

————— JCR グリーンボンド・フレームワーク評価 by Japan Credit Rating Agency, Ltd. —————
株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりグリーンボンド・フレームワーク評価結果を公表します。

ANA ホールディングス株式会社の グリーンボンド・フレームワークに Green 1(F)を付与

発 行 体 : ANA ホールディングス株式会社（証券コード：9202）
評 価 対 象 : グリーンボンド・フレームワーク

<グリーンボンド・フレームワーク評価結果>

総合評価	Green 1(F)
グリーン性評価（資金使途）	g1(F)
管理・運営・透明性評価	m1(F)

第1章: 評価の概要

1. ANA ホールディングス株式会社の概要

ANA ホールディングス株式会社（ANA HD）は、国内大手航空の一角である全日本空輸株式会社を傘下に擁する持株会社である。ANA グループの年間旅客輸送数は国内線、国際線合わせて2,305万人（22/3期実績、LCC事業を含む）と国内最大を誇る。なお、新型コロナウイルスの影響が限定的だった20/3期の年間旅客輸送数は5,962万人（20/3期実績、LCC事業を含む）だった。2013年4月1日付で持株会社制に移行し、全日本空輸からANA ホールディングスに商号変更した。主力の国内線旅客事業は高い旅客数シェアを占めており、事業基盤が安定している。国際線旅客事業では世界最大の航空連合である「スターアライアンス」に加盟するとともに、欧米路線等でATI（独禁法適用除外）の認可を受けて効率的なネットワークを構築している。なお、英国SKYTRAX社より、サービス品質で最高評価となる「5スター」に9年連続で認定されている。

22/3期の事業別売上高構成は航空70%（うち国内線旅客22%、国際線旅客6%、貨物郵便29%、LCC3%、その他11%）、航空関連16%、旅行4%、商社6%、その他3%である（ANA HD 22/3期有価証券報告書より）。

2. ANA グループのESG経営および脱炭素に向けた取り組み

ANA グループは、「安心と信頼を基礎に、世界をつなぐ心の翼で夢にあふれる未来に貢献します」を経営理念とし、ESG経営を積極的に推進する観点から、「環境」、「人権」、「ダイバーシティ・エクイティ・イ

ンクルージョン（DEI）¹、「地域創生」を経営の重要課題に据えている。ANA グループにおける ESG 経営推進体制としては、グループ各社に ESG 経営推進の責任者として ESG プロモーションオフィサー（EPO）、組織の ESG 経営推進の牽引役としてグループ各社・各部署に ESG プロモーションリーダー（EPL）を配置し、ANA HD 社長を議長とする「グループ ESG 経営推進会議」、EPL が参加する「EPL 会議」といった会議体で、ESG 経営に関わる取り組みが議論されている。

ANA グループは、環境問題の中でも、「気候変動」、「環境汚染」を最重要課題と認識している。2021 年 4 月には「2050 年 長期環境目標」として 2050 年度までのカーボンニュートラルを宣言したほか、プラスチック、紙などの資源類の廃棄率ゼロや食品廃棄の削減目標を定めた。そのマイルストーンとして、「2030 年までに、航空機の運航で発生する CO₂ 排出量を実質 2019 年度以下にする」等を盛り込んだ「2030 年 中期環境目標」も定めている。特に CO₂ 排出量削減の取り組みについては、2050 年のカーボンニュートラルに向けたトランジション戦略を策定しており、中長期目標達成のための主要な施策として①運航上の改善・航空機等の技術革新、②SAF（Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料）の活用等（航空燃料の低炭素化）、③排出権取引制度の活用、④ネガティブエミッション技術の活用の 4 つを掲げている。

3. グリーンボンド・フレームワークについて

今般の評価対象は、ANA HD が定めたグリーンボンド・フレームワーク（本フレームワーク）である。本フレームワークでは、資金使途を、ANA グループの中長期環境目標の達成に資する施策のうち、SAF の購入、SAF の調達量拡大につながる出資・投資、DAC（Direct Air Capture：大気中の CO₂ の直接回収）、CCS（Carbon dioxide Capture and Storage：CO₂ 回収・貯留）、CCU（Carbon dioxide Capture and Utilization：CO₂ 回収・利用）等ネガティブエミッション技術の活用のための出資・投資に限定している。JCR は、ANA HD が本フレームワークで定めた適格基準は、いずれも環境改善効果が高く、ANA グループの中長期環境目標の実現に資する重要な施策であると評価している。また、プロジェクトの選定プロセス、資金管理体制および発行後レポート体制等についても適切に構築され、透明性が高いと評価している。

この結果、本フレームワークについて、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン性評価（資金使途）」を“g1(F)」、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR グリーンボンド・フレームワーク評価（総合評価）」を“Green 1(F)”とした。また、本フレームワークは「グリーンボンド原則 2021 年版²」および「グリーンボンドガイドライン 2022 年版³」において求められる項目について基準を満たしていると JCR は評価している。

¹ ダイバーシティ=多様性、エクイティ=公正性、インクルージョン=受容・共生

² ICMA (International Capital Market Association) グリーンボンド原則 2021 年版
<https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2021-updates/Green-Bond-Principles-June-2021-140621.pdf>

³ 環境省 グリーンボンドガイドライン 2022 年版
<https://www.env.go.jp/content/000047699.pdf>

第2章:各評価項目における対象事業の現状と JCR の評価

評価フェーズ1：グリーン性評価

JCRは評価対象について、以下に詳述する現状およびそれに対するJCRの評価を踏まえ、本フレームワークから発行されるグリーンボンドの資金使途の100%がグリーンプロジェクトであると評価し、評価フェーズ1:グリーン性評価は、最上位である『g1(F)』とした。

(1) 評価の視点

本項では最初に、調達資金が明確な環境改善効果をもたらすグリーンプロジェクトに充当されているかを確認する。次に、資金使途において環境へのネガティブな影響が想定される場合に、その影響について内部の専門部署または外部の第三者機関によって十分に検討され、必要な回避策・緩和策が取られているかについて確認する。最後に、持続可能な開発目標（SDGs）との整合性を確認する。

(2) 評価対象の現状と JCR の評価

資金使途の概要

a. プロジェクトの環境改善効果について

<資金使途にかかる本フレームワーク>

ANA HD は、本フレームワークにおいて、資金使途を以下の通り定めている。同社により発行されるグリーンボンドの発行総額と同額が新規ファイナンスまたはリファイナンスとして、新規または既存の適格プロジェクトに充当される予定である。なお、既存の支出、出資・投資資金に充当する場合は、グリーンボンドの発行日から遡って24ヵ月以内に行われたものとしている。

表1. 本フレームワークにおける資金使途

適格クライテリア	適格プロジェクト
クリーン輸送	Sustainable Aviation Fuel (SAF) の購入
	SAF の調達量拡大につながる出資・投資
環境適応製品、環境に配慮した生産技術およびプロセス、高環境効率製品	ネガティブエミッション技術（DAC/CCS/CCU 等(※)）の活用のための出資・投資

(※) DAC (Direct Air Capture: 大気中の CO₂ の直接回収)、CCS (Carbon dioxide Capture and Storage: CO₂ 回収・貯留)、CCU (Carbon dioxide Capture and Utilization: CO₂ 回収・利用)

(出所: ANA HD グリーンボンド・フレームワーク)

<本フレームワークに対する JCR の評価>

資金使途カテゴリー1: SAF の購入/ SAF の調達量拡大につながる出資・投資

資金使途カテゴリー1 は、SAF の購入または SAF の調達量拡大につながる出資・投資である。本資金使途は、グリーンボンド原則における「クリーン輸送」、環境省のグリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

SAF とは、化石燃料以外廃食油、動植物油脂など持続可能な供給源から製造される航空燃料のことである。SAF は従来燃料同様、燃焼時に CO₂ を排出するものの、成長過程等で CO₂ が吸収されるバイオマス、廃食油や廃棄物などを原料とするため、従来の化石燃料に比べ、ライフサイクル全体

で CO₂ 排出量を大幅に削減することができる。ASTM 規格⁴の認証を取得した SAF は既存のインフラをそのまま活用できるため、社会実装のハードルが低く、航空業界の脱炭素化において、重要な役割を担うことから航空業界から注目されている。現在、SAF は、ASTM 規格において、代替燃料の原料と製造方法の組合せにより、7 つの Annex に分類されている (表 2)。また、まだ ASTM 規格を取得した SAF はないものの、大気中や排ガス中の CO₂ を原料とする SAF (PtL; Power to Liquid) についても実証実験や研究開発が進められている。

SAF の CO₂ 排出削減効果は、ライフサイクルでの CO₂ 排出量 (原料の栽培、収穫、製造、輸送等におけるプロセスでの排出量を含む) によるものの、従来の化石燃料に比べ、CO₂ 排出量を 80% 程度削減可能と言われている (表 3)。ただし、SAF は現在、ASTM 規格において、表 2 の通り従来燃料との混合上限が定められているため、実際の CO₂ 削減効果は上記値よりも低下する。また、SAF の CO₂ 削減効果が認められるためには、ICAO⁵による CORSIA⁶ 適格燃料としての認証取得が必要である。

表 2. ASTM 規格による SAF の分類

	主原料	製造技術	従来燃料との混合上限 (%)
Annex1	有機物全般	Fischer-Tropsch 法により精製される合成パラフィンケロシン (FT-SPK)	50
Annex2	生物系油脂	植物油等の水素化処理により精製される合成パラフィンケロシン (Bio-SPK または HEFA)	50
Annex3	バイオマス糖	発酵水素化処理糖類由来のイソ・パラフィン(SIP)	10
Annex4	有機物全般	非化石資源由来の芳香族をアルキル化した合成ケロシン(SP/A)	50
Annex5	バイオマス糖 紙ごみ	アルコール・ジェット由来の合成パラフィンケロシン(ATJ-SPK)	50
Annex6	生物系油脂	Catalytic Hydrothermolysis Jet (CHJ)	50
Annex7	微細藻類	Hydrocarbon-HEFA (HC-HEFA)	10

(出所：国土交通省航空局資料⁷より JCR 作成)

表 3. SAF の原料・製造法ごとの単位エネルギー量あたりの CO₂ 排出量 (例)

	原料	製造法	1GJ あたりの CO ₂ 排出量 (t-CO ₂ /GJ)	従来燃料からの削減率 (%)
SAF	森林残留物	FT	0.0105	84
	カメリナ (アブラナ科の植物)	HEFA	0.0418	38
	サトウキビ	SIP	0.0321	52
	サトウキビイソブタノール	ATJ	0.0207	69
	廃食油	HEFA	0.0148	78

⁴ ASTM International が策定する航空燃料の製造方法及び原料の国際規格。
SAF においては、ASTM D7556、航空機燃料については、ASTM D1655 が対応する。

⁵ ICAO : International Civil Aviation Organization, 国際民間航空機関
国際民間航空が安全かつ整然と発達するように、また、国際航空運送業務が機会均等主義に基づいて健全かつ経済的に運営されるように各国の協力を図ることを目的として、1944 年に採択された国際民間航空条約 (通称シカゴ条約) に基づき設置された国連専門機関

⁶ CORSIA : Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
ICAO によって創設された国際航空のためのカーボンオフセット及び削減スキーム。

⁷ 国土交通省航空局 航空機運航分野における CO₂ 削減に関する検討会 (第 1 回) 令和 3 年 3 月 22 日資料 2-1
<https://www.mlit.go.jp/common/001395880.pdf>

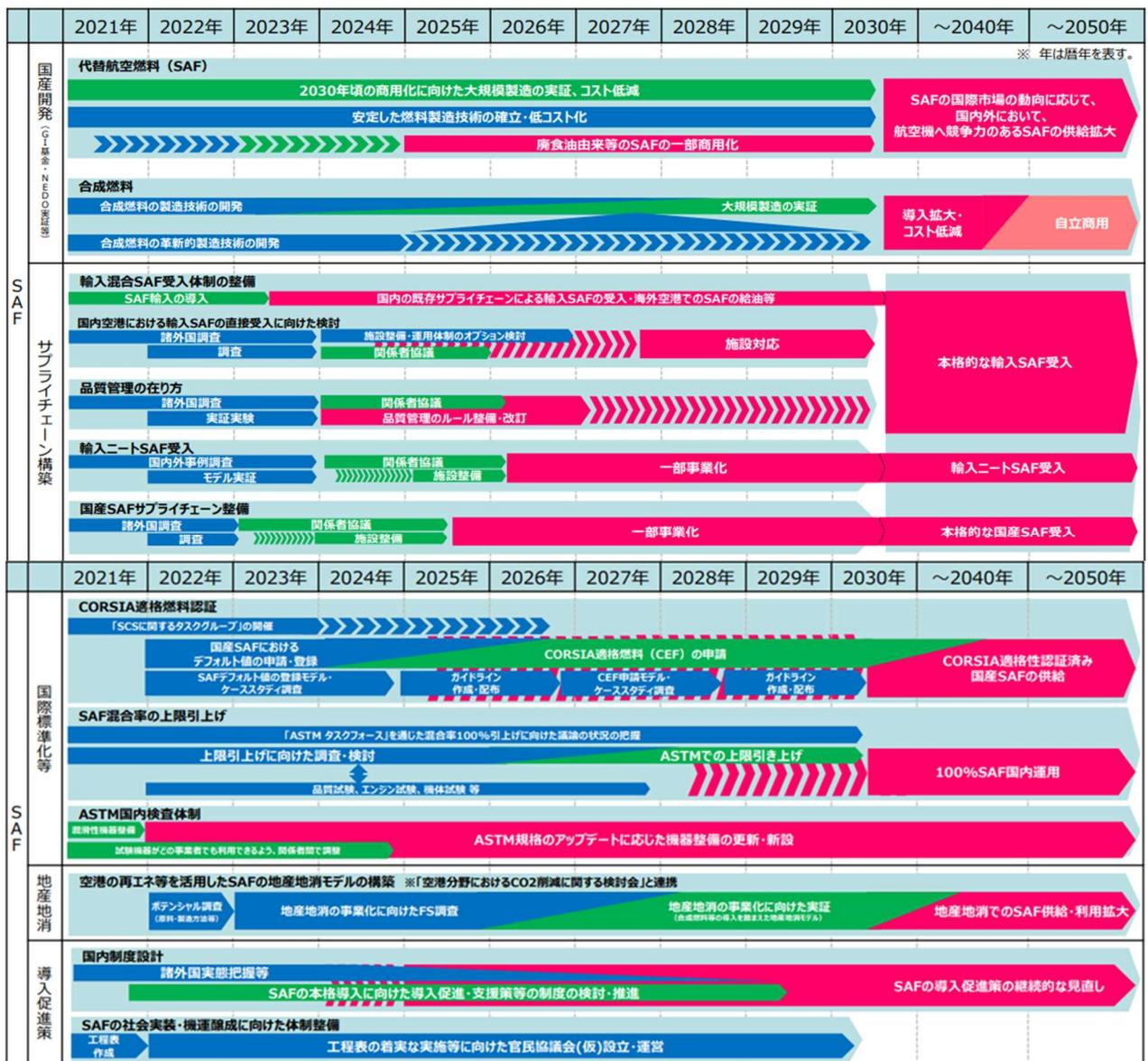
	農業残渣物	FT	0.0077	89
	(参考) 従来航空燃料		0.0670	-

(出所：CORSlA 資料⁸より JCR 作成)

前述の通り、従来の燃料に比して高い CO₂ 削減効果が見込まれる SAF は、航空業界の脱炭素化に向けた有望な対策の一つであり、CORSlA の対策手法の一つとしても掲げられている。また、日本でも、下記の通り、国交省が航空の脱炭素化推進に係る戦略の1つとして SAF の導入促進を位置付けている。すでに、SAF の普及に向けた技術開発・商用化が米国・欧州を中心として進んでいる。

図 1：航空の脱炭素化推進に係る工程表
(航空機運航分野における CO₂ 削減に関する検討会)

工程表 (③SAF の導入促進、炭素クレジット)



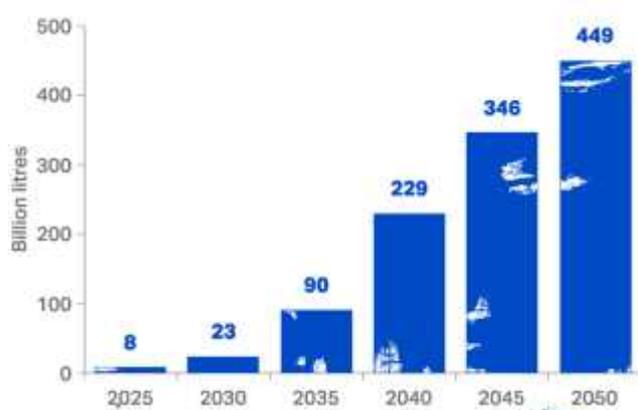
(出所：国土交通省航空局⁹)

⁸ CORSlA SUPPORTING DOCUMENT CORSlA Eligible Fuels - Life Cycle Assessment Methodology
https://www.icao.int/environmental-protection/CORSlA/Documents/CORSlA%20Supporting%20Document_CORSlA%20Eligible%20Fuels_LCA%20Methodology.pdf

⁹ 国土交通省航空局 航空の脱炭素化推進に係る工程表 (航空機運航分野における CO₂ 削減に関する検討会) 令和 3 年 12 月
<https://www.mlit.go.jp/common/001445923.pdf>

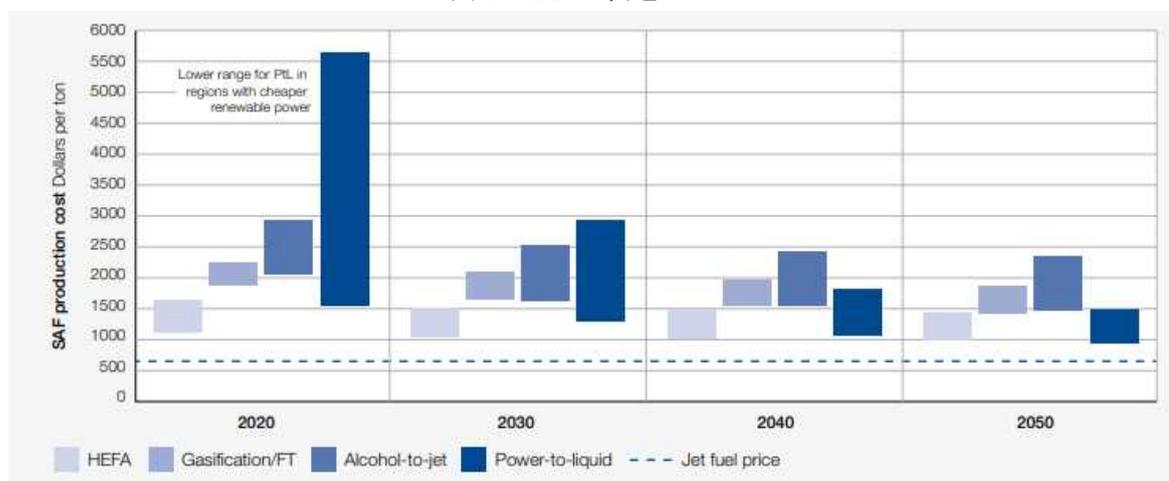
SAF は脱炭素の重要な役割を果たすと期待されている一方で、普及には課題がある。まず、原料の供給見通しが不透明であることが挙げられる。2020 年時点での世界の SAF 生産量は、需要の 0.03%に留まっており、今後、SAFの需要はさらに伸びると想定されていることから、原料の安定確保は急務である。例えば、サトウキビ等のバイオマス糖を原料とする場合には、食糧との競合が生じる可能性がある。また、廃食油や廃棄物等は、現在これら进行处理することによって生計を立てている業者が存在し、また発電、飼料、工業用への利用が確立されていることから、既存用途からの転換をいかに促進するかが課題である。さらに、コスト面も難題である。SAF の製造コストは現在、従来燃料の 2~10 倍程度と言われており、将来的にも 1.5~4 倍程度と見込まれている。SAF の普及のためには、製造コストの引き下げが必須である。また、SAF は供給量の拡大と並行して、各国における供給網を整備し、給油可能な拠点を全世界的に如何に増やしていくかということも、中長期的には前述の課題と併せて重要な課題となっている。

図 2：世界の SAF 需要見通し



(出所：IATA Net Zero 2050: sustainable aviation fuels¹⁰)

図 3：SAF の製造コスト



(出所：WEF Clean Skies for Tomorrow: Sustainable Aviation Fuels as a Pathway to Net-Zero Aviation¹¹)

¹⁰ IATA Net zero 2050: sustainable aviation fuels 2022 年 6 月
<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---alternative-fuels/>

¹¹ WEF Clean Skies for Tomorrow: Sustainable Aviation Fuels as a Pathway to Net-Zero Aviation 2020 年 11 月
https://www3.weforum.org/docs/WEF_Clean_Skies_Tomorrow_SAF_Analytics_2020.pdf

ANA グループは、運航方式の改善による省エネ施策には今後も取り組む予定であるものの、省エネ施策だけで脱炭素に向けた大幅な効果を得ることは困難との見方を示している。また、航空機メーカーが推進している電動航空機や水素航空機のような革新的技術の開発については、国交省の脱炭素化推進に係る工程表によれば、2050 年時点では短距離、小型の航空機に導入される見込みである。そのため、大型機・中型機を多く有する機材構成の ANA グループにとっては、主たる代替手段とはなりにくい。以上より、環境対策と、経済成長の両立を追求していくうえでは、長距離、中大型の航空機の脱炭素に効果の見込める SAF の活用推進が必要であると ANA グループは考えている。また、SAF は既存の航空機・エンジンをそのまま使える上に、空港の給油施設等もこれまでのものを使い続けられるという長所があり、社会実装の実現可能性が高いと ANA グループは想定している。

ANA グループは、前述したような SAF の課題についても認識している。原料調達の安定化も、製造コストの低下も、Annex ごとに原料の制約要件や技術的難易度が異なるが、どれかひとつの技術だけで航空業界全体が必要とする SAF 総量を確保できるものではないため、あらゆる選択肢を活用する必要があると ANA グループは考えている。そのため、ANA グループでは様々な技術、原料の組み合わせによる SAF の開発・製造の推進とサプライチェーン構築のため、日本政府による支援を要望するとともに、民間企業の有志団体である「ACT FOR SKY」を 2022 年に設立するなど、官民での連携強化に努めている。「ACT FOR SKY」では、これまで航空事業やエネルギー事業に関わってこなかった食品業などの産業セクターも参加しており、廃食油や都市ゴミ、バイオマス等の原料提供、効率的な資源循環の仕組みづくり等、SAF のサプライチェーン構築に向けてクロスセクターでの取り組みの進展が期待されている。

資金使途カテゴリー2: ネガティブエミッション技術 (DAC/CCS/CCU 等) の活用のための出資・投資

資金使途カテゴリー2 は、ネガティブエミッション技術 (DAC/CCS/CCU 等) の活用のための出資・投資である。本資金使途は、グリーンボンド原則における「環境適応製品、環境に配慮した生産技術及びプロセス、高環境効率製品」、グリーンボンドガイドラインに例示されている資金使途のうち、「環境配慮製品、環境に配慮した製造技術・プロセスに関する事業」に該当する。

ネガティブエミッション技術として、ANA HD が想定している DAC、CCS、CCU の概略は下記の通りである。これらのネガティブエミッション技術は、IPCC¹²の第 6 次報告書¹³の中でも、気候変動の緩和に不可欠な技術であると明言されている。

- ・ DAC : 大気中から液体・固体吸収剤、膜分離等のプロセスによって CO₂を直接回収する技術。後述の CCS・CCU とは異なり、大気に拡散した後に CO₂を回収するため、0.04%程度の低濃度の CO₂が対象となる。

IEA¹⁴によると、現在、小規模な DAC 設備は米国、カナダ、EU で 18 設備が稼働中である。世界で初めて商用化に成功したスイスの Climeworks 社をはじめ、カナダの Carbon Engineering 社、米国の Global Thermostat 社など、大規模な DAC プロジェクトを進めている企業もある。国内ではまだ実用化に成功した企業はないものの、川崎重工業などが研究・開発・実証を進めている。

¹² IPCC : Intergovernmental Panel on Climate Change, 気候変動に関する政府間パネル 世界気象機関 (WMO) 及び国連環境計画 (UNEP) により 1988 年に設立された政府間組織で、2021 年 8 月現在、195 の国と地域が参加している。

¹³ IPCC Sixth Assessment Report Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change 2022 年 4 月 https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC_AR6_WGIII_FinalDraft_FullReport.pdf

¹⁴ IEA Direct Air Capture A key technology for net zero 2022 年 4 月 https://iea.blob.core.windows.net/assets/78633715-15c0-44e1-81df-41123c556d57/DirectAirCapture_Akeytechnologyfornetzero.pdf

- ・ CCS：発電所や化学工場等から排出された CO₂ を、大気拡散する前に分離・回収し、地下 1,000 m 以上深くに貯留・圧入する技術。分離・回収した CO₂ は専用パイプラインや輸送船等を用いて地中に圧入する施設まで輸送される。CO₂ を貯留する場所は隙間の多い砂岩等からできている貯留層であり、既に生産を終了した油田・ガス田や、深部塩水層等が対象となる。貯留層の上部は CO₂ を通さない泥岩などからできている「遮へい層」で覆われていることが必要となる。

40 年以上前から CCS に取り組んでいる米国をはじめ、北米、欧州、中東等世界各国で 27 件の CCS プロジェクトが操業中である。日本でも、苫小牧で大規模実証試験が行われ、30 万 t 以上の CO₂ が圧入されている¹⁵。

- ・ CCU：発電所や化学工場等から排出された CO₂ を、他の気体から分離して集め、新たな製品やサービスの原料に利用する技術。用途は非常に幅広く、CO₂ を化学的・生物学的に変化させない直接利用（非変換）と、有用な製品に変換する方法（変換）がある。合成燃料やプラスチック原料の生産を行うカーボンリサイクルも CCU の一形態と言える。

現在、世界で毎年 2 億 3,000 万 t の CO₂ が利用されている。既存の用途としては、肥料への利用、原油増進回収（EOR）、食品や炭酸飲料の製造、冷却用のドライアイスなど、CO₂ を直接利用した非変換の利用法が多い¹⁶。今後は、化石燃料の代替という点でも、メタンやメタノールなどの燃料としての活用など、変換の利用法が進むことが期待されている。

中長期環境目標を達成するため、ANA グループでは、前述の通り、SAF の活用等（航空燃料の低炭素化）を戦略の中心に据えており、技術革新による CO₂ 削減率の向上が期待されるが、どうしても避けられない CO₂ 排出を吸収するため、大気中の CO₂ を回収・吸収し、貯留・固定化する CO₂ 除去技術（ネガティブエミッション技術：DAC・CCU・CCS 等）の活用が不可欠であると考えている。ANA グループは、2030 年には航空機の運航により排出する CO₂ の 1% を、2050 年には 10% をネガティブエミッション技術の活用により除去していく計画を立てている。また、将来的に、回収した CO₂ を航空燃料の原料として活用することにも取り組むことも考えている。

これらの技術の中には、CCS など実用化が始まっているものもあるが、ネガティブエミッション技術により除去できる CO₂ の効果認証、取引等の国際ルールが固まり切っていない。ネガティブエミッション技術を積極的に活用するためには、これらの動向を注視し、いち早い対応が必要となる。ANA グループは、CORSIA 等国際的な航空業界におけるネガティブエミッション技術の活用について定めるルールメイクの議論にも積極的に参画していく予定である。

以上のことから、JCR は、ANA HD が本フレームワークで定めた資金用途について、いずれも航空業界の脱炭素化に貢献する環境改善効果の高いプロジェクトと評価している。また、ANA グループは、SAF およびネガティブエミッション技術が抱える課題に対しても認識しており、適切に対応する予定であることも確認した。

¹⁵ 日本 CCS 調査株式会社 <https://www.japanccs.com/about/>

¹⁶ IEA Putting CO₂ to Use Creating value from emissions 2019 年 9 月
https://iea.blob.core.windows.net/assets/50652405-26db-4c41-82dc-c23657893059/Putting_CO2_to_Use.pdf

b. 環境に対する負の影響について

<資金使途にかかる本フレームワーク>

ANA HD は、適格プロジェクトについて、潜在的な環境リスクおよび社会的リスクと、その低減のための対応として以下の通りフレームワークにて明記している。

(2.2 プロジェクトの評価および選定プロセス

<潜在的な環境リスク及び社会的リスクと、その低減のための対応>

SAF は、バイオマスや廃食油、排ガスなど、様々な原料から製造されますが、原料の一種である糖料作物については、食料用途等との競合の可能性が指摘されています。この他、SAF 製造等のプロセスにおいては、水の利用、大気・土壌への影響、廃棄物及び化学物質の管理、人権及び労働者の権利等、考慮すべき事項があります。ANA グループは、これらに関して一定の基準を満たす EU Renewable Energy Directive (※1) 適格燃料ないし CORSIA (※2) 適格燃料の SAF を購入します。

(※1) EU Renewable Energy Directive(欧州再生可能エネルギー指令) : EU の定める再生可能エネルギーに関する包括的な持続可能性基準の枠組み

(※2) CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) : 国際民間航空機関 (ICAO: International Civil Aviation Organization) の下で実施されている国際航空のためのカーボンオフセット及び削減スキーム

航空機の運航時、SAF の燃焼によって排出される CO₂ 量は、基本的に従来の航空燃料を燃焼した場合と同程度であり、SAF の利用による CO₂ 排出量の削減効果は、原料の栽培、収穫、製造、輸送等のプロセスにおける排出量を含めたライフサイクル排出量にて評価する必要があります。ANA グループは、ライフサイクルアセスメントに基づく CO₂ 排出量削減率の第三者評価を取得した SAF を購入します。

ネガティブエミッション技術の活用に関しては、プラントを建設する場合の土地造成に伴う生態系への悪影響、事業拠点付近での騒音等がネガティブなリスクとして想定されます。出資・投資を実施する場合、これらについて適切に対応していることを確認します。

なお、ANA グループでは、ESG 経営の基盤をより強固にするため、グループ全社員が共通して守るべき行動準則として、「社会への責任ガイドライン」を設けています。本ガイドラインは、各国・地域の法令順守、人権・多様性の尊重、環境への配慮等について定めています。

(出所 : ANA HD グリーンボンド・フレームワーク)

<本フレームワークに対する JCR の評価>

ANA HD は、本フレームワークで定めた資金使途カテゴリ 1 の SAF では、原料調達および製造等のプロセスにおいて、配慮すべき事項を認識している。また、対応策として、EU Renewable Energy Directive 適格燃料または CORSIA 適格燃料の SAF を購入することとしている。さらに、CO₂ 排出量についても、前述の通り、ライフサイクルによって SAF の CO₂ 排出量は異なるため、第三者から CO₂ 排出削減率について評価を取得した SAF を購入することとしている。資金使途カテゴリ 2 のネガティブエミッション技術については、プラントの建設時および運転開始後のリスクとして、生態系への悪影響、騒音などへの環境影響を特定している。出資・投資を実施する場合には、建設時において、上記リスクが小さいということを確認し、運転開始後についても、出資先・投資先が適切に対応することを確認する予定である。

以上より、JCR は ANA HD が環境に対する負の影響を適切に特定・対処していると評価している。

c. SDGs との整合性について

JCR は、本フレームワークを通じて実現されるプロジェクトは、ICMA の SDGs マッピングを参考にしつつ、以下の SDGs の目標およびターゲットに貢献すると評価した。



目標 9：産業と技術革新の基礎をつくろう

ターゲット 9.4 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術および環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取り組みを行う。



目標 11：住み続けられるまちづくりを

ターゲット 11.2 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。



目標 12：つくる責任 つかう責任

ターゲット 12.5 2030 年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。



目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.3 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

評価フェーズ 2：管理・運営・透明性評価

JCRは評価対象について、以下に詳述する現状およびそれに対するJCRの評価を踏まえ、管理・運営体制がしっかり整備され、透明性も非常に高く、計画どおりの事業の実施、調達資金の充当が十分に期待できると評価し、評価フェーズ2:管理・運営・透明性評価は、最上位である『m1(F)』とした。

1. 資金使途の選定基準とそのプロセスに係る妥当性および透明性

(1) 評価の視点

本項では、本フレームワークを通じて実現しようとする目標、グリーンプロジェクトの選定基準とそのプロセスの妥当性および一連のプロセスが適切に投資家等に開示されているか否かについて確認する。

(2) 評価対象の現状とJCRの評価

a. 目標

<グリーンボンドを通じて実現を目指す目標にかかる本フレームワーク>

(1.1. ANA グループの ESG 経営、及び脱炭素に向けた取り組みについて)

ANA グループは、ESG 経営を推進する上で、「環境」「人権」「ダイバーシティ・エクイティ・インクルージョン (DEI)」「地域創生」の 4 項目を経営の重要課題として掲げています。事業活動を通じて、これらに適切に取り組むことで、持続可能な社会の実現に貢献するとともに、企業価値の向上を目指す方針です。

重要課題の一つである「環境」については、1998 年に「環境に関する基本的な考え方」を整理し、2017 年に「ANA グループ環境方針」を制定するなど、以前より、環境負荷の低減に取り組んできました。現在は、「2050 年 長期環境目標」として 2050 年度までのカーボンニュートラルを宣言するとともに、その道筋として「2030 年 中期環境目標」を定め、これらの目標の達成に向けてトランジション戦略を策定しています。

<環境に対する基本的な考え方>

- ・ 環境を大切にすることは、私たち自身が地球に負荷をかけていることの自覚から始まります。
- ・ 私たちは、資源とエネルギーを大切に利用し、豊かで持続可能な社会の創造に貢献します。
- ・ 私たちは、率先して環境保全に取り組み、地球を想う心を世界の人々と分かち合います。

<ANA グループ環境方針>

ANA グループは地球温暖化対策や生物多様性の保全等の地球環境への取組みを重要な経営課題と認識し、グループのあらゆる企業活動を通じて、環境リーディング・エアライングループを目指します。

1. 企業活動が環境に与える影響を正確に把握・分析し、社会に開示します。
2. 法令遵守に留まらず、広くステークホルダーと対話を重ね、社会の要請に基づき環境保全に取り組めます。
3. あらゆる業務において環境負荷の低減に努め、積極的に新技術・サービスを検討し導入に努めます。
4. サプライチェーンの環境配慮にも常に注意を払い、環境に配慮した調達を推進します。
5. 3R (Reduce Reuse Recycle) と廃棄物管理を強化し、循環型社会の実現に貢献します。
6. 環境保全活動への社員参加を促進し、社員一人ひとりの意識向上を図ります。

<2030年 中期環境目標>

1. 航空機の運航で発生する CO₂ 排出量を実質 2019 年度以下にします。
2. 航空機の運航以外で発生する CO₂ 排出量を 2019 年度比 33%以上削減します。
3. プラスチック、紙などの資源類の廃棄率を 2019 年度比 70%以上削減します。
4. 機内食などの食品廃棄率を 3.8%以下に削減します。

<2050年 長期環境目標>

1. 航空機の運航で発生する CO₂ 排出量を実質ゼロにします。
2. 航空機の運航以外で発生する CO₂ 排出量を実質ゼロにします。
3. プラスチック、紙などの資源類の廃棄率をゼロにします。
4. 機内食などの食品廃棄率を 2.3%以下に削減します。

(出所：ANA HD グリーンボンド・フレームワーク)

<本フレームワークに対する JCR の評価>

ANA グループは、2021 年 4 月、2050 年カーボンニュートラルの実現を長期目標として掲げた。同社は上記目標の達成に向けて、2030 年の中期目標も同時に公表している。本フレームワークの資金使途は、これらの中長期的な ANA グループの環境に関する取り組みのうち、特に同社の中核事業である航空事業の脱炭素化に資する事業を対象としている。

図 4：ANA グループの中長期環境目標

中長期環境目標



		2030年 中期環境目標		2050年 長期環境目標
CO ₂ 排出量の削減	航空機の運航	目標	2019年度以下 (実質)	実質ゼロ
		取り組み	<ul style="list-style-type: none"> • SAF (Sustainable Aviation Fuel) の活用 • 航空機の技術革新 • オペレーション上の改善 • 排出権取引制度の活用 	
	航空機の運航以外	目標	33%以上削減 (2019年度比)	実質ゼロ
		取り組み	<ul style="list-style-type: none"> • 施設、設備機器の省エネ化や老朽化更新 • 再生可能エネルギー (太陽光・風力など) の活用 • 空港車両の更新時にEV (電気自動車) /FCV (燃料電池自動車) 化を促進 	
プラスチック・紙など資源類の廃棄率の削減	目標	70%以上を削減 (2019年度比)	廃棄率ゼロ	
	取り組み	<ul style="list-style-type: none"> • 使い捨てプラスチック製品を環境配慮型素材へ変更 • 貨物用ビニール類のリサイクル促進 • 機内誌/時刻表/旅行パンフレット/貨物運送状など紙資源の電子化 		
機内食など食品類の廃棄率の削減	目標	3.8%以下に削減 (2019年度廃棄率4.6%)	廃棄率2.3%以下に削減 (2019年度比50%削減)	
	取り組み	<ul style="list-style-type: none"> • 機内食・国内空港ラウンジミールの廃棄モニタリングや搭載量見直しなど 		

(出所：ANA HD 提供資料)

以上より、本フレームワークで対象としている事業は、ANA グループの中長期環境目標と整合的であると JCR は評価している。

b. 選定基準

ANA HD が策定した本フレームワークにおける適格クライテリアは、評価フェーズ 1 に記載の通りであり、JCR では、前述の適格クライテリアについて、いずれも環境改善効果のある適切なものであると評価している。

c. プロセス

<選定プロセスにかかる本フレームワーク>

(2.2. プロジェクトの評価および選定プロセス)

当社のグループ経営戦略室エアライン事業部、グループ経理・財務室財務企画・IR 部及びサステナビリティ推進部が、適格クライテリア及び適格プロジェクトを選定しました。適格プロジェクト選定の最終確認は、当社の社長を総括、ESG 推進の担当役員を議長とし、当社およびその子会社である全日本空輸(株)等の取締役・執行役員、常勤監査役を委員とする「グループ ESG 経営推進会議」にて行われました。

<本フレームワークに対する JCR の評価>

ANA HD のグリーンプロジェクトの選定プロセスでは、本資金用途について専門的な知見を有する部署であるグループ経営戦略室エアライン事業部、グループ経理・財務室財務企画・IR 部およびサステナビリティ推進部によって、グリーン性が判断されている。JCR は ANA HD へのヒアリングによって、各部署が明確な専門性と所掌業務への責任感を持って、本プロジェクトの選定、計画、実施に当たっていることを確認した。また、ANA グループの役員等が集う「グループ ESG 経営推進会議」で最終確認が行われており、経営陣が主体的に選定のプロセスに関与していることを確認した。

本フレームワークに定められている ANA HD の目標、選定基準、プロセスは、適切に構築されている。ANA HD は、フレームワーク上にグリーンボンドの満たすべき要件として目標、選定基準、プロセスを明記し、フレームワーク文書をウェブサイト上で開示の予定である。よって、透明性は確保されている。

2. 資金管理の妥当性および透明性

(1) 評価の視点

調達資金の管理方法は、発行体によって多種多様であることが通常想定されるが、グリーンボンドの発行により調達された資金が、確実にグリーンプロジェクトに充当されること、また、その充当状況が容易に追跡管理できるような仕組みと内部体制が整備されているか否かを確認する。

また、グリーンボンドにより調達した資金が、早期にグリーンプロジェクトに充当される予定となっているか、また、未充当資金の管理・運用方法の評価についても重視している。

(2) 評価対象の現状と JCR の評価

<資金管理にかかる本フレームワーク>

(2.3. 調達資金の管理)

本フレームワークに基づき発行するグリーンボンドの調達資金の充当と管理は、当社のグループ経理・財務室財務企画・IR部が行います。財務企画・IR部にて、適格プロジェクトの予算と支出を内部管理するシステムを用意し、これによって調達資金の充当額と未充当額を確実に追跡します。また、充当額と未充当額の合計が、調達資金の合計額と整合するよう、定期的に確認を行います。なお、調達資金は、適格プロジェクトに充当するまでの間、現金または現金同等物にて管理、もしくは譲渡性預金等、安全性及び流動性の高い資産で運用します。

調達資金は、グリーンボンド発行日の3年後の応当日が属する会計年度の3月末日までに充当を完了する予定です。

なお、調達資金の出資・投資資金への充当に関連して、出資・投資先の売却等により未充当金が発生する場合は、当該の未充当金を、他の適格プロジェクトに充当します。

(出所：ANA HD グリーンボンド・フレームワーク)

<本フレームワークに対する JCR の評価>

ANA HD は、上記フレームワークに記載の通り、グリーンボンドで調達した資金を、適格プロジェクトに充当するまで内部システムによって確実に管理する。資金充当状況については、権限者である財務担当役員が年次で確認を行う。グリーンボンドによる調達資金は、適格プロジェクトに全額充当されるまでの間、現金または現金同等物、もしくは譲渡性預金等、安全性および流動性の高い資産運用される。

また、グリーンボンドで調達した資金を用いた入出金については、通常の財務プロセスの中で、監査部門による内部監査、外部監査を受ける。また、資金充当に関する証憑書類については、ANA グループの経理規程に基づき、9年間保存される。

以上から、JCR では ANA HD の定めた資金管理について、妥当性および透明性は高いと評価している。

3. レポーティング体制

(1) 評価の視点

本項では、本フレームワークを参照して行われるグリーンボンドの発行前後の投資家等への開示体制が詳細かつ実効性のある形で計画されているか否かを評価する。

(2) 評価対象の現状と JCR の評価

<レポーティングにかかる本フレームワーク>

(2.4. レポーティング)

【資金充当状況レポーティング】

当社は、調達資金の全額を適格プロジェクトに充当するまで、財務担当役員による資金充当状況の確認を毎年実施し、調達資金の充当額と未充当額、未充当額がある場合はその運用方法をウェブサイトにて毎年開示します。なお、調達資金を既存の支出、出資・投資資金に充当する場合は、その金額又は割合を開示する他、調達資金の充当計画に大きな変更が生じた場合は、その変更内容について開示する予定です。

【インパクト・レポーティング】

当社は、本フレームワークに基づき発行するグリーンボンドが償還されるまで、守秘義務の範囲内、かつ、合理的に実行可能な限りにおいて、以下の情報をウェブサイトにて毎年開示します。

適格プロジェクト	レポーティング項目
SAF の購入	ANA グループの燃料使用量に占める SAF 使用量の割合 (%) $\frac{\text{SAF 使用量}}{\text{従来の航空燃料使用量} + \text{SAF 使用量}} = \text{燃料使用量に占める SAF 使用量の割合}$
SAF の調達量拡大につながる出資・投資	出資・投資先の名称 出資・投資の目的
ネガティブエミッション技術の活用のための出資・投資	出資・投資先の名称 出資・投資の目的

(出所：ANA HD グリーンボンド・フレームワーク)

<本フレームワークに対する JCR の評価>

a. 資金の充当状況に係るレポーティング

ANA HD は、グリーンボンドで調達した資金の充当状況について、調達資金の全額を適格プロジェクトに充当するまで、年次にてウェブサイトにて開示する予定である。調達資金の充当計画に大きな変更が生じ、未充当資金が発生した場合も同様にその内容を開示する予定である。JCR では、資金の充当状況にかかるレポーティングは適切であると評価している。

b. 環境改善効果に係るレポーティング

ANA HD は、環境改善効果にかかるレポーティング項目として、グリーンボンドが償還されるまで、上記の通り、年次にてウェブサイトにて開示することを予定している。JCR は、本レポーティング内容は、環境改善効果については具体的かつ定量的なデータを含むものであり、JCR は本レポー

ティング計画に定める開示項目および開示頻度について、環境改善効果にかかる指標が十分開示される予定であり、適切であると評価している。

4. 組織の環境への取り組み

(1) 評価の視点

本項では、発行体の経営陣が環境問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置づけているか、環境分野を専門的に扱う部署の設置または外部機関との連携によって、グリーンボンド発行方針・プロセス、グリーンプロジェクトの選定基準などが明確に位置づけられているか、等を評価する。

(2) 評価対象の現状とJCRの評価

ANA グループは、「安心と信頼を基礎に、世界をつなぐ心の翼で夢にあふれる未来に貢献します」を経営理念としている。この経営理念のもと、経営の重要課題（マテリアリティ）として「環境」、「人権」、「ダイバーシティ・エクイティ・インクルージョン（DEI）」、「地域創生」の4項目を挙げており、これらに適切に対応することで、「社会的価値」と「経済的価値」を同時に創出し、企業価値の向上を図る方針である。ANA グループは2016年にマテリアリティを策定し、その後、毎年機関投資家を含む多様なステークホルダーとの対話も実施しながら重要課題の妥当性を確認している。この4項目は、2022年にダイバーシティ&インクルージョン（D&I）から、ダイバーシティ・エクイティ・インクルージョン（DEI）に変更するという変更はあったものの、2016年からANAグループが一貫して、社会的価値と経済的価値を向上するために重要視している課題である。

図5：ANAグループのマテリアリティと選定理由

	ANAグループにとって	社会にとって	主要な取り組み	SDGsへの貢献
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 燃油費の抑制 ・ 将来の排出権取引のコストの抑制 ・ 環境リスク回避による評価の維持・向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷の低減 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 省燃費機材やSAFの導入などCO2排出量削減の取り組み 	
人権	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人権リスク回避による評価の維持・向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人権尊重社会の実現 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人権デューデリジェンスの実施 ・ グループ社員の啓発・教育 	
地域創生	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規訪日需要の創出による収益力向上 ・ 国内線事業の収益性の維持・向上 ・ 国際線事業の収益拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域経済の活性化 ・ 国際交流の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ グループ内リソースの戦略的活用 ・ 国内外就航地域での社会貢献活動 	
D&I	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規需要の創出による収益力向上 ・ 課題解決型サービス提供による顧客対応力の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 共生社会の実現 	<ul style="list-style-type: none"> ・ お客様のダイバーシティに着目したサービスの開発・導入 ・ グループ社員の啓発・教育 	

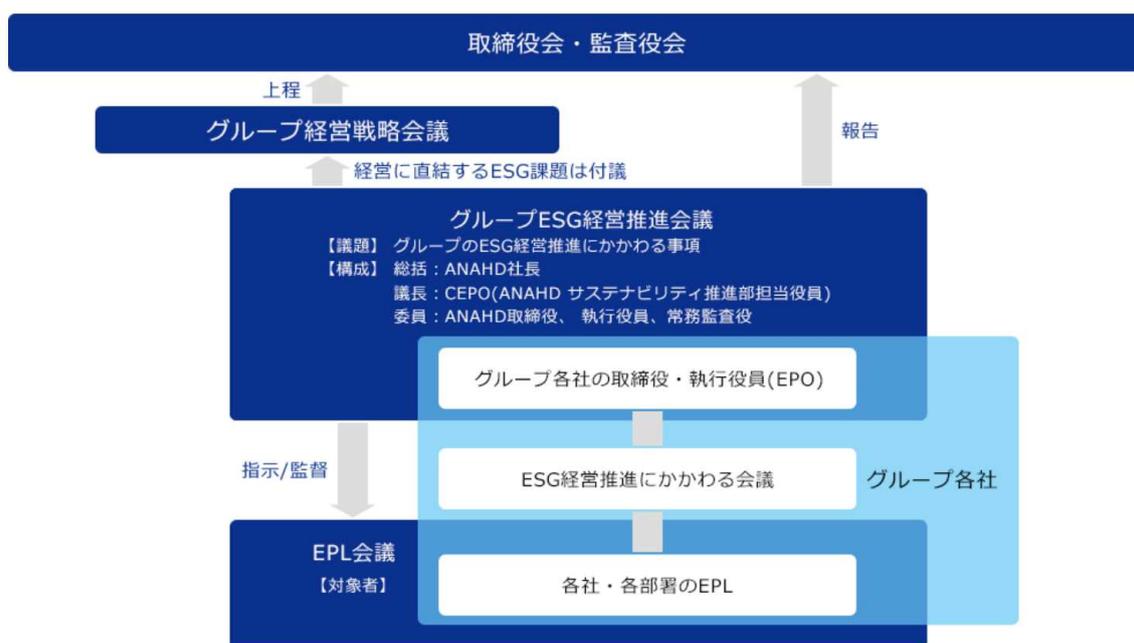
※2022年7月現在、図中の「D&I」は「DEI」に変更している。

（出所：ANA グループ ウェブサイト）

ANA グループでは、これらの重要課題に対して、ANA グループ全体の幅広い部署が各部の業務分掌に従い取り組んでいる。ANA HD のサステナビリティ推進部は各部署の取り組みのとりまとめや、外部との窓口役、ESG 経営推進にかかわる会議の事務局を主に担っている。また、ANA HD は複数のグループ会社を有するが、グループ全体で ESG 経営を推進するために、グループ各社に ESG 経営推進の責任者およびグループ ESG 経営推進会議のメンバーとして ESG プロモーションオフィサー（EPO）、組織の ESG 経営推進の牽引役としてグループ各社・各部署に ESG プロモーションリーダー（EPL）を配置している。

ESG 経営推進に向けた主要な会議体としては、「グループ ESG 経営推進会議」があり、また、その傘下には「EPL 会議」がある。「グループ ESG 経営推進会議」は、ANA HD 社長を総括、サステナビリティ推進部担当役員（CEPO：チーフ ESG プロモーションオフィサー）を議長とし、ANA HD およびグループ会社の取締役・執行役員、ANAHD の常勤監査役を委員とする。リスクマネジメントやコンプライアンスをはじめとしたグループ全体の ESG 経営推進にかかわる重要方針や施策についての議論を行っており、2021 年度は 4 回開催されている。本会議で話し合った内容は全て取締役会・監査役会に報告され、特に経営に直結する重要な課題については、グループ経営戦略会議に付議した上で取締役会・監査役会に報告している。「EPL 会議」は、EPL が参加して、年に 2 回開催される。同会議では各グループの ESG に関わる取り組みについて、包括的に情報を共有するとともにグループ各社・各部署における取り組みの促進につなげている。

図 6：ANA グループの ESG 経営推進体制



(出所：ANA グループ ウェブサイト)

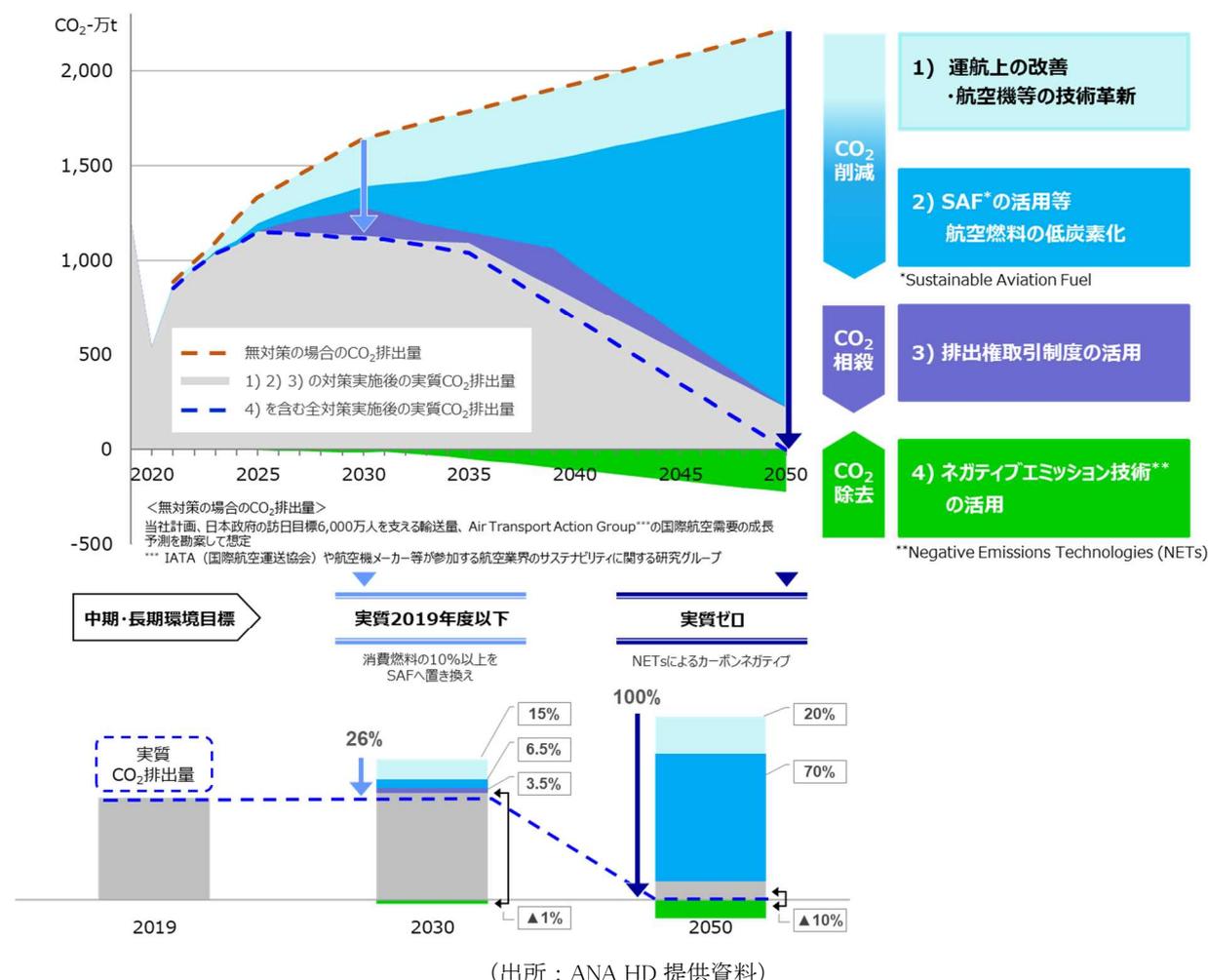
さらに、ANA グループは、2021 年 4 月に「2050 年 長期環境目標」として 2050 年度までのカーボンニュートラルを宣言するとともに、その道筋として「2030 年 中期環境目標」を定めた。中長期環境目標の策定に当たっては、WWF ジャパンなど有識者からの意見を参考にした。また、これらの目標の達成に向けてトランジション戦略を策定した。このトランジション戦略は、持続可能な開発の問題に焦点を当てた航空業界の国際的な専門機関である ATAG¹⁷のロードマップだけでなく、TPI¹⁸、IPCC¹²、国交省の航空の脱炭素化推進に係る工程表⁹、米国政府が公表している The Long-Term Strategy of United

¹⁷ ATAG：Air Transport Action Group
航空業界のサステナビリティを推進するグローバル連合

¹⁸ TPI：Transition Pathway Initiative
2017 年に策定された機関投資家大手 120 機関以上が参加する低炭素経済推進イニシアチブ

States¹⁹といった国内外のシナリオ等を参考に策定した。ANA グループは、トランジション戦略で4つの重要施策（運航上の改善・航空機等の技術革新、SAF の活用等（航空燃料の低炭素化）、排出権取引制度の活用、ネガティブエミッション技術の活用）を掲げ、本フレームワークの資金使途はいずれもトランジション戦略の重要施策に資する取り組みである。

図7：ANA グループのトランジション戦略



ANA HD は、気候関連財務情報開示の重要性を認識し、2019年3月、日本のエアライングループとして初めてTCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言に賛同、2022年4月に情報開示をしている。さらに、2021年にはCDP（カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト）から「A-」評価を取得するなど業界の中でも気候変動に関する開示の透明性が高い。また、サステナブルファイナンスにも積極的に取り組んでおり、2018年にはグリーンボンド、2019年にはソーシャルボンド、2021年にはサステナビリティ・リンク・ボンドを発行した。ANA グループは、2050年のカーボンニュートラルに向けた取り組みを加速するため、2022年4月に、経営戦略室にGX（グリーントランスフォーメーション）チームという専門部署を新たに設置している。

以上より、経営陣が環境問題を経営の優先度の高い重要課題と位置づけているほか、専門的知見を有する社内外の専門家が組織としてサステナビリティに関する取り組みに関与しているとJCRでは評価している。

¹⁹THE LONG-TERM STRATEGY OF THE UNITED STATES Pathways to Net-Zero Greenhouse Gas Emissions by 2050,2021年11月
<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2021/10/US-Long-Term-Strategy.pdf>

■評価結果

本フレームワークについて、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき「グリーン性評価（資金使途）」を“g1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR グリーンボンド・フレームワーク評価」を“Green 1(F)”とした。本フレームワークは、「グリーンボンド原則」および「グリーンボンドガイドライン」において求められる項目について基準を満たしていると考えられる。

【JCR グリーンボンド・フレームワーク評価マトリックス】

		管理・運営・透明性評価				
		m1(F)	m2(F)	m3(F)	m4(F)	m5(F)
グリーン性評価	g1(F)	Green1(F)	Green2(F)	Green3(F)	Green4(F)	Green5(F)
	g2(F)	Green2(F)	Green2(F)	Green3(F)	Green4(F)	Green5(F)
	g3(F)	Green3(F)	Green3(F)	Green4(F)	Green5(F)	評価対象外
	g4(F)	Green4(F)	Green4(F)	Green5(F)	評価対象外	評価対象外
	g5(F)	Green5(F)	Green5(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

(担当) 梶原 敦子・後藤 遥菜

本評価に関する重要な説明

1. JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、グリーンファイナンス・フレームワークで定められた方針を評価対象として、JCR の定義するグリーンプロジェクトへの適合性ならびに資金使途等にかかる管理、運営および透明性確保の取り組みの程度に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明です。したがって、当該方針に基づき実施される個別債券または借入等の資金使途の具体的な環境改善効果および管理・運営体制・透明性評価等を行うものではなく、当該フレームワークに基づく個別債券または個別借入につきグリーンファイナンス評価を付与する場合は、別途評価を行う必要があります。また、JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、当該フレームワークに基づき実施された個別債券または借入等が環境に及ぼす改善効果を証明するものではなく、環境改善効果について責任を負うものではありません。グリーンファイナンス・フレームワークにより調達される資金の環境改善効果について、JCR は発行体または発行体の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定される事項を確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

2. 本評価を実施するうえで使用した手法

本評価を実施するうえで使用した手法は、JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/>) の「サステナブルファイナンス・ESG」に、「JCR グリーンファイナンス評価手法」として掲載しています。

3. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価を付与し提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかる行為とは異なります。

4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、または閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価上の第三者性

本評価対象者と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、発行体および正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、またはその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、または当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかんを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。JCR グリーンファイナンス評価は、評価の対象であるグリーンファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、JCR グリーンファイナンス評価は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。JCR グリーンファイナンス評価は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、または撤回されることがあります。JCR グリーンファイナンス評価のデータを含め、本文書にかかる一切の権利は、JCR が保有しています。JCR グリーンファイナンス評価のデータを含め、本文書の一部または全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価：グリーンファイナンス・フレームワークに基づき調達される資金が JCR の定義するグリーンプロジェクトに充当される程度ならびに当該グリーンファイナンスの資金使途等にかかる管理、運営および透明性確保の取り組みの程度を評価したものです。評価は5段階で、上位のものから順に、Green1(F)、Green2(F)、Green3(F)、Green4(F)、Green5(F)の評価記号を用いて表示されます。

■サステナビリティファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・ 環境省 グリーンボンド外部レビュー者登録
- ・ ICMA (国際資本市場協会) に外部評価者としてオブザーバー登録
- ・ UNEP FI ポジティブインパクト金融原則 作業部会メンバー
- ・ Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ認定検証機関)

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・ 信用格付業者 金融庁長官 (格付) 第1号
- ・ EU Certified Credit Rating Agency
- ・ NRSRO : JCR は、米国証券取引委員会の定める NRSRO (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) の5つの信用格付クラスのうち、以下の4クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示は JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL : 03-3544-7013 FAX : 03-3544-7026

株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.

信用格付業者 金融庁長官 (格付) 第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル