

株式会社みずほ銀行が実施する 株式会社商船三井に対する ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、株式会社みずほ銀行が株式会社商船三井に実施するポジティブ・インパクト・ファイナンスに対し、第三者意見書を提出しました。

<要約>

本第三者意見は、株式会社みずほ銀行がみずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社（MHRT）による評価を踏まえて株式会社商船三井に実施するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）（本ファイナンス）に対して、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が策定した「PIF原則」及び「資金用途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」（モデル・フレームワーク）への適合性、並びに環境省のESG金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項(4)に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースが纏めた「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合性を確認したものである。株式会社日本格付研究所（JCR）は、PIF第4原則で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、独立した第三者機関として、(1)商船三井に係る PIF 評価の合理性及び本ファイナンスのインパクト、並びに(2)みずほ銀行・MHRT（総称して「みずほ」）の PIF 評価フレームワーク及び本ファイナンスの PIF 原則に対する準拠性等について確認を行った。

(1)商船三井に係る PIF 評価の合理性及び本ファイナンスのインパクト

商船三井は、資源エネルギー分野を軸に世界最大級の船隊を擁する総合海運企業であり、海運業を中心とした社会インフラ企業を目指している。経営計画「Rolling Plan 2022」では、全社損益の安定性向上のため非海運事業（海洋・洋上風力発電関連・物流・不動産）を強化する「ポートフォリオ戦略」、「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」への取り組みを継続しつつ環境投資を加速する「環境戦略」、アジアを重点に輸送にとどまらない大型案件をグループ総合力を発揮して獲得する「地域戦略」、という3つの成長戦略に取り組んできた。また、事業活動を通じて優先的に取り組むべき社会課題として、「Safety & Value」、「Environment」、「Human & Community」、「Innovation」、「Governance」の5つの「サステナビリティ課題」を特定し、各課題に係る目標・KPI・アクションプランをサステナビリティ計画「MOL Sustainability Plan」として策定している。

2023年3月公表の経営計画「BLUE ACTION 2035」では、「MOL Sustainability Plan」をその一部と位置づけて更新のうえ、「Rolling Plan 2022」から継承する3つの主要戦略と「サステナビリティ課題」に係る最重点5項目を中心に据えて「Core KPI」を設定し、2035年度の「グループビジョン」実現に向けた大きな方向性を示している。「商船三井グループ 環境ビジョン 2.2」への更新をはじめ、上記最重点5項目に係るビジョンの策定を進めるとともに、より具体的な行動計画を

「MOL Sustainability Plan」で示していく考えである。

本ファイナンスでは、商船三井の事業活動全体に対する包括的分析が行われた。同社のサステナビリティ活動も踏まえ、インパクト領域につき特定のうえ 6 項目のインパクトが選定された。そして、各インパクトに対して KPI が設定された。これらのインパクトは、主として「BLUE ACTION 2035」に係るものであり、ポジティブ・インパクトの増大として外国人材の育成や洋上風力発電関連事業の推進、ネガティブ・インパクトの抑制として 2050 年ネットゼロ・エミッションに向けた取り組みの推進や安全運航の徹底等がある。今後、これら 6 項目のインパクトに係る上記 KPI 等に対して、モニタリングが実施される予定である。

JCR は、本ファイナンスにおけるインパクト特定の内容について、モデル・フレームワークに示された項目に沿って確認した結果、適切な分析がなされていると評価している。また、本ファイナンスの KPI に基づくインパクトについて、PIF 原則に例示された評価基準に沿って確認した結果、多様性・有効性・効率性・追加性が期待されると評価している。当該 KPI は、上記のインパクト特定及び商船三井のサステナビリティ活動の内容に照らしても適切である。さらに、本ファイナンスにおけるモニタリング方針について、本ファイナンスのインパクト特定及び KPI の内容に照らして適切であると評価している。従って JCR は、本ファイナンスにおいて、持続可能な開発目標 (SDGs) に係る三側面 (環境・社会・経済) を捉えるモデル・フレームワークの包括的インパクト分析 (インパクトの特定・評価・モニタリング) が、十分に活用されていると評価している。

(2) 〈みずほ〉の PIF 評価フレームワーク及び本ファイナンスの PIF 原則に対する準拠性等

JCR は、〈みずほ〉の PIF 商品組成に係るプロセス、手法及び社内規程・体制の整備状況、並びに商船三井に対する PIF 商品組成について確認した結果、PIF 原則における全ての要件に準拠していると評価している。また、本ファイナンスは「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的であると評価している。

以上より、JCR は、本ファイナンスが PIF 原則及びモデル・フレームワークに適合していること、また「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合していることを確認した。

* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。

第三者意見

評価対象：株式会社みずほ銀行の株式会社商船三井に対する
ポジティブ・インパクト・ファイナンス

2023年4月27日
株式会社 日本格付研究所

目次

<要約>	- 3 -
I. 第三者意見の位置づけと目的	- 5 -
II. 第三者意見の概要	- 5 -
III. 商船三井に係る PIF 評価等について	- 6 -
1. インパクト特定の適切性評価	- 6 -
1-1. 商船三井の事業概要	- 6 -
1-2. 包括的分析及びインパクト特定	- 11 -
1-3. JCR による評価	- 19 -
2. KPI の適切性評価及びインパクト評価	- 21 -
2-1. 商船三井のサステナビリティ経営体制の整備状況	- 21 -
2-2. KPI 及び目標設定	- 25 -
2-3. JCR による評価	- 37 -
3. モニタリング方針の適切性評価	- 40 -
4. モデル・フレームワークの活用状況評価	- 41 -
IV. PIF 原則に対する準拠性等について	- 42 -
1. PIF 第 1 原則 定義	- 42 -
2. PIF 第 2 原則 フレームワーク	- 43 -
3. PIF 第 3 原則 透明性	- 44 -
4. PIF 第 4 原則 評価	- 44 -
5. インパクトファイナンスの基本的考え方	- 45 -
V. 結論	- 45 -

<要約>

本第三者意見は、株式会社みずほ銀行がみずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社 (MHRT) による評価を踏まえて株式会社商船三井に実施するポジティブ・インパクト・ファイナンス (PIF) (本ファイナンス) に対して、国連環境計画金融イニシアティブ (UNEP FI) が策定した「PIF 原則」及び「資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク」(モデル・フレームワーク) への適合性、並びに環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項(4)に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォース (PIF TF) が纏めた「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合性を確認したものである。株式会社日本格付研究所 (JCR) は、PIF 第 4 原則で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、独立した第三者機関として、(1)商船三井に係る PIF 評価の合理性及び本ファイナンスのインパクト、並びに(2)みずほ銀行・MHRT (総称して〈みずほ〉) の PIF 評価フレームワーク及び本ファイナンスの PIF 原則に対する準拠性等について確認を行った。

(1)商船三井に係る PIF 評価の合理性及び本ファイナンスのインパクト

商船三井は、資源エネルギー分野を軸に世界最大級の船隊を擁する総合海運企業であり、海運業を中心とした社会インフラ企業を目指している。経営計画「Rolling Plan 2022」では、全社損益の安定性向上のため非海運事業 (海洋・洋上風力発電関連・物流・不動産) を強化する「ポートフォリオ戦略」、「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」への取り組みを継続しつつ環境投資を加速する「環境戦略」、アジアを重点に輸送にとどまらない大型案件をグループ総合力を発揮して獲得する「地域戦略」、という 3 つの成長戦略に取り組んできた。また、事業活動を通じて優先的に取り組むべき社会課題として、「Safety & Value」、「Environment」、「Human & Community」、「Innovation」、「Governance」の 5 つの「サステナビリティ課題」を特定し、各課題に係る目標・KPI・アクションプランをサステナビリティ計画「MOL Sustainability Plan」として策定している。

2023 年 3 月公表の経営計画「BLUE ACTION 2035」では、「MOL Sustainability Plan」をその一部と位置づけて更新のうえ、「Rolling Plan 2022」から継承する 3 つの主要戦略と「サステナビリティ課題」に係る最重点 5 項目を中心に据えて「Core KPI」を設定し、2035 年度の「グループビジョン」実現に向けた大きな方向性を示している。「商船三井グループ 環境ビジョン 2.2」への更新をはじめ、上記最重点 5 項目に係るビジョンの策定を進めるとともに、より具体的な行動計画を「MOL Sustainability Plan」で示していく考えである。

本ファイナンスでは、商船三井の事業活動全体に対する包括的分析が行われた。同社のサステナビリティ活動も踏まえ、インパクト領域につき特定のうえ 6 項目のインパクトが選定された。そして、各インパクトに対して KPI が設定された。これらのインパクトは、主として「BLUE ACTION 2035」に係るものであり、ポジティブ・インパクトの増大として外国人材の育成や洋上風力発電関連事業の推進、ネガティブ・インパクトの抑制として

2050年ネットゼロ・エミッションに向けた取り組みの推進や安全運航の徹底等がある。今後、これら6項目のインパクトに係る上記KPI等に対して、モニタリングが実施される予定である。

JCRは、本ファイナンスにおけるインパクト特定の内容について、モデル・フレームワークに示された項目に沿って確認した結果、適切な分析がなされていると評価している。また、本ファイナンスのKPIに基づくインパクトについて、PIF原則に例示された評価基準に沿って確認した結果、多様性・有効性・効率性・追加性が期待されると評価している。当該KPIは、上記のインパクト特定及び商船三井のサステナビリティ活動の内容に照らしても適切である。さらに、本ファイナンスにおけるモニタリング方針について、本ファイナンスのインパクト特定及びKPIの内容に照らして適切であると評価している。従ってJCRは、本ファイナンスにおいて、持続可能な開発目標(SDGs)に係る三側面(環境・社会・経済)を捉えるモデル・フレームワークの包括的インパクト分析(インパクトの特定・評価・モニタリング)が、十分に活用されていると評価している。

(2)〈みずほ〉のPIF評価フレームワーク及び本ファイナンスのPIF原則に対する準拠性等

JCRは、〈みずほ〉のPIF商品組成に係るプロセス、手法及び社内規程・体制の整備状況、並びに商船三井に対するPIF商品組成について確認した結果、PIF原則における全ての要件に準拠していると評価している。また、本ファイナンスは「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的であると評価している。

以上より、JCRは、本ファイナンスがPIF原則及びモデル・フレームワークに適合していること、また「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合していることを確認した。

I. 第三者意見の位置づけと目的

JCRは、みずほ銀行がMHRTによる評価を踏まえて商船三井に実施するPIFに対して、UNEP FIの策定したPIF原則及びモデル・フレームワーク、並びにPIF TFの纏めた「インパクトファイナンスの基本的考え方」に沿って第三者評価を行った。PIFとは、SDGsの目標達成に向けた企業活動を、金融機関等が審査、評価することを通じて促進し、以て持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとして、当該企業活動が与えるポジティブなインパクトを特定、評価のうえ、融資等を実行し、モニタリングする運営のことをいう。

PIF原則は4つの原則からなる。第1原則は、SDGsに資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認でき、ネガティブな影響を特定し対処していること、第2原則は、PIF実施に際し、十分なプロセス、手法、評価ツールを含む評価フレームワークを作成すること、第3原則は、ポジティブ・インパクトを測るプロジェクト等の詳細、評価・モニタリングプロセス、ポジティブ・インパクトについての透明性を確保すること、第4原則は、PIF商品が内部組織または第三者によって評価されていることである。

本第三者意見は、PIF第4原則で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、JCRが独立した第三者機関として、商船三井に係るPIF評価の合理性及び本ファイナンスのインパクト、並びに〈みずほ〉のPIF評価フレームワーク及び本ファイナンスのPIF原則に対する準拠性等を確認し、本ファイナンスのPIF原則及びモデル・フレームワークへの適合性、並びに「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合性について確認することを目的とする。

II. 第三者意見の概要

本第三者意見は、みずほ銀行が商船三井との間で2023年4月27日付にて契約を締結する、資金用途を限定しないPIFに対する意見表明であり、以下の項目で構成されている。

<商船三井に係るPIF評価等について>

1. インパクト特定の適切性評価
2. KPIの適切性評価及びインパクト評価
3. モニタリング方針の適切性評価
4. モデル・フレームワークの活用状況評価

<〈みずほ〉のPIF評価フレームワーク等について>

1. 同社の組成する商品（PIF）が、UNEP FIのPIF原則及び関連するガイドライン等に準拠、整合しているか（プロセス及び商品組成手法は適切か、またそれらは社内文書で定められているかを含む）
2. 同社が社内ですら定めた規程に従い、商船三井に対するPIFを適切に組成できているか

III. 商船三井に係る PIF 評価等について

本項では、商船三井に係る PIF 評価におけるモデル・フレームワークの包括的インパクト分析（インパクトの特定・評価・モニタリング）の活用状況と、本ファイナンスのインパクト（①多様性、②有効性、③効率性、④倍率性、⑤追加性）について確認する。

1. インパクト特定の適切性評価

1-1. 商船三井の事業概要

(1) 沿革

株式会社商船三井は、1964 年に大阪商船株式会社（1884 年設立）と三井船舶株式会社（1942 年設立）の合併により発足した大阪商船三井船舶株式会社が、1999 年にナビックスライン株式会社と合併し、現在の商号となった。前身の大阪商船株式会社が 1884 年に大阪株式取引所に、三井船舶株式会社が 1949 年に東京、大阪、名古屋の各証券取引所に上場したが、現在、商船三井は東証プライム市場に上場している。同社は、2014 年に創業 130 周年を迎え、これまで日本初の自動車専用船やメタノール専用船、世界最大級のコンテナ船等により、外航から内航に亘る貨物・旅客の海上輸送を実現してきた。

同社は、2017 年に Ocean Network Express Pte. Ltd.（国内大手 3 社による定期コンテナ船事業統合）の設立に参画した。また 2021 年には、ドライバルク事業の中核会社である商船三井近海株式会社を商船三井ドライバルク株式会社に商号変更した。そして 2022 年には、株式会社宇徳（港湾輸送・物流）とダイビル株式会社（不動産）を完全子会社化し、非海運事業を強化している。

(2) 企業理念・経営方針

商船三井グループ（商船三井及び関係会社）では、以下の企業理念、グループビジョンに加え、グループ共通の価値観である MOL CHARTS として 6 つの行動指針を掲げている¹。

□ 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。

□ MOL CHARTS

Challenge	大局観をもって、未来を創造します
Honesty	正道を歩みます
Accountability	「自律自責」で物事に取り組みます
Reliability	ステークホルダーの信頼に応えます
Teamwork	強い組織を作ります
Safety	世界最高水準の安全品質を追求します

¹ 商船三井ウェブサイトより抜粋。

(3) 主な事業活動

商船三井グループは、2022年3月時点で商船三井及び関係会社500社からなり、事業は以下の5セグメントより構成されている。

表1 商船三井グループの事業内容²

事業区分	事業の概要	主要関係会社 (無印：連結子会社) (※印：持分法適用関連会社)
ドライバルク事業	当社並びに関係会社を通じて、ドライバルク船(火力発電用の石炭を輸送する石炭船を除く)を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っております。	商船三井ドライバルク㈱、 MOL CAPE (SINGAPORE) PTE. LTD. ※GEARBULK HOLDING AG 他 75社 計 78社
エネルギー・海洋事業	当社並びに関係会社を通じて、火力発電用の石炭を輸送する石炭船、油送船、海洋事業・LNG船等の不定期専用船を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っております。	エム・オー・エル・エルエヌジー輸送㈱、 MOL CHEMICAL TANKERS PTE. LTD.、 PHOENIX TANKERS PTE. LTD. ※旭タンカー㈱ 他 247社 計 251社
製品輸送事業	当社並びに関係会社を通じて、自動車専用船を保有、運航し、世界的な規模で海上貨物輸送を行っております。また、コンテナ船の保有、運航、コンテナターミナルの運営、航空・海上フォローディング、陸上輸送、倉庫保管、重量物輸送等の「トータル・物流ソリューション」を提供しております。さらに、関係会社のフェリー各社が、主として太平洋沿海及び瀬戸内海でフェリーを運航し、旅客並びに貨物輸送を行っております。	㈱宇徳、国際コンテナ輸送㈱、商船港運㈱、 商船三井フェリー㈱、 商船三井ロジスティクス㈱、日産専用船㈱、 ㈱フェリーさんふらわあ、 ㈱ブルーシーネットワーク、 TRAPAC, LLC.、 MOL LOGISTICS (EUROPE) B. V.、 MOL LOGISTICS (H. K.) LTD.、 MOL CONSOLIDATION SERVICE LTD. ※㈱名門大洋フェリー、※日本コンセプト㈱、 ※OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. 他 102社 計 117社
関連事業	ダイビル㈱を中心として不動産事業を行っているほか、関係会社を通じて、客船事業、曳船業、商社事業(燃料・船用資材・機械販売等)等を営んでおります。	ダイビル㈱、商船三井客船㈱、日本栄船㈱、 グリーン海事㈱、グリーン SHIPPING ㈱、 商船三井興産㈱、商船三井テクノトレード㈱、 ㈱ジャパンエクスプレス、 MOL ビジネスサポート㈱、 エムオーツーリスト㈱ 他 26社 計 36社
その他	主として当社グループのコストセンターとして、油送船とLNG船を除く船舶の船舶管理業、グループの資金調達等の金融業、情報サービス業、経理代行業、海事コンサルティング業等を営んでおります。	MOLマリン&エンジニアリング㈱、 エム・オー・エル・シップマネージメント㈱、 MOL TREASURY MANAGEMENT PTE. LTD.、 商船三井システムズ㈱、 エム・オー・エル・アカウンティング㈱ 他 13社 計 18社

合計 500社

² 出典：商船三井 2021年度有価証券報告書

商船三井グループは 2017 年以降、10 年後のありたい姿を明確化し、そこからバックキャストするローリング型の経営計画を採用してきた。2023 年 3 月に公表した新たな経営計画「BLUE ACTION 2035」では、グループビジョン実現の時期を 2035 年度と設定のうえ、それまでの期間を 3 つのフェーズに分けており、多面的・具体的に設計した Core KPI によって経営計画の進捗をモニタリングしていく考えである。

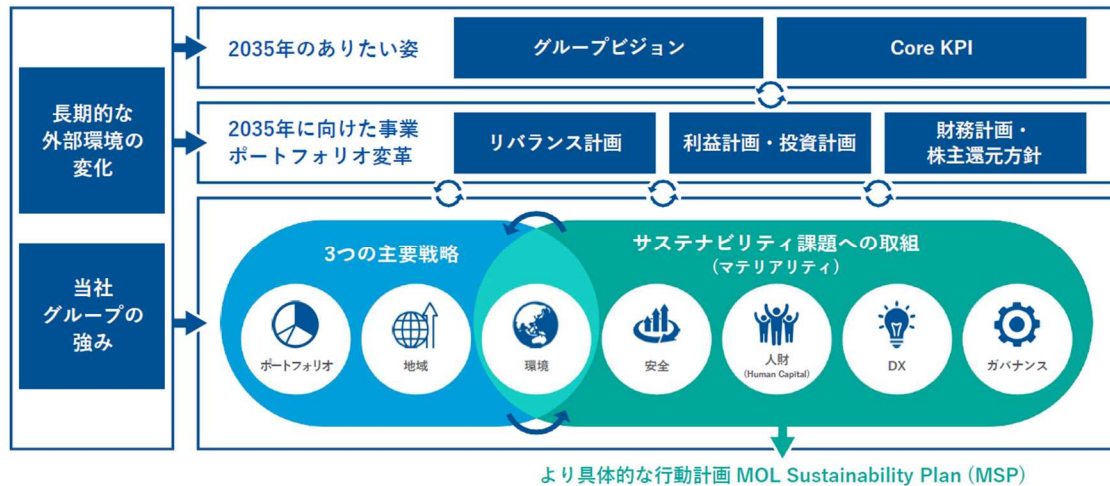


図 1 「BLUE ACTION 2035」の見取り図³

³ 出典：商船三井グループ経営計画 BLUE ACTION 2035 説明資料

(4) 売上等概況

商船三井のセグメント別連結売上高の構成比では、ドライバルク事業が 28%、エネルギー・海洋事業が 23%、製品輸送事業が 41%であり、これらの中核となる海運業が大半を占める。また、地域別では、計上会社の所在地を基礎としているため、日本が 79%を占め、次いでアジア 14%、北米 5%、欧州 3%である。

表 2 セグメント別及び地域別連結売上高 (2021 年度) ⁴

セグメント別	売上高 (百万円)	地域別	売上高 (百万円)
ドライバルク事業	360,742	日本	988,225
エネルギー・海洋事業	294,006	北米	67,693
製品輸送事業	515,353	欧州	33,593
関連事業	83,487	アジア	179,590
その他	15,720	その他	207
合計	1,269,310	合計	1,269,310

(5) 市場シェア

本ファイナンスでは、国内海運業界において、商船三井グループの市場シェアは業界第 2 位と推定されている。

⁴ 商船三井 2021 年度有価証券報告書より作成。

1-2. 包括的分析及びインパクト特定

本ファイナンスでは、商船三井の事業活動全体に対する包括的分析が行われ、同社のサステナビリティ活動も踏まえてインパクト領域が特定された。

(1) 業種別インパクトの状況

本ファイナンスでは、商船三井の事業について、国際標準産業分類（ISIC：International Standard Industrial Classification of All Economic Activities）における「海洋・沿海貨物海運業」、「道路貨物運送業」、「航空貨物運送業」、「倉庫・保管業」、「水運に付随するサービス活動」、「海洋・沿海旅客海運業」、「自己所有物件または賃借物件による不動産事業」として整理された。その前提のもと、UNEP FI のインパクト分析ツールを用いて、ポジティブ・インパクト及びネガティブ・インパクトが下表のとおり分析された。

表 3 業種別インパクト

		ポジティブ	ネガティブ
入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	水		
	食糧		
	住居	●	●
	健康・衛生	●	●
	教育		
	雇用	●	●
	エネルギー		
	移動手段	●	
	情報		
	文化・伝統	●	●
	人格と人の安全保障		
	正義		
	強固な制度・平和・安全		
	質（物理的・化学的特性）と有効利用	水	
大気			●
土壌			●
生物多様性と生態系サービス			●
資源効率・安全性			●
気候			●
廃棄物			●
人と社会のための経済的価値創造	包括的で健全な経済	●	
	経済収束	●	
その他			

(2) 国・地域別インパクトの状況

本ファイナンスでは、国・地域別インパクトについて、大きな割合を占める売上計上国を対象として分析が行われ、製造・調達面は情報を入手できず分析対象外となった。なお、UNEP FI のインパクト分析ツールで示されたインパクト領域ごとの国・地域別のニーズをベースとして、ニーズのレベルが高いと判断されたインパクト領域には重みづけがなされている。具体的には、日本では「住居」、「雇用」、「エネルギー」、「移動手段」、「情報」、「文化・伝統」、「水（質）」、「生物多様性と生態系サービス」、「資源効率・安全性」、「気候」、「廃棄物」、「包括的で健全な経済」のニーズが高く設定されている。

(3) インパクト・レーダーチャート

ここまでの分析を踏まえ、本ファイナンスで業種及び国・地域の観点から推定された商船三井の事業に係るインパクト領域は、下図のとおりである。

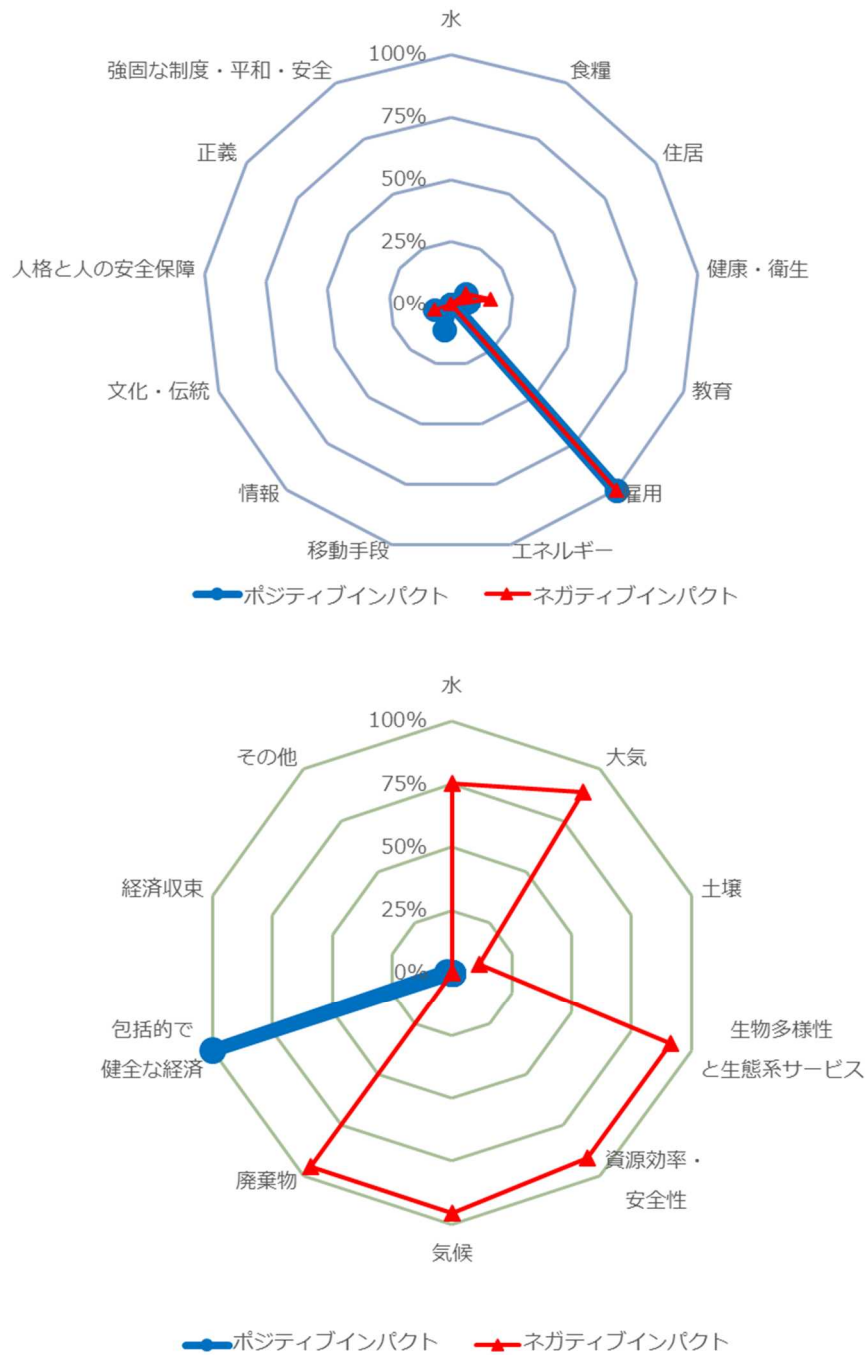


図 2 インパクト・レーダーチャート

(4) バリューチェーンの全体構造

商船三井のバリューチェーンは、下図のとおりである。

同社グループの保有する船舶と傭船の比率は 34%対 66%であり⁵、バリューチェーンにおいて中長期傭船に係るインパクトも無視することができない。同社グループは、保有船のみならず中長期傭船に対しても、同社の定めた安全・環境品質基準である「MOL 安全標準仕様」を適用し、安全品質の確保に努めている。また、船舶の解撤が発生する際にはサステナブルなシップリサイクルを実施するよう方針を策定しており、シップリサイクルヤードにおける環境・労働安全問題に加え、ヤードで働く人々の人権への配慮も適切に対処することを図っている。

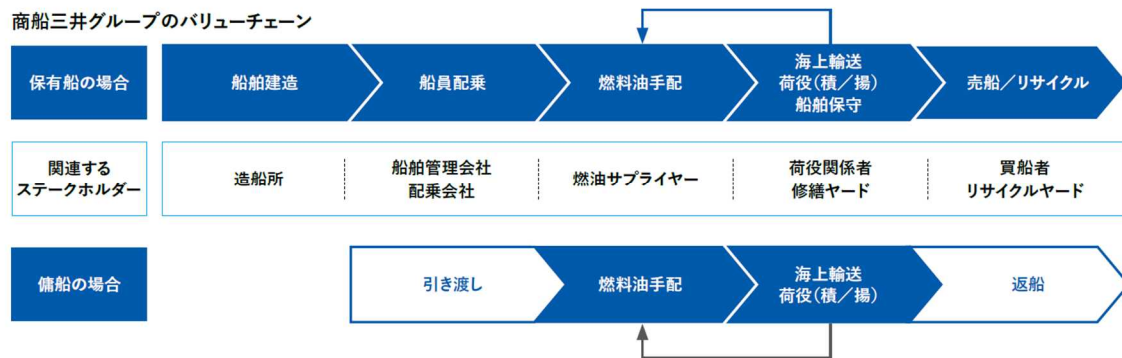


図 3 バリューチェーンの全体構造⁶

⁵ 2022 年 3 月末時点の数値。商船三井「Investor Guidebook 2022」参照。

⁶ 出典：MOL Report 2022

(5) サステナビリティ方針

商船三井は、2019年度に社内横断的なサステナビリティ推進プロジェクトチームを組織し、社会課題との関連性を整理した。そして、ステークホルダーと同社グループにおける重要性の2軸から絞りこみを行い、5つの「サステナビリティ課題」を定めた。その後、2021年度の見直しを経て、各課題に係る目標・KPI・アクションプランをサステナビリティ計画「MOL Sustainability Plan」として策定した。同計画は、2022年3月に取締役会で承認のうえ同年4月に公表され、2023年度に一部変更されている。

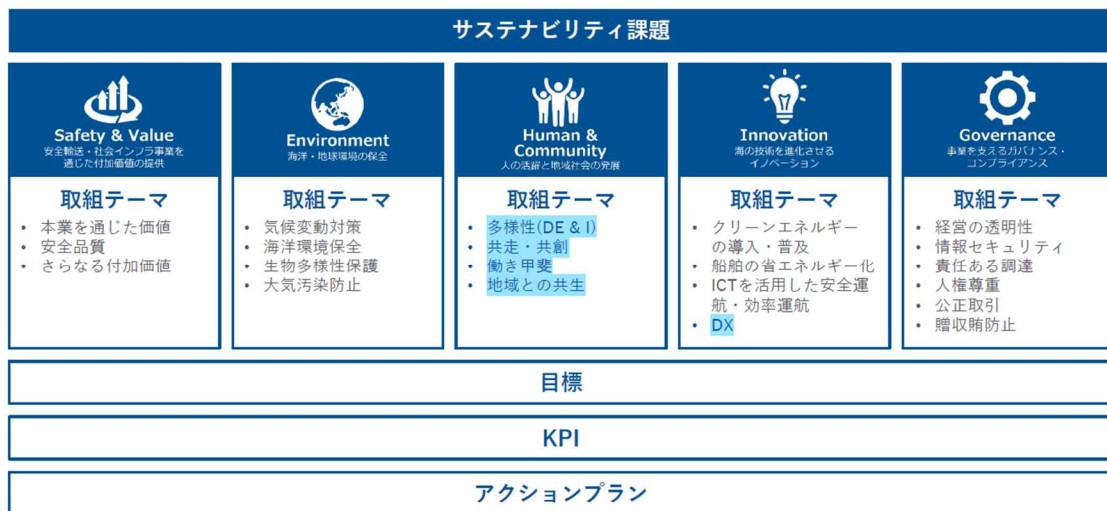


図4 「MOL Sustainability Plan」⁷

同社の経営計画「BLUE ACTION 2035」では、「MOL Sustainability Plan」がその一部として組み込まれており、特に環境戦略（環境ビジョン 2.2）は、経営計画においてポートフォリオ戦略・地域戦略に並ぶ重要な戦略として位置づけられている。

なお、同社は2005年に日本の船会社として初めて「国連グローバル・コンパクト」に署名し、「人権」、「労働」、「環境」、「腐敗防止」の4分野10原則の実現に取り組んでいる。また、2018年11月には気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）提言に賛同し、積極的な情報開示を進めている。

⁷ 出典：商船三井グループ経営計画 BLUE ACTION 2035 説明資料

(6) サステナビリティに係る重要課題と KPI の設定状況

商船三井は、2019 年度に事業を通じて優先的に取り組むべき社会課題を「サステナビリティ課題」として特定し、2021 年 9 月に社会情勢を踏まえて見直している。2022 年 4 月には、「サステナビリティ課題」の解決に向けた取り組みを加速すべく、各課題に係る目標、KPI 及びアクションプランとして、サステナビリティ計画「MOL Sustainability Plan」を策定した。そして 2023 年には、経営計画「BLUE ACTION 2035」の策定に合わせ、「サステナビリティ課題」の取組テーマ、目標、KPI 及びアクションプランを更新している。

例えば、同計画における「サステナビリティ課題」の 1 つである「海洋・地球環境の保全」では、「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」という 4 つの取組テーマに係る目標を設定している。これらの目標に沿って設定した KPI とアクションプランは、下図のとおりである。



Environment 海洋・地球環境の保全

事業を通じて与える海洋およ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ます。



取組テーマ	目標	KPI	2023～2025年度アクションプラン
気候変動対策	<ul style="list-style-type: none"> 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 数値目標 2035年までに輸送におけるGHG排出原単位45%削減（2019年比）*1 2030年までにGHG排出総量23%削減（2019年比）*2 GHG排出原単位 1.4%/年削減（2019年比）*3 2030年までにLNG燃料・メタノール燃料外航船隻数90隻 	<ul style="list-style-type: none"> GHG排出量・排出原単位 LNG燃料・メタノール燃料外航船隻数 気候変動対策にかかる環境投資額 	<ul style="list-style-type: none"> 環境ビジョン2.2における各戦略の実行 <ul style="list-style-type: none"> アクション1：クリーンエネルギーの導入 アクション2：さらなる省エネ技術の導入 アクション3：効率オペレーション アクション4：ネットゼロを可能にするビジネスモデルの構築 アクション5：グループ総力を挙げた低・脱炭素事業拡大 TCFD提言への対応強化 グループ会社との連携強化
海洋環境保全	<ul style="list-style-type: none"> 海洋環境及び生物多様性への悪影響の軽減 	※今後、国際ガイドライン等に基づきKPI設定予定	<ul style="list-style-type: none"> 自然リスク及び機会の把握と分析の実施 新しいKPI及び目標の検討
生物多様性保護			
大気汚染防止	<ul style="list-style-type: none"> 船舶から排出される大気汚染物質の軽減 数値目標 2030年までにトンマイル当たりのSOx排出量14%削減（2020年比） 	<ul style="list-style-type: none"> NOx排出量・排出原単位 SOx排出量・排出原単位 	

*1 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。

*2 当社グループ全体（連結範囲）における、スコープ1及びスコープ2が対象。

*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。

図5 「サステナビリティ課題」と対応する KPI の例⁸

⁸ 出典：商船三井ウェブサイト

なお、環境分野では同計画に先んじて、2021年に「商船三井グループ 環境ビジョン 2.1」が発表されており、環境技術の導入やLNG燃料船舶の導入決定等、環境領域における具体的な取り組みの推進が掲げられていた。同ビジョンは、2023年4月に「環境ビジョン 2.2」へ更新されている。



(註1)対象：Scope1に加えScope3の一部(外航自社運航船)
(註2)対象：Scope 1、2、3の全てが対象 (本社+連結子会社)

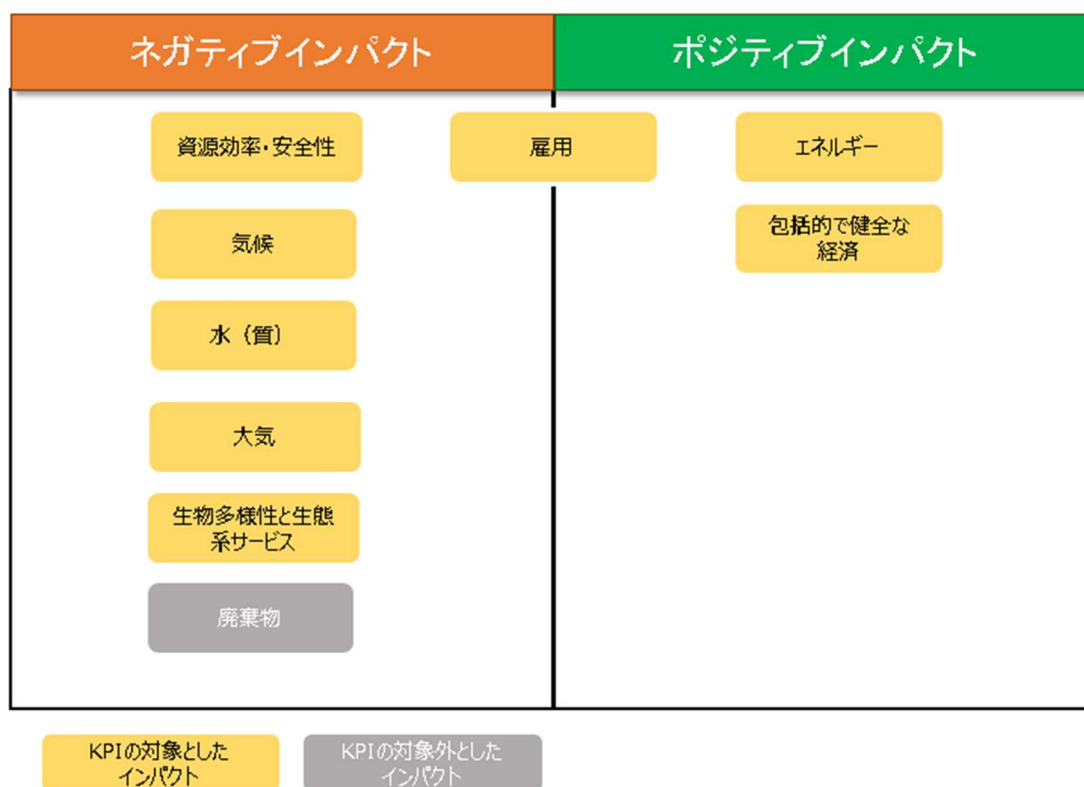
(環境ビジョン2.2全体資料は4月中旬発表予定)

図6 「環境ビジョン 2.2」及び KPI⁹

⁹ 出典：商船三井グループ経営計画 BLUE ACTION 2035 説明資料

(7) インパクト特定

ここまでの分析等を踏まえ、本ファイナンスで特定されたインパクト領域は下図のとおりである。図 2 で示されたインパクト領域を基に、商船三井が事業拡大を企図している洋上風力関連事業の取り組みを踏まえ、「エネルギー」が加えられている。なお、「廃棄物」は本ファイナンスにおけるヒアリングを踏まえた同社の状況から、KPI 設定の対象外とされている。



注)各インパクトの記載順は、インパクトの重要性や大きさなどを表すものではありません。

図 7 本ファイナンスで特定されたインパクト領域

1-3. JCR による評価

JCR は、本ファイナンスにおけるインパクト特定の内容について、モデル・フレームワークに示された項目に沿って以下のとおり確認した結果、適切な分析がなされていると評価している。

モデル・フレームワークの確認項目	JCRによる確認結果
事業会社のセクターや事業活動類型を踏まえ、操業地域・国において関連のある主要な持続可能性の課題、また事業活動がこれらの課題に貢献するかどうかを含めて、事業環境を考慮する。	操業エリア・業種・サプライチェーンの観点から、商船三井の事業活動全体に対する包括的分析が行われ、インパクト領域が特定されている。
関連する市場慣行や基準（例えば国連グローバル・コンパクト10原則等）、また事業会社がこれらを遵守しているかどうかを考慮する。	商船三井は、国連グローバル・コンパクトへの署名やTCFD提言への賛同表明を行い、それぞれ対応を進めていることが確認されている。
CSR報告書や統合報告書、その他の公開情報で公に表明された、ポジティブ・インパクトの発現やネガティブ・インパクトの抑制に向けた事業会社の戦略的意図やコミットメントを考慮する。	商船三井の公表している「BLUE ACTION 2035」等を踏まえ、インパクト領域が特定されている。
グリーンボンド原則等の国際的イニシアティブや国レベルでのタクソノミを使用し、ポジティブ・インパクトの発現するセクター、事業活動、地理的位置（例えば低中所得国）、経済主体の種類（例えば中小企業）を演繹的に特定する。	UNEP FIのインパクト分析ツール、グリーンボンド原則・ソーシャルボンド原則のプロジェクト分類等の活用により、インパクト領域が特定されている。
PIF商品組成者に除外リストがあれば考慮する。	商船三井は、〈みずほ〉の定める融資方針等に基づく不適格企業に該当しないことが確認されている。
持続可能な方法で管理しなければ、重大なネガティブ・インパクトを引き起こし得る事業活動について、事業会社の関与を考慮する。	商船三井の事業で想定し得る重要なネガティブ・インパクトとして、温室効果ガス（GHG）、大気汚染物質、バラスト水、廃棄物の排出や海難事故の発生等が特定されている。これらは、同社の「サステナビリティ課題」等で抑制すべき対象と認識されている。

<p>事業会社の事業活動に関連する潜在的なネガティブ・インパクトや、公表されている意図と実際の行動（例えばサプライチェーンの利害関係者に対してや従業員の中での行動）の明らかな矛盾を特定するため、考え得る論点に関する利用可能な情報を検証する。</p>	<p>〈みずほ〉は、原則として商船三井の公開情報を基にインパクト領域を特定しているが、重要な項目に関しては、その裏付けとなる内部資料等の確認及びヒアリングの実施により、手続きを補完している。なお、JCRは商船三井に対するヒアリングへの同席等により、開示内容と実際の活動内容に一貫性があることを確認している。</p>
--	---

2. KPIの適切性評価及びインパクト評価

2-1. 商船三井のサステナビリティ経営体制の整備状況

(1) サステナビリティ方針・中長期ビジョン、経営計画との統合の進展度

本ファイナンスでは、「1-2.(5)サステナビリティ方針」を踏まえ、商船三井のサステナビリティ方針が経営計画と十分に統合され、また定量的指標の設定等の報告がなされていると判断できることから、同社におけるサステナビリティの経営計画への統合進展度は「Level-H」と評価されている。

表4 サステナビリティの経営計画への統合レベル

レベル	概要
Level-H	経営計画にサステナビリティについての記述があり、定量的指標の設定やモニタリング等の報告がなされている。
Level-M2	経営計画にサステナビリティについての明確な記載はないものの、サステナビリティに連動する記述が見受けられるもの。
Level-M1	経営計画にサステナビリティについての記載はないものの、サステナビリティに関する方針、ビジョン等対外的に公表可能な記述があるもの。
Level-L	経営計画にサステナビリティに関する記述がなく、サステナビリティに関する方針、ビジョン等対外的に公表可能な記述がないもの。

(2) サステナビリティ開示体制、透明性

商船三井は、サステナビリティ計画「MOL Sustainability Plan」において、「サステナビリティ課題」に紐づく取り組みテーマ、具体的な目標、KPI、アクションプランを定めている。具体的な目標としては、2035年までのGHG排出原単位45%削減（2019年比）や、2030年までのLNG燃料・メタノール燃料船90隻、2035年までのネットゼロ・エミッション外航船130隻等を掲げている。

同社の環境社会面に関する取り組み状況は、「MOL Report」や「サステナビリティデータ集」で開示されている。同社はサステナビリティデータ集において、「環境データ」、「社会データ」、「ガバナンスデータ」の3つの観点から情報を整理しており、目標に掲げているGHG排出原単位、NOx・SOx排出量に加えて、電力使用量、廃棄物排出量など幅広いデータを提示している。同社はS&P/JPXカーボン・エフィシエント指数に選定されており、社外からも環境情報の開示状況が十分に高いと評価されている。

また、同社は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の把握に努めている。2022年度には、これまで検討してきた2°C以下シナリオを含む複数シナリオでの分析に新たに1.5°Cシナリオを追加するなど、2021年10月に公表された新TCFDガイダンスの内容を踏まえ、分析の深化と開示内容の大幅な拡充を行っている。

従って本ファイナンスでは、同社が環境・社会面について積極的に情報開示しており、透明性が高いと判断できることから、「Level-H2」と評価されている。

表5 サステナビリティの情報開示レベル

レベル	概要	目標開示		実績開示
		定量	定性	
Level-H2	サステナビリティについての定量的目標開示、実績開示がなされているもの。	あり	あり	あり
		あり	なし	あり
Level-H1	サステナビリティについての定性的目標開示、実績開示がなされているもの。	なし	あり	あり
Level-M2	サステナビリティについての目標開示はなされていないものの、実績開示がなされているもの。	なし	なし	あり
	サステナビリティについての定量的目標開示がなされているものの、実績開示がなされていないもの。	あり	あり	なし
Level-M1	サステナビリティについての定性的目標開示がなされているものの、実績開示がなされていないもの。	あり	なし	なし
		なし	あり	なし
Level-L	サステナビリティについての目標開示、実績開示がなされていないもの。	なし	なし	なし

(3) サステナビリティ体制の強度

商船三井は、2021年4月に経営会議の下部組織として、社長、CESO (Chief Environment & Sustainability Officer) をはじめとする主要役員が出席する「環境・サステナビリティ委員会」を設置した。同委員会は、中長期的な環境戦略及びサステナビリティ全般に関する戦略の立案・実行に向けた対応を担う。具体的な活動として挙げられるのは、GHG削減に向けた対策を中心とした環境戦略、環境規制等への対応、「サステナビリティ課題」の見直しやレビュー等である。また、同社が特定した「サステナビリティ課題」の解決を推進するための専門部署として設置された「環境・サステナビリティ戦略部」は、同委員会の事務局を務めるとともに、各種施策の立案・実行を行っている。同委員会における審議を経て、重要事項に関しては取締役会、経営会議における報告・審議・決議が行われている。

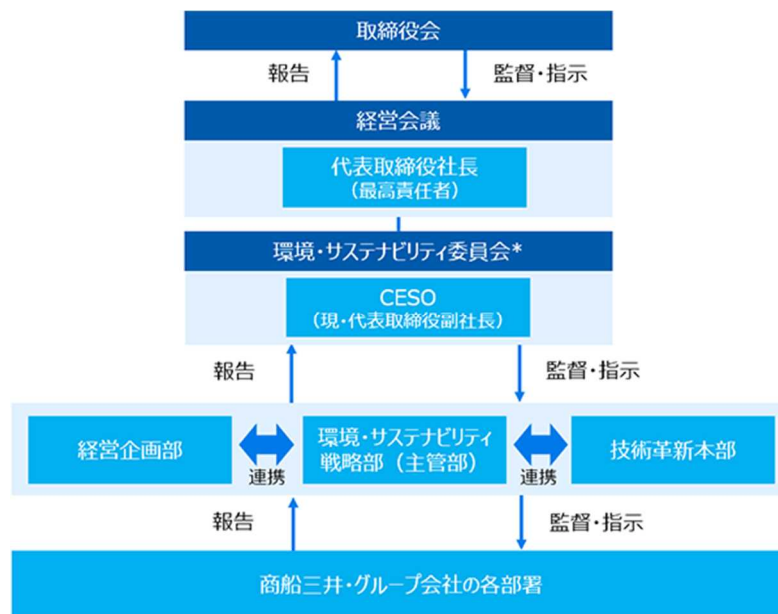


図8 サステナビリティ推進体制¹⁰

同委員会は、2021年度に全11回開催され、気候変動を中心とする主要サステナビリティ課題に関して審議された。その中で、「商船三井グループ環境ビジョン2.1」の制定のような特に重要な環境方針に関わる議題については、同委員会における審議に続き、経営会議・取締役会による報告・決議が行われた。

本ファイナンスでは、同社のサステナビリティ専門組織について、上記のとおり設置されていることから「L-H」と評価されている。また、取締役会等の経営レベルの意思決定が可能な会議体に対して定期報告がなされ、必要に応じて改善の指導が可能な体制が整備されていることから、経営報告体制について「L-H」と評価されている。

¹⁰ 出典：商船三井ウェブサイト

表 6 サステナビリティ体制の強度

チェック項目	概説
(1)サステナビリティの専門組織について	L-H：サステナビリティ専門部署を有している L-M：環境・CSRに関する部署が対応 L-L：専門組織なし、総務系、IR系部署等における兼務
(2)経営報告の体制について	L-H：取締役会等経営レベルの意思決定が可能な会議体に対して定期報告がなされ、必要に応じて改善の指導が可能な体制 L-M：何らかの会議体に対して定期報告がなされる体制 L-L：経営報告の体制を持っていない

2-2. KPI 及び目標設定

本ファイナンスでは、上記のインパクト特定及び商船三井のサステナビリティ活動を踏まえて 6 項目のインパクトが選定され、それぞれに KPI 及び目標が設定された。

(1) 気候、資源効率・安全性

① KPI 設定の考え方

気候変動への対策は、世界で喫緊の課題となっている。日本政府は、2050 年にカーボンニュートラルを目指しており、企業も気候変動への取り組みが求められる。商船三井においても、地球温暖化の進行に伴って炭素税によるコスト増加、代替燃料船への急な対応による設備投資コスト増加など、各種の経営上のリスクが想定されるため、気候変動への確実な対応が必須である。更なる GHG 排出量の抑制のために、KPI として「輸送における GHG 排出原単位の 2019 年比削減率」、「環境投資額」、「グリーン代替燃料船の竣工隻数」が設定された。

② KPI

商船三井は、日本政府の掲げる目標と整合する形で、2050 年ネットゼロ・エミッションを達成する目標を掲げており、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、②2035 年までに輸送における GHG 排出原単位を 2019 年比で 45%削減、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、という 2050 年に向けた 3 つの中長期目標を策定している。そして、「環境ビジョン 2.1」や「MOL Sustainability Plan」の中で、ネットゼロの実現に向けた具体的な施策を設計してきた。2023 年 4 月に更新した「環境ビジョン 2.2」では、「環境ビジョン 2.1」から大きな方向性の変化はない。

同社は、TCFD フレームワークを活用して気候変動に関わるリスク・機会を整理しており、エネルギーミックスの変化や EV 化の進展、各産業構造の変化に加え、炭素税の導入、燃料費の変動や環境規制の強化が、主要事業である海上輸送需要の変動に直結するとしている。同社の環境面の戦略を規定する「環境ビジョン 2.2」は、この前提の下で設計されており、想定されるリスク・機会への対応策を定めるものである。

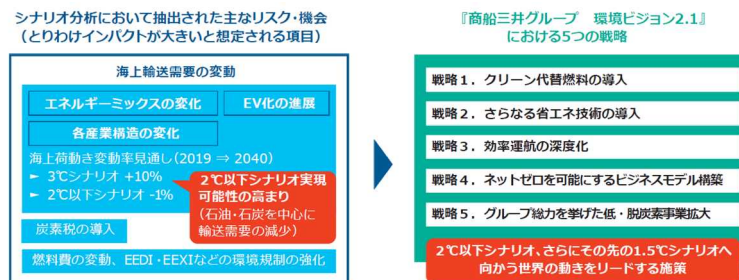


図 9 シナリオ分析に基づく商船三井のリスク・機会と関連する対策¹¹

¹¹ 出典：商船三井グループ 環境ビジョン 2.1

同社は気候変動に関して、「自社からの GHG 排出削減に資する取り組み」と「社会の GHG 排出削減への貢献」の 2 軸で戦略を構築している。この内訳として、下図のとおり 5 つの具体的な戦略を提示し、脱炭素社会への貢献を進めていくよう体制を構築している。環境ビジョン 2.2 においても、この方向性に変更はない。



図 10 気候変動に関する 5 つの戦略¹²

同社は、将来的な顧客ニーズに応えるため、低・脱炭素分野に対して環境投資を行うことを計画しており、2022～2024 年の 3 年間で約 5,300 億円を予定している。環境投資について、同社は①代替燃料船隊の整備及び②低・脱炭素エネルギー事業の拡大の 2 軸を設定している。具体的には、前者は LNG 燃料バルカー・自動車船、次世代燃料船の開発・発注、後者は新造 LNG 船・LPG/アンモニア船、洋上風力発電及び関連事業に対する投資である。「BLUE ACTION 2035」では、2023 年～2025 年度の環境投資額の目標について、6,500 億円とより意欲的な水準に更新している。

また、同社はトランジション・ファイナンスによる資金調達の実績を積み重ねており、2021 年 9 月のトランジション・ローンでは日本初の LNG 燃料フェリー、同年 11 月のトランジション・リンク・ローンでは世界最大級の LNG 燃料供給船、2022 年 10 月のトランジション・リンク・ローンでは風力を船舶の推進力に活用する Wind Challenger を搭載した、世界初のばら積み船の建造を資金用途としている。このように同社は、気候変動対策を強化していく姿勢を示しており、本ファイナンスでは、今後も低炭素・脱炭素社会の実現に向けて、業界を牽引する立場で精力的な取り組みを継続していくことが期待されている。

¹² 出典：商船三井グループ 環境ビジョン 2.1

表7 過年度における KPI の状況¹³

KPI (気候、資源効率・安全性)	2019年／年度	2020年／年度	2021年／年度
輸送における GHG 排出原単位の 2019 年比削減率 (商船三井及び同社グループの主要な国内外の外航船運航会社) ¹⁴	— (基準年)	8.20%削減	0.64%削減
環境投資額 (商船三井及び国内外の連結子会社)	—	558 億円	761 億円
クリーン代替燃料船の竣工隻数 (商船三井グループ)	—	—	全 16 隻の投資決定

③ 目標

表8 目標・方針

KPI (気候、資源効率・安全性)	目標
輸送における GHG 排出原単位の 2019 年比削減率 (商船三井及び同社グループの主要な国内外の外航船運航会社)	2035 年 : 45%削減
環境投資額 (商船三井及び国内外の連結子会社)	2023~2025 年度 : 6,500 億円
クリーン代替燃料船の竣工隻数 (商船三井グループ)	2020 年代中 : ネットゼロ・エミッション外航船の運航開始 2030 年 : LNG 燃料・メタノール燃料船を 90 隻 2035 年 : ネットゼロ・エミッション外航船を 130 隻

¹³ MOL Report 2022 及び商船三井ウェブサイトより作成。

¹⁴ 数値は、過去データの精査等により遡及して修正される可能性がある。また、集計範囲は本ファイナンスの契約期間中に変動する可能性があり、今後のモニタリングでは変動内容も含めて確認される。

(2) 生物多様性と生態系サービス

① KPI 設定の考え方

海運業では、事業活動が海洋環境や生物多様性に与える影響を最小化するための取り組みが積極的に推進されている。貨物の積荷役に応じて重しとして積載されるバラスト水は、船舶の運航に伴い海洋生物を越境移動させ、海洋生態系に影響を与える可能性がある。2017年9月には、バラスト水の排出管理のため「船舶バラスト水規制管理条約」が発効した。同条約は、船舶バラスト水を適切に管理し、バラスト水を介した有害水生生物及び病原体の移動を防止、最小化、最終的には除去することにより、海洋環境保護、生物多様性の保全等を図ることを目的としたものであり、バラスト水処理設備の設置は、現在、国際的に必須の取り組みである。上記を踏まえ、KPIとして「バラスト水処理装置搭載船隻数（商船三井保有船）」が設定された。

② KPI

商船三井は、上記条約発効に先行して、全社方針としてバラスト水処理装置の搭載を決定し、対応を進めている。メーカー等と協力のうえバラスト水処理装置を開発し、同社グループが運航する船舶への搭載を進めている。2022年6月時点では、同社保有船の新造船及び既存船（計237隻）に対して装置搭載を完了しており、2022年度中に同社保有船の95%で搭載する予定である。なお、ここには同社グループ外の船主からの傭船と内航船は含まれないが、長期傭船がメインとなる部署では、同社営業部主導で船主に対して搭載を要請している。

表9 過年度におけるKPIの状況¹⁵

KPI (生物多様性と生態系サービス)	2018年 4月	2019年 4月	2020年 4月	2021年 5月
バラスト水処理装置搭載船隻数 (商船三井保有船)	114 隻	142 隻	167 隻	215 隻

③ 目標

表10 目標・方針

KPI (生物多様性と生態系サービス)	目標
バラスト水処理装置搭載船隻数 (商船三井保有船)	2023年度：260 隻

¹⁵ MOL Report 2018, 2019, 2020, 2021 より作成。

(3) 雇用、水（質）、生物多様性と生態系サービス

① KPI 設定の考え方

海運業には、海難事故の発生リスクが常に存在している。特に近年は、貨物船の大型化によって重大事故の規模が拡大する傾向にある。重大な海難事故は環境汚染のリスクを高めるだけでなく、人命にもかかわる重要な問題である。法令の遵守にとどまらず一層の対策が求められる背景を加味し、商船三井における安全運航の徹底及び事故の撲滅に向けての取り組みを評価すべく、KPIとして「重大海難事故件数」、「重大貨物事故件数」、「油濁による海洋汚染発生件数」、「労災死亡事故件数」が設定された。

② KPI

商船三井は、同社グループ運航船の安全運航を確保すべく、経営会議の下部機関である安全運航対策委員会、安全運航本部を中心に、各種対策に取り組んでいる。社員への安全意識徹底の観点では、安全キャンペーンの実施や、SOSC CHANNEL（安全運航支援センター）による情報配信を実施している。2021年度では、2,300名が安全キャンペーンに参加している。また、システムによる監視の観点では、船舶動静監視システム SPIRIT や航海リスク監視システムを導入している。同社の運航する約 800 隻の船舶の位置、水深、海図情報、天候情報といった多くのデータを常時監視し、リスクの高い海域へ侵入し得る船舶に連絡可能な体制を構築している。

上記 KPI は、同社が特定している「サステナビリティ課題」の 1 つである「Safety & Value」に紐づくものであり、事故発生件数のさらなる抑制に向けて、同社も重点的な取り組みを行っていく考えである。

表 11 過年度における KPI の状況¹⁶

KPI (雇用、水（質）、生物多様性と生態系サービス)	2019 年度	2020 年度	2021 年度
重大海難事故件数（商船三井、同社の国内外連結子会社、同社グループが船舶管理を実施する同社持分法適用会社）	0	1	1
重大貨物事故件数（同上）	0	0	1
油濁による海洋汚染発生件数（同上）	0	1	1
労災死亡事故件数（同上）	1	0	2

なお、同社は 2020 年 8 月にモーリシャス沖で発生した傭船「WAKASHIO」の座礁・油濁事故を受け、再発防止に向けた安全航海確保への取り組みを一層強化している。同事故は、船主が法的事故責任を負う傭船で発生したものだが、同社の方針として、同社が関与する船舶において同様の事故の再発防止を掲げている。

¹⁶ 出典：MOL Report 2022

具体的には、備船の安全品質確保の取り組み強化や、データベースの整備、管理・支援体制の拡充、新たな安全技術・仕様の導入を進め、船主とともに、世界最高水準の安全品質実現に向けた取り組みを進めている。2022年度は、備船チェーンマネジメントの見直しを実施しており、再発防止に向けた対策を徹底して推進している。

③ 目標

表 12 目標・方針

KPI (雇用、水(質)、生物多様性と生態系サービス)	目標
4 ゼロの達成(商船三井、同社の国内外連結子会社、同社グループが船舶管理を実施する同社持分法適用会社) <ul style="list-style-type: none"> ・ 重大海難事故件数 ・ 重大貨物事故件数 ・ 油濁による海洋汚染発生件数 ・ 労災死亡事故件数 	毎年：0件

(4) 包括的で健全な経済、雇用

① KPI 設定の考え方

商船三井グループは、2022年4月時点で40か国以上に拠点をもち、グループ会社従業員数は8,500名以上に及んでおり、社内人材の育成は取り組むべき課題の1つである。また、ジェンダー間の不平等是正や多様な人材の活躍は、日本社会が重点的に取り組むべき課題として挙げられる。

上記を踏まえ、「外国人人材の育成」、「女性管理職比率（単体陸上職）」「MOL Group Key Position (MGKP) 在任者構成率（女性・本社出身者外・40代以下）」がKPIとして設定された。

② KPI

商船三井は、新経営計画「Blue Action 2035」の策定に伴い、2023年4月に人財 (Human Capital) ビジョンとして「多様性」、「共走・共創」、「働き甲斐」という3つの基本原則を掲げている。グループ・グローバル一元化での人財計画の下、人的資本獲得・配分の実行、適所適材の実現、海技者を惹きつける「魅力」の強化等の取り組みを推進する考えである。

同社は、2021年4月に策定した「ダイバーシティ&インクルージョン経営基本方針」から、多様性を「新たな成長の原動力」と位置づけており、人事戦略の中核に据えてきた。世界中の社員の多様な個性・能力を組み合わせ、新たな価値を生み出すことができる枠組みづくりを進めている。

例えば、外国人人材採用の観点では、まず優秀な船員の確保を図り、育成に注力している。同社は、1993年にフィリピンの船員養成学校「Magsaysay Institute of Shipping (MIS)」を設立し、2018年にはフィリピン船員大学を開校している。

また、同社はダイバーシティ&インクルージョンの推進において、女性社員の更なる活躍は必要不可欠と位置づけており、2021年3月に女性活躍推進法に基づいた行動計画を策定している。同計画内では、女性管理職割合の低さや、海上女性社員の継続就労への不安の解消等が課題とされ、2025年度までに目標とする女性管理職比率達成や海上女性社員の継続就労が可能な環境を整えること等が挙げられている。同社は、多様な人材のキャリア自律を支援する組織風土と仕組みの整備として、2021年度以降、新人事制度の効果的な運用やタレントマネジメントシステムの導入を図っている。また、職場環境の整備として、有給取得の推進やキャリア形成の観点での相談機会の設定等を実施している。なお、女性活躍推進に優れた企業として、2020年度から3年連続で「なでしこ銘柄」に選定されている。

新経営計画「Blue Action 2035」では、多様な人材の活躍をより一層推進するため、人財に係るKPIとして新たにMOL Group Key Positions (MGKP) が設定されている。MGKPとは、本社部長級として、グループ・グローバルを問わず指定されたポストであり、女性、本社出身者外、40代以下の積極的な登用が目指されている。

表 13 過年度における KPI の状況¹⁷

KPI (包括的で健全な経済、雇用)	2021 年度
外国人人材の育成 (商船三井グループ)	<ul style="list-style-type: none"> ・ フィリピン船員大学の卒業生のうち商船三井の職員候補生としての受入数：137 名 ・ 洋上風力発電設備のメンテナンスに従事する外国人に対して技術者養成サービスを提供
女性管理職比率 (商船三井単体陸上職)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2021 年度：7.5% ・ 2022 年度 (見通し)：9.2%
MOL Group Key Positions (MGKP) 在任者構成率 (商船三井グループ)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022 年度 (見通し)： 女性：5%、本社出身者外：20%、40 代以下：10%

③ 目標

表 14 目標・方針

KPI (包括的で健全な経済、雇用)	目標
外国人人材の育成 (商船三井グループ)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 毎年：フィリピン船員大学の運営及び卒業生の輩出 ・ 2023 年末：フィリピンにおける風力発電分野で活躍する外国人人材の養成事業立ち上げ¹⁸
女性管理職比率 (商船三井単体陸上職)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2025 年度：15%
MGKP 在任者構成率 (商船三井グループ)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2025 年度： 女性：8%、本社出身者外：30%、40 代以下：15%

¹⁷ MOL Report 2022、商船三井 サステナビリティデータ集及び商船三井ウェブサイトより作成。

¹⁸ 養成事業の開始については、育成プログラムの開講をもって判断する。

(5) 大気

① KPI 設定の考え方

世界的な経済成長に伴い、酸性雨や大気汚染の原因となる硫黄酸化物（SO_x）や窒素酸化物（NO_x）がグローバルに深刻化していることから、各国で大気汚染物質が規制されている。商船三井においても、海運という事業の性質上、大気汚染物質の排出は避けられない面があり、排出量の削減への対応は必須である。上記を踏まえ、KPIとして「トンマイル当たりのSO_x排出量」が設定された。

② KPI

商船三井は、現在の社会全体の潮流に鑑みて、今後再生可能エネルギーや環境保護等、様々な領域で環境課題に適合した財やサービスへの需要がますます高まることを予想している。特に、海運業において排出の多いNO_x, SO_xに注目しており、大気汚染に関する取り組みとしてNO_x, SO_x排出量の把握・改善を実施している。NO_x排出量削減に向けては、SCR脱硝装置（選択式触媒還元）の搭載推進や、EGR（排出ガス再循環システム）の搭載推進に取り組んでいる。また、SO_x排出量削減の取り組みとしては、船舶へのSO_xスクラバー設置や代替燃料への転換等の対策を取っている。結果として、国際機関・条約の定める基準を達成しているが、本ファイナンスでは今後もこれらの取り組みを通じて、同社独自のより厳しい基準を設定し順守することが期待されている。NO_xについてはKPIが設定されないものの、今後の継続的な削減方針がモニタリングされる。

表 15 過年度における KPI 状況¹⁹

KPI (大気)	2019 年度	2020 年度	2021 年度
トンマイル当たりの SO _x 排出量 (商船三井及び主要な国内外の連結子会社)	0.12g/ton-mile	0.02 g/ton-mile	0.03 g/ton-mile
参考			
NO _x 排出量 (商船三井及び主要な国内外の連結子会社)	272 千トン	231 千トン	231 千トン

③ 目標

表 16 目標・方針

KPI (大気)	目標
トンマイル当たりの SO _x 排出量 (商船三井及び主要な国内外の連結子会社)	2030 年度：14%削減 (2020 年比)

¹⁹ 商船三井 サステナビリティデータ集より作成。なお、集計範囲は本ファイナンスの契約期間中に変動する可能性があり、今後のモニタリングでは変動内容も含めて確認される。

(6) エネルギー

① KPI 設定の考え方

再生可能エネルギーの導入推進は、日本政府が掲げる 2030 年エネルギーミックスに向けて近年加速化しており、脱炭素においても重要な取り組みの 1 つである。商船三井は、経営計画「BLUE ACTION 2035」におけるポートフォリオ戦略で、非海運事業のさらなる成長を掲げている。本ファイナンスでは、同社の非海運事業の事業展開について評価すべく、「洋上風力発電関連事業の推進」が KPI として設定された。

② KPI

商船三井の洋上風力発電関連事業は、事業のバリューチェーン全体に亘っており、立地環境調査から建設、O&M フェーズに至るまですそ野が広く、2017 年 2 月に 5 隻の SEP 船（洋上風力発電設備設置船）²⁰を保有・運航する英国 Seajacks 社に出資したことを皮切りに、各種取り組みを重ねている。商船三井グループとして将来的に約 100 億円の利益を計上することを目指し、着床式の発電事業に参画するとともに、浮体式プロジェクトへ主体的に関与する予定である。

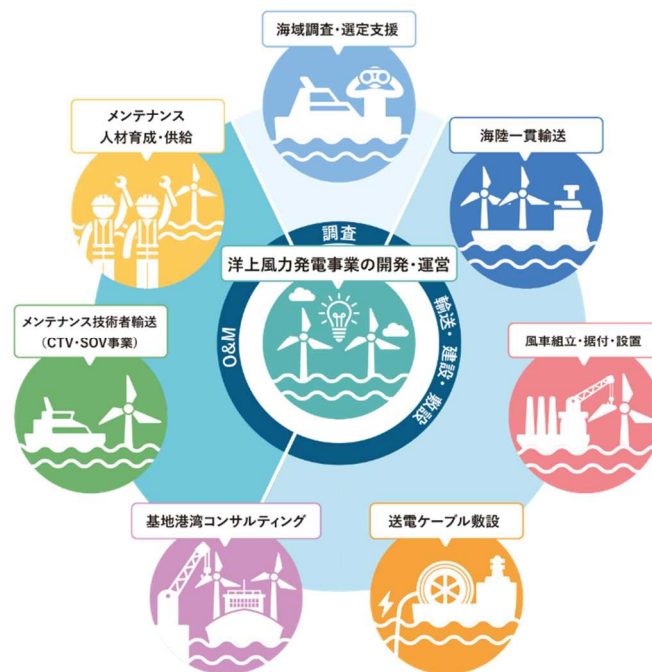


図 11 洋上風力発電関連事業の業務範囲²¹

²⁰ SEP 船：Self-Elevating Platform。プラットフォームに海底着床及び昇降のための足を装備し、プラットフォームを海面上に上昇させてクレーンによる洋上風力発電設備の設置作業を行う台船。

²¹ 出典：商船三井提供資料

表 17 過年度における KPI の状況²²

KPI (エネルギー)	2020 年度	2021 年度
洋上風力発電関連事業の推進 (商船三井グループ)	アジア初となる台湾での SOV 事業 ²³ に出資・参画	台湾北西部の沖合で容量 12.8 万 kW の着床式洋上風力発電 所を運営する会社に参画

③ 目標

表 18 目標・方針

KPI (エネルギー)	目標
洋上風力発電関連事業の推進 (商船三井グループ)	毎年：新規プロジェクト参画等取り組みの実施

²² 商船三井提供資料より作成。

²³ SOV：Service Operation Vessel。洋上風力発電所のメンテナンス技術者を複数の洋上風車に派遣するために多数の宿泊設備を持ち、一定期間洋上での活動が可能なオフショア支援船。

(7) 廃棄物

① KPI 設定の考え方

発生する廃棄物の適切な処理は、循環型経済の推進の観点で重要である。特に船舶については、重量ベースの1隻当たり95%のリサイクルが通常実施されており、解撤等で発生する廃棄物の適切処理は業界慣行として対応がなされている。

商船三井は、船舶の解撤が発生する場合、海外に所在するリサイクルヤードで、買取業者を通じて適切に解撤を実施するよう方針を定めている。

本ファイナンスでは、同社の保有船舶の解撤時、不法投棄等がなされないよう適切な取り組みが徹底されていることが確認されている。公表データを含め、同社が廃棄物について十分な取り組みを実施し、ネガティブ・インパクトが低減されていると判断されたため、KPIは設定されていない。

なお足元では、「シップリサイクル条約：第三者機関（Class-NK）」が今後発効する予定である。第三者機関が認証するヤードにおいて解撤・スクラップ等を実施することを約束するもので、世界約30カ国において条約の批准が既に実施されている。ただし、解撤ヤードが集積するバングラディシュによる批准は未だなされておらず、現在は同国の加盟待ちの状態である。日本は同条約を批准しており、同社は同条約の批准国において解撤を実施していく方針である。

2-3. JCR による評価

JCR は、本ファイナンスの KPI に基づくインパクトについて、PIF 原則に例示された評価基準に沿って以下のとおり確認した結果、多様性・有効性・効率性・追加性が期待されると評価している。当該 KPI は、上記のインパクト特定及び商船三井のサステナビリティ活動の内容に照らしても適切である。

① 多様性：多様なポジティブ・インパクトがもたらされるか

本ファイナンスは、商船三井のバリューチェーン全体を通して、多様なポジティブ・インパクトの発現及びネガティブ・インパクトの抑制が期待される。

各KPIが示すインパクトは、「資源効率・安全性」、「気候」、「水（質）」、「大気」、「生物多様性と生態系サービス」、「雇用」、「エネルギー」、「包括的で健全な経済」という、幅広いインパクト領域に亘っている。

また、これらをバリューチェーンの観点から見ると、例えば船舶建造に関連して代替燃料船隊の整備、船員配乗に関連してフィリピン船員大学の運営と卒業生の採用、海上輸送に関連してバラスト水処理装置の搭載推進や海難事故の発生抑制、そして立地環境調査から建設、O&Mフェーズに至るまでの幅広い洋上風力発電関連事業の推進等が挙げられる。

② 有効性：大きなインパクトがもたらされるか

本ファイナンスは、大きなポジティブ・インパクトの発現及びネガティブ・インパクトの抑制が期待される。

商船三井は、資源エネルギー分野を軸に世界最大級の船隊を擁する総合海運企業であり、海運業を中心とした社会インフラ企業を目指している。その中で、クリーン代替燃料船隊の整備や低・脱炭素エネルギー事業の拡大に向けて、2023～2025年度の環境投資額として6,500億円を目標としている。クリーン代替燃料船については、2020年代中でのネットゼロ・エミッション外航船の運航開始、2030年までのLNG燃料・メタノール燃料船90隻の竣工、2035年までのネットゼロ・エミッション外航船130隻の竣工を目指している。そして、クリーン代替燃料の導入等を通じて、輸送におけるGHG排出原単位を2035年に2019年比45%削減する事を目標としている。これらの目標達成によって、大きなインパクトがもたらされると考えられる。

一方、短期目標や定性目標の設定にとどまるKPIもあり、今後さらなる中長期的な定量目標の設定が望まれる。

③ 効率性：投下資本に比して大きなインパクトがもたらされるか

本ファイナンスは、効率的なポジティブ・インパクトの発現及びネガティブ・インパクトの抑制が期待される。

商船三井は、経営計画「Rolling Plan 2022」において、「ポートフォリオ戦略」、「環境戦略」、「地域戦略」という3つの成長戦略に取り組んできた。また、事業活動を通じて優先的に取り組むべき社会課題として、「Safety & Value」、「Environment」、「Human & Community」、「Innovation」、「Governance」の5つの「サステナビリティ課題」を特定し、各課題に係る目標・KPI・アクションプランをサステナビリティ計画「MOL Sustainability Plan」として策定している。2023年3月公表の経営計画「BLUE ACTION 2035」では、「MOL Sustainability Plan」をその一部と位置づけて更新のうえ、「Rolling Plan 2022」から継承する3つの主要戦略と「サステナビリティ課題」に係る最重点5項目を中心に据えて「Core KPI」を設定し、2035年度の「グループビジョン」実現に向けた大きな方向性を示している。最重点5項目に係るビジョンの策定を進めるとともに、より具体的な行動計画を「MOL Sustainability Plan」で示していく考えである。

本ファイナンスの各KPIが示すインパクトは、主として「BLUE ACTION 2035」に係るものであり、本ファイナンスの後押しによってインパクトの効率的な発現・抑制が期待される。

④ 倍率性：公的資金や寄付に比して民間資金が大きく活用されるか

各KPIが示すインパクトについて、本項目は評価対象外である。

⑤ 追加性：追加的なインパクトがもたらされるか

本ファイナンスは、以下にリストアップしたとおり、SDGsの17目標及び169ターゲットのうち複数の目標・ターゲットに対して、追加的なインパクトが期待される。



目標 4：質の高い教育をみんなに

ターゲット 4.4 2030 年までに、技術的・職業的スキルなど、雇用、働きがいのある人間らしい仕事及び起業に必要な技能を備えた若者と成人の割合を大幅に増加させる。



目標 5：ジェンダー平等を実現しよう

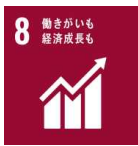
ターゲット 5.5 政治、経済、公共分野でのあらゆるレベルの意思決定において、完全かつ効果的な女性の参画及び平等なリーダーシップの機会を確保する。



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 7.2 2030 年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。

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 8 : 働きがいも 経済成長も

ターゲット 8.8 移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、すべての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。



目標 12 : つくる責任 つかう責任

ターゲット 12.4 2020 年までに、合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適正な化学物資やすべての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。



目標 13 : 気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.1 すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応力を強化する。



目標 14 : 海の豊かさを守ろう

ターゲット 14.1 2025 年までに、海洋堆積物や富栄養化を含む、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。

ターゲット 14.2 2020 年までに、海洋及び沿岸の生態系に関する重大な悪影響を回避するため、強靱性（レジリエンス）の強化などによる持続的な管理と保護を行い、健全で生産的な海洋を実現するため、海洋及び沿岸の生態系の回復のための取組を行う。

3. モニタリング方針の適切性評価

本ファイナンスでは、商船三井においてポジティブ・インパクトの向上、ネガティブ・インパクトの改善が図られているかどうか、定量面・定性面でのモニタリングが実施されるとともに、確実な向上・改善を促すためのアドバイザリーレポートが同社に提示される。

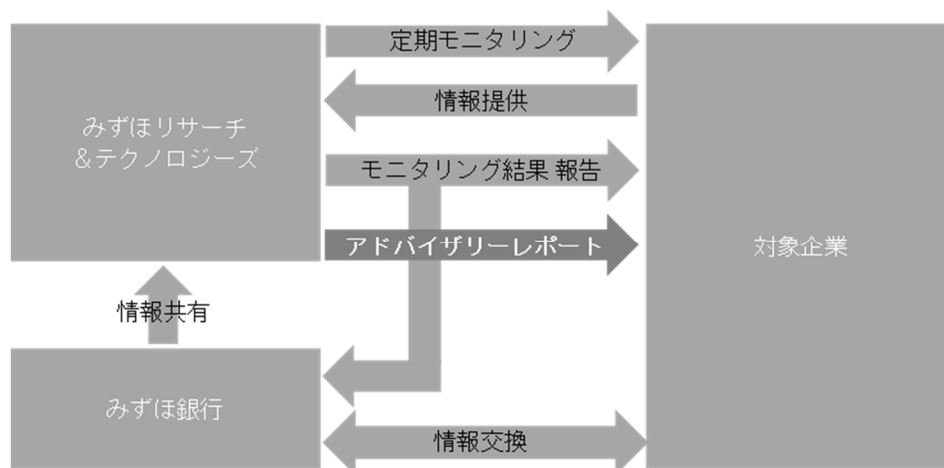


図 12 モニタリング体制

表 19 モニタリング実施内容

モニタリング実施主体	モニタリング実施内容
みずほリサーチ&テクノロジーズ	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 対象企業における KPI 設定事項及びサステナビリティに関連する事項について定期的にモニタリングする。 ➢ 定期モニタリングは年 1 回実施する。 ➢ 対象企業からの情報入手は、有価証券報告書、統合報告書、環境報告書、サステナビリティレポート等から行い、必要に応じて対象企業に対して情報提供依頼を行いサステナビリティに関連する情報を入手する。 ➢ モニタリング結果については、対象企業及びみずほ銀行に報告する。 ➢ モニタリング結果に加え、ポジティブ・インパクトの向上、ネガティブ・インパクトの改善に向けた対策について記載したアドバイザリーレポートを提供する。
みずほ銀行	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 通常業務において実施する対象企業とのミーティングにて、サステナビリティについての情報交換を実施する。 ➢ サステナビリティに影響を及ぼす内容が見受けられた場合には、みずほリサーチ&テクノロジーズに情報共有を行う。

モニタリングは、KPI として設定された事項について、年に一度実施される。有価証券報告書の提出等、会計報告のなされた翌四半期に実施される予定であるが、サステナビリティレポート等の公開が会計報告と異なるスケジュールである場合には、当該レポートが提出された翌四半期に実施される。なお、新たなサステナビリティに係る事象(特にネガティブ・インパクト)が発生した場合には、それらについてもモニタリングの対象とされる。また、

本ファイナンスの契約期間は2030年4月30日までであるが、契約期間中に目標年を迎えるKPIは継続する目標の設定状況について、目標年が契約期間を超えるKPIは目標達成に向けた進捗状況と契約期間後の対策について、それぞれモニタリングが実施される。

モニタリングは、公開されたレポートの最新版に基づき実施される。サステナビリティに係る状況の変化によって不明点が発生した場合や、KPIの著しい変動あるいは各種レポートへの記載が無くなる等の変更がなされた場合、開示資料に不明点があった場合等には、ヒアリング等により商船三井から〈みずほ〉に対して追加的な情報提供が行われる。

モニタリングと同時期に作成されるアドバイザリーレポートでは、モニタリング結果が商船三井に報告されるとともに、サステナビリティの取り組み推進に資する以下の情報が同社に提供される。

- モニタリング結果
- サステナビリティに関連する政策動向
- サステナビリティに関連する企業動向
- 対象企業におけるサステナビリティ推進のための対策等のアドバイス

JCRは、以上のモニタリング方針について、本ファイナンスのインパクト特定及びKPIの内容に照らして適切であると評価している。

4. モデル・フレームワークの活用状況評価

JCRは上記1～3より、本ファイナンスにおいて、SDGsに係る三側面（環境・社会・経済）を捉えるモデル・フレームワークの包括的インパクト分析（インパクトの特定・評価・モニタリング）が、十分に活用されていると評価している。

IV. PIF 原則に対する準拠性等について

JCR は、〈みずほ〉の PIF 商品組成に係るプロセス、手法及び社内規程・体制の整備状況、並びに商船三井に対する PIF 商品組成について、以下のとおり確認した結果、PIF 原則における全ての要件に準拠していると評価している。また、本ファイナンスは「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的であると評価している。

1. PIF 第 1 原則 定義

原則	JCR による確認結果
PIF は、ポジティブ・インパクト・ビジネスのための金融である。	本ファイナンスは、〈みずほ〉が商船三井のポジティブ・インパクト・ビジネスを支援するために実施する PIF と位置付けられている。
PIF は、持続可能な開発の三側面（経済・環境・社会）に対する潜在的なネガティブ・インパクトが十分に特定、緩和され、一つ以上の側面でポジティブな貢献をもたらす。	本ファイナンスでは、経済・環境・社会の三側面に対するネガティブ・インパクトが特定、緩和され、ポジティブな成果が期待される。
PIF は、持続可能性の課題に対する包括的な評価により、SDGs における資金面の課題への直接的な対応策となる。	本ファイナンスは、SDGs との関連性が明確化されており、当該目標に直接的に貢献し得る対応策である。
PIF 原則は、全カテゴリーの金融商品及びそれらを支える事業活動に適用できるよう意図されている。	本ファイナンスは、みずほ銀行の商船三井に対するコミットメントラインである。
PIF 原則はセクター別ではない。	本ファイナンスでは、商船三井の事業活動全体が分析されている。
PIF 原則は、持続可能性の課題における相互関連性を認識し、選ばれたセクターではなくグローバルなポジティブ及びネガティブ・インパクトの評価に基づいている。	本ファイナンスでは、各インパクトのポジティブ・ネガティブ両面が着目され、ネガティブな側面を持つ項目にはその改善を図る目標が、ポジティブな側面を持つ項目にはその最大化を図る目標が、それぞれ設定されている。

2. PIF 第2原則 フレームワーク

原則	JCR による確認結果
<p>PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。</p>	<p>〈みずほ〉は、ポジティブ・インパクトを特定しモニターするためのプロセス・方法・ツールを開発した。また、運営要領として詳細な規程を設けており、職員への周知徹底と評価の一貫性維持に有効な内容となっている。一方、今後案件数を重ねる中で、融資判断の参考となるポジティブ・インパクトの尺度につき具体的な基準を検討していくことで、PIF としてより効果的な融資を実行し得るものと考えられる。</p>
<p>事業主体は、ポジティブ・インパクトを特定するための一定のプロセス・基準・方法を設定すべきである。分析には、事業活動・プロジェクト・プログラムだけでなく、子会社等も含めるべきである。</p>	<p>〈みずほ〉は、モデル・フレームワークに沿って、ポジティブ・インパクトを特定するためのプロセス・基準・方法を設定しており、子会社等を含む事業活動全体を分析対象としている。</p>
<p>事業主体は、ポジティブ・インパクトの適格性を決定する前に、一定の ESG リスク管理を適用すべきである。</p>	<p>〈みずほ〉は、ポジティブ・インパクト分析に際し、UNEP FI から公表されているインパクト・レーダー及びインパクト分析ツールを活用している。</p>
<p>事業主体は、金融商品として有効な期間全体に亘り意図するインパクトの達成をモニターするための、プロセス・基準・方法を確立すべきである。</p>	<p>〈みずほ〉は、モニタリングのためのプロセス・基準・方法を確立している。</p>
<p>事業主体は、上記のプロセスを実行するため、必要なスキルを持ち、然るべき任務を与えられたスタッフを配置すべきである。</p>	<p>〈みずほ〉には、上記プロセスを実行するために必要なスキルを持つ担当部署・担当者が存在している。</p>
<p>事業主体は、上記プロセスの導入について、必要に応じてセカンド・オピニオンや第三者による保証を求めるべきである。</p>	<p>〈みずほ〉は今般、JCR にセカンド・オピニオンを依頼している。</p>
<p>事業主体は、プロセスを随時見直し、適宜更新すべきである。</p>	<p>〈みずほ〉は、社内規程によりプロセスを随時見直し、適宜更新している。本第三者意見に際し、JCR は 2022 年 7 月改定の社内規程を参照している。</p>

<p>ポジティブ・インパクト分析は、例えば商品・プロジェクト・顧客に関する研修や定期的なレビューの際、既存のプロセスと同時に行うことができる。ポジティブ・インパクト分析は、一般に広く認められた既存のツール・基準・イニシアティブがあれば、それらを有効に活用することができる（例えばプロジェクト・ファイナンスでは、赤道原則は一般に広く認められたリスク管理基準である）。</p>	<p>〈みずほ〉は、ポジティブ・インパクト分析に際し、参考となる基準等が明記された UNEP FI のインパクト・レーダー及びインパクト分析ツールを活用している。</p>
--	---

3. PIF 第 3 原則 透明性

原則	JCR による確認結果
<p>PIF を提供する事業主体（銀行・投資家等）は、以下について透明性の確保と情報開示をすべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポジティブ・インパクトとして資金調達する活動・プロジェクト・プログラム・事業主体、その意図するポジティブ・インパクト（原則 1 に関連） ・適格性の決定やインパクトのモニター・検証のために整備するプロセス（原則 2 に関連） ・資金調達する活動・プロジェクト・プログラム・事業主体が達成するインパクト（原則 4 に関連） 	<p>本ファイナンスでは、本第三者意見の取得・開示により透明性が確保されている。また、商船三井は KPI として列挙された事項につき、統合報告書及びウェブサイト等で開示していく。当該事項につき、〈みずほ〉は定期的に達成状況を確認し、必要に応じてヒアリングを行うことで、透明性を確保していく。</p>

4. PIF 第 4 原則 評価

原則	JCR による確認結果
<p>事業主体（銀行・投資家等）の提供する PIF は、実現するインパクトに基づいて評価されるべきである。</p>	<p>本ファイナンスでは、JCR によって、PIF 第 4 原則に掲げられた 5 要素（①多様性、②有効性、③効率性、④倍率性、⑤追加性）に基づく評価が行われている。</p>

5. インパクトファイナンスの基本的考え方

PIF TF の「インパクトファイナンスの基本的考え方」は、インパクトファイナンスを ESG 金融の発展形として環境・社会・経済へのインパクトを追求するものと位置づけ、大規模な民間資金を巻き込みインパクトファイナンスを主流化することを目的としている。当該目的のため、国内外で発展している様々な投融資におけるインパクトファイナンスの考え方を参照しながら、基本的な考え方を整理しているものであり、インパクトファイナンスに係る原則・ガイドライン・規制等ではないが、国内でインパクトファイナンスを主流化するための環境省及び ESG 金融ハイレベル・パネルの重要なメッセージである。

- 要素① 投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、少なくとも一つの側面においてポジティブなインパクトを生み出す意図を持つもの
- 要素② インパクトの評価及びモニタリングを行うもの
- 要素③ インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うもの
- 要素④ 中長期的な視点に基づき、個々の金融機関/投資家にとって適切なリスク・リターンを確保しようとするもの

「インパクトファイナンスの基本的考え方」は、インパクトファイナンスを上記の 4 要素を満たすものとして定義しており、本ファイナンスは当該要素と整合的である。また、本ファイナンスにおけるインパクトの特定・評価・モニタリングのプロセスは、「インパクトファイナンスの基本的考え方」が示しているインパクトファイナンスの基本的流れ（特に企業の多様なインパクトを包括的に把握するもの）と整合的である。

V. 結論

以上より、JCR は、本ファイナンスが PIF 原則及びモデル・フレームワークに適合していること、また「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合していることを確認した。

(担当) 梶原 敦子・丸安 洋史

本第三者意見に関する重要な説明

1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する第三者意見は、事業主体及び調達主体の、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト金融（PIF）原則への適合性及び環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内に設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースが纏めた「インパクトファイナンスの基本的考え方」への整合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、本 PIF がもたらすポジティブなインパクトの程度を完全に表示しているものではありません。

本第三者意見は、依頼者である調達主体及び事業主体から供与された情報及び JCR が独自に収集した情報に基づく現時点での計画又は状況に対する意見の表明であり、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、本第三者意見は、本 PIF によるポジティブな効果を定量的に証明するものではなく、その効果について責任を負うものではありません。本 PIF における KPI の達成度について、JCR は調達主体または調達主体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. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は以下の原則等を参照しています。

国連環境計画金融イニシアティブ

ポジティブ・インパクト金融原則

資金使途を限定しない事業会社向け金融商品のモデル・フレームワーク

環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内ポジティブインパクトファイナンスタスクフォース

インパクトファイナンスの基本的考え方

3. 信用格付業にかかるとの関係

本第三者意見を提供する行為は、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 の第三者性

本 PIF の事業主体または調達主体と JCR との間に、利益相反を生じ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、事業主体または調達主体及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んを問わず、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。本第三者意見は、評価の対象であるポジティブ・インパクト・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、本第三者意見は 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。本第三者意見は、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。本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。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

第三者意見：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト金融原則への適合性について第三者意見を述べたものです。

事業主体：ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する金融機関をいいます。

調達主体：ポジティブ・インパクト・ビジネスのためにポジティブ・インパクト・ファイナンスによって借入を行う事業会社等をいいます。

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブインパクト作業部会メンバー
- ・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) ソーシャルボンド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