

日本航空株式会社 | 案件概要

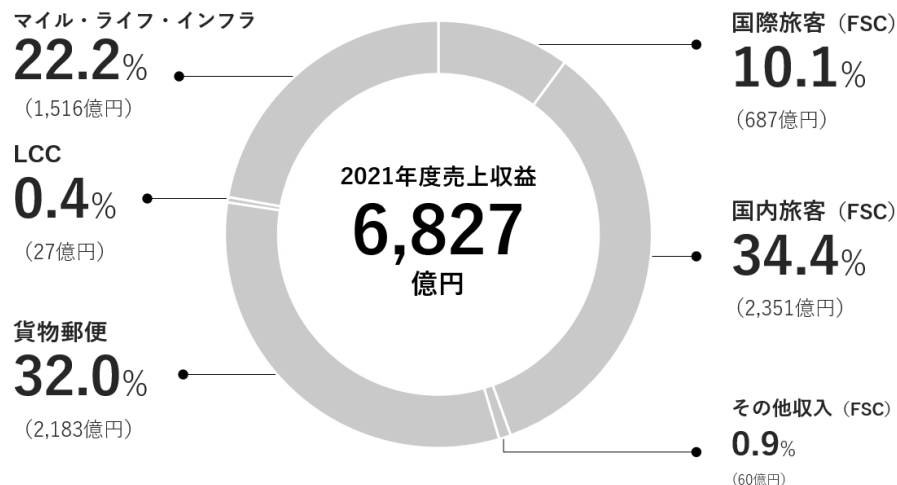
対象事例：日本航空株式会社 資金使途特定型トランジション・リンク・ローン

■ 企業概要

業種	航空
所在地	日本
事業	日本航空株式会社は、国際旅客事業、国内旅客事業、貨物・郵便事業、その他事業を展開。

事業概要

1951年に設立した国内大手航空2社の一角。フルサービスキャリア(FSC)、ローコストキャリア(LCC)、貨物郵便、マイル・ライフ・インフラの4領域において事業活動を展開。



■ ローン概要

資金調達者	日本航空株式会社
エージェント行 /アレンジャー行	三菱UFJ銀行、みずほ銀行
評価機関	株式会社日本格付研究所
調達予定額	約265億円
調達予定日	2023年3月

基本指針四要素への対応

要素1

- トランジション戦略：経営戦略の3本柱として「事業戦略」「財務戦略」と並んで「ESG戦略」を設定。特に環境分野における気候変動対応として、2050年のCO2排出量実質ゼロを目指すことを宣言。省燃費機材への更新、運航の工夫、SAFの活用により目標達成を目指す。
- ガバナンス：月次で関係役員間において取組の進捗確認と議論を行う。

要素2

- 事業を通じて取り組む重要課題として、「4つの領域/22の課題」を定め、それぞれに中期目標を設定。本TLLのKPI/SPTsである【CO2総排出量の削減目標】は、「環境/気候変動への対応」に該当。
- また、同目標は特に注力する4項目の最重要課題として、中期経営計画の経営目標に設定。

要素3

- ICAOやIATAの検討資料等多くの国際的なシナリオを参照して排出削減の経路と目標を設定。
- 長期目標はICAO長期目標・ATAG・IEAの国際的シナリオと沿う水準であり、TPIでも1.5度目標に沿うとされている。

要素4

- 2022年から2025年の4年間で計6,600億円を投資する計画を公表。環境関連の投資として、省燃費機材の購入を含む。省燃費機材計31機については発注済み。

日本航空株式会社 | 案件概要

対象事例：日本航空株式会社 資金使途特定型トランジション・リンク・ローン

資金使途とKPI/SPTs

資金使途

資金使途はグリーンローン原則におけるグリーン輸送に分類され、以下3つのSDGsと整合。

- 7 エネルギーをみんなに、そしてクリーンに
- 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

資金使途カテゴリー

省燃費機材への更新

適格クライテリア

- 「2030年までのCO2削減の目標・取組」に掲げた、省燃費性能の高い最新鋭機材（A350・787）への更新
※現状機材比約15～25%のCO2排出量削減



KPI/SPTs

戦略に基づき、GHG排出量をKPIに2つのSPTを設定

KPI

GHG排出量

SPTs

- ①2025年度2019年度維持
- ②2030年度2019年度比90%未満

グリーン・ローン原則との適合性

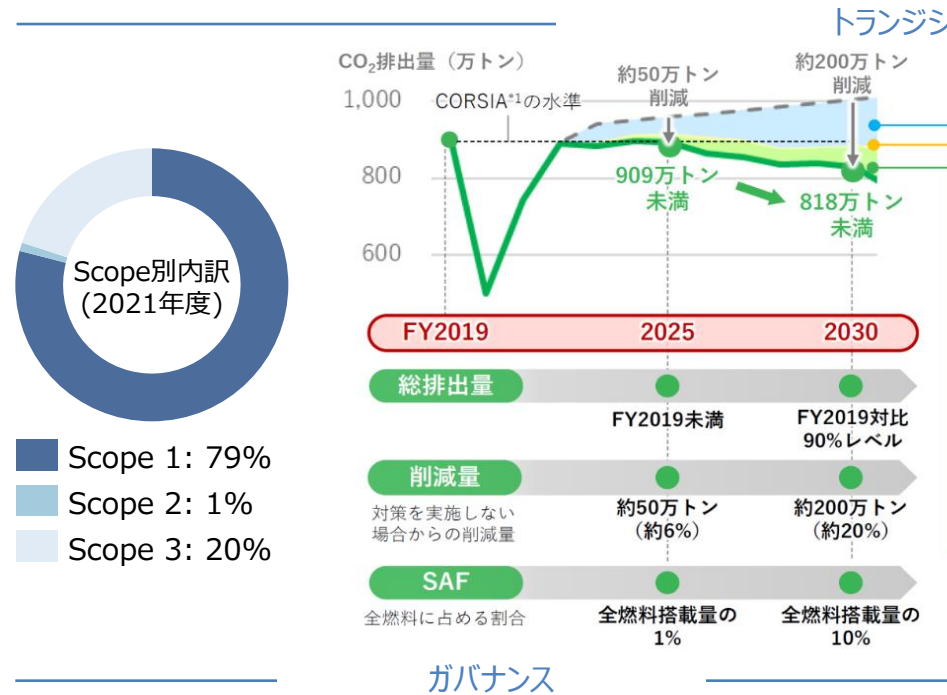
- | | |
|----------------------------|---|
| 1. 調達資金の使途 | |
| 環境改善効果のある省エネ機材への更新 | ✓ |
| 2. プロジェクトの選定基準とプロセス | |
| 担当部署が明確にされ、経営陣の承認を得ている | ✓ |
| 3. 資金管理 | |
| 全額充当されるまで年次で財務部が確認 | ✓ |
| 4. レポーティング | |
| 年次でウェブサイト公表（可能な範囲でCO2削減量も） | ✓ |

サステナビリティ・リンク・ローン原則との適合性

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1. KPIの選定 | |
| ESG戦略に資するものでありマテリアル | ✓ |
| 2. SPTsの測定 | |
| 中長期環境目標と整合し、野心的 | ✓ |
| 3. ローンの特性 | |
| 契約書にて具体的に特定 | ✓ |
| 4. レポーティング | |
| 最終判定日まで年次でKPI/SPTsの達成状況等を開示 | ✓ |
| 5. 検証 | |
| 第三者よりKPIについて最終判定日まで検証を受け結果を公表 | ✓ |

日本航空株式会社 | 案件概要

トランジション戦略とガバナンス（要素1）



省燃費機材への更新



FY2030
削減寄与度
約60%

- ・ A350、787等の最新鋭機材に着実に更新
- ・ 将来的な航空機の電動化・水素化に向けて、機体メーカー等と連携し、技術開発を促進

運航の工夫



FY2030
削減寄与度
約5%

- ・ 日々の運航の工夫により削減を図る「JAL Green Operations」を推進
- ・ 官民共同の次世代航空交通システム開発等へ積極的に参画

SAFの活用



FY2030
削減寄与度
約35%

- ・ FY2030に全燃料の10%をSAFに置き換えることを目指す（利用環境の大幅な改善が前提）
- ・ 出資先のFulcrum社の活用に加え、国産SAFのサプライチェーンを構築

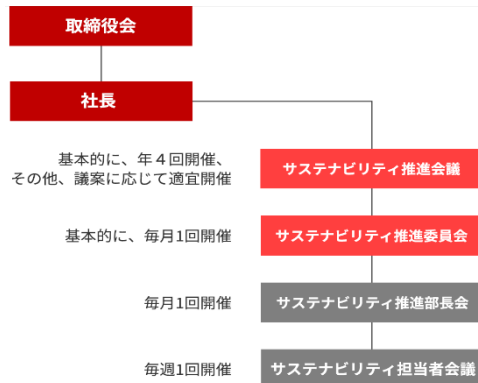
2050年
ネットゼロ
エミッション

ポイント

- ・ 安定した財務基盤に基づく最新鋭機材への着実な更新、および、「JAL Green Operations」の推進による日々の運航の工夫、ならびに、SAFの搭載量の拡大などの取り組みにより、中期目標および、最終的な2050年ネットCO₂排出ゼロの達成を目指す。
- ・ ガバナンスでは社長を議長として経営推進を加速する体制を構築。サステナビリティ推進委員会を月次で開催し、関係役員間で取り組みの進捗確認と議論を行う。

サステナビリティ推進会議の主な議題

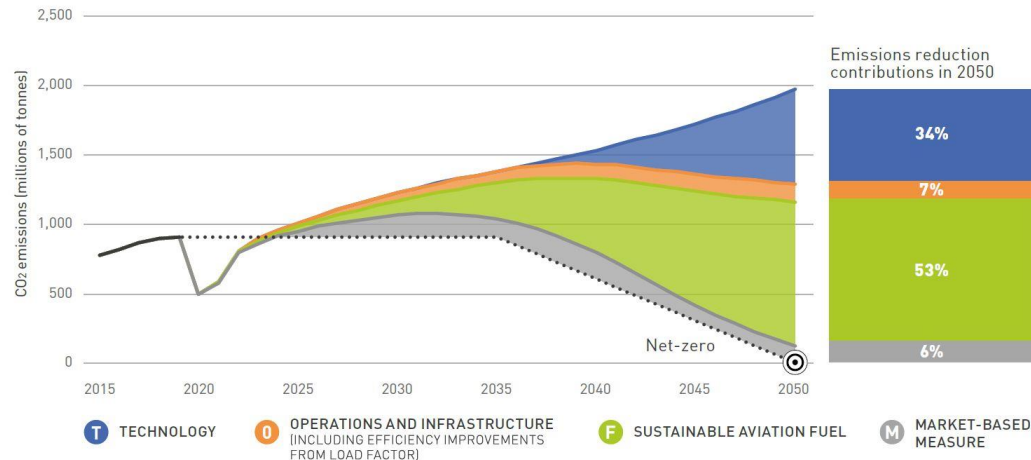
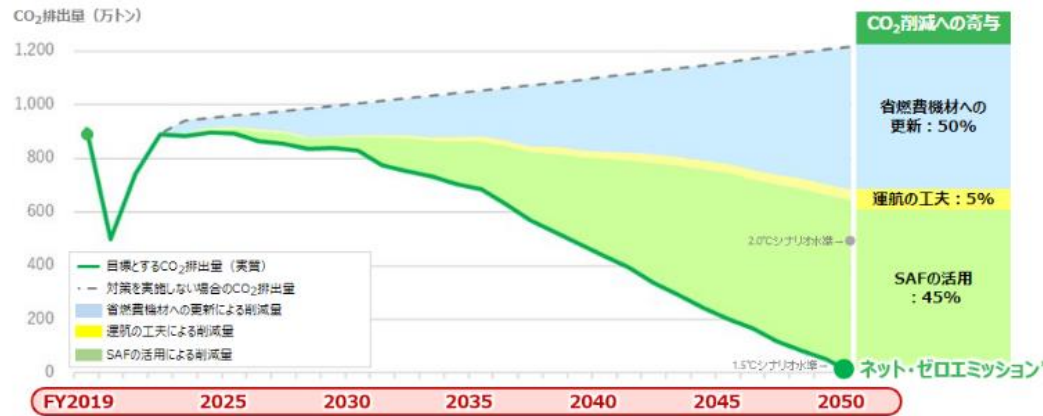
- ・ サステナビリティの実現に向けた取り組みの重要課題・年度目標の決定、進捗のモニタリング・評価
- ・ 気候変動のリスクと機会に関する対応の決定
- ・ 環境マネジメントシステムのモニタリング・評価
- ・ 人権デューデリジェンスのモニタリング・評価



日本航空株式会社 | 案件概要

科学的根拠のある目標と経路（要素3）

2025年	約50万トン規模を削減し、総排出量を2019年度未満
2030年	総排出量を2019年度の90%レベルに抑制（SAFの割合：10%）
2050年	ネット・ゼロエミッション



ポイント

- JALグループの目標は、国際民間航空機関（ICAO）や国際航空運送協会（IATA）の検討資料、航空輸送アクショングループ（ATAG）「Waypoint 2050」、国交省の「航空の脱炭素化推進に係る工程表」などのシナリオを参照し作成。
- ICAO長期目標（※）、ATAG「Waypoint 2050」、IEA「Net zero by 2050」等の総量ベースの国際的なシナリオと比較しても、JALグループの中長期目標はこれらに遜色ない水準。

（※）2022年10月7日、ICAO第41回総会にて、国際航空分野で2050年までにCO₂の排出を実質ゼロにする長期目標（LTAG）を新たに採択。また、ICAOは、LTAGの達成には、新しく革新的な航空技術の採用、航空運用の合理化、持続可能な航空燃料（SAF）の開発・増産など、複数のCO₂排出削減対策の複合効果が必要であるとしている。JALグループのトランジション戦略は上記LTAGの採択以前に策定されたものだが、同グループの目標は、LTAGに整合しており、また2050カーボンニュートラルに向けた重要施策はICAOの挙げた施策と同様である。

JALグループの
ネット・ゼロエミッション
実現に向けた
ロードマップ

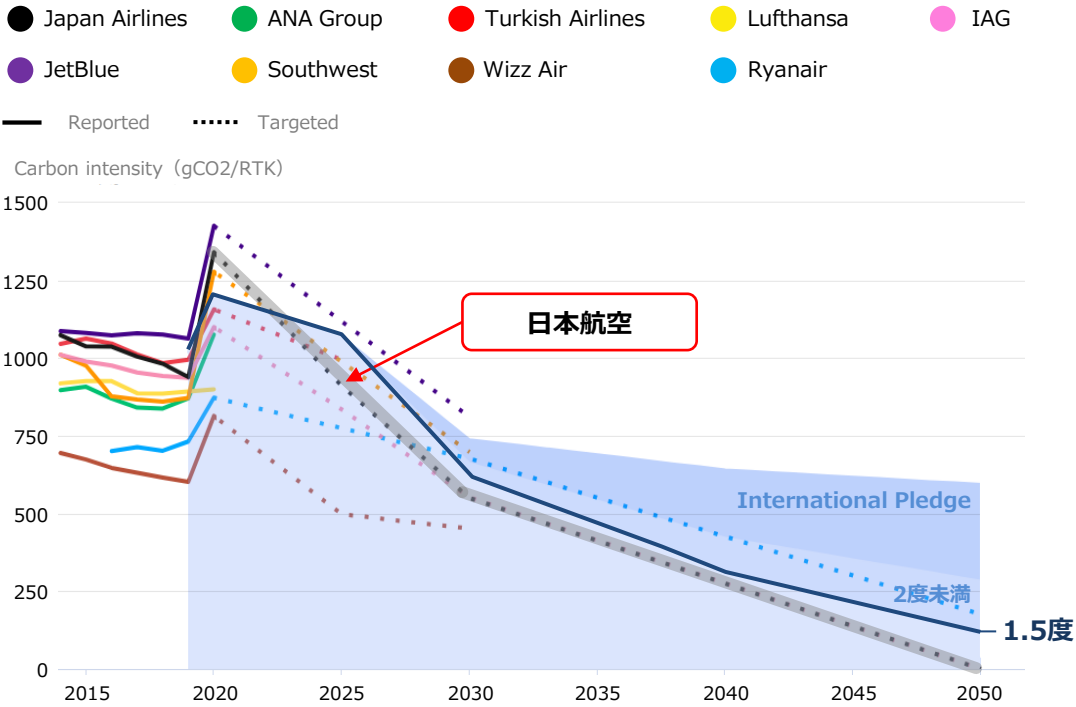
参照先ロードマップ
一例
（航空輸送
アクショングループ）

日本航空株式会社 | 案件概要

科学的根拠のある目標と経路（要素3）

TPI及び同業他社との比較

	(gCO2/RTK)	2020実績	2025目標	2030目標	2050目標
TPIベンチマーク	International Pledges	1202	1071	739	595
	Below 2℃	1202	1071	662	284
	1.5℃	1202	1071	616	108
日本企業	日本航空	1341	911※	550	0
その他TPIで 原単位目標を開 示している企業	IAG	1100	835	552	0
	Ryanair	873	775	677	176
	Wizz Air	814	498	452	
	Southwest	1278	988	698	
	JetBlue	1426	1118	811	
	Turkish Airlines	1157	995		
	Lufthansa	900			
	IndiGo	863			



※審査で用いた、2022年12月上旬時点のTPIが算出した目標値。
日本航空は、2022年12月末に2025年度原単位目標：818.7gCO2/RTKという、TPIより踏み込んだ目標を公表した。

ポイント

- TPIにおいても日本航空の目標は1.5度シナリオと整合するとされており、同業他社と比較しても野心的。

補助金審査委員会 | 結果概要

対象事例：日本航空株式会社 資金使途特定型トランジション・リンク・ローン

審査結果：承認

クライメート・イノベーション・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

- CORSIAのベースラインが変更になったことでSAFやクレジットの活用と併せて、省エネ機材導入の重要性が高まった。本案件の資金使途は重要な取組である。
- シナリオ分析がしっかりと行われており、国際的に耐えるトランジション計画を立てられており、良質な案件である。
- 事業戦略において貨物輸送の重要性が高まっている中、それらも含めて野心的な目標設定がされている。

他の要素・その他

- ローンの調達を与えるトランジション計画へのインパクトが重要であり、省エネ機材あたりの削減量が示されている。
- SAF調達の競争が激化する中、様々な調達方法を検討することが重要。

本資料は、トランジション・ファイナンスによる我が国の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も、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。