

【表紙】

【発行登録追補書類番号】 31 - 関東 1 - 2

【提出書類】 発行登録追補書類

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 2019年 7月12日

【会社名】 株式会社 商船三井

【英訳名】 Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.

【代表者の役職氏名】 代表取締役社長執行役員 池田 潤一郎

【本店の所在の場所】 東京都港区虎ノ門二丁目 1番 1号

【電話番号】 (03) 3587 - 7026 (代表)

【事務連絡者氏名】 財務部長 梅村 尚

【最寄りの連絡場所】 東京都港区虎ノ門二丁目 1番 1号

【電話番号】 (03) 3587 - 7026 (代表)

【事務連絡者氏名】 財務部長 梅村 尚

【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	2019年 3月22日
効力発生日	2019年 3月30日
有効期限	2021年 3月29日
発行登録番号	31 - 関東 1
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）1．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）に基づき算出しております。

- 2．今回の募集とは別に、株式会社商船三井第22回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（券面総額又は振替社債の総額5,000百万円（発行価額の総額5,000百万円））及び株式会社商船三井第23回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（券面総額又は振替社債の総額5,000百万円（発行価額の総額5,000百万円））を発行すべく、2019年 7月12日に発行登録追補書類（発行登録追補書類番号31 - 関東 1 - 1）を関東財務局長に提出しておりますが、2019年 7月19日が払込期日であり、本発行登録追補書類提出日（2019年 7月12日）現在払込みが完了していないため、上記実績合計額欄の算出には加算されておりません。

- 【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) 1. 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)に基づき算出しております。
2. 今回の募集とは別に、株式会社商船三井第22回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(券面総額又は振替社債の総額5,000百万円(発行価額の総額5,000百万円))及び株式会社商船三井第23回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(券面総額又は振替社債の総額5,000百万円(発行価額の総額5,000百万円))を発行すべく、2019年7月12日に発行登録追補書類(発行登録追補書類番号31 - 関東1 - 1)を関東財務局長に提出しておりますが、2019年7月19日が払込期日であり、本発行登録追補書類提出日(2019年7月12日)現在払込みが完了していないため、上記残額欄の算出には加算されておりません。

(発行残高の上限を記載した場合)

該当事項なし

【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】

該当事項なし

【縦覧に供する場所】

株式会社 商船三井 名古屋支店
(名古屋市中村区名駅南一丁目24番30号)
株式会社 商船三井 関西支店
(大阪市北区中之島三丁目3番23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)

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	株式会社商船三井第24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10,000百万円
各社債の金額（円）	金10万円
発行価額の総額（円）	金10,000百万円
発行価格（円）	各社債の金額100円につき金100円
利率（%）	年0.490%
利払日	毎年1月29日及び7月29日
利息支払の方法	<p>1 利息支払の方法及び期限</p> <p>(1) 本社債の利息は、払込期日の翌日から償還期日までこれをつけ、2020年1月29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1月29日及び7月29日の2回に各々その日までの前半か年分を支払う。</p> <p>(2) 利息を支払うべき日が銀行休業日にあたる場合は、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 半か年に満たない期間につき利息を計算するときは、その半か年の日割をもってこれを計算する。</p> <p>(4) 償還期日後は利息をつけない。</p> <p>2 利息の支払場所</p> <p>別記（「（注）11 元利金の支払」）記載のとおり。</p>
償還期限	2025年7月29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 償還の方法及び期限</p> <p>(1) 本社債の元金は、2025年7月29日にその総額を償還する。</p> <p>(2) 償還すべき日が銀行休業日にあたる場合は、その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、法令又は別記「振替機関」欄記載の振替機関の振替業にかかる業務規程等の規則に別途定められる場合を除き、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）11 元利金の支払」）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	2019年7月16日から2019年7月26日まで
申込取扱場所	別項引受金融商品取引業者の本店及び国内各支店
払込期日	2019年7月29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	本社債には担保並びに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 担保提供制限</p> <p>(1) 当社は、本社債発行後、当社が国内で既に発行した又は国内で今後発行する他の社債のために担保提供をする場合（当社の所有する資産に担保権を設定する場合、当社の所有する特定の資産につき担保権設定の予約をする場合及び当社の所有する特定の資産につき当社の特定の債務以外の債務の担保に供しない旨を約する場合をいう。）には、本社債のためにも担保付社債信託法に基づき、当該資産の上に同順位の担保権を設定する。</p>

	<p>(2) 上記(1)に基づき設定した担保権が本社債を担保するに十分でない場合、当社は本社債のために担保付社債信託法に基づき社債管理者が適当と認める担保権を設定するものとする。</p> <p>2 合併による担保提供制限の不適用 当社が、合併により担保権の設定されている被合併会社の社債を承継する場合には、前項は適用されない。</p>
財務上の特約（その他の条項）	<p>1 担保付社債への切換 当社は、本社債発行後、社債管理者と協議の上、いつでも本社債のために担保付社債信託法に基づき社債管理者が適当と認める担保権を設定することができる。</p> <p>2 担保提供制限にかかる特約の解除 当社が前記「財務上の特約（担保提供制限）」欄第1項又は本欄第1項により本社債のために担保付社債信託法に基づき社債管理者が適当と認める担保権を設定した場合は、以後前記「財務上の特約（担保提供制限）」欄第1項及び別記（注）5(2)は適用されない。</p> <p>3 担保権を設定した場合の公告 当社が、前記「財務上の特約（担保提供制限）」欄第1項又は本欄第1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、直ちに登記その他必要な手続きを完了し、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。</p>

(注) 1 信用格付

本社債について信用格付業者から取得した信用格付及び取得日、申込期間中に信用格付業者が公表する情報の入手方法は以下のとおり。（電話番号はシステム障害等により情報が入手できない場合の信用格付業者の連絡先）

株式会社日本格付研究所（以下「JCR」という。）

信用格付 : A - (シングルAマイナス) (取得日 2019年7月12日)

入手方法 : 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。

問合せ電話番号 : 03-3544-7013

信用格付は債務履行の確実性（信用リスク）についての現時点における信用格付業者の意見であり事実の表明ではない。また、信用格付は、投資助言、販売推奨、又は情報もしくは債務に対する保証ではない。信用格付の評価の対象は信用リスクに限定されており、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて言及するものではない。信用格付業者の信用格付は信用リスクの評価において信用格付業者が必要と判断した場合に変更され、又は情報の不足等により取り下げられる（もしくは保留される）ことがある。信用格付業者は評価にあたり信頼性が高いと判断した情報（発行体から提供された情報を含む。）を利用しているが、入手した情報を独自に監査・検証しているわけではない。

2 振替社債

(1) 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、別記「振替機関」欄記載の振替機関の振替業にかかる業務規程等の規則に従って取り扱われるものとする。

(2) 社債等振替法に従い本社債の社債権者が社債券の発行を請求することができる場合を除き、本社債にかかる社債券は発行されない。

3 期限の利益喪失に関する特約

当社は、次の各場合のいずれかに該当したときは、直ちに本社債について期限の利益を喪失し、遅滞なく本（注）9に定める方法により本社債の社債権者にその旨を通知する。

(1) 当社が別記「償還の方法」欄第2項の規定に違背したとき。

(2) 当社が別記「利息支払の方法」欄第1項の規定に違背し、5銀行営業日以内にこれを履行又は解消することができないとき。

(3) 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。

(4) 当社が別記「財務上の特約（その他の条項）」欄第3項、本（注）4、本（注）5、本（注）6又は本（注）9に定める規定、条件に違背し、社債管理者の指定する60日を下回らない期間内にその履行又は補正をしないとき。

(5) 当社が本社債以外の社債について期限の利益を喪失し、又は期限が到来してもその弁済をすることができないとき。

(6) 当社が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、もしくは当社以外の社債又はその他の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、その履行をしないとき。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。

- (7) 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、又は解散(合併の場合を除く。)の決議を行ったとき。
- (8) 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、又は特別清算開始の命令を受けたとき。
- (9) 前(1)ないし(8)のほか、社債管理者が、本社債の管理上もしくは社債権者の権利保全上、本社債の存続を不適当であると認めたとき。

4 社債管理者に対する定期報告

- (1) 当社は、社債管理者にその事業の状況を適宜報告し、毎事業年度の決算及び剰余金の配当(会社法第454条第5項に定める中間配当を含む。)については取締役会決議後直ちに書面をもって社債管理者にこれを通知する。ただし、当該通知については、当社が本(注)4(2)に定める社債管理者への通知を行った場合又は書類を社債管理者に提出した場合はこれを省略することができる。当社が、会社法第441条第1項に定められた一定の日において臨時決算を行った場合も同様とする。
- (2) 当社は、金融商品取引法に基づき有価証券報告書、四半期報告書、臨時報告書又は訂正報告書及びそれらの添付書類を財務局長に提出した場合には、社債管理者に遅滞なく通知する。ただし、社債管理者がそれらの写しの提出を要求した場合には、当社は社債管理者にそれらの写しを提出する。

5 社債管理者に対する通知

- (1) 当社は、次の各場合には、あらかじめ書面により社債管理者に通知しなければならない。
 - 当社の事業経営に不可欠な資産を譲渡、又は貸与しようとするとき。
 - 当社の事業の管理を他に委託しようとするとき、又は事業の全部もしくは重要な部分を休止、廃止、もしくは譲渡しようとするとき。
 - 当社が資本金又は資本準備金もしくは利益準備金を減少しようとするとき。
 - 当社が会社法第2条第26号に定める組織変更をしようとするとき。
 - 当社が会社法第2条第27号に定める吸収合併又は会社法第2条第28号に定める新設合併をしようとするとき。
 - 当社が会社法第2条第29号に定める吸収分割又は会社法第2条第30号に定める新設分割をしようとするとき。
- (2) 当社は、本社債発行後、当社が国内で既に発行した又は当社が国内で今後発行する他の社債のために担保提供を行う場合には、あらかじめ書面によりその旨並びにその社債の内容及び担保物その他必要な事項を社債管理者に通知しなければならない。
- (3) 当社は、本社債発行後、社債原簿に記載すべき事由が生じたとき並びに変更が生じたときは、遅滞なく社債原簿にその旨の記載を行い、書面をもってこれを社債管理者に通知しなければならない。

6 社債管理者の調査権限

- (1) 社債管理者は、本社債の社債権者のために、社債管理委託契約の定めに従い、その権限を行使し、義務を履行するために必要であると認めたときは、当社並びに当社の連結子会社及び持分法適用会社の事業、経理、帳簿書類等に関する報告書の提出を請求し、又は自らこれらにつき調査することができる。
- (2) 前号の場合で、社債管理者が当社の連結子会社及び持分法適用会社の調査を行うときは、当社はこれに協力する。

7 社債権者の異議手続における社債管理者の権限

社債管理者は、会社法第740条第2項本文の規定にかかわらず、同条第1項に定める異議の申立てに関し、社債権者集会の決議によらずに社債権者のために異議を述べることは行わない。

8 社債管理者の辞任

社債管理者は、社債権者と社債管理者との間で利益が相反する場合(利益が相反するおそれがある場合を含む。)、その他正当な事由があるときは、社債管理者の事務を承継する者(事前に当社の承諾を得たものに限る。)を定めて辞任することができる。

9 社債権者に通知する場合の公告の方法

本社債に関して社債権者に対し通知する場合の公告は、法令に別段の定めがあるものを除いては、当社の定款所定の電子公告の方法によりこれを行う。ただし、事故その他やむを得ない事由により電子公告によることができないときは、当社の定款所定の新聞紙並びに東京都及び大阪市において発行する各1種以上の新聞紙(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。)にこれを掲載する。また、社債管理者が公告を行う場合は、法令所定の方法によるほか、本(注)10(1)において社債管理者が招集者となる場合及び社債管理者が社債権者のために必要と認める場合には、東京都及び大阪市において発行する各1種以上の新聞紙(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。)にこれを掲載する。

10 社債権者集会に関する事項

- (1) 本社債の社債権者集会は、本種類の社債の社債権者により組織され、当社又は社債管理者がこれを招集するものとし、本（注）9に定める方法により、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及び会社法第719条各号に掲げる事項を公告する。
- (2) 本種類の社債の社債権者集会は、東京都においてこれを行う。
- (3) 本種類の社債の総額（償還済みの額を除き、当社が有する当該社債の金額の合計額は算入しない。）の10分の1以上に当たる本種類の社債を有する社債権者は、社債権者集会の目的である事項及び招集の理由を記載した書面を当社又は社債管理者に提出して、社債権者集会の招集を請求することができる。

11 元利金の支払

本社債にかかる元利金は、社債等振替法及び別記「振替機関」欄記載の振替機関の振替業にかかる業務規程等の規則に従って支払われる。

12 発行代理人及び支払代理人

株式会社三井住友銀行

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
大和証券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目9番1号	6,000	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50銭とする。
みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号	3,500	
岡三証券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目17番6号	500	
計	-	10,000	-

(2) 【社債管理の委託】

社債管理者の名称	住所	委託の条件
株式会社三井住友銀行	東京都千代田区丸の内一丁目1番2号	1 社債管理者は、本社債の管理を受託する。 2 本社債の管理手数料については、社債管理者に、期中において年間各社債の金額100円につき金2銭を支払うこととしている。

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	60	9,940

(2) 【手取金の使途】

上記の差引手取概算額9,940百万円は、2019年7月19日を払込期日として発行する第22回無担保社債（社債間限定同順位特約付）及び第23回無担保社債（社債間限定同順位特約付）の差引手取概算額9,949百万円と併せ、差引手取概算額合計19,889百万円について、当社が策定した環境改善効果のあるグリーンプロジェクト及び社会的課題の解決に資するソーシャルプロジェクト（ソーシャルプロジェクトに該当する新規プロジェクトのカテゴリーとして、フィリピン商船大学の設立、ワークプレイス改革推進。グリーンプロジェクトに該当する既存プロジェクトのカテゴリーとして、バラスト水処理装置、SO_x（硫黄酸化物）スクラバー、LNG燃料船、LNG燃料供給船、新型PBCF（Propeller Boss Cap Fins）、ウインドチャレンジャー計画。）にかかる借入金返済資金、設備資金及び研究開発資金として2020年3月末までにそれぞれ充当する予定であります。なお、実際の充当期間までは、現金又は現金同等物として運用予定です。

第2【売出要項】

該当事項なし

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

サステナビリティボンドとしての適格性について

当社は、本社債について、サステナビリティボンドの発行のために「グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2018」（注1）、「ソーシャルボンド原則（Social Bond principles）2018」（注2）及び「サステナビリティボンド・ガイドライン（Sustainability Bond Guidelines）2018」（注3）並びに「グリーンボンドガイドライン2017年版」（注4）に即したサステナビリティボンドフレームワークを策定し、JCRより「JCRサステナビリティファイナンス評価」（注5）において最上位評価である「SU1」の評価を取得しております。

- （注）1 グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2018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 ソーシャルボンド原則（Social Bond principles）2018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・ソーシャルボンド原則執行委員会（Green Bond Principles and Social Bond Principles Executive Committee）により策定されているソーシャルボンドの発行に係るガイドラインです。
- 3 サステナビリティボンド・ガイドライン（Sustainability Bond Guidelines）2018とは、国際資本市場協会（ICMA）により策定されているサステナビリティボンドの発行に係るガイドラインです。
- 4 「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2017年3月に策定・公表したガイドラインです。
- 5 JCRサステナビリティファイナンス評価とは、評価対象である調達資金がグリーンボンド原則2018及びソーシャルボンド原則2018に例示されるプロジェクト等に充当される程度並びに資金用途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度に関する、JCRの総合的な意見の表明です。

サステナビリティボンドフレームワークについて

当社は、サステナビリティボンド発行を目的として、グリーンボンド原則2018、ソーシャルボンド原則2018及びサステナビリティボンド・ガイドライン2018並びにグリーンボンドガイドライン2017年版が定める4つの要件（調達資金の用途、プロジェクトの評価及び選定のプロセス、調達資金の管理、レポート）に適合するサステナビリティボンドフレームワークを以下のとおり策定しました。

1. 調達資金の用途

本社債によって調達される資金は、以下の適格プロジェクトカテゴリーの全体又は一部をファイナンス又はリファイナンスするために用いられます。

- フィリピン商船大学の設立
- ワークプレイス改革推進
- バラスト水処理装置
- SOxスクラバー
- LNG燃料船
- LNG燃料供給船
- 新型PBCF
- ウインドチャレンジャー計画

適格プロジェクトカテゴリーの概要と当社グループの取り組みは、以下の通りです。

フィリピン商船大学の設立



商船大学とは、航海士・機関士等の船舶職員を養成する学校です。運営を通じ、良質な船員の確保・育成の強化を図り、「世界最高水準の安全運航」の実現を目指します。

・当社グループの取り組み

2018年8月にフィリピンにおいて、現地パートナーと共に自営商船大学「MOL Magsaysay Maritime Academy Inc.」を開校しました。既に完工した大学施設では、実習設備の配置も可能な限り卒業後に乗船する実船に近づけ、即戦力養成につながるトレーニングを行っております。

ワークプレイス改革推進

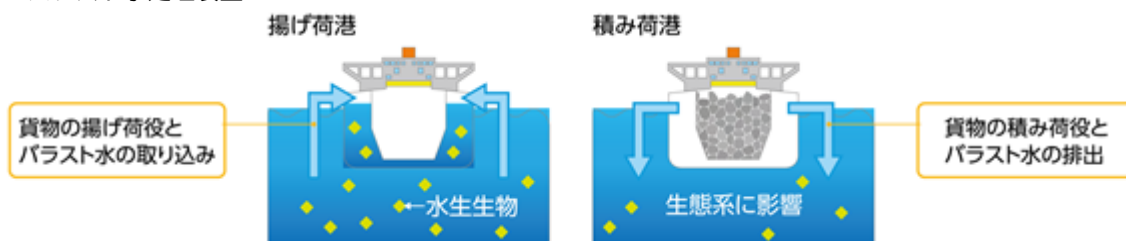


「ワークプレイス改革プロジェクト」は、当社の「働き方改革」の実践の場として、新たな発想や取り組みを後押しする当社の「働く場（ワークプレイス）の構築」及び「多様な働き方の実現」を目的としています。

・当社グループの取り組み

2019年5月より、本社ビル5階を改装したパイロットオフィスを立ち上げ、当社が実現したいワークスタイルに向け、効果測定を開始しています。本プロジェクトでは、より働きやすいオフィスの整備に加え、人事・勤務制度やICTツールの導入を組み合わせることでワークプレイスの改革を実現することで、意識や働き方そのものを変えていくことを目標としています。

バラスト水処理装置



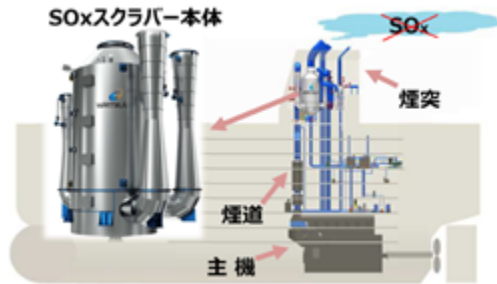
バラスト水とは船舶のバランスを取るため注水・排出される海水のことで、混入した海洋生物や細菌が各地の海を越境移動し、生態系に影響を与える可能性があります。バラスト水処理装置を導入する事で、バラスト水に含まれる海洋生物や細菌を処理する事が可能です。

・当社グループの取り組み

2017年9月のバラスト水管理条約発効に先行し、2014年度にバラスト水処理装置を搭載する方針を決定しました。

2019年4月現在、142隻の保有船へのバラスト水処理装置搭載を完了しています。

SO_x（硫黄酸化物）スクラバー



掲載画像はイメージです。

船舶の排ガスには、大気汚染・酸性雨の原因であるSO_x（硫黄酸化物）の発生懸念があります。SO_xスクラバーを船の煙突に取り付け、排ガス中のSO_xの除去が可能です。

・当社グループの取り組み

2016年に制定されたIMO（国際海事機関）の新規制に対応するため、保有船へのSO_xスクラバー搭載を進めています。

LNG燃料船



2019年2月に竣工したLNGタグボート「いしん」

LNG燃料船は従来の重油ではなく、LNGを燃料とする船舶です。LNG燃料は、船舶からのSO_x（硫黄酸化物）排出がほぼゼロになると共に、NO_x（窒素酸化物）やCO₂（二酸化炭素）の排出抑制が可能です。

・当社グループの取り組み

2019年2月に大阪湾及び西日本発のLNGタグボート「いしん」が竣工し、大阪湾で就航を開始しました。当社は今後もLNG燃料船導入の検討を進めていきます。

LNG燃料供給船



掲載の画像は、コンテナ船にLNG燃料を供給する本船のイメージ図で、実際の船舶とは異なります。

LNG燃料供給船とは、LNG燃料船に対して燃料のLNGを海上にて供給する船舶です。LNG燃料船の普及・利用に貢献します。

・当社グループの取り組み

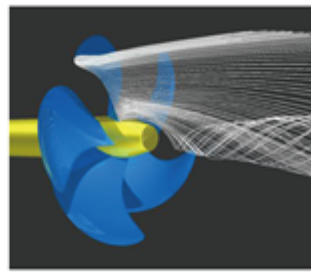
当社は、2018年2月、世界最大のLNG燃料供給船の長期傭船契約を締結しました。2020年から北欧州で、LNG燃料メガコンテナ船にLNG燃料の供給を開始予定です。

また、2019年2月にシンガポールの政府系エネルギー会社と長期傭船契約を締結しており、2021年にLNG燃料の供給を開始する予定です。

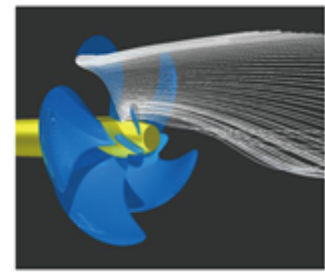
新型PBCF



新型PBCF装着により、プロペラ後流に発生する渦の乱れを改善し、燃費効率を向上可能



新型PBCF装着前



新型PBCF装着後

新型PBCF（Propeller Boss Cap Fins）はプロペラ効率を改善し燃費を向上させる装置で、未搭載船と比較して5%前後の燃費効率改善効果が見込まれます。

- ・当社グループの取り組み

環境規制への動きが加速する昨今、当社グループは新型PBCFをより一層活用し、省燃費とCO₂削減に貢献していきます。

ウインドチャレンジャー計画



掲載の画像はCGを合成したもので、実際の船舶とは異なります。

ウインドチャレンジャー計画は、2009年に発足した産学共同研究プロジェクトです。風力エネルギーを最大限活用することによって、船舶の燃料消費を低減させ、CO₂排出削減等を目指しています。同計画は、2017年9月に研究・実証フェーズを完了し、同年10月より実装・事業化フェーズに入りました。

- ・当社グループの取り組み

当社は、1枚帆の実現に向け、詳細設計及び搭載船の選定に取り組んでいます。2019年度中には搭載船を決定し、2022年の運航開始を目指しています。また、複数枚帆の研究も継続中です。

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
フィリピン商船大学の設立	<p>フィリピン商船大学設立のファイナンス又はリファイナンス</p> <p>フィリピン商船大学は船員になる前の学生に対して、運行技術、基礎学力、理論的な思考及び規律を身につけさせ、フィリピンの将来を担う人材の育成を行う教育機関です。</p> <p>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</p> <p>ファイナンスされる資産のスケジュール：今後決定</p>	<p>良質な船員の確保・育成の強化を図り、「世界最高水準の安全運航」を実現する</p>	<p>就業訓練</p> <p>雇用創出</p>

プロジェクトカテゴリー	定義	目標	期待される便益
ワークプレイス改革 推進	<p>ワークプレイス改革推進のファイナンス又はリファイナンス</p> <p>ワークプレイス改革推進は、当社の「働き方改革」の実践の場として、より働きやすいオフィスの整備に加え、人事・勤務制度やICTツールの導入を組み合わせることで、ワークプレイスの改革を実現することで、社員の意識や働き方そのものを変えていくことを狙うプロジェクトです。</p> <p>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：今後決定</p>	生産性の向上と組織風土の改善によって、イノベーティブな発想を生み出す基盤をつくる	<p>社会経済向上</p> <p>エンパワーメント</p>
バラスト水処理装置	<p>バラスト水処理装置（以下「BWT S」という。）のファイナンス又はリファイナンス</p> <p>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ます。BWT S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す。当社は装置メーカーと供給でIMOの規制に対応したBWT Sを開発しています。</p> <p>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：今後決定</p>	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	<p>海洋生物多様性の保護</p> <p>水質汚染防止</p>

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	<p>SOxスクラバーのファイナンス又はリファイナンス</p> <p>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、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ります。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す。</p> <p>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：今後決定</p>	<p>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</p>	<p>大気汚染防止</p>
LNG燃料船	<p>LNG燃料船のファイナンス</p> <p>LNG燃料船とは従来の重油ではなくLNGを燃料とする船舶です。</p> <p>ファイナンスされる資産のスケジュール：今後決定</p>	<p>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：</p> <ul style="list-style-type: none"> - CO2：30%（11,210mt / 隻 / 年） - NOx：76% - SOx：99% - PM：100% - GHG全体：15% 	<p>大気汚染防止</p> <p>エネルギー転換</p> <p>気候変動の軽減</p>
LNG燃料供給船	<p>LNGを燃料とするLNGバンカリング船（以下「LBV」という。）のファイナンス</p> <p>LBVとはLNG燃料船に対して燃料であるLNGを海上において供給する船舶です。当社は18,600m³と世界最大規模のLNGバンカリング船を建造中です。</p> <p>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：今後決定</p>	<p>LNG燃料船へのLNG供給を通じて直接的及び間接的にCO2やSOx、NOx、PM、GHGの排出量を削減する。</p> <p>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：</p> <ul style="list-style-type: none"> - CO2：30%（1,284mt / 隻 / 年） - NOx：76% - SOx：99% - PM：100% - GHG全体：15% 	<p>大気汚染防止</p> <p>エネルギー転換</p> <p>気候変動の軽減</p>

プロジェクトカテゴリー	定義	目標	期待される便益
<p>新型PBCF</p>	<p>新型Propeller Boss Cap Fins (PBCF) のファイナンス</p> <p>PBCFはその搭載によりボスキャップ後流でのハブ渦が拡散されることで後端の低圧部が消滅し、ボスキャップ抵抗低減効果が期待できる省エネ装置です。当社がサプライヤーと共同開発した新型のPBCFは、フィンの形状と高さの改良によりプロペラの推力を高め、トルクを低減する新しい設計が採用されています。</p> <p>ファイナンスされる資産のスケジュール：今後決定</p>	<p>PBCFを搭載していない船舶に比べて約5%の燃料削減効果</p>	<p>大気汚染防止</p> <p>エネルギー転換</p> <p>気候変動の軽減</p>
<p>ウインドチャレンジャー計画</p>	<p>ウインドチャレンジャー計画に関連する研究開発費用</p> <p>ウインドチャレンジャー計画は東京大学を中心とした産学共同研究プロジェクトで、風力を利用した帆を主体に推進機が補助する船の研究を行っており、補助的な役割を果たす推進システムを備えています。同計画は2009年9月に開始され、現在、複合材料を使用した大面積硬帆翼の開発のほか、開発対象船型の要目検討、流体解析手法、ウェザールーティング手法の開発等を行っています。</p> <p>ファイナンスされる資産のスケジュール：今後決定</p>	<p>大規模な伸縮可能な硬翼帆を大型貨物船に搭載して帆1本あたり約7%の燃費削減効果を目指す</p>	<p>大気汚染防止</p> <p>エネルギー転換</p> <p>気候変動の軽減</p>

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。

- ・当社財務部は、「商船三井グループ 環境ビジョン2030」やその温室効果ガスの削減目標、環境経営アクションプラン、“環境・エミッションフリー事業”の成長戦略、当社のCSRにおける重要課題等の当社の公式のコミットメント並びにグリーンボンド原則2018に定められているグリーンプロジェクトに関する分類及びソーシャルボンド原則2018に定められているソーシャルプロジェクトに関する分類等に基づく評価と選定の基準に基づき、候補となるグリーンプロジェクト及びソーシャルプロジェクトの評価と選定を行います。
- ・当社新規・環境事業推進部は選定されたグリーンプロジェクトが上記の基準に照らして適切かつ適格かを検証して確認します。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ます。
- ・当社経営企画部は選定されたソーシャルプロジェクトが上記の基準に照らして適切かつ適格かを検証して確認します。
- ・SOxスクラバーの評価と選定については、SOx2020年規制対応委員会に報告された上で、その承認を受けており、その他のプロジェクトに関してはチーフテクニカルオフィサーに率いられる技術革新本部が承認を行っています。
- ・当社CFOは選定されたグリーンプロジェクト及びソーシャルプロジェクトについて報告を受け、最終承認を行います。

3. 調達資金の管理

適格プロジェクトへの資金の充当は以下のように当社財務部によって適切に管理・追跡・記録されます。

- ・当社財務部が調達資金を管理する責任を担い、同部は内部統制システムに基づき調達資金の管理を行い、資金は当社又はグループ会社の口座に維持されます。
- ・未充当の資金については現金又は現金同等物として維持されます。
- ・当社財務部は最新の資金充当状況を確認するために定期的に各関連事業部門に資金の充当に関連する情報を求め最新の資金充当状況の確認を行います。
- ・当社財務部はその情報をまとめ、未充当の資金の状況とあわせて四半期ごとにCFOに報告を行います。

4. レポートニング

・資金の充当状況に係るレポート

当社は、調達された資金が全て充当されるまでの間、下表に列挙された事項について、年1回、統合報告書もしくは当社ホームページにて開示します。

報告指標
<ul style="list-style-type: none"> - 各適格プロジェクトの概要 - 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：％）

・環境改善効果に係るレポート

当社は、本社債が償還されるまでの間、対象となるプロジェクトの進捗状況及び環境改善効果、社会的便益に係る以下のKPI（主要インパクト指標）について、年1回、統合報告書もしくは当社ホームページにて開示します。

プロジェクトカテゴリー	KPI（主要インパクト指標）
フィリピン商船大学の設立	- 在学生、卒業生数等の定量的な指標及び定性効果
ワークプレイス改革推進	- アンケート・ヒアリングによる意識調査（定性分析） - センサーを利用した行動調査（定量分析）の検証結果
バラスト水処理装置	- 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	- 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（％）
LNG燃料船	- LNG燃料船の隻数（調達資金により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NOx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（％）
LNG燃料供給船	- LNG燃料供給船の隻数（調達資金により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NOx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（％）
新型PBCF	- 導入されたPBCFの数 - 未搭載の船舶と比較した場合の省エネルギー効果（％） - 回避されたGHG排出量（mt / 隻 / 年） - 未搭載の船舶と比較した場合のCO2排出削減量（％） - 未搭載の船舶と比較した場合のNOx排出削減量（％） - 未搭載の船舶と比較した場合のSOx排出削減量（％）
ウインドチャレンジャー計画	- ファイナンスされ既に竣工したウインドチャレンジャーの隻数 - 回避されたGHG排出量（mt / 隻 / 年） - 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NOx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（％）

第3【第三者割当の場合の特記事項】

該当事項なし

第4【その他の記載事項】

発行登録追補目論見書に記載しようとしている事項は以下のとおりです。

・表紙に当社のロゴ  を記載致します。

・表紙に本社債の別称「商船三井ブルーオーシャンサステナビリティ債」を記載致します。

第二部【公開買付けに関する情報】

該当事項なし

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 2018年度（自 2018年4月1日 至 2019年3月31日）2019年6月25日関東財務局長に提出

2【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（2019年7月12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2019年6月28日関東財務局長に提出

第2【参照書類の補完情報】

上記に掲げた参照書類としての有価証券報告書に記載された「事業等のリスク」について、当該有価証券報告書の提出日以後、本発行登録追補書類提出日（2019年7月12日）までの間において生じた変更その他の事由を反映し、その全体を一括して以下に記載致します。

また、当該有価証券報告書には将来に関する事項が記載されておりますが、以下の記載に含まれる事項を除き、本発行登録追補書類提出日現在においてもその判断に変更はなく、新たに記載する将来に関する事項もありません。なお、当該将来に関する事項については、その作成日時点での予想や一定の前提に基づいており、その達成及び将来の業績を保証するものではありません。

「事業等のリスク」

当社グループの主たる事業である海上輸送の分野において、世界各国の経済情勢やテロ・戦争その他の政治的、社会的な要因、自然現象・災害、及び伝染病、ストライキ、その他の要因による社会的混乱等により、予期せぬ事象が発生した場合には、関連の地域や市場において、事業に悪影響を及ぼす可能性があります。

この他に当社グループの事業活動や業績、株価及び財務状況等において、悪影響を及ぼす可能性があると考えられる主なリスクには、次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時点において当社グループが判断したものです。

(1) 海運市況の変動

当社グループの主たる事業分野である海運業の運賃・傭船市況は、世界各国の景気動向や商品市況、政治・社会的な要因及び自然現象・災害等の影響、海上荷動き量や船腹供給量等の増減を受けた船腹需給の不均衡等の影響により、大きく変動する可能性があります。当社グループは、海運市況の変動リスク耐性を高めるため中長期契約等の安定利益の確保及び運航コスト削減に努めておりますが、大幅な市況下落は当社グループの損益に悪影響を及ぼします。

(2) 為替レートの変動

当社グループの事業では、売上のうち、米ドル建ての海上運賃収入が多くを占めております。費用についても、船舶資本費、燃料費、海外における荷役費・一般管理費等、米ドル・現地通貨建ての費用があります。費用のドル化を進めるとともに、通貨ヘッジ取引を行い、米ドルの為替レート変動による悪影響を最小限に止める努力をしておりますが、外貨建て収入が費用を上回っていることにより、他の通貨に対する円高（特に米ドルに対する円高）は当社グループの損益に悪影響を及ぼします。また、海外子会社が保有する船舶資産やそれにかかわる負債等、外貨建てのものを有するため、円建ての連結貸借対照表においては、換算時の為替レートにより、元の現地通貨における市場価値が変わらなかったとしても、計上する換算価値が影響を受ける可能性があります。

(3) 船舶燃料油価格の変動

当社グループの事業では、船舶運航のための燃料の調達が不可欠なものとなっております。燃料費については、燃料ヘッジ取引により調達コストの平準化・削減に努めておりますが、その上昇は当社業績へ悪影響を及ぼします。船舶燃料油の市場価格は概ね原油価格に連動しており、世界の景気動向、産油地域の情勢、米国を中心とする在庫水準、投機資金の流入等により影響を受ける可能性があります。また、今後SOx（硫黄酸化物）やCO₂の排出量を抑制する環境規制の強化・拡大に伴い、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を調達せざるを得ない可能性があります。2020年1月からのSOx排出規制導入後は硫黄分0.5%以下の低硫黄燃料油の使用や排気ガス中の硫黄分を除去する装置であるSOxスクラバーの船舶搭載、代替燃料（LNG、LPG、メタノール等）使用等の対応をとる必要があります。燃料油コストや船舶コストの上昇が予想されます。当社グループは顧客の理解を得ながら運賃等への反映を行ってまいります。全てのコスト上昇を反映できていないため、燃料油価格の変動で当社グループの業績が影響を受ける可能性があります。

(4) 金利の変動

当社グループの事業では、船舶等の新設や更新のために、継続的な設備投資を行っております。有利子負債の削減に努めていますが、運転資金及び設備資金は主として外部借入れにて行っております。固定金利での借入れや金利スワップ取引により金利の固定化を進めていますが、変動金利で調達している資金については、金利の変動の影響を受けます。また、金利の変動により、将来の資金調達コストが影響を受ける可能性があります。

(5) 公的規制

当社グループの主たる事業分野である外航海運業では、設備の安全性や船舶の安全運航のために、国際機関及び各国政府の法令、船級協会の規則等様々な公的規制を受けております。また、その他の事業分野も含め、事業を展開する各国において、事業・投資の許可をはじめ、運送、通商、独占禁止、租税、為替規制、環境、各種安全確保等の法規制の適用を受けております。これらの規制を遵守するためにはコストが発生しており、また、これらの規制が変更された場合、若しくは新たな規制等が導入された場合には、新たなコストが発生する可能性があります。加えて、当社グループは、これらの規制の遵守体制を構築し、運用状況について情報収集を行っておりますが、関係当局による調査の対象となることや、その調査の結果によっては処分や処罰を受けることがあります。それらにより、当社グループの活動が制限される可能性や、事業及び業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

(6) 取引先との関係

当社グループが船舶を調達するにあたっては、自らが保有するほか第三者からの傭船による場合があります。また船舶の投入先については、特に鉄鋼原料船、油送船、LNG船部門等において、顧客との中長期契約に基づく安定利益の積み上げを重視しております。それらの取引先の経営状態の悪化や船舶を投入予定のプロジェクトの遅延等により、契約の全部または一部が履行されない場合、業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

当社グループの顧客は、製造業、小売業、エネルギー関連等多岐にわたっております。これら取引先の開発、生産、販売計画等の動向により、当社グループの事業及び業績が影響を受ける可能性があります。

(7) 船舶の運航

当社グループは、「安全運航と海洋・地球環境の保全」を企業理念に掲げ、独自の「MOL安全管理制度」を確立し、船員教育や訓練システムを充実させて事故を起さないよう万全の体制をとっております。しかしながら、常時約850隻（短期傭船等を含む）の船舶を世界中に運航しており、万一洋上で不慮の事故、特に油濁事故及びそれに起因する海洋汚染が起こった場合は事業及び業績に悪影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループは運航する船舶への海賊・テロ行為について対策を講じておりますが、万一襲撃を受けた場合は事業及び業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

(8) 繰延税金資産の回収可能性

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おります。その見積額が減少し、将来において繰延税金資産の一部又は全部が回収できないと判断した場合、あるいは税制変更等による税率の変更があった場合、繰延税金資産を取崩し、税金費用を計上することとなり、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。

(9) 投資有価証券における評価損の影響

当社グループは、投資有価証券のうち時価のあるものについて、期末最終営業日の市場価格による時価評価を行っております。その結果、株式市況の変動等により投資有価証券評価損を計上し、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) 船舶等の売却等における影響

当社グループは、海運市況の動向や船舶の技術革新による陳腐化、又は公的規制の変更等による使用制限等により、保有する船舶を売却する場合や傭船する船舶の傭船契約を中途解約する場合があります。また、海運市況の悪化に伴い、保有する船舶の固定資産の収益性が低下し、減損損失を計上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。

なお、上記は当社グループの事業その他に関し、予想される主なりスクを具体的に例示したものであり、ここに記載されたものが当社グループのすべてのリスクではありません。また、将来の予測等に関する記述は、現時点で入手された情報に基づき合理的と判断した予想であり、潜在的なりスクや不確実性その他の要因が内包されております。従い、実際の業績は、見通しと異なる結果となる可能性があります。

第3【参照書類を縦覧に供している場所】

- 株式会社 商船三井 本店
（東京都港区虎ノ門二丁目1番1号）
- 株式会社 商船三井 名古屋支店
（名古屋市中村区名駅南一丁目24番30号）
- 株式会社 商船三井 関西支店
（大阪市北区中之島三丁目3番23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）

第四部【保証会社等の情報】

該当事項なし