



## セカンド・パーティ・オピニオン

## SECOND PARTY OPINION

### 日本郵船株式会社

### DNV トランジションボンド 発行後定期レビュー(第 1 回)

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: 2022 年 7 月 21 日

Ref. Nr.: PRJN-258246-2021-AST-JPN-PR01

#### 発行履歴

発行日	内容
2021 年 7 月 1 日	グリーン/トランジションボンド・フレームワーク&トランジションボンド セカンドパーティ・オピニオン
2022 年 7 月 21 日	トランジションボンド 発行後定期レビュー(第 1 回) (日本郵船株式会社第 43 回無担保社債、日本郵船株式会社第 44 回無担保社債)

## 目的とスコープ

日本郵船株式会社(以下「NYK」)は、DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン(以下「DNV」)に日本郵船トランジションボンド(日本郵船株式会社第43回無担保社債、日本郵船株式会社第44回無担保社債、以下「この債券」)の定期レビューの実施を委託しています。DNVにおける定期レビューの目的は、この債券が後述する基準である、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(Climate Transition Finance Handbook 2020、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年、以下「CTFBG」)、グリーンボンド原則 2021(Green Bond Principles 2021、以下「GBP」)、グリーンボンドガイドライン(環境省 2020年、以下「GBGLs」)に合致していることを確認するための評価を実施し、この債券の適格性について独立したセカンドパーティ オピニオンを提供することです。

NYKは2021年7月29日にこの債券を発行しました。この債券の発行額は200億円です。DNVのレビューチームは、CTFHおよびCTFBG、GBGLsおよびGBPに基づいて、2021年7月から2022年5月までの期間について、第1回目の定期レビューを実施しました。

なお、NYKのクライメート・トランジションへの取組はESGストーリー2022として更新されており、2050年目標と投資計画が追加・変更され、さらなるトランジションへの取組の透明性が確保されていることを確認しました。また、開示要素-2と3には主要な変更がないことを確認しました。

- ・開示要素-1 CTF戦略とガバナンス：2050年の目標が50%削減からネットゼロに上方修正。

燃料転換タイムラインの対象を自動車専用船隊から全船種に拡大。

- ・開示要素-4 投資計画の開示：2022-2050年の投資総額として4.8兆円を開示。

うち船舶ゼロエミッション化の投資額は2.1兆円。

この報告書ではトランジションボンドの資金用途特定型の要求事項(後述する要素-1～要素-4)に対する発行後定期レビューを行います。

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。

この報告書では、トランジションボンドの財務的なパフォーマンス、いかなる投資の価値、あるいは長期の環境便益に関しての保証も提供されません。

**適用又は参照基準**

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)、2020	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 (GBGLs2020)	環境省、2020	適用
5.	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)
6.	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
7.	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



## 発行体及び DNV の責任

発行体の管理者は、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ています。

DNV のステートメントは、独立した意見を表明するものであり、DNV に提供された情報を基礎として、その確立された基準が満たされているか否かについて発行体及びこの債券に関わるその他の利害関係者に情報提供する事が、意図されています。

DNV はそのレビューの中で、発行体によって提供された情報および事実を根拠としています。DNV はこの意見表明によって参照される選定されたトランジションプロジェクト資産の、いかなる側面においても責任を負う立場ではありません。

従って DNV は発行体の管理者から提供され、今回のレビューの基礎として使用された情報またはデータのいずれかが正確でなかった、または完全でなかった場合にその責任を負いません。

## DNV の意見の基礎

DNV は、発行体に特有のグリーン/トランジションボンド適格性評価手順（以下、「手順」）を作成するために、CTFH 及び CTFBG、GBP 及び GBGLs の要求事項を考慮した NYK グリーン/トランジションボンド評価手順を適用しました。この手順は CTFH 及び CTFBG、GBP 及び GBGLs に基づく債券に適用可能です。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、グリーンボンドは「環境及び社会便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」べきである、およびトランジションボンドは「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」べきであるというものです。DNV は、トランジションファイナンス(資金用途特定型)の運用・管理に関連する項目として以下の 4 つの要素を適用して定期レビューを実施しました。

### ●要素 1：調達資金の用途：

調達資金の用途の基準は、トランジションファイナンス(資金用途特定型)の資金調達者が適格性を有するトランジションファイナンスにより調達した資金を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、トランジションファイナンス(資金用途特定型)の資金調達者が、トランジショ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、トランジションファイナンス(資金用途特定型)の資金調達者組織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。

## 評価作業

DNV の評価作業は、発行体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。

### 初回(グリーン/トランジションボンド発行前)アセスメント \* 本報告書には含まれません

- ファイナンスへの適用を目的とした発行体特有の評価手順の作成。
- この債券に関して発行体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します。
- 発行体との協議及び、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。

### 定期(年次)レビュー \* 本報告書の内容

- グリーン/トランジションボンド実行に関連した発行体により提供された根拠書類、上位レベルのデスクトップ調査、文書レビュー、及び発行体の主要担当者へのインタビューで補足された根拠書類、の評価。これらのチェックは、現在の評価ベストプラクティスと標準方法論を参照します。
- 発行体の管理者との協議、および関連文書管理のレビュー。
- 現地調査および検査（必要な場合）。
- 定期評価時点での、対象プロジェクト及び資産のレビュー。
- 本書で詳述されている、定期評価の観察結果の文書作成。

DNV の意見表明（詳細は後述）はこれらを要約したものです。

## 観察結果

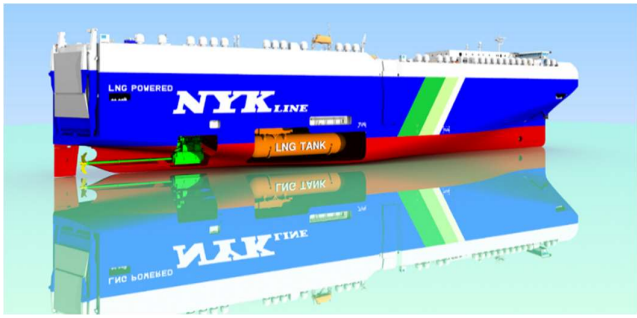
### ●要素 1：調達資金の使途：

DNV は、2022 年 5 月時点において、NYK が調達した資金(200 億円)を以下の事業に全額充当完了したことを確認しました。

#### 1. LNG 燃料 PCC(Pure Car Carrier)2 隻の建造資金の一部・・・116 億円充当

LNG 燃料船の概要は以下のとおりです。DNV は、LNG 燃料 PCC のうち、1 隻は 2022 年 3 月に就航し、問題なく運航していることを確認しました。また、残りの 1 隻の建造が計画通り進捗していることを確認しました。

表-1 LNG 燃料船の概要

 <p>LNG 燃料自動車専用船(イメージ)</p>	<p>&lt;船舶概要&gt;          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>&lt;環境改善効果&gt;          同規模の重油船と比較し、CO<sub>2</sub>が大幅に削減される設計となっている。</p>
--	--

#### 2. LPG 燃料 VLGC(Very Large Gas Carrier)2 隻の建造資金の一部・・・84 億円充当

LPG 燃料船の概要は以下のとおりです。DNV は、LPG 燃料 VLGC 2 隻の建造が計画通り進捗していることを確認しました。

表-2 LPG 燃料船の概要

 <p>LPG 燃料 VLGC(イメージ)          VLGC:Very Large Gas Carrier(大型 LPG 運搬船)</p>	<p>&lt;船舶概要&gt;          総トン数 約 50,700トン          燃料 LPG          全長 約 230.00m          型幅 約 37.20m          貨物容積 84,000m<sup>3</sup></p> <p>&lt;環境改善効果&gt;          同規模の重油船と比較し、CO<sub>2</sub>が大幅に削減される設計となっている。</p>
---	---

## 要素 2 : プロジェクトの評価及び選定のプロセス :

DNV は、日本郵船がトランジションプロジェクトを評価・選定するにあたって、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以下の除外クライテリアに抵触しないことを確認しました。

- ・所在国の法令を遵守していない不公正な取引、贈収賄、腐敗、恐喝、横領等の不適切な関係
- ・人権、環境等社会問題を引き起こす原因となり得る取引

具体的な評価・選定プロセスとして、環境グループ、工務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たことを確認しました。

また、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ことを確認しました。

## ●要素 3 : 調達資金の管理 :

DNV は、債券発行後から 2022 年 5 月まで、NYK が調達資金をどのように管理しているかについて提示された証拠をレビューしました。

DNV は、調達資金が NYK グループの口座に入金され、その後財務グループにて、以下のような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が行われたことを確認しました。

- 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て管理するとともに、充当状況は適格プロジェクトごとに識別されたことを確認しました。
- 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 年ごとに整理し、最高財務責任者(CFO)に報告し承認されたことを確認しました。

また、調達資金の全額が 2022 年 5 月までに充当完了されたため、未充当資金は存在しないことを確認しました。

なお、先述の通り、ここでは DNV は債券の財務的なパフォーマンス、いかなる投資の価値、もしくは長期的な環境効果に関する取扱いは提供されません。

表-3 資金充当状況

トランジションプロジェクト	充当額
LNG 燃料 PCC の建造資金の一部	116 億円
LPG燃料VLGCの建造資金の一部	84 億円
充当合計額 (うちリファイナンス額)	200 億円 (69 億円)



●要素 4 : レポーティング :

NYK は、表-3 の資金充当状況及び表-4 の環境改善効果を、NYK のウェブサイトにて開示することを確認しました。フレームワークには、レポーティングは調達資金の全額が充当されるまでの間と記載されており、2022 年 5 月に全額が充当されたため、来年以降の情報開示は予定されていません。しかしながら、資金充当対象となる LNG 燃料船および LPG 燃料船の建造がすべて完了した場合は、別途ウェブサイトが開示されることを確認しました。

表-4 環境改善効果

LNG 燃料船(2 隻)	
GHG 排出量	36,580 mt / 隻 / 年
CO <sub>2</sub> 削減率	28%
NO <sub>x</sub> 削減率	75%
SO <sub>x</sub> 削減率	99%
LPG 燃料船(2 隻)	
GHG 排出量	36,980 mt / 隻 / 年
CO <sub>2</sub> 削減率	15%
SO <sub>x</sub> 削減率	99%

LNG 燃料船のうち 1 隻は、2022 年 3 月に竣工して順調に運航しているものの、まだ十分なデータが得られていないことから、上記の環境改善効果はすべて理論値となっています。

## DNV 意見表明

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 が発行したトランジションボンドは評価手順の要求を満たしている事、そして CTFH 及び CTFBG、GBP 及び GBGLs の中で述べられている「環境への利益を伴う新規プロジェクトもしくは既存プロジェクトへの資本調達および投資を可能にする」および「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」というグリーン/トランジションボンドの定義・目的と一致していることを意見表明します。

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

2022 年 7 月 21 日



マーク ロビンソン

サステナビリティサービス マネージャー

DNV ビジネス・アシュアランス、オーストラリア



前田 直樹

代表取締役社長

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社



金留 正人

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



烏海 淳

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 グリーンボンド適格性評価手順

下記のチェックリスト(GBP-1 ~ GBP-4) は、グリーンボンド原則 2021 を基に、NYK グリーン/トランジションボンド適格性評価用に作成された DNV 評価手順です。

### GBP-1 調達資金の用途

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	<p>グリーンボンドの種類は GBP で定義される以下の種類の何れかに分類される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(標準的)グリーン/トランジションボンド</li> <li>・グリーン/トランジションレベニューボンド</li> <li>・グリーン/トランジションプロジェクトボンド</li> <li>・その他</li> </ul>	<p>確認した文書類 -フレームワーク</p> <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>DNVは、評価作業を通じNYKグリーン/トランジションボンドが以下のカテゴリに分類されることを確認した。</p> <p>・(標準的)グリーン/トランジションボンド</p>													
1b	グリーン/トランジションプロジェクト分類	<p>グリーン/トランジションボンド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。</p>	<p>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</p> <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>DNVは、NYKグリーン/トランジションボンドが、フレームワーク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た。</p> <p>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/トランジションボンドを通じて調達した資金は複数のグリーン/トランジション候補プロジェクトへ資金充当されたことを確認した。具体的な資金充当先は、プロジェクト分類05「LNG燃料船」およびプロジェクト分類07「LPG燃料船」で、カテゴリはいずれも「燃料転換」です。</p> <p>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かつ真に環境上の利益をもたらすと結論付けます。</p> <table border="1" data-bbox="1318 1149 1915 1365"> <thead> <tr> <th>プロジェクト分類</th> <th>カテゴリ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01 洋上風力発電</td> <td rowspan="2">再生可能エネルギー</td> </tr> <tr> <td>02 グリーンターミナル</td> </tr> <tr> <td>03 アンモニア燃料船</td> <td>燃料転換、技術革新</td> </tr> <tr> <td>04 水素燃料電池搭載船</td> <td>グリーン交通</td> </tr> <tr> <td>05 LNG燃料船</td> <td>燃料転換</td> </tr> <tr> <td>06 LNG燃料供給船</td> <td>技術革新</td> </tr> </tbody> </table>	プロジェクト分類	カテゴリ	01 洋上風力発電	再生可能エネルギー	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燃料供給船	技術革新
プロジェクト分類	カテゴリ																
01 洋上風力発電	再生可能エネルギー																
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燃料供給船	技術革新																



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>07</td> <td>LPG燃料船</td> <td>グリーン交通</td> </tr> <tr> <td>08</td> <td>運航高効率化&amp;最適化</td> <td>グリーン交通、省エネルギー</td> </tr> </table>	07	LPG燃料船	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
07	LPG燃料船	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"> <li>-フレームワーク</li> <li>-NYKグリーン/トランジションプロジェクト文書</li> </ul> <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く目標に貢献する、1b で示すプロジェクト分類及びカテゴリーのプロジェクトにより低・脱炭素化を通じた CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 排出削減量として定量的に評価され、年次報告されたことを確認した。</p>						
1d	リファイナンスの割合	調達資金の全部あるいは一部がリファ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ファ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ファ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"> <li>-フレームワーク</li> <li>-NYKグリーン/トランジションプロジェクト文書</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>発行体は、調達資金を全て適格候補プロジェクトに対し新規投資、リファイナンスの両方に使用したことを確認した。</p> <p>年次報告を通じて、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を明らかにしたことを確認した。</p>						



## GBP-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>グリーンボンドの発行体はグリーンボンド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"> <li>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</li> <li>グリーンボンド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</li> <li>環境面での持続可能性に係る目標</li> </ul>	<p>確認した文書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-フレームワーク</li> <li>-NYKグリーン/トランジションボンド選定・評価手順</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>DNVは、発行体がグリーン/トランジションボンド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、そのプロセスに従ってグリーン/トランジションプロジェクトを選定・評価したことを確認した。</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>グリーンボンド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、グリーンボンド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"> <li>-フレームワーク</li> <li>-NYKグリーン/トランジションボンド選定・評価評価手順</li> </ul> <p>関係者へのインタビュー</p>	<p>DNVは、発行体の実施するグリーン/トランジションプロジェクトが、発行体の経営方針、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たことを確認した。</p>

### GBP-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	グリーンボンド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/トランジションボンドによって調達される資金に係る手取金は、発行体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たことを確認した。
3b	調達資金の追跡管理-2	グリーンボンド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はグリーンボンドの債券発行から償還までの期間、発行体が定期的(1年毎)にグリーン/トランジションボンドの残高を3aに記載する社内システム・帳票等でレビューしたことを確認した。
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	発行体の社内システム・帳票及び関連する業務フローに基づき確認プロセスを通じて、未充当金の残高が逐次認識された仕組みを確認した。  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たことを確認した。2022年5月時点で調達資金の全額が充当完了したため、未充当金の残高は存在しないことを確認した。



### GBP-4 レポーティング

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>調達資金の使途及び未充当資金の一時的な投資のレポートに加え、発行体はグリーンボンド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> <p>-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>	<p>確認した文書類</p> <p>-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>	<p>DNV は、調達資金が充当されるまでの間、発行体がグリーン/トランジションボンド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以下のとおり開示したことを確認した。</p> <p>&lt;資金充当状況&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 充当金額</li> <li>• 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</li> </ul> <p>&lt;環境改善効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• LNG 燃料船：隻数、GHG 排出量、CO<sub>2</sub> 削減率、NO<sub>x</sub> 削減率、SO<sub>x</sub> 削減率</li> <li>• LPG 燃料船：隻数、GHG 排出量、CO<sub>2</sub> 削減率、SO<sub>x</sub> 削減率</li> </ul>	
<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 (今回の資金充当先を黄色でハイライトした。環境改善効果の開示内容は上記のとおり)</p>					
No.	プロジェクト分類		設備導入実績 (容量、基数、隻数)	GHG、CO <sub>2</sub> 排出低減量	SO <sub>x</sub> 、NO <sub>x</sub> 排出削減量
01	洋上風力発電	自己昇降式作業台船(SEP 船)、作業員輸送船(CTV)	√*1*2	—	—
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	√*2	—	—
03	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	√*3	—	—
04	水素燃料電池搭載船	高出力水素燃料電池搭載船導入	√*3	—	—
05	LNG 燃料船	LNG 燃料船 *化石燃料運搬を除く	√*3	√*4	√*5
06	LNG 燃料供給船	LNG バンカリング船	√*3	√*4	√*5
07	LPG 燃料船	LPG 燃料船	√*3	√*4	√*5
08	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	—	√*6	√*5
<p>*1：SEP 船、CTV の導入実績(隻数)及び仕様 *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) *3：プロジェクト分類で建造された船舶の隻数・主な仕様 *4：重油を燃料とした場合と比較した GHG・CO<sub>2</sub> 排出削減量又は割合、計画値を含む *5：重油を燃料とした場合と比較した SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub> 排出削減量又は割合(LPG 船は NO<sub>x</sub> を除く) *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・CO<sub>2</sub>・SO<sub>x</sub>・NO<sub>x</sub> 排出削減量又は割合</p>					