

## 日本航空株式会社（2023年トランジションボンド）

契約の種類： アニュアルレビュー

日付： 2024年5月21日

担当者：

Akshay Chandrakapure, akshay.chandrakapure@morningstar.com

Nachiket Goli, nachiket.goli@morningstar.com

本アニュアルレビューは、サステナリティクス社が英語で作成した「Annual Review (May 2024)」の参考和訳として、日本航空株式会社が翻訳したものです。  
英語版と本参考和訳との間で不一致がある場合は、英語版が優先します。

## はじめに

2023年6月、日本航空株式会社（以下、「JAL」）は、クリーン輸送に関連するプロジェクトへのファイナンスを目的とするトランジションボンドを発行しました（10年債200億円、以下「2023年トランジションボンド」）。2024年、JALは、2023年トランジションボンドを通して資金の充当を受けたプロジェクト（「選定プロジェクト」）が日本航空株式会社トランジションボンド・フレームワーク（以下、「フレームワーク」）<sup>1</sup>で設定された資金使途のクライテリアやレポーティングの指標に合致しているかについての評価を、サステナリティクスに委託しました。サステナリティクスは2022年1月にフレームワークについてセカンドパーティ・オピニオンを提供しています<sup>2</sup>。

## 評価基準

サステナリティクスは、以下の要件について、選定プロジェクトを評価しました。

- フレームワークで設定された調達資金の使途及び適格クライテリアと適合しているか
- フレームワークで設定された各資金使途カテゴリーに対する重要パフォーマンス指標（KPI）の少なくとも一つに則って報告しているか

表1：調達資金のカテゴリー、適格クライテリア及びインパクト指標

調達資金のカテゴリー	分類	適格クライテリア	インパクト指標
クリーン輸送	トランジション	「2030年までのCO <sub>2</sub> 削減の目標・取り組み」 <sup>3</sup> に掲げた、省燃費性能の高い最新鋭機材（A350・787など）への更新	年間CO <sub>2</sub> 削減量

## 発行体の責任

JALは、プロジェクトの概要説明、充当額、プロジェクトによるインパクトを含め、調達資金の充当を受けたプロジェクトの詳細に関する正確な情報及び文書を提供する責任を負います。

<sup>1</sup> 日本航空株式会社トランジションボンド・フレームワークは、こちらよりご覧いただけます：

<https://www.jal.com/ja/sustainability/transitionbond/pdf/framework.pdf>

<sup>2</sup> サステナリティクス「日本航空株式会社 セカンドパーティ・オピニオン（2022）」は、こちらよりご覧いただけます：

[https://mstar-sustops-cdn-mainwebsite-s3.s3.amazonaws.com/docs/default-source/spos/japan-airlines-co-ltd-transition-bond-second-party-opinion-\(japanese\)-revised-in-july-2023.pdf?sfvrsn=75159537\\_1](https://mstar-sustops-cdn-mainwebsite-s3.s3.amazonaws.com/docs/default-source/spos/japan-airlines-co-ltd-transition-bond-second-party-opinion-(japanese)-revised-in-july-2023.pdf?sfvrsn=75159537_1)

<sup>3</sup> JALは2030年度までに全燃料搭載量の10%をSAFに切り替えることを目標としています。さらに、JALは燃費効率向上やCO<sub>2</sub>排出削減に繋がる様々な運航方法の工夫を推進しています。

## 独立性と品質管理

ESG に関する調査・格付けを提供するプロバイダとして業界を牽引するサステナリティクスは、2023 年トランジションボンドによる調達資金の用途を検証しました。本契約の一環として、同社のフレームワークとの適合性の確認のため、JAL からの文書の収集及び確認を行いました。

サステナリティクスは、JAL から提示された情報と事実に依拠しています。JAL が不正確又は不完全なデータを提供したことにより、本文書で示した見解、調査結果、結論が正確性を欠く場合、サステナリティクスはいかなる責任も負いません。

サステナリティクスは、評価プロセスにおいて最高の品質と厳密さを確保するためにあらゆる努力をし、審査結果については社内のサステナビリティ・ボンド・レビュー委員会（Sustainability Bonds Review Committee）が監督を行いました。

## 結論

限定的保証プロセスに基づき検討した結果<sup>4</sup>、すべての重要な側面において、審査したプロジェクトが、フレームワークの資金用途クライテリア及びレポーティング指標に適合しないと判断すべき事実は認められませんでした。JAL は、サステナリティクスに対し、2023 年トランジションボンドの調達資金が 2023 年 12 月時点で全額充当されていたことを開示しました。

## 調査結果の詳細

表 2：調査結果の詳細

フレームワーク上の要件	調査手順	調査結果	特定された過失または例外
資金用途クライテリア	選定プロジェクトを対象に、フレームワークに示されている資金用途クライテリアとの適合性を検証。	審査したプロジェクトは資金用途クライテリアに適合していました。	該当なし
レポーティングクライテリア	選定プロジェクトを対象に、インパクトがフレームワークに示されている KPI と適合する形で報告されたかを検証。	審査したプロジェクトにおいて、各資金用途カテゴリーの KPI の少なくとも一つに則って報告されていました。	該当なし

<sup>4</sup> サステナリティクスの限定保証プロセスには、正確な情報を提供する責任のある、発行体から提供されたプロジェクトの詳細に関する文書の調査が含まれます。これにはプロジェクトの説明、充当額、報告されたインパクトなどを含む場合があります。サステナリティクスはプロジェクトの現地調査は実施していません。

## 参考資料

2023年6月、JALは2023年トランジションボンドを発行して198億円<sup>5</sup>を調達しました。以下の選定プロジェクトに調達資金の全額を充当しました。

表3：2023年トランジションボンドの充当状況と報告されたインパクト<sup>6</sup>

調達資金の 用途の カテゴリー	プロジェクト概要	環境インパクト (想定) <sup>7</sup>	調達資金の 充当額 (億円)
クリーン輸送	省燃費性能の高い最新鋭機材への更新 (エアバス A350: 16機)	年間 CO <sub>2</sub> 削減量： 7.2万トン	198
調達資金の充当額合計（億円）：			198

<sup>5</sup> トランジションボンド発行額 200 億円から発行費用を除いた金額

<sup>6</sup> JALによるインパクトレポートは、こちらよりご覧頂けます：[https://www.jal.com/ja/sustainability/esg-finance/transitionbond/index\\_2nd.html](https://www.jal.com/ja/sustainability/esg-finance/transitionbond/index_2nd.html)

<sup>7</sup> レポート期間は2023年6月から2023年12月の6か月間。CO<sub>2</sub>削減量は、16機分の機材について、従来機比16%の削減分となっています。