



LETTER OF CONFORMANCE

Statement No.: PRJN- 722384-2024-LOC01-JPN

東京センチュリー株式会社 トランジション・リンク・ファイナンス

Tokyo Century Corporation. Transition-Linked Finance

東京センチュリー株式会社(以下、「東京センチュリー」)は、三井住友信託銀行株式会社(以下、「三井住友信託銀行」)から調達するローン原資を、リースファイナンスとして株式会社商船三井およびその子会社(以下、「MOL グループ」)の低炭素・脱炭素に資する事業活動に Enabler として資金供給する。

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社(以下、「DNV」)は、東京センチュリーのフレームワーク*に基づく当該リースファイナンスのトランジション・リンク・ファイナンスとしての適合性評価が東京センチュリーにより適切に実施され、トランジション・リンク・ファイナンスに関連する原則やガイドライン等に整合しており、Enabler として実行するリースファイナンスがトランジション・リンク・ファイナンスの適格性を有することを確認した。

* : 当該フレームワークは、東京センチュリーがトランジション・リンク・ローンの Enabler(投融資を含む原資調達の主体)として活動するために確立したものであり、その適格性について第三者評価機関(DNV)よりセカンド・パーティ・オピニオンを取得している(報告書番号 : PRJN- 722384-2024-AST-JPN-01 2024 年 5 月 7 日)。

本適合書簡は、以下のスコープに対して有効である(下記スコープ①～④を対象とし実行する同様の取引を含む) :

- 対象フレームワーク : 東京センチュリー サステナビリティ・リンク・ファイナンス及びトランジション・リンク・ファイナンス・フレームワーク
- 対象ファイナンス : 東京センチュリーが Enabler として資金供給するトランジション・リンク・ファイナンス(東京センチュリートランジション・リンク・エクイティ及び三井住友信託銀行が融資するトランジション・リンク・ローン(株式会社商船三井が策定したサステナブルファイナンス・フレームワークに基づく融資))

※ ファイナンスの特性は評価プロトコル(次項)の TLL-3 において確認されたものである。

③ 対象取引先 : MOL グループ (初回取引執行日 : 2024 年 7 月 2 日)

④ 対象活動 : SLLP、SLLGL に準拠した KPI/SPT*に基づく低炭素・脱炭素に資する事業活動

* : KPI/SPT は評価プロトコル(次項)の TLL-1 及び TLL-2 において選定及び設定が確認されたものである。

Place and date:
Kobe, 2 July, 2024

For the issuing office:
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社
〒651-0087 兵庫県神戸市中央区御幸通 7-1-15

M. Konodome.

プロジェクトマネージャ
金留 正人

代表取締役/SCPA シニアヴァイスプレジデント
前田 直樹

About DNV

DNV ビジネスアシュアランスグループは独立した第三者評価機関として、本サービス提供に際し、東京センチュリー株式会社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、DNV の評価は東京センチュリーから提供された情報が正確であることを前提としており、提供された情報の正確さについて監査やテストを行いません。また、この評価結果は、個別の投融資の財務的なパフォーマンス、いかなる投融資の価値、もしくは長期的な環境便益に関する保証を提供するものではありません。

DNV トランジション・リンク・ファイナンス 評価プロトコル

DNV は東京センチュリーへのアセスメントを通じ、Enablerとして東京センチュリーが実施した MOL グループに対する適合性評価が適切に行われ、当該リースファイナンスが適格性を有することを確認した。

以下は、東京センチュリーの適合性評価結果(又は既に外部評価機関により適格性が確認された MOL グループの取組み)の概要である。

要素	キーワード	DNV 評価結果
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	a) クライメート・トラ ンジション戦略	・ MOL グループの「商船三井グループ 環境ビジョン 2.2」が、トランジション戦略として国際海事機関(International Maritime Organization、以下 IMO)や国土交通省の定める環境目標と整合し、温室効果ガス(以下、GHG)排出削減に関し科学的根拠のある長期目標及び中期目標を設定していることを確認。
	b) カーボンニュート ラルに向けたガバナ ンス体制	・ MOL グループがトランジション戦略の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を構築していることを確認。
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)	c) 環境面の重要性	・ MOL グループの事業活動に伴う GHG 排出は、主要な活動である船舶の運航に起因するものが全体の約 3/4 を占めており、船舶運航を通じた事業により「気候変動」へ取り組むことが、MOL グループの環境面のマテリアリティであることを確認。
	d) 気候変動関連シ ナリオ	・ MOL グループのトランジション戦略は、IEA の 2.6℃、2℃以下、1.5℃シナリオに基づく分析結果から得られたリスク及び機会に基づき策定されており、トランジションへの取り組みが、質的・量的に重要な環境改善効果(インパクト)に資することを確認。
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)	e) 科学的根拠	・ MOL 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戦略と、IMO や国土交通省等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。
	f) 重要な排出スコ ープの考慮	・ MOL グループのトランジション戦略は、すべてのスコープを含むものであり、Scope 3 についても主要なサブカテゴリについて GHG 排出量の算定を行っていることを確認。
CTF-4 実施の透明性	g) 投資計画	・ MOL グループが 2023-2025 年度の 3 年間で約 6,500 億円規模の環境投資を計画していることを確認。
	h) 成果とインパクト (公正な移行含 む)	・ MOL グループのトランジション戦略実行に必要な投資及びプロジェクトを社内管理体制及びプロセスに基づき、適切なタイムラインで実行することを確認。

要素	キーワード*	DNV 評価結果
TLL-1 KPIs の選定	a) 中核となるサステ ナビリティ戦略及 びビジネス戦略に 対する KPI の重 要性	<ul style="list-style-type: none"> ・ MOL グループがフレームワーク評価で適格性が評価された KPI を今回のトランジション・リンク・ファイナンスの KPI として選定していることを確認。 ・ KPI : エネルギー効率運航指標(EEOI : Energy Efficiency Operational Indicator) 単位 : g-CO₂/Tonmile ・ KPI は、MOL グループの現在および近い将来の海運業務における相対的な炭素強度 (GHG 排出原単位)の削減を測定するものであり、MOL グループのサステナビリティ戦略及びビジネス戦略に密接に関連していることを確認。 ・ EEOI を構成するすべての要素は MOL の管理下にあり、MOL 自身の価値創造と外部の利害関係者に影響を与えるものであり、重要な KPI であることを確認。
	b) KPIの可測性	<ul style="list-style-type: none"> ・ KPI として選択された EEOI は船舶運航時における単位貨物重量・輸送距離あたりの CO₂ 排出量を示す海運業界では幅広く利用されている炭素強度の指標であり、IMO によりその算出方法が定められていることを確認。 ・ 第三者評価機関によって、KPI としての EEOI は一貫した方法論に基づいて測定可能であり、外部で検証可能であり、外部参照に対してベンチマークを行うことができると結論付けられていること、また、EEOI が船舶からの GHG 排出量を測定するためのロバストで信頼性の高い指標であると結論付けられていることを確認。
	c) KPIの明確な定 義	・ a)参照
TLL-2 SPTs の設定	d) 有意義な目標設 定	<ul style="list-style-type: none"> ・ SPT : 2035 年までに EEOI45%削減(2019 年比) ・ 設定された SPT は、パリ協定が定める「2050 年ネットゼロ」を踏まえ、業界標準(IMO 及び国土交通省等の目標)と整合するものであることを確認。

	e) 野心性	<ul style="list-style-type: none"> 商船三井の外航フリート構成推移計画に基づき、SPT が現実的であり、計画が実行可能であり、商船三井のフレームワークで概説されている SPT 目標を達成できる見込みがあると第三者評価機関によって結論付けられていることを確認。 商船三井が設定する 2019 年のベースラインと比較した 2035 年までの EEOI45%削減は、IMO や国土交通省等のベースラインに換算した場合に、2019 年から 2035 年の全ての期間において IMO や国土交通省等の目標と整合する野心的な目標であり、“従来通りの事業(Business as Usual)”を超える取組みであることが第三者評価機関によって結論付けられていることを確認。
TLL-3 ファイナンスの 特性	f) 財務的/構造的 影響	<ul style="list-style-type: none"> 東京センチュリーと MOL グループはリースの契約書類等にて財務的/構造的影響について明確にすること、また、単年度の SPT 達成状況に応じて、契約書類等に記載の通り、達成時にはリース料の減額、未達成時にはリース料の減額無しであることを確認。 上述及び東京センチュリーのフレームワークに基づき、エクイティ及びローン条件も SPT 達成状況に応じて変動させることを確認。 リースならびにローン期間に到来する、最終 SPT 達成判定日が、MOL グループのトリガー判定年度となる 2035 年度以前に完了するものであることを確認。
	g) フォールバックメカニズム(予備の代替案)	<ul style="list-style-type: none"> 商船三井が適切なフォールバックメカニズム(予備の代替案)について検討を行い、その結果、計算又は観察できないリスクは極めて小さいことから、現時点で別の SPTs や計算方法を設定しないことを確認。 商船三井が、将来的なフォールバックメカニズムとして、事業環境の変動/事業構造の変革/KPI の変更が生じた場合等、当該事象が外部要因か商船三井の経営判断の結果によるものかを問わず、合理的な理由がある場合において、KPI 及び SPT に変更をもたらす可能性があることを説明していることを確認。
TLL-4 レポート	h) レポート	<ul style="list-style-type: none"> 東京センチュリーのフレームワークに記載の通り年 1 回 MOL グループから必要な情報を得られることを確認。
TLL-5 検証	i) 外部レビュー	<ul style="list-style-type: none"> MOL グループが少なくとも年に 1 回、SPT トリガー事象について関連する専門知識を持つ資格のある外部評価機関により、KPI に関連するデータに対して独立した検証を受ける予定であることを確認。

