

NSユニテッド海運株式会社 | 案件概要

対象事例：NSユニテッド海運株式会社 トランジション・ローン

■ 企業概要

業種	海運
所在地	日本
事業	鉄鉱石、石炭、鉄鋼製品、液化ガスなどの海上輸送を行う海運会社。大型ばら積み船やタンカーを用いて、アジア、豪、伯などの外航輸送を行い、特に鉄鋼メーカー向けの原料輸送に強みを持つ。また、鉄鋼製品やセメント、石灰石などの内航輸送を行う。

基本指針四要素への対応

要素 1	- 当社は、2019年比較GHG年間排出量を2030年に25%削減（総排出量年間150万トン）、2040年に75%削減、2050年にカーボンニュートラル実現を目指す。 - 目標達成に向けて、メタノールDF船やアンモニアDF船の導入、バイオディーゼル燃料使用といった新技術・代替燃料の導入、燃費改善削減への取組に関する2050年までのロードマップを策定。 - サステナビリティ委員会は社長執行役員を委員長、全執行役員を委員として構成し、気候変動などの事項を取締役会に報告・提言する。安全運航・環境保全推進委員会は、社長執行役員が委員長を務め、環境目標の達成状況を評価する役割を担う。
要素 2	当社は、「安全運航の徹底」「環境保全・気候変動対応」など6つのマテリアリティを掲げ、中期経営計画の「サステナブル SHIPPING 戦略」等の事業戦略と連動させている。これらのサステナビリティへの継続的な取り組みが企業価値向上につながると考えている。
要素 3	- NSユニテッド海運のGHG削減目標は、IMOのGHG削減戦略に基づいて策定。 - IMOのGHG削減戦略ではゼロエミッション燃料の導入が掲げられているが、当社は、カーボンニュートラルに向け、グリーンメタノール、バイオ燃料、アンモニア燃料船導入に取り組む方針であり、これにより、45万トン（2023年度対比20%相当）のGHG排出量を削減する計画である。
要素 4	当社は中期経営計画において、2024年から2030年で3,000億円の投資余力を確保する方針を表明。このうち、既存船のリプレースなど中核事業への投資に2,150億円、メタノール二元燃料化やバイオ燃料の安定確保、既存船への省エネデバイス搭載などの環境投資に450億円を充てる計画を発表。また、それらのうち、メタノール二元燃料船など新燃料船への投資として1,650億円を投じる予定。

■ トランジション・ローン概要

調達予定日	2027年12月（予定）
調達予定額	未定
資金供給者	株式会社みずほ銀行、株式会社三井住友銀行
評価機関	株式会社日本格付研究所

フレームワークと主な資金使途候補

- フレームワークに基づく資金使途特定型で調達された資金は、鉄鉱石・原料炭等の運搬を用途とするメタノールDF船の新造費用へ充当予定
- 当該ファイナンスはグリーンローン原則とも整合。ルックバック期間は3年に設定

分類	プロジェクト	適格クライテリア
クリーン輸送	メタノールDF船	メタノールDF船に係る支出（設備投資等）
	ゼロエミ（ゼロ・エミッション）船	ゼロエミ（ゼロ・エミッション）船に係る支出（設備投資等） ・アンモニア燃料船等
	新燃料調達	新燃料調達に係る支出 ・グリーンメタノール、アンモニア、バイオディーゼルの燃料調達等
	省エネ技術の導入	省エネ機器の導入に係る支出（設備投資等） ・省エネプロペラ、ローターセイル等

※青字は今回資金充当予定の適格クライテリア

NSユニテッド海運 事業概要（連結）

売上高 事業別内訳 (2024年度)



売上高 地域別内訳 (2024年度)



NSユニテッド海運株式会社 | 案件概要

クライメート・トランジション戦略とガバナンス（要素1）

ー NSユニテッド海運におけるカーボンニュートラル目標※1 ー

2030年 2019年比25%削減（Scope1対象※2）
：総排出量年間150万トン達成

2040年 2019年比75%削減（Scope1対象）
：総排出量年間50万トン達成

2050年 カーボンニュートラル達成

※1：当社は、IMO（国際海事機関）GHG削減戦略（2023改定）に沿って、2024年3月にGHG排出削減目標を原単位ベースから総量ベースに変更。

※2：海運事業者の排出量の大部分は、船舶の運航に伴う燃料の燃焼（Scope1）から発生。当社の対象範囲についても、Scope1（単体）のみであるが、これはScope1+2（連結）の約90%を占める

2024年度GHG排出量実績

単位：tCO₂e

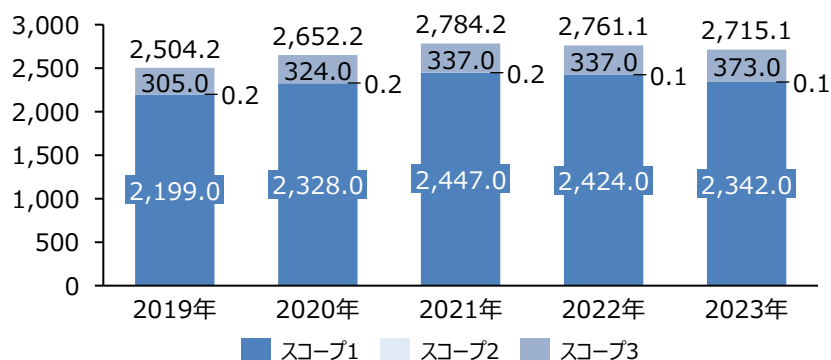


Scope1+2 : 2,469,139.5 (87.5%)
Scope3カテゴリ3 (燃料・電力の上流工程) : 336,356.6 (11.9%)
Scope3 (その他) : 15,018.2 (0.5%)

※集計範囲：当社グループ連結内事業所および運航船の100%

※Scope3内訳：上流（カテゴリ1,2,3,5,6,7）を算定対象としている

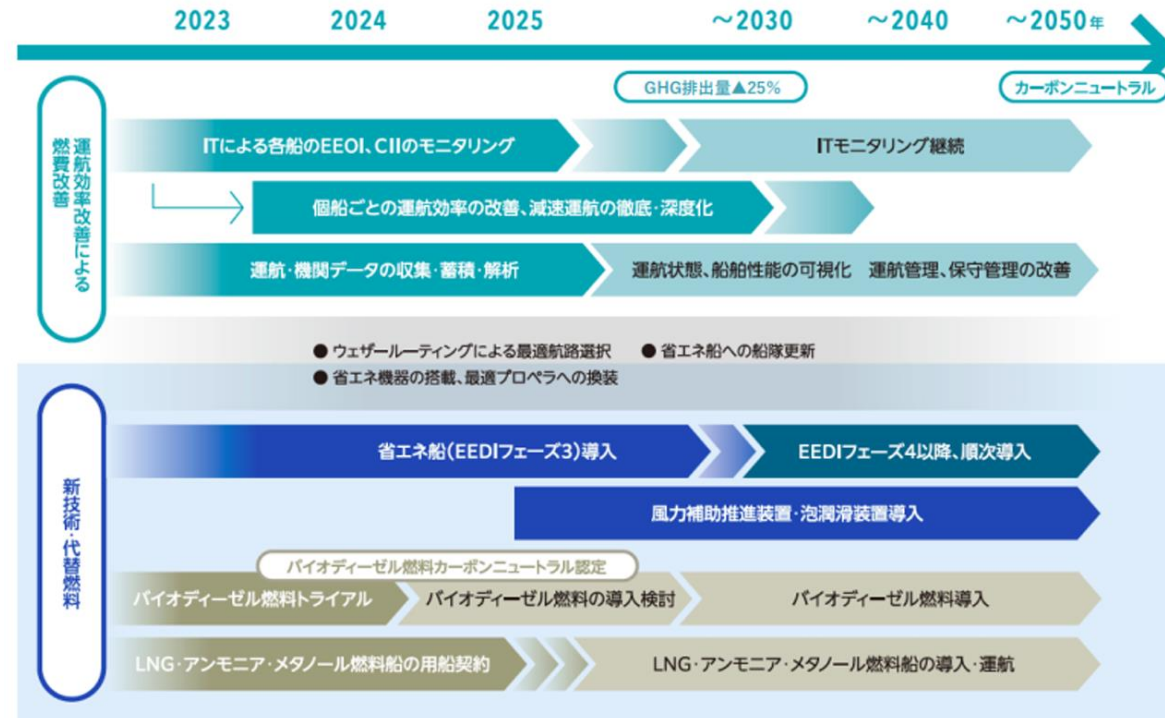
GHG排出量の推移



クライメート・トランジション戦略

- 2050年カーボンニュートラルに向けて、「運航効率改善による燃費改善」と「新技術・代替燃料」の取組のロードマップを示している。

2050年カーボンニュートラルへの展望

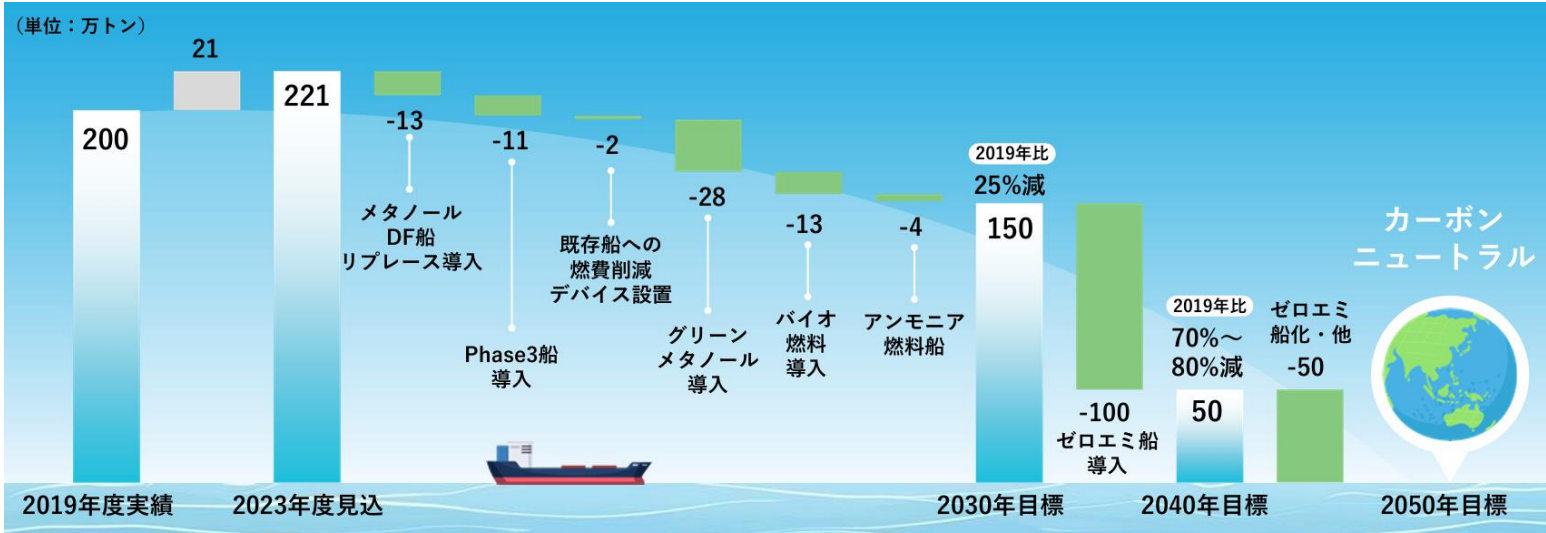


- 当社は、2019年比較GHG年間排出量を2030年に25%削減（総排出量年間150万トン）、2040年に75%削減、2050年にカーボンニュートラル実現を目指す。
- 目標達成に向けて、メタノールDF船やアンモニアDF船の導入、バイオディーゼル燃料使用といった新技術・代替燃料の導入、燃費改善削減への取組に関する2050年までのロードマップを策定。
- 石炭の輸送需要は今後減少する見通しだが、還元鉄や鉄スクラップ、液化CO₂等の新規貨物輸送への注力を計画しており、移行戦略の進捗に伴う雇用の喪失は想定されない。

NSユニテッド海運株式会社 | 案件概要

科学的根拠に基づくクライメート・トランジション戦略と目標（目標と経路を含む）（要素3）

NSユニテッド海運
2050年GHG
排出ネットゼロに
向けた
環境ロードマップ



NSユニテッド海運と
IMO GHG削減
戦略との
目標比較

項目	NSユニテッド海運		IMO	
方針	環境ロードマップ		GHG削減戦略（2023）	
指標	絶対値	原単位	絶対値	原単位
対象	単体		—	
基準年	2019年		2008年	
中期目標	2030年		2030年	
	▲25% (Scope1) ※参考：2008年比▲25%	—	▲20% (努力目標30%)	▲40% (トンマイル) 他複数項目有（*）
長期目標	—		2040年	
	—	—	▲70% (努力目標80%)	—
	2050年		2050年（頃）	
	カーボンニュートラル (Scope1,2,3)	—	ネットゼロ	—

(*) 2030年までに国際海運へのGHGゼロ排出技術、ゼロ排出燃料、エネルギー源を少なくとも5%活用する（努力目標：10%）

ポイント

- 当社の2019年比較GHG年間排出量を2030年に25%削減、2040年に75%削減、2050年にCN達成というGHG削減目標は、2030年に20%以上削減、2040年に70%以上削減というIMOのGHG削減戦略に整合している。IMOの戦略は、パリ協定目標（well below 2℃）を踏まえて策定されている。
- 加えて、IMOのGHG削減戦略ではゼロエミッション燃料の導入が掲げられているが、当社は、カーボンニュートラルに向け、グリーンメタノール、バイオ燃料、アンモニア燃料船導入に取り組む方針であり、これにより、45万トン（2023年度対比20%相当）のGHG排出量を削減する計画である。

NSユニテッド海運株式会社 | 案件概要

実施の透明性（要素4）

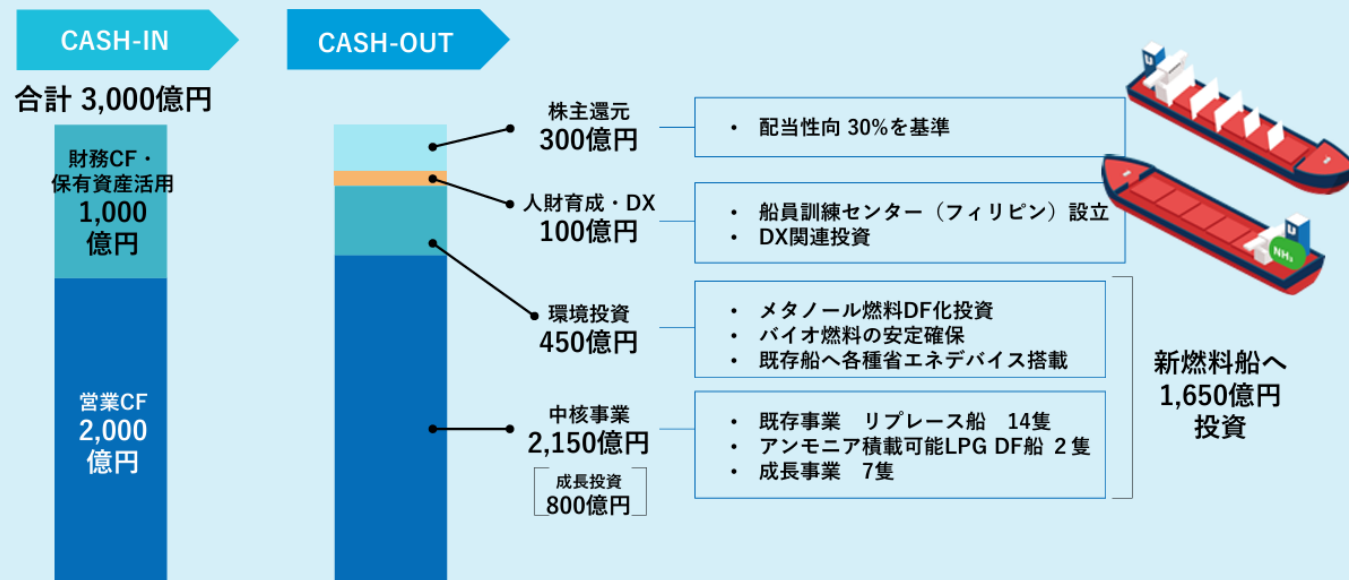
中期経営計画における投資計画（2024～2027年度）

投資計画（2024～2030年度）

株主資本コストを意識した効率的な投資を実行することで企業価値を向上

2030年度環境目標達成と企業価値最大化を目指し、カーボンニュートラル実現に向けた先行投資を実施

- 安定収益事業に加え、成長戦略から着実に利益を上げ、ROE10%以上を目指す
- 株主資本コストを意識した投資管理目標を設定し、効率的な投資を実行することで企業価値の向上を図る
- 2030年までNet DERを1.0倍以下に抑え財務規律を維持しつつ投資余力3,000億円を確保
- 配当性向は30%を基準として、更なる株主還元の強化を検討します



ポイント

- 当社は2024年3月に発表した中期経営計画で、2024年から2030年までの間、財務規律を維持しつつ3,000億円の投資余力を確保する方針を示している。このうち、既存船のリプレースなど中核事業への投資に2,150億円、メタノール二元燃料化やバイオ燃料の安定確保、既存船への省エネデバイス搭載などの環境投資に450億円を充てる計画を表明。
- また、これらの中核事業への投資や環境投資の中で、メタノール二元燃料船など新燃料船への投資として1,650億円を投じる予定。

補助金審査委員会 | 結果概要

対象事例：NSユナイテッド海運株式会社 トランジション・ローン

審査結果：承認

トランジション・ファイナンス推進事業の補助金事例として承認

主なご意見

トランジション戦略

- カーボンニュートラル化を海運分野において進める上ではグリーン水素系のエネルギーが必要であり、グリーンメタノールの活用については賛同する。
- 現時点ではグリーンメタノールの世界的な安定供給が難しい状況にある。今後のグリーンメタノールやバイオ燃料の安定的な調達確保に向けた努力が望ましい。
- グリーンメタノールやバイオ燃料の調達はIMOにおけるGFI規制対応の観点でも重要。今後ライフサイクル排出削減を念頭に置いた燃料調達の取組や見通しが明確化されることが望ましい。

考慮すべき事項・その他

- 海運分野はIMOの規制に直近で動きがあり、こうした規制動向に対応できるかどうか競争力にも繋がる。