICP価格は、商船三井グループウェブサイトが開示されています。 vii) 本フレームワークにおいて、適格対象プロジェクトが環境・社会に与えるネガティブな影響とその対処方法が明確にされ、開示されています。

CTBG : クライメート・トランジション・ボンド・ガイドラインチェックリスト

下記のチェックリストは、CTBG の開示要求事項を基に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「確認した項目」には、公開・非公開文書（発行体内部資料）及び情報等が含まれ、発行体から DNV に対して適格性判断の証拠として提供されています。

対象となるクライメート・トランジションラベルは、CTBG に基づき、資金用途を特定するクライメート・トランジション・ボンド（CTB）として発行することができます。

表中の「発行体」、「ボンド/債券」、「CT プロジェクト」、「償還」は、資金調達手法に応じて、それぞれ「資金調達者/借り手」「ローン/融資」「トランジションプロジェクト」「満期」と適宜読み替えてください。

CTBG-1 : 資金用途特定型 クライメート・トランジション・ボンド

CTBG は、発行体が決定した調達資金の用途の全額または実質的な部分がクライメート・トランジション・プロジェクト（CT プロジェクト）に充当されることを意図する場合、資金用途特定型クライメート・トランジション・ボンド（CTB）ラベルの使用を推奨しています。この CTBG-1 のチェックリストは、CTB に求められる要素をまとめたものです。

CTBG-1.1 調達資金の用途

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
1.1	対象となる活動	① CTBの基盤は、債券の調達資金を適格なCTプロジェクトに活用することであり、これは証券の法的文書において適切に記述されるべきである。 ② CTプロジェクトとは、資産、投資、活動、早期段階での廃止・解体、および高排出活動に関連する研究開発（R&D）などの支出を含み、実質的かつ定量化可能な温室効果ガス（GHG）排出の回避、削減、または除去につながるものを指す。CTプロジェクトは、パリ協定の目標達成に向け、GBPにおけるグリーンプロジェクトの範囲を補完し、それを超えるものである。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNVは、CTプロジェクトに区分されるプロジェクトについては、後述するCTBGで求められる5つのセーフガードへの対応に加え、海運分野のトランジション・ロードマップ等との整合性について追加説明が必要となるプロジェクトのうち、特に化石燃料を使用する場合には、必要な情報を提供していることを確認した。
	5つのセーフガード	発行体は、CTプロジェクトの完全性を確保するため、以下のセーフガードを満たすか、またはその達成方法を説明すべきである： - 発行体レベルのサステナビリティおよび／または気候変動移行戦略が存在し、CTプロジェクトがこれに貢献するとともに、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）の4つの主要要素に沿った開示を最善の努力（ベストエフォート）で組み込んでいること。 - 発行体にとって低炭素代替案が技術的・経済的に実現不可能であることを裏付ける分析（地域的状況も考慮）。実務上、この評価は	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	各セーフガードに対する評価結果詳細は、本文「DNV の意見」のうち「UoP：資金用途を特定する資金調達（GBP、GLP、GBGL、GLGL、CTBG の一部、SBE）に共通する4つの要素」のトランジションプロジェクト（1）1.～5.を参照。

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
		既存の公的セクターまたはその他の権威ある第三者情報源、ならびに発行体の費用便益分析を参照して実施可能⁶であること。 3. 公的セクターおよび市場ベースのタクソノミー⁷、脱炭素化経路およびロードマップ、および／または利用可能かつ関連性のあるその他の国際的・国内的な脱炭素化政策フレームワークとの整合性または適合性。発行者が関連リソースを特定するのに役立つよう、附属書2には既存の公的セクターおよび市場ベースのタクソノミー、ならびに経路およびロードマップの非網羅的なリストと概要が示されていること。 4. BAU（Business As Usual）を超える実質的かつ定量化可能な温室効果ガス排出量の削減。セクター基準、慣行、代替指標、および利用可能な最良技術（BAT:Best Available Technology）を考慮すること。 5. カーボンロックインリスクの特定、分析、最善の努力による緩和、および開示。この点において、一部のタクソノミーでは、主に既存資産および活動に対するサンセット条項および／または暫定パフォーマンスカテゴリー（「アンバー」カテゴリーとも呼ばれる）の制限に留意すべきである⁸。カーボンロックイン評価では、関連する場合、プロジェクトの寿命と償却期間、稼働率、経時的な排出プロファイル、リバウンド効果、低（より低）炭素代替品への潜在的障壁（契約上、労働力、サプライチェーン上の制約など）、将来の低炭素原料導入や最終用途変更への対応可能性、可逆性（例：改修、転用、再動力化）、代替可能性、およびプロジェクトの最終用途排出量モニタリングを考慮すること。		
	化石燃料を使用するCTプロジェクトで考慮する項目	CTプロジェクトが化石燃料インフラまたは活動に実質的に関連する場合、かつ上記に示したタクソノミー、経路、ロードマップまたは政策フレームワークとの整合性が未だ示されていない範囲において、CTBの信頼性を確保するために追加的なセーフガードが必要となる可能性がある。 これには以下の全部または一部が含まれる。 (i) 活動／資産レベルの移行計画； (ii) 信頼性のあるシナリオに沿った一定期間内での資産の廃止・段階的廃止、または低炭素代替案への転換の約束； (iii) 主要なマイルストーン、廃止期限等の将来を見据えた指標に関する年次報告、及びその外部検証 (iv) 将来の低炭素代替案を実現するための付随的投資及び支援措置の実施；	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	各セーフガードに対する評価結果詳細は、本文「DNVの意見」のうち「UoP：資金使途を特定する資金調達（GBP、GLP、GBGL、GLGL、CTBGの一部、SBE）に共通する4つの要素」のトランジションプロジェクト（2）（i）～（vii）を参照。

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
		(v) 気候変動プロジェクトの実施の結果またはその文脈における化石燃料容量拡大または資産寿命延長の制限； (vi) CTプロジェクトの適格性を、特定の日付時点で既に存在する資産（すなわち既存資産への投資）に限定すること；および／または、 (vii) さらなる排出削減のためのCCUS導入への取組み。		
	資金充当計画	調達資金の全部または一部がリファイナンスに充てられる、または充てられる可能性がある場合、発行体は、資金調達とリファイナンスの割合の見積もりを提供し、適切な場合には、どの投資またはプロジェクトポートフォリオがリファイナンスの対象となり得るかを明確にするとともに、関連する範囲で、リファイナンス対象となる適格なCTプロジェクトの予想される遡及期間を明示することが推奨される。 疑義を避けるために言えば、CTBを発行する金融機関は、CTプロジェクトのための移行ローンのポートフォリオの（再）融資も行うことができる ⁹ 。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNVは、発行体がリファイナンスについては資金調達時点で適格性が維持されていること、発行後のレポート内でもリファイナンスとして充当された部分の概算額（又は割合）を明らかにする予定であることを確認した。

- 6 OECD 報告書「移行金融における炭素固定化防止メカニズム」を参照のこと。概要は別添 3 に記載されている。
- 7 一部の分類体系における利用可能性やデータ入手困難性の課題、および一部の政策立案者による「部分的な整合性」という概念の認識を踏まえ、本ガイドラインでは、同様の課題に直面した場合、発行体が気候変動緩和目標への実質的な貢献を確保することを目的とした検証基準の重要な側面（例：定量的パフォーマンス基準値や必要な認証レベル）を検討するよう推奨する。データギャップに対処するため、推定値や代替指標の使用が必要な場合もあることが認められている。
- 8 付録 2 を参照のこと。
- 9 APLMA、LMA、LSTA は、貸付市場における移行金融の指針を提供するため、2025 年 10 月に「移行ローンに関するガイド」を公表した。

CTBG-1.2 プロジェクトの評価及び選定のプロセス

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
1.2	評価及び選定手順 （CTBG-1.1項の考慮）	① 発行体は、上記で説明したとおり、自社のCTプロジェクトに関する適格性、セーフガード、分類、除外基準（該当する場合）に関する情報を提供すべきである。 ② これには、公的セクターおよび市場ベースの分類体系、脱炭素化の道筋とロードマップ、および／またはその他の国際的・国内的な脱炭素化政策フレームワークとの整合性または互換性が含まれるべきである（別添2参照）。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	① DNVは、発行体がフレームワークにおいてCTプロジェクトとしての適格性やセーフガードへの対応を明記していることを確認した。 ② DNVは、発行体へのアセスメントを通じ、CTプロジェクトがIMO（国際海事機関）のGHG排出削減戦略（2023）や国交省の海運分野のトランジション・ロードマップと整合性があることを確認した。
	参照したタクソノミー、技術基準の説明	発行体によるCTプロジェクトの評価には、とりわけ以下の要素が含まれる可能性がある： タクソノミーに存在する野心度レベル及び技術的パフォーマンス基準（例：グリーン対アンバー、脱炭素化措置）、ネットゼロ達成経路及びロードマップ、確立された市場慣行及び投資家の期待、プロジェクトの技術的側面などの関連する文脈的要因の分析、並びに発行体の移行戦略及び計画の野心度レベル。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNVは発行体へのアセスメントを通じ、発行体がIMO（国際海事機関）のGHG排出削減戦略（2023）や国交省の海運分野のトランジション・ロードマップなどと整合性のある2050年カーボンニュートラルに向けたトランジション戦略を構築し、CTFHと整合した取組みとして、CTプロジェクトが、グリーンプロジェクトと共に、カーボンニュートラルへの取組みと密接に関連することを確認した。
	プロジェクト評価基準の見直し	発行体はまた、低炭素代替案の利用可能性や実現可能性などを評価するため、適切な間隔でプロジェクト適格基準を定期的に見直し更新することをコミットすべきである ¹⁰ 。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNVは発行体へのアセスメントを通じ、発行体が低炭素に向けた戦略を国際/国内状況を踏まえて随時見直す予定であることを確認した。
	ネガティブインパクト & 公正な移行	発行体は、重大な社会的・環境的悪影響を緩和するためのプロセスに関する情報を投資家に明確に伝えるべきである。これには、関連する場合、「公正な移行」、気候変動への適応、自然および生物多様性の保護がどのように考慮されるかを含めるべきである ¹¹ 。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNVは、発行体が適格プロジェクトを選定する際に、重大な社会的・環境的悪影響が無いことを確認するプロセスを所有していることを確認した。

10 疑義を避けるために言えば、こうした更新は既存発行分の再認定や、資金提供済みまたはコミット済みプロジェクトの格下げを必要としない。

11 発行体は、「インパクト報告のための調和されたフレームワークに関するハンドブック」および「自然のためのサステナブルボンド実践者ガイド」を参照することができる。

CTBG-1.3 調達資金の管理

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
1.3	調達資金管理手順	CTBの手取り金、またはこれに相当する金額は、発行体により適切な方法でサブ口座に計上されるか、サブポートフォリオに移管されるか、その他の方法で追跡され、かつ発行体の貸付・投資業務に関連する正式な内部プロセスにおいて、適格CTプロジェクトおよびその他の適格プロジェクトについて発行体により証明されるべきである。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV は、クライメート・トランジション・ボンドの調達資金が、発行体の内部管理システムを用いて、適格プロジェクト単位で充当状況の追跡管理が可能であることを確認した。
	充当/未充当管理	CTBが発行されている間は、追跡対象の手取り金残高を、当該期間中に適格CTプロジェクトへ配分された額と一致させるよう定期的に調整すべきである。発行体は、未配分の手取り金残高について予定されている一時的な運用形態を投資家に明らかにすべきである。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV は、クライメート・トランジション・ボンドによる調達資金が、財務部によって、適格プロジェクトへの充当状況を関係部署と共有した上で管理することを確認した。 DNV は、クライメート・トランジション・ボンドによる調達資金が速やかに適格プロジェクトに充当され、未充当金が発生する場合には、未充当金残高は、現金又は現金同等品で管理され、資金充状況のレポートによって開示されることを確認した。
	管理単位	CTBの調達資金は、債券ごとに管理する方式（債券別アプローチ）または複数債券をまとめて管理する方式（ポートフォリオアプローチ）で運用できる。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV はクライメート・トランジション・ボンドによって調達される資金に係る手取金は、社内システムによりプロジェクト単位での資金充当状況を追跡可能であることを確認した。 DNV は、実際に使用されているシステム及びその出力帳票の確認を行い、これに基づき調達資金の管理状況が証明されることを確認した。
	外部検証	本ガイドラインは高い透明性を推奨し、発行体の資金管理について、外部監査人またはその他の第三者による内部追跡方法およびCTB資金の充当状況について、検証を補完することを推奨している。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV はアセスメントを通じ、調達資金は発行体により追跡管理され、充当状況等を開示においては、必要な場合には第三者評価機関から SPO を取得する予定であることを確認した（基本的には、発行体による資金管理及び充当状況の開示を予定している）。

CTBG-1.4 レポーティング

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
1.4	年次レポート	① 発行体は、資金使途に関する最新情報を、資金の全額充当が完了するまで毎年更新し、また重要な進展があった場合には適時に、容易に入手可能な状態で作成・保管すべきである。 ② 年次報告書には、CTB資金が配分されたプロジェクトの一覧、ならびにプロジェクトの概要、配分額、および予想される影響を含めるべきである。 ③ 機密保持契約、競争上の考慮事項、または多数の基礎プロジェクトにより開示可能な詳細情報が制限される場合、GBPは情報を一般的な表現で提示するか、またはポートフォリオ集計ベース（例：特定のプロジェクトカテゴリへの配分比率）で提示することを推奨する。	確認した文書類： - フレームワーク - 関係者へのインタビュー	① ② 共通 DNVは、発行体が、少なくとも調達資金の全額が充当されるまでの間、資金充当状況を年次でウェブサイトを開示することを確認した。 発行体は、調達資金を充当完了後も、充当対象プロジェクトの進捗や環境改善効果に重大な変化（大幅な工程変更、仕様変更等、期待される環境改善効果やその発現時期の遅れ等）があった場合には、その旨開示する予定である。 ③ DNVは、発行体が、守秘義務の範囲内かつ合理的に実行可能な限りにおいて、予め定められたアクション毎（またはインパクト・レポートで定められる適切な区分）で情報開示をする予定であることを確認した。
	定量化 & 算定方法	① 透明性は、プロジェクトの期待される影響および／または達成された影響を伝える上で特に重要である。本ガイドラインでは、定性的な業績指標の使用を推奨するとともに、可能な場合には定量的な業績測定指標の使用および定量的な決定に用いられた主要な基礎となる方法論および／または前提条件の開示を推奨する。 ② 発行体は、可能な限り、インパクト報告のための調和されたフレームワーク¹²で提供されているガイダンスおよびインパクト報告テンプレートを参照し、採用すべきである。	確認した文書類： - フレームワーク - 関係者へのインタビュー	① DNVは、環境改善効果の情報開示は、発行体が適格プロジェクトの特性に応じて、主要な環境改善の項目（直接的・間接的なGHG削減効果や、将来期待されるGHG削減効果、活動量（例えば建造した適格な船舶や導入した設備の数）、プロジェクトの概要等）について適切な指標が選定されることを確認した。 DNVは、実務的に定量化が可能な事業については、発行体により定量的な環境改善効果が試算され、必要に応じて算定方法や前提条件と共に報告される予定であることを確認した。 ② DNVは、発行体がプロジェクトのインパクトの開示情報として以下を含める予定であることを確認した（主要な例）。なお、インパクト・レポートは、守秘義務や実務的な対応範囲を考慮した上で、プロジェクト単位で、発行体のウェブサイトにて年次で報告する予定である。 【インパクトレポート】 （環境改善効果のレポート）

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
				• 建造した適格な船舶の隻数 • 導入した設備の数 • 燃費効率の改善（メガジュール/トンマイル） • 再エネ等の発電容量 • 重油燃料と比較した場合の CO₂ 排出削減率（%） • プロジェクト/活動の概要（研究開発、各種取組）
	サマリーの活用	サマリーを活用することで、CTBまたはプログラムの主な特徴を反映し、ガイドラインの4つの核心的構成要素に沿ってその主要な特徴を説明することができ、市場参加者の情報提供に役立つ可能性がある。この目的のため、ICMAウェブサイトのサステナブルファイナンスセクションにテンプレートが用意され、完成後は市場情報としてオンラインで公開可能となる。	確認した文書類： - フレームワーク 関係者へのインタビュー	現時点で、サマリーを活用するかは明確ではないが、サマリーの活用が適切な場合は、それを活用することを推奨する。

12 「ハンドブッカーインパクト報告のための調和されたフレームワーク」は CT プロジェクトを明示的に言及していないものの、発行体は適切な場合に、同書で提案されているインパクト報告指標の一部を活用できる可能性がある。

CTBG-1.5 主な推奨事項（フレームワーク、外部レビュー）

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
1.4	フレームワーク	① 発行体は、CTBまたはCTBプログラムがガイドラインの4つの核心的構成要素（すなわち、調達資金の使途、プロジェクト評価・選定プロセス、調達資金の管理、報告）と整合していることを、CTBフレームワークまたは法的文書において説明すべきである。 ② CTBフレームワークおよび／または法的文書は、投資家が容易にアクセス可能な形式で提供されるべきである。 ③ 発行体は、CTプロジェクトが貢献する発行体の包括的なサステナビリティおよび／または気候移行戦略をCTBフレームワークに要約し、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）の4つの主要要素に「最善努力」ベースで整合する開示情報を組み込むことが推奨される。このコミュニケーションには、外部依存性¹³、推進要因、障壁、インフラ需要、財政的インセンティブなど、その他の関連する背景情報も含めることができる。	確認した文書類： - フレームワーク - 関係者へのインタビュー	① DNVは、発行体がフレームワークにおいてCTBGの要素との整合について記載していることを確認した。 ② MOLのサステナブルファイナンス・フレームワーク及び債券発行に係る文書は、発行体のウェブサイトで開示される。 ③ 発行体はCTプロジェクトを含むクライメート・トランジションに関する戦略の重要な情報や、背景情報をフレームワークに組み込んでいる。
	外部レビュー	① 発行体は、発行前の外部レビューを通じて、自社のCTBまたはCTBプログラムおよび／またはフレームワークが上記で定義された4つの核心的構成要素（すなわち、資金使途、プロジェクト評価・選定プロセス、資金管理、報告）との整合性を評価するため、外部レビュー提供者を任命することが推奨される。 ② 発行後、発行体の資金管理については、外部監査人またはその他の第三者機関を活用し、CTB資金の内部追跡および適格なCTプロジェクトへの資金配分を検証することが推奨される。 ③ 発行体がCTBプロセスに外部からの意見を取り入れる方法は様々であり、市場に提供できるレビューの種類も複数存在する。発行体は、ベストプラクティスの促進を目的として策定された「外部レビューに関するガイドライン」を参照し、各種レビューに関する推奨事項や説明を確認すべきである。同ガイドラインは、発行体、引受会社、投資家、その他の利害関係者、そして外部レビュー担当者自身に対し、外部レビュープロセスに関する情報と透明性を提供するための市場主導の取り組みである。	確認した文書類： - フレームワーク - 関係者へのインタビュー	① DNVは、外部レビュー機関として、発行体へのアセスメントを通じて、フレームワーク及び発行体への追加的なアセスメントに基づき、CTBが、CTBGで追加的に求める4つの核心的構成要素の重要な部分について、整合していることを確認し、本報告書（セカンド・パーティ・オピニオン）を発行する。 ② 発行後の資金管理については、確立された内部プロセスによって内部追跡、資金配分の確認が行われる（外部監査人や第三者機関は活用する予定はない）。 ③ 発行体は外部レビュー機関（DNV）から、本報告書（セカンド・パーティ・オピニオン）を「外部レビューに関するガイドライン」を参照し、取得している。DNVは独立した外部レビュー機関としてフレームワークの適格性について、本報告書を

Ref.	規準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
		④ ガイドラインは、外部レビュー提供者に対し、その資格や関連する専門知識を開示し、実施するレビューの範囲を明確に伝えるよう推奨している。発行体は、外部レビューを自社ウェブサイト上および／または適切なその他のアクセス可能なコミュニケーションチャネルを通じて、可能であれば公開するとともに、ICMAウェブサイトのサステナブルファイナンスセクションで入手可能な外部レビュー用テンプレートを使用すべきである。		通じ評価プロセスに関する情報と透明性を提供する。 ④ DNVは本報告書（セカンド・パーティ・オピニオン）の中や、金融庁の行動規範（ESG評価・データ提供機関に係る行動規範）への賛同、DNVのウェブサイト等を通じ、外部レビュー提供者として専門知識やレビューの範囲を開示している。

13 潜在的な依存関係の一覧については、英国移行金融評議会によるエンティティレベルのガイドラインを参照のこと。

CTBG-2 : 資金使途不特定型 多排出企業向けサステナビリティ・リンク・ボンド

企業レベルで将来の排出削減を明示的に約束する意思のある多排出発行体は、サステナビリティ・リンク・ボンド（SLB）を発行できる。

サステナビリティ・リンク・ボンド原則（SLBP）に沿った SLB を発行し、気候変動対応戦略の実施資金を調達する。サステナビリティおよび／または気候変動対応戦略を公表する際、発行体は「最善努力/ベストエフォート」ベースで以下の（CTFH で定められる）4 つの主要要素に沿った開示を組み込むことが強く推奨される。

さらに、ICMA のサステナビリティファイナンスに関連する「ガイダンスハンドブック」から抽出した以下のガイダンスを特に考慮すべきである。

このチェックリストは、資金使途不特定型 多排出企業向け SLB に求められる要素をまとめたものです。

CTBG-2.1 主要業績評価指標（KPI）の選定

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
1	主要業績評価指標（KPI）の選定	① SLB の多排出発行体については、主要業績評価指標（KPI）の1つ以上が温室効果ガス（GHG）排出削減を監視すべきである。具体的には、直接的な成果（絶対値／強度ベースの GHG 排出指標）または支援的指標（GHG 排出削減目標推進の手段となる指標）のいずれかである¹⁴。2021 年以降、原則では定期的に更新される「参考 KPI 登録簿」を提供しており、これには高水準の推奨事項と、KPI 選定のための参考事例が含まれている。SLB 向け KPI。スコープ 3 温室効果ガス排出量 KPI／SPT が適用不可能な場合、発行体は「グリーン」資本支出 KPI または補完的指標を活用し、業界における温室効果ガス排出削減への取り組みと進捗を示すことを検討できる¹⁵。 ② SLB の高排出量発行体は、特定のセクターや地域事情に関連した KPI を選択すべきであり、野心的な SPT を、ベンチマーク手法の組み合わせ（歴史的データや外部検証済み値、発行体の同業他社が選択した値、業界・セクター基準等）に基づき設定する。これには、当該セクター／業界で認められた「最良利用可能技術（BAT）」やその他の代替指標を組み込む必要がある。目標は最低限、国・地域・国際的な公式目標に沿って設定され、可能な場合はそれを上回る水準を目指すべきである。例えば、気候関連目標は「科学に基づく」シナリオに沿って設定されるべきである¹⁶。	確認した文書類： - フレームワーク - MOL環境ビジョン - MOL統合報告書2025 - SPT計算シート 関係者へのインタビュー	① MOL サステナブルファイナンス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 排出量の削減である。これは、「商船三井グループ 環境ビジョン」の中で中長期目標と、3 つのアクション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る。 ② 今回選定した KPI は以下の通りであり、KPI の選定の妥当性、算定方法に関する情報は、サマリーの表、本文、スケジュール-2 で詳しく説明されている。 • エネルギー効率運航指標（EEOI） ・ EEOI : Energy Efficiency Operational Indicator ・ 単位 : g-CO₂e (GHG) /tone-mile (Well to Wake 排出量)

14 CTFH 2023 の“はじめに”を参照のこと。

15 ガイドンスハンドブックの Q 4.2.4「『グリーン』資本支出を KPI として使用できるか？」を参照。

16 ガイドンスハンドブックの Q 4.3.1「SPT の野心を定義する際に、セクター、地理、適用法、環境政策の違いをどのように反映すべきか？」を参照。

CTBG-2.2 サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPTs）の整合性と独立した妥当性評価

Ref.	規 準	開示要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
1	サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPTs）の整合性と独立した妥当性評価	① 特定の地域および／またはセクターにおいて信頼性の高い脱炭素化経路が存在する場合、SLB の高排出量発行体はこれらに沿った野心的な目標を設定することが強く推奨される。ガイドラインの附属書 2 は既存の公的セクターおよび市場ベースの分類法、経路、ロードマップに関する網羅的ではないリストと概要を提供し、発行体が関連情報源を特定するのを支援する。また、2022 年 6 月には、特定排出削減経路の検証に特化した利用可能なツール、手法、シナリオ、イニシアチブを網羅的ではないが包括的にまとめた手法登録簿を原則が発表した。 ② 独立した検証または承認を受けた目標は、厳密には SLB 発行を支援するために必須ではないものの、高排出量の SLB 発行体については、投資家が目標の独立検証を「科学に基づく」ものとして評価する可能性があることが認識されている。さらに、投資家は、利用可能かつ実現可能な場合には、そのような検証（または検証取得の意図）を評価する可能性がある（科学に基づく目標設定イニシアチブ（SBTi）や同等の科学に基づく枠組み、あるいは加速気候移行（ACT）イニシアチブや国際エネルギー機関（IEA）等の科学的脱炭素シナリオを通じて）。 ③ 実現可能な場合（科学に基づく目標イニシアチブ（SBTi）や同等の科学に基づく枠組み、あるいは気候移行加速イニシアチブ（ACT）や国際エネルギー機関（IEA）による科学的脱炭素シナリオ等を通じて）における検証（または検証取得の意図）をベストプラクティスと捉え、サステナビリティ・リンク・ボンドを通じて提示される野心的な SPT の信頼性向上に寄与すると見なす可能性がある¹⁷。	確認した文書類： - フレームワーク - MOL環境ビジョン - MOL統合報告書2025 - SPT計算シート 関係者へのインタビュー	① MOL が設定する SPT は、2023 IMO GHG Strategy[※]で定める 2030 年・2040 年の削減目標（基準年：2008 年）及び 2050 年頃までのネットゼロ目標と比較可能とするための試算調整を行ったうえで、IMO の目標水準と整合するかたちで 2035 年度までの SPT として設定。 ※2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships や国土交通省をはじめ、海運・造船・船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） ② DNV は、この SPT が現実的であり、計画が実行可能であり、フレームワークで示されている SPT を達成できる見込みがあると同時に、MOL のトランジション戦略と一致していると結論付けた。 ③ MOL は 2023 IMO GHG Strategy や、TCFD の枠組みを活用したシナリオ分析の実施に基づき、野心的な SPT を設定している。

17 ガイドンスハンドブックの Q4.3.8「SLB を発行するには SBTi [または SBTN] 承認目標が必要か？」を参照。

スケジュール 4：資金使途を特定するグリーン/トランジション/ブルーファイナンス適格性評価手順

下記のチェックリスト（GBP/GLP-1 ～ GBP/GLP-4）は、GBP および GBGLs、GLP および GLGLs の要求事項を基に、商船三井グリーン/ブルー/トランジションファイナンス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「関連文書確認」は資金調達者内部文書等が含まれ、商船三井から DNV に対して適格性判断の証拠として提供されています。

なお、スケジュール-4 では慣行に従い GBP/GLP と表記していますが、ここでは、これは CTFH 及び CTFBG に基づく資金使途を特定するトランジションファイナンス、並びにブルーファイナンスを含む、資金使途を特定する資金調達において参照する基準及び要求事項であり、グリーン、ブルー及びトランジションの文脈を含みます。

* 以下要求事項等で「発行体」「投資家」は、適宜、それぞれ「資金調達者」「貸し手」と読み替える場合があります。

UoP-1 調達資金の使途

Ref.	基準	要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
1a	資金の種類	グリーンファイナンスの種類は GBP/GLP で定義される以下の種類の何れかに分類される。 ・（標準的）グリーン/トランジションファイナンス ・グリーン/トランジションレベニューファイナンス ・グリーン/トランジションプロジェクトファイナンス ・その他	確認した文書類： - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNVは、評価作業を通じMOLサステナブルファイナンスが以下のカテゴリに分類されることを確認した。 ・（標準的）グリーン/トランジションファイナンス
1b	グリーン/トランジションプロジェクト分類	グリーン/トランジションファイナンスにおいて肝要なのは、その調達資金がグリーンプロジェクトのために使われることであり、そのことは、証券に係る法的書類に適切に記載されるべきである。	確認した文書類： - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV は、MOL サステナブルファイナンスが、フレームワーク及びスケジュール-1 に記載されている通り、商船三井グループの GHG 排出量削減目標に焦点を当てたグリーン/トランジションプロジェクトへの資金充当を目的としていることを確認した。
1c	環境面での便益	調達資金使途先となる全てのグリーンプロジェクトは明確な環境面での便益を有すべきであり、その効果は発行体によって評価され、可能な場合は、定量的に示されるべきである。	確認した文書類： - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV は、調達資金使途先となるグリーンプロジェクトは、スケジュール-1 に示される通り、商船三井グループの GHG 排出量削減目標に焦点を当てたものであり、その効果は、GHG 排出量に直接的又は間接的に関連する定量的又は定性的な情報で開示されることを確認した。
1d	リファイナンスの割合	調達資金の全部あるいは一部がリファイナンスのために使われる場合、又はその可能性がある場合、発行体は、初期投資に使う分とリファイナンスに使う分の推定比率を示し、また、必要に応じて、どの投資又はプロジェクトボー	確認した文書類： - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV は、商船三井が、調達資金を全てスケジュール-1 に含まれる適格候補プロジェクトに対して、新規投資、リファイナンスいずれに使用する計画であることを確認した。

Ref.	基準	要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
		トフォリオがリファイナンスの対象になるかを明らかにすることが推奨される。		対象となるプロジェクト及び新規充当又はリファイナンスの別は、ファイナンスの実行前に決定される。

UoP-2 プロジェクト選定及び評価のプロセス

Ref.	基準	要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
2a	プロジェクト選定のプロセス	グリーンファイナンスの発行体はグリーンファイナンス調達資金の使途となるプロジェクトの適格性を判断したプロセス概要を示すべきである。これは以下を含む（これに限定されるものではない） - 発行体が、対象となるプロジェクトが適格なグリーンプロジェクトの事業区分に含まれると判断するプロセス - グリーンファイナンス調達資金の使途となるプロジェクトの適格性についての規準作成 - 環境面での持続可能性に係る目標	確認した文書類： 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV は、商船三井がサステナブルファイナンス調達資金の使途となるプロジェクトの適格性を判断したプロセスを有しており、その概要を本フレームワークの中で明記していることを確認した。
2b	発行体の環境及び社会的ガバナンスに関するフレームワーク	グリーンファイナンスプロセスに関して発行体により公表される情報には、規準、認証に加え、グリーンファイナンス投資家は発行体のフレームワークや環境に関連する持続性に関するパフォーマンスの品質についても考慮している。	確認した文書類： 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNVは、商船三井の実施する適格プロジェクトが、商船三井グループの経営方針、環境方針に合致し、またトランジション戦略、目標及び経路と整合していることを確認した。 DNVは、商船三井がプロジェクトを運営・実施するにあたり、想定される環境・社会に与えるネガティブな影響を特定し、海域調査や環境アセスメント等の実施により負の影響の抑制を図ることを確認した。

UoP-3 調達資金の管理

Ref.	基準	要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
3a	調達資金の追跡管理-1	グリーンファイナンスによって調達される資金に係る手取金は、サブアカウントで管理され、サブ・ポートフォリオに組み入れ、又はその他の適切な方法により追跡されるべきである。また、グリーンプロジェクトに係る発行体の投融資業務に関連する正式な内部プロセスの中で、発行体によって証明されるべきである。	確認した文書類： - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	MOLサステナブルファイナンスによって調達される資金に係る手取金は、社内の所定の手順によりプロジェクト単位での資金充当状況を追跡可能である。 DNVは、実際に使用されている社内手順の確認を行い、これに基づき調達資金の管理状況が証明されることを確認した。
3b	調達資金の追跡管理-2	グリーンファイナンスの償還期間において、追跡されている調達資金の残高は、一定期間ごとに、当該期間中に実施された適格プロジェクトへの充当額と一致するよう、調整されるべきである。	確認した文書類： - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNVは、サステナブルファイナンスによる調達資金が、財務部によって、適格プロジェクトへの充当状況を関係部署と共有した上で管理することを確認した。
3c	一時的な運用方法	適格性のあるグリーンプロジェクトへの投資または支払いが未実施の場合は、発行体は、未充当資金の残高についても、想定される一時的な運用方法を投資家に知らせるべきである。	確認した文書類： - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNVは、MOLサステナブルファイナンスによる調達資金が速やかに適格プロジェクトに充当され、未充当金が発生する場合には、未充当金残高は、現金又は現金同等品で管理され、資金充状況のレポーティングによって開示されることを確認した。

UoP-4 レポートニング

Ref.	基準	要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV 観察結果																					
4a	定期レポートの実施	調達資金の使途及び未充当資金の一時的な投資のレポートに加え、発行体はグリーンファイナンスで調達した資金が充当されているプロジェクトについて、少なくとも年に 1 回、以下を考慮した上で、各プロジェクトのリストを提供すべきである。 -守秘義務や競争上の配慮 -各プロジェクトの概要、期待される持続可能な環境・社会的な効果	確認した文書類： - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV は、商船三井がサステナブルファイナンスによる調達資金の全額が適格プロジェクトに充当されるまで、守秘義務の範囲内かつ合理的に実行可能な限りにおいてサステナブルファイナンスによる調達資金の充当状況及び、環境改善効果として、下記に定める内容を、MOL ウェブサイトに年次で開示（ボンドの場合のみ）又は貸し手に対して開示（ローンの場合のみ）することを確認した。																					
		表 インパクト・レポートング指標																							
		<table><tr><th>アクション</th><th>主に想定される適格プロジェクト</th><th>インパクト・レポートング指標※</th></tr><tr><td rowspan="3">1 代替燃料の導入</td><td>・ LNG／メタノール燃料船に係る設備投資、研究開発、出資等</td><td>・ LNG／メタノール燃料船 隻数 ・ 重油を燃料とした場合と比較したCO₂排出削減率（%）</td></tr><tr><td>・ 再エネ電力導入に係る設備投資等</td><td>・ Scope 2 電力再エネ割合（%）再エネ電力の発電容量（MW）</td></tr><tr><td>・ 代替燃料機関船に係る設備投資、研究開発、出資等</td><td>・ 代替燃料機関船隻数 ・ 重油を燃料とした場合と比較したCO₂排出削減率（%）</td></tr><tr><td rowspan="3">2 燃費効率の改善</td><td>・ ウインドチャレンジャー搭載船に係る設備投資、研究開発、出資等</td><td>・ ウインドチャレンジャー搭載船 隻数 ・ 研究開発の概要</td></tr><tr><td>・ 既存船・新造船に換装・追加する省エネ／環境保全技術・機器に係る設備投資、研究開発、出資等</td><td>・ 燃費効率（メガジュール／トンマイル） ・ 対象技術の概要</td></tr><tr><td>・ ローターセイル等、ウインドチャレンジャー以外の風力推進装置・技術導入に係る設備投資、研究開発、出資等</td><td>・ ローターセイル等搭載船 隻数 ・ 風力推進装置の概要 ・ 研究開発の概要</td></tr><tr><td rowspan="2">3 低・脱炭素事業の拡大</td><td>・ CCS/CCUSプロジェクト（液化CO₂運搬船、船上CO₂回収等）に係る設備投資資金、研究開発、出資等</td><td>・ CCS/CCUSプロジェクトの概要 ・ 取扱能力（年間貯蔵量等）</td></tr><tr><td>・ LNG・アンモニア・水素・バイオ燃料・メタノール等低炭素燃料サプライチェーン構築に係る設備投資、研究開発、出資等</td><td>・ LNG・アンモニア・水素・バイオ燃料・メタノール等低炭素燃料サプライチェーン構築に向けた取組の概要 ・ 低炭素燃料の種類（LNG・アンモニア・水素・バイオ燃料・メタノール等）および取扱能力（輸送能力等）</td></tr></table>				アクション	主に想定される適格プロジェクト	インパクト・レポートング指標※	1 代替燃料の導入	・ LNG／メタノール燃料船に係る設備投資、研究開発、出資等	・ LNG／メタノール燃料船 隻数 ・ 重油を燃料とした場合と比較したCO ₂ 排出削減率（%）	・ 再エネ電力導入に係る設備投資等	・ Scope 2 電力再エネ割合（%）再エネ電力の発電容量（MW）	・ 代替燃料機関船に係る設備投資、研究開発、出資等	・ 代替燃料機関船隻数 ・ 重油を燃料とした場合と比較したCO ₂ 排出削減率（%）	2 燃費効率の改善	・ ウインドチャレンジャー搭載船に係る設備投資、研究開発、出資等	・ ウインドチャレンジャー搭載船 隻数 ・ 研究開発の概要	・ 既存船・新造船に換装・追加する省エネ／環境保全技術・機器に係る設備投資、研究開発、出資等	・ 燃費効率（メガジュール／トンマイル） ・ 対象技術の概要	・ ローターセイル等、ウインドチャレンジャー以外の風力推進装置・技術導入に係る設備投資、研究開発、出資等	・ ローターセイル等搭載船 隻数 ・ 風力推進装置の概要 ・ 研究開発の概要	3 低・脱炭素事業の拡大	・ CCS/CCUSプロジェクト（液化CO ₂ 運搬船、船上CO ₂ 回収等）に係る設備投資資金、研究開発、出資等	・ CCS/CCUSプロジェクトの概要 ・ 取扱能力（年間貯蔵量等）
アクション	主に想定される適格プロジェクト	インパクト・レポートング指標※																							
1 代替燃料の導入	・ LNG／メタノール燃料船に係る設備投資、研究開発、出資等	・ LNG／メタノール燃料船 隻数 ・ 重油を燃料とした場合と比較したCO ₂ 排出削減率（%）																							
	・ 再エネ電力導入に係る設備投資等	・ Scope 2 電力再エネ割合（%）再エネ電力の発電容量（MW）																							
	・ 代替燃料機関船に係る設備投資、研究開発、出資等	・ 代替燃料機関船隻数 ・ 重油を燃料とした場合と比較したCO ₂ 排出削減率（%）																							
2 燃費効率の改善	・ ウインドチャレンジャー搭載船に係る設備投資、研究開発、出資等	・ ウインドチャレンジャー搭載船 隻数 ・ 研究開発の概要																							
	・ 既存船・新造船に換装・追加する省エネ／環境保全技術・機器に係る設備投資、研究開発、出資等	・ 燃費効率（メガジュール／トンマイル） ・ 対象技術の概要																							
	・ ローターセイル等、ウインドチャレンジャー以外の風力推進装置・技術導入に係る設備投資、研究開発、出資等	・ ローターセイル等搭載船 隻数 ・ 風力推進装置の概要 ・ 研究開発の概要																							
3 低・脱炭素事業の拡大	・ CCS/CCUSプロジェクト（液化CO ₂ 運搬船、船上CO ₂ 回収等）に係る設備投資資金、研究開発、出資等	・ CCS/CCUSプロジェクトの概要 ・ 取扱能力（年間貯蔵量等）																							
	・ LNG・アンモニア・水素・バイオ燃料・メタノール等低炭素燃料サプライチェーン構築に係る設備投資、研究開発、出資等	・ LNG・アンモニア・水素・バイオ燃料・メタノール等低炭素燃料サプライチェーン構築に向けた取組の概要 ・ 低炭素燃料の種類（LNG・アンモニア・水素・バイオ燃料・メタノール等）および取扱能力（輸送能力等）																							

Ref.	基準	要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
			- ウインドハンタープロジェクト等に係る 設備投資、研究開発等 - 海洋温度差発電に係る設備投資、研究開発、出資等 - シップリサイクルに係る設備投資、研究開発、出資等 - ネガティブ・エミッションへの取組に係る大気中からCO₂を除去・貯留するプロジェクトへの投資等 - 洋上/陸上風力発電関連事業に係る設備投資、研究開発、出資等（SOV（Service Operation Vessel）等洋上風力発電支援船に係る設備投資、研究開発、出資等を含む）	- ウインドハンター 隻数 - 研究開発の概要 - 海洋温度差発電事業による発電容量（MW） - 研究開発の概要 - リサイクル処理量、鉄スクラップ産出量 - 吸収・除去系カーボンクレジット使用量（トンCO₂） - 洋上/陸上風力発電設備の発電容量（MW） - SOV等が導入された隻数及び主な仕様
		海洋環境保全	主に想定される適格プロジェクト	インパクト・レポーティング指標
		海洋環境保全 （ブループロジェクトカテゴリー※： 持続可能な海上輸送）	効率運航に向けた取組に係る設備投資等（PBCF及びプロペラの導入、換装に係る設備投資等）	- PBCF及びプロペラの導入された隻数 - 換装の概要

スケジュール 5 : 資金使途を特定しないトランジションファイナンス適格性評価手順

MOL サステナブルファイナンスは資金使途を特定しない（General Corporate Purpose）ファイナンスとして実行することから、CTFH 及び CTFBG で定められる資金使途を特定しないファイナンスの適格性評価に求められる SLBP/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（SLBP/SLLP1～5）は、SLBP/SLLP の要求項目を基に、MOL サステナブルファイナンス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（資金調達者内部資料）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。

* 以下要求事項等で「借り手」「貸し手」は、適宜、それぞれ「資金調達者」「投資家」と読み替える場合があります。

Link-1 KPI（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	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。 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。	確認した文書類 - 本フレームワーク - 商船三井グループ 環境ビジョン - MOL REPORT - IMO EEOI ガイドライン /12/MEPC.1/Circ.684 - 商船三井 EEOI 試算結果 関係者へのインタビュー	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、4 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。 • 環境（気候変動・海洋環境） • 安全（人命・海洋環境・安定操業） • 人財（多様性・共走・共創・働き甲斐） • DX（IT・デジタル基盤・生産性/安全性・事業変革） このうち、MOL サステナブルファイナンス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」の中で中長期目標と、3 つのアクション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。 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本フレームワークで明確に伝えられています。 選択した KPI は、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-CO₂e (GHG) /ton-mile (Well to Wake 排出量)

Ref.	基準	要求事項	評価作業	DNV 観察結果
				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。 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。 $EEOI \text{ (gram - CO}_2\text{e/mile/tonne)} = \frac{\text{Emissions (gram - CO}_2\text{e)}}{\text{Distance sailed (mile) } \times \text{ Cargo carried (tonne)}}$ <i>Emission (gram-CO₂e) : 船舶からの CO₂e (GHG) 排出量 (グラム)</i> <i>Distance sailed (mile) : 運航距離 (マイル)</i> <i>Cargo carried (tonne) : 貨物重量 (トン)</i> 全社 EEOI の平均値は、セグメントごとの事業特性に由来する原単位絶対値の多寡が全社平均値計算に及ぼす影響を補正し、各部門の効率化実績が適正に全社平均値に反映されるように設計された標準方式を採用し、以下の方法で合計値を算出します。 - 基準年：全セグメント合計 GHG 排出量を全セグメント合計トンマイルで除して算出。 - 基準年以降の対象年：セグメントごとに基準年比の EEOI 削減率を計算。その後、各セグメントのエネルギー消費量を基に算出された事業規模に応じて全体への寄与比率を求め、その寄与比率で各セグメントの EEOI 削減率を加重平均して算出。 GHG 排出量は商船三井及び全ての国内外の連結子会社が運航する外航船を対象とし、燃料の燃焼段階の排出（Scope1、Tank to Wake）と燃料の製造段階の排出（Scope3 カテゴリー-3 のうち当該部分、Well to Tank）を対象とする Well to Wake 排出量で算定している。 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。

Ref.	基準	要求事項	評価作業	DNV 観察結果
				EEOIは商船三井のGHG排出スコープの重要な要素であり、Scope1に加えて、Scope3の排出量の一部を含みます。 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。 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	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の野心度合いの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。 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。	確認した文書類 - 本フレームワーク - 商船三井グループ環境ビジョン - MOL REPORT - IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ - IMO EEOIガイドライン MEPC.1/Circ.684 - 商船三井EEOI試算結果 関係者へのインタビュー	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。 IMOによって2018年に採択され、2023年に改定されたIMO GHG削減戦略（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、2050年GHG排出ゼロの達成に向けて、2008年を基準年とした2030年及び2040年のGHG削減目標を定めています。IMOの2030年削減目標では、輸送量当たりのCO₂排出量を40%削減し、ゼロエミッション燃料等の使用割合を5～10%とすることを目指しています。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が適切に再設定されていることをDNVは確認しました。

Ref.	基準	要求事項	評価作業	DNV 観察結果
1c	KPIの明確な定義	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。	確認した文書類 - 本フレームワーク - 商船三井グループ環境ビジョン - MOL REPORT - IMO EEOIガイドライン /12/MEPC.1/Circ.684 - 商船三井EEOI試算結果 関係者へのインタビュー	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-CO₂e)</i> : 船舶からの CO ₂ 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。

Link-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。	確認した文書類 - 本フレームワーク - 商船三井グループ 環境ビジョン - MOL REPORT - 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 - IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ 関係者へのインタビュー	DNVは、SPTが「商船三井グループ 環境ビジョン」で定められる中長期目標と3つのアクション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、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。 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」で定められる中長期目標と3つのアクションは、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。 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と整合するものであ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の目標である2050年頃までにGHG排出量ゼロに整合するものです。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。
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。	確認した文書類 - 本フレームワーク - 商船三井グループ 環境ビジョン - IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ - 商船三井EEOI試算結果	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、代替燃料機関船の2030年210隻・2035年300隻への拡大（代替燃料使用割合：2030年20%、2035年45%）、バイオディーゼル燃料の活用拡大、ウインドチャレンジャーの2030年25隻・2035年80隻への搭載拡大やDarWINによる効率運航の深度化など、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

Ref.	基準	要求事項	評価作業	DNV 観察結果
			関係者へのインタビュー	付けています。2026～2035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	目標設定のベンチマーク	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。 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。 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 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 - 本フレームワーク - 商船三井グループ 環境ビジョン - IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ - 商船三井EEOI 試算結果 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。 1. DNVは、フレームワークが、2019年度を基準年とし、同年度以降2024年度までの実績にもとづき、SLBP/SLLPが求める3年間以上の適切なデータ及び実績に基づくKPI情報により、2035年度までの目標設定の指針として示されていることを確認しました。 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を超えていると結論付けています。 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。本フレームワークは、「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削減目標と整合することを目指していると思えます。 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」で以下のように中長期目標と3つのアクション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。 「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3つのアクション」 アクション1. 代替燃料の導入 アクション2. 燃費効率の改善 アクション3. 低・脱炭素事業の拡大
2d	目標設定の開示	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。	確認した文書類 - 本フレームワーク	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。 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

Ref.	基準	要求事項	評価作業	DNV 観察結果
		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 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 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 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	- 商船三井グループ 環境ビジョン - IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ - 商船三井EEOI 試算結果 関係者へのインタビュー	す。商船三井は、本フレームワークの下で発行されたMOLサステナブルファイナンスについて、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。 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）。 3. 2に同じ 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」で詳細に説明されています。 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、本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。

Link-3 ファイナンスの特性

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 - 本フレームワーク 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。 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。 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 - 本フレームワーク 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。 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。

Link-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	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。 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） 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 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 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	確認した文書類 - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	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。 1. SPTに対するKPIパフォーマンス：当社は設定したKPIのSPTに対する達成状況について、ウェブサイトにて年次で開示（ボンドの場合のみ）又は貸し手に対して開示（ローンの場合のみ）します。 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。 3. 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。

Link-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	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。	確認した文書類 - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	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。

スケジュール 6 : ブルーファイナンス適格性評価手順

下記のチェックリストは、国際資本市場協会（ICMA、International Capital Market Association）等が 2023 年 9 月に公表した持続可能なブルーエコノミーに資金供給する債券（実務者ガイド）（Bonds to Finance the Sustainable Blue Economy（A Practitioner’s Guide））に従い作成しています。

評価作業には確認した文書類の他、発行体関係者との協議により得た情報をエビデンスとする場合が含まれます。

Blue-1～3

No.	要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
Blue-1	SBE*に資金供給するためのボンドフレームワークの作成 持続可能な債券発行の基礎となるのが、ボンドフレームワークである。フレームワークとは、発行体がその「ブルーボンド」をどのように原則の4つの要素に合致させたかをまとめた、一般に公開される文書である。 (i) 調達資金の使途 (ii) プロジェクトの評価と選定のプロセス (iii) 調達資金の管理 (iv) レポートニング グリーン（ブルー）ボンドのフレームワークは、SDGsのようなグローバルな持続可能性の目標に債券がどのように貢献することを意図しているかを反映することもできる。フレームワークには、発行体の包括的な持続可能性の目的、方針、戦略を記載する必要がある。投資家は、債券への投資を決定する際に、ボンドフレームワークを考慮する。フレームワークは通常、主幹事の専門チームや必要に応じて環境コンサルタントを含む発行体のアドバイザーと共同で作成される。 *Sustainable Blue Economy	確認した文書類 - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV は、商船三井が GBP の 4 要素（調達資金の使途、プロジェクトの評価と選定のプロセス、調達資金の管理、レポートニング）に合致する形で、ブルーファイナンスを含むサステナブルファイナンス・フレームワークを作成し、SDGs への貢献を含む包括的な持続可能性の目的・方針・戦略を記載のうえ、一般に公開する予定であることを確認した。
Blue-2	プロジェクトカテゴリーの定義と確認 適格なブループロジェクトは、投資やその他関連支出、支援支出、銀行融資ポートフォリオを含む物的・金融資産への資金供給やリファイナンスをカバーすることができる。発行体は GBP の下で適格なプロジェクトカテゴリーの非網羅的リストを参照することができる。本ガイドでは、以下の表-1 において、適格なブループロジェクトカテゴリーに関する追加ガイダンスを提供する。	確認した文書類 - フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV は、商船三井の適格ブループロジェクトが、表-1 のブルーカテゴリーのうち海洋再生可能エネルギー（洋上風力発電関連事業、SOV 等）と持続可能な海上輸送（ウインドチャレンジャー等の風力推進装置、PBCF 等の効率運航）に該当することを確認した。また、DNV は、商船三井が、附属書類-1 の除外事項

No.	要求事項	評価作業（確認した項目）	DNV観察結果
	環境および社会的リスク：グリーン（ブルー）ボンドの焦点は、発行体そのものではなく、対象となるプロジェクトにある。それに関わらず、GBP は発行体が投資家に対して、全体としての環境サステナビリティの目標や、選定されたプロジェクトに関連する潜在的な環境・社会リスクをどのように特定し、管理しているかを明確に伝えるよう推奨していることに留意すべきである。除外すべきプロジェクトの例を附属書類-1 に示す。また、UNEP FI が発行した「持続可能なブルーエコノミーへの資金供給にあたり推奨される除外事項」に詳細が記載されている。		及び UNEP FI が示す推奨除外事項に該当しないことを確認する内部プロセスを有していることを確認した。
Blue-3	外部レビューの取得 発行体は、グリーン（ブルー）ボンドまたはグリーン（ブルー）ボンドのプログラムもしくはフレームワークが GBP の 4 つの要素に適合しているかを発行前の外部レビューを通じて評価する外部レビュー機関を任命するよう推奨される。外部レビューには複数の種類があるが、最も一般的なアプローチは、ボンドフレームワークについてセカンド・パーティ・オピニオン（SPO）を求め、それを発行体のウェブサイトで公開することである。これは一般的に、発行体が SPO プロバイダーと契約することによって行われる。SPO は、潜在的な投資家、その他企業、国、機関の主要な利害関係者の双方に開示される重要なものである。	確認した文書類 - 本フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNV は、商船三井が DNV を外部レビュー機関として任命し、ブルーファイナンスフレームワークが GBP の 4 つの要素に適合しているについて評価を受け、セカンド・パーティ・オピニオンを主要な利害関係者に開示する予定であることを確認しました。

表-1 ブループロジェクトのカテゴリー

ブループロジェクトのカテゴリーとサブカテゴリー (緑字のGBPのカテゴリーと密接な関係がある)	気候変動緩和	気候変動適応	天然資源保護	生物多様性確保	汚染防止と抑制
1. 沿岸の気候適応と回復力 (気候変動への適応) 生態系およびコミュニティの回復力と気候変動適応を支援するプロジェクト。 [プロジェクトは海岸から50km以内、または海洋環境内でなければならない]		◆◆◆	◆◆	◆	
2. 海洋生態系の管理、保全、回復 (陸上および水生生物の多様性の保全) 沿岸および海洋生態系の管理、保全、健全性の回復を行うプロジェクト。 [プロジェクトは海岸から 100km 以内、または海洋環境内でなければならない]	◆	◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆
3. 持続可能な沿岸・海洋の観光事業 沿岸や海洋の観光の環境面の持続可能性を向上させるプロジェクト。			◆◆	◆◆	◆◆
4. 持続可能な海洋バリューチェーン (生物自然資源および土地利用に係る環境持続型管理) 海洋バリューチェーンの環境的持続可能性を向上させるプロジェクト。 a. 持続可能な海洋漁業管理 b. 持続可能な養殖事業 (藻類、二枚貝、魚類、海藻) c. 水産物サプライチェーンの持続可能性	◆	◆	◆◆	◆◆	◆◆◆
5. 海洋再生可能エネルギー (再生可能エネルギー) エネルギーミックスにおける海洋および海上の再生可能エネルギーの寄与を増加させるプロジェクト。 海洋環境を保護しながら、他の SBE セクターを支援する再生可能エネルギープロジェクト。 これらには、以下が含まれる。 ・ 洋上風力発電 (着床式と浮体式の両方) ・ 波力発電 ・ 潮力発電 ・ 浮体式太陽光発電 ・ 海洋温度差発電	◆◆◆		◆	◆◆	
6. 海洋汚染 (汚染防止および抑制、持続可能な水資源および廃水管理、環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス) 沿岸および海洋環境への廃棄物の流入を防止、抑制、削減するプロジェクト。 a. 廃水管理	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆◆

b. 固形廃棄物管理 c. 資源効率と循環型経済（廃棄物の防止と削減） d. 非点源汚染管理 [廃水管理については、プロジェクトは海岸から 100km 以内でなければならない。 固形廃棄物管理については、プロジェクトは海に注ぐ河川から 100km 以内でなければならない 非点源汚染管理については、プロジェクトは海岸から 200km 以内、または海に注ぐ河川（およびその支流）から 50km 以内でなければならない。]					
7. 持続可能な港湾 （グリーン輸送） 港湾機能とインフラの環境パフォーマンスと持続可能性を向上するプロジェクト。	◆ ◆	◆			◆ ◆ ◆
8. 持続可能な海上輸送 （グリーン輸送） 海上輸送の環境パフォーマンスと持続可能性を向上するプロジェクト。	◆ ◆		◆	◆ ◆ ◆	◆ ◆ ◆

以下の記号は目的に対するカテゴリーの貢献度を示す。

- ◆ ◆ ◆ : 一次的貢献度
- ◆ ◆ : 二次的貢献度
- ◆ : 三次的貢献度

附属書類-1：除外事項リスト

ブループロジェクトのカテゴリとサブカテゴリ	除外事項
1. 沿岸の気候適応と回復力	生態学的に敏感な地域におけるグレイインフラ
2. 海洋生態系の管理、保全、回復	なし
3. 持続可能な沿岸・海洋の観光事業	- 保護地域、絶滅危惧種および保護対象種（ETP）の重要な生息地、または沿岸の洪水対策のような重要な生態系サービスを提供する地域内における、環境、社会、ガバナンスにマイナスの影響を与える開発の実施 - 地域コミュニティの非自発的移転 - GHG 排出を含む大気汚染 - 水質汚染
4. 持続可能な海洋バリューチェーン	a. 持続可能な海洋漁業管理 - 国際自然保護連合（IUCN）の絶滅危惧種および保護対象種（ETP）のレッドリストに掲載されている種 - 地域、国、または国際的な法規制の不遵守 - 破壊的で違法な漁業行為 - 混獲回避・緩和措置の欠如 b. 持続可能な養殖事業 - 養殖場の違法な立地や、生態学的に重要な地域への影響 - 有害化学物質の使用 c. 水産物サプライチェーンの持続可能性 - 労働者の権利や人権の侵害 - 労働者の差別
5. 海洋再生可能エネルギー	- 生態学的価値の高い地域、または ETP 種の生息地を危険にさらす地域への立地 - 海底攪乱と影響 - 著しい騒音公害 - GHG 排出を含む大気汚染
6. 海洋汚染	- 計画的陳腐化 - 政策や規則の不遵守

ブループロジェクトのカテゴリとサブカテゴリ	除外事項
7. 持続可能な港湾	・ 大気汚染で罰金を課された港湾 ・ 船舶による汚染の防止のための国際条約（MARPOL）、国際海事機関（IMO）、国内規則、および港湾から海への固形・化学廃棄物/流出に関するベストプラクティスの不遵守 ・ 油流出の証拠と、MARPOL、IMO、国内規則、および油輸送・管理のベストプラクティスの不遵守 ・ 港湾の開発による、国際自然保護連合（IUCN）のレッドリストに掲載されている重要な生息地および種の損失 ・ 緑地での建設
8. 持続可能な海上輸送	・ LNGを含む化石燃料のみで航行する船舶 ・ SOx、NOx の規制値を超える船舶 ・ IMO バラスト水条約に違反している企業、または生物付着に対する船体処理を怠っている企業 ・ 海上での廃棄物処理に関する IMO および MARPOL の規制を遵守していない企業、または有毒で定量的に高レベルの廃棄物を海に投棄している企業

原則やガイドラインで定義される外部レビューの役割

1. **セカンド・パーティ・オピニオン**：発行体とは独立した環境面での専門性を有する機関がセカンド・パーティ・オピニオンを発行することができる。その機関は発行体のグリーンボンド・フレームワークにかかるアドバイザーとは独立しているべきであり、さもなくばセカンド・パーティ・オピニオンの独立性を確保するために情報隔壁のような適切な手続きがその機関のなかで実施されるものとする。セカンド・パーティ・オピニオンは通常、GBP との適合性の査定を伴う。特に、発行体の包括的な目的、戦略、環境面での持続可能性に関連する理念及び／又はプロセス、かつ資金使途として予定されるプロジェクトの環境面での特徴に対する評価を含み得る。
2. **検証**：発行体は、典型的にはビジネスプロセス及び／又は環境基準に関連する一定のクライテリアに照らした独立した検証を取得することができる。検証は、発行体が作成した内部又は外部基準や要求との適合性に焦点を当てることができる。原資産の環境面での持続可能性に係る特徴についての評価を検証と称し、外部クライテリアを参照することもできる。発行体の資金使途の内部的な追跡手法、グリーンボンドによる調達資金の配分、環境面での影響評価に関する言及又はレポーティングの GBP との適合性の保証もしくは証明を検証と称することもできる。
3. **認証**：発行体は、グリーンボンドやそれに関連するグリーンボンド・フレームワーク、又は調達資金の使途について、一般的に認知された外部のグリーン基準もしくは分類表示への適合性に係る認証を受けることができる。基準もしくは分類表示は特定のクライテリアを定義したもので、この基準に適合しているかは通常、認証クライテリアとの適合性を検証する資格を有し、認定された第三者機関が確認する。
4. **グリーンボンドスコアリング／格付け**：発行体は、グリーンボンドやそれに関連するグリーンボンド・フレームワーク又は資金使途のような鍵となる要素について、専門的な調査機関や格付機関などの資格を有する第三者機関の、確立されたスコアリング／格付手法を拠り所とする評価又は査定を受けることができる。そのアウトプットは環境面での実績データ、GBP に関連するプロセス又は 2℃気候変動シナリオなどの他のベンチマークに着目する場合がある。グリーンボンドスコアリング／格付けは、たとえ重要な環境面でのリスクを反映していたとしても、信用格付けとは全くの別物である。



WHEN TRUST MATTERS

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 group. All rights reserved.