

【表紙】

【発行登録追補書類番号】 29 - 関東 2 - 1

【提出書類】 発行登録追補書類

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 平成30年 5月18日

【会社名】 日本郵船株式会社

【英訳名】 Nippon Yusen Kabushiki Kaisha

【代表者の役職氏名】 代表取締役社長・社長経営委員 内藤 忠顕

【本店の所在の場所】 東京都千代田区丸の内二丁目 3番 2号

【電話番号】 03-3284-6182

【事務連絡者氏名】 財務グループ長 中野 克也

【最寄りの連絡場所】 東京都千代田区丸の内二丁目 3番 2号

【電話番号】 03-3284-6182

【事務連絡者氏名】 財務グループ長 中野 克也

【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】 社債

【今回の募集金額】 10,000百万円

【発行登録書の内容】

提出日	平成29年12月22日
効力発生日	平成30年 1月 1日
有効期限	平成31年12月31日
発行登録番号	29 - 関東 2
発行予定額又は発行残高の上限（円）	発行予定額 100,000百万円

【これまでの募集実績】

（発行予定額を記載した場合）

番号	提出年月日	募集金額（円）	減額による訂正年月日	減額金額（円）
-	-	-	-	-
実績合計額（円）		なし （なし）	減額総額（円）	なし

（注） 実績合計額は、券面総額又は振替社債の総額の合計額（下段（ ）書きは発行価額の総額の合計額）に基づき算出した。

【残額】（発行予定額 - 実績合計額 - 減額総額） 100,000百万円
（100,000百万円）

（注） 残額は、券面総額又は振替社債の総額の合計額（下段（ ）書きは発行価額の総額の合計額）に基づき算出した。

（発行残高の上限を記載した場合）

該当事項はありません。

【残高】（発行残高の上限 - 実績合計額 + 償還総額 - 減額総額） - 円

【安定操作に関する事項】 該当事項はありません。

【縦覧に供する場所】

日本郵船株式会社横浜支店
（横浜市中区海岸通三丁目9番地）
日本郵船株式会社名古屋支店
（名古屋市中区錦二丁目3番4号）
日本郵船株式会社関西支店
（神戸市中央区海岸通一丁目1番1号）
株式会社東京証券取引所
（東京都中央区日本橋兜町2番1号）
株式会社名古屋証券取引所
（名古屋市中区栄三丁目8番20号）

第一部【証券情報】

第1【募集要項】

1【新規発行社債（短期社債を除く。）】

銘柄	日本郵船株式会社第40回無担保社債（社債間限定同順位特約付）
記名・無記名の別	-
券面総額又は振替社債の総額（円）	金10,000,000,000円
各社債の金額（円）	1億円
発行価額の総額（円）	金10,000,000,000円
発行価格（円）	各社債の金額100円につき金100円
利率（%）	年0.290%
利払日	毎年5月24日および11月24日
利息支払の方法	<p>1 利息支払の方法および期限</p> <p>(1) 本社債の利息は、払込期日の翌日から本社債を償還すべき日（以下「償還期日」という。）までこれをつけ、平成30年11月24日を第1回の支払期日としてその日までの分を支払い、その後毎年5月24日および11月24日の2回に各その日までの前半か年分を支払う。ただし、半か年に満たない利息を計算するときは、その半か年間の日割でこれを計算する。</p> <p>(2) 利息を支払うべき日が銀行休業日にあたるときは、その支払は前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 償還期日後は本社債には利息をつけない。</p> <p>2 利息の支払場所</p> <p>別記（注）6記載のとおり。</p>
償還期限	平成35年5月24日
償還の方法	<p>1 償還金額</p> <p>各社債の金額100円につき金100円</p> <p>2 償還の方法および期限</p> <p>(1) 本社債の元金は、平成35年5月24日にその総額を償還する。</p> <p>(2) 償還期日が銀行休業日にあたるときは、その支払は前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 本社債の買入消却は、別記「振替機関」欄記載の振替機関が別途定める場合を除き、払込期日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。</p> <p>3 償還元金の支払場所</p> <p>別記（注）6記載のとおり。</p>
募集の方法	一般募集
申込証拠金（円）	各社債の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。申込証拠金には利息をつけない。
申込期間	平成30年5月18日
申込取扱場所	別項引受金融商品取引業者の本店および国内各支店
払込期日	平成30年5月24日
振替機関	株式会社証券保管振替機構 東京都中央区日本橋茅場町二丁目1番1号
担保	本社債には担保および保証は付されておらず、また本社債のために特に留保されている資産はない。
財務上の特約（担保提供制限）	<p>1 当社は、本社債の未償還残高が存する限り、当社が国内で既に発行した、または国内で今後発行する他の無担保社債（ただし、下記に定める担付切換条項が特約されている無担保社債を除く。）のために担保付社債信託法に基づき担保権を設定する場合には、本社債のためにも同順位の担保権を設定しなければならない。</p> <p>なお、上記ただし書における担付切換条項とは、利益維持条項等当社の財務指標に一定の事由が生じた場合に期限の利益を喪失する旨の特約を解除するために担保権を設定する旨の特約、または当社が自らいつでも担保権を設定することができる旨の特約をいう。</p>

	2 前項により本社債のために担保権を設定する場合は、当社は、ただちに登記その他必要な手続を完了し、かつ、その旨を担保付社債信託法第41条第4項の規定に準じて公告するものとする。
財務上の特約（その他の条項）	該当事項はありません。

（注）1 信用格付業者から提供され、もしくは閲覧に供された信用格付

本社債について、当社は株式会社日本格付研究所（以下「JCR」という。）からA（シングルA）の信用格付を平成30年5月18日付で取得している。

JCRの信用格付は、格付対象となる債務について約定どおり履行される確実性の程度を等級をもって示すものである。

JCRの信用格付は、債務履行の確実性の程度に関してのJCRの現時点での総合的な意見の表明であり、当該確実性の程度を完全に表示しているものではない。また、JCRの信用格付は、デフォルト率や損失の程度を予想するものではない。JCRの信用格付の評価の対象には、価格変動リスクや市場流動性リスクなど、債務履行の確実性の程度以外の事項は含まれない。

JCRの信用格付は、格付対象の発行体の業績、規制などを含む業界環境などの変化に伴い見直され、変動する。また、JCRの信用格付の付与にあたり利用した情報は、JCRが格付対象の発行体および正確で信頼すべき情報源から入手したものであるが、当該情報には、人為的、機械的またはその他の理由により誤りが存在する可能性がある。

本社債の申込期間中に本社債に関してJCRが公表する情報へのリンク先は、JCRのホームページ（<https://www.jcr.co.jp/>）の「ニュースリリース」右端「一覧を見る」をクリックして表示される「ニュースリリース」（<https://www.jcr.co.jp/release/>）に掲載されている。なお、システム障害等何らかの事情により情報を入手することができない可能性がある。その場合の連絡先は以下のとおり。

JCR：電話番号 03-3544-7013

2 社債等振替法の適用

本社債は、社債、株式等の振替に関する法律（以下「社債等振替法」という。）の規定の適用を受けるものとし、社債等振替法第67条第1項の規定に基づき、本社債の社債券は発行しない。

3 社債管理者の不設置

本社債は、会社法第702条ただし書の要件を充たすものであり、本社債の管理を行う社債管理者は設置されていない。

4 財務代理人

(1) 当社は、株式会社三菱UFJ銀行（以下「財務代理人」という。）との間に平成30年5月18日付本社債財務代理契約を締結し、財務代理人に本社債の財務代理事務を委託する。

(2) 財務代理人は、本社債に関して、社債権者に対していかなる義務または責任も負わず、また社債権者との間にいかなる代理関係または信託関係も有していない。

(3) 当社が財務代理人を変更する場合には、その旨を公告する。

(4) 本社債の社債権者が財務代理人に請求または通知を行う場合には、財務代理人の本店に対してこれを行うものとする。

5 期限の利益喪失に関する特約

(1) 当社は、次に掲げる事由のいずれかが発生した場合には、本社債総額についてただちに期限の利益を喪失するものとする。

当社が別記「利息支払の方法」欄第1項の規定に違背し、5銀行営業日以内に当社がその履行をしないとき。

当社が別記「財務上の特約（担保提供制限）」欄第1項の規定に違背したとき。

当社が本社債以外の社債または社債を除く借入金債務について期限の利益を喪失したとき、または、期限（猶予期間がある時はその満了時）が到来してもその弁済をすることができないとき。ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が10億円を超えない場合は、この限りではない。

当社以外の者の社債または社債を除く借入金債務に対して当社が行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、その履行をすることができないとき。

ただし、当該保証債務の合計額（邦貨換算後）が10億円を超えない場合は、この限りではない。

当社が破産手続開始、民事再生手続開始もしくは会社更生手続開始の申立てをし、または解散（合併の場合を除く。）の決議をしたとき。

当社が破産手続開始、民事再生手続開始もしくは会社更生手続開始の決定、または特別清算開始の命令を受けたとき。

(2) 前号の規定により本社債について期限の利益を喪失した場合は、当社はただちにその旨を公告する。

- (3) 期限の利益を喪失した本社債の元本は、ただちに支払われるものとし、当該元本について、直前の利息支払期日の翌日から、現実に支払がなされた日または前号の公告をした日から5銀行営業日を経過した日のいずれか早い方の日まで、別記「利率」欄所定の利率による経過利息をつける。
- 6 元利金の支払
本社債にかかる元利金は、社債等振替法および別記「振替機関」欄記載の振替機関が定める社債等に関する業務規程その他の規則に従って支払われる。
- 7 公告の方法
本社債に関して社債権者に対し公告する場合には、法令に別段の定めがあるものを除き、電子公告によりこれを行うものとする。ただし、電子公告によることができない事故その他のやむを得ない事由が生じた場合は、当社の定款所定の新聞紙ならびに東京都および大阪市で発行する各1種以上の新聞紙にこれを掲載する。ただし、重複するものがあるときは、これを省略することができる。
- 8 社債権者集会
(1) 本社債の社債権者集会は、当社がこれを招集するものとし、社債権者集会の日の3週間前までに社債権者集会を招集する旨および会社法第719条各号所定の事項を前項に定める方法により公告する。
(2) 本社債の社債権者集会は、東京都においてこれを行う。
(3) 本社債の総額(償還済みの額を除く。また、当社が有する本社債の金額の合計額はこれに算入しない。)の10分の1以上にあたる本社債を有する社債権者は、本社債に関する社債等振替法第86条第3項に定める書面を提示したうえ、社債権者集会の目的である事項および招集の理由を記載した書面を当社または財務代理人に提出して社債権者集会の招集を請求することができる。
(4) 本項第1号および前号にともなう事務手続については、財務代理人が当社の名においてこれを行うものとし、財務代理人が社債権者からの請求を受けつけた場合には、すみやかにその旨を当社に通知し、その指示に基づき手続を行う。
(5) 本社債および本社債と同一の種類(会社法第681条第1号に定める種類をいう。)の社債の社債権者集会は、一つの集会として開催される。前4号の規定は、本号の社債権者集会について準用する。
- 9 社債要項の公示
当社は、その本店および財務代理人の本店に本社債の社債要項の写を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。
- 10 発行代理人および支払代理人
別記「振替機関」欄記載の振替機関が定める社債等に関する業務規程に基づく本社債の発行代理人業務および支払代理人業務は、財務代理人がこれを取り扱う。

2【社債の引受け及び社債管理の委託】

(1)【社債の引受け】

引受人の氏名又は名称	住所	引受金額 (百万円)	引受けの条件
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区丸の内二丁目5番2号	8,000	1 引受人は本社債の全額につき共同して買取引受を行う。 2 本社債の引受手数料は各社債の金額100円につき金40銭とする。
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目9番1号	2,000	
計		10,000	

(2)【社債管理の委託】

該当事項はありません。

3【新規発行による手取金の使途】

(1)【新規発行による手取金の額】

払込金額の総額(百万円)	発行諸費用の概算額(百万円)	差引手取概算額(百万円)
10,000	70	9,930

(2)【手取金の使途】

上記の差引手取概算額9,930百万円は、平成33年3月末までに全額を環境対応船の技術ロードマップで予定する投資(LNG燃料船、LNG燃料供給船、バラスト水処理装置、スクラパー等)に充当する予定であります。なお、実際の充当時期までは、現金又は現金同等物で運用する方針です。

第2【売出要項】

該当事項はありません。

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

グリーンボンドとしての適格性について

当社は、本社債についてグリーンボンドの発行のために「グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2017」（注1）に即したグリーンボンドフレームワークを策定し、Vigeo SASが展開するVigeo Eirisよりセカンドオピニオンを取得しております。

また、当社は本社債に関し、環境省の「平成30年度グリーンボンド発行モデル創出事業に係るモデル発行事例」に応募し、モデル発行事例として選定され、環境省とその請負事業者により「グリーンボンドガイドライン2017年版」（注2）との適合性が確認された旨の通知を受領しております。本件に係るガイドライン適合性確認業務については、イー・アンド・イソリューションズ株式会社が請負事業者として、株式会社日本格付研究所による協力体制の下で履行しました。

- （注）1 グリーンボンド原則（Green Bond Principles）とは、国際資本市場協会（ICMA）が事務局機能を担う民間団体であるグリーンボンド原則執行委員会（Green Bond Principles Executive Committee）により策定されているグリーンボンドの発行に係るガイドラインです。
- 2 グリーンボンドガイドライン2017年版とは、グリーンボンド原則との整合性に配慮しつつ、市場関係者の実務担当者がグリーンボンドに関する具体的対応を検討する際に参考とし得る、具体的対応の例や我が国の特性に即した解釈を示すことで、グリーンボンドを国内でさらに普及させることを目的に、環境省が平成29年3月に策定・公表したガイドラインです。

1. 適格プロジェクト

環境対応船の技術ロードマップで予定される投資のうち以下のカテゴリーに該当する既存又は新規プロジェクト。

- LNG燃料船
- LNG燃料供給船
- バラスト水処理装置
- SOxスクラバー

環境対応船の技術ロードマップについて

当社は、未来のコンセプトシップ「NYK SUPER ECO SHIP 2030」搭載技術の実現に向け、「次世代型船」「LNG燃料転換への取り組み」「運行データを活用した船型改造」を主軸とした開発を進めております。ハードウェアとソフトウェアの両面から新しい技術開発を進め、企業価値の創出に取り組んでおります。



LNG燃料船

従来の重油ではなく、LNGを燃料に用いる船舶。重油焚きに比べ、CO²（二酸化炭素）を約30%、SO_x（硫黄酸化物）・PM（排気微粒子）を約100%、NO_x（窒素酸化物）を最大で約80%削減可能



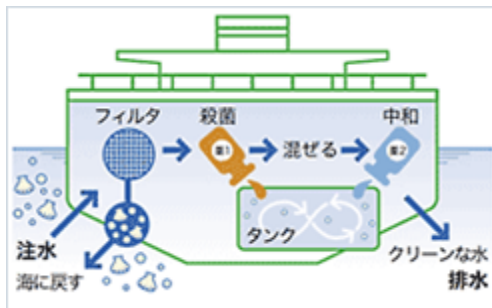
LNG燃料供給船

LNG燃料船にLNG燃料を供給する船舶



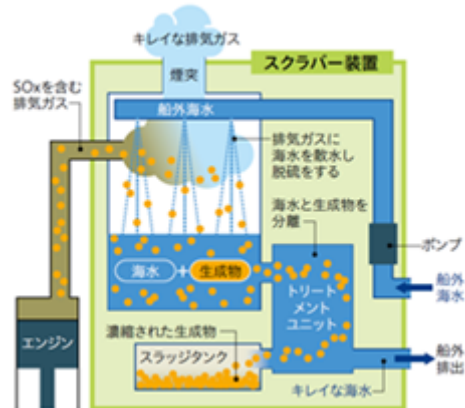
バラスト水処理装置

バラスト水（船舶がバランスを保持するための海水。通常荷揚げ港で船底のタンクに注水、荷積港で排出される）に含まれる海洋生物を処理する装置。海洋環境に影響を及ぼす水生生物の越境移動を防ぎ、生物多様性の保全に寄与する

SO_xスクラバー

船舶のエンジンから排出されるSO_xを含む排気ガスに海水を噴霧し、硫黄分を除去する装置

スクラバー装置の仕組み



適格プロジェクトカテゴリーの詳細

プロジェクトカテゴリー	定義	目標	期待される便益
LNG燃料船	LNG燃料船のファイナンス又はリファイナンス - LNG燃料船とは従来の重油ではなくLNGを燃料とする船舶 リファイナンスされる資産の稼働日：2016年9月及び2016年11月 ファイナンスされる資産のスケジュール：2018年以降に契約の予定	重油を燃料とするものと比べた場合の1隻あたりの排出削減量： - CO ₂ ：30%（11,210mt / 隻 / 年） - NO _x ：30%（リファイナンス資産） 86%（ファイナンス資産） - SO _x ：99% - PM：100% - GHG（温室効果ガス）全体：21%	大気汚染防止 エネルギー転換 気候変動の軽減
LNG燃料供給船	LNGを燃料とするLNGバンカリング船（以下「LBV」という。）のリファイナンス - LBVとはLNG燃料船に対して燃料であるLNGを海上において補給する船舶で、対象となるのはLNGを燃料とするもの リファイナンスされる資産の稼働日：2017年2月	LNG燃料船へのLNG供給を通じて直接的及び間接的にCO ₂ やSO _x 、NO _x 、PM、GHGの排出量を削減する。 重油を燃料とするものと比べた場合の1隻あたりの排出削減量： - CO ₂ ：30%（1,284mt / 隻 / 年） - NO _x ：76% - SO _x ：99% - PM：100% - GHG全体：15%	大気汚染防止 エネルギー転換 気候変動の軽減
バラスト水処理装置	バラスト水処理装置（以下「BWMS」という。）のファイナンス又はリファイナンス - バラスト水は船舶のバラスト（底荷）として用いられる水で貨物船が空荷で出港するとき、港の海水が積み込まれ、貨物を積載する港で船外へ排出される。 - BWMSはバラスト水に含まれる微生物や細菌を処理するためのシステムで、国際海事機関（以下「IMO」という。）で認められた様々な処理方法が用いられている。このようなバラスト水処理はバラスト水に含まれる外来種による生態系への悪影響の防止につながる。 リファイナンスされる資産の稼働日：3年のルックバック期間内で今後決定 ファイナンスされる資産のスケジュール：2018年～2022年にかけて導入完了予定	当社の船舶のバラスト水を100%処理することにより、有害な微生物や細菌のクロスボーダーの移動を防ぐ	海洋生物多様性の保護 水質汚染防止

プロジェクトカテゴリー	定義	目標	期待される便益
SOxスクラバー	SOxスクラバーのファイナンス - SOxスクラバーとは排ガス中に含まれるSOx（硫黄酸化物）を除去する装置であり、この導入によりIMOの船舶燃料油の硫黄分濃度に関する新規制への対応が可能となる。当社が搭載する予定のスクラバーは処理にあたって化学物質を用いないものである。 ファイナンスされる資産のスケジュール：2018年～2022年にかけて導入完了予定	SOxスクラバーを搭載していない船舶に比べて1隻あたりのSOx排出量を86%削減する	大気汚染防止

2. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

当社は、本社債の調達資金の充当対象とする適格プロジェクトについて以下のプロセスにより評価及び選定を行います。

- ・当社の財務グループが企画グループ（新規プロジェクトの管理を担当）及び関連する事業部門と協議し、所定の評価基準に基づき候補となるグリーンプロジェクトを評価して選定する。
- ・当社の環境グループと工務グループが選定されたグリーンプロジェクトが評価基準に照らして適切かどうかを検証し確認。その際、期待されるプラスの効果がマイナスの効果によって相殺されてしまうプロジェクトは除外される。
- ・最高財務責任者（CFO）は選定されたグリーンプロジェクトについて報告を受け、最終承認を行う。

3. 調達資金の管理

調達資金は財務グループによって管理され、当社又はそのグループ会社の口座に維持されます。

適格プロジェクトへの資金の充当は以下のように財務グループによって適切に管理・追跡・記録されます。

- ・当社の財務グループが関連する事業部門から各プロジェクトの支払い予定のスケジュールに関する情報を入手する。
- ・当社の事業部門はその支払いが完了し次第、財務グループにその旨を報告し、財務グループが支払い情報（プロジェクト名 / 支払日 / 金額）を当該事業部門の電子ファイルから記録する。
- ・内部統制面では、財務グループは四半期毎に最高財務責任者（CFO）に「調達資金の総額」、「グリーンプロジェクトに充当された資金の総額」、「各グリーンプロジェクトに充当された資金の内訳」等について報告をし、CFOはその報告を承認する。

未充当の資金については現金又は現金同等物で運用されます。

上記の4つのプロジェクトについて計画が延期されたり、キャンセルされたりした場合には、発行体はその資金を他の適格プロジェクトに配分します。その際には上記の正規のプロジェクトの評価と選定の手続きを経るものとし、またその旨をVigeo Eirisに報告します。

当社は少なくともVigeo Eirisに対し資金の充当状況について年次で報告を行います。

4. レポーティング

当社は以下のレポートについていずれも当社のウェブサイト上で、資金が全て充当されるまで年次で公開します。また、当社は状況の変化が生じた場合には、当該変化についての報告を行います。

資金充当レポート

- ・当社は以下に掲げる報告指標について調達資金が全て充当されるまで年次で開示を行います。また、調達資金が全て充当されるまで、Vigeo Eirisから当該資金充当状況についてのレビューを受ける予定です。初回の開示は本社債の発行の1年経過後を予定しています。

報告指標
<ul style="list-style-type: none"> - 各適格プロジェクトの概要 - 船舶の用途 - サブグループごとの累計資金充当額（単位：円） - 未充当の資金残高 - リファイナンス比率（単位：％）

環境インパクトレポート

- ・当社は、守秘義務の範囲内で、本社債の資金使途に関する環境面のインパクトに係る以下の報告指標について年次で開示を行います。初回の開示は本社債の発行の1年経過後を予定しています。

プロジェクトカテゴリー	報告指標
LNG燃料船	<ul style="list-style-type: none"> - LNG燃料船の隻数（調達資金によりファイナンス又はリファイナンスされ既に竣工しているもの） - GHG排出量（mt / 隻 / 年） - 重油を燃料とした場合と比較したGHG排出削減量（％） - 重油を燃料とした場合と比較したCO²排出削減量（％） - 重油を燃料とした場合と比較したSOx排出削減量（％） - 重油を燃料とした場合と比較したNOx排出削減量（％）
LNG燃料供給船	<ul style="list-style-type: none"> - LNG燃料供給船の隻数（調達資金によりリファイナンスされ既に竣工しているもの） - GHG排出量（mt / 隻 / 年） - 重油を燃料とした場合と比較したGHG排出削減量（％） - 重油を燃料とした場合と比較したCO²排出削減量（％） - 重油を燃料とした場合と比較したSOx排出削減量（％） - 重油を燃料とした場合と比較したNOx排出削減量（％）
バラスト水処理装置	<ul style="list-style-type: none"> - 導入されたバラスト水処理装置の数 - 処理されたバラスト水の量（mt / 隻 / 年）
SOxスクラバー	<ul style="list-style-type: none"> - 導入されたSOxスクラバーの数 - 未搭載の船舶と比較した場合のSOx排出削減量（％）

投資者の情報開示について

本社債の購入を予定している投資者の名称、投資方針や検討状況、需要額・希望価格および最終的な購入金額等の情報（個人情報を除く。）については、主幹事である三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社および野村證券株式会社に対して投資者より書面にて情報開示にかかる不同意の申出がない限り、各主幹事を通じて、当社に開示、提供および共有される予定です。なお、当社は当該情報について、本社債の募集または発行に関する目的以外には使用しません。

第3【第三者割当の場合の特記事項】

該当事項はありません。

第4【その他の記載事項】

特に目論見書に記載しようとする事項

表紙に、日本郵船株式会社第40回無担保社債（社債間限定同順位特約付）の別称として、「日本郵船グリーンボンド」と記載します。

表紙に、当社のロゴ  **日本郵船** を記載します。

第二部【公開買付けに関する情報】

該当事項はありません。

第三部【参照情報】

第1【参照書類】

会社の概況及び事業の概況等金融商品取引法第5条第1項第2号に掲げる事項については、以下に掲げる書類を参照すること。

1【有価証券報告書及びその添付書類】

事業年度 第130期（自 平成28年4月1日 至 平成29年3月31日）平成29年6月21日関東財務局長に提出

2【四半期報告書又は半期報告書】

事業年度 第131期第1四半期（自 平成29年4月1日 至 平成29年6月30日）平成29年8月9日関東財務局長に提出

3【四半期報告書又は半期報告書】

事業年度 第131期第2四半期（自 平成29年7月1日 至 平成29年9月30日）平成29年11月9日関東財務局長に提出

4【四半期報告書又は半期報告書】

事業年度 第131期第3四半期（自 平成29年10月1日 至 平成29年12月31日）平成30年3月22日関東財務局長に提出

5【臨時報告書】

1の有価証券報告書提出後、本発行登録追補書類提出日（平成30年5月18日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2の規定に基づく臨時報告書を平成29年6月22日に関東財務局長に提出

6【臨時報告書】

1の有価証券報告書提出後、本発行登録追補書類提出日（平成30年5月18日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の規定に基づく臨時報告書を平成30年2月2日に関東財務局長に提出

第2【参照書類の補完情報】

以下の内容は、上記に掲げた参照書類としての有価証券報告書及び四半期報告書（以下「有価証券報告書等」という。）に記載された「事業等のリスク」について、当該有価証券報告書等の提出日以降本発行登録追補書類提出日（平成30年5月18日）までの間において生じた変更その他の事由を反映して一括して記載したものであります。変更箇所は_____ 罫で示しております。

また、以下の内容に含まれる将来に関する事項の記載は、本発行登録追補書類提出日（平成30年5月18日）現在において当社が判断したものであり、以下の内容に含まれる事項以外の当該有価証券報告書等中における将来に関する事項の記載は、本発行登録追補書類提出日（平成30年5月18日）現在においても変更の必要はないと判断しております。

なお、当該将来に関する事項については、その達成を保証するものではありません。

〔事業等のリスク〕

当社グループの定期船事業、航空運送事業、物流事業、不定期専用船事業、不動産業、その他の事業の事業活動において、世界各国の経済情勢、政治的又は社会的な要因等により、当社グループの事業や業績が影響を受ける可能性があります。当社グループの経営成績、株価及び財務状況等に影響を及ぼす可能性のあるリスクには以下のようなものがあります。なお、文中における将来に関する事項は、本発行登録追補書類提出日（平成30年5月18日）現在において当社グループが判断したものです。

(1) 重大な事故等による影響について

当社グループは、「Bringing value to life.」という企業理念のもと、世界中で船舶及び航空機を運航・管理しています。これらの安全運航及び環境保護対策を最重要課題と認識し、船舶においては独自の安全運航管理システム「NAV9000」による品質保証活動を実施するなど、安全運航に努めています。船舶をはじめ各現場での実行状況は、社長を委員長とする「安全・環境対策推進委員会」で定期的にレビューされ、安全品質レベルを更に向上・改善させるシステムが構築されており、また、緊急事態に際しては、適切な対応ができる体制を整えています。しかしながら、もし不測の事故、特に油濁その他の環境汚染、乗務員又は乗客の死傷、船舶の喪失又は損傷等につながる重大な事故等が発生した場合、もしくは海賊・テロ事案等保安事件が発生した場合には、貨物輸送の遅延・不能、運送契約の解除、債務不履行、過料、訴訟、罰金、営業制限、保険料の引き上げ、評判及び顧客関係の悪化といった事態に直面する可能性があり、かかるリスクを保険で適切にカバーできない場合には、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

(2) 海運市況・荷動き等の変動による影響について

当社グループは、海運市況の変動に左右されない安定的な営業収益の確保に努めていますが、世界の経済動向、国際間の荷動き、競争激化、船腹需給バランス等の影響により、運賃収入及び傭船料収入などが大きく変動する可能性があります。その結果として当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

特に、海上運賃は、船腹需給の不均衡により大幅に変動する傾向にあります。一方、船腹の供給が需要を上回ると、市場における傭船料の水準が下落する可能性があります。

なお、船腹の需要に影響を及ぼす可能性のある要因には、以下のものがあります。

- ・世界的、地域的な政治動向及び経済状況
- ・当社グループが運搬するエネルギー資源、原材料及び商品の需要及び在庫水準
- ・工場のグローバル化
- ・海上輸送及びその他の輸送方法の変化並びに代替輸送手段の発展
- ・環境及びその他の規制の動向

一方、船腹の供給に影響を及ぼす可能性のある要因には、以下のものがあります。

- ・新造船の竣工により増加する船腹量
- ・老齢船の解撤により減少する船腹量
- ・港及び運河の混雑又は閉鎖
- ・環境規制及び船舶の耐用年数を制限する可能性のあるその他の規制の変更又は基準を充たす船舶の増減

当社グループは、長期の安定契約に重点を置いており、船隊の多くを船舶の保有又は長期傭船により調達しています。しかしながら、その船隊規模に見合った貨物の長期契約が十分に獲得できない場合、それら船舶は短期契約による運航に供することとなり、運賃水準が大幅に下落すると、船舶の運航により得られる収益が、保有船の固定費用を十分にまかなうことができず、その結果として当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

(3) 為替レートの変動による影響について

当社グループの事業においては、外貨建て取引の収入が多く、為替レートの変動が損益に影響を与える可能性があります。収入と費用の通貨を一致させる施策を進めるとともに、為替予約や通貨スワップ等のヘッジ取引により、為替レート変動の影響の軽減に努めています。また、当社グループの連結財務諸表作成にあたっては、海外の連結子会社の財務諸表を円換算しており、為替レートが変動した場合、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

(4) 燃料油価格の変動による影響について

当社グループは、世界中で当社グループが運航する船舶及び航空機に使用される燃料油を常時購入しています。燃料油費用は、当社グループの定期船事業、不定期専用船事業及び航空運送事業における費用の大きな割合を占めています。燃料油の価格水準及び入手可能量は、世界的な原油需給、外国為替市場の変動、産油国やOPECの動向、環境規制の状況、戦争その他の多くの要因により変動し、これらの動向を正確に予測することは困難です。当社グループとして、燃料油調達地域の分散及びデリバティブ取引を利用した燃料油の価格ヘッジ、燃料油の消費量節減等の対策を講じて業績に与える影響の軽減に努めていますが、かかる対策は限定的であり、価格の変動又は供給不足から十分に影響を軽減できない可能性があります。また、今後も環境規制の拡大・強化に伴い、船舶は環境負荷の低い良質な燃料の使用が求められ、結果として価格が割高な燃料油を調達せざるを得ない可能性があります。具体的には、2020年から強化される低硫黄燃料規制への対応として、従来よりも高コストの規制適合燃料を使用せねばならず、従来の高硫黄燃料を継続使用するためには脱硫装置及び据え付けの本船改造設備投資が必要であり、燃料費もしくは設備投資費などの大幅なコストアップが予想されます。当社グループは通常燃料油の価格上昇の全てを、運賃値上げ又は燃油サーチャージの適用といった方法で転嫁できているわけではありません。このため、燃料油価格の変動により、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

(5) グローバルな事業展開による影響について

当社グループの活動の範囲は、世界各地に及んでおり、各々の地域における経済状況等により影響を受ける可能性があります。具体的には、以下に掲げるいくつかのリスクが内在しています。

- ・ 政治的又は経済的要因
- ・ 事業・投資許可、租税、為替管制、国際資産の没収、独占禁止、通商制限など公的規制の影響
- ・ 他社と合併・提携する事業の動向により生じる影響
- ・ 戦争、暴動、テロ、海賊、伝染病、ストライキ、コンピューターウイルス、その他の要因による社会的混乱
- ・ 地震、津波、台風等の自然災害の影響
- ・ 各国規制・制裁などの把握不全

これらリスクに対しては、グループ内での情報収集、外部コンサルタント起用等を通じ、その予防・回避に努めていますが、これらの事象が発生した場合には、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

当社グループは、コンテナ船事業において、他の海運会社との戦略的提携であるザ・アライアンスのメンバーとなっています。当社グループは、コンテナ船事業の効率的かつグローバルなネットワークを保つために、かかるアライアンスが必要であると考えています。しかしながら、アライアンスの活動には、均一の安全・運航基準及び管理方針・手続を維持する難しさ、アライアンス統合及び解散の可能性、アライアンスに加盟している会社の撤退又はアライアンスによって必ずしも期待していた結果が得られない可能性といったリスクを伴います。当社グループがかかる要因に適切に対処できない場合、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

当社グループの船舶の安全な運航のためには、優秀な船員を確保することが特に重要となります。当社グループの船員のほとんどは、アジアの国々（例えばフィリピンやインド）の外国人です。当社グループは、優秀な船員を確保するために、教育と訓練の提供及び他の国からの採用など、様々な手段を取ってきましたが、将来において、適切な費用で必要な技術水準を持った船員を十分に確保できるという保証はありません。例えば、平成20年のリーマン・ショック前の数年間、海上輸送への需要が高かった時期においては、船員を雇用するための人件費が大幅に増加しました。必要な船員を合理的な費用で雇用、維持できない場合、当社グループの事業運営に影響を及ぼす可能性があります。加えて、戦争や政治的な要因が、当社グループの事業運営に影響を及ぼす可能性があり、さらに船員を含む当社グループの従業員の一部は、労働組合に所属しており、当社グループの従業員によってストライキ、業務停止又はサボタージュが行われた場合、当社グループの事業運営に影響を及ぼす可能性があります。また、例えば北米などの港湾施設でストライキが行われた場合など、当社グループ従業員以外の第三者によるストライキ又は業務停止によっても、当社グループの事業運営に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループは、中東を含め世界中の紛争・テロ及び北朝鮮問題等のリスクによる影響を受けます。また、海賊被害は近年減少していますが、今もなお海賊行為が発生するマラッカ・シンガポール海峡、セルベス・スルー海、西アフリカ沿岸及びソマリア海賊襲撃エリアであるアデン湾、アラビア海、インド洋などを航行しています。当社グループでは、関係機関からの情報収集及びアデン湾地域では海上自衛隊の護衛を受けるなど、海賊行為について対策を講じていますが、テロ及び海賊の襲撃を受けた場合、あるいは政情不安及び戦闘などが起こった場合、当社グループの事業運営に影響を及ぼす可能性があります。今後、これら水域が通常の戦争保険除外地域として指定された場合（一部水域は既に指定されています。）には、保険料の水準及び保険金の支払いに影響を与える可能性があります。

(6) システム開発・運用における事故等による影響について

当社グループは、その業務遂行には、ITの円滑な運用は今や欠かせない企業基盤となっており、地震・火災等の罹災に際しても、また、サイバー攻撃に対しても、システムの安全及び安定稼働の確保に努めています。システムダウンに至った場合でも、その速やかな復旧を図るべく、努めていますが、システムダウンが一定期間以上に及び、お客様への情報提供及び業務処理が滞ることとなった場合には、当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。

(7) 環境保全、安全・保安対策に係る規制強化等による影響について

当社グループが事業を行う各地域において、当社グループの船舶は安全運航及び海難事故の防止に関する国際法を遵守する必要があります。加えて、環境保護、輸出入、税金及び為替に関する地域固有の法令及び規制を遵守する必要があります。

当社グループは、環境保全活動及び物流サプライチェーンの安全・保安対策の重要性を認識しつつ、グローバルに事業を展開・拡大しています。例えば、バラスト水管理のための処置装置の搭載、藻、貝類、蛾等の船体付着物の移動防止に関する規制への対応、省エネ運航によるCO₂排出量削減、低硫黄燃料使用によるSO_x排出量削減、NO_x排出低減のため電子制御エンジン導入などの環境保全対策を実施しています。

今後、地球温暖化や大気汚染の防止、生物多様性の保全など環境保全、安全・保安対策に対する規制の強化及び社会の期待の高まりなどにより、これらに関連する対策費用が増加した場合や、特定の地域における法令又は規制を遵守することが困難となった場合には、当該地域における当社グループの事業運営が制限され、当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。

(8) 航空運送事業に係る影響について

当社グループの航空運送事業においては、活動範囲が世界各地に及んでおり、「安全は全てに優先する」という安全方針に基づき、全社的安全推進体制を構築し、安全運航の確保に努めています。しかしながら、乗務員の死傷、航空機の喪失又は損傷等につながる重大な航空機事故が発生した場合や、各々の地域における政情不安、テロ、及び自然災害等が発生した場合、もしくは航空機の稼働を著しく低下させる事由が発生した場合には、貨物輸送の遅延・不能、運送契約の解除、債務不履行、過料、訴訟、罰金、営業制限、保険料の引き上げ、評判及び顧客関係の悪化といった事態に直面する可能性があり、かかるリスクを保険で適切にカバーできない場合には、当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。

航空貨物の運賃は、貨物を輸送するスペースと荷動きの不均衡により大幅に変動する可能性があります。競争激化による航空運賃の下落他、為替レートや航空燃料油価格の変動によっても、当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。

航空運送事業の業務遂行には、ITの円滑な運用は今や欠かせない企業基盤となっているため、システムの安全及び安定稼働の確保に努めていますが、システムダウンが一定期間以上に及び場合には、当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。

航空機を運航する当社グループ会社は、航空運送事業者として国際条約、二国間協定、IATA（国際航空運送協会）の決定事項その他の国際的取り決めに従って国際航空運送事業を営んでおり、当社グループの航空運送事業は運賃及び料金の設定に関し独占禁止法の制約を受ける場合があります。また、米国を中心に世界規模で航空保安強化に係る法規制が進むなか、保安対策費用の増加が見込まれます。加えて、民間国際航空の分野では環境負荷低減の取り組みが着実に進行しており、規制強化などによって対策費用が増加した場合は、当社グループの業績及び財務状況に影響を受ける可能性があります。

(9) 取引先との関係に係る影響について

当社グループのドライバルカー部門及びタンカー部門においては、取引先との長期契約に重点を置いています。かかる長期契約には、決定された運賃、使用船腹量及び費用調整条項が定められ、市場環境の変化による影響を安定化させるのに役立っています。しかしながら、当社グループが長期契約を結んでいる一部の取引先の経営状態等が悪化し、取引先が契約条項の全部又は一部の履行を継続できなくなる可能性があります。一方当社グループは、かかる長期契約上の義務を履行するにあたって、第三者からの傭船によって船舶を調達する場合があります。傭船

先の一部が、傭船期間終了前に当社グループとの契約を履行できなくなる可能性があり、これによって他の船舶を調達するための費用が発生する可能性もあります。今後このような事態が生じた場合、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。なお、長期契約は市況の変動による影響を軽減できる反面、市況の上昇局面においても直ちに高い運賃を請求できなくなります。

当社グループの重要な取引先には、自動車メーカー、製紙会社、電機メーカー、製鉄会社、公共事業会社や小売業者等が含まれています。仮に、重要な取引先との間の取引規模が縮小したり、重要な取引先を失うようなことがあれば、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

(10) 投資計画に係る影響について

当社グループは、船隊や航空機の整備等に係る投資を計画し、実行していますが、今後の世界経済の状況や海運市況及び公的規制等の動向によって、これらが計画どおりに進捗しない場合、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

新造船の発注から竣工までには数年の年月を要し、その間の需要の変化も一つの要因です。大型の造船計画に伴う納入遅延の可能性や、造船所における労働争議、造船所の経営難など造船所自体に関わる要因によっても左右されます。

(11) 金利動向による影響について

当社グループは、船舶や航空機、輸送関連施設等の取得に係る設備投資需要や事業活動に係る運転資金需要に対し、内部資金を充当する他、外部から資金を調達しています。これらの外部資金については、現在、変動金利で調達する部分もあり、金利環境を勘案の上、金利固定化等により、金利変動による影響の軽減に努めていますが、将来の金利変動によっては、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

(12) 運航船舶等の処分に関する影響について

当社グループは、海運市況の著しい変動、及び運航する船舶や航空機の新技术開発・導入に起因する陳腐化あるいは安全規制・諸規則の変更等による物理的使用制限等により、当社グループが保有する船舶や航空機を売却する場合、又は当社グループが傭船する船舶の傭船契約解約を実施する場合があります。その結果、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

船舶又は航空機を売却する際、常に有利な条件で売却できる保証はなく、またそもそも売却できない可能性もあります。市況が低迷し、船舶及び航空機の市場価格が下落しているときに、減価償却が済んでいない船舶及び航空機を簿価より低い価格で売却しなければならない場合もあり、その場合売却損を被る可能性もあります。また、売却をしない場合でも、現在の市場低迷が回復せず、又は更に悪化した場合、船舶、航空機その他の資産の価値が下落して評価損を被る可能性があります。

傭船契約を解約する場合は、船主と協議の上、違約金を支払う可能性があります。

(13) 投資有価証券における評価損による影響について

当社グループは、有価証券の評価基準及び評価方法として、投資有価証券のうち時価のあるものについては決算日前1ヶ月の市場価格の平均等に基づく時価法を採用しています。株式市況の変動等により、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

(14) 退職給付制度による影響について

当社グループは、確定給付型の制度として、確定給付企業年金制度、厚生年金基金制度及び退職一時金制度を設けています。年金制度の変更、年金資産運用の状況及び退職給付会計において設定される前提条件の変更等により、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

(15) 繰延税金資産の回収可能性の評価における影響について

当社グループは、将来の課税所得の見積りに基づいて、繰延税金資産の回収可能性を評価していますので、その見積額が減少し繰延税金資産の一部又は全部を将来実現できないと判断した場合、あるいは税率変動等を含む各国税制の変更等があった場合、その判断を行った期間に繰延税金資産を減額し、税金費用を計上することになります。

その結果、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

(16) 訴訟その他の法定手続の発生について

当社グループの定期船事業、航空運送事業、物流事業、不定期専用船事業、不動産業、その他の事業の事業活動において、各種の訴訟や規制当局による調査及び処分に関するリスクを有しています。以下の事例も含め、訴訟等の内容及び結果によっては、当社グループの業績及び財務状況が影響を受ける可能性があります。

当社グループは、平成24年9月以降自動車等の貨物輸送に関して独占禁止法違反の疑いがあるとして、複数の海外当局の調査対象となっています。

また、完成自動車車両等の海上輸送について、主要自動車船社と共同して運賃を設定したとして、請求金額を特定しないまま損害賠償及び差し止め等を求める集団民事訴訟を、米国その他の地域にて提起されていますが、現時点ではこれらの調査・訴訟の結果を合理的に予測することは困難です。

なお、上記は当社グループが事業を継続する上で、予想される主なリスクを具体的に例示したものであり、これらに限定されるものではありません。

第3【参照書類を縦覧に供している場所】

日本郵船株式会社本店

（東京都千代田区丸の内二丁目3番2号）

日本郵船株式会社横浜支店

（横浜市中区海岸通三丁目9番地）

日本郵船株式会社名古屋支店

（名古屋市中区錦二丁目3番4号）

日本郵船株式会社関西支店

（神戸市中央区海岸通一丁目1番1号）

株式会社東京証券取引所

（東京都中央区日本橋兜町2番1号）

株式会社名古屋証券取引所

（名古屋市中区栄三丁目8番20号）

第四部【保証会社等の情報】

該当事項はありません。