

当社グループは、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という使命のもと、地域を活性化し、また社会を支える事業活動を通じて、持続可能な社会の実現を目指しており、なかでも名鉄グループのサステナビリティを巡る重要課題（マテリアリティ）の一つとして「環境保全への貢献」を位置付けています。

2022年4月には「気候関連財務情報開示タスクフォース（以下、TCFD）」提言への賛同を表明しており、TCFD提言に基づく情報開示を進め、気候変動への対応をはじめとした環境保全への貢献に取り組んでいきます。

ガバナンス・リスク管理

当社グループでは、名古屋鉄道の社長を委員長とする「ESG推進委員会」を設置し、当社グループにおける気候関連のリスクおよび機会の評価、戦略に関する事項を審議し、取締役会へ上程しています。一方、取締役会はESG推進委員会を監督しており、気候変動リスクなどにおけるガバナンス体制を構築しています。（▶p.78「サステナビリティに関する取り組みの推進体制」参照）

戦略

シナリオ分析における大枠（世界観）の設定

産業革命前からの世界の平均気温上昇が2℃を十分に下回る場合（2℃シナリオ）と成り行きの4℃の場合（4℃シナリオ）を想定し、国際機関*が想定している情報をもとに世界観を設定しました。

想定する世界観

産業革命前からの世界平均気温上昇	2℃	4℃
2030年、当社グループを取り巻く事業環境	炭素排出に関する制度、規制が進み、脱炭素技術の高い車両・設備が導入される	企業の脱炭素化のための政策が進まず、設備更新は従来水準にとどまる
	政策として炭素の価格付けがなされ、炭素排出がコストとして事業活動に組み込まれる	炭素の価格付けがなされず、炭素排出に対してコストはかからない
	主力電源が火力発電から、再生エネルギー発電へ移行され、再エネ比率が高まる	主力電源は火力発電のままで、再エネ比率は従来水準にとどまる
	ステークホルダーのカーボンニュートラルに対する目線が一般化され、CO ₂ 排出の低い移動手段として鉄道等が選好される	カーボンニュートラルに対する厳しい目線は一部のステークホルダーにとどまり、利用者の行動変容は起きない
	異常気象は、現在顕在化している水準から大きくは増えない	気象災害の規模・頻度が大きくなり、影響を受ける事業所・サプライチェーン・消費者が増加。事業継続に必要な対策コストが高騰する
移行リスク・機会	IEAによるWEO2021持続可能な開発シナリオ（SDS）など	IEAによるWEO2021公表政策をもとにしたシナリオ（STEPS）など
物理的リスク	IPCCによるRCP2.6シナリオ	IPCCによるRCP8.5シナリオ

※IEA（国際エネルギー機関）、WEO2021（World Energy Outlook 2021）
IPCC（気候変動に関する政府間パネル）
SDS Sustainable Development Scenario（持続可能な開発シナリオ）
STEPS Stated Policies Scenario（公表政策をもとにしたシナリオ）
RCP Representative Concentration Pathways（代表濃度経路シナリオ）



気候変動リスク・機会による事業影響評価

当社グループの交通、運送、不動産、レジャー・サービス、流通、航空関連サービス、その他の各セグメントを対象とし、TCFDの枠組みに基づいて当社グループ事業に影響のあるリスク・機会項目を抽出しました。抽出したリスク・機会項目に対して、ESG推進委員会にて重要度を審議し、重要度の高いリスク5項目、機会5項目を選定するとともに、2℃、4℃シナリオに基づき影響度を評価しました。このうちリスク項目については、各シナリオに基づいて財務への概算影響額を試算しました。気候変動による影響を分析した結果、2℃シナリオにおいては、炭素税の導入による大幅なコスト増加が見込まれる一方、CO₂排出量の少ない交通手段の需要増やMaaSの拡大、DX推進などにより、収益機会の増加や業務効率向上によるコスト低減を期待できることが分かりました。また、4℃シナリオにおいては、燃料費の高騰によるコスト増加による影響を大きく受けることに加え、保有資産の洪水被害による損壊額の増加や風水害による鉄道営業停止に伴う収益減少のリスクが増大することが分かりました。当社グループが長期にわたり安定的な経営を続け、持続可能な社会の実現に貢献するために、連結会社を対象にインターナルカーボンプライシング制度を5,000円/t-CO₂として導入し、各社の省エネ設備投資を促進するための体制を構築しました（2024年4月以降の設備投資を対象とする）。

省エネ設備投資等を漸次進めて、化石燃料の使用量を順次減らしていくなど、気温上昇が2℃を十分に下回る世界の実現に向けた取り組みを進めてまいります。

事業影響評価

事業影響評価の対象項目				
分類	内容	時間軸	重要度	対象範囲
リスク	炭素税導入によるコスト増加	中	大	全セグメント
	再エネ電力調達によるコスト増加	中	大	全セグメント
	燃料費の高騰によるコスト増加	中	大	全セグメント
	保有資産の洪水被害による損壊額の増加	短	大	単体（鉄軌道）
	風水害による鉄道営業停止に伴う収益減少	短	大	単体（鉄軌道）
機会	CO ₂ 排出量の少ない交通手段需要増に伴う旅客数の増加	中	大	交通
	MaaS拡大による旅客輸送関連サービス利用増に伴う収益増加	短	中	交通、その他
	配送ルート最適化などの排出削減に寄与するDX推進による業務効率向上（ドライバーの生産性向上など）	短	中	運送
	再エネ電力発電（洋上風力発電等）の建設・維持に伴う物資輸送需要の増加	長	中	航空関連サービス
	環境配慮型商品・サービスの提供による収益増加	中	中	不動産を中心とした全セグメント

指標と目標

当社グループは、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、2030年度のエネルギー起源のCO₂排出量（Scope1+2）について、連結会社全体では2020年度比▲25%、当社鉄軌道事業においては2013年度比▲46%を目標に掲げています。

当社グループは、省エネ設備投資や再生可能エネルギーの活用などのCO₂排出量削減に向けた取り組みを進めることによって、持続可能な社会の実現を目指していきます。

カーボンニュートラル目標

対象	CO ₂ 排出削減目標（Scope1+2）	CO ₂ 排出量		
		基準年度	2030年度目標	2023年度実績
名鉄グループ（連結会社）	エネルギー起源のCO ₂ 排出量を2030年度に2020年度比で25%削減する	675,759t-CO ₂ （2020年度）	506,819t-CO ₂	703,586t-CO ₂ 基準年比+4.1%
名古屋鉄道鉄軌道事業	エネルギー起源のCO ₂ 排出量を2030年度に2013年度比で46%削減する	238,479t-CO ₂ （2013年度）	128,779t-CO ₂	175,923t-CO ₂ 基準年比▲26.2%

<今後対応を検討する事項・Scope3、第三者保証>

気候変動への対応を含めたサステナビリティ活動の品質向上を、引き続き目指してまいります。具体的には、上記の通り開示をしているCO₂排出量（Scope1+2）に加え、サプライチェーンにおける排出量であるScope3についても、算定・開示を進めてまいります。また、CO₂排出量（Scope1+2）について、データの客観性・正確性を確保するため、今年度中の第三者保証の取得を進めております。