

## 日本郵船株式会社 グリーン/トランジションボンド・フレームワーク

### 1. はじめに

日本郵船株式会社(以下、「当社」又は「NYK」)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。

### 2.1 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。

### 2.2 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。

- ① 安全運航
- ② GHG 排出量削減
- ③ エネルギー分野への挑戦
- ④ 社会課題への貢献



## 2.3 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 ストーリーの新進確認・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。

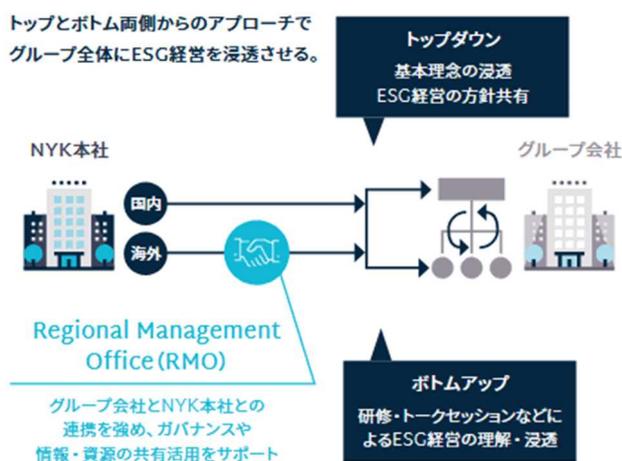
### 推進委員会新設によりESG経営を着実に遂行



### ESG経営を加速させるガバナンス体制の整備に向けて

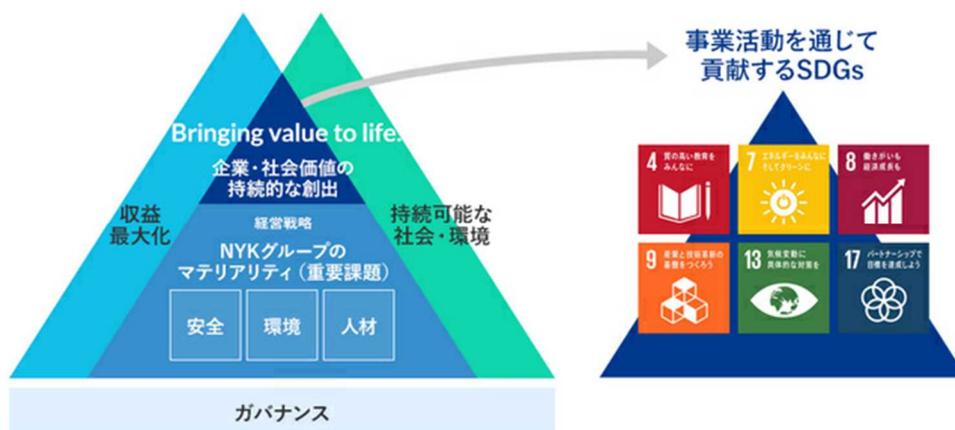
- 取締役会における専門性・多様性の維持向上
- 取締役会でのESG課題の討議
- 役員報酬などへのESG評価の折り込み
- リスク管理体制にESG視点を反映

### グループ・ガバナンスの浸透



## 3. 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。



#### 4.1 当社グループのGHG排出原単位削減目標

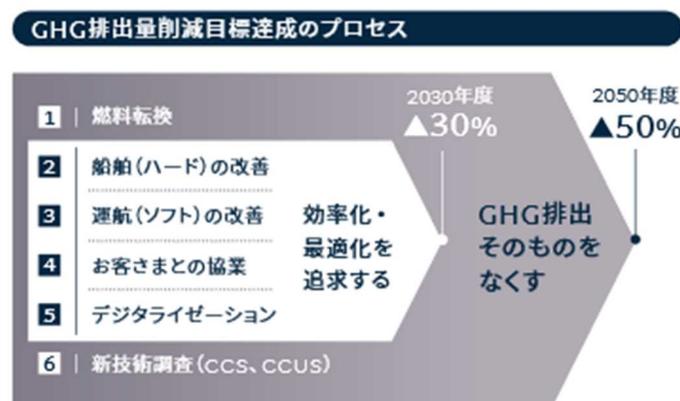
当社グループはGHG排出量削減活動を促進するための気候変動対応の管理体制を構築しています。取締役会におけるGHG排出量削減活動の監督をはじめ、リスク管理委員会での気候変動に関するリスクの把握と対応状況のモニタリング、投資判断におけるICP (Internal Carbon Pricing)の導入や、これまで先進的に取り組んできたグリーンファイナンス分野の追求など、あらゆる手段、体制で社内の気候変動への対応を推進しています。また、TCFDの開示手法を意識し、気候変動による事業への影響など、将来のシナリオ変化に対応するため、モニターすべきポイントを定点観測する、新たな管理手法を導入しています。

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。



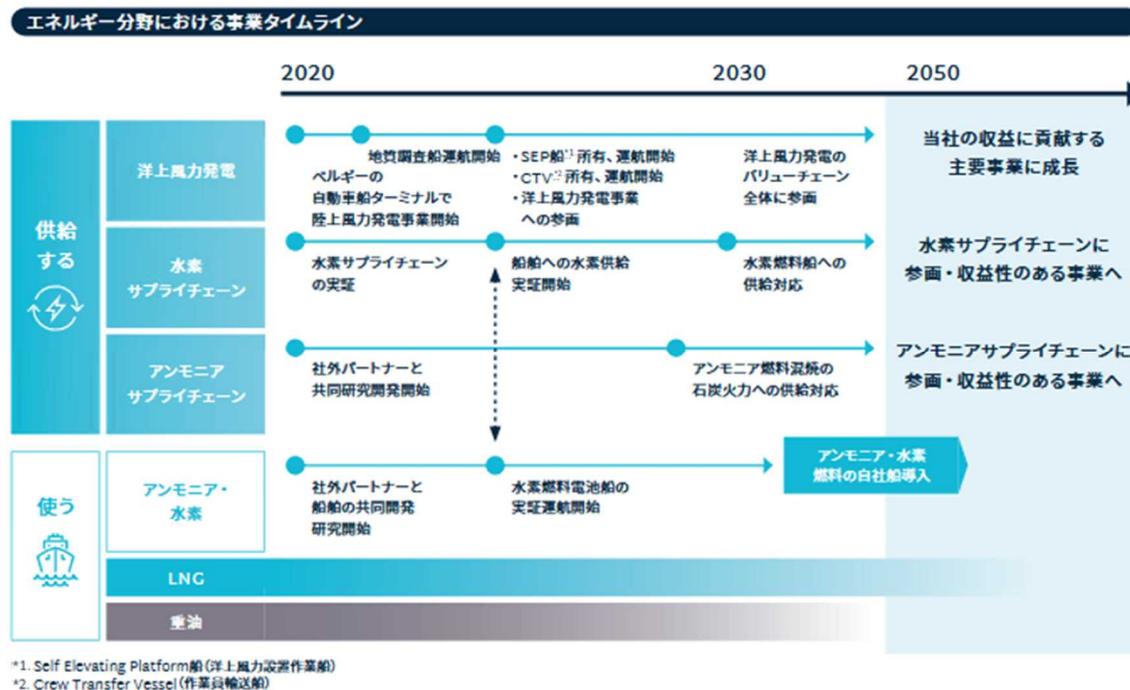
2030年までの30%削減目標については、燃料転換、船舶(ハード)の改善、運航(ソフト)の改善による削減効果を見込んでいます。2050年までの50%削減目標については、ゼロエミッション船の投入が必要不可欠であり、新技術の採用も視野に入れていきます。

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。



## 4.2 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る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。



## 4.3 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。

#### 4.4 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。

#### 4.5 トランジションボンドの 4 要素との関係

当社は、「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)」に従いトランジションボンドを発行することを意図しており、4 要素と該当セクションの関係は以下の通りです。

4 要素	セクション
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	2.1/2.2/2.3/3/4.1/4.2/4.3/4.4/5.1/7
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)	2.2/4.2/4.3/5.1
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)	4.1/4.2/4.3/4.4/5.1
4.実施の透明性	4.2/5.1/6

## 5. グリーン/トランジションボンド・フレームワーク

### 5.1 調達資金の使途

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
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）	17.パートナーシップで目標を達成しよう
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）	

### 5.2 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

### 5.3 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2.1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。

### 5.4 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。

## 6. 発行体によるレポーティング

### 6.1 資金充当状況レポーティング

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。

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。

### 6.2 インパクト・レポーティング

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	レポーティング事項
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・導入実績(隻数)及び主な仕様</li> <li>・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)</li> </ul>
	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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・導入された風力発電の出力、基数</li> <li>・太陽光発電パネルの数及び発電容量(kW)</li> </ul>
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンモニア燃料船の隻数・主な仕様</li> </ul>
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水素燃料電池搭載船の隻数・主な仕様</li> </ul>
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・LNG 燃料船の隻数・主な仕様</li> <li>・GHG 排出量 (mt/隻/年)</li> <li>・重油を燃料とした場合と比較した GHG ・CO<sub>2</sub> ・SO<sub>x</sub> ・NO<sub>x</sub> 排出削減量(%)</li> </ul>

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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LNG 燃料供給船の隻数・主な仕様</li> <li>・ GHG 排出量 (mt/隻/年)</li> <li>・ 重油を燃料とした場合と比較した GHG ・ CO<sub>2</sub> ・ SOx ・ NOx 排出削減量(%)</li> </ul>
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LPG 燃料船の隻数・主な仕様</li> <li>・ GHG 排出量(mt/隻/年)</li> <li>・ 重油を燃料とした場合と比較した GHG ・ CO<sub>2</sub> ・ SOx 排出削減量(%)</li> </ul>
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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<sub>2</sub> ・ SOx ・ NOx 排出削減量又は割合(%)</li> </ul>

※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

## 7. 外部レビュー

### 7.1 セカンド・パーティー・オピニオン

当社は、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、本フレームワークと「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)」との適合性に対するセカンド・パーティー・オピニオンを取得しております。

### 7.2 アニュアル・レビュー

当社は、グリーン/トランジションボンド発行日から 1 年を経過する前に、適格プロジェクトが当社の本フレームワークに適合しているかを評価するためのレビューを独立した外部機関である DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社から取得致します。このレビューは、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毎年行う予定です。