



セカンド・パーティ・オピニオン SECOND PARTY OPINION

日本郵船株式会社

グリーン/トランジションファイナンス・フレームワーク

Prepared by: DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

Location: 神戸, 日本

Date: 2024年1月25日

Ref. Nr.: PRJN-258246-2021-AST-JPN-Rev.1

報告書サマリー

日本郵船株式会社（以下、NYK）は1885年に創業した世界でも有数の海運会社の一つです。現在は、NYKグループとして、ライナー＆ロジスティクス事業と、不定期専用船事業とその他事業を営んでいます。

NYKグループは2021年2月に「NYKグループESGストーリー」を策定し、収益最大化と社会・環境のサステナビリティの両立を可能とするESG経営を推進しています。NYKグループESGストーリーでは、NYKグループの環境をはじめとする重要課題(マテリアリティ)、重点テーマ(アクションプラン)を定め、またSDGsへの貢献とも関連した取り組みを推進してきました。このような取組を進める上で、NYKグループでは海運業界の国際的な機関である国際海事機関(IMO)や国土交通省等が取りまとめた温暖化ガス排出削減目標への貢献、そしてNYKグループのGHG排出削減目標の達成に向けた活動をトランジション戦略と位置づけています。2023年11月には、「未来へ、共創」をテーマとし、NYKグループのマテリアリティ（重要課題）である「安全」「環境」「人材」、およびその土台となる「ガバナンス」を軸に成長戦略と非財務目標を掲げた「NYKグループESGストーリー2023」を策定、公表しました。更に2050年に向けた脱炭素戦略、並びにGHG排出削減目標を明確にした「NYK Group Decarbonization Story」も同時に発表しました。

NYKグループは、脱炭素化戦略の実現及びGHG排出削減目標達成に向けた活動に必要な資金調達をグリーン/トランジションファイナンスとして実行し、ステークホルダーに対しNYKグループの環境への取組を発信する機会と位置付けています。

NYKグループは、このグリーン/トランジションファイナンスを国際的に定められた枠組みに適合した形で実行するため、2021年に策定された「日本郵船株式会社グリーン/トランジションボンド・フレームワーク」を改訂し、新たに「日本郵船株式会社グリーン/トランジションファイナンス・フレームワーク」(以下、フレームワーク)を確立しました。

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社(以下、DNV)は外部レビュー機関として、フレームワークの適格性を評価しました。具体的には、DNVは以下を中心とした枠組みを適用し、フレームワークの適格性評価を提供しました。

- 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（国際資本市場協会、2023 以下、CTFH）
- 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（金融庁、経済産業省、環境省、2021 以下、CTFBG）
- グリーンボンド原則（国際資本市場協会、2021 以下、GBP）
- グリーンボンドガイドライン（環境省、2022 以下、GBGLs）
- グリーンローン原則（ローン・マーケット・アソシエーション(LMA)他、2023 以下、GLP）
- グリーンローンガイドライン（環境省、2022 以下、GLGLs）

CTFH、CTFBG及びGBP、GBGLs、GLP、GLGLsで示される、4つの共通要素に対する適格性評価結果の概要は以下の通りです。

(1) CTFH、CTFBGの4つの共通要素(開示要素)

CTF-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 :

資金調達者であるNYKグループのトランジション戦略は、IMOや国土交通省等の定める環境目標と整合したGHG排出削減目標の削減目標を含むトランジション経路に基づくものです。また、実行に係るガバナンス及び開示として、社内体制の構築と、TCFD*に基づく情報開示プロセスが構築されています。さらに、後述するSDGsへの寄与も考慮されています。これらについてはフレームワーク等の中で開示されており、CTF-1の開示要素を満足するものです。*気候関連財務情報開示タスクフォース

CTF-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） :

計画されたトランジション戦略及びトランジション経路は、NYKグループの定める重点テーマ及びマテリアリティに関連付けられるものです。これらについてはフレームワーク等の中で開示されており、CTF-2の開示要素を満足するものです。

CTF-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） :

NYKのトランジション戦略は、科学的根拠のある目標と経路によって定められています。具体的には、CTF-1に記載するようなIMO、国土交通省等のGHG排出量削減目標を基に、長期目標に加え短中期目標、目標達成のプロセス、及び

対象プロジェクトによる環境改善効果が、評価の基準となるベースラインと共に、指標化・定量化されています。これらについてはフレームワーク等又はセカンド・パーティ・オピニオンを通じ開示されており、CTF-3 の開示要素を満足するものです。

CTF-4.実施の透明性 :

NYK は、トランジション戦略実行のための基本的な投資計画の判断に関する社内管理体制及びプロセスを構築しています。具体的には、2030 年に向けて CTF-1～CTF-3 を考慮した船舶脱炭素化投資計画が策定されています。この投資計画では、投資の対象となる資産／技術及び金額が明確にされています。これらについてはフレームワーク等又はこのセカンド・パーティ・オピニオンを通じて開示されており、CTF-4 の開示要素を満足するものです。

(2) GBP、GBGLs、GLP、GLGLs の 4 つの共通要素

GBP/GLP-1.調達資金の用途 :

NYK は、調達資金の用途の適格クライテリアを、トランジション戦略及び関連する枠組みの要求事項に合致するプロジェクトをグリーン/トランジションプロジェクトとして定義しています。具体的には、船舶の燃料転換や技術革新を直接的・間接的に実行・支援するプロジェクトや、船舶運航に関連する設備の省エネ化、再生可能エネルギーに関するプロジェクトです。調達資金は、これらのプロジェクトの設備投資、研究開発資金、事業開発・運営資金、運転資金の何れか又は複数に対し、新規支出又は既存支出へのリファイナンスとして、充当されます。これらのプロジェクトは、トランジション戦略に対し明確な環境改善効果をもたらすことが評価されており、SDGs への寄与が期待されます。これらのプロセスは、GBP/GLP-1 に合致するものです。

GBP/GLP-2.プロジェクトの評価と選定のプロセス :

NYK は、グリーン/トランジションプロジェクトが、GBP/GLP-1 の適格クライテリアに合致していることに加え、予めフレームワークで定めた除外クライテリアに抵触しないことを確認します。具体的には、ESG 経営グループ、脱炭素グループ及び財務グループにてプロジェクトを財務面、技術面、市場環境面の総合的な分析に基づき評価・選定し、最終決定は財務担当役員により決定されます。これらのプロセスは GBP/GLP-2 に合致するものです。







GBP/GLP-3.調達資金の管理 :

調達資金は財務グループにて、社内システム及び帳票等を用いてプロジェクト毎の充当管理を行います。調達資金は発行から 2 年以内に充当予定です。また、調達資金は充当までの間、未充当資金と等しい額を現金又は現金同等物にて管理されます。今後、グリーン/トランジションファイナンスがこのフレームワークに基づき実行される場合は、実行前に法定書類等で開示、又は契約関連書類に明示されます。

GBP/GLP-4.レポーティング :

NYK は、調達資金の全額が充当されるまでの間、NYK グループウェブサイトにて、調達資金充当状況及び環境改善効果(インパクト)を報告する予定です。この中にはプロジェクト分類毎に充当額、未充当額(新規/リファイナンスの別)、プロジェクト概要、温暖化ガス排出削減量又は割合(%)を中心に、その他、プロジェクト分類毎に関連する指標及び定量化された環境改善効果が含まれる予定です。実施中のプロジェクトについては、進捗状況や、想定される環境改善効果が含まれる予定です。また、トランジション戦略や経路の変更、充当計画又は実績に大きな変更が生じた場合は、適時若しくはレポーティングの中で報告する予定です。ただしローンの場合には、調達資金充当状況及び環境改善効果(インパクト)の報告の方法、報告の範囲などは、貸付人の要請に応じて決定される予定です。

表-1 NYK グリーン/トランジションファイナンス候補プロジェクト

プロジェクト分類 ^{*1}		カテゴリー ^{*2*3}	プロジェクト概要&充当対象活動	SDGs への貢献	
01	洋上風力発電 ^{*1}	再生可能エネルギー	- 自己昇降式作業台船(SEP 船) - 作業員輸送船(CTV)	資金充当対象： - 設備投資 - 研究開発 - 事業開発 - 事業運営 - 運転資金 等	     
02	グリーンターミナル ^{*1}		- グリーンターミナルの新規設立、拡張		
03	アンモニア燃料船 ^{*1}	燃料転換 技術革新	- アンモニアを主燃料とする液化アンモニアガス運搬専用船及びタグボート		
04	水素燃料電池搭載船 ^{*1}	グリーン交通	- 高出力水素燃料電池搭載船導入		
05	LNG 燃料船	燃料転換	- LNG 燃料船		
06	LNG 燃料供給船	技術革新	- LNG バンカリング船		
07	LPG 燃料船	グリーン交通	- LPG 燃料船		
08	運航高効率化&最適化	グリーン交通 省エネルギー	- 運航の高効率化&最適化に資する技術開発		

*1 プロジェクト分類 01～04 は、グリーンプロジェクトとしての適格性が確認されたプロジェクトです。

*2 グリーンプロジェクトとしての適格性が確認されたプロジェクトは、今後グリーンファイナンスに組込むことが可能であることに加えて、トランジションファイナンスの一部として組込むことが CTFBG の中で認められています。

*3 現時点でトランジションプロジェクトに分類されるプロジェクトは、将来的な技術革新の適用・応用によりグリーンプロジェクトとなる場合があります(例：グリーン燃料の適用、グリーンプロジェクトとして CO₂ 排出基準を満たす性能の達成等)。

DNV は、フレームワークをはじめとする NYK より提供された関連文書・情報に基づく評価により、フレームワークが関連する枠組みで要求される基準を満たし、適格性があることを確認しました。

目次

報告書サマリー.....	2
I まえがき	6
II スcopeと目的	12
III NYK 及び DNV の責任.....	13
IV DNV オピニオンの基礎.....	14
V 評価作業	15
VI 観察結果と DNV の意見	16
VII 評価結果	27
スケジュール-1 NYK グリーン/トランジションファイナンス候補プロジェクト	28
スケジュール-2 クライメート・トランジション・ファイナンス適格性評価手順	29
スケジュール-3 グリーンファイナンス適格性評価手順	34

改訂履歴

改訂番号	発行日	主な変更内容
0	2021年7月1日	初版発行
1	2024年1月25日	適用基準の変更 <ul style="list-style-type: none"> - 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（更新） - グリーンボンドガイドライン 2022（更新） - グリーンローン原則 2023、グリーンローンガイドライン 2022（新規追加） NYK Group ESG Story 2023 及び 日本郵船株式会社グリーン/トランジションファイナンス・フレームワーク 改訂に伴う改訂

Disclaimer

Our assessment relies on the premise that the data and information provided by Issuer to us as part of our review procedures have been provided in good faith. Because of the selected nature (sampling) and other inherent limitation of both procedures and systems of internal control, there remains the unavoidable risk that errors or irregularities, possibly significant, may not have been detected. Limited depth of evidence gathering including inquiry and analytical procedures and limited sampling at lower levels in the organization were applied as per scope of work. DNV expressly disclaims any liability or co-responsibility for any decision a person or an entity may make based on this Statement.

Statement of Competence and Independence

DNV applies its own management standards and compliance policies for quality control, in accordance with ISO/IEC 17021:2011 - Conformity Assessment Requirements for bodies providing audit and certification of management systems, and accordingly maintains a comprehensive system of quality control, including documented policies and procedures regarding compliance with ethical requirements, professional standards and applicable legal and regulatory requirements. We have complied with the DNV Code of Conduct¹ during the assessment and maintain independence where required by relevant ethical requirements. This engagement work was carried out by an independent team of sustainability assurance professionals. DNV was not involved in the preparation of statements or data included in the Framework except for this Statement. DNV maintains complete impartiality toward stakeholders interviewed during the assessment process.

¹ DNV Code of Conduct is available from DNV website (www.DNV.com)

I まえがき

i. 資金調達者について

日本郵船株式会社（以下、NYK）は 1885 年に創業した世界でも有数の海運会社の一つです。現在 NYK グループとして、ライナー & ロジスティクス事業と、不定期専用船事業とその他事業を営んでいます。

ii. 環境への取組

NYK グループは 2021 年 2 月に「NYK グループ ESG ストーリー」を策定し、収益最大化と社会・環境のサステナビリティの両立を可能とする ESG 経営を推進してきました。2023 年 11 月には、「未来へ、共創」をテーマとし、NYK グループのマテリアリティ（重要課題）である「安全」「環境」「人材」、およびその土台となる「ガバナンス」を軸に成長戦略と非財務目標を掲げた「NYK グループ ESG ストーリー 2023」を策定、公表しました。更に 2050 年に向けた脱炭素戦略、並びに GHG 排出削減目標を明確にした「NYK Group Decarbonization Story」も同時に発表しました。NYK は、脱炭素化にむけたロードマップ及びその実績を含む自社の ESG 活動を自社のウェブサイトで公開しています。

NYK グループ ESG ストーリーでは、NYK グループの環境をはじめとする重要課題（マテリアリティ）、重点テーマ（アクションプラン）を定め、また SDGs への貢献とも関連した取り組みを掲げています。

また NYK は、ESG 経営を「実装」するエンジンとして、2023 年 4 月に ESG 経営グループと脱炭素グループからなる ESG 戦略本部を設置し、ESG 戦略委員会において、ESG 経営の計画や戦略を議論した上で、経営会議や取締役会にて経営判断を行う体制を構築しています。

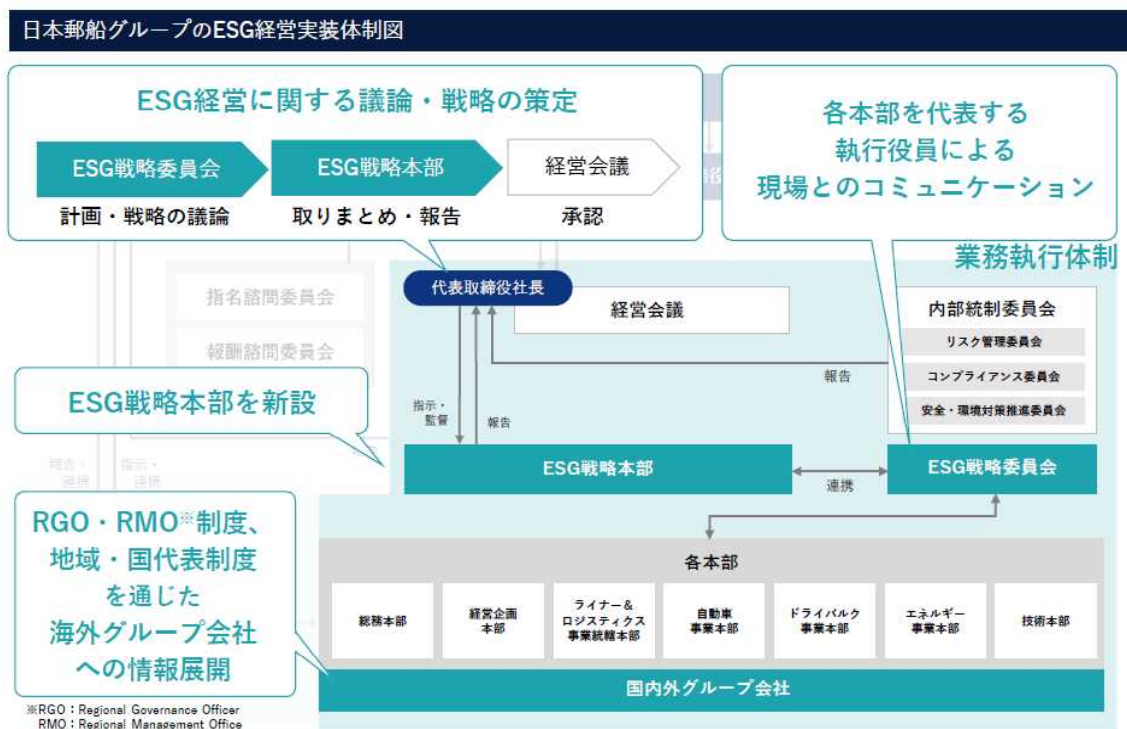


図 1 NYK グループの ESG 経営実装体制図

iii. フレームワークについて

環境への取組を進める上で、NYK グループでは海運業界の国際的な機関である国際海事機関(IMO International Maritime Organization)や国土交通省等*1の環境目標実現に向けた活動を進めるための資金調達をグリーン/トランジションファイナンスとして実行し、ステークホルダーに対し NYK グループの取組みを発信する機会と位置付けています。NYK グループは、このグリーン/トランジションファイナンスを国際的に定められた枠組みに適合した形で実行することを確実にするため、「日本郵船株式会社グリーン/トランジションファイナンス・フレームワーク」(以下、フレームワーク)を確立しています。

このフレームワークは、2023 年 11 月に公表された「NYK グループ ESG ストーリー2023」及び「NYK Group Decarbonization Story」に示されるグリーン/トランジション戦略の推進及び環境目標の達成に焦点を当て、2021 年に策定された日本郵船株式会社グリーン/トランジションボンド・フレームワークを改訂したものです。このフレームワークは、NYK グループの将来的なグリーン/トランジションファイナンスを実行する際に利用可能なものとなっています。フレームワークが具体的に参照した枠組みについては後述のⅡ 項(3)に記載されています。

*1 : Initial IMO GHG Strategy や国土交通省をはじめ、海運・造船・舶用の各海事産業界や研究機関・公的機関等と連携して策定した、「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」(一般財団法人 日本船舶技術研究協会主催)

iv. 資金調達者の SDGs 貢献への取り組み

図-2 に NYK グループの SDGs への取組みの全体像を示します。

表-2 に、このグリーン/トランジションファイナンスに関連する主要な SDGs を示します。

NYK グループでは、事業活動を通して SDGs 達成に貢献するため、17 の目標の中から NYK グループの事業と関連性が深い 10 個を特定し、課題解決に取り組んでいます。このグリーン/トランジションファイナンスでは、エネルギー、産業と技術革新、そして気候変動に対して直接的、間接的に貢献する取組です。

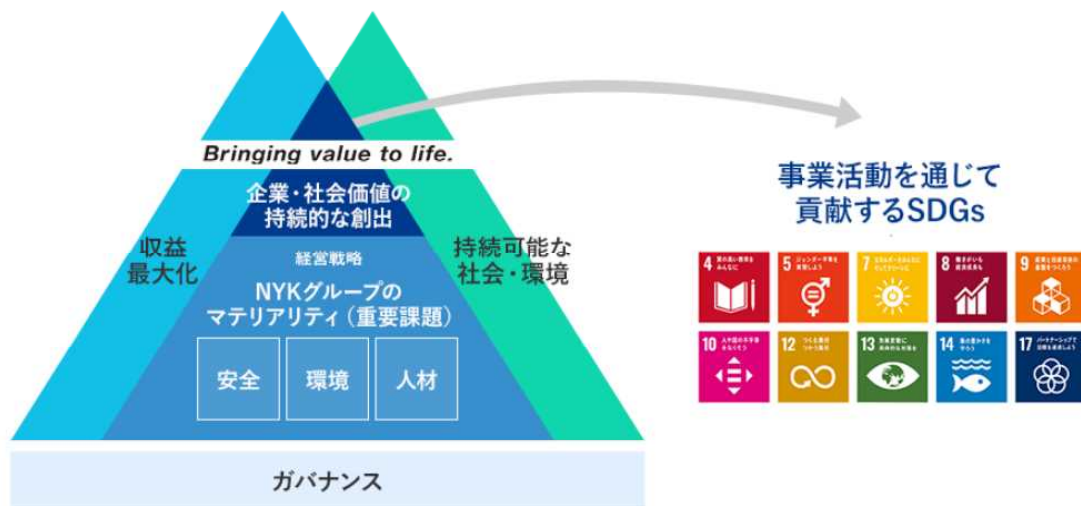


図-2 NYK グループの事業活動を通じて貢献する SDGs

表-2 ESGアプローチとSDGsの関り
(グリーン/トランジションファイナンスに関連する主要なテーマ、活動と対応するゴール)

主なテーマ	主な活動	対応するゴール
グリーンビジネス	・洋上風力発電、LNG 燃料供給事業	7 気候変動に貢献する持続可能なエネルギー、8 質の高い雇用と経済成長を促進する、9 産業、科学、技術イノベーションを促進する、13 気候変動に一致する持続可能な消費と生産、17 パートナーシップによる目標の達成
イノベーション	・コンセプトシップ「NYK SUPER ECO SHIP 2050」	7 気候変動に貢献する持続可能なエネルギー、9 産業、科学、技術イノベーションを促進する、12 持続可能な消費と生産、13 気候変動に一致する持続可能な消費と生産、17 パートナーシップによる目標の達成
安全運航と環境負荷低減	・IoT、ビッグデータ、AIなどのデジタル技術の活用 ・環境規制への対応、CO ₂ 削減	8 質の高い雇用と経済成長を促進する、9 産業、科学、技術イノベーションを促進する、12 持続可能な消費と生産、13 気候変動に一致する持続可能な消費と生産、17 パートナーシップによる目標の達成
次世代燃料への転換推進	・船舶燃料の低炭素化・脱炭素化	7 気候変動に貢献する持続可能なエネルギー、9 産業、科学、技術イノベーションを促進する、12 持続可能な消費と生産、13 気候変動に一致する持続可能な消費と生産、17 パートナーシップによる目標の達成

v. 資金調達者の脱炭素化に向けたトランジション戦略

(1) 国際・国/地域レベルのセクター(業種)別の戦略

図-3 に IMO の GHG 排出削減経路についての概要を示します。IMO は、設計・技術による対策(燃費低減)、運航効率化、技術革新や燃料転換(低炭素・ゼロ炭素燃料導入)及び様々な技術を活用した排出削減を柱として、2018年に「IMO GHG 削減戦略」を採択し、その中で、短・中期目標及び長期目標に相当する指標に合意し、その達成に向けて取り組んできました。

また、2020年3月には国土交通省をはじめ、海運・造船・舶用の各海事産業界や研究機関・公的機関等が連携し、「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」(一般財団法人 日本船舶技術研究協会主催)を策定しています。ここでは IMO の目標に整合する形で、日本の取組(国際条約策定、技術開発)が示されています。

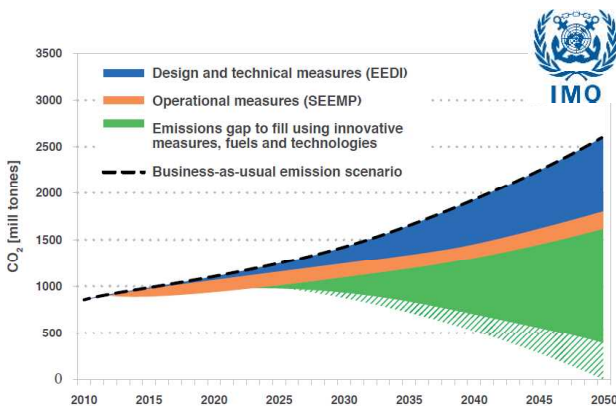


図-3 国際海事機関(IMO)温暖化ガス(GHG)排出削減経路^(*)

IMO: International Maritime Organization
GHG: Green House Gas

(*) 図-3, 図-4 は、いずれも IMO GHG 削減戦略(2018)に基づくものです。

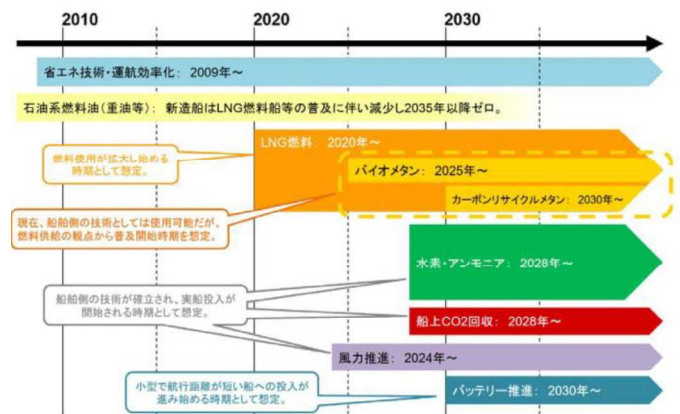


図-4 国土交通省海運ロードマップ^(*)

IMO では 2021 年から戦略の改定のための見直し作業を開始し、2023 年 7 月には、「2050 年頃までに GHG 排出ゼロ」をはじめとする新たに強化された GHG 削減目標等を盛り込んだ、「2023 IMO GHG 削減戦略」を採択しました。

図-5 に「2023 IMO GHG 削減戦略」で合意された GHG 排出削減目標を示します。

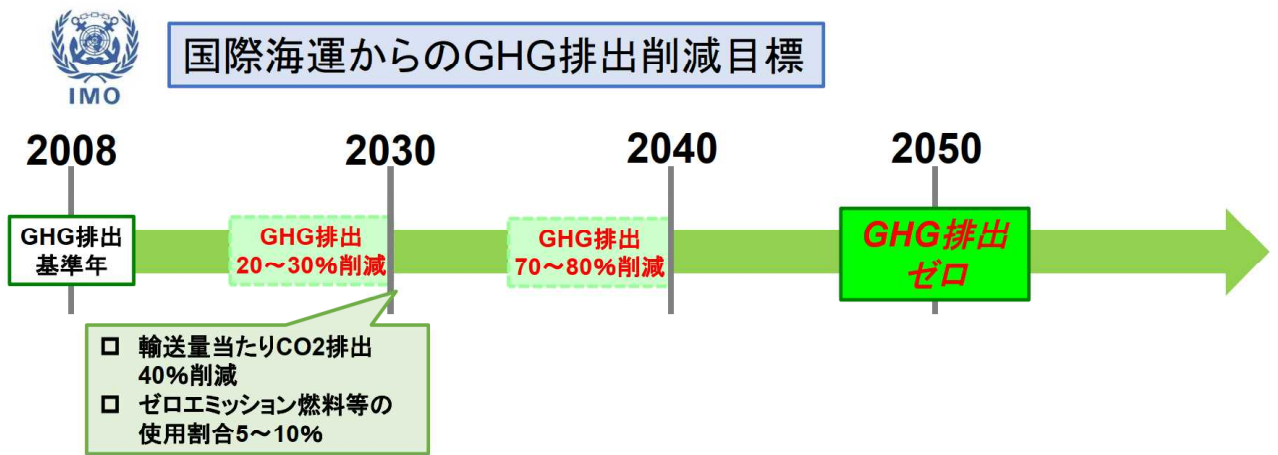


図-5 2023 IMO GHG 削減戦略における国際海運からの GHG 排出削減目標

(出典：国交省 Press Release 令和 5 年 7 月 11 日 資料を一部抜粋して引用
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001619435.pdf>)

(2) NYK の戦略

NYK グループでは、上述の IMO や国土交通省等の温暖化ガス排出削減目標への貢献、そして NYK グループの GHG 排出削減目標の達成に向けた活動をトランジション戦略と位置づけています。NYK グループは、IMO や国土交通省等をはじめとする国際的な機関や、国の方針に基づき、中核事業の低・脱炭素戦略として燃料転換をはじめとする GHG 排出削減目標を立てその達成に取り組んできました。NYK では、「2023 IMO GHG 削減戦略」の GHG 削減戦略と整合し、さらにその GHG 排出削減目標を超える成果を目指すトランジション戦略として、「NYK Group Decarbonization Story」及び「NYK グループ ESG Story 2023」を策定、発行しています。具体的には、短期・中期目標として、2030 年度までに NYK グループ Scope1+2 排出量（総量）45%削減（2021 年度比）、長期目標として、2050 年度までに、NYK グループ Scope1+2+3 ネット・ゼロを掲げています。IMO が、2030 年の GHG 排出削減目標を輸送量あたり CO₂ 排出 40%削減を掲げていることに対して、NYK グループでは、総量を 45%削減することを GHG 排出削減目標に掲げており、IMO の GHG 排出削減目標を上回る野心的な目標となっています。

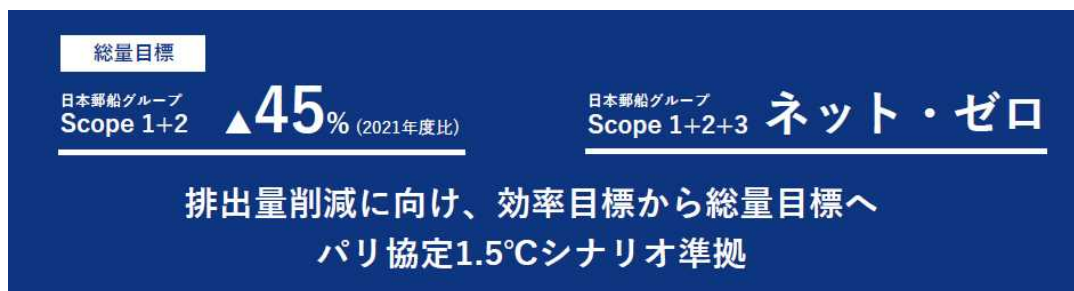


図-6 NYK グループの GHG 排出削減目標

NYK グループでは、GHG 排出削減目標について SBT の認定を受けその達成に向けて取り組んできました。今回設定された新たな GHG 排出削減目標についても、2023 年度中に 1.5°Cシナリオに基づく SBT 認定に向け準備中です。

NYKグループでは、2050年度ネット・ゼロの目標を達成するために、「GHG 排出量削減」と「GHG 除去」の2つのアプローチを取っていくことを計画しています。(図-7 参照) 「GHG 排出量削減」については、2030年までは日々のオペレーションとエネルギー効率の改善により、既存船隊からのGHG 排出量削減を目指します。2030年以降は、GHG 以外の環境影響も考慮した代替燃料船を順次導入し、レジリエントな船隊ポートフォリオの構築を目指す計画です。(図-8,図-9 参照)



図-7 ネット・ゼロへの道筋

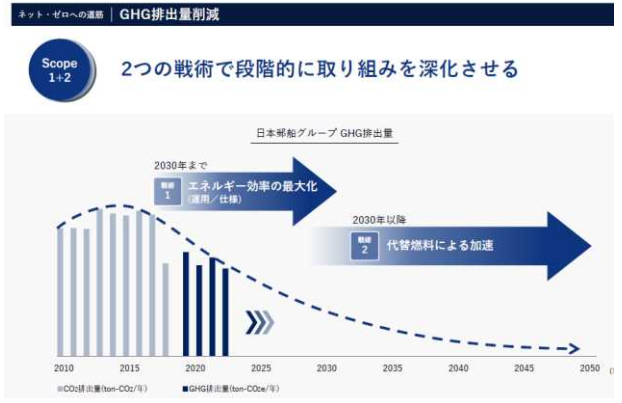


図-8 GHG 排出量削減の2つの戦略

また2030年以降は、ゼロエミッションへの移行が困難なGHG 残余排出量をカバーするため、森林ファンドへの出資等を通じたGHG 除去にも取り組む計画です。(図-10 参照)

ネット・ゼロへの道筋 | GHG排出量削減

Scope 1+2 代替燃料による加速

2030年よりGHG以外の環境影響も考慮した代替燃料船を順次導入し、レジリエントな船隊ポートフォリオを構築する

単元燃料	現在の代替燃料オプション		2030 トランジション期間		次世代燃料
	化石燃料	トライアル期間	バイオ燃料の使用割合を拡大		
二元燃料	LNG (CH4)		ドロップインLNG ^{※1} 燃料のシェアを拡大		メタン (e- / bio-)
	LPG		ドロップインLPGまたはDME ^{※2} 燃料のシェアを拡大		Bio-LPG DME
	アンモニア (e- / bio-)				アンモニア (e- / bio-)
	メタノール				メタノール (e- / bio-)

※1 LNG: Liquefied Methane Gas ※2 DME: Dimethyl Ether

図-9 代替燃料によるGHG 排出削減の加速



図-10 ネット・ゼロ達成シナリオ

さらにNYKグループでは、長年蓄積してきた知見や技術力及び、グローバルなネットワークを活用し、NYKグループの新たな核となる事業とするべく再生可能エネルギー分野に挑戦し、GHG 排出量削減に寄与する水素・アンモニアのサプライチェーンのグローバルな構築に貢献するため、水素やアンモニアの輸送に向けた研究開発にも参加するなど、新たなエネルギーバリューチェーンの構築を推進することを計画しています。(図-11 参照)

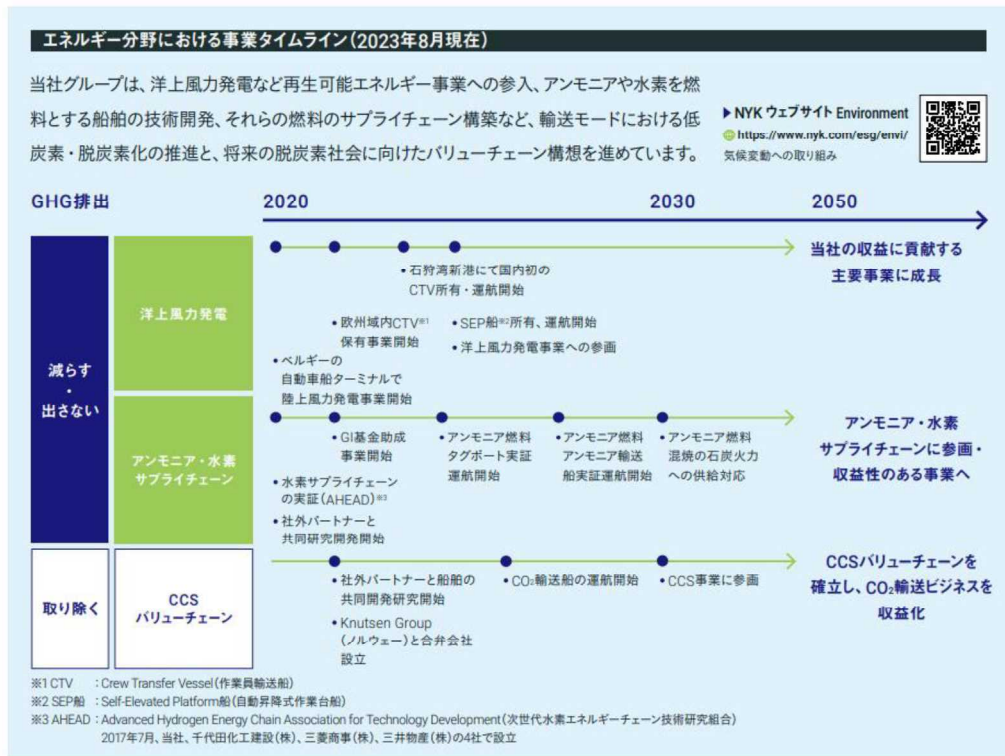


図-11 エネルギー分野における事業タイムライン (2023年8月現在)

NYKグループは、2023年3月に発表された「中期経営計画 Sail Green, Drive Transformations 2026」において、2030年に向けて積極的な脱炭素化社会に向けた先行投資を行うことを公表しています。(図-12 参照)

EX - 2030年に向けた船舶脱炭素化投資



■ 脱炭素社会に向けた社会的要請に応える積極的な先行投資を実施



図-12 2030年に向けた船舶脱炭素化投資

これらの取組の全体像及び詳細は、NYKグループ ESG ストーリー2023 などに開示されています。

II スコープと目的

NYK は DNV に「日本郵船株式会社グリーン/トランジションファイナンス・フレームワーク」の適格性評価を委託しています。DNV のフレームワーク適格性評価の目的は、NYK が、後述する基準である CTFH、CTFBG、GBP、GBGLs、GLP、GLGLs 及び参照可能な CBS の関連する技術基準、他に関連する基準もしくはガイドライン(下表参照)に合致していることを確認するための評価を実施し、このフレームワークの適格性についてセカンド・パーティ・オピニオンを提供することです。

DNV は独立した外部レビュー機関としてセカンド・パーティ・オピニオンの提供に際し、NYK とは事実及び認識においていかなる利害関係も持たないことを宣言します。

また、この報告書では、グリーン/トランジションファイナンスの財務的なパフォーマンス、いかなる投資の価値、あるいは長期的環境便益に関しての保証も提供されません。

(1) レビューのスコープ

レビューは以下の項目について評価し、GBP/GLP の主要な 4 要素の主旨との整合性について確認されました

- | | |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の使途 | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの選定と評価のプロセス |
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の管理 | <input checked="" type="checkbox"/> レポーティング |

(2) レビュー提供者の役割

- | | |
|-----------------------------------------------------|------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> セカンド・パーティ・オピニオン | <input type="checkbox"/> 認証 |
| <input type="checkbox"/> 検証 | <input type="checkbox"/> 格付け |
| <input type="checkbox"/> その他: | |

(3) 適用又は参照される基準

No.	基準もしくはガイドライン	発行者	適用レベル*1*2
1.	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)	国際資本市場協会(ICMA)、2023	適用
2.	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 (CTFBG)	金融庁、経産省、環境省、2021	適用
3.	グリーンボンド原則 (GBP2021)	国際資本市場協会 (ICMA) 、2021	適用
4.	グリーンボンドガイドライン (GBGLs)	環境省、2022	適用
5.	グリーンローン原則 (GLP)	LMA 他、2023	適用
6.	グリーンローンガイドライン (GLGLs)	環境省、2022	適用
7.	気候ボンド基準 3.0 版 (CBSv3.0) (セクター技術基準)	気候ボンドイニシアチブ、2019	参照 (参照可能な技術基準)
8.	グリーンボンド及びソーシャルボンド：持続可能な開発目標(SDGs)に照らしたハイレベルマッピング	国際資本市場協会 (ICMA) 、2020	参照
9.	インパクトレポーティング調和化に関する冊子	国際資本市場協会 (ICMA) 、2021	参照

*1 適用：各ハンドブック、原則やガイドラインに共通する 4 要素全てに対する適格性を評価した

*2 参照：今回対象候補となっているプロジェクトや実行計画に基づき、関連する内容を部分的に考慮した

III NYK 及び DNV の責任

NYK は、DNV がレビューを実施する間に必要な情報やデータを提供しました。DNV のセカンド・パーティ・オピニオンは、独立した意見を表明するものであり、我々に提供された情報を基に、確立された基準が満たされているかどうかについて NYK 及びファイナンスの利害関係者に情報提供することを意図しています。その業務において我々の提供する意見表明は、NYK から提供された情報及び事実に依拠にしています。DNV は、この意見表明の中で参照する選定された資産のいかなる側面に対して責任がなく、また試算、観察結果、意見又は結論が不正確である場合、それに対し責任を問われることはありません。従って DNV は、NYK の関係者から提供されたこの評価の基礎として使用された情報やデータの何れかが正確または完全でなかった場合においても、責任を問われないものとします。

IV DNV オピニオンの基礎

DNV は、資金調達者にとってより柔軟なグリーン/トランジションファイナンス適格性評価手順（以下、「手順」）を適用するために、CTFH 及び CTFBG、GBP、GBGLs、GLP、GLGLs の要求事項を考慮した NYK グリーン/トランジションファイナンス評価手順を作成しました。スケジュール-2 およびスケジュール-3 を参照してください。この手順は CTFH 及び CTFBG、GBP、GBGLs、GLP、GLGLs に基づくグリーン/トランジションファイナンスに適用可能です。

DNV の手順は、DNV の意見表明の根拠に資する一連の適切な基準を含んでいます。その基準の背景にある包括的な原則は、グリーン/トランジションファイナンスが「クライメート・トランジション・ファイナンスが透明性と信頼性を持って実行されるために必要な投資の機会を提供する」および「環境への利益をもたらす新規又は既存プロジェクトのための資本調達や投資を可能とする」というものです。

DNV の手順に従って、レビュー対象であるこのグリーン/トランジションボンドに対する基準は、CTFH、CTFBG、GBP、GBGLs、GLP、GLGLs で示される、それぞれ 4 つの共通要素にグループ分けされます。

(1) CTFH、CTFBG の 4 つの共通要素(開示要素)

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

資金調達の目的は、資金調達者のクライメートトランジション戦略を可能にすることが示されるべきである。

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)

計画されたクライメート移行経路は資金調達者のビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティに関連付けられるべきである。

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)

資金調達者のクライメート・トランジション戦略は科学的根拠を参照すべきである。

要素4. 実施の透明性

資金調達者のクライメート・トランジション戦略達成のための資金調達を目的とした資金調達方法に関連する市場関係者とのコミュニケーションでは、基礎となる投資計画(投資プログラム)の透明性も提供すべきである。

(2) GBP、GBGLs 及び GLP、GLGLs の 4 つの共通要素

要素1. 調達資金の用途

調達資金の用途の基準は、グリーンファイナンスによる資金調達者がグリーンファイナンスにより調達した資金を適格プロジェクトに使わなければならない、という要求事項によって定められています。適格プロジェクトは、明確な環境改善効果を提供するものです。

要素2. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

プロジェクトの評価及び選定の基準は、グリーンファイナンスによる資金調達者が、グリーンファイナンス調達資金を用途とする投資の適格性を判断する際に従うプロセスの概要を示さなければならない、また、プロジェクトが目的に対する影響をどのように考慮しているかの概要を示さなければならない、という要求事項によって定められています。

要素3. 調達資金の管理

調達資金の管理の基準は、グリーンファイナンスが資金調達者によって追跡管理されなければならないこと、また、必要な場合には、区別されたポートフォリオを構築し、未充当資金がどのように扱われるか公表するという観点で作成されなければならないことが、要求事項によって定められています。

要素4. レポーティング

レポーティングの基準は、債券への投資家又は貸し手に対して、少なくとも、資金の充当状況及び可能な場合には定量的もしくは定性的かつ適切なパフォーマンス指標を用いたサステナビリティレポートを発行する、という推奨事項によって定められています。

V 評価作業

DNV の評価作業は、資金調達者によって誠実に情報提供されたという理解に基づいた、利用可能な情報を用いた包括的なレビューで構成されています。DNV は、提供された情報の正確性をチェックするための監査やその他試験等を実施していません。DNV の意見を形成する評価作業には、以下が含まれます。

グリーン/トランジションファイナンス・フレームワークアセスメント

- この評価に資する上述及びスケジュール-2 と 3 に関し、グリーン/トランジションファイナンスへの適用を目的とした資金調達者特有の評価手順の作成。
- このファイナンスに関して資金調達者より提供された根拠文書の評価、及び包括的なデスクトップ調査による補足的評価。これらのチェックでは、最新のベストプラクティス及び標準方法論を参照。
- 資金調達者との協議及び、関連する文書管理のレビュー。
- 基準の各要素に対する観察結果の文書作成。

VI 観察結果と DNV の意見

DNV の観察結果と意見は以下の通りです。

(1)として、CTF-1~4 にグリーン/トランジション・ファイナンスで適用する CTFH 及び CTFBG の共通する 4 つの開示要素に対する観察結果と DNV の意見を示します。詳細はスケジュール-2 を参照してください。

(2)として、GBP、GBGLs 及び GLP、GLGLs の共通する 4 つの要素に対する観察結果と DNV の意見を示します。詳細はスケジュール-3 を参照してください。

(1) CTFH/CTFBG に共通する 4 つの要素(開示要素)に対する観察結果と DNV の意見

CTF-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

DNV は、フレームワークが、NYK グループのトランジション戦略と整合し、またトランジション目標達成のための方法が、パリ協定で合意された 1.5°C 目標を下回る取組みと整合していることを確認しました。

具体的には、NYK グループのトランジション戦略は、パリ協定と整合する IMO や国土交通省等の定める環境目標を超える野心的なものとなっています。また、GHG 排出量削減に関する絶対値で短期的及び中期的な目標が設定されており、目標達成に向けた具体的な戦術も明確にされています。NYK グループのトランジション戦略には、具体的な投資の対象、投資金額なども含まれており、GHG 排出削減コストの算出には、内部炭素価格 (ICP) も活用されています。さらに、実行に係るガバナンス及び開示として、社内体制の構築と、TCFD*に基づく情報開示プロセスが構築されています(図-1)。

*気候関連財務情報開示タスクフォース

さらに、後述する SDGs への寄与も考慮されています。

これらはフレームワーク等の中で開示されており、CTFH2023 に規定される CTF-1 の開示要素を満足するものです(図-2、表-2)。

CTF-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)

DNV は、NYK グループ事業において、クライメート・トランジションを企図する事業活動が、NYK グループの中核事業であり、環境及び社会的な成果・貢献を提供すると共に、事業の商業的な駆動力を支援するものであることを確認しました。

NYK グループの計画されたトランジション戦略及びトランジション経路は、NYK グループの定める重点テーマ及びマテリアリティに関連付けられるものであり、質的及び量的な観点から重要な環境インパクトに資するものです。これらは TCFD を活用したシナリオ分析等に基づくものです。

これらはフレームワーク等の中で開示されており、CTFH2023 に規定される CTF-2 の開示要素を満足するものです。

CTF-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)

DNV は NYK グループのトランジション戦略が定量化され、持続的な GHG 排出削減のための特定された具体的な技術及び投資計画に基づき構築されていることを確認しました。この GHG 排出削減のために示される移行経路は、1.5°C 目標の達成を目指すものです。

具体的には、NYK のトランジション戦略は、科学的根拠のある目標と経路によって定められています。具体的には、CTF-1 に記載するような IMO、国土交通省等の GHG 削減目標に整合した長期目標に加え短中期目標、目標達

成のプロセス、及び対象プロジェクトによる環境改善効果が、評価の基準となるベースラインと共に、指標化・定量化されています。長期目標（2050年度にScope1+2+3 ネット・ゼロ）の達成を目指して設定される短中期目標（2030年度に2021年度比Scope1+2 総量でGHG 排出総量 45%削減）は、絶対量で設定されています。開示の対象となっているGHG 排出実績は、Scope1+2に加えてScope3の主要なカテゴリーをカバーしたものであり、第三者検証機関による検証を受けた信頼できるものです。

これらはフレームワーク等又はセカンド・パーティ・オピニオンを通じ開示されており、CTFH2023に規定されるCTF-3の開示要素を満足するものです。

CTF-4. 実施の透明性

DNVはNYKグループのトランジション戦略に関連する投資及び展開計画について、これまでに実施した投資と将来的な投資、支出への合意形成が含まれていることを確認しました。トランジション戦略に含まれる投資計画では、代替燃料など投資対象とする分野及び技術などが明確にされており、代替燃料の採用により、トランジション戦略に適合しない船舶航行は、段階的に縮小/廃止される予定です。また、投資計画は、算出された内部炭素価格（ICP）を用いて立案されており、信頼できるものとなっています。

DNVはまた、フレームワークとNYKグループESGストーリーをレビューし、実行の透明性が高いこと、そしてNYKグループによって実行の妥当性について説明され、また、合意されていることを確認しました。具体的には、トランジション戦略実行のための基本的な投資計画の判断に関する社内管理体制及びプロセスを構築しており、投資計画はこの社内管理体制及びプロセスを経て実行されることを確認しました。具体的には、2030年に向けてCTF-1～CTF-3を考慮した船舶脱炭素化投資計画が策定されています。この投資計画では、投資の対象となる資産/技術及び金額が明確にされています。

これらはフレームワーク等又はこのセカンド・パーティ・オピニオンを通じて開示されており、CTFH2023に規定されるCTF-4の開示要素を満足するものです。

(2) GBP・GBGLs 及び GLP・GLGLs に共通する 4 つの要素に対する観察結果と DNV の意見 GBP/GBP-1. 調達資金の使途

NYKは、調達資金の使途の適格クライテリアを、トランジション戦略及び関連する枠組みの要求事項に合致するプロジェクトをグリーン/トランジションプロジェクトとして定義しています。

具体的には、船舶の燃料転換や技術革新を直接的・間接的に実行・支援するプロジェクトや、船舶運航に関連する設備の省エネ化、再生可能エネルギーに関するプロジェクトです。

DNVはNYKがグリーン/トランジションファイナンスにより調達した資金全額のうち、経費を除く手取り金の全てがNYKグループのトランジション戦略を実行するための投資計画に合致するグリーン/トランジション適格プロジェクトの設備投資、業務費や運営費、研究開発関連費用として、新規投資およびリファイナンスとして充当される計画であることを確認しました。

これらは、CTFHやCTFBG、GBPやGBGLs、GLPやGLGLsなどで例示される代表的な事業変革や適格プロジェクトカテゴリーです。これらのプロジェクトは、トランジション戦略に対し明確な環境改善効果をもたらすことが評価されており、SDGsへの寄与が期待されます。これらのプロセスは、GBP/GLP-1に合致するものです。

「再生可能エネルギーに関する事業」*1

「燃料転換」*2

「省エネルギーに関する事業」*1

「技術革新」*2

「クリーン交通」*1

「新しい分野の製品やサービスの開発・提供」*2

*1 GBP/GBGLs、GLP/GLGLsなどで例示される代表的なグリーン適格プロジェクト分類。グリーンプロジェクトとしての適格性が確認されたプロジェクトは、グリーンファイナンスに組込むことが可能であることに加えて、トランジションファイナンスの一部として組込むことがCTFBGの中で認められています。

*2 CTFBGで資金調達者のトランジション戦略に合致し、パリ協定の実現に寄与する事業変革として例示される代表的なトランジションプロジェクト。現時点でトランジション適格プロジェクトに分類されるプロジェクトは、将来的な技術革新の適用・応用によりグリーンプロジェクトとなる場合がある(例：グリーン燃料の適用、グリーンプロジェクトとしてCO₂排出基準を満たす性能の達成、等)。新しい分野の製品やサービスの開発・提供は、表-3に示すプロジェクト全体に関連している。

グリーン/トランジションファイナンス・フレームワークに含まれる候補プロジェクトは、表-3 の 01～08 に示す 8 つのグリーン/トランジションプロジェクトに分類され、調達資金の手取り金は、設備投資、研究開発資金、事業開発資金、事業運営資金、運転資金等に充当される予定です。

グリーン/トランジションプロジェクト概要は、次ページ及びスケジュール-1 を参照してください。

表-3 NYK グリーン/トランジションファイナンス候補プロジェクト

プロジェクト分類		カテゴリー	プロジェクト概要&充当対象活動
01	洋上風力発電 ^{*1}	再生可能エネルギー	- 自己昇降式作業台船(SEP 船) - 作業員輸送船(CTV)
02	グリーンターミナル ^{*1}	再生可能エネルギー	- グリーンターミナルの新規設立、拡張
03	アンモニア燃料船 ^{*1}	燃料転換 技術革新	- アンモニアを主燃料とする液化アンモニアガス運搬専用船及びタグボート
04	水素燃料電池搭載船 ^{*1}	クリーン交通	- 高出力水素燃料電池搭載船導入
05	LNG 燃料船	燃料転換	- LNG 燃料船
06	LNG 燃料供給船	技術革新	- LNG バンカリング船
07	LPG 燃料船	クリーン交通	- LPG 燃料船
08	運航高効率化&最適化	クリーン交通 省エネルギー	- 運航の高効率化&最適化に資する技術開発

資金充当対象：
- 設備投資
- 研究開発
- 事業開発
- 事業運営
- 運転資金 等

*1 プロジェクト分類 01～04 は、グリーンプロジェクトとしての適格性が確認されたプロジェクト

GBP/GLP で分類される調達資金の使途

- 再生可能エネルギー
- 汚染防止及び抑制
- 陸上及び水生生物の多様性の保全
- 持続可能な水資源及び廃水管理
- 高環境効率商品、環境適応商品、環境に配慮した生産技術及びプロセス
- その他(具体的に記載)；資金調達者のトランジション戦略に基づくプロジェクト(トランジションプロジェクト)
- 債券発行時には未定であるが、現時点で GBP/GLP 分類または、GBP/GLP には記載されていない他の適格分野に適合することが予想される；資金調達者のトランジション戦略に基づくプロジェクト(トランジションプロジェクト)
- エネルギー効率 (省エネルギー)
- 生物自然資源及び土地利用に係る環境持続型管理
- クリーン輸送
- 気候変動への適応
- 地域、国または国際的に認知された標準や認証を受けたグリーンビルディング



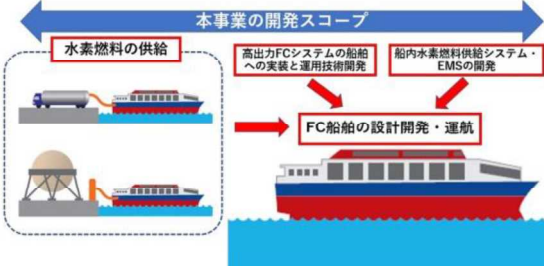
表-4 グリーン/トランジションファイナンス 代表プロジェクト例 (1/3)

No. プロジェクト分類		グリーン/トランジションファイナンスプロジェクト 例	
01	洋上風力 発電 (専用支援船)		自己昇降式作業台船(SEP 船) (洋上風力発電設備設置に資する資産及びプロジェクトで、専用支援船として利用される)
			作業員輸送船(CTV) (洋上風力発電設備設置に資する資産及びプロジェクトで、専用支援船として利用される)
02	グリーン ターミナル		グリーンターミナルの新規設立、拡張 (風力発電や太陽光パネル設置、LED 導入等)

ターミナルへの風力発電、太陽光パネル設置例

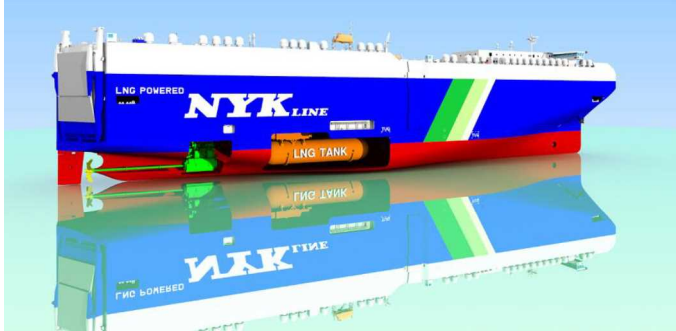
(代表的なプロジェクト例であり、掲載される画像・図のプロジェクトへの直接的な充当を示すものではありません)

表-4 グリーン/トランジションファイナンス 代表プロジェクト例 (2/3)

No. プロジェクト分類		グリーン/トランジションファイナンスプロジェクト 例	
03	アンモニア燃料船	 <p>AFAGC*外観イメージ図</p>  <p>アンモニア燃料タグボート 外観イメージ</p>	<p>アンモニア燃料船 例：アンモニアを主燃料とする液化アンモニアガス運搬専用船(研究開発)及びタグボート(船体および燃料供給システムの研究・設計及び運転手法の検証等 他社との共同研究を通じて実施) *AFAGC: Ammonia Fueled Ammonia Gas Carrier(液化アンモニアガス運搬専用船)</p>
04	水素燃料電池搭載船	 <p>本事業の開発スコープ</p> <p>水素燃料の供給</p> <p>高出力FCシステムの船舶への実装と運用技術開発</p> <p>船内水素燃料供給システム・EMSの開発</p> <p>FC船舶の設計開発・運航</p>	<p>水素燃料電池搭載船 例：高出力燃料電池搭載船(水素 FC 船)の実用化に向けた実証事業</p> <p>実証事業の概要</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 船舶向けの高出力 FC の実装と運用技術の開発 2. 船内水素燃料供給システム・機器の開発、FC と蓄電池を組み合わせたエネルギー管理システム(EMS)の開発 3. 水素燃料供給システムの開発 4. 船舶への適用、設計・開発

(代表的なプロジェクト例であり、掲載される画像・図のプロジェクトへの直接的な充当を示すものではありません)

表-4 グリーン/トランジションファイナンス 代表プロジェクト例 (3/3)

No. プロジェクト分類		グリーン/トランジションファイナンスプロジェクト 概要	
05	LNG 燃料船	 <p>LNG 燃料自動車専用船(イメージ)</p>	<p><船舶概要> 総トン数 約 73,500トン 燃料 LNG 全長 約 199.5m 型幅 約 38.00m 貨物容積 約 7000 台(自動車)</p> <p><環境改善効果> 同規模の重油船と比較し、CO₂ が大幅に削減される設計となっている。</p>
06	LNG 燃料供給船	 <p>LNG 燃料供給船(Ship-to-Ship 方式)(イメージ)</p>	<p>例：Ship-to-Ship 方式 (岸壁・栈橋に係留中の LNG 燃料船、もしくは錨泊中の LNG 燃料船に LNG 燃料供給船が接舷(横付け)して LNG 燃料を供給する方法。LNG 燃料供給船は、LNG バンキング船とも呼ばれる)</p>
07	LPG 燃料船	 <p>LPG 燃料 VLGC(イメージ) VLGC:Very Large Gas Carrier(大型 LPG 運搬船)</p>	<p><船舶概要> 総トン数 約 50,000トン 燃料 LPG 全長 約 230.00m 型幅 約 37.20m 貨物容積 84,000m³</p> <p><環境改善効果> 同規模の重油船と比較し、CO₂ が大幅に削減される設計となっている。</p>
08	運航効率化&最適化	 <p>NYK SUPER ECO SHIP 2050(運航効率化&最適化イメージ)</p>	<p>運航効率化&最適化 船舶(ハード)、運航(ソフト)の改善による GHG 排出削減への貢献。コンセプトシップである NYK SUPER ECO SHIP 2050 を軸に、NYK グループ、造船会社、船用機器メーカー、船級協会他、様々なパートナーとの技術協業等</p>

(代表的なプロジェクト例であり、掲載される画像・図のプロジェクトへの直接的な充当を示すものではありません)

GBP/GLP-2. プロジェクトの評価と選定プロセス

NYK は、グリーン/トランジションプロジェクトが、GBP/GLP-1 の適格クライテリアに合致していることに加え、予めフレームワークで定めた除外クライテリアに抵触しないことを確認します。具体的には、ESG 経営グループ、脱炭素グループ及び財務グループにてプロジェクトを財務面、技術面、市場環境面の総合的な分析に基づき評価・選定し、最終決定は財務担当役員により決定されます。

評価及び選定

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> 資金調達者の環境貢献目標の達成に合致していること | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトが定義された適格カテゴリーに適合していることを示した文書化されたプロセスにより評価及び選定されていること |
| <input checked="" type="checkbox"/> グリーンファイナンスの調達資金の用途として適格なプロジェクトであり、透明性が確保されていること | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクト実行に伴う潜在的な ESG リスクを特定し、管理していることを文書化されたプロセスにより評価及び選定されていること |
| <input checked="" type="checkbox"/> 公表されている基準要旨に基づきプロジェクトの評価と選定が行われていること | <input type="checkbox"/> (具体的に記載): |

責任に関する情報及び説明責任

- | | |
|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> 外部機関による助言若しくは検証による評価/選定基準 | <input checked="" type="checkbox"/> 組織内部での評価 |
| <input type="checkbox"/> その他(具体的に記載): | |

GBP/GLP-3. 調達資金の管理

調達資金は NYK グループの口座に入金され、その後財務グループにて、下記の社内システム及び内部統制プロセスを用いてプロジェクト毎の充当管理を行います。

- 財務グループは事業部からの適格プロジェクトへの充当状況の報告に基づき、予め定められた社内システムに登録し管理する。充当状況は適格プロジェクト毎に識別される。
- 内部統制プロセスとして、財務グループは、資金充当状況を 1 年毎に充当状況を整理し、最高財務責任者 (CFO) へ報告され、承認される。

この社内システム及び内部統制プロセスは、償還期間に渡って追跡確認が可能であり、適切に調達資金の管理が行われる予定です。

調達資金は発行から 2 年以内に充当予定です。また、調達資金は充当までの間、未充当資金と等しい額を現金又は現金同等物にて管理されます。

今後、グリーン/トランジションファイナンスがこのフレームワークに基づき実行される場合は、実行前に法定書類等で開示、又は契約関連書類に明示されます。

調達資金の追跡管理:

- グリーンファイナンスにより調達された資金のうち充当を計画している一部若しくは全ての資金は、資金調達者により体系的に区別若しくは追跡管理される
- 未充当資金の一時的な投資の種類、予定が開示されている
- その他 (具体的に記載):

追加的な開示情報:

- | | |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 新規投資のみに充当 | <input checked="" type="checkbox"/> 既存及び新規投資の両方に充当 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 個別(プロジェクト)の支出に充当 | <input type="checkbox"/> ポートフォリオの支出に充当 |
| <input type="checkbox"/> 未充当資金のポートフォリオを開示 | <input checked="" type="checkbox"/> その他(具体的に記載):グリーン/トランジションファイナンス充当対象となった事業の既存投資、新規投資融資の額は年次報告で開示予定 |

GBP/GLP-4. レポートニング

NYK は、調達資金の全額が充当されるまでの間、NYK グループウェブサイトにて、調達資金充当状況及び環境改善効果(インパクト)を報告する予定です。この中にはプロジェクト分類毎に充当額、未充当額(新規/リファイナンスの別)、プロジェクト概要、温暖化ガス排出削減量又は割合(%)を中心に、その他、プロジェクト分類毎に関連する指標及び定量化された環境改善効果が含まれる予定です。実施中のプロジェクトについては、進捗状況や、想定される環境改善効果が含まれる予定です。また、トランジション戦略や経路の変更、充当計画又はプロジェクト実施状況に大きな変更(例：充当を開始したプロジェクトの中断、年単位の大幅な延期、売却や除却等)が生じた場合は、適時若しくはレポートニングの中で報告する予定です。ただしローンの場合には、調達資金充当状況及び環境改善効果(インパクト)の報告の方法、報告の範囲などは、貸付人の要請に応じて決定される予定です。

<資金充当状況>

- 充当金額
- 未充当金の残高及び運用方法
- 調達資金のうちリファイナンスに充当された部分の概算額

<環境改善効果> ※下記のいずれかまたは全てを開示予定

プロジェクト分類		レポートニング項目
01	洋上風力発電	<ul style="list-style-type: none"> • SEP 船、CTV の導入実績(隻数)及び仕様 • 導入された洋上風力発電の設置場所、基数及び発電容量(kW)
02	グリーンターミナル	<ul style="list-style-type: none"> • 導入された風力発電の基数及び発電容量(kW) • 太陽光発電の発電容量(kW)
03	アンモニア燃料船	<ul style="list-style-type: none"> • アンモニア 燃料船の隻数・仕様
04	水素燃料電池搭載船	<ul style="list-style-type: none"> • 水素燃料電池搭載船の隻数・主な仕様
05	LNG 燃料船	<ul style="list-style-type: none"> • LNG 燃料船の隻数・主な仕様 • GHG 排出量 (mt/隻/年) • 重油を燃料とした場合と比較した GHG・CO₂・SO_x・NO_x 排出削減量又は割合
06	LNG 燃料供給船	<ul style="list-style-type: none"> • LNG 燃料供給船の隻数・主な仕様 • GHG 排出量 (mt/隻/年) • 重油を燃料とした場合と比較した GHG・CO₂・SO_x・NO_x 排出削減量又は割合
07	LPG 燃料船	<ul style="list-style-type: none"> • LPG 燃料船隻数・主な仕様 • GHG 排出量(mt/隻/年) • 重油を燃料とした場合と比較した GHG・CO₂・SO_x 排出削減量又は割合
08	運航高効率化&最適化	<ul style="list-style-type: none"> • 標準的な運航と比較した場合の、設備及びシステム導入前後における GHG・CO₂・SO_x・NO_x 排出削減量又は割合

資金充当状況に関する報告事項:

- プロジェクト単位
- プロジェクトポートフォリオ単位
- 関連する個々の債券単位
- その他(具体的に記載):

報告される情報:

- 資金充当額
- 投資総額のうちグリーンファイナンスにより充当された額
割合

- その他(具体的に記載):

頻度:

- 毎年
- 半年ごと
- その他(具体的に記載):

インパクトレポート (環境改善効果) :

- プロジェクト単位
- プロジェクトポートフォリオ単位
- 関連する個々の債券単位
- その他(具体的に記載) :

頻度:

- 毎年
- 半年ごと
- その他(具体的に記載):

報告される情報 (予測される効果、若しくは発行後):

- GHG 排出量/削減量
- エネルギー削減量
- その他の ESG 評価項目(具体的に記載):

開示方法

- 財務報告書に記載(統合報告書)
- サステナビリティレポートに記載
- 臨時報告書に記載
- その他(具体的に記載) : NYK レポートまたは NYK
ウェブサイト
- レビュー済報告書に記載(この場合は、外部レビューの対象となった報告項目を具体的に記載) :

Ⅶ 評価結果

DNV は、NYK から提供された情報と実施された業務に基づき、NYK のグリーン/トランジションファイナンス・フレームワークが、適格性評価手順の要求事項を満たしており、CTFH 及び CTFBG、GBP、GBGLs、GLP、GLGLs の以下の定義・目的と一致していることを意見表明します。

「クライメート・トランジション・ファイナンスが透明性と信頼性を持って実行されるために必要な投資の機会を提供する」

「環境への利益をもたらす新規又は既存プロジェクトのための資本調達や投資を可能とする」

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社。

2024 年 1 月 25 日



トーマス レオナルド

サプライチェーン&製品認証 サステナビリティサービス ヘッド
DNV オーストラリア、ニュージーランド&東南アジア



前田 直樹

代表取締役/SCPA
シニアヴァイスプレジデント
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社



鳥海 淳

プロジェクトリーダー
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社



寺田 和正

アセッサー
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

About DNV

Driven by our purpose of safeguarding life, property and the environment, DNV enables organisations to advance the safety and sustainability of their business. Combining leading technical and operational expertise, risk methodology and in-depth industry knowledge, we empower our customers' decisions and actions with trust and confidence. We continuously invest in research and collaborative innovation to provide customers and society with operational and technological foresight.

With our origins stretching back to 1864, our reach today is global. Operating in more than 100 countries, our 16,000 professionals are dedicated to helping customers make the world safer, smarter and greener.

Disclaimer

Responsibilities of the Management of the Issuer and the Second-Party Opinion Providers, DNV : The management of Issuer has provided the information and data used by DNV during the delivery of this review. Our statement represents an independent opinion and is intended to inform the Issuer management and other interested stakeholders in the Bond as to whether the established criteria have been met, based on the information provided to us. In our work we have relied on the information and the facts presented to us by the Issuer. DNV is not responsible for any aspect of the nominated assets referred to in this opinion and cannot be held liable if estimates, findings, opinions, or conclusions are incorrect. Thus, DNV shall not be held liable if any of the information or data provided by the Issuer's management and used as a basis for this assessment were not correct or complete

スケジュール-1 NYK グリーン/トランジションファイナンス候補プロジェクト

表中に記載されているプロジェクト分類は債券発行前評価時点(2021年6月現在)で適格性を評価済みのグリーン/トランジションプロジェクト候補です。今後、日本郵船株式会社グリーン/トランジションファイナンス・フレームワークに基づき発行される債券において、追加的にグリーン/トランジションプロジェクトが含まれる場合には事前に資金調達者により適格性が評価され、かつ、必要な場合には DNV により適時評価される予定です。

プロジェクト分類		カテゴリー ^{*2*3}	プロジェクト概要&充当対象活動
01	洋上風力発電 ^{*1}		- 自己昇降式作業台船(SEP 船) - 作業員輸送船(CTV)
02	グリーンターミナル ^{*1}	再生可能エネルギー	- グリーンターミナルの新規設立、拡張
03	アンモニア燃料船 ^{*1}	燃料転換 技術革新	- アンモニアを主燃料とする液化アンモニアガス運搬専用船及びタグボート
04	水素燃料電池搭載船 ^{*1}	グリーン交通	- 高出力水素燃料電池搭載船導入
05	LNG 燃料船	燃料転換	- LNG 燃料船
06	LNG 燃料供給船	技術革新	- LNG バンカリング船
07	LPG 燃料船	グリーン交通	- LPG 燃料船
08	運航高効率化&最適化	グリーン交通 省エネルギー	国際海運ロードマップで示される燃料転換(低炭素燃料の導入)に向けた取り組み。船舶の燃料転換及びそれ支援する燃料供給船に関連するプロジェクトを含む。 運航の高効率化&最適化に資する船舶建造技術開発(軽量化&安定性、推進効率、代替燃料装置)、デジタルソリューション開発等

*1 プロジェクト分類 01~04 は、グリーンプロジェクトとしての適格性が確認されたプロジェクトです。

*2 グリーンプロジェクトとしての適格性が確認されたプロジェクトは、今後グリーンファイナンスに組み込むことが可能であることに加えて、トランジションファイナンスの一部として組み込むことが CTFBG の中で認められています。

*3 現時点でトランジションプロジェクトに分類されるプロジェクトは、将来的な技術革新の適用・応用によりグリーンプロジェクトとなる場合があります(例：グリーン燃料の適用、グリーンプロジェクトとして CO₂ 排出基準を満たす性能の達成等)。

スケジュール-2 クライメート・トランジション・ファイナンス適格性評価手順

下記の手チェックリストは、CTFH2023 の開示要求事項を基に NYK グリーン/トランジション・ファイナンス適格性評価用に作成された DNV 評価手順です。

評価作業における「確認した文書類」には、公開・非公開文書（資金調達者内部資料）等が含まれ、NYK から DNV に対して適格性判断の証拠として提供されています。

* 以下開示要求事項等で「発行体」「投資家」は、適宜、それぞれ「資金調達者」「貸し手」と読み替える場合があります。

Ref.	規準	開示要求事項	評価作業(確認した項目)	DNV観察結果
1	発行体のクライメート・トランジション戦略とガバナンス	<p>グリーンファイナンス、サステナビリティファイナンス、サステナビリティ・リンク・ファイナンスは、パリ協定の目標に沿った発行体の温室効果ガス削減戦略を実現することに向けられるべきである。</p> <p><推奨される開示情報と指標></p> <p>i) パリ協定の目標と整合する科学的根拠に基づく長期的な目標。</p> <p>ii) 関連する地域、セクター、国際的な気候変動シナリオに沿う長期目標に向けた軌道(trajjectory)上にある、関連性と信頼性があり科学的根拠に基づき、短期的及び中期的な目標。</p> <p>iii) 発行体の移行計画とトランジション戦略。これには、詳細な設備投資(Capex)や関連する技術的な影響など、温室効果ガス削減に向けた主要な手段の具体的な項目を含むべきである(資本支出額、資本支出計画を執行するうえで想定される炭素価格、事業に与える影響、規制の考慮など)。</p> <p>iv) 経営層/取締役レベルの説明責任を含む、発行体のトランジション戦略への明確な監督とガバナンス。</p> <p>v) 関連する環境及び社会に関する外部効果を緩和するとともに、国連の持続可能な開発目標(SDGs)に寄与するためのより広範なサステナビリティ</p>	<p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> - フレームワーク - NYK Group Decarbonization Story - NYKグループESGストーリー2023 - IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ - NYKレポート（統合報告書） <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>グリーン/トランジション・ファイナンスは、パリ協定の目標に沿った2050年カーボンニュートラル及び、科学的根拠のある2030年度GHG排出量削減目標の達成に焦点を当てたNYKグループのトランジション戦略に代表される、NYKグループの幅広い環境戦略の実現に向けられたものとなっています。</p> <p>i) 長期的なGHG排出削減目標（2050年Scope1+2+3 ネット・ゼロ）は、NYK Group Decarbonization Story, NYK グループ ESGストーリー2023で設定、開示されており、パリ協定の目標と整合している。</p> <p>ii) NYKは、短期的及び中期的な目標として、2030年度Scope1+2 排出量総量45%削減(2021年度比)を設定している。DNVは、NYK Group Decarbonization Story及び NYKグループESGストーリー2023において、この短期的及び中期的な目標が、設定された長期目標に向けた軌道上にあり、関連性と信頼性がある科学的根拠に基づくものであることを確認した。</p> <p>iii) DNVは、NYK Group Decarbonization Story, NYKグループESGストーリー2023で、NYKグループのトランジション戦略が明確にされており、トランジション戦略には、ネット・ゼロ実現に向けて活用される技術、投資計画、GHG排出削減コストを算定のためのICP（内部炭素価格）の活用などが含まれていることを確認した。</p>

Ref.	規準	開示要求事項	評価作業(確認した項目)	DNV観察結果
		<p>戦略の証左。適切な場合、「公正な移行」への配慮を含む。</p>		<p>iv) DNVは、NYKグループにおけるトランジション戦略への監督及びガバナンスが、フレームワーク及びNYKレポート(統合報告書)を通して開示されていることを確認した。</p> <p>v) DNVは、NYK Group Decarbonization Storyにおいて明確にされたトランジション戦略が、SDGsに寄与し、公正な移行へ配慮したものであることを確認した。</p>
2	<p>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)</p>	<p>トランジション戦略は、発行体のビジネスモデルにおいて環境面での重要な部分に関連するものとすべきである。その際、現在のマテリアリティに関する判断に影響を及ぼす可能性のある将来のシナリオを複数考慮すべきである。</p> <p><推奨される開示情報と指標></p> <p>計画されたトランジション戦略のマテリアリティに関する議論は、以下が考えられる。</p> <p>i) マテリアリティをマトリックスの形で一般に開示する、または発行体の年次報告書の中に記載する。</p> <p>ii) 気候変動に関連する適格プロジェクトやKPIが、発行体の全体的な排出量プロファイルに与える重要性について言及する。</p> <p>iii) Scope3が重要であると予想されるものの、まだ特定や測定がされていない場合は、報告までのスケジュールを開示すべきである。</p>	<p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> - フレームワーク - NYK Group Decarbonization Story - NYKグループESGストーリー 2023 - NYKレポート(統合報告書) <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>DNVは、NYKグループのトランジション戦略が、2030年までは既存船隊からのGHG排出量に焦点を当て、2030年以降は、GHG以外の環境影響も考慮した代替燃料船の順次導入による、レジリエントな船隊ポートフォリオの構築を目指すものであり、NYKグループのビジネスモデルの環境面での重要な部分に焦点を当てたものであることを確認した。NYKグループは、基本戦略を2050年までの時間軸で事業・投資計画に落とし込み、財務面に与える影響について複数シナリオを用いて試算し、その妥当性を検証している。</p> <p>i) NYKグループのマテリアリティは、NYKグループへの重要性とステークホルダーへの重要性に基づき特定されている。具体的に、安全、環境、人材の3つの分野で、ありたい姿の実現に向けた17の重要テーマが特定されている。</p> <p>ii) 適格プロジェクトは、船舶の運行から生じるGHG排出量の削減に焦点を当てたものであり、NYKグループの中核事業活動から生じるGHG排出量の削減に貢献するものである。</p> <p>iii) DNVは、NYKグループにおいて設定されたGHG排出削減目標が、Scope3を含むものであり、Scope3のGHG排出量の実績及び削減計画が、NYK Group Decarbonization Storyなどで開示されていることを確認した。</p>

Ref.	規 準	開 示 要 求 事 項	評 価 作 業 (確 認 し た 項 目)	DNV 観 察 結 果						
3	科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略と目標	<p>発行体のトランジション戦略は、科学的根拠のある目標とトランジションに向けた経路に基づくべきである。世界経済をパリ協定の目標に合致させるために必要な温室効果ガス排出削減率(温室効果ガス排出削減軌道)については、科学的な指針がある。</p> <p>トランジション戦略は以下の要件を満たすべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> i) 定量的に測定可能であり、最新の利用可能な方法論に沿っていること。 ii) 認知された第三者による科学的な軌道が利用可能な場合は、それに整合させる、ベンチマークとする、その他の方法で参照すること。第三者による軌道が利用できない場合は、業界の同業他社との比較、社内の方法論、過去の実績を考慮していること。 iii) 中間目標を含む形で公表されていること(主要な財務諸表の中で公表することが理想)。 iv) 独立した保証または検証などの裏付けがあること。 <p><強く推奨される開示情報と指標></p> <ul style="list-style-type: none"> v) パリ協定と整合する短期・中期・長期の温室効果ガス排出削減目標。 vi) 基準年と過去の排出量(排出原単位が主要な指標の場合であっても、絶対値を含む)。 vii) 使用したシナリオおよび適用した手法(ACT、SBTi、IEA等)。第三者によるシナリオが利用できない場合は、業界の同業他社との比較、社内での方法論、または過去の実績。 viii) すべてのスコープ(Scope 1・Scope 2・Scope 3)をカバーした温室効果ガス排出削減目標及び最も関連するサブカテゴリー。 	<p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> - フレームワーク - NYK Group Decarbonization Story - NYKグループESGストーリー2023 - IMO・GHG削減方針、国土交通省等海運ロードマップ - NYKレポート (統合報告書) - NYK Webサイト (環境負荷データ) <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>DNVは、NYKグループが、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と、IMOや国土交通省等のゼロエミッションに向けたロードマップと整合するトランジション軌道を設定していることを確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> i) DNVは、NYKグループのGHG排出削減に関する目標が全てのスコープをカバーして絶対値で設定され、基準年、過去の排出量、中期的及び長期的な目標達成にむけた4つのマイルストーンとともに公開されていることを確認した。 ii) DNVは、NYKグループのGHG排出削減目標が、1.5°Cシナリオ及び設定されたものであり、この事実がNYKレポートなどで開示されていることを確認した。 iii) 具体的には、NYKグループはトランジション目標について以下を定めている。 <table border="1" data-bbox="858 138 1023 763"> <thead> <tr> <th>期限</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2030年度</td> <td>NYKグループ Scope1 + 2 GHG排出量45%削減(2021年度比)</td> </tr> <tr> <td>2050年度</td> <td>NYKグループ Scope1 + 2 + 3 ネット・ゼロ</td> </tr> </tbody> </table> <p>これらの中、長期的な目標及び目標達成に向けた実績は、TCFDの推奨する開示情報と共に、NYKレポートで公表されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> iv) 開示されるGHG排出実績は、第三者検証機関による検証を受けたものとなっている。 v) iii) に示すNYKグループの中・長期的なGHG排出量削減目標は、パリ協定と整合し、パリ協定の目標を上回るものとなっている。 vi) 中期的な(2030年度)目標は、2021年度を基準年として設定された絶対値で表される目標となっている。 	期限	目標値	2030年度	NYKグループ Scope1 + 2 GHG排出量45%削減(2021年度比)	2050年度	NYKグループ Scope1 + 2 + 3 ネット・ゼロ
期限	目標値									
2030年度	NYKグループ Scope1 + 2 GHG排出量45%削減(2021年度比)									
2050年度	NYKグループ Scope1 + 2 + 3 ネット・ゼロ									

Ref.	規準	開示要求事項	評価作業(確認した項目)	DNV観察結果
4	実施の透明性	<p>ix) 排出原単位または絶対値で策定された目標値。原単位を目標にする場合は、絶対値の変化に関する予測を提供するべきである。</p> <p>x) CO₂回収技術や、高品質で信頼に足るクレジットを使うことが適切な場合は、業界のベストプラクティス(SBTi, VCMI, ICVCM等)に沿った、温室効果ガス削減経路に対する相対的な貢献度。</p>	<p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> - フレームワーク - NYK Group Decarbonization Story - NYKグループESGストーリー 2023 - NYKレポート (統合報告書) - NYK Webサイト (環境負荷データ) - 中期経営計画 Sail Green, Drive Transformations 2026 <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>vii) NYKグループのトランジション戦略は、IEAの複数シナリオを参照立案されているものである。</p> <p>viii) DNVは、GHGの排出実績は、NYKのWebサイト(環境負荷データ)などで開示されていることを確認した。開示情報は、Scope1・Scope2・Scope3をカバーして絶対値で開示されている。DNVは、現在開示の対象としているScope3のサブカテゴリーは、1,2,3,5,6,7であり、中でもサブカテゴリー1,3がScope3のGHG排出削減目標に最も関連し得ることを認識されていることを確認した。DNVは、NYKがScope3のGHG排出量算定の範囲及び精度について、今後さらに向上させる予定であることを確認した。</p> <p>ix) vi)記載の通り、絶対値で表される目標値が設定されている。</p> <p>x) DNVは、NYKグループが、GHG排出削減目標達成のために、「GHG排出量削減」と「GHG除去」の2つのアプローチを取ることを計画していることを確認した。</p>
	実施の透明性	<p>発行体のトランジション戦略への資金供給を意図したGSSファイナンスの提供に関する市場との対話は、可能な限り、設備投資及び運営費(Capex及びOpex)を含む投資プログラムについても透明性を持たなければならぬ。</p> <p><推奨される開示情報と指標></p> <p>i) 全体戦略や気候関連の科学と整合したCapexの実施計画、及び組織内におけるCapexに対する意思決定の反映方法。</p> <p>ii) トランジション戦略に適合しない活動/製品の段階的な廃止計画(活動/製品が著しく有害である場合や、科学的根拠に基づく温室効果ガス削減軌道に一致しない場合)。</p>	<p>DNVはNYKグループのトランジション戦略に関連する投資及び展開計画について、これまでに実施した投資と将来的な投資、支出への合意形成が含まれていることを確認した。全体の投資計画(投資額)はタイムラインに沿って実施する計画があることを確認した。DNVはまた、NYKグループESGストーリーをレビューし、実行の透明性が高いこと、そしてNYKグループによって実行の妥当性について説明され、また、合意されていることを確認した。</p> <p>i) DNVは、NYKグループの中期経営計画において、2030年にむけた船舶脱炭素化投資として、具体的な投資分野及び投資金額が示されていることを確認した。</p> <p>ii) DNVは、中期経営計画及びDecarbonization Storyにおいて、2050年ネット・ゼロに向けた、船舶燃料転換シナリオや、GHG排出削減技術とその適用に関するロードマップなどが明確にされていることを確認した。</p>	

Ref.	規 準	開 示 要 求 事 項	評 価 作 業 (確 認 し た 項 目)	DNV 観 察 結 果
		<ul style="list-style-type: none"> iii) グリーンCapex(グリーンボンド原則におけるグリーン適格プロジェクト等)が全体のCapexに占める割合と、その割合の時間的変化。 iv) 様々な手段に沿った資産/収益/支出/処分の割合。 v) 発行体の主要な資産や製品から排出される潜在的な温室効果ガスの定量的及び/または定性的評価。 vi) 内部の炭素価格の推定値。 vii) 労働者、地域、周辺環境に対する悪影響と、それらの悪影響を緩和するための戦略。 		<ul style="list-style-type: none"> iii) i), ii) に示される計画は、具体的な投資金額及び投資対象の経時変化を示すものとなっている。 iv) DNVは、NYKグループの主要な資産・製品（サービス）が海運事業で用いられる船舶及び船舶による輸送であること、これらの資産又はサービス提供に伴って排出される温室効果ガスは、主にNYKグループのScope1排出量として定量化され、情報が開示されていることを確認した。 v) DNVは、NYKグループの主要な資産は、既存又は新規に建造される船舶であり、現在及び将来のGHG排出量の評価は、この船舶の航行に関わるものであることを確認した。 vi) DNVは、NYKグループが企業内の実情を反映して、2023年から2026年、2027年から2030年、及び2030年以降の内部炭素価格（ICP）を設定し、GHG排出削減計画に反映していることを確認した。 vii) DNVは、Decarbonization Storyにおいて、代替燃料などの安全な取扱いに関する研修プログラムの提供などトランジション戦略の実行によって生じる変化に対する適切な対応が計画されていることを確認した。



スケジュール-3 グリーンファイナンス適格性評価手順

下記のチェックリスト(GBP/GLP-1 ~ GBP/GLP-4) は、GBP および GBGLs、GLP および GLGLs の要求事項を基に、NYK グリーン/トランジションファイナンス適格性評価用に作成された DNV 評価手順です。評価作業における「関連文書確認」は資金調達者内部文書等が含まれ、NYK から DNV に対して適格性判断の証拠として提供されています。

なお、スケジュール-3 では慣行に従い GBP/GLP と表記していますが、ここでは CTFH 及び CTFBG に基づく資金使途を特定するトランジションファイナンスにおいて、グリーンプロジェクト及びトランジションプロジェクトなど資金使途を特定する資金調達の場合に参照しますが、ここでは、これは CTFH 及び CTFBG に基づく資金使途を特定するトランジションの両方の文脈を含みます。

* 以下要求事項等で「発行体」「投資家」は、適宜、それぞれ「資金調達者」「貸し手」と読み替える場合があります。

GBP/GLP-1 調達資金の使用

Ref.	基準	要求事項	評価作業(確認した項目)	DNV観察結果
1a	資金の種類	グリーンファイナンスの種類は GBP/GLP で定義される以下の種類の何れかに分類される。 <ul style="list-style-type: none"> ・(標準的)グリーン/トランジションファイナンス ・グリーン/トランジションレバニューファイナンス ・グリーン/トランジションプロジェクトファイナンス ・その他 	確認した文書類 -フレームワーク 関係者へのインタビュー	DNVは、評価作業を通じNYKグリーン/トランジションファイナンスが以下のカテゴリーに分類されることを確認した。 ・(標準的)グリーン/トランジションファイナンス
1b	グリーン/トランジションプロジェクト分類	グリーン/トランジションファイナンスにおいて肝要なのは、その調達資金がグリーンプロジェクトのために使われることであり、そのことは、証券に係る法的書類に適切に記載されるべきである。	確認した文書類 -フレームワーク -NYKグリーン/トランジションプロジェクト文書 関係者へのインタビュー	DNVは、NYKグリーン/トランジションファイナンスが、フレームワーク及びスケジュール-1に記載されている通り、NYKグループの環境目標に焦点を当てた幅広いグリーン/トランジションプロジェクトへの資金充当を目的としていることを確認しました。 具体的には、スケジュール-1に記載されるグリーン/トランジション候補プロジェクトは全てトランジション戦略に合致することが評価され、グリーン/トランジションファイナンスを通じて調達した資金は何れか又は複数のグリーン/トランジション候補プロジェクトへの資金充当を予定しています。 DNVはアセスメントを通じ、グリーン/トランジション候補プロジェクトが具体的にかつ真に環境上の利益をもたらすと結論付けます。

プロジェクト分類	カテゴリー
01 洋上風力発電	再生可能エネルギー

Ref.	基準	要求事項	評価作業(確認した項目)	DNV観察結果																					
				<table border="1"> <tr> <td data-bbox="368 651 400 842">02</td> <td data-bbox="368 517 400 651">グリーンターミナル</td> <td data-bbox="368 192 400 517"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 651 432 842">03</td> <td data-bbox="400 517 432 651">アンモニア燃料船</td> <td data-bbox="400 192 432 517">燃料転換、技術革新</td> </tr> <tr> <td data-bbox="432 651 464 842">04</td> <td data-bbox="432 517 464 651">水素燃料電池搭載船</td> <td data-bbox="432 192 464 517">グリーン交通</td> </tr> <tr> <td data-bbox="464 651 496 842">05</td> <td data-bbox="464 517 496 651">LNG燃料船</td> <td data-bbox="464 192 496 517">燃料転換</td> </tr> <tr> <td data-bbox="496 651 528 842">06</td> <td data-bbox="496 517 528 651">LNG燃料燃料供給船</td> <td data-bbox="496 192 528 517">技術革新</td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 651 560 842">07</td> <td data-bbox="528 517 560 651">LPG船</td> <td data-bbox="528 192 560 517">グリーン交通</td> </tr> <tr> <td data-bbox="560 651 592 842">08</td> <td data-bbox="560 517 592 651">運航高効率化&最適化</td> <td data-bbox="560 192 592 517">グリーン交通、省エネルギー</td> </tr> </table>	02	グリーンターミナル		03	アンモニア燃料船	燃料転換、技術革新	04	水素燃料電池搭載船	グリーン交通	05	LNG燃料船	燃料転換	06	LNG燃料燃料供給船	技術革新	07	LPG船	グリーン交通	08	運航高効率化&最適化	グリーン交通、省エネルギー
02	グリーンターミナル																								
03	アンモニア燃料船	燃料転換、技術革新																							
04	水素燃料電池搭載船	グリーン交通																							
05	LNG燃料船	燃料転換																							
06	LNG燃料燃料供給船	技術革新																							
07	LPG船	グリーン交通																							
08	運航高効率化&最適化	グリーン交通、省エネルギー																							
1c	環境面での便益	調達資金使途先となる全てのグリーンプロジェクトは明確な環境面での便益を有すべきであり、その効果は発行体によって評価され、可能な場合は、定量的に示されるべきである。	<p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> -フレームワーク -NYKグリーン/トランジションプロジェクト文書 <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>グリーン/トランジションプロジェクトは、NYK グループのトランジション戦略に基づき目標に貢献する、1b で示すプロジェクト分類及びカテゴリのプロジェクトにより低・脱炭素化を通じて CO₂ 排出量削減をはじめとする環境面での便益を有する。</p> <p>環境改善効果は CO₂ 排出削減量として定量的に評価され、年次報告されることを確認した。</p>																					
1d	リアイナンスの割合	調達資金の全部あるいは一部がリアイナンスのために使われる場合、又はその可能性がある場合、発行体は、初期投資に使う分とリアイナンスに使う分の推定比率を示し、また、必要に応じて、どの投資又はプロジェクトポートフォリオがリアイナンスの対象になるかを明らかにすることが推奨される。	<p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> -フレームワーク -NYKグリーン/トランジションプロジェクト文書 <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>資金調達者は、調達資金を全てスケジュール1 に含まれる適格候補プロジェクトに対し新規投資、リアイナンスの何れか又は両方に使用する計画であり、発行前に決定していない。</p> <p>これらは年次報告を通じて、調達資金のうちリアイナンスに充当された部分の概算額（又は割合）を明らかにする予定であることを確認した。</p>																					

GBP/GLP -2 プロジェクト選定及び評価のプロセス

Ref.	基準	要求事項	評価作業(確認した項目)	DNV観察結果
2a	プロジェクト選定のプロセス	<p>グリーンファイナンスの発行体はグリーンファイナンス調達資金の用途となるプロジェクトの適格性を判断したプロセス概要を示すべきである。これは以下を含む(これに限定されるものではない)</p> <ul style="list-style-type: none"> 発行体が、対象となるプロジェクトが適格なグリーンプロジェクトの事業区分に含まれると判断するプロセス グリーンファイナンス調達資金の用途となるプロジェクトの適格性についての規準作成 環境面での持続可能性に係る目標 	<p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> -フレームワーク -NYKグリーン/トランジションファイナンス選定・評価手順 <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>DNVは、資金調達者がグリーン/トランジションファイナンス調達資金の用途となるプロジェクトの適格性を判断したプロセスを有しており、その概要をフレームワークの中で明記していることを確認した。</p>
2b	発行体の環境及び社会的ガバナンスに関するフレームワーク	<p>グリーンファイナンスプロセスに関して発行体により公表される情報には、規準、認証に加え、グリーンファイナンス投資家は発行体のフレームワークや環境に関連する持続性に関するパフォーマンスの品質についても考慮している。</p>	<p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> -フレームワーク -NYKグリーン/トランジションファイナンス選定・評価評価手順 <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>DNVは、資金調達者の実施するグリーン/トランジションプロジェクトが、資金調達者の経営方針、環境方針に合致し、またトランジション戦略、目標及び経路と整合していることを確認した。</p> <p>DNVはNYKがプロジェクトを運営・実施するにあたり、関係する各部において周辺環境の保全に取り組んでいるほか、PDCAサイクルにおいて定期的にモニタリングを実施している、または実施する計画であることを、フレームワーク等の文書の確認や関係者へのインタビューを通じて確認した。</p>

GBP/GLP -3 調達資金の管理

Ref.	基準	要求事項	評価作業(確認した項目)	DNV 観察結果
3a	調達資金の追跡管理-1	グリーンファイナンスによって調達される資金に係る手取金は、サブアカウントで管理され、サブ・ポートフォリオに組み入れ、又はその他の適切な方法により追跡されるべきである。また、グリーンプロジェクトに係る発行体の投融資業務に関連する正式な内部プロセスの中で、発行体によって証明されるべきである。	確認した文書類 -フレームワーク -経理管理規程、経理管理システム 関係者へのインタビュー	グリーン/トランジションファイナンスによって調達される資金に係る手取金は、資金調達者の共通の口座に組み入れられ、社内システム・帳票等によりプロジェクト単位での資金充当状況を追跡可能である。 DNVは実際に使用されているシステム及び関連文書等の確認を行い、これに基づき調達資金の管理状況が証明されることを確認した。
3b	調達資金の追跡管理-2	グリーンファイナンスの償還期間において、追跡されている調達資金の残高は、一定期間ごとに、当該期間中に実施された適格プロジェクトへの充当額と一致するよう、調整されるべきである。	確認した文書類 -フレームワーク -経理管理文書 関係者へのインタビュー	DNVはグリーンファイナンスの債券発行から償還までの期間、資金調達が定期的(1年毎)にグリーン/トランジションファイナンスの残高を3aに記載する社内システム・帳票等でレビューする計画であることを確認した。
3c	一時的な運用方法	適格性のあるグリーンプロジェクトへの投資または支払いが未実施の場合は、発行体は、未充当資金の残高についても、想定される一時的な運用方法を投資家に知らせるべきである。	確認した文書類 -フレームワーク -経理管理文書 関係者へのインタビュー	資金調達者の社内システム・帳票及び関連する業務フローに基づく確認プロセスを通じて、未充当資金の残高が逐次認識される仕組みであることを確認した。 DNVは、未充当資金の残高が現金又は現金同等物で管理されることをフレームワーク及びアセスメントを通じて確認した。未充当資金の残高は、資金充当状況のレポーティングを通じて明らかに行われる予定であることを確認した。

Ref.	基準	要求事項	評価作業(確認した項目)	DNV 観察結果	
4a	定期レポートの実施	<p>調達資金の用途及び未充当資金の一時的な投資のレポートに加え、発行体はグリーンファイナンスで調達した資金が充当されているプロジェクトについて、少なくとも年に1回、以下を考慮した上で、各プロジェクトのリストを提供すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> -守秘義務や競争上の配慮 -各プロジェクトの概要、期待される持続可能な環境・社会的な効果 	<p>確認した書類類</p> <ul style="list-style-type: none"> -フレームワーク -NYKグリーン/トランジションプロジェクト文書 	<p>DNV は、調達資金が充当されるまでの間、資金調達者がグリーン/トランジションファイナンスの年次報告を実施し、資金充当状況、資金が充当されたプロジェクト又は環境改善効果に関する情報を開示することを確認した。(ただしローンの場合には、調達資金充当状況及び環境改善効果(インパクト)の報告の方法、報告の範囲などは、貸付人の要請に応じて決定される。)</p> <p>環境改善効果は、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、下表のいずれか又は全てを開示することを確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <資金充当状況> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 充当金額 ◆ 未充当金の残高及び運用方法 ◆ 調達資金のうちファイナンスに充当された部分の概算額 <環境改善効果> ※ 下表参照 	
<p>表 グリーン/トランジションプロジェクト環境改善効果 ※いずれかまたは全てを開示予定</p>					
<p>プロジェクト分類</p>					
No.	洋上風力発電	自己昇降式作業台船(SEP 船)、作業員輸送船(CTV)	設備導入実績(容量、基数、隻数)	GHG、CO ₂ 排出削減量	SOx、NOx 排出削減量
01	グリーンターミナル	グリーンターミナルの新設、拡張	√*1*2	-	-
02	アンモニア燃料船	アンモニアを主燃料とする液化アンモニアガス運搬専用船及びタグボート	√*2	-	-
03	水素燃料電池搭載船	高出力水素燃料電池搭載船導入	√*3	-	-
04	LNG 燃料船	LNG 燃料船 * 化石燃料運搬を除く	√*3	-	-
05	LNG 燃料供給船	LNG バンカリング船	√*3	√*4	√*5
06	LPG 燃料船	LPG 燃料船	√*3	√*4	√*5
07	運航高効率化&最適化	運航の高効率化&最適化を支援するソフトウェア開発等	√*3	√*4	√*5
08	SEP 船、CTV の導入実績(隻数)及び仕様	SEP 船、CTV の導入実績(隻数)及び仕様	-	√*6	√*5
<p>*1: SEP 船、CTV の導入実績(隻数)及び仕様</p> <p>*2: 導入された洋上風力発電、陸上風力発電、太陽光発電の基数及び発電容量(kW)</p> <p>*3: プロジェクト分類で建造された船舶の隻数・主な仕様</p> <p>*4: 重油を燃料とした場合と比較した GHG・CO₂ 排出削減量又は割合、計画値を含む</p> <p>*5: 重油を燃料とした場合と比較した SOx、NOx 排出削減量又は割合(LPG 船は NOx を除く)</p> <p>*6: 標準的な運航と比較した場合の、設備及びシステム導入前後での GHG・CO₂・SOx・NOx 排出削減量又は割合</p>					