

気候関連開示（公開草案） 産業別開示要求 【航空貨物及びロジスティクス (TR-AF)産業編】

2022年6月

SSBJ設立準備委員会 事務局

※不許複製・禁無断転載：
公開草案の原文及び日本語仮訳は、IFRS財団の著作物となります。
複製及び使用の権利は厳しく制限されております。

- ❖ 本資料は、2022年3月31日にIFRS財団から公表されたIFRS S2号公開草案「気候関連開示」の付録B「産業別開示要求」のうち、**航空貨物及びロジスティクス (TR-AF)産業に関連する部分の概要**についてご説明することを目的としています。
- ❖ 本資料では、当該付録B「産業別開示要求」に関し、以下の事項について記載しています。
 - ▶ 産業別開示要求の構成
 - ▶ 指標の**技術的プロトコル**（定義、範囲、適用及び調製に関するガイダンス）において、「**shall（～しなければならない）**」「**shall not（～してはならない）**」と記載されている事項を**太字**で記載しています。
 - ▶ 上記以外の事項でも、当該事項に即した開示を行うに際して**特に有用であると当事務局が判断した事項**を記載しています（そのため、すべての事項について記載しているわけではありません）。
 - ▶ 産業別指標を開示するまでの流れ

本資料は、IFRS財団のホームページにおいて公表された当該付録B「産業別開示要求」の日本語仮訳をもとに、SSBJ設立準備委員会事務局が作成したものです。

本資料における意見に係る部分は、あくまでも当委員会のスタッフ個人の見解であり、当委員会の公式見解ではございません。

S2基準案の付録B「産業別開示要求」は、産業ごとに以下が記載されている

産業の説明	<ul style="list-style-type: none">❖ 関連するビジネスモデル、基礎となる経済活動、一般的なサステナビリティ関連の影響 (impacts) 及び依存関係 (dependencies)、並びに当該産業への参加に特徴的な他の共有される特徴を定義することにより、適用範囲を明確にすることを意図している
開示トピック及びトピックサマリー	<ul style="list-style-type: none">❖ 開示トピックとは、特定の産業内の企業によって行われる活動に基づいて、特定のサステナビリティ関連のリスク又は機会を定義するもの❖ 経営又は経営の失敗が企業の企業価値にどのように影響するかについての簡単な説明 (トピックサマリー) が含まれる
指標	<ul style="list-style-type: none">❖ 開示トピックに付随し、個別に又は1セットの一部として、特定の開示トピックのパフォーマンスに関する有用な情報を表示するように設計されている
技術的プロトコル	<ul style="list-style-type: none">❖ 定義、範囲、適用及び調製に関するガイダンスを提供する
活動指標	<ul style="list-style-type: none">❖ 企業による特定の活動又はオペレーションの規模を定量化するもの❖ データを正規化して比較を容易にするため、指標と組合せて使用することを意図している

**産業名
(68産業)**

衣服、装飾品及び履物

産業の説明

産業に関する記述

「衣服、装飾品及び履物」産業には、男性用、女性用及び子供用の衣類、ハンドバッグ、宝石、時計及び履物を含むさまざまな製品の設計、製造、卸売及び小売に関わる企業が含まれる。製品の大部分が新興市場のベンダーによって製造されることにより、この産業に属する企業が主として設計、卸売、販売促進、サプライ・チェーンの管理及び小売といった活動に焦点を当てることを可能にしている。

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

開示トピック

指標

トピック	指標	カテゴリー	測定単位	コード
	優先原材料の調達に関連する環境及び社会リスクの記述	説明及び分析	該当なし	CG-AA-440a.1
原材料調達	環境又は社会サステナビリティ基準（又はこの両方）の第三者認証を受けた原材料の割合（基準ごとに）	定量	重量ごとのパーセンテージ(%)	CG-AA-440a.2

「衣服、装飾品及び履物」産業は、綿、革、羊毛、ゴム、並びに貴重な鉱物及び金属など、最終製品の主要なインプットとして多数の原材料に依存している。

気候変動、土地利用、資源不足、及び当該産業のサプライ・チェーンが事業を展開する地域での紛争に関連するサステナビリティの影響(impacts)は、産業において原材料を調達する能力をこれまで以上に形成している。

潜在的な原材料不足、供給停止、価格変動及び風評リスクを管理する企業の能力は、透明性に欠けることが多いサプライ・チェーンを通じて地理的に多様な地域から原材料を調達するため、さらに困難になっている。

この問題の効果的な管理を行わないことは、**利益の減少、収益成長率の抑制又は資本コストの増加（又はこれらのすべて）につながる**可能性がある。さまざまな原材料を調達することに関連するリスクの種類に応じて、サプライヤーへの関与、透明性の向上、認証基準の使用又は革新的な代替原材料の使用（又はこれらのすべて）を含め、さまざまな解決策が必要になる可能性がある。

最も積極的な企業は、**ブランドの評判を向上させ、新しい市場機会を開拓する一方で、価格変動や潜在的な供給停止にさらされるリスクを減らす**可能性が高い。

コード： CG-AA-440a.1	指標： 優先原材料の調達に関連する環境及び社会リスクの記述	測定単位： 該当なし
1 1.1	<p>優先原材料の調達から生じる環境及び社会リスクを管理するための戦略的アプローチを説明する</p> <ul style="list-style-type: none"> • 優先原材料：企業の主要製品に不可欠なもの • 主要製品：過去3会計年度のいずれかにおいて連結売上高の10%以上を占めたもの 	
2	企業が優先原材料をどのように識別したかに関する方法を含める	
4	優先原材料は、当該原材料を直接購入したか、サプライヤーを通じて購入したかに関わらず開示する	
7	<p>綿花を優先原材料の一つとして識別した場合、以下を説明する</p> <ul style="list-style-type: none"> • 水ストレスのある綿花栽培地域に対する脆弱性 • これらの地域から綿花を調達することによる価格変動のリスクをどのように管理しているか 	

コード	活動指標	カテゴリー	測定単位
CG-AA-000.A	(1)Tier 1サプライヤーの数	定量	数
	(2)Tier 1の先のサプライヤーの数	定量	数

- Tier 1サプライヤー：報告企業と直接取引するサプライヤー
- Tier 1の先のサプライヤー：報告企業のTier 1サプライヤーにとって重要なサプライヤー

Tier 1の先のサプライヤーのデータが仮定、見積り、又は他の不確実性を含む方法に基づいているかを開示しなければならない

気候関連の産業別指標を開示するまでの流れ(1)

適切な産業の 選択

- ❖ S2基準案の付録B「産業別開示要求」B1巻からB68巻は、SASBスタンダードの「Sustainable Industry Classification System®」(SICS®)のうち、気候関連の指標がある**11セクター・68産業**で編成されている
- ❖ 企業は、単一又は複数の産業を識別しなければならない(S2基準案 B8項)
- ❖ 企業が複数の産業にまたがる可能性が高い、幅広い活動に参加している場合、複数の産業別要求事項を適用する必要がある可能性がある(S2基準案 B9項)

重大なリスク 及び機会の識別

- ❖ 企業は、企業がさらされている**重大な (significant) 気候関連のリスク及び機会**を識別し、記述しなければならない(S2基準案 第9項(a))
- ❖ その際に、企業は、産業別開示要求(付録B)の中の「**開示トピック**」(特定の産業のリスク又は機会が定義されている)を参照しなければならない(S2基準案 第10項)

指標の特定

- ❖ 企業は、「戦略」に関する要求事項を満たすための開示を作成する際、産業横断的指標カテゴリー及び**開示トピックを伴う産業別指標の適用可能性**を参照し、考慮しなければならない(S2基準案 第11項)
- ❖ 一般目的財務報告の利用者が、重大な (significant) 気候関連のリスク及び機会を企業がどのように測定し、モニタリング及び管理するのかについて理解できるよう、企業は、**付録 B「産業別開示要求」において定められている産業別指標を開示**しなければならない(S2基準案 第19項、第20項(b))
- ❖ 企業は、企業がさらされている**気候関連のリスク及び機会を適正に表示する**という視点を持って、関連するフルセットの産業別要求事項を**すべて参照**しなければならない(S2基準案 B16項)

(次頁に続く)

気候関連の産業別指標を開示するまでの流れ(2)

(前頁からの続き)

指標の特定

- ❖ 定量的情報の開示に係る産業別要求事項が、産業横断的指標カテゴリー（S2基準案 第21項(a)から(e)）に関連する開示の要求事項を満たすか確認し検討しなければならない（S2基準案 付録B B15項）

産業横断的指標カテゴリー
（S2基準案 第21項）

- (a) 温室効果ガス排出
- (b) 移行リスク
- (c) 物理的リスク
- (d) 気候関連の機会
- (e) 資本投下
- (f) 内部炭素価格
- (g) 報酬

産業横断的指標カテゴリーの開示に
用いられる産業別指標の例

- (c)物理的リスク
農産物産業における、水ストレスのある地域から供給される主要作物の割合
- (d)気候関連の機会
化学製品産業における、使用段階の資源効率を考慮して設計された製品から生じた売上高

重要性
(Materiality)

- ❖ 企業は、特定された指標及び目標が企業の企業価値を評価する上で情報の利用者にとって重要性がある（material）と結論付けた場合、特定の要求事項に関連する情報を開示しなければならない（S2基準案 付録B B6項）
- ❖ IFRSサステナビリティ開示基準で要求される特定の開示に重要性がない（not material）場合には、提供する必要はない（S1基準案 第60項）

航空貨物及びロジスティクス
Air Freight & Logistics
(TR-AF)

「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。

トピック	コード	指標
温室効果ガス排出	TR-AF-110a.1	<ul style="list-style-type: none"> グローバルでのスコープ1総排出
	TR-AF-110a.2	<ul style="list-style-type: none"> 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
	TR-AF-110a.3	<ul style="list-style-type: none"> (1)道路輸送により消費された燃料 (1)道路輸送により消費された(a)天然ガス燃料の割合 (1)道路輸送により消費された(b)再生可能燃料の割合 (2)航空輸送により消費された燃料 (2)航空輸送により消費された(a)代替燃料の割合 (2)航空輸送により消費された(b)サステナブルな燃料の割合
サプライ・チェーン管理	TR-AF-430a.1	<ul style="list-style-type: none"> 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
	TR-AF-430a.2	<ul style="list-style-type: none"> 輸送手段にわたる温室効果ガス (GHG) 総排出量

「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。

コード： TR-AF-110a.1	指標： グローバルでのスコープ1総排出	測定単位： CO ₂ 換算メートルトン(t)
1	<p>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) 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する</p> <p>※7 種類の温室効果ガス：二酸化炭素 (CO₂)、メタン (CH₄)、一酸化二窒素 (N₂O)、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 (SF₆)、三フッ化窒素 (NF₃)</p>	
1.1	<p>すべてのGHG排出は、CO₂換算メートルトン単位で合算して開示する</p> <p>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) の値に従って計算する</p>	
1.2	<p>総排出：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</p>	
2	<p>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」に従って計算する</p>	
2.2	<p>GHG排出データは、報告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する</p>	
4	<p>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</p> <p>その場合であっても、主要な開示は上述のガイドラインに従う</p>	

コード： TR-AF- 110a.2	指標： 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	測定単位： 該当なし
1	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する	
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」において定義される	
1.2	<p>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が含まれる</p> <p>※7 種類の温室効果ガス：二酸化炭素 (CO₂)、メタン (CH₄)、一酸化二窒素 (N₂O)、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 (SF₆)、三フッ化窒素 (NF₃)</p>	

コード： TR-AF- 110a.2	指標： 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	測定単位： 該当なし
2	<p>排出削減目標について説明する</p> <p>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する</p>	
2.1	<ul style="list-style-type: none"> 排出削減目標の範囲 	
2.2	<ul style="list-style-type: none"> 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 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	<ul style="list-style-type: none"> 基準年に対する削減率 (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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 目標を達成するためのメカニズム 	
2.6	<ul style="list-style-type: none"> 目標年の排出量又は基準年の排出量が遡及的に再計算された (又は再計算される可能性がある)、すべての状況 目標年又は基準年が再設定された、すべての状況 	

コード： TR-AF- 110a.2	指標： 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	測定単位： 該当なし
3	<p>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について説明する</p> <p>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する</p>	
4	<p>戦略、計画又は削減目標（又はこれらの複数のもの）の範囲について説明する</p> <p>（例：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か）</p>	
5	<p>戦略、計画又は削減目標（又はこれらの複数のもの）が、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に関連している（related to）か又は関係している（associated with）かを説明する</p> <p>（例：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）</p>	
6	<p>戦略、計画又は削減目標（又はこれらの複数のもの）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する</p>	

コード : TR-AF-110a.3	指標 : (1)道路輸送により消費された燃料 (2)航空輸送により消費された燃料	測定単位 : ギガジュール(GJ)
1	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する	
1.1	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く	

コード： TR-AF- 110a.3	指標： (1)道路輸送により消費された(a)天然ガス燃料の割合	測定単位： パーセンテージ (%)
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、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する	
2.1	<p>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) で除して計算する</p> <p>計算式の例： (道路輸送関連のオペレーションについて)</p> <p>消費された天然ガス燃料の量 ÷ 消費された燃料の総量</p>	

コード： TR-AF- 110a.3	指標： (1)道路輸送により消費された (b)再生可能燃料の割合	測定単位： パーセンテージ (%)
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、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する	
3.1	再生可能燃料：一般的に以下の要求事項のすべてを満たす燃料と定義	
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	
3.1.3	・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	
3.2	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する	
3.3	<p>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) で除して計算する</p> <p>計算式の例： (道路輸送関連のオペレーションについて)</p> <p>消費された再生可能燃料の量 ÷ 消費された燃料の総量</p>	

コード： TR-AF- 110a.3.	指標： (2)航空輸送により消費された(a)代替燃料の割合	測定単位： パーセンテージ (%)
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、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する	
4.1	代替燃料：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（国際民間航空機関（ICAO）による定義）	
4.2	<p>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）で除して計算する</p> <p>計算式の例：（航空輸送関連のオペレーションについて）</p> $\text{消費された代替燃料の量} \div \text{消費された燃料の総量}$	

コード： TR-AF- 110a.3	指標： (2)航空輸送により消費された(b)サステナブルな燃料の割合	測定単位： パーセンテージ (%)
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、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する	
5.1	サステナブルな燃料：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	
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	
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	<p>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）で除して計算する</p> <p>計算式の例：（航空輸送関連のオペレーションについて）</p> <p>消費されたサステナブルな燃料の量 ÷ 消費された燃料の総量</p>	

コード： TR-AF- 110a.3.	補足事項
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する
7	<p>燃料からのエネルギー消費量を計算する際には、以下のいずれかに方法に基づき、総発熱量（GCV）とも呼ばれる高位発熱量（HHV）を使用する</p> <ul style="list-style-type: none"> • 直接測定する方法 • 気候変動に関する政府間パネル（IPCC）から取得する方法
8	<p>この開示で報告するすべてのデータに対して、換算係数を一貫して適用する</p> <p>例：燃料使用量のHHVやキロワット時からギガジュール（GJ）への変換</p>

「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。

コード： TR-AF- 430a.1	会計指標： 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	測定単位： パーセンテージ(%)
1	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する	
1.1	この割合は、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、契約している運送業者の総数で除して計算する	

コード： TR-AF-430a.2	会計指標： 輸送手段にわたる温室効果ガス（GHG）総排出量	測定単位： 1トンキロメートル当りのCO ₂ 換算メートルトン（t）
1	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りのCO ₂ 換算メートルトン単位で開示する	
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する	
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る	
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る	
6	開示情報の理解に関連して必要な場合、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する	

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

- 有償トンキロメートル (RTK) : 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
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
- ロード・ファクター : 容量使用率の測定値
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

