

Blue Bond Framework

December 2023

MOL 商船三井

Mitsui O.S.K. Lines

目次

I. はじめに	3
1. 会社概要	3
2. 商船三井グループの企業理念.....	3
3. 商船三井グループ経営計画「BLUE ACTION 2035」.....	4
4. 「商船三井グループ 環境ビジョン2.2」	5
5. ブルーボンドフレームワークの概要	6
II. ブルーボンドフレームワーク	7
1. 調達資金の使途	7
2. プロジェクトの評価及び選定プロセス.....	10
2-1. 適格プロジェクトの選定プロセス.....	10
2-2. 適格プロジェクトが環境に与えるネガティブな影響とその対処方法	10
3. 調達資金の管理	10
3-1. 調達資金と資金の紐付方法	10
3-2. 調達資金の追跡管理の方法	10
3-3. 未充当資金の管理方法.....	10
4. レポーティング	11
4-1. 資金充当レポーティング	11
4-2. インパクト・レポーティング.....	11

I. はじめに

1. 会社概要

株式会社商船三井(以下「当社」といいます)は、東京都港区に本社を置く、日本の海運会社です。約800隻に及び世界トップクラスの船隊規模を擁し、約140年に亘り総合海運企業として様々な物資やエネルギーを世界中に安全・安定的に輸送してきました。

当社グループは、当社及び連結対象会社509社(2023年3月末時点)からなり、「ドライバルク事業」「エネルギー事業」「製品輸送事業」「ウェルビーイングライフ事業」「関連事業」の5事業を事業基盤としています。海上輸送で培った知見とネットワークを活かし、様々な社会インフラ事業を展開するとともに、事業領域の拡大を通じ、従来以上に広範な社会課題にアプローチし、解決する企業を目指しています。

2. 商船三井グループの企業理念

当社は、当社グループの企業理念、グループビジョン、価値観・行動規範(MOL CHARTS)を以下の通り設定しています。脱炭素化を始めとする環境意識の高まりや、企業として社会のサステナビリティに貢献することへの期待が高まるなか、輸送にとどまらない事業領域への拡大やそれに伴う価値観の変化を反映し、更なる成長を実現するために、社会における当社グループの存在意義、目指す姿、及び価値観を確認したものです。

商船三井グループの企業理念

青い海から人々の毎日を支え、豊かな未来をひらきます

グループビジョン

海運業を中心に様々な社会インフラ事業を展開し、環境保全を始めとした変化する社会のニーズに技術とサービスの進化で挑む。
商船三井は全てのステークホルダーに新たな価値を届け、グローバルに成長する強くしなやかな企業グループを目指します。

商船三井グループの価値観・行動規範：MOL CHARTS

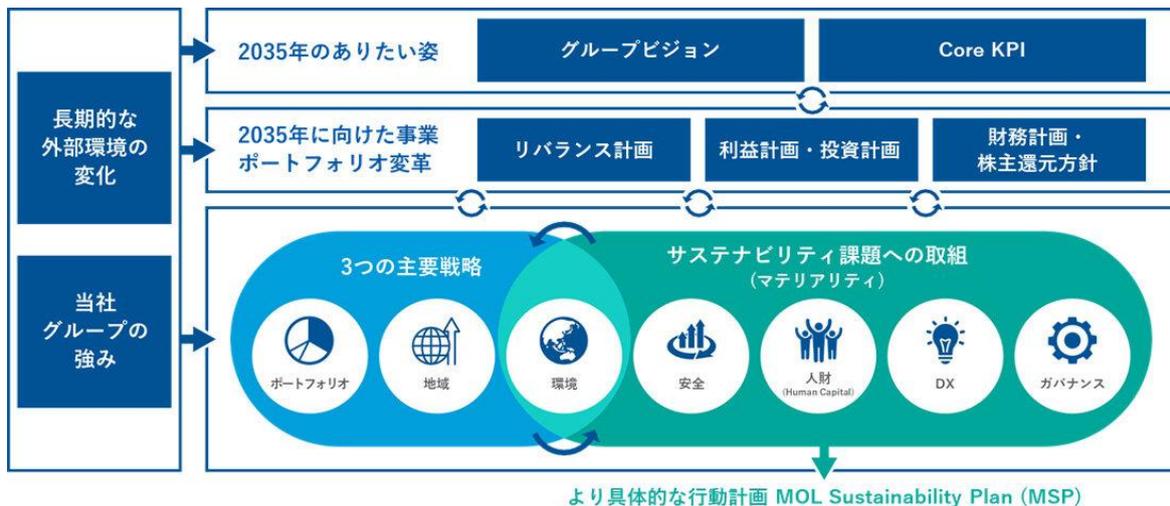
Challenge	大局観をもって、未来を創造します ・時代のニーズを先取りし、新たなビジネスチャンスを開拓する。 ・会社の更なる成長のために、イノベーションを生み出す。
Honesty	正道を歩みます ・常にコンプライアンスを意識し、社会規範と企業倫理に則って行動する。
Accountability	「自律自責」で物事に取り組みます ・難題に直面しても、当事者意識を持ち、関係者と協調しつつ自ら進んで解決する。
Reliability	ステークホルダーの信頼に応えます ・お客様の視点に立ち、お客様の期待を上回るサービスを提供する。 ・社会が抱える課題に率先して取り組み責任ある行動をとる。
Teamwork	強い組織を作ります ・お互いを尊重し、自由闊達な風土を創る。 ・知識、経験、技術、海技力を共有し、後継者を育成する。
Safety	世界最高水準の安全品質を追求します ・安全を最優先しているか、自らに問いかけ行動する。 ・現場に向き合い、現場から学び、基本に立ち返り行動する。

3. 商船三井グループ経営計画「BLUE ACTION 2035」

当社は、グローバルな社会インフラ企業へと飛躍するため、次のステージをあらためて構想・設定し、長期的な戦略に基づきありたい姿へ向かう道筋を示すべく、新グループ経営計画「BLUE ACTION 2035」を2023年3月に策定しました。「BLUE ACTION 2035」の名称は、海を起点とした社会インフラ企業としてフィールドを拡張しながら新たな成長を目指す当社グループが、海の貴さ・地球環境の貴さを大切にしながら、計画のゴールと置く2035年に向けて取り組むチャレンジを象徴的に示しています。

「BLUE ACTION 2035」では、“2035年度のありたい姿”と位置づけるグループビジョンの実現に向け、海運不況時でも黒字を維持できる事業ポートフォリオへの変革に取り組み、海運市況耐性の高い安定収益事業のアセット比率を6割に高める事を目指しています。また、3つの主要戦略(ポートフォリオ戦略、地域戦略、環境戦略)に加えて、サステナビリティ課題への取り組みのうち最重点5項目(環境、安全、人財、DX、ガバナンス)を中心的な取り組みと位置づけています。ネットゼロ・エミッション船導入やGHG排出原単位削減目標のマイルストーンを定めた環境戦略「商船三井グループ 環境ビジョン2.2」とも整合する経営計画です。

「BLUE ACTION 2035」の概要



達成を目指すCore KPI

目標	2022年度実績	2023年度見通し	Phase 1 2025年度	Phase 2 2030年度	Phase 3 2035年度	
財務 KPI	税引前当期純利益	8,191億円	2,650億円	2,400億円	3,400億円	4,000億円
	ネットギアリングレシオ ^{*1}	1.01	0.92	0.9~1.0		
	ROE	49.8%	10%	9~10%		
非財務 KPI	環境 GHG排出原単位削減率 (2019年比)	▲5.0%	-	-	-	▲45%
	安全 4 Zero ^{*2}	未達 (労災死亡事故1件)	-	達成		
	人財 単体陸上職 女性管理職比率	9.2%	-	15%	[Phase 1終了までに 改めて設定]	
	MGKP ^{*3} 在任者構成率 (女性/本社出身者外/40代以下)	4.7%/18.3%/9.5%	-	8%/30%/15%		
	DX 価値創造業務・ 安全業務への転換率(累計)	-	-	10%	20%	30%

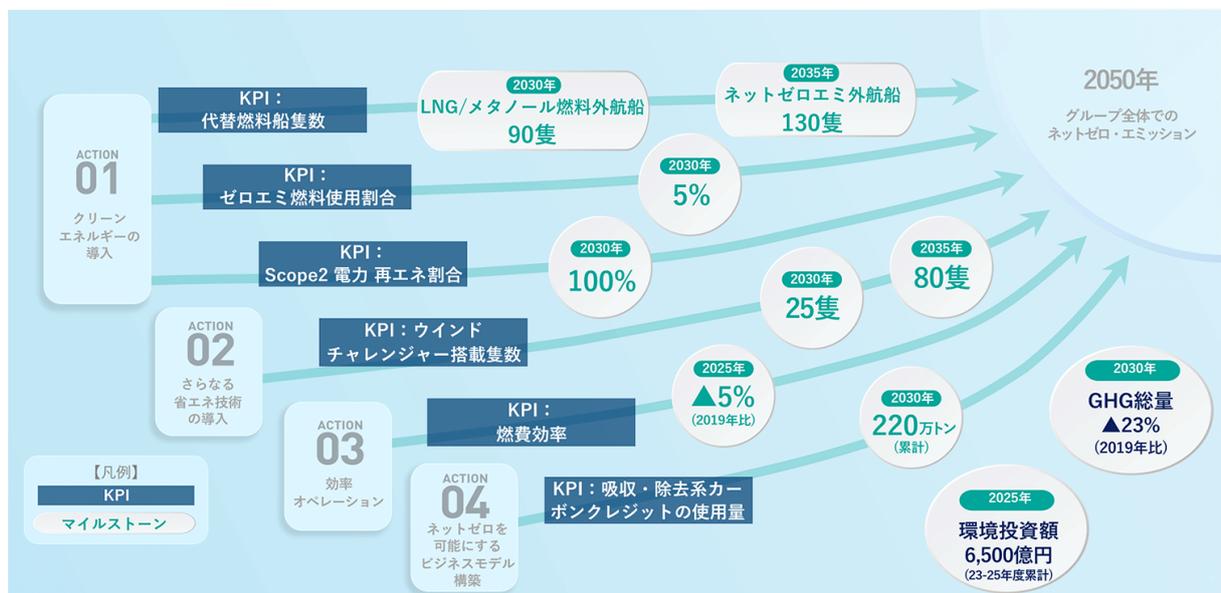
^{*1} 有利子負債額はIFRS導入後に繰り込むべき将来備船料などオフバランス資産(約9,000億円)を含んだものを想定。
なお、本数値は当社が一定の想定の下に試算した概算値で、IFRSを正式に適用した場合の算出値とは相違する可能性があります。
^{*2} 4 Zero = 重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故のゼロ。
^{*3} MOL Group Key Positions. 本部長級として、グループ・グローバル問わず指定されたポスト。

4. 「商船三井グループ 環境ビジョン2.2」

当社は、経営計画「BLUE ACTION 2035」において環境戦略を主要戦略の一つとして位置付け、2050年までのネットゼロ・エミッション達成と、人・社会・地球のサステナブルな発展を実現するための新たな道標として、「商船三井グループ 環境ビジョン2.2」(以下、「環境ビジョン2.2」といいます)を策定しました。「環境ビジョン2.2」では、2050年グループ全体でのネットゼロ・エミッションという目標に向けた重要な指標としてKPI・マイルストーンを追加・更新することで取り組みの実効性を高め、具体的なGHG排出削減の道筋を描くことでネットゼロ・エミッション移行計画をより明確化しています。当社グループは、幅広いステークホルダーの信頼を得ながら、気候変動対策だけでなく自然資本・生物多様性の保護といった様々な地球環境への負荷低減をグループ一丸となって進めてまいります。

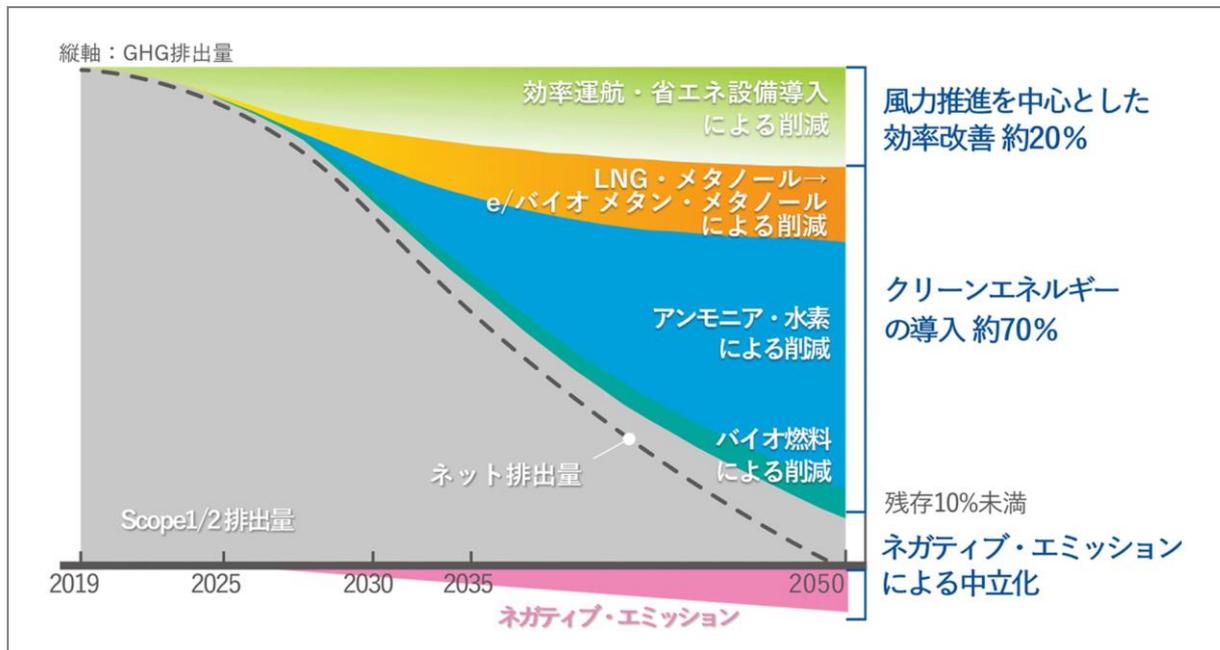
KPI&マイルストーン

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、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設置しました。



ネットゼロ・エミッションへのPathway

2050年ネットゼロに向けた温室効果ガス削減経路を具体的に、各取り組みの貢献度を定量的に示し、移行計画をより明確化しました。



5. ブルーボンドフレームワークの概要

「青い海から人々の毎日を支え、豊かな未来をひらきます」を企業理念とする当社グループは、海運業を中心に様々な社会インフラ事業を展開し、環境保全を始めとした変化する社会のニーズに技術とサービスの進化で挑むことをグループビジョンとしています。気候変動対策や、海洋の持続可能性の追求は、企業価値を向上させ、当社グループビジョンを実現するための中核となる取り組みです。当社は、これらの取り組みを促進すべく、ブルーボンドフレームワーク(以下「本フレームワーク」といいます)を策定し、本フレームワークに基づきブルーボンドによる資金調達を行います。本フレームワークは、以下の各種原則等に基づき、調達資金の使途、プロジェクトの評価及び選定のプロセス、調達資金の管理、及びレポーティングの4つの要素につき定めています。

適用される各種原則等

- グリーンボンド原則2021：GBP(ICMA)
- グリーンボンドガイドライン2022年版(環境省)
- A Practitioner's Guide for Bonds to Finance the Sustainable Blue Economy：SBEガイド(ICMA、IFC、UNEP FI、UNGC 及び ADB)
- Sustainable Blue Economy Finance Principles：SBEFP(UNEP FI)

II. ブルーボンドフレームワーク

1. 調達資金の使途

ブルーボンドによる調達資金は、下記の適格プロジェクトに係る新規支出又は既存支出へのリファイナンスに充当します。なお、リファイナンスの場合、ブルーボンドの発行から遡って36ヵ月以内に実施したプロジェクトへの支出に限定します。

<ブルー適格プロジェクト>

SBEガイド Blue Project Category	GBP グリーンプロジェクト 事業区分	適格プロジェクト
Marine Renewable Energy	再生可能 エネルギー	洋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)に係る 設備投資、研究開発、出資等を含む
		海洋温度差発電 ^{*1} に係る設備投資、 研究開発、出資等
Sustainable Marine Transport	クリーン輸送	ウインドハンタープロジェクト ^{*2} 等に係る 設備投資、研究開発等
	クリーン輸送 エネルギー効率	ウインドチャレンジャー ^{*3} 搭載船の 風力推進装置部分に係る 設備投資、研究開発等 効率運航に向けた取り組みに係る 設備投資等 PBCF ^{*4} 及びプロペラの導入、 換装に係る設備投資等
	陸上及び 水生生物の 多様性の保全	バラスト水処理装置 ^{*5} の導入に係る 設備投資等
	汚染防止 及び抑制	SOxスクラバー ^{*6} の導入に係る 設備投資等

※1 海洋温度差発電

海洋温度差発電(Ocean Thermal Energy Conversion、以下「OTEC」)とは、海面における表層の温水と深海の冷水の温度差を利用して発電を行う仕組みで、水深600m以深の海域から海洋深層水を汲み上げ、表層水との温度差でエネルギーを取り出すものです。気象に大きく左右されないため、24時間安定的に発電が可能で、発電量を予測できることが特徴です。さらに、発電で使用した海洋深層水でも十分低温であり、水質も変化しないため、水産や農業、空調利用など、様々な分野で二次利用することができ、持続可能な発電システムとして注目されています。OTECは、国内およびハワイや韓国、ナウル共和国などでも研究が進んでいるものの、まだ商用化には至っていない電源です。当社は、これまで海洋事業を通じて培った知見やノウハウ、およびサプライチェーンのネットワークを活かし、沖縄県海洋温度差発電実証試験設備の運営、モーリシャスにおけるOTEC実証要件適合性等調査、沖縄県久米島におけるOTEC実証事業等を通じて、国内外においてOTEC発電を早期に事業化することを目指します。



※2 ウインドハンタープロジェクト

『ウインドハンタープロジェクト』とは、洋上風エネルギーを利用する帆の技術と、この風エネルギーで造った水素による安定エネルギー活用技術を組み合わせた究極のゼロエミッション事業であり、その開発が脱炭素社会・水素社会の実現に向けた一歩となる事を目指しています。洋上風エネルギーを利用する帆の技術として、当社は、現在、ウインドチャレンジャープロジェクト^{※3(後述)}に取り組んでいます。『ウインドハンタープロジェクト』はこの帆の技術に加えて、帆走中に水中の発電タービンを用いて発電し、電気による水電解により生産した水素と、水素キャリア・燃料電池とを組み合わせ、弱風時の推進力を補って船の定時運航を目指す活用法、水素キャリアで貯蔵した水素を陸上消費向けに供給する活用を検討しているもので、いずれもGHGを一切排出させないゼロエミッション事業の実現を目指しています。



※3 ウインドチャレンジャー

ウインドチャレンジャーは、帆を利用し、再生可能エネルギーである風力を船の推進力に活用します。現在の大型商船は、推進力のほぼすべてを化石燃料に頼っていますが、帆の設置により、風力を直接推進力としてプラスすることで、スピードを変えることなく、化石燃料の使用量を抑えることができます。帆の設置、つまり、かつての帆船の技術を、現代の最新技術により最大進化させ有効活用することで、大型貨物船の燃料消費を抑え、GHG排出量を削減します。当社と株式会社大島造船所が共同開発した風力推進装置であり、第1船が2022年秋に運航開始しています。当該船においては、5%~8%のGHG排出量削減が見込まれています。



※4 PBCF

「PBCF」(Propeller Boss Cap Fins)はプロペラ後方に発生するハブ渦の損失エネルギーを回収することでプロペラ効率を改善させる装置で、燃費向上によって温室効果ガスの排出量を削減し、環境負荷軽減に寄与します。また、カナダ・バンクーバー港の環境プログラム“EcoAction Program”で、クジラなどの水中哺乳類の生態系に悪影響を及ぼすとされる「水中騒音」を低減する装置に認定され、「PBCF」搭載船に対する港費優遇措置が実施されており、海洋生物の環境保全にも貢献しています。



※5 バラスト水処理装置

バラスト水処理装置は、船舶が船体を安定させるために重しとして積み込む水(バラスト水)に含まれる微生物や細菌を適切に処理して越境移動による生態系への影響を軽減し、生物多様性保全に寄与する装置です。当社は、2017年9月のバラスト水管理条約発効に先立ち、2014年度にバラスト水処理装置を搭載する方針を決定し、2021年度には当社グループ保有船の91%に搭載を完了、2023年度中に100%への搭載を完了する予定です。

※6 SOxスクラバー

SOxスクラバーは、船舶の排気ガス中に含まれる硫黄酸化物(SOx)を除去し、汚染物質の排出を抑制する装置です。導入により国際海事機関(IMO)における船舶燃料油の硫黄分濃度に関する規制へ対応します。

ブルー適格プロジェクトが貢献するSDGs



2. プロジェクトの評価及び選定プロセス

2-1. 適格プロジェクトの選定プロセス

- 当社の経営企画部、環境・サステナビリティ戦略部、対象プロジェクト管轄部及び財務部が、必要に応じて、技術革新本部の助言を受けながら、選定プロセスに関与します。
- 当社の財務部が、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、技術革新本部及び対象プロジェクト管轄部等の助言を受けながら、前項「1.調達資金の使途」に定めた内容に従い、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ます。
- 当社の環境・サステナビリティ戦略部が、最新の環境ビジョンを軸に選定されたプロジェクトの適切性、適格性を検証し確認します。
- CFOが選定されたプロジェクトについて最終承認します。

2-2. 適格プロジェクトが環境に与えるネガティブな影響とその対処方法

2-2-1 想定されるリスク

- 洋上風力発電開発、海洋温度差発電開発及びバラスト水による海域生態系や海生生物への影響
- LNG、重油燃焼により排出されるCO₂による温室効果及びNO_xによる大気汚染

2-2-2 リスク緩和対策

- 洋上風力発電開発及び海洋温度差発電開発においては、海域調査や環境アセスメントの実施により、負の影響の抑制を図ります。また、バラスト水処理装置の搭載により、生態系への影響の軽減に努めています。
- 船舶の運航に際しては、2050年までのGHGネットゼロ・エミッション目標を掲げ、その達成に向けてロードマップを策定・公表し、クリーン代替燃料や省エネ技術の導入、効率運航の深度化等を進めています。
- その他、気候変動対策、大気汚染の防止及び海洋環境保全・生物多様性保護等を目的とした国際的な環境規制を遵守し、事業を通じて与える海洋及び地球環境への負のインパクトの最小化に努めています。

3. 調達資金の管理

3-1. 調達資金と資金の紐付方法

- ブルーボンドによる調達資金は、選定された適格プロジェクトに全額紐付けられます。

3-2. 調達資金の追跡管理の方法

- ブルーボンドによる調達資金は、当社財務部が適格プロジェクトへの充当状況を関連部署と共有した上で管理します。また、当社財務部は、ブルーボンドによる調達額と同額が適格プロジェクトに充当されるよう、定期的に追跡管理します。

3-3. 未充当資金の管理方法

- 未充当資金がある場合、現金又は現金同等物にて管理します。

4. レポーティング

ブルーボンド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、ブルーボンド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、当社ウェブサイトにて年次で開示します。

4-1. 資金充当レポーティング

- 適格プロジェクト毎の充当額
- 未充当額がある場合、その金額と充当方針

4-2. インパクト・レポーティング

適格プロジェクト	インパクト・レポーティング指標
洋上風力発電関連事業に係る設備投資、 研究開発、出資等 (SOVに係る設備投資、研究開発、出資等を含む)	<ul style="list-style-type: none">• 導入された洋上風力発電の基数及び発電容量• SOV等が導入された隻数及び主な仕様
海洋温度差発電に係る設備投資、 研究開発、出資等	<ul style="list-style-type: none">• プロジェクトの概要
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	<ul style="list-style-type: none">• プロジェクトの概要
ウインドチャレンジャー搭載船の 風力推進装置部分に係る 設備投資、研究開発等	<ul style="list-style-type: none">• ウインドチャレンジャー搭載隻数
効率運航に向けた取り組みに係る 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)	<ul style="list-style-type: none">• PBCF及びプロペラが導入された隻数• プロジェクト実施前と比較した省エネルギー効果(%)
バラスト水処理装置の導入に係る 設備投資等	<ul style="list-style-type: none">• バラスト水処理装置が導入された隻数• 処理されたバラスト水の量(mt/隻/年)
SOxスクラバーの導入に係る 設備投資等	<ul style="list-style-type: none">• SOxスクラバーが導入された隻数• プロジェクト実施前と比較したSOx排出削減率(%)

以上