

日本航空株式会社

トランジション・ローンおよび
トランジション・リンク・ローン・
フレームワーク

**JAL TRANSITION LOAN & TRANSITION LINKED LOAN
FRAMEWORK**





目次

1. はじめに	3
1.1 会社概要	3
1.2 本フレームワークが参照する原則およびガイドライン	4
1.3 トランジション・ローンまたはトランジション・リンク・ローンの実行意義	5
2. 当社のサステナビリティ方針と中長期経営ビジョン	5
2.1 企業理念	5
2.2 JAL Vision 2030	5
2.3 サステナビリティマネジメント	6
2.4 環境マネジメント	10
2.5 外部イニシアティブへの参加	13
3. LMA「サステナビリティ・リンク・ローン原則」に示された 5 つの要素への適合（トランジション・リンク・ローンを組成する場合）	14
3.1 KPI の選定	14
3.2 SPTs の測定	14
3.3 ローンの特徴	14
3.4 レポーティング	15
3.5 検証	15
4. LMA「グリーンローン原則」に示された 4 つの要素への適合（トランジション・ローンおよび調達資金の用途を限定するトランジション・リンク・ローンを組成する場合）	15
4.1 調達資金の用途	15
4.2 プロジェクトの評価と選定のプロセス	15
4.3 調達資金の管理	16
4.4 レポーティング	16
4.5 外部レビュー	16

日本航空株式会社 トランジション・ローンおよびトランジション・リンク・ローン・フレームワーク

1. はじめに

日本航空株式会社(以下、「当社」)は、JAL Vision 2030 で掲げる ESG 経営の推進と 2050 年の CO₂排出ゼロへ向けた取り組みの加速を目指し、トランジション・ローンおよびトランジション・リンク・ローン・フレームワーク(以下、「本フレームワーク」)を策定しました。当社は本フレームワークに基づいたトランジション・ローンまたはトランジション・リンク・ローンを通じて、投資家および幅広い市場関係者の皆さまに、当社の長期ビジョンの実現へ向けた取り組みを示し、推進していきます。

1.1 会社概要

当社は 1951 年に設立されました。当社グループは、当社、子会社 142 社および関連会社 54 社(2022 年 11 月 30 日現在)により構成され、「航空運送事業」および「その他」を営んでおります。事業内容の詳細は、以下のとおりです。

【事業概要】

航空運送事業	
航空運送事業	フルサービスキャリア領域は、当社、子会社の日本トランスオーシャン航空株式会社、日本エアコミューター株式会社、株式会社ジェイエア、株式会社北海道エアシステム、琉球エアコミューター株式会社が行っております。ローコストキャリア(LCC)領域は、子会社の株式会社ZIPAIR Tokyo、スプリング・ジャパン株式会社および関連会社であるジェットスター・ジャパン株式会社が行っております。
空港旅客サービス	航空旅客の搭乗手続きおよび案内業務に加えて、運航補助業務、搭載コントロール業務を株式会社JALスカイ等の子会社が行っております。
グランドハンドリング	手荷物および貨物の搭載、航空機の誘導、客室や機体外部のクリーニング等、空港内地上サービス業務を株式会社JALグランドサービス等の子会社が行っております。
整備	航空機、エンジンおよび航空部品の整備等を株式会社JALエンジニアリング等の子会社が行っております。
貨物	貨物・郵便の取扱い業務、上屋(貨物取扱施設)業務等を株式会社JALカーゴサービス等の子会社および関連会社が行っております。
旅客販売	JALグループおよび提携航空会社の航空券販売等を株式会社ジャルセールス等の子会社が行っております。

マイレージ	マイレージプログラムの運営等を子会社の株式会社JALマイレージバンクが行っております。
空港周辺事業他	機内食調製等をジャルロイヤルケータリング株式会社等の子会社および関連会社が行っております。
その他	
その他	マイル・ライフ・インフラ領域として、卸売業、航空運送を利用した旅行の企画販売、手荷物宅配、システム開発・運用、クレジットカード事業等を株式会社JALUX、株式会社ジャルパック、株式会社JALインフォテック、株式会社ジャルカード等の子会社111社および関連会社50社、合計161社が行っております。

1.2 本フレームワークが参照する原則およびガイドライン

本フレームワークでは以下の原則およびガイドライン等において推奨される主要な要素への対応を示しています。

なお、当社は本フレームワークを活用してトランジション・ローン（調達資金の用途限定）、トランジション・リンク・ローン（調達資金の用途を限定するもの、および限定しないもの）の借入を検討しているため、グリーンローン原則とも整合性をもたせています。

ICMA 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 2020¹

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）²

LMA サステナビリティ・リンク・ローン原則 2021³

環境省グリーンローンおよびサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2022年版⁴

LMA グリーンローン原則 2021⁵

<クライメート・トランジション・ファイナンスの4要素との整合性>

クライメート・トランジション・ファイナンスの4要素	該当セクション
1. 発行体のクライメート・トランジション戦略とガバナンス	2.1、2.2、2.3、2.4、2.5
2. ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ	2.2、2.3、2.4
3. 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略	2.4 2.5
4. 実行の透明性	2.2

¹ <https://www.icmagroup.org/assets/documents/Regulatory/Green-Bonds/Climate-Transition-Finance-Handbook-December-2020-091220.pdf>

² <https://www.meti.go.jp/press/2021/05/20210507001/20210507001-1.pdf>

³ <https://www.lsta.org/content/sustainability-linked-loan-principles-sllp/>

⁴ <https://www.env.go.jp/content/000062495.pdf>

⁵ https://www.lma.eu.com/application/files/9716/1304/3740/Green_Loan_Principles_Feb2021_V04.pdf

＜サステナビリティ・リンク・ローンの 5 要素との整合性＞

後述「3. LMA「サステナビリティ・リンク・ローン原則」に示された 5 つの要素」に記載しています。

＜グリーンローンの 4 要素との整合性＞

後述「4. LMA「グリーンローン原則」に示された 4 つの要素」に記載しています。

なお、本フレームワークは、独立した外部機関である株式会社日本格付研究所より、上記原則およびガイドライン等との適合性に関する第三者意見を取得しております。

1.3 トランジション・ローンまたはトランジション・リンク・ローンの実行意義

JAL グループは、重点領域として環境に関する事項を定め、環境方針と行動計画のもと、全社一丸となって取り組みを進めております。「JAL Vision 2030」で定めた ESG 戦略の着実な遂行は、日本政府の 2050 年カーボンニュートラル宣言に合致するものと考えており、またトランジション・ローンおよびトランジション・リンク・ローンを 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みのための資金調達と位置づけ、ステークホルダーの皆さまに対して、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、JAL グループ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。

2. 当社のサステナビリティ方針と中長期経営ビジョン

2.1 企業理念

- JAL グループは、全社員の物心両面の幸福を追求し、
- 一、お客さまに最高のサービスを提供します。
 - 一、企業価値を高め、社会の進歩発展に貢献します。

2.2 JAL Vision 2030

JAL グループは、足許のコロナ禍を乗り越えるとともに、今後のあるべき姿を示した「JAL Vision 2030」の実現に向けて、新たな中期経営計画を策定しました。大きく時代が動き価値観が変わるなか、「安全・安心」と「サステナビリティ」を未来への成長エンジンとして、全社員で目指す将来像を思い描き、一丸となって進んでまいります。



2.3 サステナビリティマネジメント

【ESG 戦略】

加速するグローバル化、ESG/SDGs へのかつてないほどの関心の高まりなど、今世界は経済活動そのものが外部環境に影響される変化の時代を迎えています。これまで JAL グループは、事業活動を通じて社会課題の解決に取り組み、SDGs の達成 を目指してきましたが、中期経営計画を修正したローリングプラン 2022 では、ESG 戦略を中長期の成長戦略と位置づけました。今後 ESG の視点で、商品サービスやビジネスモデルを大きく転換していきます。JAL グループの ESG 戦略は、「社会課題を解決し、サステナブルな人流・商流・物流を創出する」ことにあります。航空会社の強みを活かして、多くの人々やさまざまな物が自由に行き交う、心はずむ社会・未来を実現することを存在意義として、持続的に需要を生み出していきます。

そのために、「地球環境を守り、安全・安心を徹底的に追及すること」「社会インフラとしての使命を持続的に果たしていくこと」そして、「豊かな人生・生活を皆さまにお届けすること」の 3 点を挙げて、重点的に取り組んでまいります。



【サステナビリティに関する主な取り組み項目と中期目標】

JAL グループが取り組む 4 つの領域・22 の課題それぞれに中期目標を設定し、事業活動を通じて持続可能な社会の実現を目指し、SDGs の達成に向けた ESG 経営を推進していきます。

		22の課題	主な取り組み項目	成果指標
E	環境	気候変動への対応 P.70-78	CO ₂ 総排出量の削減 経営目標 重点課題	スコープ1 [航空] 排出量
				有償トンキロ(RTK)当たりのCO ₂ 排出量
				スコープ2 [地上施設] 排出量
				省燃費機材の割合
				全燃料に占めるSAFの搭載割合
				JAL Green Operations (運航の工夫によるCO ₂ 削減) 推進による削減量
		限られた資源の有効利用 P.79-80	プラスチックの削減 経営目標 重点課題	JALカーボン・オフセット サイト訪問者数
				客室とラウンジにおける自社規格品の「新規石油由来」使い捨てプラスチック削減率
				空港・貨物における使い捨てプラスチックの環境配慮素材利用率
				国際線機内食事前キャンセルサービスの展開路線数
		環境汚染の予防P.81	機内食廃棄量の削減 重点課題	調理残渣のリサイクル率
				紙の削減
S	人	騒音の低減 P.81	産業廃棄物の削減	貨物上屋内ペーパーレス化
		生物多様性の保全 P.81-82	低騒音機材での運航	最終処分率
				ICAO Chapter 4 基準相当機材率
		D&I推進 P.89-90	野生生物の違法取引の防止 経営目標 重点課題	違法な野生生物の輸送回数
				森林資源に配慮された国際的な認証紙を利用している機内アイテム数の割合
				人権デューデリジェンスの実施
				人権デューデリジェンス対応実施率
		人権の尊重 P.83-86	社員研修の充実	一人当たりの研修時間数
				一人当たりの研修費用※3
		人財育成 P.87-88	社員満足度の向上	満足度の高い社員の割合
		D&I推進 P.89-90	多様な人財の活躍推進 経営目標 重点課題	障がい者雇用率※1
				女性管理職比率
				育児休職制度利用者※2
				介護休職制度利用人数※2

※1 日本航空株式会社と特例子会社株式会社 JAL サンライトの合算値

※2 日本航空株式会社のみ

※3 社外研修が対象

22の課題		主な取り組み項目	成果指標
S 人	ワークスタイル変革 P.91	労働生産性の向上	総実労働時間数※2
			有給休暇取得率※2
			時間外・休日労働の月間平均時間数※2
		多様な働き方の推進	テレワーク実施延べ人数※2
			ワーケーション・フリージャー制度 利用件数※2
	ウェルネス推進 P.91-92	健康診断受診率の向上	社員の受診率
			家族の受診率※2
		婦人科検診受診率の向上	乳がん検査受診率(家族などを含む)※2 子宮がん検査受診率(家族などを含む)※2
	アクセシビリティの 向上 P.93	移動にバリアを感じている お客さまの搭乗促進 重点課題	左記のお客さまの搭乗率 金属探知機に反応しない 木製車いすの数
	感染症拡大の防止 P.94	医薬品輸送の充実 重点課題	輸送重量

22の課題		主な取り組み項目	成果指標
S 地域社会	路線ネットワーク 拡充 P.95	離島路線をはじめとした地域路線ネットワークの維持・発展	国内線乗り入れ地点数 (含むコードシェア)
		受託受注拡大による 提供サービス拡大	旅客便・貨物便における外航受託便 数
	インバウンド誘致 P.95	訪日外国人の国内線の利用促進	利用人数
	地域活性化 P.96	国内の旅客・貨物輸送量の増加 経営目標 重点課題	増加率(旅客) 増加率(貨物)
		地域に行く仕組みづくりによる 関係人口の拡大	地域の自然環境保全ならびに 地域への旅客に資する施策
	移動・生活の 利便性向上 P.97	ドローン物流・空飛ぶクルマ エアタクシーの事業化	事業化の実現
	被災地への復興支援 P.97	災害支援	チャリティマイル寄付金額
	社会貢献活動 P.98	ボランティア参加の促進	参加人数 合計時間
		「子どもの夢応援プロジェクト」	寄付マイル数
		次世代の育成	空育®の参加人数※4

※2 日本航空株式会社のみ

※3 社外研修が対象

※4 空の素晴らしさに触れることで、自分の未来や日本・世界、そして地球の未来を考える機会を提供する目的の活動

22の課題		主な取り組み項目	成果指標
G ガバナンス	強固なリスクマネジメント(BCM※6の強化) P99-100	BCP※7の実効性向上	BCPに基づく演習の実施回数
	公正な事業行動の推進 (コンプライアンス) P.101-102	コーポレートガバナンス・コードへの適合 重点課題	適合率
		取締役会の機能向上	社外取締役比率 取締役および監査役の 取締役会出席率
		情報漏えいの防止	インシデント発生数
		汚職贈収賄の防止	発生件数
	情報開示 P.102	Webサイトサステナビリティ ページの情報発信強化	閲覧数
	責任ある調達活動 の推進 P103-104	サプライチェーンマネジメント 重点課題	主要サプライヤーの健全性確認率 全ケータラー工場・機用品庫の管理 定期航空保安監査回数

※5 情報漏えいインシデントで当局に報告した件数

※6 Business Continuity Management(事業継続マネジメント)

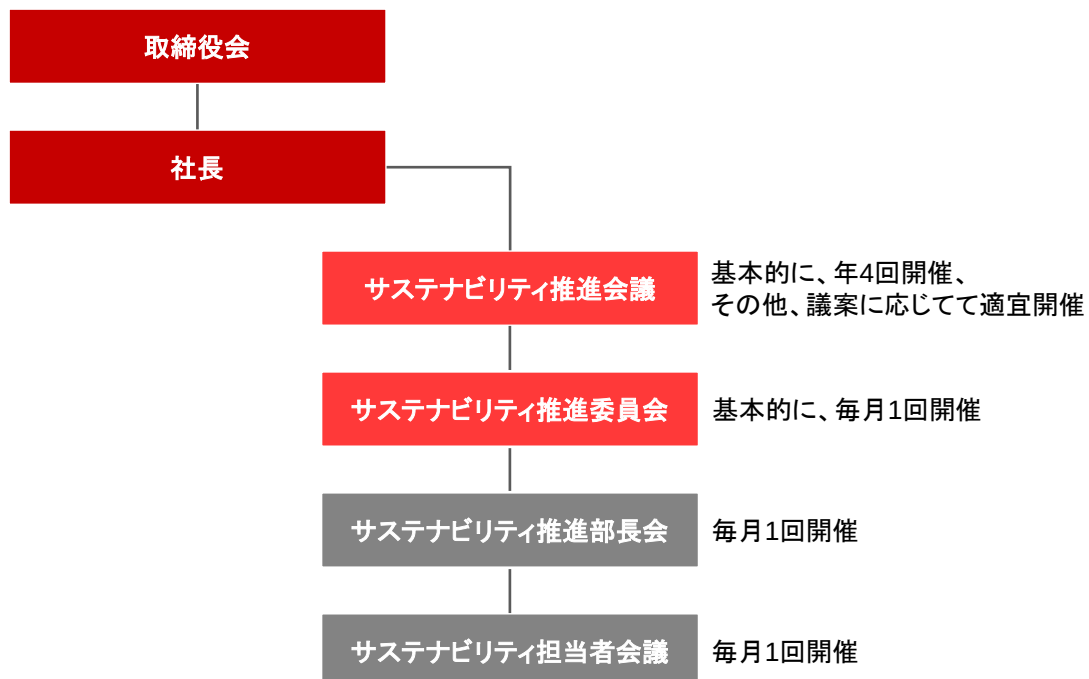
※7 Business Continuity Plan(事業継続計画)

【推進体制】

総務本部長が委員長を務める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っています。2021年に新設した、社長を議長とするサステナビリティ推進会議では、以下を主な議題とし、マネジメントレビューを行い、ESG経営を推進しています。

また、同会議の議題については、取締役会において報告・討議を行っており、今後もESG推進に関わる重要事項について取締役会に諮り、企業価値向上を追求していきます。

- 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



2.4 環境マネジメント

JAL グループは環境課題解決のための重要項目を特定し、それを基に「環境方針」をまとめています。

【JAL グループ環境方針】

JAL グループは、行動規範「社会への約束」にて掲げた「豊かな地球を次世代へ」を実現するため、本方針の下、推進体制を構築し、社会の一員として環境の保全に取り組むとともに、それを妨げる事象の未然防止に努めます。また、お客さま、ビジネスパートナー、サプライヤー、投資先など幅広い層との連携・協力関係を構築し、環境保全に努めます。

- JAL グループ行動規範「社会への約束」豊かな地球を次世代へ
 1. JAL グループは、航空運送事業が環境に大きな影響を与えているという事実と真摯に向き合い、この豊かな地球を次世代に引き継ぐ責任を果たすために、社員一人ひとりの意識を啓発し、あらゆる場面で環境の保全に取り組みます。
- 法令の遵守
 2. JAL グループは、環境に関する法令や条例、国際条約等の規範、業界・自社の基準を遵守します。
- 環境負荷低減
 3. JAL グループは、環境マネジメントシステムを構築し、以下の取り組みを確実に実行することで環境の負荷を低減していきます。
 - (1) 気候変動への対応

脱炭素社会の実現に向けて

 - ① 航空機からの CO₂排出量を削減します。

- ② 地上施設、地上車両等からの CO₂排出量を削減します。
- (2) 限られた資源の有効利用
循環型社会の実現に向けて
4R(Refuse/Reduce/Reuse/Recycle)の考えを徹底し、食品廃棄やプラスチック製品利用の削減等、事業のあらゆる場面で資源を有効に利用します。
- (3) 環境汚染の予防
 - ① 廃棄物を削減し、環境汚染を予防します。
 - ② 有害化学物質等を適切に管理し、環境汚染を予防します。
- (4) 騒音の低減
 - ① 低騒音機材への更新を進めます。
 - ② 騒音軽減運航方式を積極的に検討、導入します。
- (5) 生物多様性の保全
 - ① 生物多様性の保全にむけ、航空運送事業に携わるものとしての責任を果たします。
 - ② 事業活動による環境負荷を抑制し、生態系への影響を最小にします。
- 環境技術の追求
- 4. JAL グループは、環境の課題解決に向け、ステークホルダーとの連携を通じて、バイオジェット燃料の製造開発の促進等、環境に配慮した技術を追求します。
- 意識啓発
- 5. JAL グループは、環境への意識を啓発し向上することを目的として、すべての役員・社員に対して適切な教育・研修を行います。また、社会に向けた啓発活動を積極的に推進します。
- 情報開示
- 6. JAL グループは、自社の環境負荷や取組状況を誠実かつ積極的に開示し、ステークホルダーと対話します。
- 継続的改善
- 7. JAL グループは、自らの事業が環境に与える影響と環境保全の取り組みの成果を定期的に評価し、取り組みに反映することで継続的な改善に努めます。

【2050 年のネット・ゼロエミッションに向けたシナリオ】

気候変動への対応を加速させることを本中期経営計画に織り込みました。航空機から排出する CO₂の削減については ICAO(国際民間航空機関)や IATA(国際航空運送協会)での最新の検討資料や ATAG(Air Transport Action Group)の「Waypoint 2050」などの最新のシナリオを参照しつつ、2050 年までの CO₂削減のシナリオを検討し、今後の課題と打ち手について議論を進めています。

総需要に基づく RTK(有償トン・キロ)の伸びを国際線・国内線それぞれに設定して、2050 年までの CO₂総排出量を算出し、以下の 3 点を反映しました。

①省燃費機材への更新

2050 年までの総需要予測に基づき、長期の機材計画を策定し、機材更新による CO₂削減効果を反映

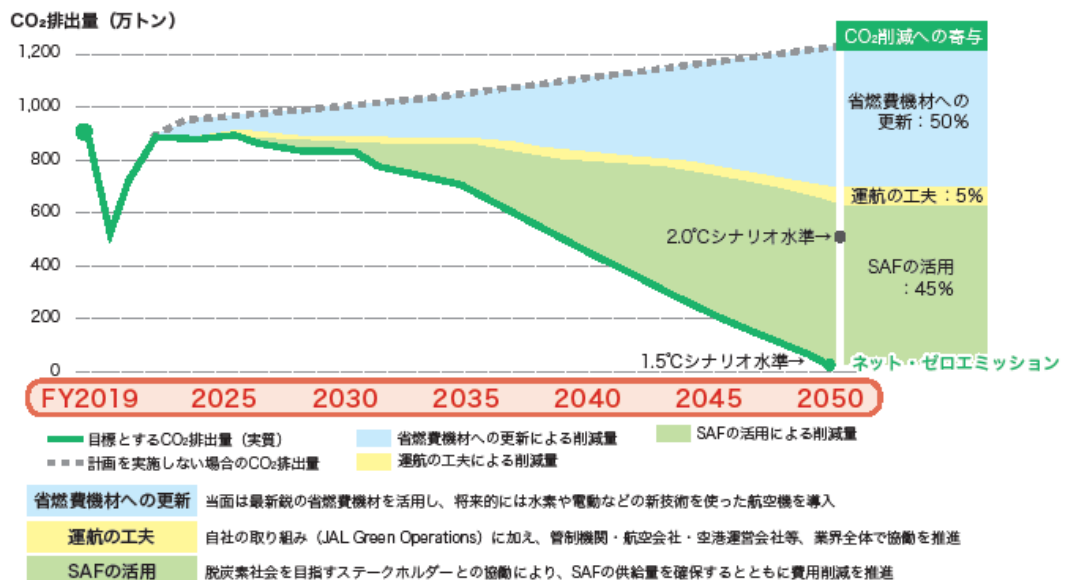
②運航の工夫

CO₂削減に向けた社内外の様々な施策の積み上げを燃費向上効果としてシナリオへ反映

③SAF の活用

省燃費機材への更新と運航の工夫により CO₂削減をしたうえで、残りの CO₂排出分は SAF(Sustainable aviation fuel: 代替航空燃料)の活用で削減する前提

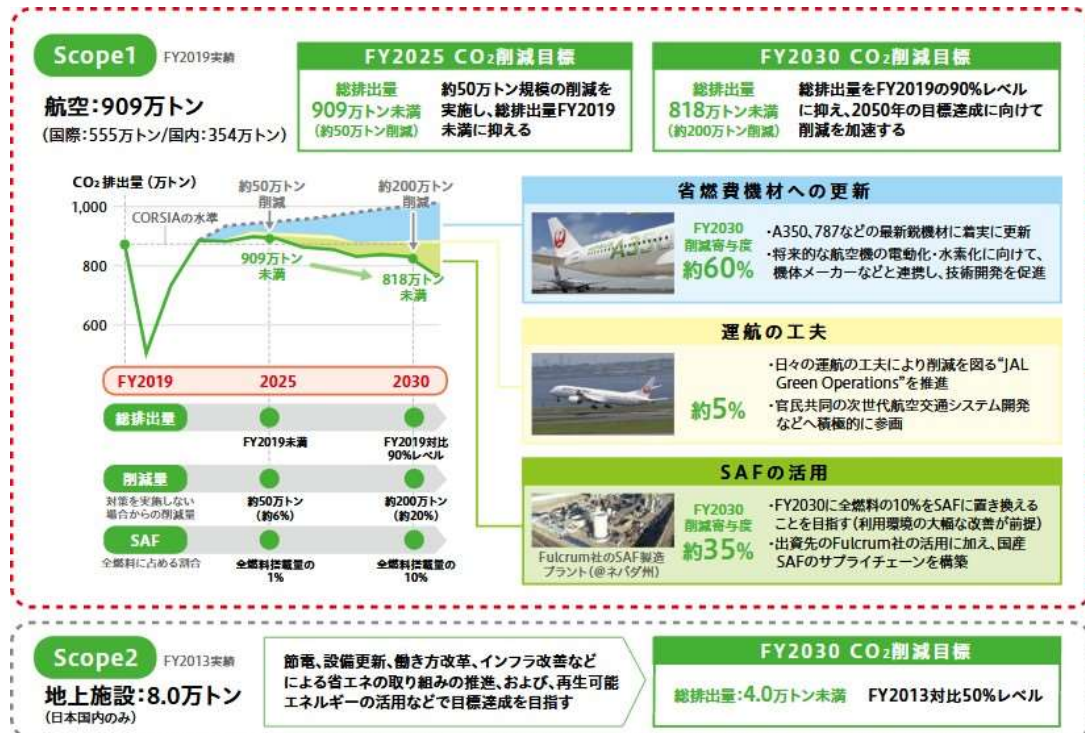
■JALグループのネット・ゼロエミッション実現に向けたロードマップ



【2030 年までの CO₂削減の目標・取り組み】

JAL グループの 2030 年の目標(2019 年対比で総排出量を 10%削減)は、世界のエアラインのなかで最も野心的な目標の一つです。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、目標の達成に挑戦します。

なお SAF については、海外での SAF の製造・流通の動きが加速していますが、日本国内でも、政府の「グリーン成長戦略」のなかで、SAF の製造・流通に向けた 2030 年までの具体的な道筋が示されました。JAL グループは、2030 年に全搭載量の 10% を SAF に置き換えるという野心的な目標を掲げ、官民で連携し、国内外のステークホルダーと協働して SAF の商業化に取り組んでいきます。



2.5 外部イニシアティブへの参加

● 国連グローバル・コンパクトへの参加

JAL グループは、2004 年 12 月よりグローバル・コンパクトに参加し、お客さま、文化、そしてところを結ぶ企業活動を通じて、グローバル・コンパクトの 10 原則を確実に実践し、日本と世界の平和と繁栄に貢献しています。

● 持続可能な開発目標(SDGs)への貢献

JAL グループは、SDGs の目標達成と持続可能な社会の実現に向け、事業を通じて社会の課題解決に取り組んでいます。

● 気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)

JAL グループは、社会の持続可能性にとって、気候変動への対応が特に重要な課題であると認識しています。2021 年 2 月に、金融安定理事会(FSB)「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」の提言に賛同を表明し、2021 年 8 月に TCFD の提言に沿って気候変動関連の情報を開示しました。今後も関連する情報を適宜開示します。

3. LMA「サステナビリティ・リンク・ローン原則」に示された 5 つの要素への適合(トランジション・リンク・ローンを組成する場合)

LMA「サステナビリティ・リンク・ローン原則」を構成する核となる 5 つの要素(1. KPI の選定／2. SPTs の測定／3. ローンの特性／4. レポーティング／5. 検証)への対応は以下の通りです。

3.1 KPI の選定

本フレームワークに基づき借入するトランジション・リンク・ローンでは、以下の KPI を使用します。当該 KPI は、JAL グループの ESG 戦略に資するものです。

KPI: 温室効果ガス排出総量(直接排出、Scope1)

<当 KPI の実績(過去 3 年分)>

	2019 年度	2020 年度	2021 年度
温室効果ガス排出総量(直接排出、Scope1)	909 万トン	439 万トン	618 万トン

3.2 SPTs の測定

本フレームワークに基づき組成するトランジション・リンク・ローンにおいては、以下の 2 つの SPTs を使用します。

SPT1: 2025 年度に温室効果ガス総排出量(直接排出、Scope1)を 2019 年度比維持(909 万トン未満)

SPT2: 2030 年度に温室効果ガス総排出量(直接排出、Scope1)を 2019 年度比 90% 未満(818 万トン未満)

3.3 ローンの特性

ローンの特性は、SPTs の達成状況により変動します。変動内容については、本フレームワークに基づくトランジション・リンク・ローンの契約書等(以下、「ローン契約書等」)において具体的に特定します。

SPTs 達成状況の判定日は、2026 年および／または 2031 年とし、具体的なタイミングはローン契約書等により規定します。SPTs 判定日に SPTs を充足している場合、SPTs 判定日またはそれ以降のいずれかの日を開始日とする各利息計算期間において、各 SPTs の充足要件に応じた指定の金利優遇措置を適用します。適用条件は SPTs の判定結果と連動し、当社の経済的インセンティブとして機能します。

なお、何らかの事態が生じ、判定日に SPTs の達成状況の確認ができない場合には、SPTs 未達成として対応します。また、本フレームワーク策定時点で予見し得ない、本フレームワークに重要な影響を与える可能性のある状況(M&A、各国規制の変更または異常事象等)が発生し、KPI の測定方法、SPTs の設定、前提条件や KPI の対象範囲等を変更する必要性が生じた場合、当社は適時に変更事由や再計算方法を含む変更内容を開示する予定です。

3.4 レポーティング

当社は、以下の項目についてレポーティングを実施します。レポーティング対象期間は、レポーティング日の属する会計年度の前会計期間です。レポーティング内容は、当社ウェブサイト上に公表します。

No.	レポーティング内容	レポーティング時期
①	KPI のレポーティング対象期間における実績値	トランジション・リンク・ローン実行の翌年度を初回とし、最終判定日まで年次
②	SPTs のレポーティング対象期間における達成状況	
③	KPI・SPTs に関連する、発行体の最新のサステナビリティ戦略に関する情報	

3.5 検証

当社は、最終判定日が到来する年次まで、独立した第三者である一般財団法人日本海事協会より KPI の数値について検証を受ける予定です。

検証結果は、当社ウェブサイト上にて開示します。

4. LMA「グリーンローン原則」に示された 4 つの要素への適合(トランジション・ローンおよび調達資金の用途を限定するトランジション・リンク・ローンを組成する場合)

LMA「グリーンローン原則」を構成する核となる 4 つの要素(1. 調達資金の用途／2. 事業の評価と選定のプロセス／3. 調達資金の管理／4. レポーティング)への対応は以下の通りです。

4.1 調達資金の用途

適格クライテリア

調達資金の用途を限定するトランジション・リンク・ローンまたはトランジション・ローンで調達された資金は、以下の適格クライテリアを満たすプロジェクト(適格プロジェクト)に関連する新規投資および既存投資のリファイナンスへ充当します。なお、既存投資へ充当する場合は、調達資金の用途を限定するトランジション・リンク・ローンまたはトランジション・ローン実行から 3 年以内に実施した支出に限ります。

プロジェクトカテゴリ	適格クライテリア	SDGsとの整合性
省燃費機材への更新 グリーンローン原則: クリーン輸送 (環境目的: 気候変動の緩和)	「2030年までのCO ₂ 削減の目標・取り組み」に掲げた、省燃費性能の高い最新鋭機材(A350・787)への更新	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

4.2 プロジェクトの評価と選定のプロセス

当社財務部が関連する事業部門と協議を行い、適格プロジェクトを選定します。調達資金の用途を限定するトランジション・リンク・ローンまたはトランジション・ローン組成に際し選定された

適格プロジェクトについては、財務・経理本部長が決定します。

事業の適格性の評価については、適格クライテリアを踏まえ、総合的に分析・検討しています。また、事業の運営・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ます。

4.3 調達資金の管理

当社では調達資金の用途を限定するトランジション・リンク・ローンまたはトランジション・ローンによる調達資金について、全額が充当されるまで年次で、当社財務部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。調達資金の用途を限定するトランジション・リンク・ローンまたはトランジション・ローンの調達資金相当額の全額が充当されるまでの間は、現金または現金同等物にて管理されます。

4.4 レポーティング

● 資金充当状況レポーティング

当社は、適格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、プロジェクトカテゴリ単位での調達資金の充当額、調達資金の未充当額およ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。

● インパクト・レポーティング

当社は、調達資金の用途を限定するトランジション・リンク・ローンまたはトランジション・ローンの調達資金が充当されるまでの間、以下の指標およ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にてレポーティングします。

プロジェクトカテゴリ	レポーティング事項
省燃費機材への更新	年間CO ₂ 削減量

4.5 外部レビュー

● セカンドパーティ・オピニオン

当社は、独立した外部機関である株式会社日本格付研究所により、ICMA 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、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方針（2021 年 5 月）、LMA サステナビリティ・リンク・ローン原則 2021、環境省グリーンローンおよびサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2022 年版、LMA グリーンローン原則 2021 との適合性に対するセカンドパーティ・オピニオンを取得しております。

以上