

【表紙】

| | |
|-----------------------|---|
| 【提出書類】 | 訂正発行登録書 |
| 【提出先】 | 関東財務局長 |
| 【提出日】 | 2021年7月2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・社長執行役員 長 澤 仁 志 |
| 【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】 | 03-3284-5151 |
| 【事務連絡者氏名】 | 財務グループ長 阿 部 健 一 郎 |
| 【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】 | 03-3284-5151 |
| 【事務連絡者氏名】 | 財務グループ長 阿 部 健 一 郎 |
| 【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】 | 社債 |
| 【発行登録書の提出日】 | 2020年3月2日 |
| 【発行登録書の効力発生日】 | 2020年3月10日 |
| 【発行登録書の有効期限】 | 2022年3月9日 |
| 【発行登録番号】 | 2 - 関東 1 |
| 【発行予定額又は発行残高の上限】 | 発行予定額100,000百万円 |
| 【発行可能額】 | 100,000百万円 |
| 【効力停止期間】 | この訂正発行登録書の提出による発行登録の効力停止期間は、 2021年7月2日(提出日)である。 |
| 【提出理由】 | 2020年3月2日に提出した発行登録書の記載事項中、「第一部 証券情報 第1 募集要項」の記載について訂正を必要とするた めおよび「募集又は売出しに関する特別記載事項」を追加するた め、本訂正発行登録書を提出する。 |
| 【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) |

【訂正内容】

第一部 【証券情報】

第1【募集要項】

1【新規発行社債】

(訂正前)

未定

(訂正後)

本発行登録の発行予定額のうち、金(未定)円を社債総額とする日本郵船株式会社第43回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(トランジションボンド)(以下「第43回債」という。)および日本郵船株式会社第44回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(トランジションボンド)(以下「第44回債」という。)を、下記の概要にて募集する予定です。

第43回債

各社債の金額 : 1億円

発行価格 : 各社債の金額100円につき金100円

払込期日 : 2021年7月(予定)(注)

(注)具体的な日付は今後決定する予定であります。

第44回債

各社債の金額 : 1億円

発行価格 : 各社債の金額100円につき金100円

払込期日 : 2021年7月(予定)(注)

(注)具体的な日付は今後決定する予定であります。

2 【社債の引受け及び社債管理の委託】

(訂正前)

未定

(訂正後)

社債の引受け

第43回債を取得させる際の引受金融商品取引業者は、次の者を予定しています。

| 引受人の氏名又は名称 | 住所 |
|-----------------------|-------------------|
| 三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社 | 東京都千代田区大手町一丁目9番2号 |
| 野村證券株式会社 | 東京都中央区日本橋一丁目13番1号 |
| ゴールドマン・サックス証券株式会社 | 東京都港区六本木六丁目10番1号 |
| 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 |

(注)上記のとおり、元引受契約を締結する金融商品取引業者を予定しておりますが、各引受人の引受金額、引受けの条件については、利率の決定日に決定する予定であります。

第44回債を取得させる際の引受金融商品取引業者は、次の者を予定しています。

| 引受人の氏名又は名称 | 住所 |
|-----------------------|-------------------|
| 三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社 | 東京都千代田区大手町一丁目9番2号 |
| 野村證券株式会社 | 東京都中央区日本橋一丁目13番1号 |
| SMB C日興証券株式会社 | 東京都千代田区丸の内三丁目3番1号 |

(注)上記のとおり、元引受契約を締結する金融商品取引業者を予定しておりますが、各引受人の引受金額、引受けの条件については、利率の決定日に決定する予定であります。

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】

(訂正前)

未定

(訂正後)

払込金額の総額(未定)円(発行諸費用の概算額は未定)

(注)上記金額は、第43回債および第44回債の合計金額であります。

(2) 【手取金の使途】

(訂正前)

設備資金、投融資資金、借入金返済資金、社債償還資金および運転資金に充当する予定であります。

(訂正後)

設備資金、投融資資金、借入金返済資金、社債償還資金および運転資金に充当する予定であります。

なお、第43回債および第44回債の手取金については、全額をエネルギー分野における事業タイムライン(ロードマップ)で予定する投資等に充当する予定であります。

「第一部 証券情報 第2 売出要項」の次に以下の内容を追加します。

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

<日本郵船株式会社第43回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（トランジションボンド）および日本郵船株式会社第44回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（トランジションボンド）に関する情報>

当社は以下の通り、グリーン/トランジションボンド・フレームワーク（以下、「本フレームワーク」）を策定しました。本フレームワークは独立した外部機関であるDNVビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社により、「グリーンボンド原則2021（ICMA）」、「環境省グリーンボンドガイドライン2020年版」、「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2020（ICMA）」及び「金融庁・経済産業省・環境省クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針（2021年5月版）」との適合性に関するセカンド・パーティー・オピニオンを取得しており、当社は本フレームワークに則り、グリーン又はトランジションボンドを発行致します。

また、当社は第43回債および第44回債に関し、経済産業省の「令和3年度クライメート・トランジション・ファイナンスモデル事業」のモデル事例として選定されています。

1.1 NYKグループのESG経営

当社グループは、海運業を中心として海・陸・空に広がるさまざまな輸送ネットワークをグローバルに展開しています。2021年2月には「NYKグループESGストーリー」を策定、ESGを経営戦略に統合し、「収益最大化」というモノサシに、ESGという新しいモノサシ、つまり「持続可能な社会・環境」という視点を加え、その両輪を事業活動の基盤となるガバナンスで支える、ESG経営の考えを示しています。

1.2 重点テーマ

ESG経営で目指す「これからのNYKグループで創る新たな価値創造の取り組み」として、既存・新規双方の領域から、4つの事業テーマを選定しています。

安全運航

GHG排出量削減

エネルギー分野への挑戦

社会課題への貢献



1.3 ESG経営を支える仕組み（ガバナンス）

ESG経営を推進するにあたっては、E（環境）やS（社会）の課題を正しく認識し、解決に向けた判断が適切になされているか、具体的な解決策が順調に進捗しているかをモニターし、その実効性を高めるための意思決定の場でのより深い議論が必要です。外部有識者も参加する新たな委員会を立ち上げ、外部ステークホルダーの声を反映。方向性を確認しながら、方針・目標の策定、NYKグループESGストーリーの進捗確認・評価を行い、定期的（年4回）に経営会議や取締役会に進捗を報告する体制を整備します。さらに、当社のESG経営をより加速させるためのガバナンス体制の整備にも取り組む考えです。

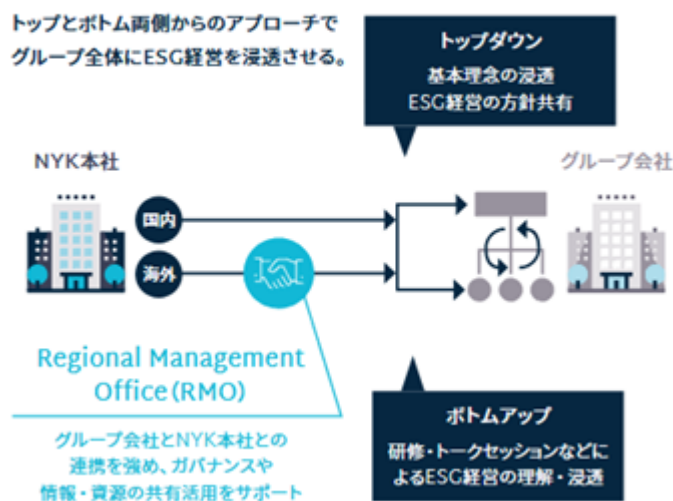
推進委員会新設によりESG経営を着実に実行



ESG経営を加速させるガバナンス体制の整備に向けて

- 取締役会における専門性・多様性の維持向上
- 取締役会でのESG課題の討議
- 役員報酬などへのESG評価の折り込み
- リスク管理体制にESG視点を反映

グループ・ガバナンスの浸透



2. SDGsとマテリアリティ

当社グループは、海・陸・空の幅広いフィールドで事業を展開する企業として、SDGs (Sustainable Development Goals : 持続可能な開発目標) に関連し、重要課題である「安全」「環境」「人材」の対応・強化に取り組み、企業価値と社会価値の創出を追求するとともに、SDGsの達成に貢献していきます。



3.1 当社グループのGHG排出原単位削減目標

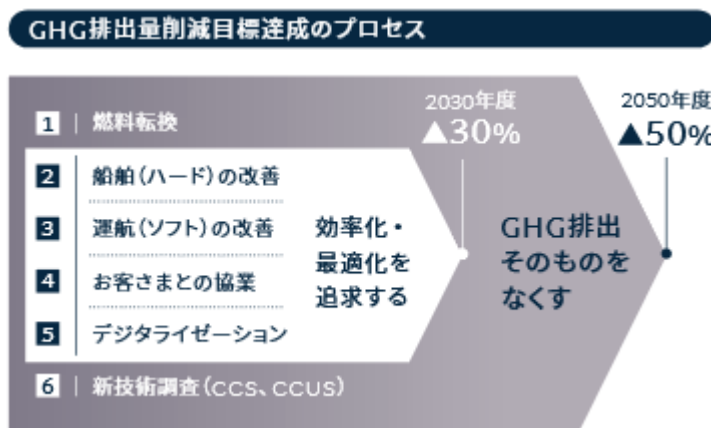
当社グループはGHG排出量削減活動を促進するための気候変動対応の管理体制を構築しています。取締役会におけるGHG排出量削減活動の監督をはじめ、リスク管理委員会での気候変動に関するリスクの把握と対応状況のモニタリング、投資判断におけるICP (Internal Carbon Pricing) の導入や、これまで先進的に取り組んできたグリーンファイナンス分野の追求など、あらゆる手段、体制で社内での気候変動への対応を推進しています。また、TCFDの開示手法を意識し、気候変動による事業への影響など、将来のシナリオ変化に対応するため、モニターすべきポイントを定点観測する、新たな管理手法を導入しています。

当社グループのGHG排出原単位削減目標 (基準年: 2015年比) は以下の通りです。



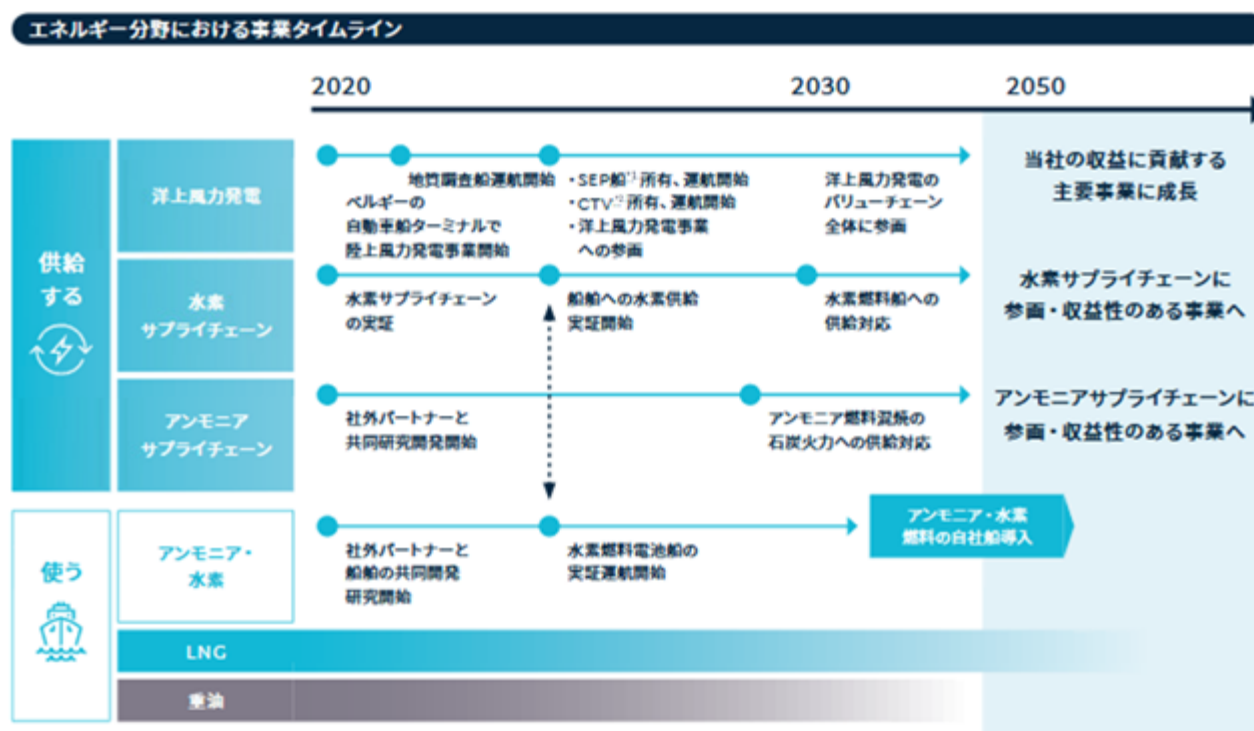
2030年までの30%削減目標については、燃料転換、船舶 (ハード) の改善、運航 (ソフト) の改善による削減効果を見込んでいます。2050年までの50%削減目標については、ゼロエミッション船の投入が必要不可欠であり、新技術の採用も視野に入れていきます。

また、環境負荷の低い輸送モードの提供に向けた6つの具体的施策を実施し、効率化・最適化の追求に加え、GHG排出量削減そのものにも注力していくことで、2050年の50%削減を目指します。なお、上述の目標は2018年にSBTイニシアティブ認定を取得済みです。



3.2 エネルギー分野への挑戦

当社グループは、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、当社グループの新たな核となる事業とすべく再生可能エネルギー分野に挑戦しています。また、化石燃料からの転換として、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をグローバルに構築することが期待されており、水素やアンモニアの輸送に向けた研究開発にも参加し、新たなエネルギーバリューチェーンの構築を推進していきます。



*1. Self Elevating Platform船(洋上風力設備作業船)
*2. Crew Transfer Vessel(作業員輸送船)

3.3 外部イニシアティブへの参加

- ・「The Maersk Mc-Kinney Moller Center for Zero Carbon Shipping」に参画
米国船級協会（ABS）、A.P.Moller-Maersk, Cargill, MAN Energy Solutions, 三菱重工業(株), Siemensと当社の7社を創立パートナーとし、ゼロカーボン輸送の研究を目的とする非営利団体として設立されました。同センターはInternational Maritime Organization（以下、「IMO」）が定めたGHG削減戦略を実現するために、サプライチェーン全体における応用研究に共同で取り組みます。また、当社は同センターが主催する船用燃料の脱炭素化に向けた国際的な評価プロジェクト、及びアンモニアの船用燃料使用における安全性評価プロジェクトにも参画しております。
- ・企業連合「Getting to Zero Coalition」に参画
同連合は「Global Maritime Forum」、「Friends of Ocean Action」、「World Economic Forum」間のパートナーシップをもとに設立され、海事、エネルギー、インフラ、金融各部門を代表する70社以上の企業・機関などが参加しています。同連合は海事産業の脱炭素化を促進するため、「IMOが定めたGHG削減目標を達成するために、2030年までに外航航路でゼロエミッション燃料による船舶の運航を商業ベースで実現する」目標を掲げています。
- ・「Hydrogen Council」に参画
水素に関する世界最大のグローバル・イニシアチブであるHydrogen Councilは2017年1月、ダボス会議(World Economic Forum)で発足した世界初、唯一の国際的な水素普及のための協議会です。水素燃料・燃料電池セクターへの投資の加速化、適切な政策・行動計画の策定・実施の実現を目指しており、当社は海運会社として世界で初めて同協議会に参画しました。
- ・「一般社団法人クリーン燃料アンモニア協会」に理事として参加
CO2フリーアンモニアの供給から利用までのバリューチェーンの早期構築にむけて、技術開発・評価、経済性評価、政策提言、国際連携などに取り組んでいます。130を超える国内外の企業・団体が参加する同協会において、当社は海運会社唯一の理事会社として参画しています。
- ・「Global CCS Institute」に加盟
CO2の回収・貯留(Carbon dioxide Capture and Storage、CCS)技術の世界的な利用促進を図ることを目的に設立された国際的なシンクタンクです。

CCSは、CO2を発電所や化学工場などの排出源で回収し、輸送用に圧縮してから厳選された安全な場所にある陸域や海底下などの岩層の奥深くに圧入し、永久に貯留する技術で、世界中で様々な方法で採用され、温室効果ガスの排出削減に貢献しています。

- ・「国際海運GHGゼロエミッション・プロジェクト」への参加
 同プロジェクトでは海運・造船・船用の各海事産業界や研究機関・公的機関等と連携し、国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップを2020年3月に策定しました。
- ・Climate Bonds Initiativeの産業分野クライテリアづくり「Shipping Industry WG」に参加
- ・TCFD提言への賛同
 2018年12月に賛同署名、2019年5月に「TCFDコンソーシアム」に加入しました。

3.4 グリーン/トランジションボンドの発行意義

当社のトランジション目標はIMOのGHG排出削減目標及び国土交通省による「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」等に合致し、パリ協定の実現に寄与するものと考えております。グリーン/トランジションボンドの発行をトランジション戦略の実現に向けた取り組みのための資金調達と位置付け、ステークホルダーの皆様に対して、改めて当社の取り組みを発信する契機となるものと考えております。なお、当社の長期的な戦略については政策等の前提条件の変更を踏まえて見直しを行う予定です。

4.1 調達資金の用途

グリーン/トランジションボンドで調達された資金は、以下の適格クライテリアを満たす適格プロジェクトに関連する新規支出及び既存支出のリファイナンスへ充当します。なお、既存投資の場合は、グリーン/トランジションボンド発行から3年以内実施した支出に限ります。

なお、発行するボンドに応じて以下のプロジェクトカテゴリへの資金充当を行います。

グリーンボンド：グリーンプロジェクト

トランジションボンド：グリーンプロジェクト及び/又はトランジションプロジェクト

グリーンプロジェクト（環境目的：気候変動の緩和）

| 大項目 | プロジェクト | グリーンボンド原則 プロジェクトカテゴリ | SDGsとの整合性 |
|-----------|--|-------------------------|--|
| 再生可能エネルギー | 洋上風力発電設備設置に資するSEP船、CTV導入に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | 再生可能エネルギー | 7.エネルギーをみんなにそしてクリーンに 8.働きがいも経済成長も 9.産業と技術革新の基盤をつくろう 13.気候変動に具体的な対策を 17.パートナーシップで目標を達成しよう |
| | グリーントーミナル設立、拡張に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | | |
| 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・タグボートに係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | | |
| 水素燃料電池搭載船 | 高出力水素燃料電池搭載船に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | | |

トランジションプロジェクト

| 大項目 | プロジェクト | SDGsとの整合性 |
|------------|---|--|
| LNG燃料船 | LNG燃料船に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | 7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに 8. 働きがいも経済成長も 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 13. 気候変動に具体的な対策を 17. パートナースhipで目標を達成しよう |
| LNG燃料供給船 | LNG燃料供給船（LNGを燃料とするLNGバンカリング船）に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | |
| LPG燃料船 | LPG燃料船に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | |
| 運航高効率化&最適化 | 運航の高効率化&最適化に資する技術開発に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | |

4.2 除外クライテリア

グリーン/トランジションボンドで調達された資金は下記に関連するプロジェクトには充当しません。

- ・ 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

4.3 プロジェクトの評価と選定のプロセス

当社の財務グループが4.1にて定めた適格プロジェクトを選定し、選定された適格プロジェクトの最終決定は財務グループ担当役員が行います。プロジェクトの適格性の評価については、財務面、技術・運営面、市場環境、ESG面のリスクを総合的に分析・検討しています。また、プロジェクトの運営・実施にあたっては、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しております。

4.4 調達資金の管理

当社ではグリーン/トランジションボンドの発行による手取り金について、全額が充当されるまで、1年毎に当社財務グループが内部管理システムを用いて調達資金の充当状況を管理します。調達資金は発行から2年以内に適格プロジェクトへ充当予定であり、グリーン/トランジションボンドの調達資金相当額の全額が充当されるまでの間は、現金又は現金同等物等にて管理されます。

5.1 資金充当状況レポート

当社は、適格クライテリアに適合するプロジェクトに調達資金が全額充当されるまで、資金の充当状況を年次でウェブサイト上に公表します。

開示内容は、プロジェクト大項目単位での資金充当額、調達資金の未充当資金額及び調達資金の充当額のうち既存の支出として充当された金額です。

なお、調達資金の充当計画に大きな変更が生じる等の重要な事象が生じた場合は、適時に開示します。

5.2 インパクト・レポート

当社は、グリーン/トランジションボンドの資金が充当されるまでの間、以下の指標及びプロジェクト概要を実務上可能な範囲で当社ウェブサイト上に公表します。

| 大項目 | プロジェクト | レポート項目 |
|------------|--|--|
| 再生可能エネルギー | 洋上風力発電設備設置に資するSEP船、CTV導入に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | ・導入実績（隻数）及び主な仕様 ・導入された洋上風力発電の設置場所、基数及び発電容量（MW） |
| | グリーンターミナル設立、拡張に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | ・導入された風力発電の出力、基数 ・太陽光発電パネルの数及び発電容量（kW） |
| 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・タグボートに係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | ・アンモニア燃料船の隻数・主な仕様 |
| 水素燃料電池搭載船 | 高出力水素燃料電池搭載船に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | ・水素燃料電池搭載船の隻数・主な仕様 |
| LNG燃料船 | LNG燃料船に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | ・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・CO ₂ ・SOx・NOx排出削減量(%) |
| LNG燃料供給船 | LNG燃料供給船（LNGを燃料とするLNGバンカリング船）に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | ・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・CO ₂ ・SOx・NOx排出削減量(%) |
| LPG燃料船 | LPG燃料船に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | ・LPG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・CO ₂ ・SOx排出削減量(%) |
| 運航高効率化&最適化 | 運航の高効率化&最適化に資する技術開発に係る支出（設備投資、研究開発資金、事業開発・事業運営資金、運転資金等） | ・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・CO ₂ ・SOx・NOx排出削減量又は割合(%) |

レポート項目は各項目のいずれかまたは全てを開示予定