

トランジション・ファイナンス | 事例② : 株式会社商船三井

対象事例概要

■ 企業概要

企業名	株式会社商船三井
業種	海運
所在地	日本
事業	日本の大手海運会社の1つ。「ドライバルク船事業」「エネルギー輸送事業」「製品輸送事業」「関連事業」の4事業を事業基盤としている。

■ ローン概要

借入時期	• 2021年9月
概要	• 借入額：非開示 • 年限：建造期間+15年間 • 利率：非開示
評価機関	• 株式会社日本格付研究所

第三者評価

- 総合海運会社として世界で初めて2050年カーボンニュートラルを宣言した長期戦略の環境ビジョン2.1は先進性かつ野心度が高く、TCFDのシナリオ分析に基づくものである。
- 資金使途のLNG燃料フェリーは本戦略の重要な位置づけを占める。
- 借入金の充当に際して適切な内部統制が図られているなど
- 上記より、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の4要素を充足すると評価。
- 調達手続き、管理プロセス等を定めるグリーンローン原則とも整合。

市場の反応

- 本船投入航路や建造される造船所に近接する西日本地域所在の地域金融機関等を中心に各地域金融機関10行がシンジケートに参加。

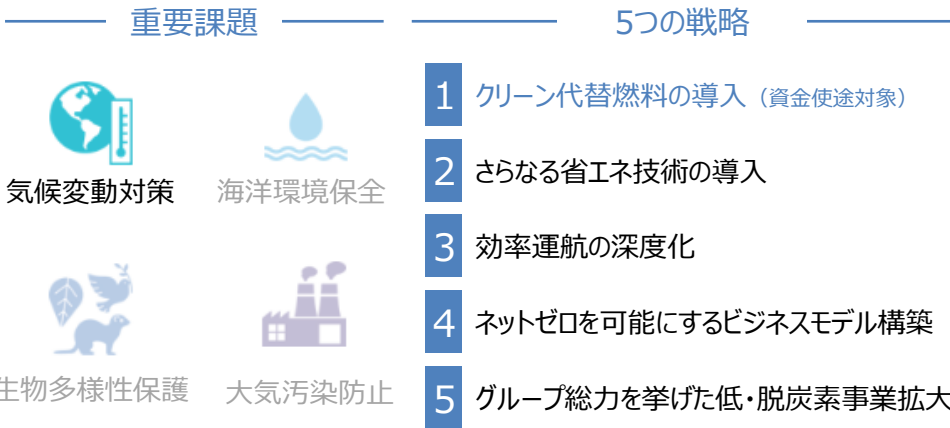
資金使途

充当対象	• 22年12月竣工予定LNG燃料フェリー1隻の建造資金、 • 23年3月竣工予定LNG燃料フェリー1隻の建造資金
船名	• さんふらわあくれない、むらさき
航路	• 別府～大阪
船種	• フェリー
総トン数	• 約17,300トン
造船所	• 三菱造船株式会社
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

トランジション・ファイナンス | 事例② : 株式会社商船三井

対象事例におけるトランジション・ファイナンスの四要素との関係

■ トランジション戦略 (環境ビジョン2.1)



■ 投資計画

2021~2023年
低・脱炭素分野へ
2050億円

自社からのGHG排出削減 (910億円)

- LNG燃料化の推進
- “ウィ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

社会のGHG排出削減への貢献 (1140億円)

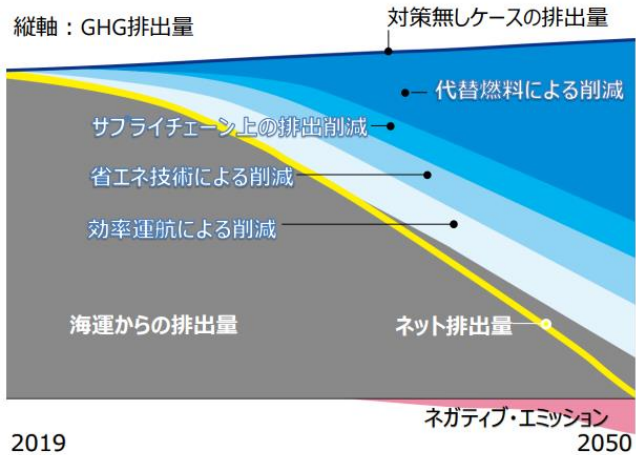
- 新興国におけるLNG関連事業
- 洋上風力発電関連事業
- クリーン代替燃料の供給・貯蔵・輸送
- ネガティブ・エミッション事業開発

■ 科学的根拠に基づく目標

2035年 CO2排出原単位効率45%削減 (2019年比)

2050年 **グループ全体でのネットゼロエミッション**

国際的な業界での目標



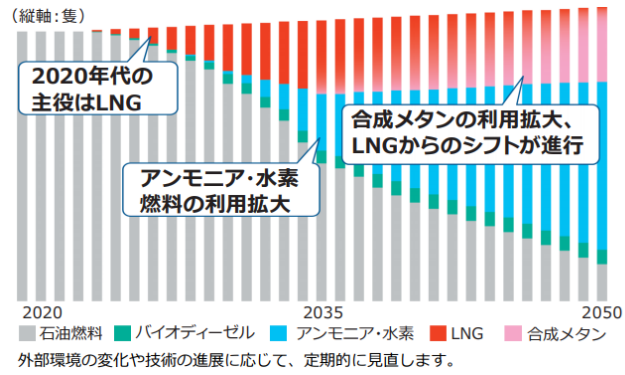
- 要素1 戦略・ガバナンス**
 - TCFDガイダンスに沿ったリスクシナリオ分析の結果やIMO、海運ロードマップ等に基づき CO2 削減戦略を構築。
 - 2050年カーボンニュートラルの実現を含む環境ビジョン2.1では、革新的技術の導入に向けた複合的な技術開発が提示。
 - 環境戦略推進に向けて、「環境・サステナビリティ委員会」を設置している。
- 要素2 マテリアリティ**
 - 事業セグメントの90%以上が海運業であり、船舶における脱炭素の取組は中核事業の重要課題として位置付けられている。
 - 気候変動を重要なテーマと捉え、経営の最重要課題の一つと位置付けている。
- 要素3 科学的根拠に基づく目標**
 - 2℃目標への寄与を前提に、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中間目標を設定。最終的にはSBT認証の取得も予定している。
 - 長期目標は2050年ネットゼロエミッション。
- 要素4 実施の透明性**
 - 2023年までの3年間の投資計画及びマイルストーンを公表している。
 - 投資の実行により想定されるアウトカム及びインパクトを環境ビジョン2.1で公表。

トランジション・ファイナンス | 事例②：株式会社商船三井

対象事例におけるポイント（要素1：トランジション戦略、要素3：科学的根拠のある目標）

ポートフォリオの推移とマイルストーン

1 クリーン代替燃料の導入（資金使途対象）



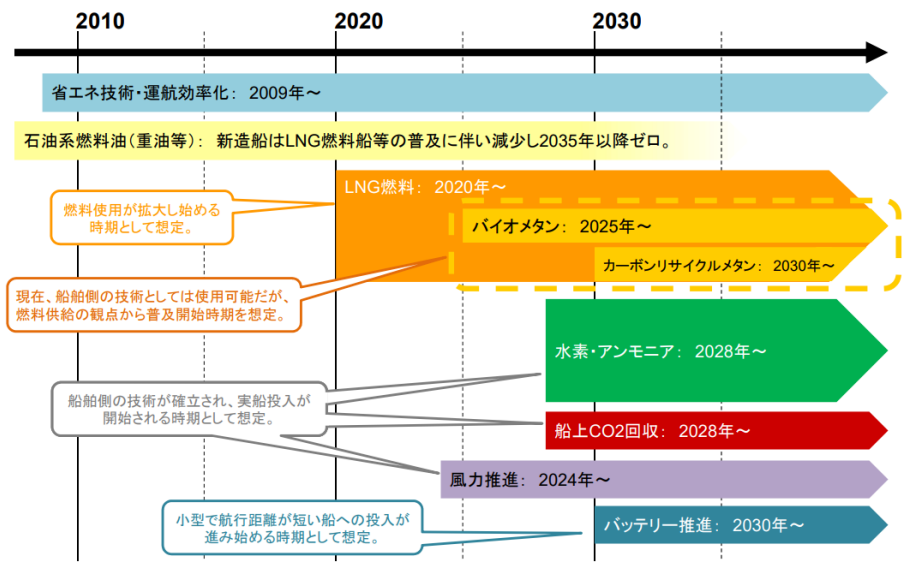
主なマイルストーン	
2020年代中	ネットゼロ・エミッション外航船運航開始
2030年	LNG燃料船 約90隻(※2)
2035年	排出原単位 約45%削減 (2019年比、SBT認証取得予定) ネットゼロ・エミッション外航船 約110隻 (合成メタン/アンモニア・水素燃料/バイオディーゼル利用等)



ポイント

- 商船三井は「環境ビジョン2.1」で掲げた2050年ネットゼロエミッションの達成に向けて5つの戦略を打ち出し、戦略1にクリーン代替燃料の導入を提示。
- 現時点で利用可能な船舶の燃料としてはCO2排出量が最も少なく、将来的水素燃料などで代替可能なLNG船燃料を推進しており、将来的にはアンモニアや水素燃料の利用拡大を見込む。
- 2050年ネットゼロエミッションの目標がIMOと比較して野心的であり、LNG燃料を主体としてCO2削減を図り、並行して2028年を目途により低炭素な代替燃料の開発を目指す国土交通省のロードマップと商船三井の取組は合致する。

国土交通省海運ロードマップ



トランジション・ファイナンス | 事例② : 株式会社商船三井 モデル性審査委員会結果概要

対象事例 : 株式会社商船三井 (MOL) トランジション・ローン

モデル性審査結果 : 承認

我が国の排出削減への貢献、トランジション・ファイナンスの裾野拡大の観点からもモデル事例として適切

主なご意見

トランジション戦略

- 本件の資金使途であるLNG燃料船はトランジション段階と位置付けられ、将来的なカーボンニュートラルメタンや水素へのシフトが想定されている。
- 2035年以降、新技術が使用可能となることで、ゼロエミッションを目指すとのシナリオであるが、技術開発の進捗状況を踏まえ、柔軟に対応していくことを確認した。

科学的根拠

- 2035年の中期目標をSBTiのガイダンスを参照して設定されており、IMOの削減目標とも整合。
- 長期目標について、2050年にグループ全体でのネットゼロを他社に先駆け設定していることは野心的であり高く評価できる。
- 独自のTCFDシナリオ分析を前提としたCO2排出量予測に基づく目標設定がされていることを確認。

他の要素・その他

- トランジション戦略の実行にあたり、今後3年間の低・脱炭素分野への投資計画の内容を確認。
- 本案件の資金使途は内航船であり、国内における排出削減にもつながる。モーダルシフトによるCO2削減にも貢献する重要な取組。
- また、内航船におけるカーボンニュートラルに向けた取組への波及も期待する。
- シンジケートローンとして、地域金融機関を招聘する点からトランジション・ファイナンスの普及にもつながり、モデルとしての価値は高い。
- 内航海運の排出削減については、燃料だけでなく、船種 (RORO船等) の観点も重要であり、それらへの政策サポートも期待する。

本資料は、トランジション・ファイナンスによる我が国の 2050 年カーボンニュートラルとパリ協定の実現への寄与に焦点を当てて行っており、トランジション・ファイナンスの金融商品としてのリスクについては、一切評価の対象としていません。本事業のモデル事例であっても、通常のファイナンスと同様、信用リスク及びその他のリスク (債券の場合は価格変動リスク、流動性リスク等) は存在することに留意が必要です。