

## ■ 目次

I.	はし	じめに	4
	1.	会社概要	4
	2.	商船三井グループの企業理念	4
	3.	本フレームワークの概要	5
п	. ク	<sup>・</sup> 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等に基づく開示事項	6
	1.	クライメート・トランジション戦略とガバナンス	6
		1-1. トランジション戦略について	6
		1-2. ガバナンスについて	11
	2.	ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ	12
	3.	科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略	13
	4.	実施の透明性	15
		4-1. 投資計画	15
		4-2. 負の外部効果と緩和	16
Ш	. 資	『金使途を特定する場合:グリーンボンド原則等に基づく開示事項	17
	1.	調達資金の使途	17
	2.	プロジェクトの評価及び選定プロセス	17
		2-1. 適格プロジェクトの選定プロセス	17
		2-2. 適格対象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	18
	3.	調達資金の管理	18
		3-1. 調達資金と資金の紐付方法	18
		3-2. 調達資金の追跡管理の方法	18
		3-3. 未充当資金の管理方法	18
	4.	レポーティング	19
		4-1. 資金充当レポーティング	19
		4-2. インパクト・レポーティング	19

IV.	資金使途を特定しない場合: サステナビリティ・リンク・ボンド原則等に基づく開示事項	20
	1. KPIの選定及びSPTsの測定	20
	2. 債券及びローンの特性	.21
	3. レポーティング	.21
	4. 検証	.21

## 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隻に及ぶ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為に、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. 本フレームワークの概要

次世代の地球に生きるすべての生命のために、当社グループは、ステークホルダーとの共創を通して環境課題の解決に取り組みます。海洋環境保全、生物多様性保護、大気汚染防止などの重要課題に加え、とりわけ喫緊の対応が求められる気候変動対策においては、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、人・社会・地球のサステナブルな発展に貢献します。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」といいます)は、当社グループの「2050年ネットゼロ・エミッション」に向けた戦略と、そのための資金調達の枠組みを、以下の各種原則等に基づき策定したものであり、当社及び当社グループは、本フレームワークに基づき以下のファイナンスを実行します。これらのサステナブルファイナンスの活用を通じ、当社及び当社グループはネットゼロ・エミッション達成を目指します。

## 適用又は参照される各種原則等

- 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2023 (国際資本市場協会(以下「ICMA」といいます))
- 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2021年5月版 (金融庁・経済産業省・環境省)
- グリーンボンド原則2021(ICMA)
- ・ グリーンローン原則2023(ローン市場協会(LMA)、アジア太平洋地域ローン市場協会(APLMA) 及びローンシンジケーション&トレーディング協会(LSTA)(以下「LMA等」といいます))
- ・ グリーンボンドガイドライン2022年版(環境省)
- ・ グリーンローンガイドライン2022年版(環境省)
- ・ サステナビリティ・リンク・ボンド原則2023(ICMA)
- ・ サステナビリティ・リンク・ローン原則2023(LMA等)
- サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン2022年版(環境省)
- ・ サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン2022年版(環境省)

## 本フレームワークに基づき実行されるファイナンスの種類

- グリーンファイナンス(グリーンボンド/ローン)
- ・トランジションファイナンス(資金使途特定型(トランジションボンド/ローン) 及び資金使途不特定型(トランジション・リンク・ボンド/ローン))

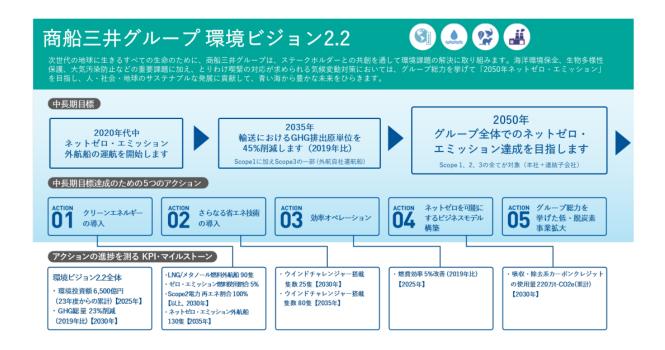
# Ⅱ. クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針等に基づく開示事項

## 1. クライメート・トランジション戦略とガバナンス

## 1-1. トランジション戦略について

当社は、2023年度からの経営計画として2035年度をゴールとする「BLUE ACTION 2035」を策定しました。「BLUE ACTION 2035」では、2021年4月に見直したグループビジョンを"2035年のありたい姿"と位置付け、その実現に向けた13年間の経営計画となります。従来の経営計画である「Rolling Plan 2022」とサステナビリティ計画である「MOL Sustainability Plan」それぞれの要素を融合させ、当社のサステナビリティ経営の性格をより強く表現しています。

当社は、経営計画の遂行がサステナビリティ課題の解決に繋がり、それが企業価値を向上させるとの考えのもと、「BLUE ACTION 2035」に、サステナビリティ課題(マテリアリティ)への取り組みを組み込んでいます。2050年までのネットゼロ・エミッション達成を目指し、マテリアリティの1つである『海洋・地球環境の保全』における目標とアクションを示すものとして、パリ協定の1.5度目標に即した具体的なロードマップを定めた「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。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を環境ビジョン2.2として示しています。環境ビジョン2.2で示している2050年ネットゼロ及び2030年GHG総量23%削減(2019年比)は、IMOの目標水準と整合しています。商船三井グループはこれらの目標を達成するために必要なGHG削減経路「ネットゼロへのpathway」を策定しており、本トランジションローンのKPI・SPTである2035年排出原単位45%減(2019年比)も、当該GHG削減経路上にあります。当社では、これらの目標達成のために必要な具体的な5つのアクション、及びそれらの進捗を図るKPIを設定することで、削減施策推進の実効性を高めています。



## 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(当社グループの外航自社運航船)
2050年	<ul><li>・ 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><li>・ スコープ1、2、3の全てが対象(当社グループ全体(連結範囲))</li></ul>

## 中長期目標達成のための5つのアクション

光上山夕	White = +vm		
	詳細		
— <sub>アクション</sub> 1 クリーンエネルギー の導入	<ul> <li>・炭素集約度の高い重油の使用を段階的に廃止し、低・脱炭素燃料にシフトします。</li> <li>・船の種類や航路によって適した燃料が異なるとの想定のもと、様々な燃料の導入検討を開始しています。</li> <li>・代替燃料船の整備のみならず、燃料調達の面でも着実に取り組みを推進します。</li> </ul>		
ーアクション2 さらなる 省エネ技術の導入	<ul> <li>今から取り組むことができ、クリーンで無尽蔵のエネルギーである「風」の活用に注力します。</li> <li>ウインドチャレンジャー**1を旗印として、船舶における風力利用のリーディング・ポジションを狙います。</li> <li>効率オペレーションの推進(DarWINプロジェクト**2)により燃費効率を高め、足元からできるGHG排出量削減を追求します。</li> <li>自社からの排出削減に全力で取り組むことに加え(アクション1,2,3)、それらのアクションの実効性を高めていくために、ネットゼロを可能にする「仕組みづくり」が重要な意味を持ちます。</li> <li>そのため当社は、アクション「4」として、以下のような多様な取り組みを進めています。</li> <li>ネガティブ・エミッションへの取り組み**3</li> <li>カーボンプライシング*4への適切な対応</li> <li>政策決定者及び業界団体への関与</li> <li>国際イニシアチブへの参加</li> <li>バリューチェーンパートナーとの協業</li> </ul>		
ーアクション3 効率オペレーション			
<ul><li>アクション4</li><li>ネットゼロを 可能にする ビジネスモデル構築</li></ul>			
<ul><li>アクション5</li><li>グループ総力を</li><li>挙げた低・脱炭素</li><li>事業拡大</li></ul>	<ul> <li>世界のエネルギーシフトの波をとらえ、上流から下流までクリーンエネルギーのサプライチェーンに貢献する "海洋クリーンエネルギー事業"へのトランスフォーメーションを目指します。</li> <li>海洋クリーンエネルギー事業の全体像</li> <li>アンモニア 水素 風力活用 その他</li> <li>アンモニア 水素 風力活用 その他</li> <li>学上風力発電 / 海洋温度差発電事業 液化CO2運搬船(CCUS事業)</li> <li>アンモニア生産・供給フロジェクトへの 明ら パンター 供給事業 クリーンメタン生産・供給・輸送事業 クリーンメタン生産・供給・輸送事業 クリーンメタン生産・供給・輸送事業 クリーンメタン生産・供給・輸送事業 クリーンメタノール生産・供給・輸送事業 クリーンエネルギーを アンモニア FSRU (深体式が高・再ガス化設備) アンモニア FSRU (深体式が高・再ガス化設備) LNG燃料件給船 LNG燃料件給船 LNG燃料件給船</li> <li>アンモニア FSRU (深体式が高・再ガス化設備) LNG燃料件給船 LNG燃料件給船</li> <li>アンモニア FSRU (深体式が高・再ガス化設備) LNG燃料件給船 LNG燃料件給船</li> </ul>		
	活かす 使用 港湾における使用 代替燃料船の導入 アンモニア燃料船 水素燃料船 "ウインドチャレンジャー"		

- ※1 当社と、株式会社大島造船所(代表取締役社長:平 賀英一、本社:長崎県西海市)が開発した風力推進 装置であり、第1船が2022年秋に運航開始してい ます。第1船においては、5%~8%のGHG排出量 削減が見込まれています。s
- ※2 Digital Approach to Reduce GHG With Integrated Networkを指し、具体的な取り組みとして、最適運航の追求、省エネ技術/機器への積極投資と搭載、他社との協業による確実な推進、コンソーシアム(ブルー・ヴィスビー・コンソーシアム)への参画を推進しています。

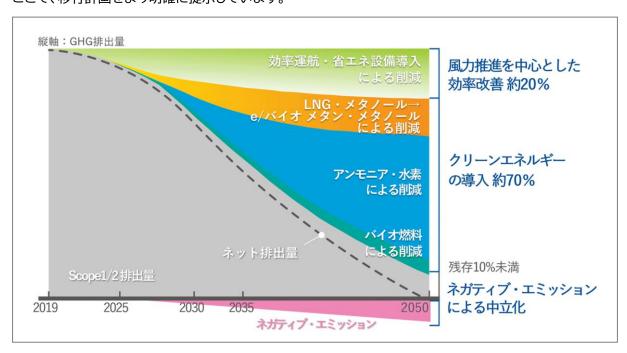
## ウインドチャレンジャー搭載の船体写真



- ※3 ネガティブ・エミッションとは、大気中のCO₂を除去・貯留することを指し、森林などの自然界のCO₂吸収 を増やす自然ベースのものと、化学工学的技術を使って大気中からCO₂を除去する技術ベースのものに 二分されます。当社は、自然ベースのものとして、マングローブ再生・保全プロジェクト等、技術ベースのも のとして、共同購買による市場創出への取り組み等を積極的に進めています。
- ※4 外航海運では2020年代中にカーボンプライシングが導入される見込みです。当社では、船の脱炭素のために真に有効な制度導入を実現すべく、業界団体や規制当局との対話を進め、リーディング・カンパニーとしての責務を果たすとともに、インターナルカーボンプライシングの導入やEU-ETSへの対応といったカーボンプライシングへの適切な対応を進めています。

## 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具体的な削減経路は下記の通りです。各取り組みの貢献度を定量的に示すことで、移行計画をより明確に提示しています。

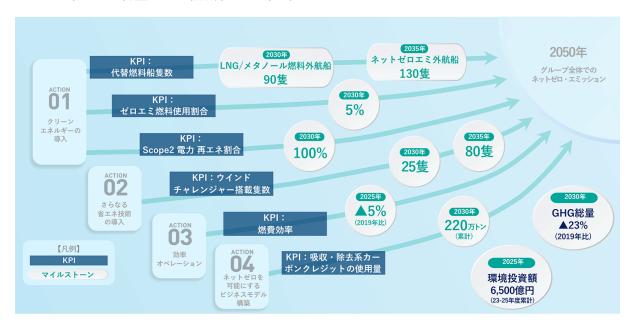


- ※ 対象範囲: 当社グループ全体(連結範囲)における、スコープ1、2、3の全てが対象。
- ※ ネットゼロ目標年(2050年)においては、残存するグロス排出量に対してネガティブ・エミッション数量によるオフセットを行い、ネット排出量を算出します。但し、それ以前の年限における毎年の排出量の算出にあたっては、グロス排出量を使用することとし、ネガティブ・エミッションによるオフセットは行いません。

## 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下記の通り、設置しています。また、環境ビジョン2.2全体に係るKPI・マイルストーンとして、以下を設定しています。

- 2025年、環境投資額 6,500億円(2023年度からの累計)
- 2030年、GHG総量 23%削減(2019年比)



「環境ビジョン2.2」に定めるネットゼロ・エミッションに向けた中長期目標は、国際海事機関(IMO)の GHG削減戦略、国土交通省の定める「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」及び「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」のロードマップに整合する内容です。

当社は、経営計画の策定にあたり、IEA「World Energy Outlook 2021(WEO2021)」のNet Zero Emission by 2050 Scenario(NZE)、Sustainable Development Scenario(SDS)、及びStated Policies Scenario(STEPS)等を用いたシナリオ分析を実施しています。その上でパリ協定の1.5℃目標と整合的な移行計画の実施を進めています。

当社のトランジション戦略の実行において、「公正な移行」にかかる追加的対応が必要となる分野は現在のところ想定されません。また、トランジション戦略の実行により想定される気候変動以外の影響については、適切な緩和策を実施し、戦略全体を通じてSDGs達成に寄与することを目指します。

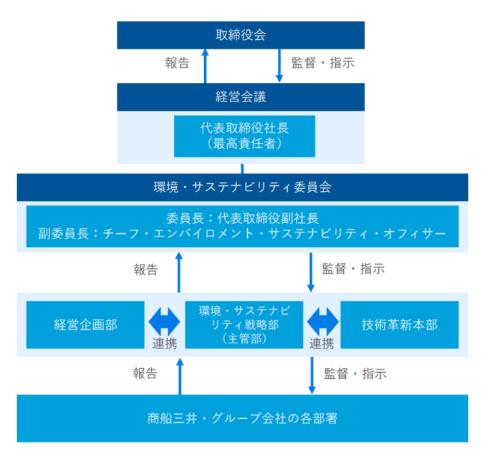
## 1-2. ガバナンスについて

当社は、代表取締役社長を最高責任者とした環境マネジメント体制を構築し、気候変動対策はもちろん、自然資本/生物多様性も含め、環境に関する取り組みについては、経営会議の下部機関である環境・サステナビリティ委員会を中心に審議を行っています。

環境に関する取り組みへの監督責任は取締役会が負い、特に重要な事項は取締役会での決議を経て決 定しています。

また、CEO及びCESO(チーフ・エンバイロメント・サステナビリティ・オフィサー)をはじめ各業務執行取締役の長期目標貢献変動報酬(全体の20%)の評価の一部に、気候変動への対策状況やその他サステナビリティに関する取り組みの進捗度合を反映させています。

環境・サステナビリティ委員会では、環境・サステナビリティ戦略部を主管部署として、TCFDのシナリオ 分析による気候変動のリスク・機会への対応状況について、定期的に対応状況をモニタリングし、長期的 な視点で当社事業への影響を確認し、中長期的な環境目標の策定に加え、その達成状況や環境・エミッションフリー事業の推進も担っています。



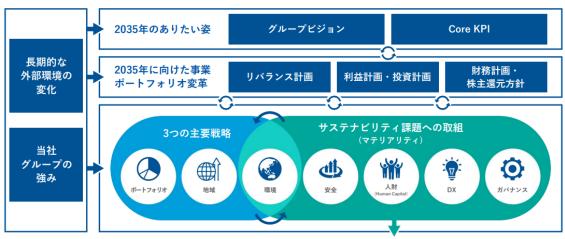
(2023年4月末時点)

## 2. ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ

当社グループは、「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ています。また、「海洋・地球環境の保全」をサステナビリティ課題(マテリアリティ)の一つに掲げています。環境課題への取り組み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に中核をなすものです。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ー丸となって進めてまいります。

## BLUE ACTION 2035の見取り図

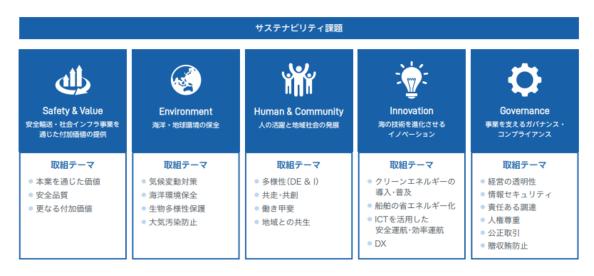
「Rolling Plan 2022」から継承する「3つの主要戦略」に加えて、その基盤整備にもあたる「サステナビリティ課題への取組」のうちの最重要5項目を「BLUE ACTION 2035」の中心に据えています。



より具体的な行動計画 MOL Sustainability Plan (MSP)

## サステナビリティ課題(マテリアリティ)

5つの「サステナビリティ課題」(マテリアリティ)は、環境や社会が当社グループに与える影響だけでなく、 当社グループが環境や社会に与える影響の2側面(ダブルマテリアリティ)を意識して特定しています。こ のうち「海洋・地球環境の保全」においては、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 (海洋環境汚染、大気汚染、生物多様性の阻害、気候変動等)を最小化し、世界中の人々が暮らす地球を持 続可能なものとすることを目指しています。達成に向け様々な地球環境への負荷低減をグループー丸と なって進めるべく、「環境ビジョン2.2」に具体的な目標や取り組み方針を定めています。



## ■ 3. 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略

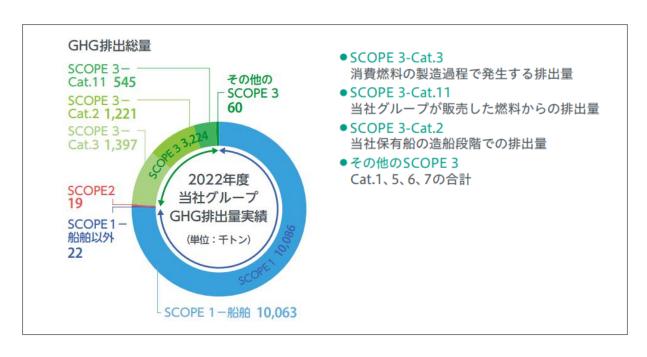
当社グループのGHG排出削減に向けた目標として、以下の目標を掲げています。中期目標及び短期目標は、長期目標として掲げる2050年ネットゼロ・エミッションの達成を目指すための目標として立てられたものであり、ネットゼロ・エミッションを達成するために必要かつ実現可能なGHG排出削減量を踏まえて目標値を算出・設定しています。

- 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\*1
- 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)<sup>※2</sup>
- 短期目標:GHG排出原単位1.4%/年削減(2019年を起点として毎年)<sup>※3</sup>
- ※1 当社グループ全体(連結範囲)における、スコープ1、2、3の全てが対象。
- ※2 当社グループの外航自社運航船における、スコープ1及びスコープ3の一部が対象。スコープ2に関しては、環境 ビジョン2.2の中で2030年マイルストーンを策定済。
- ※3 当社グループの外航自社運航船における、スコープ1及びスコープ3の一部が対象。2030年までの平均値を踏まえて算出。



なお、2022年度の当社グループのGHG排出量は、13,330千トン(うち、スコープ1 10,086千トン、スコープ2 19千トン、スコープ3 3,224千トン)です。

- ※ 集計範囲はスコープ1、2、3全て当社及び主要な国内外の連結会社(連結売上高に対するカバー率:97%)
- ※ スコープ1: 主に船舶燃料の燃焼を起源としたCO<sub>2</sub>、
  - スコープ2: 主に電力起源のCO2、
  - スコープ3: 主に使用した燃料の精製時のGHG排出や購入した資本財、 船用品等が製造される時のGHG排出などで構成。



当社はパリ協定の1.5℃目標と整合的な移行計画の実施を基本方針としており、「環境ビジョン2.2」において掲げる中長期目標は、2023年に改訂された国際海事機関(IMO)のGHG削減戦略に整合する内容です。

また、当社の中長期目標達成のための5つのアクションや、アクションの進捗を測るKPI・マイルストーンは、国土交通省の定める「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」や「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」のロードマップに整合しています。

当社では、2050年までの超長期の射程でTCFDの枠組みを活用したシナリオ分析を実施し、気候変動により想定される様々なリスクや機会を把握した上で、分析したシナリオと整合性のとれた経営計画を策定し、気候変動影響を事業戦略へと落とし込んでいます。具体的には、2050年度をターゲットとして、「2.6℃シナリオ」、「2℃以下シナリオ」、「1.5℃シナリオ」の3つのシナリオを想定しています。また、物理リスクの検証においては、より温度上昇想定の高いシナリオを使用し(3.0℃以上の上昇を想定、RCP7.0相当)、厳しい条件下におけるリスク分析を行っています。

## シナリオ分析において参照した外部シナリオ

2.6℃シナリオ:

各国・機関が既に公表済みの政策を実現させるシナリオで、IEA「World Energy Outlook 2021 (WEO2021)」のStated Policies Scenario(STEPS)と整合。

2℃以下シナリオ:

世界がSDGsの価値観実現のために協調し、気候変動対策が大きく進展するシナリオ。 IEAのSustainable Development Scenario(SDS)と整合。

1.5℃シナリオ:

世界全体で2050年までにネットゼロ・エミッションが達成されるシナリオ。 IEAのNet Zero Emission by 2050 Scenario(NZE)と整合。

・上記に加え、物理リスクの検証においてはRCP7.0を参照。

## 4. 実施の透明性

## 4-1. 投資計画

当社は、2023-25年度の3年間で環境課題解決に向け、計6,500億円規模の投資を計画しています。6,500億円のうち①自社からのGHG排出削減のために3,500億円、②低・脱炭素エネルギー事業拡大のために3,000億円を投資する予定です。

## 環境課題解決に向けた投資計画



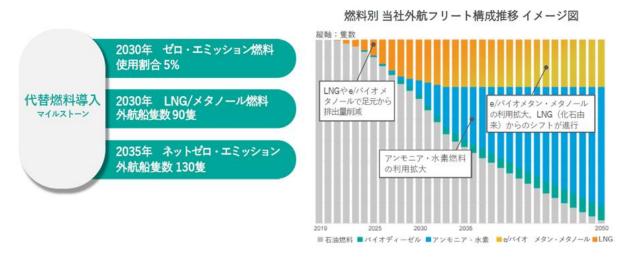
また、当社はTCFDの枠組みを活用したシナリオ分析を実施し、各シナリオが実現した場合の当社事業への定量的な影響についても評価しています。中でも当社事業へ影響を与えると考えられる、荷動き変化、燃料費、炭素税、代替燃料船の導入及び新規事業機会に着目して評価を行い、「環境ビジョン2.2」で掲げた移行計画が適切な緩和策として機能し、十分なレジリエンスを発揮できることを検証しています。

シナリオ分析で抽出されたリスク・機会(特にインパクトが大きいと想定される項目)





クリーンな代替船舶燃料の普及に伴い、重油等の石油系燃料油を使用する船舶の新造船は減少します。当社においては、省エネ技術の導入や効率オペレーションによる削減を進めながら、今すぐ活用可能な低排出船舶燃料であるLNG燃料やメタノール燃料への移行を足許から積極的に進め2030年にLNG/メタノール燃料外航船90隻を導入、アンモニアや水素といった将来のゼロエミッション燃料の安定供給体制の確立に向けた進捗に合わせ、2035年までにネットゼロ・エミッション外航船130隻の導入を実施する計画です。



## 4-2. 負の外部効果と緩和

現時点で、当社のトランジション戦略による追加的な負のインパクトは想定していません。

但し事業実施においては、法令・条例等を遵守するとともに、ICTを活用した運航船の安全航海・環境 負荷低減への取り組み、ウインドチャレンジャーや新技術の導入に積極的に取り組んでいく予定である他、 気候変動以外にも、SOxなど大気汚染物質の排出削減、生物多様性保護、安全運航の徹底等、地球環境 への負荷低減に様々な面から取り組んでいます。

## ┃Ⅲ. 資金使途を特定する場合:グリーンボンド原則等に基づく開示事項

## 1. 調達資金の使途

サステナブルファイナンスによる調達資金は、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、サステナブルファイナンスの実行から遡って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。

## <グリーン/トランジション適格プロジェクト> ※印はグリーン適格プロジェクト

アクション	主に想定される適格プロジェクト
1 クリーンエネルギー の導入	<ul> <li>LNG/メタノール燃料船に係る設備投資、研究開発、出資等</li> <li>ゼロエミッションと認められる燃料を使用することができる機関を持った船に係る設備投資、研究開発、出資等*</li> <li>再エネ電力導入に係る設備投資等*</li> </ul>
2 さらなる省エネ技術 の導入	<ul><li>・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</li><li>・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</li></ul>
3 効率オペレーション	<ul> <li>既存船に換装する省エネ/</li> <li>環境保全技術・機器に係る設備投資、研究開発等</li> </ul>
ネットゼロを 4 可能にする ビジネスモデル構築	・ネガティブ・エミッションへの取り組みに係る大気中からCO₂を除去・ 貯留するプロジェクトへの投資等 <sup>※</sup>
グループ総力を 5 挙げた低・脱炭素 事業拡大	<ul> <li>・アンモニア・水素サプライチェーン構築に係る設備投資、研究開発、 出資等</li> <li>・洋上風力発電関連事業に係る設備投資、研究開発、出資等*</li> <li>・CCS/CCUSプロジェクトに係る設備投資、研究開発、出資等*</li> <li>・海洋クリーンエネルギー事業に係る設備投資、研究開発、出資等*</li> </ul>

## 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、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

#### 2-2-1 想定されるリスク

- 洋上風力発電開発、海洋クリーンエネルギー事業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NOxによる大気汚染
- 事故の発生
- 船員・従業員・下請け業者の人権リスク

#### 2-2-2 リスク緩和対策

- 洋上風力発電事業及び海洋クリーンエネルギー事業においては、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。
- 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。
- 安全運航に関する目標・KPI・アクションプランを設定し安全品質を追求するとともに、緊急対応 訓練や検船活動の他、保安リスクへの対応を行っています。また当社グループ全体の安全方針 「安全ビジョン」と、具体的な行動計画「SAFETY ACTION 1.0」を策定予定です。
- 人権デューデリジェンスを実施し、当社グループのバリューチェーン上の人権課題の実態把握及 び改善に向けた取り組みを強化すべく、書面調査や現場へのヒアリング等を進めています。

## === 3. 調達資金の管理

## 3-1. 調達資金と資金の紐付方法

サステナブルファイナンスによる調達資金は、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

• サステナブルファイナンスによる調達資金は、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、サステナブルファイナンス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

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、当社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。

## 4-1. 資金充当レポーティング

- アクション毎の充当額
- ・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

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・レポーティング 指標 <sup>※</sup>
1 クリーンエネルギー の導入	<ul> <li>LNG/メタノール燃料船に係る設備投資、研究開発、出資等</li> <li>ゼロエミッションと認められる燃料を使用することができる機関を持った船に係る設備投資、研究開発、出資等</li> <li>再エネ電力導入に係る設備投資等</li> </ul>	<ul> <li>LNG/メタノール燃料船 隻数</li> <li>ゼロエミッション外航船 隻数</li> <li>重油を燃料とした場合と比較した CO<sub>2</sub>排出削減率(%)</li> <li>電力の再エネ割合(%)</li> </ul>
2 さらなる省エネ技術 の導入	<ul><li>・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</li><li>・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</li></ul>	<ul><li>ウインドチャレンジャー搭載船 隻数</li><li>ローターセイル等搭載船 隻数</li><li>風力推進装置の概要</li></ul>
3 効率オペレーション	<ul> <li>既存船に換装する省エネ/環境保 全技術・機器に係る設備投資、研究 開発等</li> </ul>	<ul><li>燃費効率 (メガジュール/トンマイル)</li></ul>
ネットゼロを 4 可能にする ビジネスモデル構築	<ul> <li>ネガティブ・エミッションへの取り 組みに係る大気中からCO₂を除去・貯留するプロジェクトへの投資 等</li> </ul>	<ul><li>・吸収・除去系カーボンクレジット使用量(トンCO<sub>2</sub>)</li></ul>
グループ総力を 5 挙げた低・脱炭素 事業拡大	<ul> <li>アンモニア・水素サプライチェーン構築に係る設備投資、研究開発、出資等</li> <li>洋上風力発電関連事業に係る設備投資、研究開発、出資等</li> <li>CCS/CCUSプロジェクトに係る設備投資資金、研究開発、出資等</li> <li>海洋クリーンエネルギー事業に係る設備投資、研究開発、出資等</li> <li>海洋クリーンエネルギー事業に係る設備投資、研究開発、出資等</li> </ul>	<ul> <li>アンモニア・水素サプライチェーン 構築に向けた取り組みの概要</li> <li>洋上風力発電設備の発電容量 (MW)</li> <li>CCS/CCUSプロジェクトの概要</li> <li>海洋クリーンエネルギー事業の 概要</li> <li>海洋クリーンエネルギーによる発 電容量(MW)</li> </ul>

※ 適格プロジェクトの内容に応じて、適切な指標を採用することとします。

## IV. 資金使途を特定しない場合: サステナビリティ・リンク・ボンド原則等に基づく開示事項

## 1. KPIの選定及びSPTsの測定

2050年ネットゼロ・エミッションの実現に向けた取り組みへのコミットメントを示すため、トランジション・リンク・ファイナンス実行の際、当社はIMOの目標水準と整合するかたちで、環境ビジョン2.2に掲げる中長期目標である以下のKPI及びSPTを採用します。

KPI	輸送におけるGHG排出原単位(当社グループの外航自社運航船における、 スコープ1及びスコープ3の一部)単位:gram-CO₂e/ton-mile
SPT	2035年までに45%削減(2019年比)

## **KPIについて**

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は右記の計算式で算出されます。

GHG排出量(gram-CO2e)

輸送貨物量(トン)×航走距離(マイル)

全社平均値は、環境ビジョン2.2に定める、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: セグメントごとに対基準年比の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排出量は当社グループの外航自社運航船における、燃料の燃焼段階の排出(スコープ1)と燃料の製造段階の排出(スコープ3/カテゴリー3)の一部を対象としています。

## SPTについて

トランジション・リンク・ファイナンスの際には、上記に記載したSPTとは別に、ファイナンス期間等を考慮したマイルストーンSPTsまたは年次SPTsを定めることがあります。トリガー判定が2035年以降となる場合、ICMA Guidance Handbook(2022)に示される範囲目標、動的目標及びベンチマーク目標の活用等により、野心性が維持されるSPTを設定します。適用するSPTの数値及びSPTの判定日については、KPI及びSPTの定義等と併せて、本フレームワークに基づくトランジション・リンク・ファイナンスの都度、債券の法定開示書類もしくはローンの契約書等にて開示します。

## 2. 債券及びローンの特性

SPTの達成状況により、本フレームワークに基づき発行されるトランジション・リンク・ファイナンスの債券及びローンの財務的・構造的特性が変化する予定です。財務的・構造的特性の変化としては、①利率のステップ・アップ/ステップ・ダウン、②寄付が含まれますが、これらに限りません。その内容については、本フレームワークに基づくトランジション・リンク・ファイナンスの都度、債券の法定開示書類又はローンの契約書等において具体的に特定します。

## ① 利率のステップ・アップ/ステップ・ダウン

SPTの達成状況の判定は年次で行います。SPTが判定日において未達成の場合、トランジション・リンク・ファイナンス実行時に定める期間において、トランジション・リンク・ファイナンス実行時に定める年率分、利率が上昇します。SPTが判定日において達成された場合、トランジション・リンク・ファイナンス実行時に定める期間において、トランジション・リンク・ファイナンス実行時に定める年率分、利率が低下します。利率のステップ・アップ及びステップ・ダウンの何れか又は両方を設定します。

## 2 寄付

SPTが判定日において未達成の場合、償還日/返済日までに本フレームワークに基づくトランジション・リンク・ファイナンスによる調達額に対して、債券の法定開示書類又はローンの契約書等において定める割合に応じた額を、環境保全活動を目的とする公益社団法人、公益財団法人、国際機関、自治体認定NPO法人、地方自治体やそれに準じた組織に対して寄付します。

また、本トランジション・リンク・ファイナンス実行時点で予見し得ない状況(重要なM&A活動、規制等の制度面の大幅な変更、又は異常事象の発生等)が発生し、KPIの定義やSPTの設定を変更する必要が生じた場合、当社は適時に変更事由や再計算方法を含む変更内容を開示する予定です。また、SPTの達成が一時的に未達となる合理的な事由がある場合、債券及びローンの特性変化を見送る場合があります。

## **3.** レポーティング

当社は設定したKPIのSPTに対する達成状況について、以下の内容を当社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。

- KPIの実績
- 重要な情報更新等(SPTs達成に影響を与える可能性のある情報)
- ・寄付を行った場合には、寄付先の名称、選定理由、寄付額及び寄付実施予定時期

## 4. 検証

当社は設定したKPIに対するSPTの達成状況について、独立した第三者から検証報告書を取得します。 取得した検証報告書は、年次で、当社ウェブサイトにて開示(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。

以上