

【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】	2024年4月1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 曾 我 貴 也
【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 黒 川 貴 史
【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 黒 川 貴 史
【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】	2024年3月22日
【発行登録書の効力発生日】	2024年4月1日
【発行登録書の有効期限】	2026年3月31日
【発行登録番号】	6 - 関東1
【発行予定額又は発行残高の上限】	発行予定額200,000百万円
【発行可能額】	200,000百万円
【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、 2024年4月1日（提出日）である。
【提出理由】	2024年3月22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 （横浜市中区桜木町一丁目1番地8） 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47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48回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(グリーンボンド)(以下「本社債」と総称する。)を、下記の概要にて募集する予定です。

<日本郵船株式会社第47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>

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

償還期限：2029年4月以降(5年債)(予定)(注)

払込期日：2024年4月以降(予定)(注)

(注)それぞれの具体的な日付は今後決定する予定であります。

<日本郵船株式会社第48回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(グリーンボンド)に関する情報>

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

償還期限：2034年4月以降(10年債)(予定)(注)

払込期日：2024年4月以降(予定)(注)

(注)それぞれの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

本社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
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

(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)

本社債の払込金額の総額(未定)円(発行諸費用の概算額は未定)

(注)上記金額は、第47回無担保社債(トランジションボンド)および第48回無担保社債(グリーンボンド)の合計金額であります。

(2)【手取金の使途】

(訂正前)

設備資金、研究開発資金、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、研究開発資金、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、本社債の手取金については、全額を中期経営計画に掲げた「2050年に向けた船舶燃料転換シナリオ」で予定する投資（新規支出及び既存支出のリファイナンス）等に充当する予定であり、第47回無担保社債（トランジションボンド）の手取金についてはLNG燃料船に関する支出に、第48回無担保社債（グリーンボンド）の手取金についてはアンモニア燃料アンモニア輸送船に関する支出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47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48回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（グリーンボンド）に関する情報>

当社は、2024年1月、既存のフレームワークを改訂し、グリーン/トランジションファイナンス・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2022年版」、「グリーンローン原則2023（LMA他）」、「環境省グリーンローンガイドライン2022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2023（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、グリーンボンド及びトランジションボンドを発行致します。

また、当社は第47回債および第48回債に関し、DNVビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社により具体的な資金用途及びレポーティングの適格性に関する追加評価を受け、ANNEX-セカンド・パーティー・オピニオンを取得しております。

[グリーン/トランジションファイナンス・フレームワーク]

1.1 NYKグループのESG経営

当社グループは、「総合物流企業の枠を超え、ESG経営を礎としながら、中核事業の深化と新規事業の成長の両輪を成長戦略とし、ステークホルダーの皆さまとともに未来に必要な価値を創り続けていく」ことをVisionとして掲げています。2021年2月には「NYKグループESGストーリー」を策定し、2022年3月には「NYKグループESGストーリー2022」、2023年11月には「NYKグループESGストーリー2023」を更新。収益の最大化と持続可能な社会・環境の追求により、企業・社会価値の同時創出を目指しています。

1.2 マテリアリティ

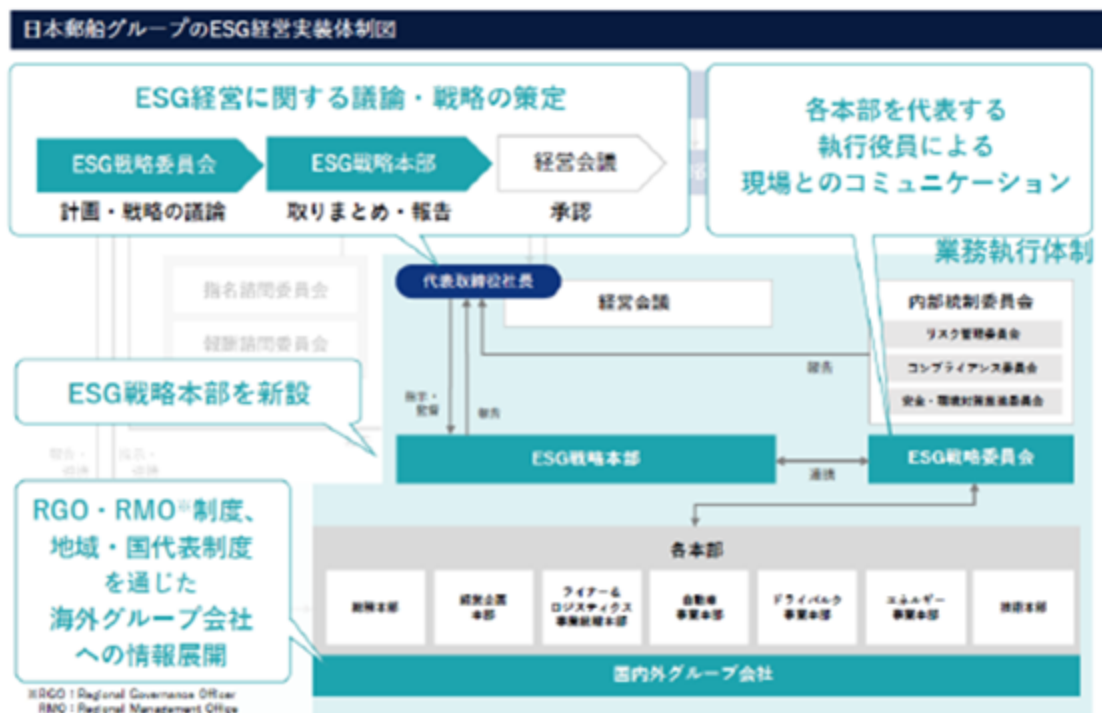
ESGを中核に据えた成長戦略として、3つのマテリアリティを掲げています。

- 安全
- 環境
- 人材



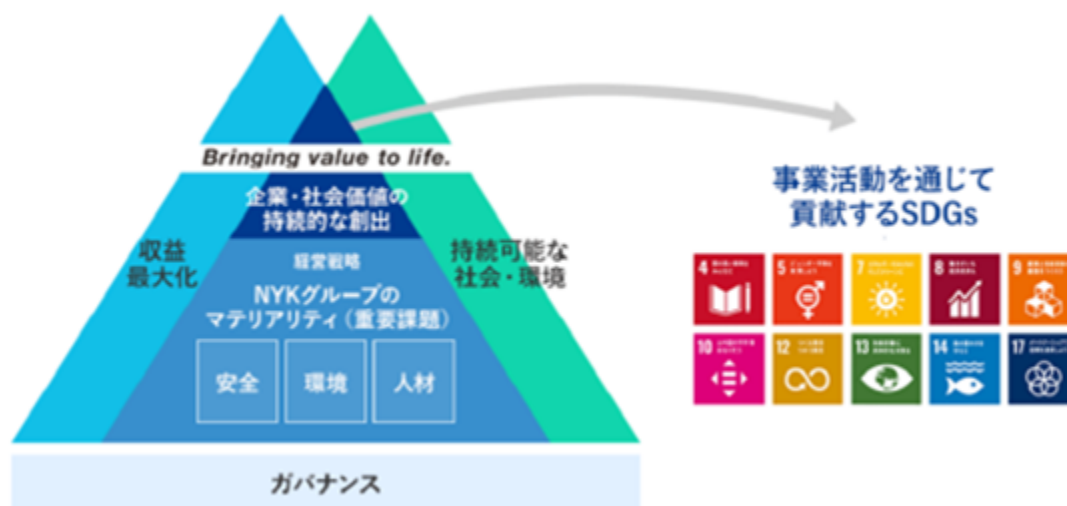
1.3 ESG経営を支える仕組み（ガバナンス）

ESG経営を「実装」していくエンジンとして、2023年4月にESG経営グループと脱炭素グループからなるESG戦略本部を設置しました。GHG排出削減をめぐる規制の強化や非財務情報開示の要請の高まりなど、ESGに関する課題は大きく多様化し、企業の長期戦略と密接に関係しています。両グループが関係者を広く巻き込み、グループ・グローバルでのESG経営の実践に向けて活動していきます。また、ESG戦略委員会を月次で開催し、ESG経営の計画や戦略を議論した上で、経営会議や取締役会にて経営判断を行っていきます。



2. SDGsとマテリアリティ

当社グループは、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排出総量削減目標

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排出総量削減目標(基準年: 2021年度)は以下の通りです。

総量目標

日本郵船グループ
Scope 1+2 **▲45%** (2021年度比)

日本郵船グループ
Scope 1+2+3 **ネット・ゼロ**

**排出量削減に向け、効率目標から総量目標へ
パリ協定1.5°Cシナリオ準拠**

「NYKグループESGストーリー2023」にて発表した新たな脱炭素目標として、2030年度におけるScope 1（GHGの直接排出）とScope 2（電気などの使用に伴う間接排出）の総量を2021年度対比で45%減としました。また長期目標として、2050年度におけるScope 3（サプライチェーン上の排出）も含めた総量をネット・ゼロとしました。これらの目標を達成するために、「GHG排出量削減」と「GHG除去」の2つのアプローチを取っていきます。

ネット・ゼロへの道筋



現時点で想定される、ネット・ゼロ実現に向けた各技術の貢献度のイメージは以下の通りです。

— GHG reduction technologies - Reduction potential and its abatement cost



Figure: Abatement Cost Evaluation for GHG mitigation measures (Illustration only)

「GHG排出量削減」については、2030年までは日々のオペレーションとエネルギー効率の改善により、既存船隊からのGHG排出量削減を目指します。2030年以降は、GHG以外の環境影響も考慮した代替燃料船を順次導入し、レジリエントな船隊ポートフォリオの構築を目指します。

ネット・ゼロへの道筋 | GHG排出量削減

Scope
1+2

2つの戦術で段階的に取り組みを深化させる

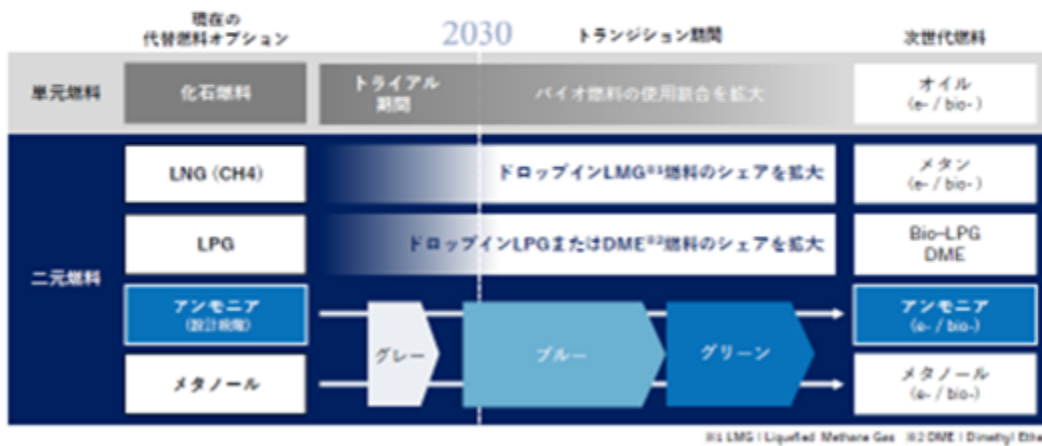


ネット・ゼロへの道筋 | GHG排出量削減

Scope
1+2

戦術2 代替燃料による加速

2030年よりGHG以外の環境影響も考慮した代替燃料船を順次導入し、レジリエントな船隊ポートフォリオを構築する



代替燃料の導入に際しては、安全性の確立に取り組み、公正な移行に努めます。

次世代の安全技術の創出

アンモニア燃料船開発プロジェクト

GHG排出量削減に向けたアンモニア燃料船の開発に先駆けて着手
海技者で構成されるプロジェクトチームが、乗船経験を活かして新燃料の安全運用を検討

■ アンモニアの毒性に対する安全の取り組み

安全性の確立を目指し、世界をリードする

ソフト面の取り組み

- **安全ガイドライン作成**
さまざまなパートナーとの共同検討を踏まえ、安全性評価の枠組みを慎重に検討中
- **新燃料に関する船員トレーニング**
長年培ってきたLNG燃料の運用知見を活かし、新燃料に関する船員教育を深度化

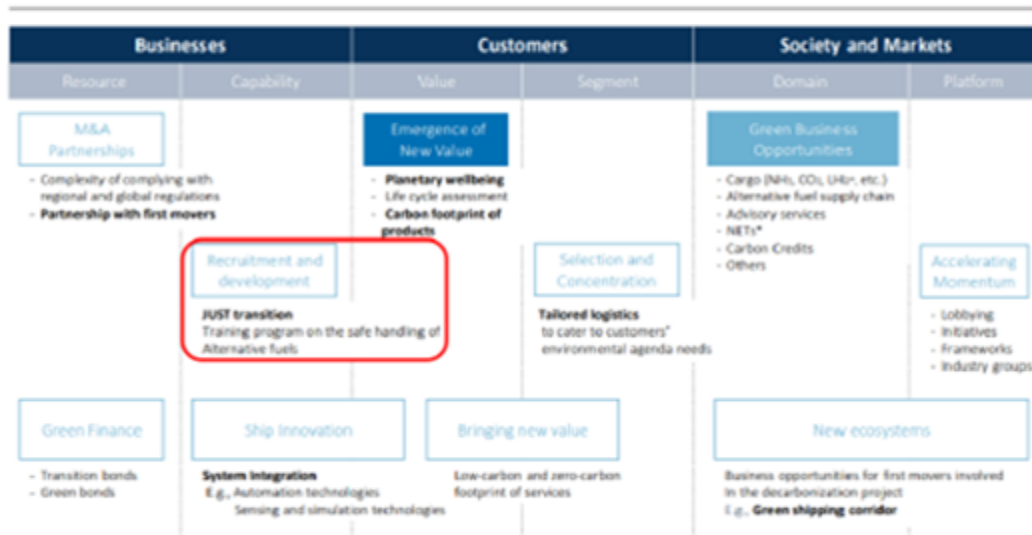
ハード面の取り組み

- **安全を担保する設計コンセプトを確立**
アンモニア漏洩という緊急事態においても、安全を確保できる本船設計、船級認証を取得
- **乗組員の安全確保を追求した船体構成**
航海中の運用に耐える船体構成を乗組員の視点で根本から見直し、検討

— Transformation toward net-zero by 2050



- With a growing consensus forming across all sectors to reach net-zero emissions by 2050, a transformation in business, customer preferences, and society and markets is emerging .

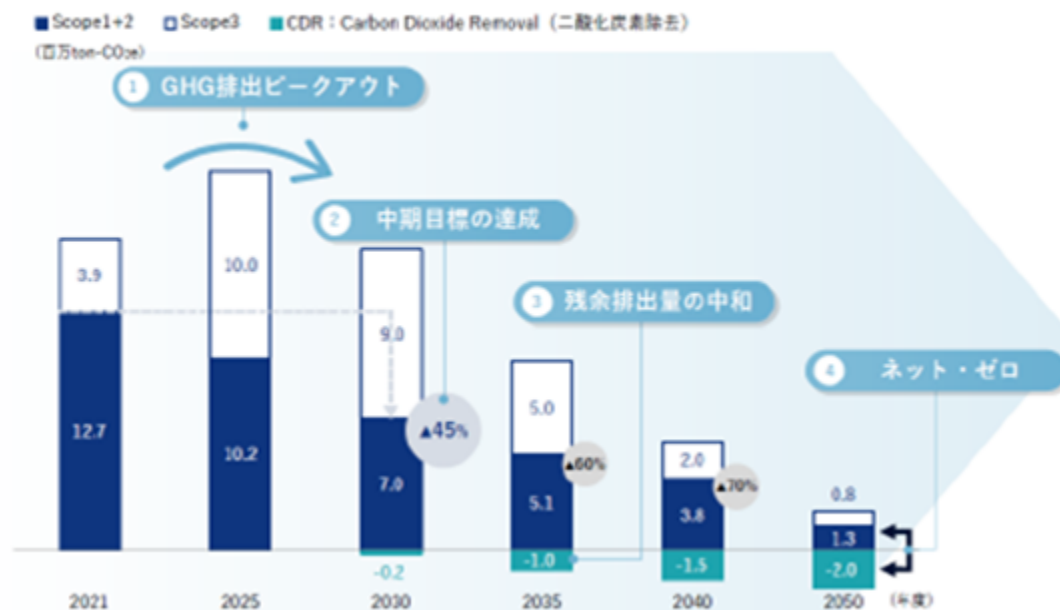


Framework: EY Strategy and Consulting Co., Ltd. applied for NYK Group business

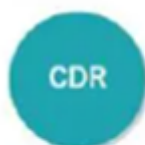
*LH2: Liquefied Hydrogen
*NETs: Negative Emission Technologies
© 2023 NYK Group. All rights reserved. |

また2030年以降は、ゼロエミッションへの移行が困難なGHG残余排出量をカバーするため、森林ファンドへの出資等を通じたGHG除去にも取り組んでいきます。

ネット・ゼロ達成シナリオ



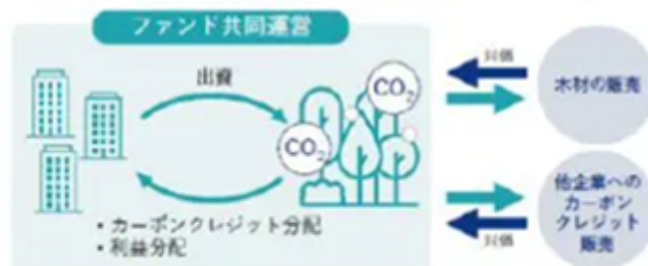
GHG除去



NETsの活用

ゼロエミッションへの移行が
困難なGHG残余排出量を
カバーする

■ 住友林業グループが組成する森林ファンドへの共同出資

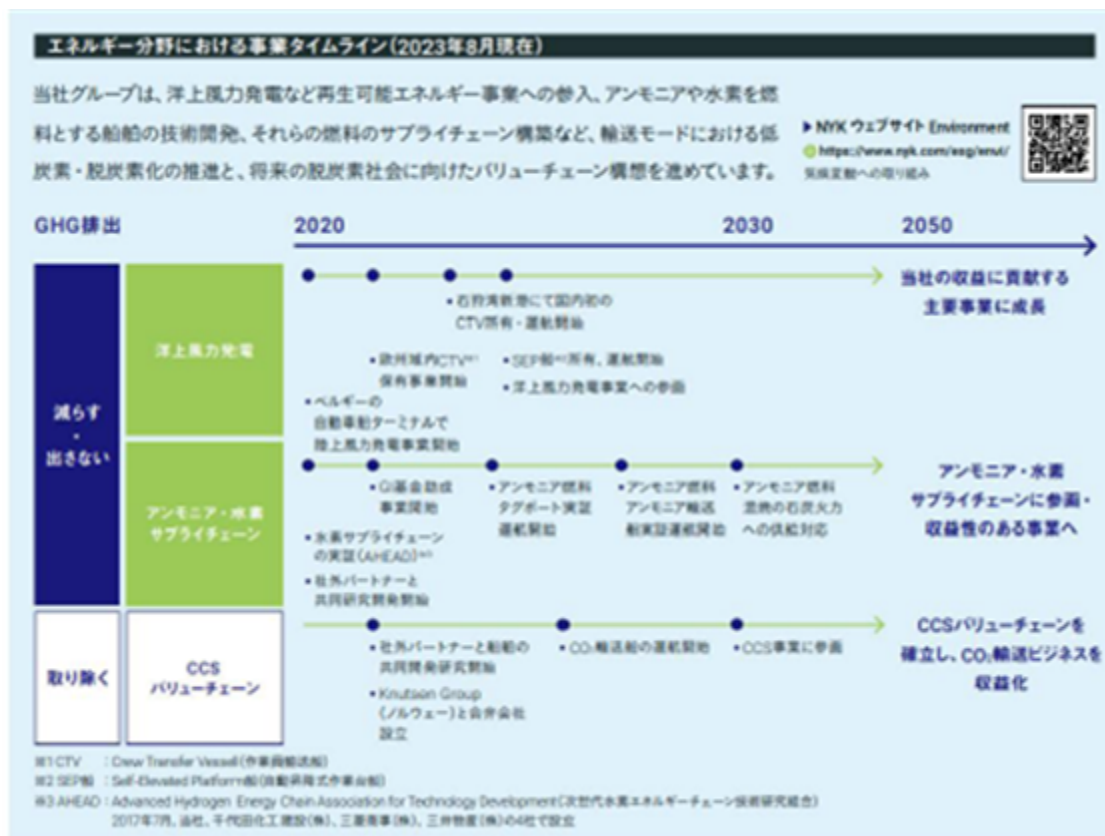


■ Marunouchi Climate Tech Growth Fundを通じた
気候テック関連スタートアップ企業への成長投資



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。



3.3 外部イニシアティブへの参加

当社グループは、企業理念である“Bringing value to life.”の下、持続可能な社会の実現に貢献すべく国際的なイニシアティブに積極的に参画・賛同しています。

参画する主なイニシアティブ

イニシアティブ・団体名	分野	参加時期
Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping	気候変動・脱炭素	2020年7月
シップリサイクル情報開示プラットフォーム「Ship Recycling Transparency Initiative (SRTI)」	海事	2021年5月
気候変動イニシアティブ「Japan Climate Initiative」	気候変動・脱炭素	2018年9月
日本経済団体連合会「チャレンジ・ゼロ宣言」	気候変動・脱炭素	2020年3月
国際イニシアティブ「Science Based Targets Initiatives (SBTi)」	気候変動・脱炭素	2018年6月
気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)コンソーシアム	気候変動・脱炭素	2019年5月
国際海運GHGゼロエミッション・プロジェクト	気候変動・脱炭素	2018年8月
非営利団体企業連合「Getting to Zero Coalition」	気候変動・脱炭素	2019年10月
CO ₂ 回収・貯留技術の国際シンクタンク「Global CCS Institute」	気候変動・脱炭素	2021年7月
Hydrogen Council (水素協議会)	水素	2020年7月
水素バリューチェーン推進協議会(JH2A)	水素	2020年12月
(一社)クリーン燃料アンモニア協会	アンモニア	2019年4月
WBCSD (World Business Council for Sustainable Development)	サステナビリティ全般	2023年4月
Global Maritime Forum	海事	2022年8月
国連グローバル・コンパクト「Sustainable Ocean Principles (持続可能な海洋原則)」	海事	2022年6月
GXリーグ	気候変動・脱炭素	2023年5月
GCMD (Global Centre for Maritime Decarbonisation)	気候変動・脱炭素	2023年7月

3.4 グリーン/トランジションファイナンスの実施意義

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/トランジションファイナンスの実

施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。

3.5 投資計画

当社は、2023年3月に発表した中期経営計画にて、船舶脱炭素化に向け2030年までに4,500億円規模の投資を行う計画を掲げています。



4. グリーン/トランジションファイナンス・フレームワーク

4.1 調達資金の用途

グリーン/トランジションファイナンス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/トランジションファイナンス実施から3年以内の支出に限ります。なお、実施するファイナンス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/ローン：グリーンプロジェクト

トランジションボンド/ローン：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 12. つくる責任 つかう責任 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
	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）		
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 12. つくる責任 つかう責任 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）	
運航効率化&最適化	運航の効率化&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/トランジションファイナンス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/トランジションファイナンスの実施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。調達資金は実施から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/トランジションファイナンスの調達資金相当額的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. 発行体によるレポートニング

5.1 資金充当状況レポートニング

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。（ただしローンの場合は貸付人の要請に応じた対応と致します）

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・レポートニング

当社は、グリーン/トランジションファイナンス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。（ただしローンの場合は貸付人の要請に応じた対応と致します）

大項目	プロジェクト	レポートニング事項
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 ・ 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パンカリング船）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 ・ 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 ・ 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 ・ SOx・NOx排出削減量又は割合(%)

レポートニング項目は各項目のいずれかまたは全てを開示予定