

JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価
by Japan Credit Rating Agency, Ltd.

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりクライメート・トランジション・ファイナンス本評価の結果を公表します。

株式会社商船三井のトランジション・ローン に対して本評価 Green 1(T)を付与

評価対象	： 株式会社商船三井 トランジション・ローン
分類	： 長期借入金
貸付人	： 株式会社日本政策投資銀行、三井住友信託銀行株式会社、株式会社三井住友銀行をトランジション・ストラクチャリング・エージェントとするシ・ローン団
借入額	： 非開示
実行日	： ①2021年9月（予定） ②2021年9月（予定）
最終返済日	： ①LNG燃料フェリー（1隻目）竣工後15年後の月応当日（予定） ②LNG燃料フェリー（2隻目）竣工後15年後の月応当日（予定）
返済方法	： スケジュール返済
資金使途	： 新造LNG燃料内航フェリー2隻の建造資金

<クライメート・トランジション・ファイナンス本評価結果>

総合評価	Green 1(T)
グリーン/トランジション性評価（資金使途）	gt1
管理・運営・透明性評価	m1

第1章: 評価の概要

【会社概要】

株式会社商船三井（商船三井）は 1884 年創業と長い業歴を有する総合海運会社である。1999 年に大阪商船三井船舶とナビックラインが合併し、現在の業容となった。ドライバルク船による鉄鉱石や穀物などのドライカーゴ輸送や、油送船・LNG 船など資源エネルギー輸送を中心とした多様な船種により世界最大級の船隊を構築し、国内外で多くの優良顧客を有する。2018 年にはグリーンボンド、2019 年にはサステナビリティボンドを発行したほか、グリーンローンによる調達も行うなど、サステナビリティファイナンスによる資金調達に積極的に取り組んでいる。2020 年度の同社および連結子会社の事業セグメント別売上高は、「ドライバルク船事業（22%）」、「エネルギー輸送事業（28%）」、「製品輸送事業（40%）」、「関連事業（10%）」からなっている。船体構成比率は、総隻数 809 隻のうち、ドライバルク船が 39%、油送船が 22%、LNG 船が 14%、自動車船が 12%、コンテナ船が 8%、その他 6%の構成である。

【環境方針の概要】

商船三井は、2021 年 6 月、世界に先駆けて総合海運会社として初めて、2050 年にカーボンニュートラルを目指す環境戦略「環境ビジョン 2.1」を発表した。

商船三井グループ 環境ビジョン2.1

次世代の地球に生きるすべての生命のために、商船三井グループは、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めます。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・地球の持続可能な発展に貢献して、青い海から豊かな未来をひらきます。

気候変動対策 	海洋環境保全 	生物多様性保護 	大気汚染防止 
--	--	--	--

中長期目標

①2020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	②2035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 [※] ）	③2050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
-----------------------------------	---	---------------------------------------

※SBT海運用ガイドンスに沿った認証を取得する方針

（出所：商船三井グループ環境ビジョン 2.1 説明資料）

商船三井は、TCFD に則ったリスク分析を行い、当社の GHG 削減目標を算定する際のベースとしているほか、SBT¹認証取得を前提として中長期目標を設定している。このことから、科学的根拠を有した野心的な環境目標であると JCR では評価している。

【評価対象の概要】

今般の評価対象は、商船三井の子会社であるフェリーさんふらわあ社が運航する、内航船としては初の LNG 燃料フェリー 2 隻の建造資金である。本船は、商船三井が初めて手掛けた大阪 - 別府航路という 100 年以上の歴史を有する伝統ある航路に就航の予定である。本船の特徴としては、LNG 燃料であることから、硫黄酸化物の排出量がほぼゼロに押さえられているほか、国内の省エネルギー格付の最高評価 5 つ星を獲得しており、重油専焼フェリーに比して 20%以上の CO₂ 削減効果が見込まれる。また、モーダルシフトによる同地域の運輸セクターの脱炭素を促すため、移動手段のためのフェリーとしての仕様からカジュアルクルーズとして船旅を楽しめる仕様とし、個人利用客の拡大を図っているほか、貨物輸送の効率化の

¹ Science Based Targets。パリ協定に整合する企業の温室効果ガス排出削減目標。

観点から、トラック積載可能台数を現行船と比較してほぼ 1.5 倍に拡大している。以上より、本資金使途は内航海運の脱炭素化や対象地域のモーダルシフトに貢献していると JCR は評価している。

【トランジション戦略に係る妥当性と本船の貢献度】

JCR は、本トランジション・ローンが、国際資本市場協会が 2020 年 12 月に公表した Climate Transition Finance Handbook でトランジション・ファイナンス及び金融庁・経済産業省・環境省が公表したクライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針で求められる 4 要素全てについて適切に設定され、開示がなされている（なされる予定である）ことを確認した。

【管理体制と透明性】

JCR は、資金使途の選定基準が資金使途を特定したクライメートトランジションファイナンスのものとして適切であること、関係各部署及び経営陣が選定プロセスに適切に関与していることを確認した。調達した資金の充当計画、追跡管理体制及びレポーティングは適切に計画がなされている。以上より、JCR は本借入金による調達資金に係る管理・運営体制が適切であり、透明性も確保されていると評価している。さらに、組織の環境への取組みについては、経営陣が環境問題を重要度の高い優先課題として位置付け、2021 年 6 月に策定した環境ビジョン 2.1 では、世界でもまだ例の少ない海運業界における 2050 年カーボンニュートラルの目標をいち早く打ち出し、その実現に向けた体制整備や投資計画を立てていることを確認した。これより、組織の環境への取組みについても先進性と野心度があり、経営陣のコミットメントが明確であると評価している。

これらの結果、JCR は本トランジション・ローンについて、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン/トランジション性評価（資金使途）」の本評価を“gt1”、「管理・運営・透明性評価」の本評価を“m1”とし、「JCR クライメート・トランジション・ファイナンス本評価」を“Green 1 (T)”とした。評価結果については次章で詳述する。本借入金は、「グリーンローン原則²⁾」、「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³⁾」、「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⁴⁾」「グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン⁵⁾」において求められる項目について、基準を満たしていると考えられる。

²⁾ LMA (Loan Market Association), APLMA (Asia Pacific Market Loan Association), LSTA (Loan Syndications and Trading Association) Green Loan Principle 2021 <https://www.lma.eu.com/>

³⁾ ICMA Climate Transition Finance Handbook <https://www.icmagroup.org/assets/documents/Regulatory/Green-Bonds/Climate-Transition-Finance-Handbook-December-2020-091220.pdf>

⁴⁾ 金融庁、経済産業省、環境省 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）
<https://www.meti.go.jp/press/2021/05/20210507001/20210507001-1.pdf>

⁵⁾ 環境省 グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン
<http://www.env.go.jp/press/files/jp/113511.pdf>

第2章：各評価項目における対象事業の現状とJCRの評価

評価フェーズ1：クライメート・トランジション評価

JCRは評価対象について、以下に詳述する現状およびそれに対するJCRの評価を踏まえ、本借入金の資金使途の100%が、グリーンプロジェクトおよび/または気候変動の緩和のための移行段階において実施する環境改善効果プロジェクト(クライメート・トランジション・プロジェクト)であると評価し、評価フェーズ1:クライメート・トランジション評価は、最上位である『gt1』とした。

1. 評価の視点

本項における確認事項

- ✓ 調達資金が明確な環境改善効果をもたらすグリーンプロジェクトおよび又は移行段階において実施する環境改善効果を有するプロジェクト(クライメート・トランジション・プロジェクト)に充当されるか
- ✓ 資金使途において環境へのネガティブな影響が想定される場合に、その影響が社内の専門部署または外部の第三者機関によって十分に検討され、必要な回避策・緩和策が取られているか
- ✓ 借入人は、ICMAのクライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック(CTFH)が定める4要素を満たしているか
- ✓ 資金使途の持続可能な開発目標(SDGs)との整合性

2. 評価対象の現状とJCRの評価

2-1. 資金使途の概要

充当対象	① 2022年12月竣工予定LNG燃料フェリー1隻の建造資金 ② 2023年3月竣工予定LNG燃料フェリー1隻の建造資金
船名	① さんふらわあくれない ② さんふらわあむらさき ⁶
航路	別府～大阪
船種	フェリー
造船所	三菱造船株式会社 下関造船所
就航予定年月日	① 2022年12月末(予定) ② 2023年3月末(予定)
船舶所有者	株式会社商船三井
運航者	株式会社フェリーさんふらわあ

【主な環境性能】

- 硫黄酸化物の排出ほぼゼロ

⁶ 本船が就航する大阪/別府航路は、1912年、大阪商船(現在の商船三井)が開設した。その航路で運航を始めた紅丸と紫丸はその名を引き継いだ歴代の船とともに、「海の女王」、「瀬戸内海の女王」と呼ばれており、本船はこの歴史ある名前を引き継いでいる。

- 「内航船省エネルギー格付け制度」最高評価 5 つ星（国土交通省の船舶の省エネ・省 CO₂ 性能を客観的に評価する制度。基準値よりも何%改善したかに応じて「星なし」から最高評価の「星 5 つ(☆☆☆☆)」までの 6 段階で評価され、両船は最高評価(重油使用時と比し二酸化炭素 (CO₂) 排出量を 20%
- 以上カット)の「星 5 つ(☆☆☆☆)」を獲得。
- 本船舶投入による輸送量増強によって、日本国内のモーダルシフトに貢献（貨物 1 トンあるいは車両 1 両を 1 マイル運ぶ際に排出する二酸化炭素排出量の削減（トラック積載数増等による）
- 現行船との比較

船名	現行船	現行船
	さんふらわあ あいぼり さんふらわあ こぼると	さんふらわあ くれない さんふらわあ むらさき
総トン数 (ト)	9,245	17,300
全長/幅 (m)	153/25	199.9/28
燃料	重油	LNG/重油 Dual Fuel
内装面積 (m ²)	4,950	8,300
旅客定員 (人)	710	714
個室割合	80%	90%
トラック (台/13m換算)	92	136
乗用車	97	100

(出所:フェリーさんふらわあ web サイト⁷)

2-2. プロジェクトの環境改善効果と長期環境戦略(トランジション戦略)における位置づけについて

本ローンは、資金使途の 100%が LNG 燃料フェリー 2 隻の建造費用に充当される。本船は重油専焼フェリーと比較して、CO₂ の排出量が 20%以上削減され、取り組みが進みにくい内航海運のカーボンニュートラルの取り組みを後押しするものである。また、旅客定員及びトラックの積載台数等を拡大し、魅力を高めることで、陸上輸送からのモーダルシフトを促す効果が期待される。商船三井は、長期的戦略全体を通じ、ゼロエミッション船の 2020 年代中の就航や、より CO₂ 排出の少ないカーボンリサイクルメタン、バイオメタン燃料で代替技術の検討その他、様々な取り組みを複合的に技術開発しており、同社の戦略は LNG 燃料にロックインするものではない。また、商船三井の“環境ビジョン 2.1”で掲げる CO₂ 排出量削減目標達成において LNG 燃料船への切り替えは、内外航海運ともに重要な施策の一つである。

ポジティブな成果 1：内航海運におけるカーボンニュートラルの取り組みと本船就航の意義

国土交通省による「内航カーボンニュートラル検討会」では、地球温暖化対策計画における排出削減目標の対策評価指標として、省エネに資する船舶の普及隻数を年間 70 隻、2030 年度で 1190 隻と設定

⁷ フェリーさんふらわあ 該当ウェブサイト URL
お知らせ「大阪/別府航路 待望の新造船就航決定！」 | フェリーさんふらわあ (ferry-sunflower.co.jp)

している。これら省エネ船舶の省エネ率（16%）と平均燃料消費量の値を乗算することで、157万 t-CO₂の排出削減目標を設定した。しかしながら、2019年度まで、累計310隻の省エネ船舶が普及（目標420隻）したものの、2030年度に向け、目標値と実績値の乖離が生まれつつある状況にある。



（出所：国土交通省 内航カーボンニュートラル研究会 第1回資料）

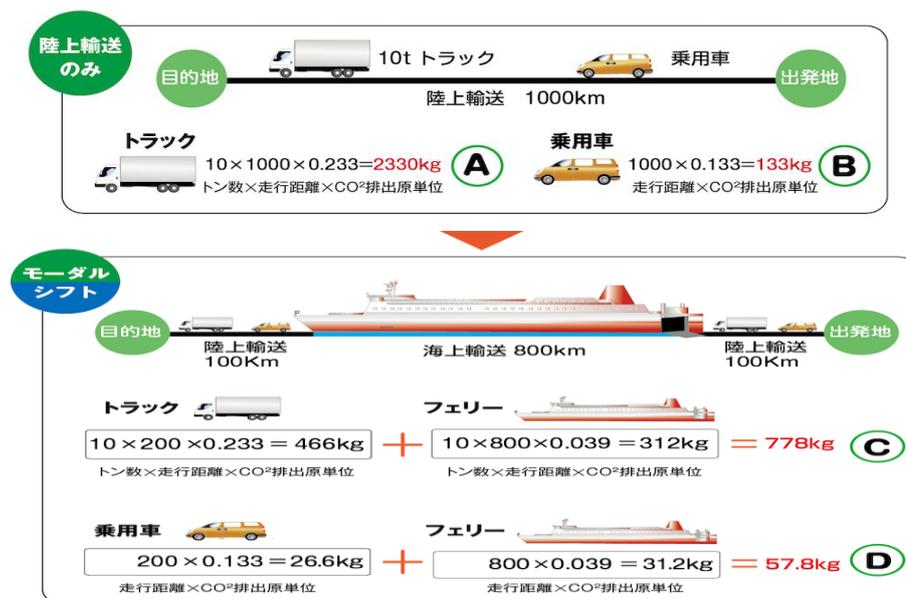
省エネ船舶普及が目標通りに進まない理由として以下の点が挙げられる。

- ・船主に中小、零細企業が多く投資余力に乏しい
- ・燃料費はオペレーターが負担するため、船主側に脱炭素船化のインセンティブが乏しい
- ・荷主とオペレーターの系列化により、環境性能の高い船舶への乗り換えが発生しにくい

今回資金使途の対象とするフェリー2隻は商船三井関連会社の株式会社フェリーさんふらわあが運航するが、同社のバランスシートを軽くするため、商船三井が保有する形をとっている。このように、船主等の負担軽減を図ることで、商船三井は今後も内航における低炭素船舶の導入を支援している。

ポジティブな成果2：モーダルシフトへの貢献

日本長距離フェリー協会によれば、モーダルシフトによるCO₂削減効果について、以下のような試算が出されており、全区間を陸上輸送するよりも、海上輸送を組み合わせたほうがはるかにCO₂排出量が少ない。



（出所：日本長距離フェリー協会 web ページ、CO₂排出量原単位は2020年）

ポジティブな成果 3：海運業界及び商船三井グループの中長期 GHG 削減戦略への貢献

本資金使途は、海運業界及び商船三井グループが定めた環境ビジョン 2.1 における GHG 削減に係る中長期目標に資する取り組みである。戦略の概要は、クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック及び基本指針に係る整合性確認の部分で詳述する。

以上より、本借入金の資金使途は、「グリーンローン原則」における「クリーン輸送」及び「汚染の防止及び管理」、「グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」に例示されている資金使途のうち「クリーンな運輸に関する事業」および「汚染の防止と管理に関する事業」に該当する。

2-3. 環境に対する負の影響等について

(1) 商船三井は、ネガティブな影響の回避策または緩和策について以下の通り特定、対処している。

【想定されるリスク】

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

【リスク緩和対応】

当社のトランジション戦略における対処方法として、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、合成メタン等の次世代燃料への切替や新技術の導入への積極的な取り組みが挙げられる

JCR は、環境に対するネガティブな影響について、適切な配慮がなされていることを確認した。

(2) 化石燃料へのロックインの可能性について

LNG は化石燃料の中でも相対的に CO₂ 排出量が少ない燃料ではあるものの、CO₂ 排出ゼロとする船舶燃料技術は未だ開発されていない。商船三井では、今後の脱炭素への道筋として、①2020 年代中にネットゼロ・エミッション外航船運航開始、2030 年に LNG 燃料船約 90 隻の導入、2035 年までにネットゼロ・エミッション外航船約 110 隻の導入を予定していることから、同社のトランジション戦略は化石燃料にロックインするものではない。

(3) Do No Significant Harm Assessment⁸

本借入金の資金使途は、他のグリーンプロジェクトに対して著しい損害を及ぼし得ない。

(4) 公正な移行への配慮

LNG 船などの低炭素化船舶の開発においては、「公正な移行」が必要となる分野は現在のところ想定されない。また、本船は国内の造船所への発注であり、国内の造船業活性化に資するものといえる。

2-4. クライメート・トランジション・ファイナンスハンドブックで求められる事項の充足について

要素 1：発行体等の移行戦略とガバナンス

⁸ 対象事業を実施することにより、他のグリーン適格事業（気候変動への適応、公害・汚染防止、クリーンな水及び海洋保全、循環型経済、省エネ、エコシステムの保護に資する事業）を阻害することとならないかを検証すること。

- (1) 資金使途は、発行体等の気候変動緩和のための移行に関する戦略に資するプロジェクトおよび/または資産か。

【商船三井 環境ビジョン 2.1】

商船三井グループ 環境ビジョン2.1

次世代の地球に生きるすべての生命のために、商船三井グループは、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て、青い海から豊かな未来をひらきます。

気候変動対策

海洋環境保全

生物多様性保護

大気汚染防止

中長期目標

①2020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

②2035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[※])

③2050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

※SBT海運用ガイダンスに沿った認証を取得する方針

【商船三井の“環境ビジョン 2.1 の実現に向けた 5 つの戦略】

戦略	主な取り組み内容
<p>戦略 1/ クリーン代替燃料の導入</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 燃料構成については、2020年代は現在実用可能なLNG燃料を主としながら、アンモニア等の次世代燃料も含め、様々な候補燃料の検討を現在から始める予定。 <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>【主なマイルストーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2020年代中：ネットゼロ・エミッション外航船運航開始 ・2030年 : LNG燃料船約90隻 (自動車船/大型ケーブ船等(LNG輸送船は除く)) ・2035年 : ネットゼロ・エミッション外航船約110隻 (合成メタン/アンモニア/水素燃料/バイオ・ディーゼル利用等) </div> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>以上を通じて、2035年に排出原単位 約45%削減(2019年比、SBT認証取得予定)を目指す。</u>
<p>戦略 2/ さらなる省エネ技術の導入</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 従来取り組んできた環境負荷低減技術のさらなる導入推進に加え、革新的な省エネ技術導入に果敢に取り組む(例えば、ウインドチャレンジャープロジェクト、プロペラ装着型効率改善装置等)。

<p>戦略 3/ 効率運航の深度化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 効率運航の深度化を通じた船からの燃料消費量削減で、GHG 排出削減を追求する。 ● 運航効率化・最適化を図るため、FOCUS プロジェクトによる船上ビッグデータを活用するだけでなく、専門チーム・社内横断プロジェクトチームを組成し、効率運航の深度化、燃料消費量削減、規制対応、インテリジェンスの構築等に取り組む。
<p>戦略 4/ ネットゼロを可能にする ビジネスモデル構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 業界団体や関係省庁を通じて、公的規制やルール作りへ積極的に関与するとともに、ネガティブ・エミッション事業の開発や、カーボンオフセットの技術や方法論の検討など、「ネットゼロを可能にするビジネスモデルの構築」を進める。
<p>戦略 5/ グループ総力を挙げた 低・脱炭素事業拡大</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 世界のエネルギー・シフトの波を捉え、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す。 ● 当社がこれまで培った知見を活かし、クリーンエネルギーサプライチェーンのバリューアップを通じ、社会全体の脱炭素化に貢献する。(例えば、洋上風力発電関連の事業展開やアンモニア・水素・合成メタン等の次世代燃料の共同開発・供給体制確立への取組み等)

【国際海事機関⁹（IMO）が公表した GHG 排出削減戦略¹⁰の概要】

2018 年 4 月、IMO 第 72 回海洋環境保護委員会（MEPC72）において、2008 年を基準年とした以下の GHG 削減に係る中長期目標が策定された。

- ① 2030 年までに国際海運全体の燃費効率（輸送量あたりの CO₂ 排出量）を 40%以上改善
- ② 2050 年までに国際海運からの GHG 総排出量を 50%以上削減すること
- ③ 今世紀中可能な限り早期に GHG 排出ゼロを目指すこと

2030 年の改善目標については、技術可能性や EEDI 規制の効果的分析等から科学的な実現可能性の分析に基づいて設定されている。これは IMO の議論の中で、日本から以下の提案を行った結果が反映されたものでいる。

EEDI 規制による新造船の燃費改善効果による 17%の効率改善+減速運航や航路最適化等の運航改善効果による 28%の効率改善の組み合わせ（ $0.83 \times 0.72 = 0.60$ ）¹¹

世界全体の地球温暖化対策については、国連気候変動枠組条約(UNFCCC)で議論されているが、国境を超えて活動する国際海運の GHG 排出対策については、船舶の船籍国や運航国による区分けは難しく、UNFCCC における国別の削減対策の枠組みになじまないことから、国連の専門機関である IMO にその検討が委ねられている。

【日本で発表された国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップにおける位置づけ】

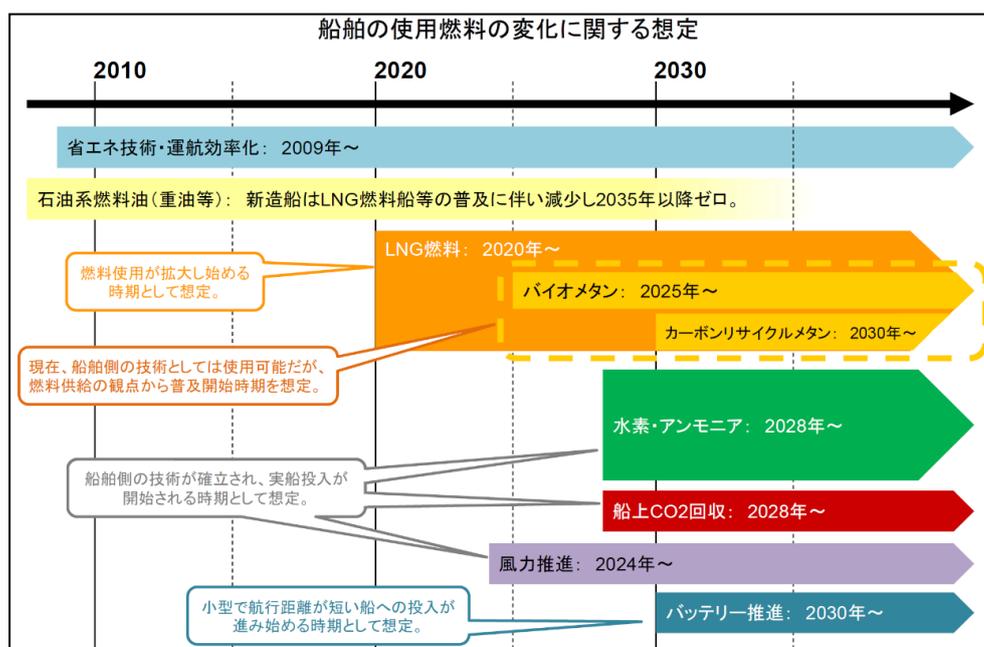
⁹ 国際海事機関（International Maritime Organization: IMO）は、海上の安全、船舶からの海洋汚染防止等、海事分野の諸問題についての政府間の協力を推進するために 1958 年に設立された国連の専門機関。2018 年 6 月現在で 177 の国と地域が参加している。

¹⁰ 2018 年 4 月発表。Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from SHIPS (MEPC 決議 Resolution MEPC. 304 (72))

¹¹ 国土交通省 船舶から排出される温室効果ガス（GHG）削減に関する IMO 戦略。
<https://www.mlit.go.jp/common/001250101.pdf>

LNG を燃料とした船舶は、化石燃料を使用しているため、完全にクリーンな輸送手段と言えるわけではない。しかしながら、現時点で利用可能な船舶の燃料としては、従来の重油を燃料とした船舶に比して CO₂ の排出量が 25-30% 減と、現時点では最も CO₂ 排出量が少ない燃料である。また、長期的には、対 2008 年比で 90% 以上の効率改善を達成する実船の投入が期待できる代替燃料・技術のオプションとして、水素燃料、アンモニア燃料、カーボンリサイクルメタン、バイオメタン燃料及び船上 CO₂ 回収装置があるが、LNG 燃料船は、そのインフラを将来的にはカーボンリサイクルメタン、バイオメタン燃料で代替することができる。また、LNG 燃料船については、船上 CO₂ 回収を検討していくことで、2050 年以降も一定の割合で船舶のゼロエミッションに資する船舶として使用することが可能と考えられる。

国際海運 GHG ゼロエミッションプロジェクト¹²は「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」を 2020 年 3 月に公表し、GHG 削減のための主要な技術・代替燃料オプションを洗い出し、その実用化時期を考慮しながら、以下の GHG 削減シナリオを策定した。本ロードマップは、2050 年までの海上輸送量の船種・船型毎の推定（タンカー、液化ガス運搬船については気候変動予測シナリオ（RCP4.5）の下での陸上の石油及びガス使用量予測、その他の船舶は経済成長予測等に基づいて算定している）等を踏まえ、燃料、スピード、設計、CO₂ 回収といった複数の技術・要素を組み合わせ、具体的な対応・方策を検討している。同シナリオでは、2021 年時点においては、LNG 燃料を主体として CO₂ の削減を図り、並行して 2028 年を目途としてより低炭素な代替燃料の開発、風力推進などの技術転換による低炭素化を図っていくという本ロードマップの方向性と、商船三井の中長期ビジョンは合致している。



【カーボンニュートラルに向けたグリーン成長戦略における船舶のロードマップ】

2020 年 10 月、日本は、「2050 年カーボンニュートラル」を宣言した。その実現のために、経済産業省は関係省庁と連携し、「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（「グリーン成長戦略」）」を策定した。この戦略は、「2050 年カーボンニュートラル」への挑戦を、「経済と環境の好循環」につなげるための産業政策である。この中で、船舶産業については、ゼロエミッションの達成に必須となる LNG、水素、アンモニア等のガス燃料開発に係る技術力を獲得するとともに、国際基準の整備を主導し、日本の造船・海運業の国際

¹² 国土交通省が立ち上げた日本の産学官公の連携による「国際海運 GHG ゼロエミッション」プロジェクト。本プロジェクトでは、省エネ・脱炭素分野等における世界の将来動向を見極めつつ、日本の競争優位性を一層高めるために必要な技術開発課題、市場への影響を踏まえた国際基準やインセンティブ制度の在り方等を包括的に検討し、それらを戦略的に推進するための関係者の役割分担や作業計画を取りまとめ、新たな国際枠組の構築を手動するとともに、日本の海事産業の強みである省エネ・環境技術をさらに伸ばすことを目指している。同プロジェクトでは、国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップを 2020 年 3 月に策定した。同ロードマップでは、必要な国際ルール整備や技術開発・実証の推進等に取り組み、更に、2028 年までに温室効果ガスを排出しない究極のエコシップ「ゼロエミッション船」の商業運航を目指している。

競争力の強化及び海上輸送のカーボンニュートラルに向けて取り組むことを目指している。グリーン成長戦略で示された2050年までの「工程表」は以下の通りであり、主に3つの施策（①カーボンフリーな代替燃料への転換、②LNG燃料船の高効率化、③国際枠組の整備）から成っている。

商船三井のLNG燃料船の建造は、本グリーン成長戦略の工程表とも整合的な取り組みである。

	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	～2030年	～2040年	～2050年		
カーボンフリーな代替燃料への転換	○水素燃料電池船					★目標(2030年時) ・2028年までにゼロエミッション船の商業運航実現	★目標(2050年時) ・船舶分野における水素・アンモニア等の代替燃料への転換			
	●燃料電池船	実証				水素燃料電池船 導入拡大	水素燃料電池船 商用的拡大			
	●EV船	実証				ゼロエミッションEV船 導入拡大	ゼロエミッションEV船 商用的拡大			
	●ガス燃料船	○水素・アンモニア燃料船 ・水素燃料エンジン ・アンモニア燃料エンジン				技術開発	実証	2025年以前に実証開始	水素・アンモニア燃料船 導入拡大	水素・アンモニア燃料船 商用的拡大
LNG燃料船の高効率化	○LNG燃料船 ・革新的燃料タンク ・燃料供給システム				技術開発	水素・アンモニア燃料船にも応用可能	実証	超高効率LNG燃料船 +風力推進船 導入拡大	超高効率LNG+風力推進船 商用的拡大	LNG燃料から再生メタンへ 次第に転換 ※CO ₂ 排出削減率86%、再生メタン活用でゼロエミッション
	●技術開発・導入	技術開発				実証	超高効率LNG燃料船 +風力推進船 導入拡大	超高効率LNG+風力推進船 商用的拡大		
	●風力推進等との組み合わせ	技術開発				実証	超高効率LNG燃料船 +風力推進船 導入拡大	超高効率LNG+風力推進船 商用的拡大		
国際枠組の整備	○新造船				新造船に対する燃費性能規制（EEDI）の規制強化				EEDIの更なる規制強化（未定）	
	○現存船				現存船に対する燃費性能規制（EEXI）・燃費実績の格付けの制度の実施				EEXI・燃費実績格付け制度の見直し等（未定）	
	●新造船 ●現存船 ●船社、船主				○船舶、船主等				経済的手法（例：燃料油課金）の導入による研究開発、普及等の促進（未定）	

38

（出所：「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」船舶産業に関する工程表）

- (2) 資金調達にあたって「トランジション」のラベルを使うことが、発行体等が気候変動関連のリスクに効果的に対処し、パリ協定の目標達成に貢献できるようなビジネスモデルに移行するための企業戦略の実現に資することを目的としているか。

TCFD ガイダンスに沿ったリスクシナリオ分析の結果に基づいたCO₂削減戦略であり、同社のビジネスモデル移行に重要な戦略である。

- (3) 移行戦略の実効性を担保するためのガバナンス体制が構築されているか。

商船三井では、以下の通り、移行戦略の実効性を担保するためのガバナンス体制を構築している。

- ▶ 当社の環境戦略を推進し、事業を通じたSDGsへの貢献に向けた戦略立案・施策実施を統括するため、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委員長とした「環境・サステナビリティ委員会」（旧・環境経営委員会）を設置している。

【推進体制】

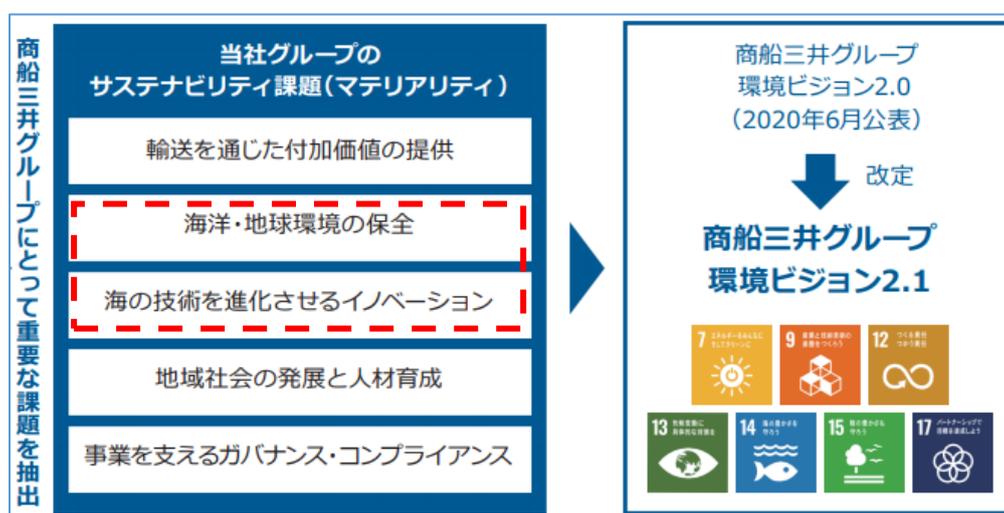


（出所：商船三井 環境ビジョン 2.1 説明会資料）

- ▶ 環境・サステナビリティ委員会では、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る。
- ▶ 2021年4月には環境・サステナビリティ戦略部を新設し、低・脱炭素事業開発の推進に向け、社内横断プロジェクトチームを組成している。

要素 2 : 企業のビジネスモデルにおける環境面の重要課題であること

IMOによれば、海運業から出るCO₂排出量は、2012年時点で世界全体の2.2%、約8億トンに上る。国際海運は、国際海事機関(IMO)が中心となって、脱炭素戦略など汚染の防止に取り組むことが必須の業態である。商船三井の事業セグメントの100%が、ドライバルク、エネルギー資源、製品物流に係る海運業であり、当社の中核的的事业において、船舶における脱炭素の取り組みは重要課題として位置づけられている。商船三井では、当社のマテリアリティに海洋・地球環境の保全、海の技術を進化させるイノベーションを掲げ、これを踏まえた環境ビジョン2.1を策定している。



(出所：商船三井 環境ビジョン 2.1 説明会資料)

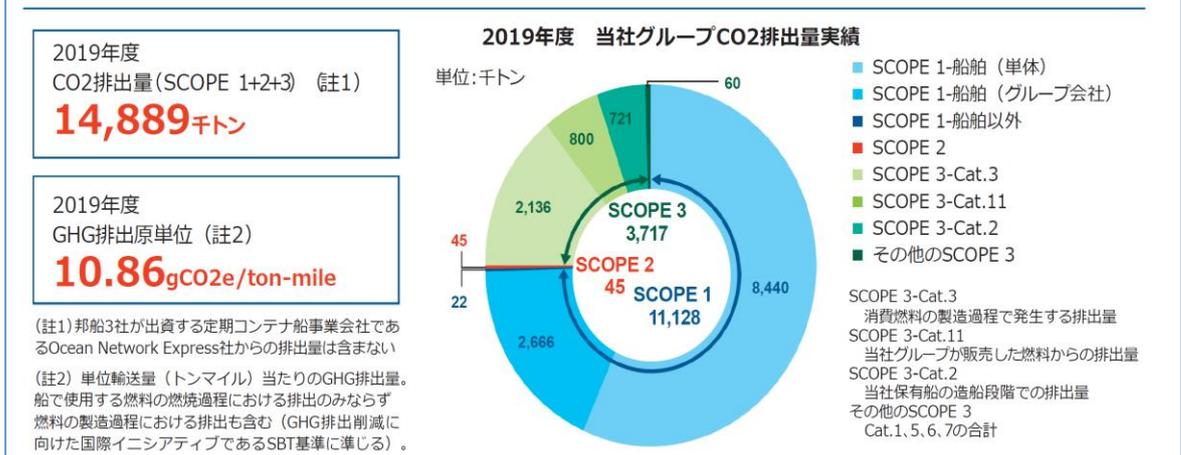
要素 3 : 科学的根拠に基づいていること

トランジションのロードマップは、以下を満たしているか。

- (1) 定量的に測定可能で、対象はSCOPE1、2をカバーしていること (SCOPE3が実現可能な範囲で目標設定されていることが望ましい)

商船三井は、CO₂排出量を測定し、第三者認証を取得している。目標設定の対象となる数値は、SCOPE1及びSCOPE3の一部を含んでいる。SCOPE2は非常に小さいため、本目標設定の対象とはせず、別途省エネルギーやクリーンエネルギー導入等の取り組みを進めている。SCOPE3はすべての数値を把握することはまだ困難であるが、主要な項目を満たしており、今後さらにステークホルダーの協力を得ながら実態把握に努める予定としている。

現状の環境負荷／推進体制

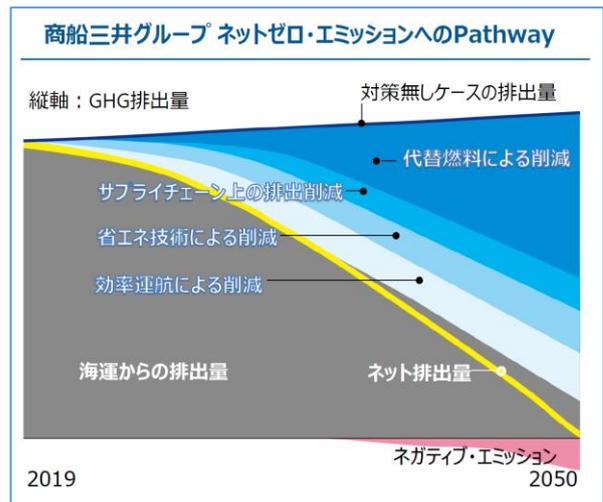
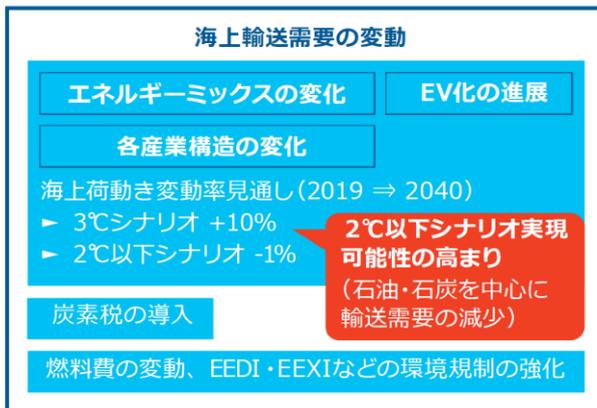


(出所：商船三井グループ環境ビジョン 2.1 説明会資料より)

- (2) 一般に認知されている科学的根拠に基づいた目標設定に整合していること

当社のトランジション戦略は、パリ協定の 2℃目標に寄与することを前提とし、TCFD ガイダンスに沿って実施したリスクシナリオ分析を踏まえた目標設定となっている。また、現在ドラフトが出されている SBT 海運ガイダンスに沿って目標設定を行っており、同ガイダンスが最終版となるタイミングで SBT 認証の取得を予定している。

シナリオ分析において抽出された主なリスク・機会 (とりわけインパクトが大きいと想定される項目)



(出所：商船三井グループ環境ビジョン 2.1 説明会資料より)

- (3) トランジション戦略が公表されていること (中間点のマイルストーン含め)

商船三井は環境ビジョン 2.1 を公表している。その中には中間点の 2035 年マイルストーンが含まれている。

- (4) 独立した第三者からの認証・検証を受けていること

- ・ CO₂ 排出量実績値について第三者認証を取得している。

要素 4：トランジションに係る投資計画について透明性が担保されていること

商船三井は、以下の通り、今後の投資計画及び 2030 年に向けたマイルストーンを公表しており、透明性が高い。下記マイルストーンに記載はないが、商船三井が出資する e5 ラボが主導し、内航船で世界初の大容量リチウムイオン電池を動力源とするピュアバッテリータンカー (EV タンカー) を、東

京湾内における船舶燃料供給船として 2022 年に竣工予定である。中長期的には大型ばら積み外航船もゼロエミッション船の一つとして視野に入れている。

単位:億円		
	投資額	想定リターン (2027年度経常利益への貢献額)
低・脱炭素分野への投資	2,050	210
① 自社からのGHG排出削減	910	-
② 社会のGHG排出削減への貢献	1,140	-

自社からのGHG排出削減 取組み例 <ul style="list-style-type: none"> ● LNG燃料化の推進 ● "ウインドチャレンジャー"の実装 ● クリーン代替燃料の船舶への導入 <ul style="list-style-type: none"> - バイオディーゼル - アンモニア - 水素 - 合成メタン 	社会のGHG排出削減への貢献 取組み例 <ul style="list-style-type: none"> ● 新興国におけるLNG関連事業 ● 洋上風力発電関連事業 ● クリーン代替燃料の供給・貯蔵・輸送 <ul style="list-style-type: none"> - バイオマス燃料 - アンモニア - 水素 ● ネガティブ・エミッション事業開発
--	---

主なマイルストーン	
2020年代中	ネットゼロ・エミッション外航船 運航開始
2030年	LNG燃料船 約90隻※2)
2035年	排出原単位 約45%削減 (2019年比、SBT認証取得予定) ネットゼロ・エミッション外航船 約110隻 (合成メタン/アンモニア・水素燃料/ バイオ・ディーゼル利用等)

(出所：商船三井グループ環境ビジョン 2.1 説明会資料より)

以上より、本借入金はクライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブックで求められる4要素を充足していると JCR は評価している。

2-5. SDGs との整合性について

JCR は、国際資本市場協会 (ICMA) の SDGs マッピングを参考にしつつ、本借入金の資金使途が以下の SDGs の目標およびターゲットに貢献すると評価している。



目標 3：すべての人に健康と福祉を

ターゲット 3.9 2030 年までに、有害化学物質、並びに大気、水質及び土壌の汚染による死亡及び疾病の件数を大幅に減少させる。



目標 7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに

ターゲット 7.3 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。



目標 9：産業と技術革新の基礎をつくろう

ターゲット 9.4 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術および環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.3 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。



目標 14：海の豊かさを守ろう

ターゲット 14.1 2025 年までに、海洋ごみや富栄養化を含む、特に陸上活動による汚染など、あらゆる種類の海洋汚染を防止し、大幅に削減する。

評価フェーズ2：管理・運営・透明性評価

JCRは評価対象について、以下に詳述する現状およびそれに対するJCRの評価を踏まえ、管理・運営体制がしっかり整備され、透明性も非常に高く、計画どおりの事業の実施、調達資金の充量が十分に期待できると評価し、評価フェーズ2：管理・運営・透明性評価は、最上位である『m1』とした。

1. 資金使途の選定基準とそのプロセスに係る妥当性および透明性

1-1. 評価の視点

本項では、本借入金を通じて実現しようとする目標、グリーン/トランジション・プロジェクトの選定基準およびそのプロセスの妥当性、並びに一連のプロセスが適切に貸付人等に開示されているか否かについて確認する。

1-2. 評価対象の現状とJCRの評価

(1) 目標

商船三井グループは、「青い海から人々の毎日を支え、豊かな未来をひらきます。」を企業理念として掲げ、総合輸送グループとして世界経済の発展、社会への貢献を目指している。

また、創業から130年以上にわたり、「あくなきチャレンジ精神」で、顧客のニーズと時代の要請を先取りし、世界最大級の総合海運企業へと成長を続けてきた。

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 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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。

JCRは、今般の資金使途は、“環境ビジョン2.1”で掲げられた2035年中間マイルストーン達成のための重要な施策の一つであること、本件は、商船三井のグループビジョン及び行動規範に整合的な取り組みであることを確認した。

(2) 選定基準

商船三井は、トランジションローン・フレームワークにおいて、以下の適格性基準を設定している。

資金充当対象プロジェクトは、当社の審査基準に照らしリスク検証を実施した健全な事業運営が期待できるプロジェクトとし、以下の適格基準を満たす。

- ① 本船を通じ、LNG燃料化による環境負荷の低減が期待される。具体的には、二酸化炭素排出量の20%以上削減及び貨物1トンあるいは車両1両を1マイル運ぶ際に排出する二酸化炭素排出量の削減（トラック積載数増等による）、硫黄酸化物をほぼ排出しない点が挙げられる。
- ② 「内航船省エネルギー格付け制度」において、優れた環境性能が評価され、最高評価の星5つを取得
- ③ 経産省及び国交省による2019年度「内航船の運航効率化実証事業（内航船の総合的な運航効率化措置実証事業）」に採択されており、日本国内の脱炭素戦略に資する
- ④ 本船舶投入による輸送量増強によって、日本国内のモーダルシフトに貢献する

JCRは、上記選定基準は、定量的な環境改善効果の設定があること、商船三井の長期の脱炭素戦略における位置づけが明確であること等から、適切であると評価している。

(3) プロセス

1. プロジェクトの選定基準及び関与者
 - 環境ビジョン2.1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、定められたクライテリアに従い、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ている。
 - 当社の経営企画部、環境・サステナビリティ戦略部、技術革新本部、対象プロジェクト管轄部、及び財務部が選定プロセスに関与する。
2. プロジェクトの選定プロセス
 - 本プロジェクトの選定にあたっては以下のプロセスが採用されている。
 - ① 当社の財務部が、上記の選定基準に基づきプロジェクトを選定
 - ② グリーンプロジェクトについては、商船三井の環境・サステナビリティ戦略部が、環境戦略（環境ビジョン2.1）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
 - ③ CFOが選定されたプロジェクトについて最終承認

JCRは、プロジェクトの選定プロセスに関連部署が適切に関与し、最終決定が適切になされていると評価している。

なお、本借入金に係る目標、選定基準およびプロセスはトランジションローン・フレームワークで貸付人に開示されているほか、本レポートを通じて公表の予定であることから、貸付人等に対する透明性が確保されていると JCR は評価している。

資金管理の妥当性および透明性

2-1. 評価の視点

調達資金の管理方法は、借入人によって多種多様であることが通常想定される。本借入金により調達された資金が、確実にグリーン/トランジション・プロジェクトへ充当されること、また、その充当状況が容易に追跡管理できるような仕組みと内部体制が整備されているか否かを確認する。

なお、本借入金により調達した資金が、早期にグリーン/トランジション・プロジェクトに充当される予定となっているか、また、未充当資金の管理・運用方法の評価についても重視している。

2-2. 評価対象の現状と JCR の評価

商船三井は、LNG 燃料フェリー2 隻の建造代金を本借入金によって充当の予定である。

- ① 調達資金は金銭消費貸借契約書に基づき、商船三井のシンジケート口座に入金される。(エージェンツである三井住友信託銀行/企業金融部エージェンツ第一チームが担当)
- ② 商船三井と造船所の建造契約に基づき、造船所が発行する請求書に記載された口座に送金する。(商船三井財務部/船舶金融チームが担当)
- ③ 本プロジェクトに紐づく設備資金借入に関し、社内決裁基準に従い、投融資委員会での事前審議を経た上で、経営会議決裁を取得する。また、当該決裁は外部監査の対象となる。
- ④ 造船契約に基づいて調達した資金は、本船の建造資金に速やかに充当されるため、未充当資金は発生しない。
- ⑤ ローン返済期限が到来するまでに本船を売却又は棄損した場合、未充当資金として期限前弁済する。

上記より JCR は、本借入金による調達資金の充当計画が適切に策定され、その下で当該資金が確実にグリーン/トランジション・プロジェクトへ充当されること、また当該充当状況の追跡管理とその内部統制が適切に図られていること、そして未充当資金は発生しないことから、本借入金に係る資金管理は妥当であり、透明性も高いと評価している。

レポートニング体制

3.1 評価の視点

本項では、本借入金の調達前後での貸付人等への開示体制が、詳細かつ実効性のある形で計画されているか否かを評価する。

3-2. 評価対象の現状と JCR の評価

(1) 資金の充当状況に係るレポートニング

本借入金による調達資金の充当は、当社は、当該の残存期間中、調達資金の全額が適格プロジェクトへの融資に充当されるまで、資金充当状況を年 1 回、貸付人にレポートする予定である。また、返済期限が到来するまでに本船を売却または棄損した場合、期限前弁済する予定である。

(2) 環境改善効果にかかるレポートニング

- 年 1 回、統合報告書上(又は当社ホームページ)で公表する予定。
 - 環境ビジョン 2.1 に基づく CO₂ 削減量
- 年 1 回、トランジション・ストラクチャリング・エージェントを通じて貸付人に対して公表する予定。
 - 本船の CO₂ 排出量 (mt/隻/年)
 - 重油を燃料とした場合と比較した CO₂ 排出削減量(%)
 - 重油を燃料とした場合と比較した NO_x 排出削減量(%)
 - 重油を燃料とした場合と比較した SO_x 排出削減量(%)

JCR は、資金の充当状況および環境改善効果のレポートニングについて、貸付人等に対して適切に開示される計画であると評価している。

組織の環境への取組み

4-1. 評価の視点

本項では、借入人の経営陣が環境問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置づけているか、環境分野を専門的に扱う部署の設置または外部機関との連携によって、トランジション・ファイナンス調達方針・プロセス、グリーン/トランジション・プロジェクトの選定基準などが明確に位置づけられているか等を評価する。

4-2. 評価対象の現状と JCR の評価

商船三井グループは、海運業を母体とする総合物流企業グループとして、経営計画においても環境戦略を最重要課題と位置づけ、ポートフォリオ戦略、営業戦略においても環境目線での取り組みを強化していくこととしている。商船三井では、特に環境戦略について三本柱への環境目線の強化を念頭に、2021-23年の3年間で、低・脱炭素分野に約2,000億円の投資を予定している。



(出所：商船三井 新企業理念・グループビジョン ローリングプラン 2021 骨子 説明会)

2021年4月に公表されたローリングプラン2021で示された環境に係る3つの柱の主な取り組みは、以下の通りである。

- 環境戦略：環境ビジョン2.0を2.1に改定し、取り組みを加速する
 - ・ネット・ゼロエミッション目標時期の前倒し（2050年まで）
 - ・GHG削減ロードマップの策定
 - ・インターナルカーボンプライシング導入
 - ・グリーン代替燃料の導入、省エネ技術の取り入れ、効率運航深度化の推進
- ポートフォリオ戦略：「環境低負荷」、「低炭素」事業の拡大
 - ・LNG需要増の取り込み（LNG船・FSRU・発電船）
 - ・洋上風力発電事業への参入
- 営業戦略：環境負荷と低減効果を可視化するサービスの展開
 - ・顧客ニーズを先取りしたカーボンフットプリントの開示、それを可能にする体制・データ整備
 - ・GHG排出削減に寄与する運航効率の改善とその見える化

商船三井では、気候変動以外の環境課題解決についても重視している。一つには硫黄酸化物や窒素酸化物の排出対策による大気汚染防止、もう一つはバラスト水規制への対策による生物多様性保護である。また、海洋環境保全の観点から、シップリサイクル、廃棄物、配布、ビルジ（油分などを含む汚水）の

適正管理、海洋マイクロプラスチックの回収調査を行っている。2020年8月のモーリシャス沖における商船三井傭船”WAKASHIO”座礁・油濁事故を受け、モーリシャス現地において、人員派遣、自然環境回復への取り組み、現地 NGO と協働での社会貢献活動などを行った。またこの事故を受け、再発防止体制や社内運航関し体制の見直し・座礁リスク監視システム開発を行っている。

商船三井は、自社のCO₂削減量の実績公表に際して第三者認証を取得、環境の目標の核であるCO₂排出量削減の中期目標について Science Based Target Initiative が策定中の海運ガイダンスやTCFDガイダンスのリスク分析を踏まえているほか、環境に係る方針、体制、リスクと機会分析を含む全般的な開示内容について CDP のスコアリングを取得するなど、多面的に外部の環境専門家の意見を求め、検証している。また、新たな低炭素技術開発の観点から、例えば、EV 船開発では、e5 コンソーシアムを旭タンカー株式会社、出光興産株式会社、株式会社エクセノヤマミズ、東京海上日動火災保険株式会社、東京電力エナジーパートナー株式会社、三菱商事株式会社と共同で設立するなど、異業種とコンソーシアムを組み、積極的に推進している。

JCR は、これらの組織としての環境への取り組みについて、商船三井の経営陣が環境問題を重要度の高い優先課題として位置付けているほか、環境分野を専門的に扱う部署の設置または外部機関との連携によって、トランジション・ローン調達方針・プロセス、グリーン/トランジション・プロジェクトの選定基準などが明確に位置づけられていると評価している。

■評価結果

JCRは本借入金について、JCRグリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン/トランジション性評価（資金使途）」の本評価を“gt1”、「管理・運営・透明性評価」の本評価を“m1”とした結果、「JCRクライメート・トランジション・ファイナンス本評価」を“Green 1 (T)”とした。本借入金は、「グリーンローン原則」、「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」および「グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」において求められる項目について、基準を満たしていると考えられる。

【JCRクライメート・トランジション・ファイナンス評価マトリックス】

		管理・運営・透明性評価				
		m1	m2	m3	m4	m5
グリーン/トランジション性評価	gt1	Green 1 (T)	Green 2 (T)	Green 3 (T)	Green 4 (T)	Green 5 (T)
	gt2	Green 2 (T)	Green 2 (T)	Green 3 (T)	Green 4 (T)	Green 5 (T)
	gt3	Green 3 (T)	Green 3 (T)	Green 4 (T)	Green 5 (T)	評価対象外
	gt4	Green 4 (T)	Green 4 (T)	Green 5 (T)	評価対象外	評価対象外
	gt5	Green 5 (T)	Green 5 (T)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

■評価対象

借入人：株式会社 商船三井（証券コード：9104）

【新規】

対象	実行額	実行日	最終返済日	本評価
長期借入金	非開示	①2021年9月（予定） ②2021年9月（予定）	①LNG燃料フェリー（1隻目）竣工後15年後の月応当日 ②LNG燃料フェリー（2隻目）竣工後15年後の月応当日	JCRクライメート・トランジション・ファイナンス評価：Green1(T) グリーン/トランジション性評価：gt1 管理・運営・透明性評価：m1

（担当）梶原 敦子・梶原 康佑

本件クライメート・トランジション・ファイナンス評価に関する重要な説明

1. JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価は、評価対象であるトランジション・ファイナンスにより調達される資金が JCR の定義するグリーン/トランジション・プロジェクトに充当される程度ならびに当該トランジション・ファイナンスの資金使途等にかかる管理、運営および透明性確保の取組みの程度に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該トランジション・ファイナンスで調達される資金の充当ならびに資金使途等にかかる管理、運営および透明性確保の取組みの程度を完全に表示しているものではありません。

JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価は、トランジション・ファイナンスの調達計画時点または調達時点における資金の充当等の計画又は状況を評価するものであり、将来における資金の充当等の状況を保証するものではありません。また、JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価は、トランジション・ファイナンスが環境に及ぼす効果を証明するものではなく、環境に及ぼす効果について責任を負うものではありません。トランジション・ファイナンスにより調達される資金が環境に及ぼす効果について、JCR は借入人または借入人の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

2. 本評価を実施するうえで使用した手法

本評価を実施するうえで使用した手法は、JCRのホームページ (<https://www.jcr.co.jp/>) の「サステナブルファイナンス・ESG」に、「JCR グリーンファイナンス評価手法」として掲載しています。

3. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価を付与し提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかる行為とは異なります。

4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、または閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価上の第三者性

本評価対象者と JCR の間に、利益相反を生じさせる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、借入人および正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、またはその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、または当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかなるものを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価は、評価の対象であるトランジション・ファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、価格変動リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャル・ペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、または撤回されることがあります。JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価のデータを含め、本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価のデータを含め、本文書の一部または全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

JCR クライメート・トランジション・ファイナンス評価：トランジション・ファイナンスにより調達される資金が JCR の定義するグリーン/トランジション・プロジェクトに充当される程度ならびに当該トランジション・ファイナンスの資金使途等にかかる管理、運営および透明性確保の取組みの程度を評価したものです。評価は 5 段階で、上位のものから順に、Green1 (T)、Green2 (T)、Green3 (T)、Green4 (T)、Green5 (T) の評価記号を用いて表示されます。

■グリーンファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・環境省 グリーンボンド外部レビュー者登録
- ・ICMA (国際資本市場協会に外部評価者としてオブザーバー登録)
- ・UNEP FI ポジティブインパクト金融原則 作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ認定検証機関)

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第 1 号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会の定める NRSRO (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) の 5 つの信用格付クラスのうち、以下の 4 クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則 17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示は JCR のホームページ (<http://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL：03-3544-7013 FAX：03-3544-7026

株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.
信用格付業者 金融庁長官（格付）第 1 号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル

<参考資料>

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との整合性確認シート

2021年9月9日

株式会社日本格付研究所

評価対象企業：株式会社商船三井

以下は、金融庁・経済産業省・環境省が公表したクライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針で推奨される事項についての、本件の適合状況を確認したものである。

同基本指針では、文末表現として「べきである」、「望ましい」、「考えられる」又は「可能である」の三種類の表現を用いているが、それぞれについては以下のような定義の元で使用している。

- － 「べきである」と表記した項目は、トランジションと称する金融商品が、備えることを期待する基本的な事項である。
- － 「望ましい」と表記した項目は、トランジションと称する金融商品が、満たしていなくても問題はないと考えられるが、本基本指針としては採用することを推奨する事項である。
- － 「考えられる」又は「可能である」と表記した項目は、トランジションと称する金融商品が、満たしていなくとも問題はないと考えられる

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

a) トランジション・ファイナンスを活用した資金調達は、トランジション戦略の実現または実現への動機付けを目的とすべきである。トランジション戦略はパリ協定の目標に整合した長期目標、短中期目標、脱炭素化に向けた開示、戦略的な計画を組み込むべきである。

適合状況：○

本資金調達の LNG 燃料フェリー調達は、商船三井は中長期的な脱炭素化への移行戦略である環境ビジョン 2.1 の実現に資する取り組みである。また、内航全体のカーボンニュートラルにも資する取り組みである。

環境ビジョン 2.1 は、パリ協定の目標に整合しており、脱炭素化に向けた計画が開示されている。

b) トランジション戦略には、想定される気候関連のリスクと機会に対応するとともに、パリ協定の実現に寄与する形で事業変革をする意図が明確に含まれるべきである。

なお、事業変革としては、炭素、温室効果ガス的大幅な削減を達成する燃料転換や革新的技術の導入、製造プロセスや製品の改善・変更、新しい分野の製品やサービスの開発、提供等、既存のビジネスの延長にとどまらず、様々な観点からの変革が考えられる。

適合状況：○

商船三井は環境ビジョン 2.1 を通して、2050 年のカーボンニュートラルの実現を目指しており、そのため事業変革の意図として、燃料転換を含む革新的技術の導入が計画に含まれている。

<p>c) トランジション戦略の実行では、事業変革による雇用や商品・サービスの安定供給など気候変動以外の環境及び社会に対して影響を及ぼす場合も想定される。その場合、資金調達者は、事業変革の気候変動以外の環境及び社会への寄与も考慮することが望ましい。</p>
<p>適合状況：○ 気候変動以外の環境及び社会に対する影響として、以下の項目について検討・考慮されている。 環境：海洋汚染の防止、モーダルシフトの促進 社会：今般の内航フェリーの導入により、対象となる大阪・別府間のトラック輸送キャパシティを増やすことで、トラック運転手の過労の軽減</p>
<p>d) トランジション戦略の構築に当たっては、気候変動関連のシナリオを参照すべきである。なお、トランジションへの経路は資金調達者のセクター（業種）ごと、また事業地域ごとに考えなければならない。また、一般的に資金調達者は、トランジションの経路を考えるに当たってそれぞれ異なる出発地点や経路にあると考えられる。</p>
<p>適合状況：○ 商船三井は、環境ビジョン 2.1 の策定に際し、TCFD ガイダンスに基づいた気候変動シナリオに基づいたリスク分析を行い、その結果を反映している。</p>
<p>e) トランジション戦略・計画に関しては、その実効性に対して高い信頼性が必要である。したがって、中期経営計画等の経営戦略、事業計画と連動したトランジション戦略・計画が望ましい。</p>
<p>適合状況：○ 商船三井の環境ビジョン 2.1 は、その実現に向けた投資計画およびその結果想定されるコストとリターンが計算されており、経営戦略や事業計画と連動している。</p>
<p>f) トランジションは長期に亘る戦略・計画となるため、前提としていた外部環境等に大きな変化が生じた場合には、内容を変更・修正することが考えられる。</p>
<p>適合状況：○ 商船三井は昨年度に環境ビジョン 2.0 を策定したが、その後の脱炭素に向けた国内外の機運の高まりを反映し、今年度には環境ビジョン 2.1 を発表し目標を上方修正、より具体的な施策を盛り込んだ。このことから、同社では今後も外部環境等の大きな変化が生じた場合に必要と判断された場合にはその内容を変更・修正する見込みである。</p>
<p>g) 資金調達者がトランジション戦略の構築に着手した段階では、本基本指針において「望ましい」及び「考えられる/可能である」と記載されている項目に関して将来的に実行することとし、その計画を示すことも選択肢として考えられる。</p>
<p>適合状況：○ 本基本指針において「べきである」とされている事項はすべてその要件を満たしている。また、「望ましい」</p>

及び「考えられる/可能である」とされた事項については、ほぼ全ての項目についてその要件を満たしているか、将来的に実行が想定されている。

h) 資金調達者は、トランジション戦略の実効性を担保するために、取締役会等による気候変動対応の監視、及び取組を評価・管理するための組織体制を構築すべきである。

適合状況：○

商船三井では、トランジション戦略の実効性を担保するために取締役会等が監視する仕組みと取組みを評価・管理するための組織体制を構築している。

i) トランジション戦略はファイナンスを必要とする企業自身による構築を基本とするが、一企業に留まらずサプライチェーンの温室効果ガス削減の取組に対するファイナンスであれば、当該取組全体又はその中核となる企業等の戦略を活用して、その中で自らの戦略を構築、説明することも考えられる。

適合状況：対象外

商船三井は、当社自身のトランジション戦略を構築している。

j) トランジション戦略は、統合報告書やサステナビリティレポート、法定書類、その他投資家向けの資料等（ウェブサイトでの開示を含む。）によって事前に開示すべきである。

適合状況：○

商船三井のトランジション戦略は、環境ビジョン 2.1 として、ウェブサイトで一般に開示されている。

k) トランジション戦略やその実行を担保するガバナンスに関する項目の開示方法は、気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）の最終報告書（TCFD 提言）などのフレームワークに整合した形で開示されることが可能である。

適合状況：○

商船三井は、TCFD のフレームワークに整合した開示を行っている。

l) トランジション戦略の実行により、気候変動以外の環境および社会に影響が及ぶことが想定される場合には、資金供給者がその効果を適切に評価できるよう、対応の考え方も併せて説明し、戦略全体として、持続可能な開発目標（SDGs）の達成への寄与についても開示することが望ましい。

適合状況：○

商船三井は、気候変動以外の環境・社会に及ぶ影響とそれに対する対応及び SDGs 達成への寄与について、フレームワークを通じて貸付人に開示している。また、JCR の評価レポートを通じて一般にも公表の予定である。

m) トランジション戦略・計画は長期にわたるものとなること等により、戦略・計画の策定時に前提としていた外部環境の大きな変化等に伴い、トランジション戦略・計画を変更する必要性が生じることもあり得る。その際には、変更内容について、その理由とともに適時に開示すべきである。

適合状況：○

環境ビジョン 2.0 から 2.1 への変更に際し、説明会を開催し、その理由について詳細に公表している。今後も大きな変更があった場合には、同様の対応がとられることが想定される。

n) ガバナンスに関しては、トランジション戦略の実行を監視、及び取組を評価管理するための組織体制に加え、構成する組織・経営者の具体的な役割や、審議内容が経営に反映されるプロセスについても開示することが望ましい。

適合状況：○

必要な組織体制を構築、環境ビジョン 2.1 の中で公表している。

o) 資金調達者がトランジション戦略に関して客観的評価が必要と判断する場合には、外部機関によるレビュー、保証及び検証を活用することが望ましい。

適合状況：○

商船三井は、客観的評価のため、本ファイナンス実施に当たって JCR のレビューを活用している。また、中長期的な脱炭素の目標については、今後 SBTi からの認証取得を検討している。

p) トランジション戦略に関しては、特に以下の事項に関してレビューを得ることが有用と考えられる。

- － シナリオと短期・中期・長期目標（目標に関しては要素 3 を参照すること。）の整合性
- － 資金調達者のトランジション戦略により目標が達成するとの信頼性
- － トランジション戦略の管理プロセスとガバナンスの適切性

適合状況：○

JCR は、上記三項目について確認し、本評価レポートを提供している。

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）

a) トランジション戦略の実現において、対象となる取組は、現在及び将来において環境面で重要となる中核的な事業活動の変革に資する取組であるべきである。

適合状況：○

商船三井のトランジション戦略は、同社の中核的な事業活動である内航・外航全般の海運事業活動及び社会全体の脱炭素化を支援するインフラとしての観点からの変革に資する取り組みである。

b) 環境面で重要となる事業活動を特定する際には、その判断に影響を及ぼす可能性のある気候変動関連のシナリオを複数考慮することが望ましい。

適合状況：○

商船三井は TCFD ガイダンスに従って、シナリオ分析を行っている。

c) マテリアリティの考慮に関して、サステナビリティ報告に係る基準設定主体などが提供する既存のガイダンスを適用することも**可能である**。

適合状況：△
現段階では草案段階であるが、SBTi が作成している海運ガイダンスを参照して 2035 年の CO2 排出削減目標を設定している。

d) 資金調達者は、気候変動が自社の事業活動において、環境面で重要となることを示す**べきである**。

適合状況：○
商船三井は、自社のマテリアリティ特定に際し、気候変動を重要なテーマととらえ、経営の最重要課題の一つとしていることを、統合報告書、ウェブサイト等の開示により明らかにしている。

e) 環境面で重要となる事業活動を特定する際に使用した気候変動関連のシナリオに関しては、当該シナリオを選定した理由（地域や業種の特性等）を含め、その内容を説明することが**望ましい**。

適合状況：○
商船三井は、環境ビジョン 2.1 で TCFD に基づいた海運事業に関する気候変動関連シナリオを策定・分析を行っている。シナリオ分析では、複数の気温上昇シナリオ下における荷動きの変化とそれに伴う同社の事業への影響についてリスクと機会分析を行っている。本シナリオ分析のアプローチは、IMO の GHG 削減戦略策定時と同様のものである。また、同社は SBT の海運ガイダンス（現時点では草案）のシナリオも参照している。

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）

a) 資金調達者は、トランジション戦略を構築する際、科学的根拠のある目標に基づく**べきである**。

適合状況：○
商船三井は、TCFD のシナリオ分析、SBT の海運ガイダンス（現時点では草案）のシナリオに基づいた中長期目標を設定している。

b) 目標は、2050 年の長期目標に加え、中間目標（短中期目標）を含み、長期間、一貫性のある測定方法で定量的に測定可能である**べきである**。

適合状況：○
商船三井の目標設定は以下の通り中長期目標を含んでいる。
2050 年カーボンニュートラル
2035 年までに 2019 年比で CO2 排出原単位ベースで 45%の削減

CO2 排出量削減対象範囲は SCOPE1 及び 3 の一部を含み、定量的に測定可能である。

c) 排出量の削減は、排出原単位又は絶対値のいずれの形式も取り得るが、環境面のマテリアリティを踏まえて、サプライチェーン排出量に関する国際的基準である「GHG プロトコル」におけるすべてのスコープをカバーする目標とすべきである。

なお、Scope 3 については、資金調達者のビジネスモデルにおいて重要な削減対象と考えられる場合において、実践可能な計算方法で目標設定されることが望ましい。

またこの際、必要に応じて削減貢献も併せて示すことが可能である。

適合状況：○

商船三井は、すべてのスコープについて排出量を算定し、削減目標の対象を決定している。スコープ 2 については、その削減に努めるものの、スコープ 1 の CO2 排出量（11,128 千トン、2019 年度）に対して 45 千トンとスコープ 1 排出量の約 0.4%に過ぎないことから、スコープ 1 の削減策を中心として目標設定している。スコープ 3 については、含まれる範囲で削減目標に含めているほか、関連するカテゴリーの CO2 排出量を算定している。商船三井は CO2 排出量ベース及び GHG 排出原単位ベースでの開示を行っている。

目標設定は 2035 年までは排出原単位ベース、2050 年は総量ベースである。

d) 科学的根拠のある目標とは、パリ協定の目標の実現に必要な削減目標であり、地域特性や業種の違いを考慮しつつ、設定されるべきである。その際、以下のような軌道を参照することが考えられる。

- 国際的に広く認知されたシナリオ
（国際エネルギー機関（IEA）の持続可能な開発シナリオ（SDS）などが該当）
- Science Based Targets Initiative（SBTi）などで検証されたもの
- パリ協定の目標と統合的な各国の温室効果ガスの削減目標（Nationally Determined Contributions: NDC）や業種別のロードマップ、パリ協定の実現に向けて業界等が定めた科学的根拠のある計画等

適合状況：○

商船三井は、上記に挙げられたいずれも、同社の目標設定において参照している。

- 国際的に広く認知されたシナリオ
IMO の GHG 削減戦略
- SBTi
今後の認証取得を前提に現中長期目標を設定
- 国土交通省の定めた国際海運 GHG ゼロエミッションプロジェクトで示されたロードマップ
及びグリーン成長戦略

e) 短中期（3～15年）目標については、上記のような軌道を参照、あるいはベンチマークとして

計画された長期目標に向けた経路上にあるように設定されるべきである。

適合状況：○

商船三井は、次世代燃料そのた脱炭素技術開発の進捗を考慮して、2035年に中期目標を設定している。また、その目標を含めた2050年カーボンニュートラルの経路を検討、環境ビジョン2.1で開示している。

f) 様々な事項（当該企業の出発点、実績、設備投資等のタイミング、経済合理性、コストベネフィット分析、目標達成に必要な技術が既に実装化されているかどうか等）を考慮して、短中期の目標が設定されると考えられるため、経路が常に同一傾斜の線形であるとは限らず、非線形となることも**考えられる**。

適合状況：○

投資計画、それによるリターンなど脱炭素のロードマップに加えて様々な事項を考慮して目標設定がなされている。この結果、同一傾斜の線形の経路ではないことが想定されている。

g) 資金調達者は、定めた短中期・長期目標について、基準年次等を含めて開示すべきである。

適合状況：○

商船三井は、環境ビジョン2.1で定めた中長期目標について、2019年度を基準年としている。

h) 長期目標が科学的根拠に基づいていることを示すために、目標設定に当たって使用した手法又は軌道については、その理由（地域や業種の特性など）を含めて説明すべきである。特に、業界等が定めた計画や業種別ロードマップ等を参照した際には、それらが科学的根拠に基づいていることを説明に含むべきである。

適合状況：○

3-d)で記載した参照先が環境ビジョン2.1に含まれている。

i) 長期目標に向けた経路とその経路上にある短中期目標とトランジション戦略との整合性については、投資計画（要素4を参照）等を踏まえて説明することが**考えられる**。

適合状況：○

投資計画を含め、環境ビジョン2.1で開示されている。

j) 目標と軌道に関しては、以下の事項に関してレビューを得ることが特に有用と**考えられる**。

－ 長期目標が科学的根拠に基づいた目標であるか

➡ パリ協定に整合したことが説明されているか

－ 短中期の目標設定において、気候変動のシナリオ分析に基づいた温室効果ガスの算定予測がなされているか

➡ 国際的に広く認知されたシナリオ等を活用あるいは参照しているか

－ 目標に活用した指標に関する実績値が一貫性のある測定方法により定量的に測定されているか
➡ 長期目標の達成に向けた短中期目標を実現するための具体的な温室効果ガス削減策を有しているか

適合状況：○

JCR は、上記項目について、すべて満たされていることをレビューした。

要素 4：実施の透明性

a) 資金調達者は、トランジション戦略を実行するに当たり、基本的な投資計画について可能な範囲で透明性を確保すべきである。

適合状況：○

環境ビジョン 2.1 で 2021 年から 2023 年度にかけての低・脱炭素への投資計画が公表されている。ほか、2035 年までの主なマイルストーンについても公表されている。

b) 投資計画には、設備投資（Capex）だけでなく、業務費や運営費（Opex）が含まれる。そのため、研究開発関連費用やM&A、設備の解体・撤去に関する費用についても投資計画の対象となる。投資計画には、トランジション戦略の実行に向けて、必要な費用、投資を可能な限り織り込むことが望ましい。

適合状況：○

投資計画には、設備投資に限らず、研究開発費用等も含まれている。

c) 投資計画により、想定される気候関連等の成果（アウトカム）とインパクトについて、可能な場合には定量的な指標が用いられ、算定方法や前提要件とともに示されることが望ましい。定量化が難しい場合には、定性的な評価として外部認証制度を利用することも考えられる。

適合状況：○

投資により想定されるアウトカムとインパクトは、環境ビジョン 2.1 で示されている。また、一連の投資計画は、すべて中長期目標達成に資する施策として位置づけられており、中長期目標の算定方法・前提要件が同じビジョンで開示されている。

d) 具体的には、想定される気候関連等の成果とインパクトの対象には、温室効果ガス排出削減など気候変動の緩和に関する項目だけでなく、いかにトランジション戦略に「公正な移行」への配慮を組み込んでいるかを示すことが望ましい。

適合状況：対象外

商船三井のトランジション戦略実行によって、公正な移行への配慮を必要とする点はない。

e) トランジション戦略の実行に伴い、雇用への影響や気候変動以外の環境や社会などに対してネガティブなインパクトを及ぼす可能性がある場合には、その効果を緩和するための対策に対する支出

についても投資計画に追加することが 望ましい 。
適合状況：○ 商船三井のトランジション戦略実行によって、雇用その他社会面においてネガティブな影響はない。環境面については、海洋汚染防止など適切に措置が講じられている。

f) 投資計画に含まれる各投資対象により生じる成果と目標が 整合すべきである 。
適合状況：○ 商船三井の投資計画の成果は、すべて最終的には脱炭素の目標に資する取り組みとして位置づけられており、成果と目標は整合的である。

g) トランジション・ファイナンスは、トランジション戦略の実行を金融面から支援するものであり、新規の取組に対する資金が 望ましい 。ただし、資金用途特定型のトランジション・ファイナンスにおいて、合理的に設定されたルックバック期間（既に開始されているプロジェクト等について、リファイナンスを充当する対象期間）に対するリファイナンスは対象となると 考えられる 。
適合状況：○ 本件トランジションファイナンスは、すべて新造の内航 LNG 燃料炊きフェリーに対する新規投資である。

h) 投資計画は、実践可能な範囲で各投資対象の金額、成果とインパクトを紐付けて開示することが 望ましい 。
適合状況：△ 本ファイナンスによる投資対象の金額、成果とインパクトは紐づけてフレームワークで開示されている。トランジション戦略全体について、各投資対象や投資総額は明らかとされているが、個別に成果とインパクトを紐づけることは現時点では困難であり、開示していない。今後、具体的な個別の計画が確定次第開示していくことが想定されている。

i) 資金調達後には、当初の計画と実際の支出、成果、インパクトの差異について説明することが 望ましい 。また、差が生じている場合には、その理由を説明することが 望ましい 。
適合状況：○ 本ファイナンスによる当初の計画と実際の支出、成果、インパクトの際については、借入後定期的に実施が予定されるインパクトレポートで開示される予定である。

j) 資金用途を特定した債券で、リファイナンスを含む場合には、資金調達者は、フレームワーク等において定めたルックバック期間とその理由等について説明す べきである 。
適合状況：対象外 本ファイナンスはすべて新規投資に充当される。

<p>k) ローンを活用する場合、伝統的にローンは借り手と貸し手の相対関係に基づく取引であるなど慣行の違いはあるものの、トランジション・ファイナンスにおいて透明性や信頼性を担保するためには、可能な限り上記に関して開示することが望ましい。ただし、守秘義務や競争上の観点から一般に開示することが困難な場合には、情報を一般に開示せず、貸し手や外部評価機関のみに報告することも考えられる。</p>
<p>適合状況：○ 本件はローンであるが、トランジション戦略の進捗について一般に開示の予定である。LNG 燃料船の環境改善効果については、競争上の観点から情報を一般に開示せず、貸し手に開示の予定である。</p>

<p>l) 資金調達者が中小企業であり、資金供給者や外部評価機関に対する報告内容と同じ内容を一般に開示することが困難である場合には、本項h)からj)について記載を概要にとどめる等、開示内容を簡素化することが考えられる。</p>
<p>適合状況：対象外 商船三井は中小企業ではないため、本件適合性確認対象外である。</p>