

【表紙】

【提出書類】	訂正発行登録書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2023年 6 月 5 日
【会社名】	日本航空株式会社
【英訳名】	Japan Airlines Co., Ltd.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長執行役員 赤坂 祐二
【本店の所在の場所】	東京都品川区東品川二丁目 4 番11号
【電話番号】	03 (5460) 3121 (代表)
【事務連絡者氏名】	財務部長 西澤 修英
【最寄りの連絡場所】	東京都品川区東品川二丁目 4 番11号
【電話番号】	03 (5460) 3121 (代表)
【事務連絡者氏名】	財務部長 西澤 修英
【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】	社債
【発行登録書の提出日】	2021年 6 月21日
【発行登録書の効力発生日】	2021年 6 月29日
【発行登録書の有効期限】	2023年 6 月28日
【発行登録番号】	3 - 関東 1
【発行予定額又は発行残高の上限】	発行予定額 300,000百万円
【発行可能額】	140,000百万円 (140,000百万円) (注) 発行可能額は、券面総額または振替社債の総額の合計額 (下段 () 書きは、発行価額の総額の合計額) に基づ き算出しております。
【効力停止期間】	この訂正発行登録書の提出による発行登録の効力停止期間は、 2023年 6 月 5 日 (提出日) です。
【提出理由】	2021年 6 月21日に提出した発行登録書の「第一部 証券情報」の うち、「第 1 募集要項」の記載について訂正を必要とするため 及び「募集又は売出しに関する特別記載事項」を追加するため、 本訂正発行登録書を提出します。
【縦覧に供する場所】	株式会社東京証券取引所 (東京都中央区日本橋兜町 2 番 1 号)

【訂正内容】

第一部【証券情報】

第1【募集要項】

1【新規発行社債】

(訂正前)

未定

(訂正後)

本発行登録の発行予定額のうち、金(未定)円を社債総額とする日本航空株式会社第(未定)回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(トランジションボンド)(以下「本社債」という。)を、下記の概要にて募集する予定です。

各社債の金額：1億円

発行価格：各社債の金額100円につき金100円

2【社債の引受け及び社債管理の委託】

(訂正前)

未定

(訂正後)

社債の引受け

本社債を取得させる際の引受金融商品取引業者は、次の者を予定しています。

引受人の氏名又は名称	住所
大和証券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目9番1号
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号
みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号
BofA証券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目4番1号
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号

3【新規発行による手取金の使途】

(1)【新規発行による手取金の額】

(訂正前)

未定

(訂正後)

本社債の払込金額の総額(未定)円(発行諸費用の概算額は未定)

(2)【手取金の使途】

(訂正前)

設備投資資金、借入金返済資金、投融資資金、社債償還資金及び運転資金等に充当する予定です。

(訂正後)

設備投資資金、借入金返済資金、投融資資金、社債償還資金及び運転資金等に充当する予定です。

なお、本社債の手取金は、当社が策定したトランジションボンド・フレームワークにおける適格クライテリア(別記「募集又は売出しに関する特別記載事項」に記載します。)を満たすプロジェクトである省燃費性能の高い最新鋭機材(エアバスA350型・ボーイング787型など)への更新に関連する新規投資及び既存投資のリファイナンスに充当する予定です。

「第一部 証券情報 第2 売出要項」の次に以下の内容を追加します。

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

<日本航空株式会社第(未定)回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(トランジションボンド)に関する情報>
当社は、トランジションボンド発行のために、2021年11月に、以下の通りトランジションボンド・フレームワーク(以下「本フレームワーク」という。)を策定しました。

当社は、第三者評価機関であるサステナリティクスより、本フレームワークが国際資本市場協会(以下「ICMA」という。)の「グリーンボンド原則2021(注1)」、環境省の「グリーンボンドガイドライン2020年版(注2)」、ICMAの「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(注3)」及び金融庁・経済産業省・環境省の「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月版)(注4)」に適合している旨のセカンドパーティ・オピニオンを取得しております。

(注1) 「グリーンボンド原則2021」とは、ICMAが事務局機能を担う民間団体であるグリーン・ソーシャルボンド原則執行委員会により策定されているグリーンボンドの発行に係るガイドラインをいい、以下「グリーンボンド原則」といいます。

(注2) 「グリーンボンドガイドライン2020年版」とは、グリーンボンド原則との整合性に配慮しつつ、市場関係者の実務担当者がグリーンボンドに関する具体的対応を検討する際に参考とし得る、具体的対応の例や我が国の特性に即した解釈を示すことで、グリーンボンドを国内でさらに普及させることを目的に、環境省が2017年3月に策定・公表し、2020年3月に改訂したガイドラインをいいます。

(注3) 「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」とは、ICMAが事務局機能を担う民間団体であるグリーン・ソーシャルボンド原則執行委員会主導の下策定されたトランジション・ファイナンスに係るハンドブックをいい、以下「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」といいます。

(注4) 「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月版)」とは、クライメート・トランジションファイナンス・ハンドブックとの整合性に配慮しつつ、特にCO2排出削減が困難なセクターにおけるトランジションへの資金調達手段として、その地位を確立し、より多くの資金の導入による我が国の2050年カーボンニュートラルの実現とパリ協定の実現に貢献することを目的に、金融庁・経済産業省・環境省が2021年5月に公表した基本指針をいいます。

1. JALグループのESG戦略とトランジションボンド発行の意義

1.1 サステナビリティマネジメント

当社グループは、事業を通じて社会の課題解決に取り組み、持続可能な社会の実現に貢献することを目指しています。

「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。」という企業理念のもと、経済的価値(事業利益)と社会的価値(社会の課題解決への貢献)の最大化を目指します。環境変化に柔軟に対応し、成長し続ける会社になることで経済的な価値を高めるとともに、社会の一員として、SDGsが達成され、誰もが安全・安心で快適な生活ができる持続可能な社会の実現に貢献してまいります。

1.1.1 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

当社グループでは、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達成に向けたESG経営を推進します。

「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画」(以下「本中期経営計画」という。)においては、4つの領域/22の課題のうち、特に重要な課題を特定し、本中期経営計画期間中の重点課題として、各課題に対するKPIを定め、2025年度の目標値を設定しました。その中から、事業を通じて注力する最重要社会課題を本中期経営計画における経営目標に設定しました。

環境

22の課題	主な取り組み項目	2025年度目標
気候変動への対応	CO ₂ 総排出量の削減 経営目標 重点課題	航空機の運航：909万トン未満 地上施設：FY30にFY13対比50%削減
限られた資源の有効利用	プラスチックの削減 経営目標 重点課題	客室・ラウンジ：新規石油由来全廃 貨物・空港：環境配慮素材へ100%変更
	機内食廃棄量の削減 重点課題	調理残渣のリサイクル率100%
	紙の削減	貨物上屋内ペーパーレス化：JAL便100%
環境汚染の予防	産業廃棄物の削減	最終処分率：1%以下を維持
騒音の低減	低騒音機材での運航	ICAO Chapter 4 基準相当機材率：100%
生物多様性の保全	野生生物の違法取引の防止	違法な野生生物の輸送回数：0回
	認証取得済み商材の活用	FSC [®] 認証紙を利用している機内アイテム数の割合：100%

地域社会

22の課題	主な取り組み項目	2025年度目標
路線ネットワーク拡充	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62地点以上
インバウンド誘致	訪日外国人の国内線の利用促進	1,505,000人
移動の利便性向上	ドローン物流・空飛ぶクルマエアタクシーの事業化	FY23：ドローン物流事業化 FY25：空飛ぶクルマ事業化
地域活性化	観光系客体の地域送客の増加 経営目標 重点課題	FY19実績対比+10%
社会貢献活動	ボランティア参加の促進	参加人数を実績管理
	次世代の育成	空育 [®] の参加人数を実績管理
被災地への復興支援	災害支援	チャリティマイル寄付金額を実績管理

人

22の課題	主な取り組み項目	2025年度目標
D&I推進	多様な人材の活躍推進 経営目標 重点課題	女性管理職比率：30%
ワークスタイル変革	労働生産性の向上	総実労働時間：1,850時間
	多様な働き方の推進	テレワーク実施のべ人数を実績管理
健康経営	健康診断受診率の向上	社員の受診率：100%を維持
	婦人科検診受診率の向上	受診率：70%
人権の尊重	人権デューデリジェンスの実施	重点課題の特定と改善計画の実施
人材育成	社員研修の充実	一人当たりの研修時間を実績管理
アクセシビリティの向上	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	左記お客さまの搭乗率：FY19実績対比2.5倍
感染症拡大の防止	医薬品輸送の充実 重点課題	FY19実績対比+50%

ガバナンス

22の課題	主な取り組み項目	2025年度目標
公正な事業行動の推進	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100%を維持
	取締役会の機能向上	社外取締役比率1/3以上
	情報漏えいの防止	0件
	汚職贈収賄の防止	0件
情報開示	企業サイトサステナビリティページの情報発信強化	企業サイトの閲覧数：1,000,000以上
責任ある調達活動の推進	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：100%
BCMの強化	BCPの実効性向上	BCPに基づく演習の実施回数：2回

1.1.2 推進体制

社長を議長とするサステナビリティ推進会議を設置するとともに、取締役会においても進捗状況を確認する体制とすることで、SDGsの達成に向けたESG経営推進を加速できる体制を整えております。

サステナビリティ推進会議の主な議題は以下のとおりです。

- ・サステナビリティの実現に向けた取り組みの重要課題・年度目標などに関する進捗管理
- ・気候変動のリスクと機会に関するマネジメントのレビュー
- ・環境マネジメントシステムのレビュー
- ・人権デューデリジェンスのレビュー

また、サステナビリティ推進会議の下部組織として、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います。



1.2 環境マネジメント

当社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。

<当社グループ環境方針>

当社グループは、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。

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。

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

航空機からのCO2排出量を削減します。

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

4 R (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

廃棄物を削減し、環境汚染を予防します。

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

低騒音機材への更新を進めます。

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

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。

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

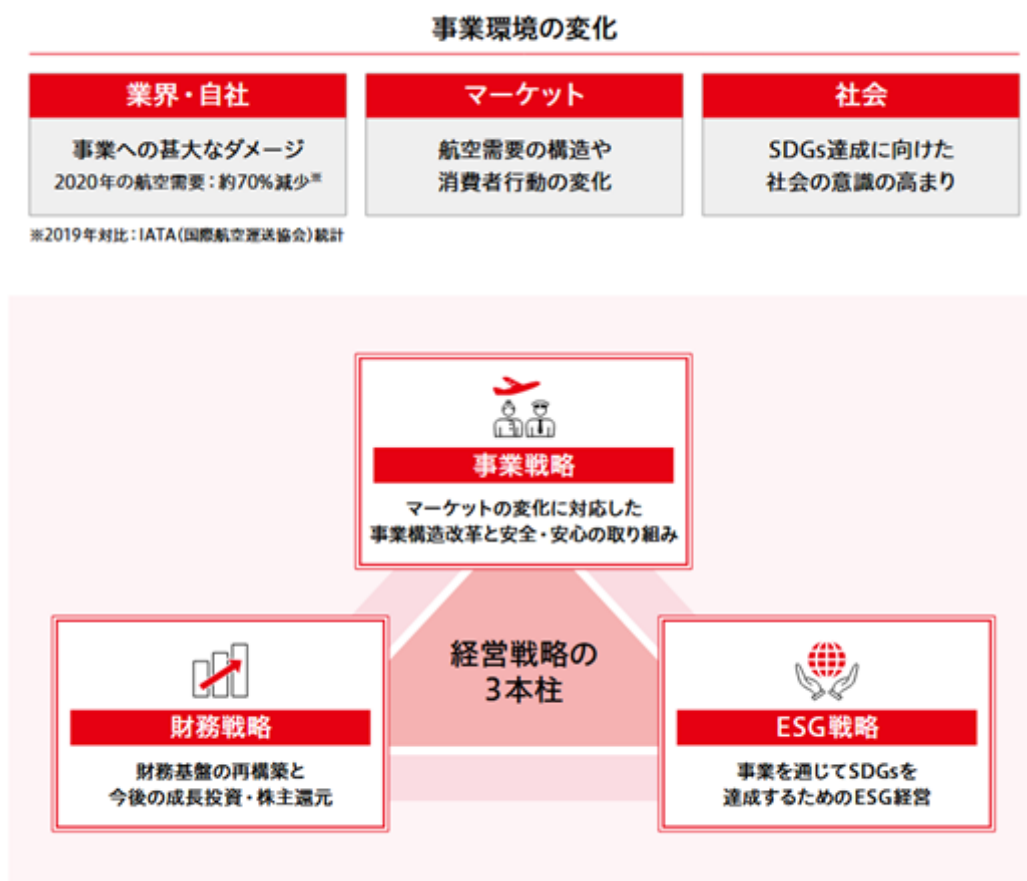
7. JALグループは、自らの事業が環境に与える影響と環境保全の取り組みの成果を定期的に評価し、取り組みに反映することで継続的な改善に努めます。

1.3 JAL Vision 2030

当社グループは、足許のコロナ禍を乗り越えたとともに、今後のあるべき姿を示した「JAL Vision 2030」の実現に向けて、本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。

1.3.1 経営戦略の骨子

コロナ禍による未曾有の環境変化や当社グループを取り巻く事業環境を踏まえ、本中期経営計画では、「事業戦略」「財務戦略」に加え、「ESG戦略」を経営戦略の3本の柱の一つとして設定しました。



1.3.2 ESG戦略

社会全体で持続可能性を追求し、真の豊かさ、幸福を実現しようとする機運が高まっている中、事業活動においてこれまで以上にESG経営を推進し、2030年のSDGsの達成を目指して取り組んでまいります。

実際の取り組みにおいては、環境・人・地域社会・ガバナンスの4つの領域で課題を定め、事業を通じて社会課題を解決し、持続可能な社会の実現を目指します。



1.3.3 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。

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。

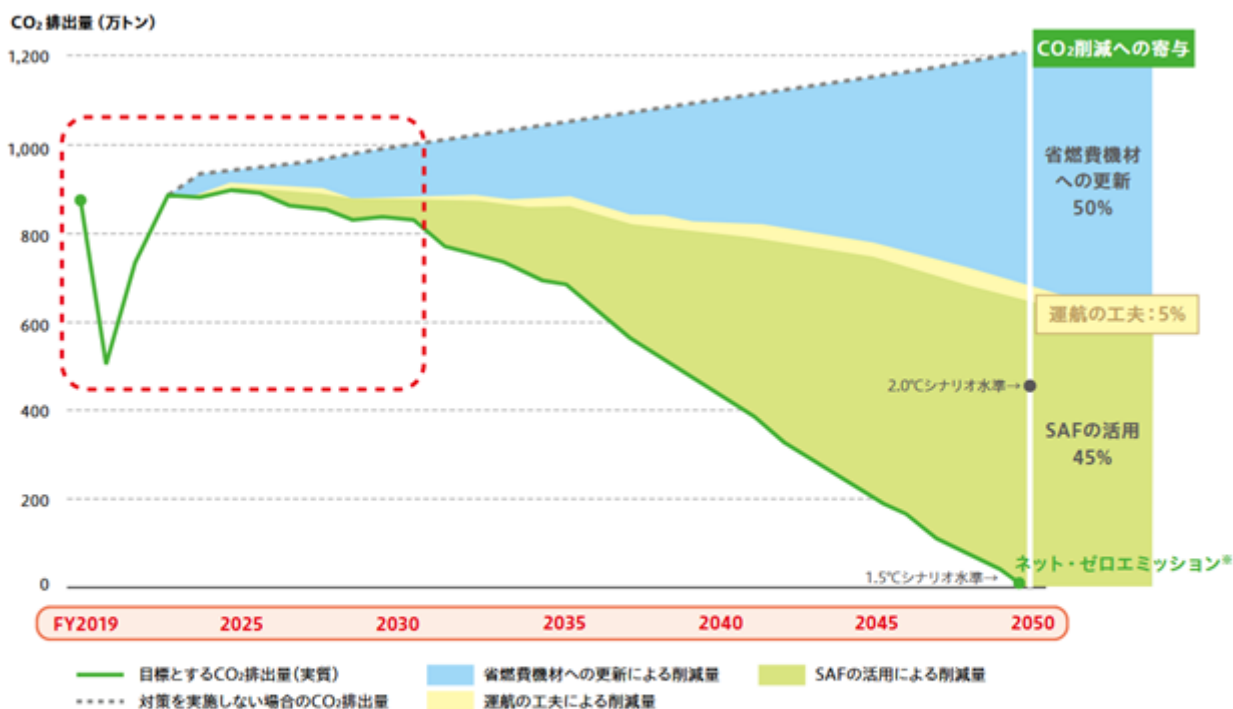
運航の工夫

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。

SAF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



省燃費機材への更新 当面は最新鋭の省燃費機材を活用し、将来的には水素や電動などの新技術を使った航空機を導入

運航の工夫 自社の取り組み(JAL Green Operations)に加え、管制機関・航空会社・空港運営会社など、業界全体で協働を推進

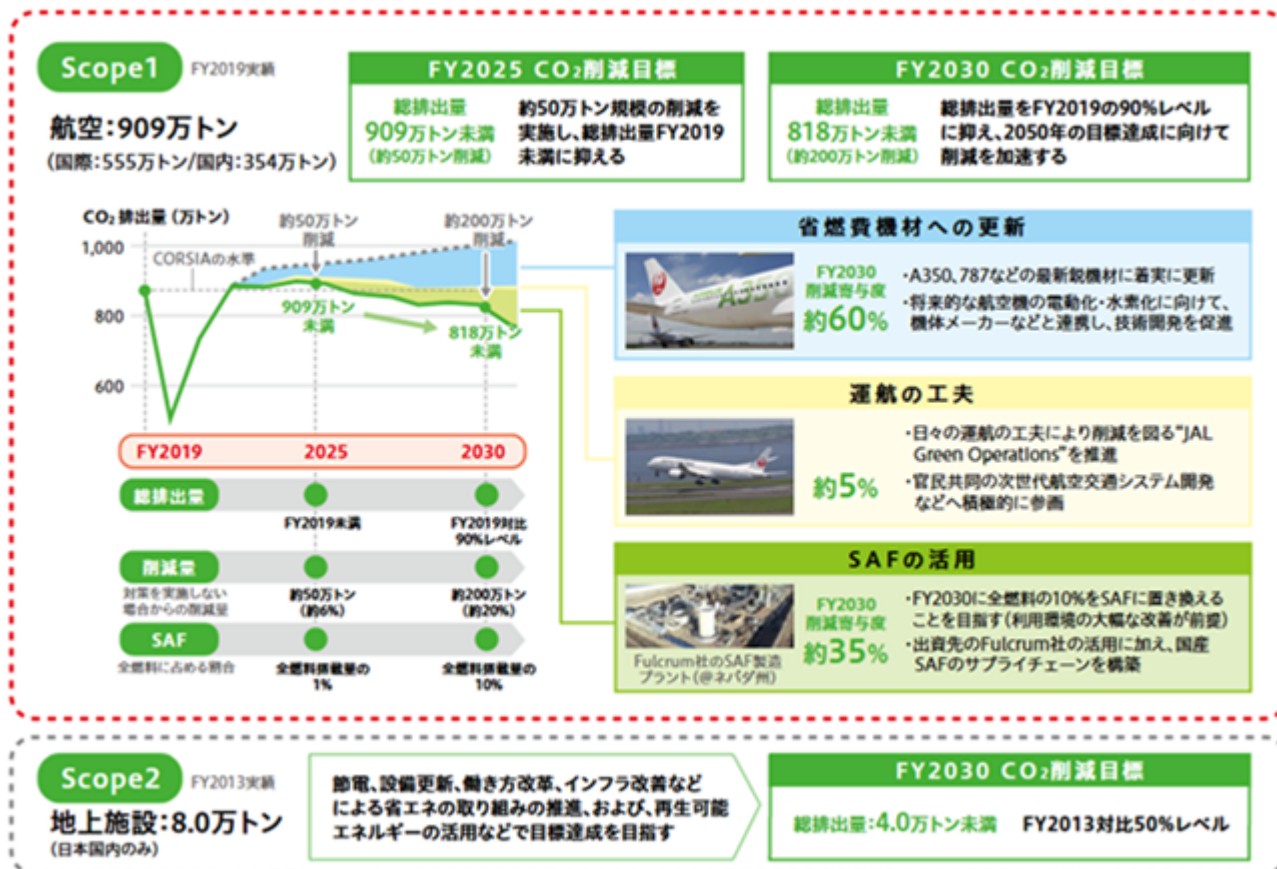
SAFの活用 脱炭素社会を目指すステークホルダーとの協働により、SAFの供給量を確保するとともに費用削減を推進

※ 事業活動による実際のCO₂排出量と、施策による削減量との均衡を達成すること = Net Zero Emission(排出権取引やCCS(CO₂吸収技術)などの活用も含む)

1.3.4 2030年までのCO₂削減の目標・取り組み

当社グループの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及び「JAL Green Operations」の推進による日々の運航の工夫、並びに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。当社グループは、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。



1.3.5 中期経営計画の経営目標：サステナビリティ

「環境」については、CO₂の削減に加えて、使い捨てプラスチックの削減、「人」については、女性管理職比率を含むD&Iの推進、「地域社会」については、地域活性化に資する国内輸送の実践を図ります。

FY2025 目標値

サステナビリティ	環境	CO ₂ 削減 総排出量: 909万トン未満 (FY2019実績)	使い捨てプラスチック削減 客室・ラウンジ: 新規石油由来全廃 貨物・空港: 環境配慮素材へ100%変更
	人	D&I推進 グループ内女性管理職比率: 30% (FY2020末現在: 19.5%)	継続して多様な人材の活躍を推進
	地域社会	地域活性化 国内の旅客※・貨物輸送量: FY2019対比+10%	

※: 観光需要喚起や新規流動の創出による旅客数の増分

1.4 トランジションボンドの発行意義

当社グループは、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ボンド発行を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、当社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. トランジションボンド・フレームワーク

2.1 調達資金の使途

<適格クライテリア>

トランジションボンド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（以下「適格プロジェクト」という。）に関連する新規投資及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、トランジションボンド発行から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 グリーンボンド原則：クリーン輸送 (環境目的：気候変動の緩和)	「2030年までのCO2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など）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

2.2 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。トランジションボンドの発行に際し選定された適格プロジェクトについては、取締役会決議により委任を受けた財務・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。

2.3 調達資金の管理

当社ではトランジションボンドの発行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。トランジションボンド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。なお、調達資金は、発行後36ヶ月以内に適格プロジェクトに充当する予定です。

2.4 レポーティング

2.4.1 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及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。

2.4.2 インパクト・レポーティング

当社は、トランジションボンドの調達資金が充当されるまでの間、以下の指標及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CO2削減量