

航空会社・空港会社 発表者一覧

(発表順、敬称略)

成田国際空港株式会社

取締役 共生・用地部門長 岩澤 弘

全日本空輸株式会社

上席執行役員 企画室長 平澤 寿一

日本航空株式会社

常務執行役員 経営企画本部長 斎藤 祐二

成田空港における CO2排出量削減に向けた取り組みについて ～サステナブルNRT2050～

2021年6月10日

成田国際空港株式会社 (NAA)



Narita Airport

Connecting Japan to the World

経営理念

NAAは、国際拠点空港としての役割を果たし、グローバルな航空ネットワークの発展に貢献する、世界トップレベルの空港を目指します。

経営ビジョン

1. 安全を徹底して追求し、信頼される空港を目指します
2. お客様の満足を追求し、期待を超えるサービスの提供を目指します
- 3. 環境に配慮し、地域と共生する空港を目指します**
4. 効率的で透明性のある企業活動を通じ、健全経営とさらなる成長を目指します
5. 鋭敏な感性を持ち、柔軟かつ迅速な行動で、社会の期待に応えます

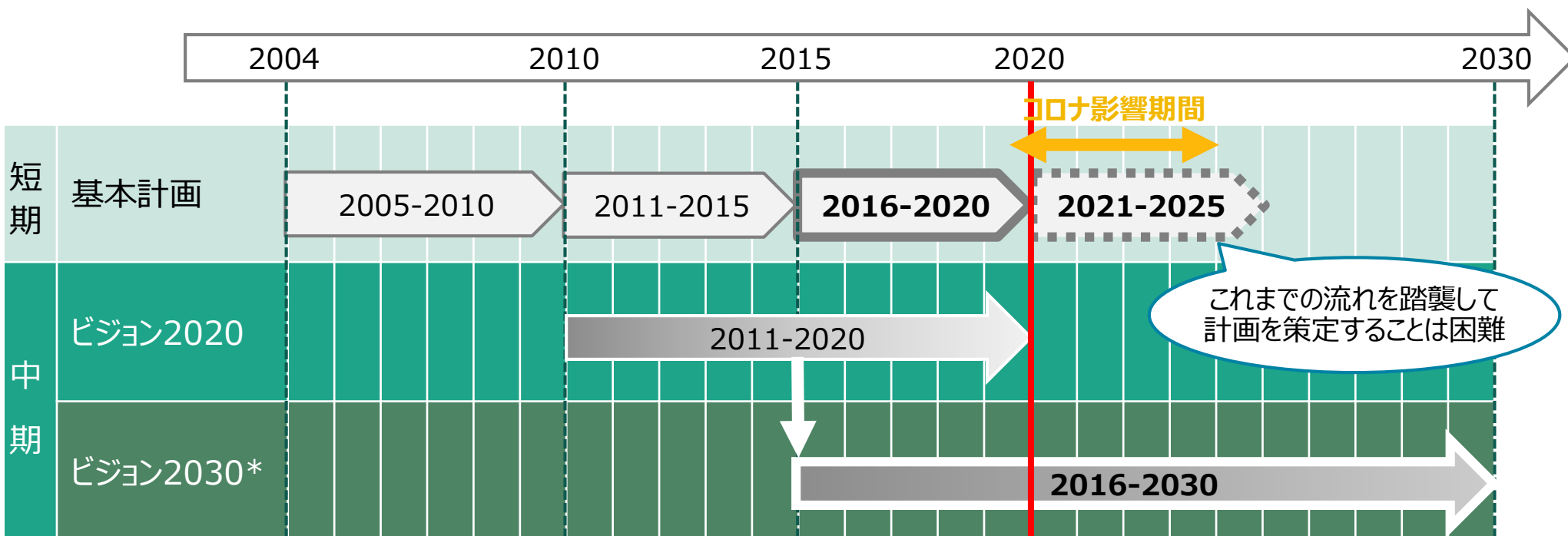
環境基本方針

「NAAは、地球的視野にたった環境への取り組みを積み重ねることにより、環境にやさしい循環型空港（エコ・エアポート）を目指すとともに、地域の一員として信頼関係を築きながら、豊かな21世紀社会の実現に貢献します。」

1. 空港の建設・運用に伴い発生する環境負荷を抑制するとともに、空港周辺地域の環境への影響の軽減に努めるなど、地球的視野にたった環境問題についても積極的に取り組みます。
2. すべての事業活動を対象に基本計画を策定し、環境に関する法規制の遵守はもとより、自主的な目標を定め、定期的に見直すことにより、環境保全の向上に努めます。
3. 環境保全活動を有効に機能させる仕組みをつくり、継続的な改善を行います。
4. 社内環境コミュニケーションを通じて全社員の意識向上を図るとともに、一人ひとりが自ら責任を持って環境保全活動を遂行できるよう、啓蒙・支援を行います。
5. グループ企業と一体となった環境保全活動を推進するとともに、環境保全活動を空港関連事業者に広げ、空港全体で環境にやさしい循環型空港（エコ・エアポート）を推進します。
6. 環境保全活動を積極的に情報公開するとともに、空港周辺地域をはじめとして広く社会との環境コミュニケーションに取り組みます。

これまでのエコ・エアポートの取り組みに関する枠組み

- 目標年度に向けて目指すべき姿を示した「エコ・エアポートビジョン」と、具体的な実施計画を定めた「エコ・エアポート基本計画」の2段構成
- 基本計画は、取り組み内容と結果を考慮したいわゆる「積み上げ」方式で策定
- 基本計画の最終年度を迎え、新たな枠組みについて検討を実施
- コロナ禍の状況にあっては、これまでの流れを踏襲した次期計画（2021-2025）の策定は困難



* 基本計画策定時に、ビジョン2020からビジョン2030へ移行

エコ・エアポートビジョン2030とエコ・エアポート基本計画

- 「エコ・エアポート基本計画」では、4つの項目を柱に、可能な限り数値目標を定めている
- 「エコ・エアポートビジョン2030」では、各種取り組みのほか、CO2削減に係る中期目標を掲げている
- 空港内事業者等で組織する「エコ・エアポート推進協議会」と連携し、成田空港全体で取り組みを推進

エコ・エアポートビジョン2030

成田空港はステークホルダーと共に、空港運用に伴う地域への環境負荷低減と地球規模の環境課題に取り組み、持続可能な社会の構築を目指します

地域と空港の
持続可能な発展
を目指します

地球規模の
環境課題に
取り組みます

ステークホルダーと
共にエコ・エアポート
を推進します

2030年度までに、空港から排出されるCO₂を
2015年度比で発着回数1回あたり30%削減を目指します

エコ・エアポート基本計画

周辺環境への取り組み

資源循環への取り組み

気候変動への取り組み

環境マネジメント

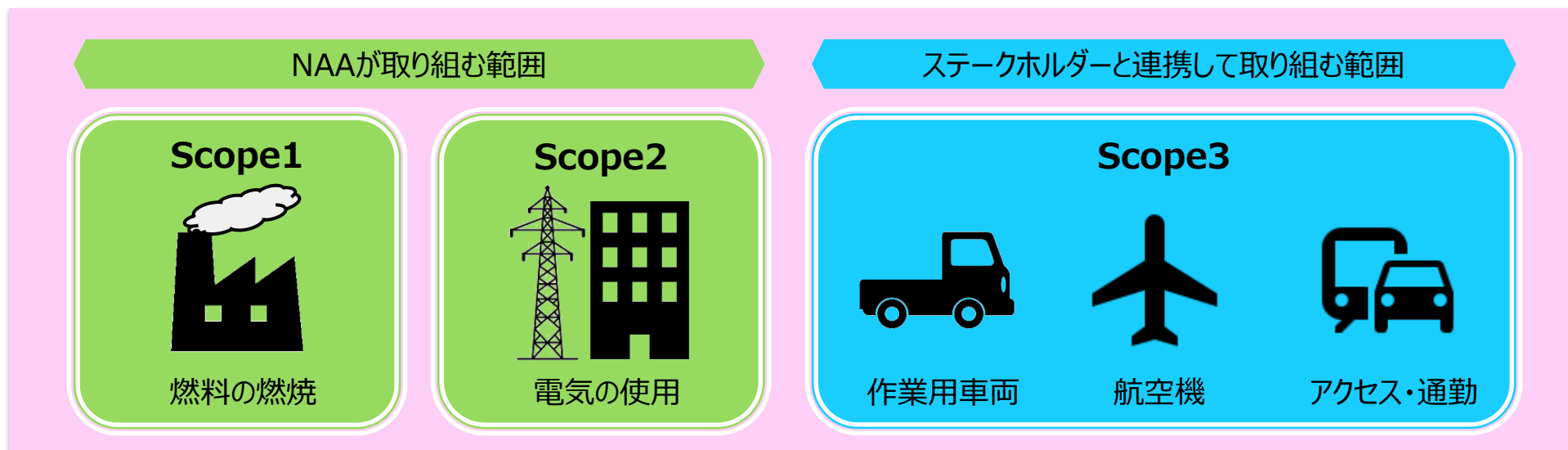
成田国際空港エコ・エアポート推進協議会



成田空港におけるCO2排出量（2019年度）

- 成田空港におけるCO2排出量は約120万トンで、全体の約7割は航空機に起因している
- NAAグループの排出量は全体の約1割となっている（冷暖房・電気の供給に伴うCO2排出）
- NAAグループで取り組みを進めることはもちろん、成田空港全体で取り組みを推進することが不可欠

排出事業者	排出形態	直接排出 (定義) 自社が所有または管理する施設からの排出	間接排出 (定義) 他社から供給された電気、熱、蒸気の使用に伴う排出	Scope 1-2合計
当社グループ		Scope 1: 約 5.9万 tCO ₂	Scope 2: 約 8.2万 tCO ₂	約 14.2万 tCO ₂
当社以外の空港内事業者		Scope 3: 約 103.5万 tCO ₂		
合計		Scope 1-3合計: 約 117.6万 tCO ₂		



サステナブルNRT2050のポイント

- これまで取り組んできた「4つの柱」をもとに、引き続き各種取り組みを推進する
- 「エコ・エアポートビジョン2030」を発展させ、2050年度に向けた取り組みの方向性を示す
- 「気候変動への取り組み」をさらに進めるため、CO2排出量削減に関する中長期の数値目標を掲げる
- 言葉の定義は下記のとおり

ゼロカーボン	再エネやバイオ燃料の使用により、CO2排出量をゼロにすること。
ネットゼロ	省エネや再エネ導入によりCO2排出量を削減したうえで、排出されるCO2については炭素固定・除去等により相殺し、CO2排出量を実質ゼロにすること。（クレジット購入は含まない）
カーボンニュートラル	省エネや再エネ導入によりCO2排出量を削減したうえで、排出されるCO2については炭素固定・除去やクレジット購入等により相殺し、CO2排出量を実質ゼロにすること。
オフセット	削減努力を行ったうえで削減困難なCO2排出量について、クレジット購入やCO2削減活動に投資すること等で埋め合わせること。

サステナブルNRT2050におけるCO2削減目標

- 空港運営会社のネットゼロや、ステークホルダーを含む空港全体の数値目標を掲げるのは、**国内空港初**

2050年度目標（長期）

- ➔ NAAグループが排出するCO2をネットゼロにします
- ➔ 成田空港から排出されるCO2を2015年度比で50%削減します

2030年度目標（中期）

- ➔ NAAグループが排出するCO2を2015年度比で30%削減します
- ➔ 成田空港から排出されるCO2を2015年度比で発着回数1回あたり30%削減します
- ➔ NAAの「ネクストアクション」を定めてCO2削減を推進します
- ➔ 更なる機能強化における環境負荷低減の取り組みを推進します



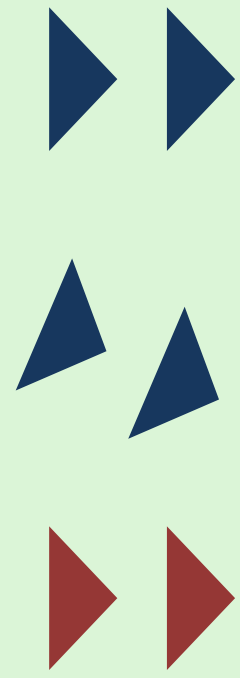
CO2排出量と取り組みのイメージ

NAAグループのネットゼロに向けて

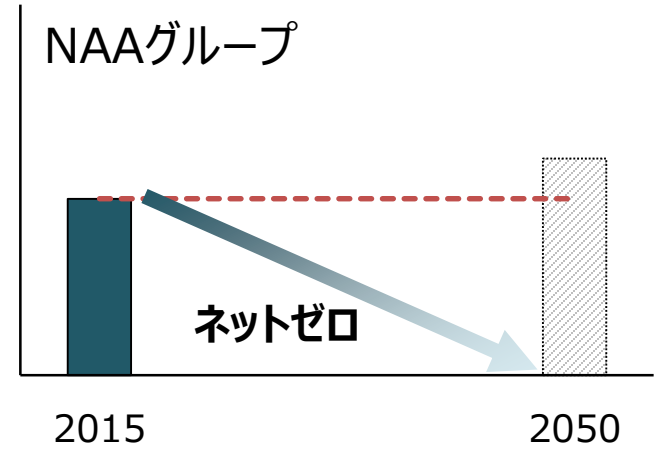
- ① 先進技術の導入
- ② ネクストアクション
- ③ 更なる機能強化

空港全体の50%削減に向けて

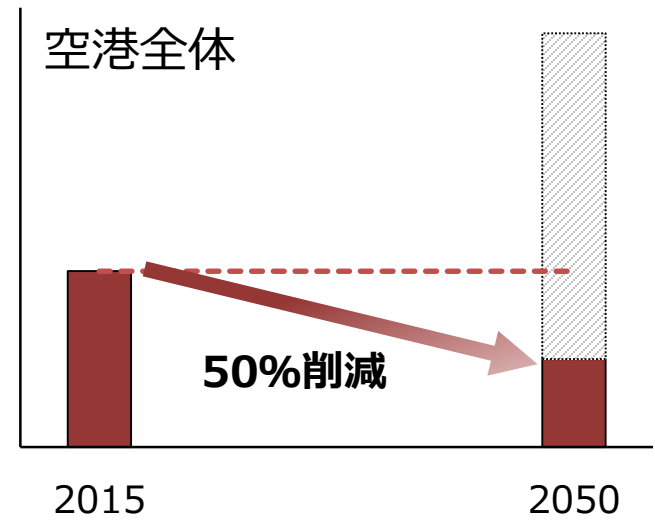
ステークホルダーの皆様とともに



NAAグループ



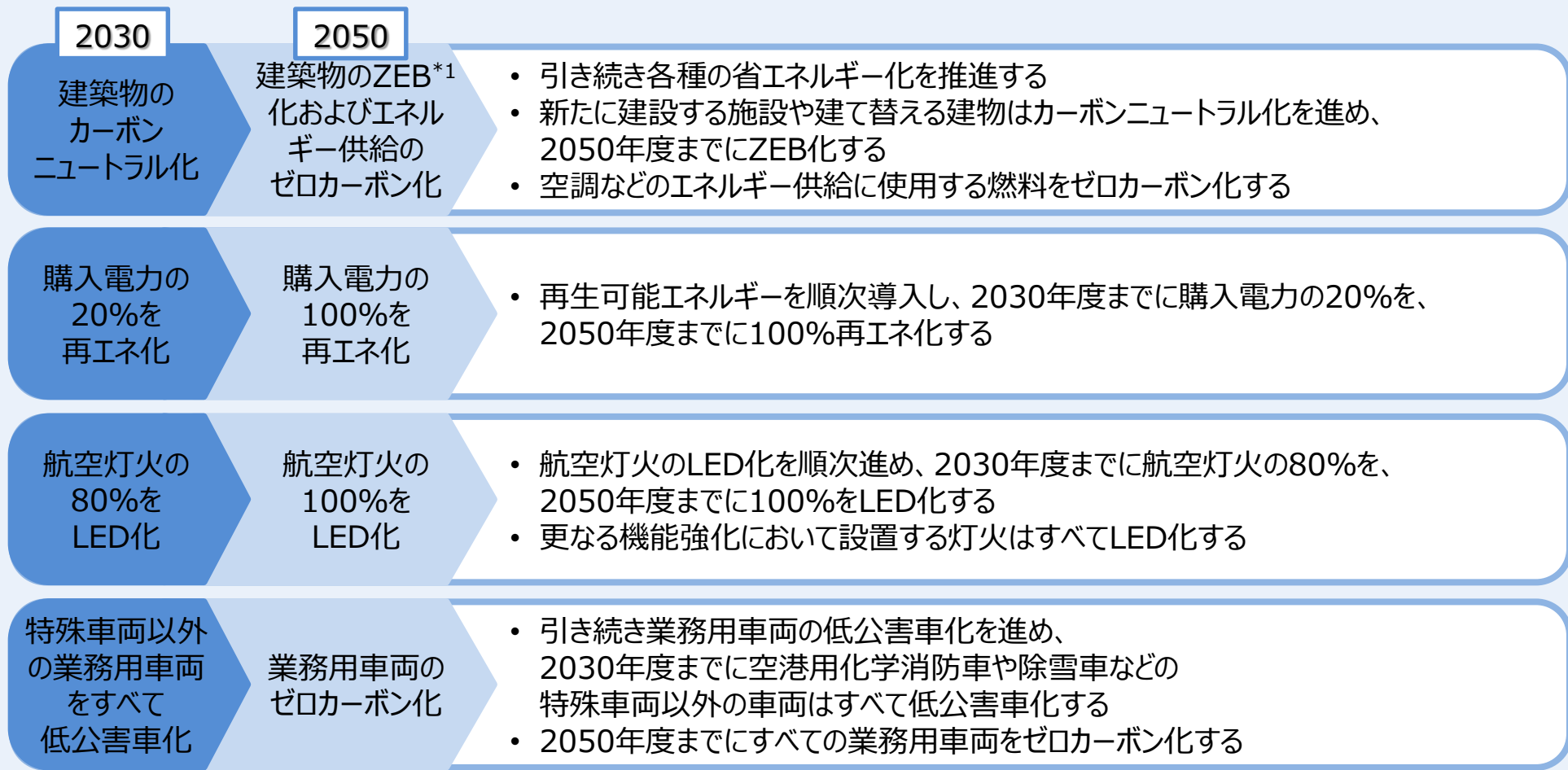
空港全体



■ NAAグループ 排出量 ■ 空港全体 排出量
▨ 削減量 - - - 2015年度 排出量

① 先進技術の導入

NAAが主体となり、先進技術を積極的に導入しCO2排出量削減に貢献します。



*1 Net Zero Energy Buildingの略。建築設計や自然エネルギーの活用により省エネ化した上で、再エネを導入することにより、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロとすることを目指した建築物。

② ネクストアクション

NAA社員の意識啓発を図るとともに、早期に以下の目標を達成します。

NAA本社ビルの
カーボンニュートラル化

- NAA本社ビルをカーボンニュートラル化する
(電力の再エネ化・空調に伴うCO2排出量のオフセット)

NAA社員の
CO2ゼロ出張

- オフセットによりNAA社員の出張時のCO2排出量をゼロにする

NAA社員の
低炭素通勤の推進

- テレワークの推進や低炭素交通への転換を促進し、
NAA社員の通勤におけるCO2排出量を50%削減する

③ 更なる機能強化

更なる機能強化において、環境負荷低減の取り組みを推進します。

航空機地上走行
距離の短縮

- 施設整備により航空機の地上走行距離を30%短縮する

工事中的
環境負荷低減

- 排出ガス対策型建設機械等の使用を徹底する
- 低炭素化工法を採用する (ICTの活用による省人化・高度化・効率化、重機台数の低減等)
- 造成面の早期緑化、緑地帯の整備、谷津環境の保全を推進する

伐採木の有効活用

- 建設発生木材の再資源化を推進する

ステークホルダーの皆様とともに

ステークホルダーの皆様との協働により、CO2排出量の削減促進策を多面的に検討・推進します。

2030

SAF*1の受入体制の整備

2050

次世代型航空機の受入体制の整備

- 関係者と連携を図り、SAF受入に必要な体制を整備し、SAFの導入を推進する
- 次世代型航空機（電気・水素）の開発状況や導入状況を見ながら、必要な受入体制の整備を行う

フォークリフトの低公害化

GSE*2車両のゼロカーボン化

- 2030年度までにフォークリフトの50%を低公害化する
- グランドハンドリング作業に使用されるGSE車両の共有化やゼロカーボン化を推進し、GSE車両全体の効率化や脱炭素化を図る

ステークホルダーのCO2排出量削減促進策の導入

- ステークホルダーのCO2排出量削減に貢献できるよう各種施策を検討する
例) 「EV・FCV認定カード」をお持ちの方を対象とした駐車場料金の割引等

*1 Sustainable Aviation Fuelの略。原材料の生産・収集から燃焼までの過程で、CO2排出量が少ない持続可能な供給源から製造されるジェット燃料。

*2 Ground Support Equipmentの略。グランドハンドリング作業に使用する器材の総称。



Narita Airport

Connecting Japan to the World

ANAグループの中長期環境目標と カーボン・ニュートラルに向けた課題認識

2021年6月10日
全日本空輸株式会社

1. ANAグループ中長期環境目標

ANA HOLDINGS NEWS

2021年4月26日

(要旨)

- 長期環境目標：「2050年度までに航空機の運航におけるCO₂排出量実質ゼロ」
- 中期環境目標：「2030年度までに航空機の運航で発生するCO₂排出量総量を2019年度グループ全体の排出量以下（実質）」
- 国産SAFの産業育成・量産体制構築に向けて、今後も積極的に参画してまいります
SAF・バイオジェット燃料を含む持続可能な航空燃料(Sustainable Aviation Fuel)のこと。主に動植物や廃棄物由来原料から製造され、使用により、ライフサイクルを考慮したCO₂が削減される

◆中長期環境目標

	テーマ	2030 年中期環境目標	2050 年長期環境目標
1.	航空機の運航で発生するCO ₂ 排出量総量	2019 年度以下（実質）	実質ゼロ（目標更新）
2.	航空機の運航以外で発生するCO ₂ 排出量	2019 年度比 33%以上削減	実質ゼロ
3.	資源類の廃棄	2019 年度比 70%以上削減	ゼロ
4.	機内食などの食品廃棄率	2019 年度廃棄率 4.6%を 3.8%以下に削減	廃棄率 2.3%以下に削減 (2019 年度比廃棄率 50%削減)

◆SAFの安定供給に向けて

ANAグループは航空機の運航において環境貢献価値の高いSAFの活用をCO₂排出量削減策の中心に据えています。

環境目標の達成、そして日本の航空業界がCO₂排出量削減に貢献していく為にはSAFの安定供給ならびに価格競争力の確保が必要不可欠と認識しており、その為には国産SAFの産業育成、量産体制の構築が喫緊の課題であると考えています。

2. 運航分野のカーボン・ニュートラル推進に向けた課題認識

① SAFの活用

1) 安定供給に向けた産業育成、量産体制の早期化

- ・日本の2030年CO2削減目標が46%と示されたことを踏まえ、今後、産業別の目標が検討されていく一方、2030年まで国産SAFが商用化されない場合、航空運送事業は他産業と比較して、脱炭素に向けた代替燃料の選択肢が極めて限られる。
- ・多様な主体による国産SAF開発を促進する環境づくりが必要。
- ・海外技術の活用も含め、国産SAFの商用化を急ぐべき。

2) 輸入SAFの活用も含めた、環境整備

国内空港でSAFを円滑に供給できるよう、サプライチェーンの早期整備、規格・認証プロセスの明確化が必要。

3) 国内線も含めた将来の国内SAF必要量の検証

CORSIA（※）に対応する国際線用に加え、国内線用も含めた国内SAF必要量の検証と、その総量を見据えた量産体制の構築が必要。

※CORSIA・・・SAF又はクレジットを使用し、排出量をオフセットする国際民間航空機関(ICAO)の規定する国際標準

4) 産業横断的な液体燃料（SAF・その他）の確保

- ・エネルギー密度の高い液体燃料は、航空機以外に大型車両や船舶でも利用可能であり、今後も必要なエネルギーである。
- ・SAF製造工程で得られるバイオディーゼル、ナフサ等は、空港分野や、他産業でも需要が期待できる為、SAFの必要量を確保しつつ、全産業における需要を把握し、配分するしくみが必要。

5) 商用化に向けた支援拡充（グリーンイノベーション基金等）

- ・水素や再生可能エネルギー同様、SAFは本邦の国際競争力に直結する喫緊の課題。
- ・技術開発、実証はもとより、商用化に繋がる支援についても、一層の拡充が必要。

6) 支援策に関する具体的な検討の開始

- ・SAFの開発・製造者、使用者に対する政府支援のあり方について、海外事例の調査・研究に留まらず、関係省庁を交えた具体的な検討をすぐに開始していくことが必要。
- ・例えば米議会にて、5月初旬に1ガロン当たり最大2ドルのインセンティブを与える法案が提出される等、欧米では政府支援策をさらに拡充させ、SAF普及を加速させる議論が具体的に進んでいる。

7) 中長期的なエネルギー政策議論

- ・中長期的には、CO2削減に向け、自動車用ガソリンの供給が減ることで、国内における既存の航空機用燃料の供給が減少していくマクロの視点から、SAFを含めた代替液体燃料を十分に確保する政策的な議論が必要。

② 新技術の導入（新機材、新エンジン等）

1) 水素・電力航空機の商用化を視野に入れたインフラ整備等

・水素・電力航空機は当面、近距離用小型機での開発が想定されるため、就航が予想される地方空港におけるインフラ整備が大きな課題となるのではないかと。

・空港におけるエネルギー供給方法、地上オペレーションのあり方等についても、空港ごとに検証が必要。

2) 新技術の導入促進に繋がるインセンティブの設計

環境負荷の少ない新技術の導入には従来以上にコストがかかることが想定される為、導入促進に向けては、初期導入時の投資およびランニングコストの増加に対する補助金や、税制優遇等のインセンティブについても制度設計の議論が必要。

3) SAFの混合率上限の引き上げに向けた対応

既存の航空機用燃料と混合せず100%SAFで稼働するエンジン開発・テストが各大手メーカーで進んでいる。
早期実用化へ向けた海外当局との連携・対応が必要。

④ 市場メカニズム（クレジット）の活用

CORSIAに対応する国産クレジットの創出、および取引市場のルールメイクに関する関係省庁横断の検討が必要である。

③ 運航方式の改善

1) CARATSの早期実現

CARATS（Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems）：次世代航空交通システム構築にかかる行動計画

・航空機の出発から到着まで、最短経路で結ぶことを目指すべき。
・本邦独自の施策と国際協調して進める施策を区別し、前者については優先順位をあげて、より早期の導入が必要。

2) 現在の運用見直しを含む、更なるCO2削減策の検討

- 全滑走路の進入方式に曲線経路を含む進入方式（RNP AR）の導入
- 出発方式、到着方式を経路が最短となる運用への見直し
- 航空管制の効率化により、出発、離陸待機時間を削減
- 飛行中の管制間隔の短縮化

⑤ 事業者のコスト増への対応

カーボンニュートラルに向けて様々な技術開発、インフラ整備等にかかる事業者のコスト増について、社会全体での負担のあり方等を検討することも必要である。

3. 空港分野のカーボン・ニュートラル推進に向けた課題認識

① 空港における再生エネルギーの導入推進

1) 太陽光をはじめ、多様なエネルギーリソースの確保

・太陽光をはじめ、風力、地熱、バイオマス等、各地域で活用可能な多様なエネルギーリソースを確保し、地産地消でCO2削減を推進していくことが有効。

2) 多様な主体の参画と市場原理による施策推進

・再生エネルギーの推進については、空港周辺も含めた広域、かつ産業横断の取組みとすることで、多様な主体の参画を促し、市場原理が働く仕組みの検討が必要。

② 再生エネルギーによる日本のクレジット創出

1) クレジットの選択肢を増やし、資金の還流を生む

・現時点でCORSIAに対応するクレジットは国際市場に8種類しかなく、日本のクレジットは存在しない。そのため、CO2のオフセットにあたってクレジットを活用する場合、海外へ資金が流出する。

・再生エネルギーによる日本のクレジットの創出と、CORSIA適格化により、価格競争力のあるクレジットの選択肢を増やし、国内で資金の還流を生むことで、国内のR&D投資を促進する等、好循環へつなげることが必要。

③ 空港車両等のCO2削減推進

1) 新しいエネルギー供給のための空港インフラ整備

・GSEのEV/FCV化推進の前提として、電気、水素等のインフラの整備が重要。また、整備計画の具体化に向けては、空港におけるエネルギー供給方法、地上オペレーションのあり方等、空港ごとに、個別に検証することが必要。

2) 車両の共用化、導入インセンティブの検討

・GSEのEV/FCV化推進に向けては、空港会社が保有し、ハンドリング会社へリースする等、共有化のしくみについて、導入インセンティブと合わせた促進策の検討が必要。

3) バイオディーゼル (e-Fuel) の活用検討

・さらに、EV/FCV化推進以外にも、SAF製造過程で得られるバイオディーゼル等を空港車両に活用することで、既存車両のままでもCO2削減につながる。また、空港に乗り入れるバス・トラック等の大型車両にも供給することで、インフラの有効活用と、さらなるCO2削減につながるのではないかと。

④ 国の財源のあり方 (補助金・インセンティブ)

国としてカーボンニュートラルを力強く推進する観点から、補助金等国の財源のあり方については、空港整備勘定からの拠出ではなく、グリーン成長戦略の一環としての財源確保を検討頂きたい。



JAPAN AIRLINES



**JAL Group
Medium-Term Management Plan
FY2021-2025**

日本航空株式会社
2021-2025年度 JALグループ中期経営計画抜粋

2021年6月10日



はじめに：JAL Vision 2030

2030年に向けたJALグループのあるべき姿

企業理念
JAL Vision
中期経営計画



JALグループは、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」を未来への成長のエンジンとして、以下を実現します

安全・安心

確かな安全と
いつも心地よい安心を
感じられる
社会を創ります

JAL Vision 2030

サステナビリティ

誰もが
豊かさと希望を
感じられる
未来を創ります

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・未来において
世界で一番選ばれ、愛されるエアライングループを目指します

経営戦略の骨子

環境変化に適応し「持続的な成長・発展」を実現する経営戦略の3本柱

コロナ禍による環境変化

業界・自社

事業への甚大なダメージ

2020年の航空需要：約70%減少*

*2019年対比：IATA（国際航空運送協会）統計

マーケット

航空需要の構造や
消費者行動の変化

社会

SDGs達成に向けた
社会の意識の高まり



事業戦略

マーケットの変化に対応した
事業構造改革と安全・安心の取組み

経営戦略の 3本柱



財務戦略

財務基盤の再構築と
今後の成長投資・株主還元



ESG戦略

事業を通じてSDGsを
達成するためのESG経営

事業活動を通じて持続可能な社会の実現を目指す

SDGs達成

JALグループが取組む4つの領域・22の課題・約180の取組みを定め
SDGsの達成に向けたESG経営を推進

ESG経営の推進

E	環境 豊かな地球を次世代に引き継ぐための環境保全 気候変動対応、資源有効利用等 	S	人 誰もがいきいきと輝ける社会の構築に貢献 D&I推進、アクセシビリティ向上等 	地域社会 社会インフラとして地域社会の発展に貢献 地域活性化等
	G		ガバナンス 透明性の高い経営の実践 公正な事業行動の推進など	

事業活動

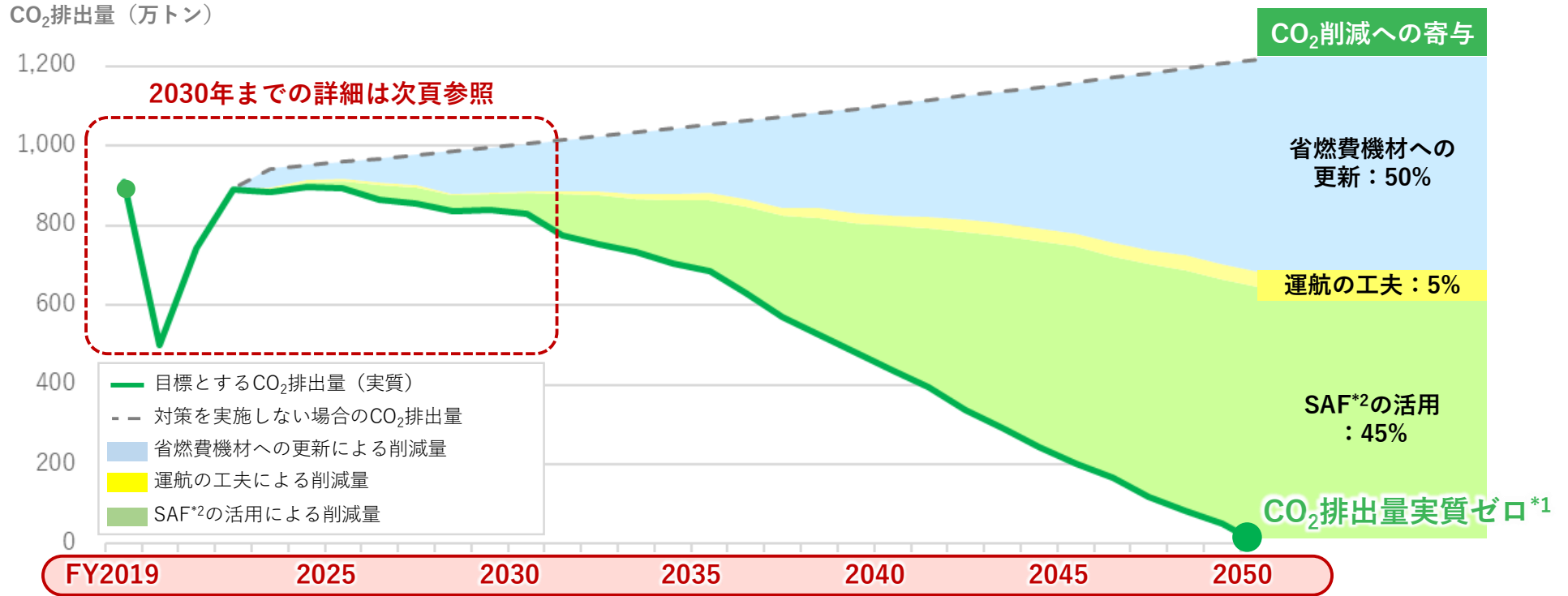
事業領域 フルサービスキャリア/LCC 貨物郵便/マイル・ライフ・インフラ	×	アセット 人財/知識・経験/機材/空港 ネットワーク/財務基盤/顧客基盤	×	運営基盤 安全憲章 / JALフィロソフィ / 部門別採算制度 / 行動規範 / コーポレートガバナンス
--	---	---	---	--

2050年のCO₂排出量実質ゼロに向けて

誰もが豊かさと感じられる未来のために、2050年の目標達成を目指す



JALグループのCO₂排出量実質ゼロ*¹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

自社の取組み (JAL Green Operations) に加え、管制機関・航空会社・空港運営会社等、業界全体で協働を推進

SAF*²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*²の供給量を確保するとともに費用削減を推進

*1: 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)

*2: Sustainable Aviation Fuel = 代替航空燃料

2030年までのCO₂削減の目標・取組み

CO₂削減の国際的な枠組みに則り、最先端の取組みで業界をリードする

FY2025 CO₂削減目標

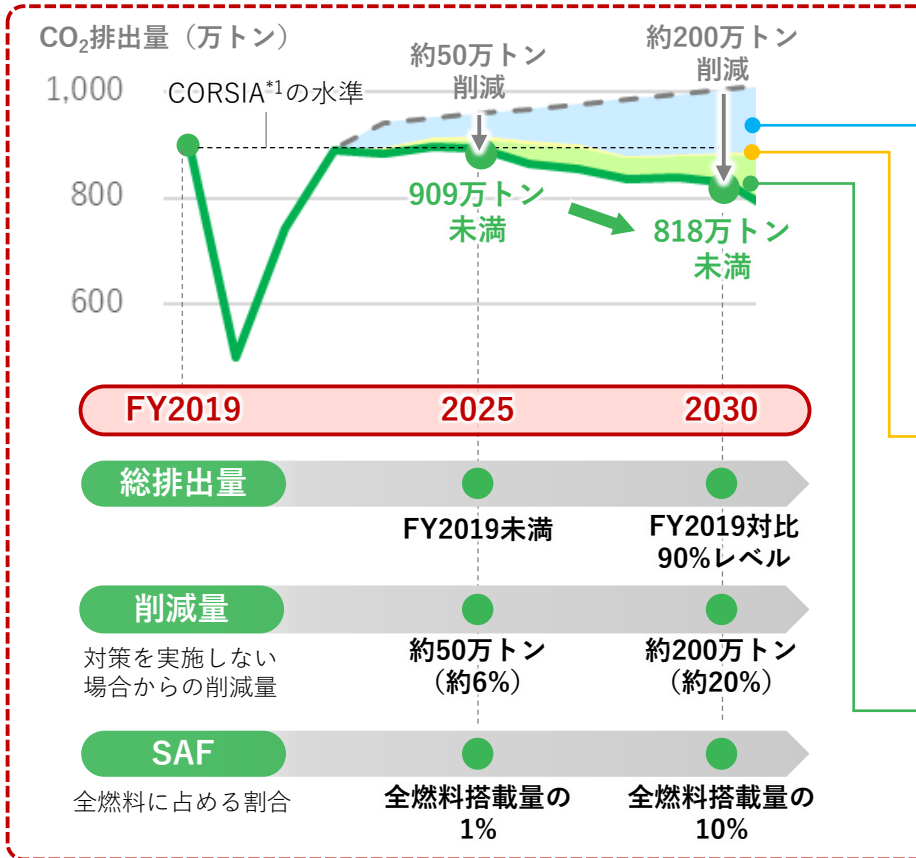
総排出量：**909万トン未滿**
(約50万トン削減)

約50万トン規模の削減を実施し、総排出量をFY2019未滿に抑える


FY2030 CO₂削減目標

総排出量：**818万トン未滿**
(約200万トン削減)

総排出量をFY2019の90%レベルに抑え、2050年の目標達成に向けて削減を加速する




省燃費機材への更新



FY2030削減寄与度 約60%

- ・ A350、787等の最新鋭機材に確実に更新
- ・ 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%

Fulcrum社のSAF製造プラント (@ネバダ州)

- ・ 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

*CORSIA : Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation...国際線において2019年のCO₂排出量の超過分に対して排出権の購入などを義務付ける制度

2030年のSDGs達成に向けて、FY2025の目標値を定め取組みを推進

		代表的な課題	主な取組みとFY2025の目標		貢献するSDGs		
E	環境	気候変動への対応	CO ₂ 総排出量の削減	[航空機の運航] ▶ 1-6：経営目標参照 [地上施設] ▶ FY2030の削減目標 FY2013対比 50%			
			限られた資源の有効利用	使い捨てプラスチック製品の削減 3R (Reduce/Reuse/Recycle)+1(Redesign)の推進 機内食の食べ残しと調理時の食品廃棄の削減 機内食事前キャンセル受付サービスの国際線全路線展開 と社内で調理時に発生する残渣のリサイクルを徹底		▶ 1-6：経営目標参照 ▶ 調理残渣のリサイクル率 100%	
		人	D&I推進	JALグループ内の女性活躍機会の拡大		▶ 1-6：経営目標参照	
			アクセシビリティの向上	全てのお客さまが安心してご旅行できる環境整備 移動にバリアを感じているお客さまに、ストレスフリーな移動とさまざまな旅の選択肢を提供		▶ 全搭乗者数に占める 該当旅客の割合 FY2019対比 2.5倍	
感染症拡大の防止	医薬品輸送を通じた公衆衛生向上への貢献 航空のスピード活用と厳格な温度管理で、 社会の安全・安心を支えるインフラサービスを提供	▶ 医薬品輸送重量 FY2019対比 +50%					
地域社会	地域活性化	事業を通じて新たな流動を創出	▶ 1-6：経営目標参照				
G	ガバナンス	公正な事業行動の推進	コーポレートガバナンス体制のさらなる強化 グループガバナンス・リスクマネジメントの深化、 取締役会実効性評価等を通じた継続的な取組み	▶ コーポレートガバナンス・コードの コンプライ率 100%			
		責任ある調達活動の推進	社会的責任 ^{*1} に配慮した調達活動の推進 サプライチェーン全体での確実なリスクの把握と対処	▶ 主要な一次サプライヤーの自己点検による健全性確認率 100%			

*1：環境配慮・公正な事業慣行・人権尊重など

JALグループ全社員がそれぞれの職場で取組みを推進し、中期経営計画の達成を目指す

気候変動への対応

- ✓ エンジン洗浄
- ✓ コンテナ軽量化
- ✓ SAFの搭載
- ✓ 飛行経路の最適化



国産SAFを搭載した日本初のフライトを2021年2月に実施

地域活性化

- ✓ 人財派遣・協業
- ✓ ワークেশョン
- ✓ 地域製品のPR
- ✓ 訪日誘致支援



2011年から10年にわたり活動を継続し、事業へ進化

D&I推進

- ✓ 多様な人財の活躍推進
- ✓ ジェンダーニュートラルへの配慮



障がいのある社員の活躍 グローバル人財の活躍 アナウンスの変更 ZIPAIRの制服にスニーカーを採用

アクセシビリティの向上

新型コロナウイルス感染症対策を踏まえたガイドラインを策定

- ✓ 専用カウンター
- ✓ テクノロジーを活用したサポート
- ✓ 専用ツアー



スペシャルアシスタンス 遠隔手話通訳 自動運転車いす アクセシブルツーリズム

感染症拡大の防止

アジアで初めて世界最高水準の評価をダブル受賞

- ✓ 医薬品の輸送
- ✓ 非対面・非接触
- ✓ 高度な清潔性
- ✓ 外部評価



速達性・温度管理等の輸送品質 SMART AIRPORT 抗ウイルス・抗菌コーティング