



**IFRS<sup>®</sup>**

Sustainability

2022年3月

## 公開草案

IFRS<sup>®</sup> サステナビリティ開示基準

**IFRS S2号「気候関連開示」[案]**

**付録B 産業別開示要求**

**B60巻一航空貨物及びロジスティクス**

コメント期限：2022年7月29日



# 公開草案

IFRS S2 号「気候関連開示」〔案〕

付録 B 産業別開示要求

B60 巻－航空貨物及びロジスティクス

コメント期限：2022年7月29日

This industry from Appendix B Industry-based disclosure requirements accompanies the Exposure Draft ED/2022/S2 *Climate-related Disclosures* (published March 2022; see separate booklet). It is published by the International Sustainability Standards Board (ISSB) for comment only. Comments need to be received by 29 July 2022 and should be submitted by email to [commentletters@ifrs.org](mailto:commentletters@ifrs.org) or online at <https://www.ifrs.org/projects/open-for-comment/>.

All comments will be on the public record and posted on our website at [www.ifrs.org](http://www.ifrs.org) unless the respondent requests confidentiality. Such requests will not normally be granted unless supported by a good reason, for example, commercial confidence. Please see our website for details on this policy and on how we use your personal data. If you would like to request confidentiality, please contact us at [commentletters@ifrs.org](mailto:commentletters@ifrs.org) before submitting your letter.

**Disclaimer:** To the extent permitted by applicable law, the ISSB and the IFRS Foundation (Foundation) expressly disclaim all liability howsoever arising from this publication or any translation thereof whether in contract, tort or otherwise to any person in respect of any claims or losses of any nature including direct, indirect, incidental or consequential loss, punitive damages, penalties or costs.

Information contained in this publication does not constitute advice and should not be substituted for the services of an appropriately qualified professional.

© 2022 SASB, part of Value Reporting Foundation.

**All rights reserved.** Reproduction and use rights are strictly limited. Please contact the Foundation for further details at [permissions@ifrs.org](mailto:permissions@ifrs.org).

Copies of ISSB publications may be ordered from the Foundation by emailing [customerservices@ifrs.org](mailto:customerservices@ifrs.org) or visiting our shop at <https://shop.ifrs.org>.

This Japanese translation of the Exposure Draft *Climate-related Disclosures* and related material contained in this publication has not been approved by the Review Committee appointed by the IFRS Foundation. The Japanese translation is the copyright of the IFRS Foundation.

The Foundation has trade marks registered around the world (Marks) including ‘IAS®’, ‘IASB®’, the IASB® logo, ‘IFRIC®’, ‘IFRS®’, the IFRS® logo, ‘IFRS for SMEs®’, the IFRS for SMEs® logo, ‘International Accounting Standards®’, ‘International Financial Reporting Standards®’, the ‘Hexagon Device’, ‘NIIF®’ and ‘SIC®’. Further details of the Foundation’s Marks are available from the Foundation on request.

The Foundation is a not-for-profit corporation under the General Corporation Law of the State of Delaware, USA and operates in England and Wales as an overseas company (Company number: FC023235) with its principal office in the Columbus Building, 7 Westferry Circus, Canary Wharf, London, E14 4HD.

## 公開草案

# IFRS S2 号「気候関連開示」[案] 付録 B 産業別開示要求 B60 巻－航空貨物及びロジスティクス

コメント期限：2022 年 7 月 29 日

付録 B 産業別開示要求のうちの本産業は、公開草案 ED/2022/S2「気候関連開示」（2022年3月公表、別冊参照）に付随するものである。本付録は、国際サステナビリティ基準審議会（ISSB）がコメント募集のみを目的に公表したものである。コメントは、2022年7月29日までに到着する必要がある、[commentletters@ifrs.org](mailto:commentletters@ifrs.org) への電子メール又は <https://www.ifrs.org/projects/open-for-comment/> からオンラインで提出されたい。

すべてのコメントは公開の記録に記載され、回答者が秘密扱いの要求をしない限り、我々のウェブサイト（[www.ifrs.org](http://www.ifrs.org)）に掲載される。秘密扱いの要求は、商業的な守秘事項などの正当な理由がある場合を除き、通常は認められない。この方針及び回答者の個人データを我々がどのように使用するのかの詳細については、我々のウェブサイトを参照されたい。機密保持に関する要望がある場合は、コメント・レターを提出される前に [commentletters@ifrs.org](mailto:commentletters@ifrs.org) までご連絡いただきたい。

**注意書き：**適用される法律が認める範囲で、当審議会及びIFRS財団（財団）は、本公表物又はその翻訳から生じるすべての責任を、契約、不法行為、その他いかなる者に対するいかなる性質の請求又は損害（直接、間接、付随的又は結果的な損害、懲罰的賠償、罰金又はコストを含む）に関するものであれ、拒絶する。

本公表物に含まれている情報は、助言を構成するものではなく、適切な資格を有する専門家のサービスの代用とすべきものではない。

**© 2022 SASB, part of Value Reporting Foundation.**

不許複製・禁無断転載：複製及び使用の権利は厳しく制限されている。詳細については当財団の [permissions@ifrs.org](mailto:permissions@ifrs.org) に連絡されたい。

当審議会の公表物のコピーは、[customerservices@ifrs.org](mailto:customerservices@ifrs.org) への電子メール又は当財団のショップ <https://shop.ifrs.org> への訪問により、当財団から注文することができる。

本公表物に含まれている公開草案IFRS S2号「気候関連開示」の日本語訳は、IFRS財団が指名したレビュー委員会による承認を経していない。当該日本語訳はIFRS財団の著作物である。

当財団は世界中で登録された商標を有しており、その中には、「IAS®」、「IASB®」、IASB® ロゴ、「IFRIC®」、「IFRS®」、IFRS® ロゴ、「IFRS for SMEs®」、IFRS for SMEs® ロゴ、「International Accounting Standards®」、「International Financial Reporting Standards®」、「Hexagon Device」、「NIIF®」及び「SIC®」がある。当財団の商標についてのより詳細な情報は、要求に応じて当財団から入手可能である。

当財団は米国デラウェア州の一般会社法に基づく非営利法人であり、イングランド及びウェールズで海外会社（会社番号：FC023235）として活動し、主たる事務所を Columbus Building, 7 Westferry Circus, Canary Wharf, London, E14 4HD に置いている。

## はじめに

---

本巻は、*IFRS S2* 号「気候関連開示」[案]の付録 B の一部であり、本基準[案]の不可欠な一部である。本巻は、本基準 [案] の他の部分と同じ権威を有する。

本巻は、特定のビジネスモデル、経済活動、及び産業への参加により特徴付けられる他の一般的な特徴に関連する、企業の重大な (**significant**) 気候関連のリスク及び機会に関連する情報を識別、測定及び開示するための要求事項を示している。

産業別開示要求は、**SASB** スタンダードに由来している (*IFRS S2* 号「気候関連開示」[案]B10 項から B12 項を参照)。B11 項に記載されている **SASB** スタンダードの修正は、参照を容易にするためにマークアップされている。新しい文章には下線が、削除された文章には取り消し線が引かれている。また、**SASB** スタンダードで使用されている指標コードも、参照を容易にするために、該当する場合には記載されている。本巻に含まれる産業別開示要求に関する追加の背景 (構造及び用語、適用並びに例示などを含む) については、付録 B の B3 項から B17 項を参照されたい。

## 航空貨物及びロジスティクス

### 産業に関する記述

「航空貨物及びロジスティクス」産業は、企業と個人の両方に貨物サービス及び輸送ロジスティクスを提供する。3つの主要な産業セグメントがある。すなわち、航空貨物輸送、郵便及びクーリエ・サービス、並びに輸送ロジスティクス・サービスである。この産業に属する企業は1以上のセグメントから売上を稼ぎ、無資産型（non-asset-based）の企業から資産集約型（asset-heavy）の企業までさまざまである。輸送ロジスティクス・サービスには、陸上、鉄道、海上及び航空貨物企業と契約し、適切な輸送を選択して利用することが含まれる。サービスにはまた、関税手続の代行、物流管理、ベンダーの集約、貨物保険、発注管理及びカスタマイズされたロジスティクス情報を含むことがある。この産業はグローバルな貿易において重要(key)であり、そのためにある程度の需要の安定性が与えられている。

### サステナビリティ開示トピック及び指標

表 1. サステナビリティ開示トピック及び指標

| トピック       | 指標  | カテゴリー  | 測定単位                                     | コード          |
|------------|---|--------|--|--------------|
| 温室効果ガス排出   | グローバルでのスコープ1総排出   | 定量     | CO <sub>2</sub> 換算メートルトン(t)              | TR-AF-110a.1 |
|            | スコープ1排出を管理するための長期的及び短期的な戦略又は計画、排出削減の目標並びにそれらの目標に対するパフォーマンスの分析についての説明                          | 説明及び分析 | 該当なし                                     | TR-AF-110a.2 |
|            | (1)道路輸送により消費された燃料、(a)天然ガス燃料の割合及び(b)再生可能燃料の割合、並びに(2)航空輸送により消費された燃料、(a)代替燃料の割合及び(b)サステナブルな燃料の割合 | 定量     | ギガジュール(GJ)、パーセンテージ (%)                   | TR-AF-110a.3 |
| サプライチェーン管理 | BASICパーセントイルがFMCSAの介入閾値を超える運送業者の割合  | 定量     | パーセンテージ (%)                              | TR-AF-430a.1 |
|            | 輸送手段にわたる温室効果ガス(GHG)総排出量   | 定量     | 1トンキロメートル当たりのCO <sub>2</sub> 換算メートルトン(t) | TR-AF-430a.2 |



表 2. 活動指標

| 活動指標   | カテゴリー | 測定単位 | コード         |
|--|-------|------|-------------|
| 有償トンキロメートル (RTK) (1)道路輸送及び(2)航空輸送 <sup>110</sup> | 定量    | RTK  | TR-AF-000.A |
| ロード・ファクター：(1)道路輸送及び(2)航空輸送 <sup>111</sup>        | 定量    | 比率   | TR-AF-000.B |
| 従業員数、トラックドライバー数                                  | 定量    | 数    | TR-AF-000.C |

<sup>110</sup> TR-AF-000.A に関する注記 – 有償トンキロメートル (RTK) は、1 キロメートル輸送された 1 メートルトンの有償トラフィックと定義される。RTK は、各区間を走行する車両のキロメートル数に、その区間での有償トラフィックのトン数を乗じて計算する。

<sup>111</sup> TR-AF-000.B に関する注記 – ロード・ファクターは、容量使用率の測定値であり、貨物が移動したキロメートル数について、移動した合計キロメートル数で除して計算する。

## 温室効果ガス排出

### トピックサマリー

「航空貨物及びロジスティクス」産業の企業は、気候変動の要因となる直接的な温室効果ガス（GHG）排出を生み出す。排出は、航空貨物及び道路貨物の両方による燃料の燃焼から発生する。ジェット燃料からの排出の高度を考えると、航空貨物は気候変動に特に強力に寄与する。GHG 排出の管理は、排出が燃料の使用に、したがって営業費用に直接結びつくため、時間の経過とともに航空貨物及びロジスティクス企業のコスト構造に影響を与える（affect）可能性が高い。燃料効率及び代替燃料の使用は、企業が燃料コストを削減したり、揮発性燃料の価格設定、将来の規制コスト、及び GHG 排出のその他の結果へのエクスポージャーを限定したりする方法を提供する。新しい航空機及びトラックは一般に燃料効率が高くなる一方、既存のフリートが改良される場合がある。より燃料効率の高い飛行機又は車両（又はこの両方）への設備投資、及び新しい燃料管理技術は、継続的な燃料費を削減し、収益性を向上させる場合がある。また、低炭素輸送の解決策を求める顧客の市場シェアを獲得できる可能性もある。

### 指標

#### TR-AF-110a.1. グローバルでのスコープ 1 総排出

- 1 企業は、京都議定書において対象とされる 7 種類の温室効果ガス（GHG）－ 二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）、メタン（CH<sub>4</sub>）、一酸化二窒素（N<sub>2</sub>O）、ハイドロフルオロカーボン類（HFCs）、パーフルオロカーボン類（PFCs）、六フッ化硫黄（SF<sub>6</sub>）及び三フッ化窒素（NF<sub>3</sub>）－のグローバルでのスコープ 1 の温室効果ガス（GHG）の大気への総排出を開示しなければならない。
  - 1.1 すべての GHG 排出は、CO<sub>2</sub> 換算メートルトン単位で合算し、開示しなければならない。公開されている 100 年間の時間軸の地球温暖化係数（GWP: global warming potential）の値に従って計算しなければならない。現時点の GWP 値の推奨ソースは、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第 5 次評価報告書（2014）である。
  - 1.2 総排出は、オフセット、クレジット又はその他の類似した排出削減若しくは排出補償のメカニズムを考慮する前の、大気中に排出された GHG をいう。
- 2 スコープ 1 排出は、世界資源研究所（WRI）及び持続可能な開発のための世界経済人会議（WBCSD）によって公表された「温室効果ガスプロトコル：企業会計及び報告基準（GHG プロトコル）、2004 年 3 月改訂版」において定義されており、これに従って計算しなければならない。
  - 2.1 認められる計算方法には、基礎的な参考文献として GHG プロトコルに従いつつ、産業固有又は地域固有のガイダンスなど追加的なガイダンスを提供するものを含める。例として以下を含むが、これらに限定されない。
    - 2.1.1 GHG Reporting Guidance for the Aerospace Industry（国際航空宇宙環境グループ（IAEG）発行）
    - 2.1.2 Greenhouse Gas Inventory Guidance：固定燃焼源からの直接排出（米国環境保護庁（EPA）発行）

- 2.1.3 India GHG Inventory Program
  - 2.1.4 ISO 14064-1
  - 2.1.5 Petroleum Industry Guidelines for reporting GHG emissions (IPIECA 発行 第 2 版 (2011 年))
  - 2.1.6 Protocol for the quantification of greenhouse gas emissions from waste management activities (Entreprises pour l'Environnement (EpE) 発行)
- 2.2 GHG 排出データは、企業が財務報告データを連結する方法に従って連結及び開示しなければならない。その方法は、一般的に、GHG プロトコルで定義する「財務上の支配」アプローチ、並びに気候開示基準委員会 (CDSB) によって公表された「環境情報、自然資本、及び関連する事業への影響の報告のための CDSB フレームワーク」(2018 年 4 月) の REQ-07 「組織の境界」に記載されている方法と整合している。
- 3 企業は、前報告期間からの排出の変化について説明する場合がある。これには、変化が排出削減、ダイベストメント、買収、合併、アウトプットの変化又は計算方法の変更 (又はこれらの複数のもの) 等によるものを含む。
  - 4 現在の CDP 又は他の企業への GHG 排出の報告方法 (例: 国の規制上の開示プログラム) が、範囲及び使用した連結アプローチの点で異なる場合、企業はそれらの排出を開示する場合がある。ただし、主要な開示は上述のガイドラインに従わなければならない。
  - 5 企業は、データが連続排出量監視システム (CEMS)、エンジニアリング計算又は物質収支計算からのものであるかどうか等、排出量開示の計算方法について説明する場合がある。

**TR-AF-110a.2. スコープ 1 排出を管理するための長期的及び短期的な戦略又は計画、排出削減の目標並びにそれらの目標に対するパフォーマンスの分析についての説明**

- 1 企業は、スコープ 1 温室効果ガス (GHG) 排出を管理するための長期的及び短期的な戦略又は計画について説明しなければならない。
  - 1.1 スコープ 1 排出は、世界資源研究所 (WRI) 及び持続可能な開発のための世界経済人会議 (WBCSD) によって公表された「温室効果ガスプロトコル: 企業会計および報告基準 (GHG プロトコル)、2004 年 3 月改訂版」において定義されている。
  - 1.2 温室効果ガス (GHG) 排出の範囲には、京都議定書において対象とされる 7 種類の温室効果ガス—二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>)、メタン (CH<sub>4</sub>)、一酸化二窒素 (N<sub>2</sub>O)、ハイドロフルオロカーボン類 (HFCs)、パーフルオロカーボン類 (PFCs)、六フッ化硫黄 (SF<sub>6</sub>) 及び三フッ化窒素 (NF<sub>3</sub>)—が含まれる。
- 2 企業は、排出削減目標について説明し、関連する場合は、以下を含め、目標に対するパフォーマンスを分析しなければならない。
  - 2.1 排出削減目標の範囲 (例: 目標が適用される総排出量の割合)
  - 2.2 目標が絶対量ベース又は原単位ベースのいずれであるか、及び目標が原単位ベースの目標である場合は指標の分母
  - 2.3 基準年に対する削減率。この基準年とは、目標の達成に向けて排出について評価する最初の年を表す。

- 2.4 削減活動のタイムライン（開始年、目標年及び基準年を含む）
  - 2.5 目標を達成するためのメカニズム
  - 2.6 目標年の排出量若しくは基準年の排出量が遡及的に再計算された（若しくは再計算される可能性がある）、又は目標年若しくは基準年が再設定された、すべての状況
- 3 企業は、計画又は目標（又はこの両方）を達成するために必要な活動及び投資、並びに計画又は目標（又はこの両方）の達成に影響を与える（affect）可能性のあるリスク又は制限要因について説明しなければならない。
- 3.1 関連する航空輸送関連の活動及び投資には、ゲートに駐機する際の補助電源ユニット（APU）ではなく地上電力及びプレコンディショニングエアの使用などの燃料最適化の取組み（efforts）、燃料効率を最適化するための飛行速度の調整、ルート設計（例：NextGen）、ウイングレットの使用、航空機重量の軽量化、新型航空機によるフリートの性能向上（upgrading）などを含む場合があるが、これらに限定されない。
  - 3.2 関連する道路輸送関連の活動及び投資には、ルート及び負荷の最適化などの燃料最適化の取組み（efforts）、エンジン及びパワートレインの効率及び空気力学的改善といった技術の採用、電気自動車や天然ガス自動車の利用、軽量化、タイヤの転がり抵抗の改善、ハイブリッド化、エンジンの自動停止などを含む場合があるが、これらに限定されない。
- 4 企業は、その戦略、計画又は削減目標（又はこれらの複数のもの）の範囲について、それらがどのようにさまざまな事業単位、地域又は排出源に関連しているのか等について説明しなければならない。
- 5 企業は、その戦略、計画又は削減目標（又はこれらの複数のもの）が、地域、国、国際、又は、セクター別プログラムを含む、排出制限又は排出報告ベース（又はこの両方）のプログラム又は規制（EU 域内排出量取引制度、ケベック州キャップ・アンド・トレード制度、カリフォルニア州キャップ・アンド・トレード・プログラム等）に関連している（related to）か又は関係している（associated with）かを説明しなければならない。
- 6 戦略、計画又は削減（又はこれらの複数のもの）の目標の開示は、報告期間中に進行中（活動中）であった又は完了した活動に限定しなければならない。

**TR-AF-110a.3. (1)道路輸送により消費された燃料、(a)天然ガス燃料の割合及び(b)再生可能燃料の割合、並びに(2)航空輸送により消費された(a)代替燃料の割合及び(b)サステナブルな燃料の割合**

- 1 企業は、燃料の消費量について、(1)道路輸送関連のオペレーションと(2)航空輸送関連のオペレーションに分けて、ギガジュール（GJ）単位で集計して開示しなければならない。
  - 1.1 消費された燃料の計算方法は、設計上のパラメータではなく、実際に消費された燃料に基づかなければならない。
  - 1.2 消費された燃料の許容可能な計算方法には、以下に基づく方法を含むが、これらに限定されない。
    - 1.2.1 報告期間中に購入した燃料を報告期間開始時の在庫に加えて、報告期間終了時の在庫を差し引いたもの

## IFRS S2 号「気候関連開示」[案] の付録 B

- 1.2.2 車両ごとに消費された燃料を追跡すること
- 1.2.3 燃料費を追跡すること
- 2 (1)道路輸送関連のオペレーションにより消費された燃料を開示する場合、企業はさらに、消費された燃料のうち(a)天然ガス燃料であるものの割合を開示しなければならない。
- 2.1 この割合は、道路輸送関連のオペレーションにより消費された燃料のうち天然ガス燃料であるものの量 (GJ 単位) について、道路輸送関連のオペレーションにより消費された燃料の総量 (GJ 単位) で除して計算しなければならない。
- 3 (1)道路輸送関連のオペレーションにより消費された燃料を開示する場合、企業はさらに、消費された燃料のうち(b)再生可能燃料であるものの割合を開示しなければならない。
- 3.1 再生可能燃料は、~~一般的に米国の再生可能燃料基準 (U.S. 40 CFR 80.1401) に~~よって、以下の要求事項のすべてを満たす燃料と定義する。
- 3.1.1 再生可能バイオマスから製造されたもの
- 3.1.2 輸送用燃料、暖房用燃料油、又はジェット燃料に含まれる化石燃料の代替又は削減に使用されるもの、及び
- 3.1.3 ~~U.S. 40 CFR 80.1403 に従ってこの要求事項から免除されていない限り、ライフサイクルのライフサイクル・ベースでの温室効果ガス (GHG) 排出の純減を達成したものがベースラインのライフサイクル GHG 排出より少なくとも 20%少ないもの~~
- 3.2 企業は、燃料が再生可能かどうかを判断するために使用した基準又は規制を開示しなければならない。  
~~再生可能燃料の範囲には、米国の再生可能燃料基準に基づく再生可能識別番号 (RIN) の対象となる燃料が含まれる。~~
- 3.3 この割合は、道路輸送関連のオペレーションにより消費された再生可能燃料の量 (GJ 単位) について、道路輸送関連のオペレーションにより消費された燃料の総量 (GJ 単位) で除して計算しなければならない。
- 4 (2)航空輸送関連のオペレーションにより消費された燃料を開示する場合、企業はさらに、消費された燃料のうち(a)代替燃料であるものの割合を開示しなければならない。
- 4.1 代替燃料は、国際民間航空機関 (ICAO) により、ライフサイクル・ベースで、石油を原料とする燃料よりも低い炭素排出が発生する可能性がある、石油以外を原料とする燃料と定義する。
- 4.2 この割合は、航空輸送関連のオペレーションにより消費された代替燃料の量 (GJ 単位) について、航空輸送関連のオペレーションにより消費された燃料の総量 (GJ 単位) で除して計算しなければならない。
- 5 (2)航空輸送関連のオペレーションにより消費された燃料を開示する場合、企業はさらに、消費された燃料のうち(b)サステナブルな燃料であるものの割合を開示しなければならない。
- 5.1 サステナブルな燃料は、ICAO が定めた以下の規準のすべてを満たす代替燃料のサブセットと定義する。
- 5.1.1 ライフサイクル・ベースでの温室効果ガス (GHG) 排出の純減の達成

- 5.1.2 耕作限界地又は発展が見込まれない土地の利用を通じた、食糧及び水の競争の回避、及び
- 5.1.3 拡大された雇用及び活性化されたインフラなどを通じた、地域の社会的及び経済的発展への貢献
- 5.2 この割合は、航空輸送関連のオペレーションにより消費されたサステナブルな燃料の量（GJ 単位）について、航空輸送関連のオペレーションにより消費された燃料の総量（GJ 単位）で除して計算しなければならない。
- 6 開示の範囲は、企業により直接的に消費された燃料に限定される。
- 7 企業は、燃料からのエネルギー消費量を計算する際には、直接測定した、又は気候変動に関する政府間パネル（IPCC）~~、米国エネルギー省（DOE）、又は米国エネルギー情報局（EIA）~~から取得した、総発熱量（GCV）とも呼ばれる高位発熱量（HHV）を使用しなければならない。
- 8 企業は、燃料使用量（バイオ燃料を含む）に対する HHV の使用など、この開示で報告するすべてのデータに換算係数を一貫して適用しなければならない。

## サプライ・チェーン管理

### トピックサマリー

「航空貨物及びロジスティクス」産業の多くの企業は、資産ベースのサード・パーティー・プロバイダーの大規模で複雑なネットワークと契約して、顧客に貨物輸送サービスを提供している。契約締結は、貨物輸送、物流、仲介、及び一貫輸送サービスを提供する企業の間で特に一般的である。これらの請負業者は、モーター・キャリア、鉄道、航空輸送、海上輸送など、あらゆる輸送手段にまたがっている。企業は、請負業者による環境上又は社会上の影響（impacts）につながる行動が、ブランド価値の低下など、自社のオペレーションに重要性がある（material）悪影響を及ぼさないようにするために、請負業者との関係を管理する必要がある。同時に、低炭素物流の解決策を提供できる企業は、貨物のカーボン・フットプリントを削減しようとする顧客から市場シェアを獲得する場合がある。

### 指標

#### TR-AF-430a.1. BASIC パーセンタイルが FMCSA の介入閾値を超える運送業者の割合

- 1 企業は、企業が契約している運送業者のうち米国連邦自動車運送安全局（FMCSA）の行動分析及び安全改善カテゴリー（BASIC）の 1 以上のパーセンタイルで介入閾値を超えるものの割合を開示しなければならない。
  - 1.1 この割合は、企業が契約している運送業者のうち 1 以上の BASIC パーセンタイルで介入閾値を超えるものの数について、企業が契約している運送業者の総数で除して計算しなければならない。
- 2 開示の範囲には、企業が報告期間中に運送サービスの契約締結をしている運送業者を含む。

#### TR-AF-430a.2. 輸送手段にわたる温室効果ガス（GHG）総排出量

- 1 企業は、完全性のあるタンク・トゥ・ホイールの温室効果ガス（GHG）総排出量をメートルトンキロ当たりの CO<sub>2</sub> 換算メートルトン単位で開示しなければならない。
- 2 タンク・トゥ・ホイールの排出量は車両の駆動に関連しており、一次エネルギー生産に関連する上流の排出量（すなわちウェル・トゥ・タンクの排出量）を除外する。

- 2.1 企業は、EN 16258:2012「Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers)」に従って、その開示情報を計算しなければならない。
  - 2.1.1 計算は、EN 16258:2012 に記述されている「タンク・トゥ・ホイールの GHG 排出量 (Gt)」を計算するために使用する方法と一貫していなければならない。
  - 2.1.2 輸送システムの範囲、境界及び必要な按分計算の決定は、EN 16258:2012 に記述されている方法と一貫していなければならない。
- 3 開示の範囲には、自社資産からの排出（スコープ 1）だけでなく、契約運送業者及び委託運送業者からの排出を含む、貨物輸送及び物流活動すべてからの排出が含まれる。
- 4 開示の範囲には、道路輸送、航空輸送、バージ輸送、海上輸送、鉄道輸送など、すべての輸送手段からの排出量を含める。
- 5 EN 16258:2012 と一貫して、開示は、排出値のカテゴリー（すなわち、特定の測定値、輸送業者の車両又はルート別の特定の値、輸送業者のフリート値及び既定値）の組み合わせからの計算に基づく場合がある。
- 6 開示情報の理解に関連して必要な場合、企業は、その按分方法、排出値、境界、使用する輸送サービスの組み合わせ及びその他の情報を記述しなければならない。