トランジション・ファイナンス｜事例①：日本郵船株式会社

対象事例概要

■ 企業概要

企業名	日本郵船株式会社
業種	海運
所在地	日本
事業	世界最大手の海運会社の一つ。現在は、NYKグループとして、定期船事業、航空運送事業、物流事業からなる一般貨物輸送事業と、不定期専用船事業、不動産業とその他の事業を実施。

■ ボンド概要

発行年月日	• 2021年７月29日	
概要	• 発行額：100億円 • 年限：5年 • 利率：年0.26%	• 発行額：100億円 • 年限：7年 • 利率：年0.38%
返済期限	• 2026年7月29日	• 2028年7月28日
評価機関	• DNVビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社	

第三者評価

“ • トランジション戦略はパリ協定と整合した目標の実現のための戦略であり、タイムラインに沿って実施する計画があるなど、クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック及び基本指針で示されている四要素を満たすものであることを確認した。

市場の反応・評価

“ • 計200億円に対し、10倍以上の投資家需要（計2,099億円/163件）があった
• 中央の投資家を中心にトランジション債であることを理由に投資した投資家も多かった

三菱UFJモルガン・スタンレー証券

資金使途候補

LNG燃料船
• LNG燃料船に斯かる支出

洋上風力発電
• 自己昇降式作業台船
• 洋上風力発電アクセス船

LNG燃料供給船
• LNG燃料供給船に斯かる支出（LNGを燃料とするバンカリング船）

グリーンターミナル
• グリーンターミナルの新規設立

LPG燃料船
• LPG燃料船に斯かる支出

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及びタグボート

運航効率化&最適化
• 運航の高効率化&最適化に資する技術開発

水素燃料電池搭載船
• 高出力水素燃料電池搭載船導入

トランジション・ファイナンス｜事例①：日本郵船株式会社

対象事例におけるトランジション・ファイナンスの四要素との関係

■ トランジション戦略と科学的根拠のある目標（要素１・３）

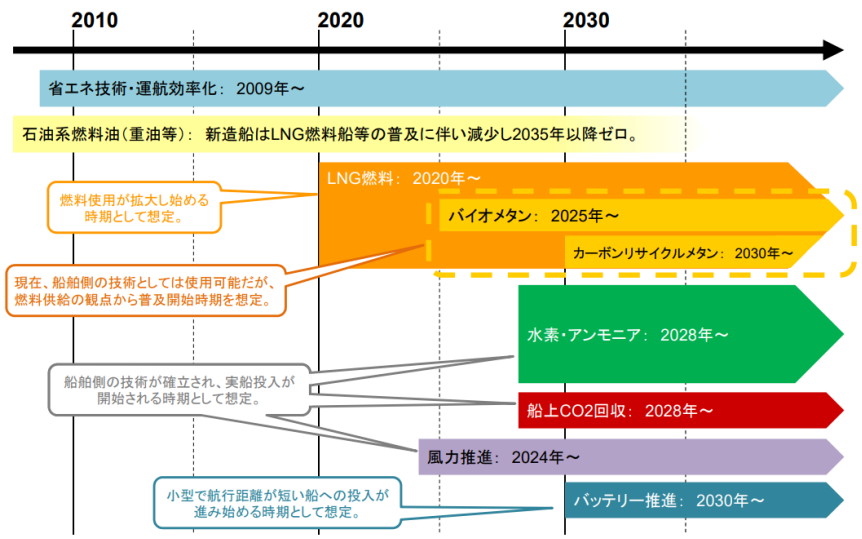
NYKグループGHG削減目標(IMO及び国土交通省等との比較)

項目	IMO及び 国土交通省等	NYKグループ (SBT認定取得済み目標)
基準年	2008年	2015年
2030年目標*1	40%(min)	30%
2050年目標	70%(min)＋ 総排出量*2 50%(min)	50%

*1 目標：GHG排出原単位目標
*2 総排出量：運航船舶数を考慮した試算

排出削減目標達成のためのプロセス

■ 国土交通省海運ロードマップ

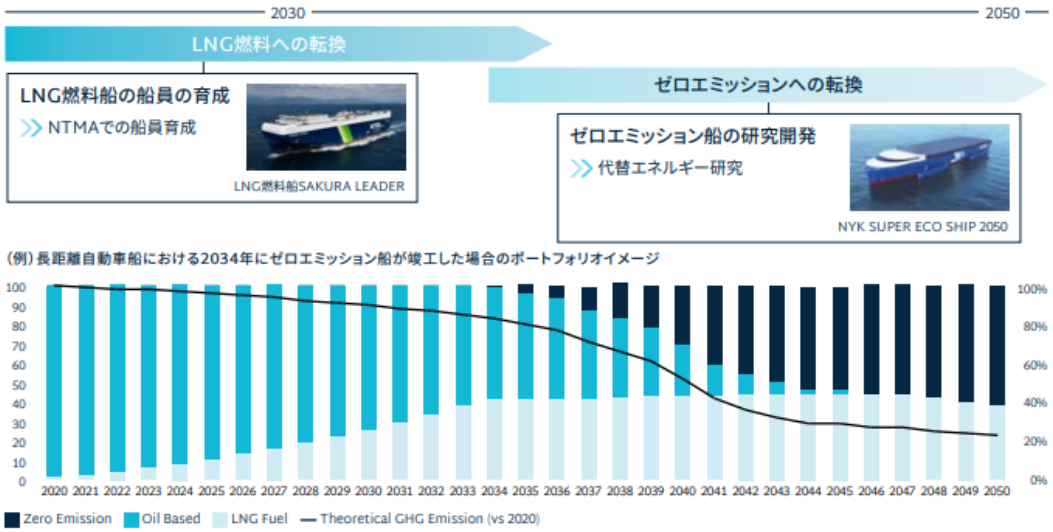


要素１ 戦略・ガバナンス	• トランジション戦略は、IMOや国土交通省が取りまとめたロードマップを上回り、パリ協定と整合した目標の実現のための戦略である • 燃料転換や船舶(ハード)の改善、運航(ソフト)の改善等を通じた効率化、最適化を進めること計画 • 資金使途候補である、LNG燃料船関連は上記に基づいた取組であり、重油を燃料とした船舶と置き換えと位置付けられる
要素２ マテリアリティ	• クライメート・トランジションを企図する事業活動が、NYKグループの中核事業であり、重点テーマ及びマテリアリティに関連付けられる
要素３ 科学的根拠に基づく目標	• 排出削減目標はSBT認定を取得しており科学的根拠に基づく • パリ協定と整合するIMO※や国土交通省の目標を上回る ※International Maritime Organization（国際海事機関）の略称
要素４ 実施の透明性	• トランジション戦略を全体の投資計画(投資額)はタイムラインに沿って実施する計画がある • 実行にあたり追加的に重要な環境や社会への影響はない

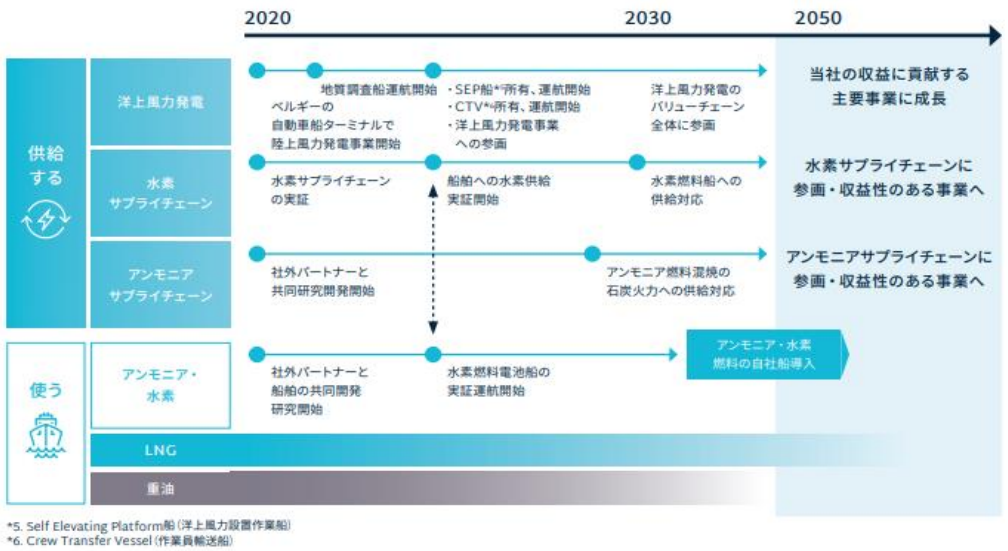
トランジション・ファイナンス｜事例①：日本郵船株式会社

対象事例におけるポイント（要素１：トランジション戦略）

ポートフォリオの推移（イメージ）



事業タイムライン



ポイント

- NYKグループではトランジション戦略において、科学的根拠に基づき、パリ協定及び国際的な産業界の基準であるIMO及び国土交通省等の目標と整合したGHG排出削減目標を設定。その実現に向けた計画を策定している。
- 資金使途候補の一つである、LNG燃料船等は本戦略に基づいた取組であり、船舶ポートフォリオにおいては、重油燃料船のリプレイスと位置付けられ、将来的なゼロエミッション船の導入と併せ、事業の脱炭素化に向けた将来的な移行を示している。
- また、本戦略の中の新規事業として、エネルギー分野への挑戦も掲げ、再生可能エネルギー事業(洋上風力発電)、水素やアンモニアのサプライチェーン構築のための研究開発、実証等を通じ、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くことをタイムラインとして示している。

トランジション・ファイナンス｜事例①：日本郵船株式会社 モデル性審査委員会結果概要

対象事例：日本郵船株式会社（NYK）トランジション・ボンド

モデル性審査結果：承認

先進的かつ野心的な取組であり、モデル事例として適切

主なご意見(抜粋)

トランジション戦略

- 船舶ポートフォリオにおいて、LNGは重油のリプレイスであり、排出絶対量が削減される。将来的にはゼロエミッション船の増加に伴い減少するといった、将来的な移行を示している
- ゼロエミッション船は、水素・アンモニアに限らず、LNG船のインフラを活用したカーボンニュートラルメタンも、脱炭素化の実現可能性あると理解

科学的根拠

- 現状、代替技術がないHard-to-abateなセクターであり、科学的根拠としてパリ協定との整合がSBTiで確認されている。IMOの削減戦略や国土交通省等の海運ロードマップとも整合
- 参照先のIMOやSBTi等の目標値・ロードマップは将来的により野心的に更新されうるが、申請者のそれらを見据えた対応、姿勢も確認した。この点は他の事例でも重要であり、基本指針に関連して表明することが期待される

他の要素・その他

- 公正な移行について、気候変動以外の環境・社会的影響に問題がないことを確認した
- 資金使途の候補として挙げられているLPG船も重油船からの燃料転換としてGHG排出削減効果があることを確認した
- 実効ある排出削減にはグリーンだけでなくトランジションが非常に重要
- 金融機関が投融資ポートフォリオのネットゼロを目標として掲げ始めており、この観点においてもトランジションは重要
- トランジションを進める上でポイントは、グリーンと共存し既存技術活用や新技術によるイノベーションがタイムラインを考慮し相互に欠点を補い合いながら優れた脱炭素社会に向けたシステムを構築することであり、背後に確りとした哲学の確立が期待される

本資料は、トランジション・ファイナンスによる我が国の も2050 年カーボンニュートラルとパリ協定の実現への寄与に焦点を当てて行うものであり、トランジション・ファイナンスの金融商品としてのリスクについては、一切評価の対象としていません。本事業のモデル事例であって、通常のファイナンスと同様、信用リスク及びその他のリスク（債券の場合は価格変動リスク、流動性リスク等）は存在することに留意が必要です。