



IFRS[®]
Sustainability

2022 年 3 月

公開草案

IFRS[®] 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

B61巻一航空会社

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

B61 巻一航空会社

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 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 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 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.

Copies of ISSB publications may be ordered from the Foundation by emailing 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

B61 巻一航空会社

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（ISS B）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り、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）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 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 に連絡されたい。

当審議会の公表物のコピーは、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。

航空会社

産業に関する記述

「航空会社」産業には、レジャーとビジネスの両方の目的で旅客向けにグローバルに航空輸送を提供する会社が含まれる。これには、商業的なフル・サービスの航空会社、低コストの航空会社及び地域の航空会社が含まれる。フル・サービス・キャリアは、典型的に、国内の路線及び国際的な路線を設計する上でハブ・アンド・スポークモデルを用いる。低コスト・キャリアは、通常、顧客に対し、相対的に少ない数の路線を提供し、余分なサービスを省いたサービスを提供する。地域キャリアは、典型的に、フル・サービス・キャリアと契約して事業を展開し、相対的に大きなキャリアのネットワークを拡張している。多くの航空会社はまた、オペレーションに貨物セグメントを有しており、追加的な売上を生み出している。この産業に属する企業は、ネットワークを広げるため、パートナーシップを結んだり、アライアンスに参加したりすることが一般的である。アライアンスとしてオペレーションを展開することにより、航空会社は、1枚の航空券で複数の航空会社の国際線又は十分にサービスが提供されていない路線へのアクセスを顧客に提供できる。同時に、航空会社は間接費を共同で負担し、自国外でオペレーションを展開する必要なく、グローバル市場における競争上の地位を向上させる。

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 ₂ 換算メートルトン(t)	TR-AL-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、排出削減の目標及び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-AL-110a.2
	(1)燃料の総消費量、(2)代替燃料の割合、(3)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-AL-110a.3

表 2. 活動指標

活動指標	カテゴリー	測定単位	コード
有効座席キロメートル (ASK) ¹¹²	定量	ASK	TR-AL-000.A
旅客ロード・ファクター ¹¹³	定量	比率	TR-AL-000.B
有償旅客キロメートル (RPK) ¹¹⁴	定量	RPK	TR-AL-000.C
有償トンキロメートル (RTK) ¹¹⁵	定量	RTK	TR-AL-000.D
出発数	定量	数	TR-AL-000.E
フリートの平均年数	定量	年	TR-AL-000.F

- ¹¹² TR-AL-000.A に関する注記 –有効座席キロメートル (ASK) とは、最大旅客輸送可能キロメートル（すなわち、占有席及び空席にかかわらず輸送できるキロ数）と定義する。
- ¹¹³ TR-AL-000.B に関する注記 –旅客ロード・ファクターは、容量使用率の測定値であり、旅客輸送キロメートルを有効座席キロメートルで除して計算する。
- ¹¹⁴ TR-AL-000.C に関する注記 –有償旅客キロメートル (RPK) とは、有償旅客の輸送キロメートルの累計数と定義される。有償旅客とは、航空会社が商業的報酬を受け取る旅客をいう。
- ¹¹⁵ TR-AL-000.D 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する。RTK は、航空機の各フライト・ステージにおける飛行キロ数に、そのフライト・ステージで輸送した有償トラフィック（旅客、手荷物、貨物、郵便物など）のメートルトン数を乗じて計算する。

温室効果ガス排出

トピックサマリー

「航空会社」産業は、炭化水素燃料への依存度が高いため、著しい量の排出を発生させており、その 99%超が二酸化炭素（CO₂）である。したがって、この産業は、気候変動の緩和政策に関連するコンプライアンス・コスト及びリスクを受けやすくなっている。航空会社の温室効果ガス（GHG）排出の主な源泉は、航空機燃料の使用及び排出、地上設備、施設の電力である。航空機燃料の使用は、この産業からの総排出の最大要因であり、燃料管理は排出を削減する上で重要な（critical）要素である。燃料使用による環境上の影響（impacts）の管理には、フリートの性能向上（upgrade）、改修、飛行速度及びルート設計の最適化による燃料効率の向上のみならず、代替燃料及びサステナブルな燃料の導入などが含まれる。これらの取組みには資本的支出が必要であるが、長期的には燃料コストを削減し、GHG 排出プログラム及び規制によるリスクへの企業のエクスポージャーを軽減することができる。

指標

TR-AL-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（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）及び三フッ化窒素（NF₃）－ 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、CO₂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。現時点での 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 総排出とは、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-AL-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 (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) 及び三フッ化窒素 (NF₃)—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）ではなく地上電力や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り組み（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：Next Gen）、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）等を含むが、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らなければならない。

TR-AL-110a.3. (1)燃料の総消費量、(2)代替燃料の割合、(3)サステナブルな燃料の割合

- 1 企業は、(1)すべての源泉からの燃料の総消費量をギガジュール（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
 - 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 企業は、(2)燃料消費のうち代替燃料であるものの割合を開示しなければならない。
 - 2.1 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。

- 2.2 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。
- 3 企業は、(3)消費された燃料のうち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。
- 3.1 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。
- 3.1.1 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
- 3.1.2 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、食糧及び水との競争の回避、及び
- 3.1.3 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
- 3.2 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。
- 4 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。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。
- 5 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。