



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

B66巻一海上輸送

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

B66 巻－海上輸送

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 B66 巻－海上輸送

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。

コピーライト© 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。

海上輸送

産業に関する記述

「海上輸送」産業は、遠洋、近海又は河川における貨物の輸送サービスを提供する企業により構成される。この産業は国際貿易にとって戦略的に重要（important）であり、その売上はマクロ経済の循環と結びついている。主要な活動には、消費財及びさまざまなコモディティを含む、コンテナ化された貨物及びバルク貨物の輸送、並びにタンカーによる化学製品及び石油製品の輸送が含まれる。この産業のグローバルな範囲により、企業は多くの国で、多様な法律上及び規制上の枠組みの下で営業を展開している。

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

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-MT-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-MT-110a.2
	(1)エネルギー総消費量、(2)重油の割合、(3)再生可能エネルギーの割合	定量	ギガジュール(GJ)、パーセンテージ(%)	TR-MT-110a.3
	新船の平均エネルギー効率設計指標 (EEDI)	定量	トン海里当たりのCO ₂ グラム数	TR-MT-110a.4

表 2. 活動指標

活動指標	カテゴリー	測定単位	コード
船員数 ¹²²	定量	数	TR-MT-000.A
船舶フリートの総航行距離	定量	海里 (nm)	TR-MT-000.B
稼働日数 ¹²³	定量	日	TR-MT-000.C
載貨重量トン数 ¹²⁴	定量	千重量トン	TR-MT-000.D
総船舶数	定量	数	TR-MT-000.E
船舶寄港回数	定量	数	TR-MT-000.F
20 フィートコンテナ換算(TEU)容量	定量	TEU	TR-MT-000.G

¹²² TR-MT-000.A に関する注記 – 船員とは、報告期間中に企業の船舶で働く従業員（正社員及び契約社員を含む）をいう。

¹²³ TR-MT-000.C に関する注記 – 稼働日数は、報告期間内の利用可能な日数から、予期せぬ状況のために船舶がオフハイヤーとなった日数の合計を差引いて計算する（つまり、報告期間中に船舶が実際に売上を生み出していた日数の測定）。

¹²⁴ TR-MT-000.D に関する注記 – 載貨重量トン数とは、企業のすべての船舶の、軽荷重量トン数と実際の満載重量トン数の差の合計をいう。

温室効果ガス排出

トピックサマリー

海上輸送企業は、主に船舶のエンジンでディーゼル燃料の燃焼から排出を生み出す。燃料コストの上昇及び温室効果ガス（GHG）規制の強化により、この産業における重油（「バンカー燃料」）への依存は、重要性のある（material）懸念材料となっている。この産業は、出荷トン当たりの燃料使用量の点では、主要な輸送手段の中で最も燃料効率が良い。しかし、産業規模の大きさゆえに、世界の温室効果ガス目録への寄与は依然として重大（significant）である。新しい環境規制は、より燃料効率の高いエンジンの採用及び、よりクリーンな燃焼燃料の使用を推進している。燃料は、産業のプレイヤーにとって主な支出であり、燃料効率を向上させるための性能向上（upgrade）又は改修への投資にさらなるインセンティブを与えている。

指標

TR-MT-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である。
- 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-MT-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、航路の最適化、代替燃料及びエネルギー源の利用、システムの改善、船舶オペレーションの最適化、船舶設計及び推進システム（船体及びプロペラの改善等）による効率改善、新船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-MT-110a.3. (1)エネルギー総消費量、(2)重油の割合、(3)再生可能エネルギーの割合

- 1 企業は、(1)自社が消費したエネルギーの総量をギガジュール（GJ）単位で集計して開示しなければならない。
- 1.1 エネルギー消費の範囲には、企業の外部の供給源から購入したエネルギー及び企業が自ら生産した（自己生成の）エネルギーを含めた、すべての供給源からのエネルギーを含める。例えば、直接的な燃料の使用、購入した電力、並びに暖房、冷却及び蒸気エネルギーはすべてエネルギー消費の範囲内に含める。
- 1.2 エネルギー消費の範囲には、報告期間中に企業が直接消費したエネルギーのみを含める。
- 1.3 企業は、燃料及びバイオ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。
- 2 企業は、(2)自社が消費した重油から供給されたエネルギーの割合を開示しなければならない。
- 2.1 ~~重油は、米国エネルギー情報局により、蒸留燃料油及び軽質炭化水素が精製オペレーションで留去された後に残る重質油であり、ASTM規格D396とD975、及び連邦規格VV-F-815Cに準拠するものと定義されている。これには以下のものが含まれる。~~

IFRS S2 号「気候関連開示」[案] の付録 B

- ~~2.1.1 No. 5 残留燃料油：「Navy Special」としても知られ、修正第 2 条 (NATO シンボル F-770) を含む軍事仕様書 MIL-F-859E に定義される中粘度の残留燃料油~~
- ~~2.1.2 No.6 残留燃料油：バンカーC 燃料油を含む~~
- 2.2 この割合は、重油の消費量をエネルギー総消費量で除して計算しなければならない。
- 3 企業は、(3)自社が消費した再生可能エネルギーの割合を開示しなければならない。
- 3.1 再生可能エネルギーは、地熱、風力、太陽光、水力、バイオマス等、それらの枯渇率以上のペースで補充されるエネルギー源からのエネルギーと定義する。
- 3.2 この割合は、再生可能エネルギー消費量をエネルギー総消費量で除して計算しなければならない。
- 3.3 再生可能エネルギーの範囲には、企業が消費した再生可能燃料、企業が直接生産した再生可能エネルギー、及び企業が購入した再生可能エネルギー（再生可能エネルギー証書 (REC) 又は原産地保証 (GO) を明示的に含む再生可能電力購入契約 (PPA) を通じて購入した場合、Green-e エネルギー認証済の電力事業者若しくはサプライヤープログラムを通じて購入した場合、又は、明示的に REC 若しくは GO を含むその他のグリーン電力製品、若しくは Green-e エネルギー認証 REC が電力系統からの電力と組み合わせられた他のグリーン電力製品を通じて購入した場合）を含める。
- 3.3.1 現場で生成した再生可能電力について、それが再生可能エネルギーであると企業が主張するためには、企業の名において REC 及び GO を保持 (retain) し (すなわち売却せず)、取消し (retire) 又は無効化 (cancel) する必要がある。
- 3.3.2 再生可能 PPAs 及びグリーン電力製品について、それが再生可能エネルギーであると企業が主張するためには、企業の名において REC 及び GO を保持 (retain) 又は交換 (replace) し、取消し (retire) 又は無効化 (cancel) する旨を、その契約に明示的に含めて伝える必要がある。
- 3.3.3 企業の支配又は影響 (influence) の範囲外にある電力系統ミックスの再生可能部分は、再生可能エネルギーの範囲から除外する。
- 3.4 この開示の目的において、~~水力源及び~~バイオマス源からの再生可能エネルギーの範囲は、
- ~~3.4.1 水力源からのエネルギー：ローインパクト水力発電協会によって認定されたもの、または州再生可能エネルギー供給義務化基準の対象となるエネルギーに限定されているもの。~~
- ~~3.4.2 バイオマス源からのエネルギー：第三者の基準（例えば、森林管理協議会、サステナブルな森林イニシアティブ、PEFC 森林認証プログラム、又は米国ツリーファームシステム (ATFS)）で認証された材料、再生可能エネルギー認証のための Green-e フレームワークのバージョン 1.0（2017 年）若しくは Green-e 地域基準に従って適格な供給源とみなされる材料、又は適用可能な州の再生可能エネルギー利用割合基準 (RPS) において適格となる材料（又はこれらのすべて）に限る。~~

- 4 企業は、燃料使用量（バイオ燃料を含む）の HHV の使用及びキロワット時 (kWh) の GJ への変換（太陽光又は風力エネルギーからの電力を含むエネルギーデータの場合）等、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しなければならない。

TR-MT-110a.4. 新船の平均エネルギー効率設計指標 (EEDI)

- 1 企業は、新船の平均エネルギー効率設計指標 (EEDI) をトン海里当たりの二酸化炭素のグラム数で開示しなければならない。
 - 1.1 EEDI 値は、設置電力、特定の燃料消費量及び炭素変換の積を利用可能容量と設計荷重での船速の積で除した値である。
 - 1.2 企業は、報告期間中に企業のフリートに追加されたすべての新船の EEDI 値の単純平均値として平均 EEDI を計算しなければならない。
 - 1.2.1 新船は 2013 年以降に建造され、国際海事機関 (IMO) が EEDI を指標として採用している船に限る。
 - 1.3 企業は、IMO MEPC 66/21 / Add.1、Annex 5、2014 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) For New Ships. に概説されている計算方法に従わなければならない。