

名鉄グループは、気候変動への対応を事業継続のための重要な経営課題と認識しており、2022年4月に「気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD※)」提言への賛同を表明するとともに、TCFD提言に基づき気候変動に伴うリスクと機会の把握に努め、グループの事業活動を通じた取り組みを進めています。

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。(全体の体制は **▶ P.61** 「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。

産業革命前からの世界平均気温上昇	2℃	4℃
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、不動産など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。リスク項目については、財務への概算影響額を試算しています。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。

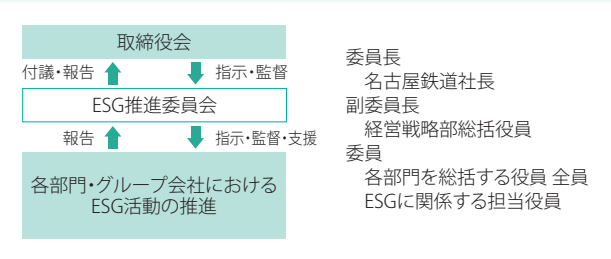
今後も省エネ設備投資等を漸次進めて、化石燃料の使用量を順次減らしていくなど、気温上昇が2℃を十分に下回る世界の実現に向けた取り組みを進めていきます。

移行リスク

	内容	時間軸	重要度	セグメント						
				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
政策と法	GHG排出価格の上昇	炭素税導入によるコスト増加	中	大	○	○	○	○	○	○
	排出量の報告義務の強化	輸入製品の価格高騰による調達コスト増加	中	中				○		
		排出規制対応のためのグリーン投資額の増加	中	中	○	○	○	○	○	○
		省エネ性の低いサービスの需要低下による収益減少	中	中	○	○	○		○	
	既存製品・サービスへの規制	販売・提供する製品の再生材等義務化によるコスト増加	中	中			○	○		
技術	排出量の少ない技術への置き換え	低炭素・環境配慮設備への変更に伴う既存設備の早期償却・減損	長	中		○				
		自家用車のEV化やシェアリング等、環境性能の向上による鉄道顧客離れによる収益減少	中	中	○					
		MaaS普及に向けた鉄道、バス、タクシー等連携に必要なシステムなどの研究開発費の増加	中	中	○					○
	最新技術への投資の失敗	低排出運送システムの構築に向けた研究開発費の増加	長	中		○				
		EC強化などの遠隔でのサービス強化のための研究開発費の増加	中	中				○		
市場	低排出技術への移行コスト	省エネ設備更新のコスト増加	中	中	○	○	○	○	○	○
	市場の不確実性	再生エネ電力調達によるコスト増加	中	大	○	○	○	○	○	○
	原材料コストの上昇	燃料費の高騰によるコスト増加	中	大	○	○		○	○	○
		資材価格上昇に伴うコスト増加	中	中	○	○				
評判	ステークホルダーの懸念の増大	ステークホルダーの期待に応えられないことによる信頼の喪失とパートナーシップの解消、株価低迷や借入金利の上昇、収益減少	中	小	○	○	○	○	○	○



※「気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD)」とは、G20の要請を受け、2015年に金融安定理事会 (FSB) が気候関連の情報開示および金融機関の対応をどのように行うかを検討するために設置されたものです。



全体の体制図は **▶ P.61**

物理的リスク

	内容	時間軸	重要度	セグメント						
				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
急性	極端な気象現象の増加	保有資産の洪水被害による損壊額の増加	短	大	○	○	○	○	○	○
		災害による観光地の景観破壊に伴う集客、収益減少	短	中			○			
		洪水による営業停止に伴う収益減少	短	大	○	○	○	○	○	○
		仕入先の浸水被害による出荷停止による収益減少	短	中				○		
		製品供給停止による輸送停滞に伴う収益減少	短	中		○				
慢性	降水パターンの変化	継続的に洪水が見込まれる施設の償却・撤退によるコスト増加	中	小	○	○	○	○	○	○
		災害増加に伴う損害保険料の増加	中	小	○	○	○	○	○	○
		ヒートストレスによる働き手の減少に伴う収益減と人件費コスト増加	短	中	○	○	○	○	○	○
	平均気温の上昇	ヒートストレスによる冷房費用の増加	短	中	○	○	○	○		
		気候変動に起因する感染症リスク増加に伴う収益減、対応コスト増加	短	中	○	○	○	○	○	○
		気候変動による農産物の不作による調達コスト増加	短	小			○	○		
	海面上昇	夏季高温化による外出抑制による収益減少	短	小	○		○	○		
		海面上昇により、沿岸地域の施設の高潮被害による撤退コスト増加	長	中	○	○				

機会

	内容	時間軸	重要度	セグメント						
				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
資源効率性	輸送効率の向上	燃費向上によるエネルギーコスト減少	中	中	○	○			○	
		タイヤ効率化による電力エネルギーコスト減少	中	中	○					
	生産効率の向上	効率化での車両走行距離削減による燃料コスト減少	中	中		○				
		環境配慮資材の普及・量産化に伴う調達コスト減少	中	中		○	○			
		環境配慮製品の量産化に伴う調達コスト減少	長	小				○		
エネルギー源	低排出エネルギー源の使用	再エネ調達による低排出サービス提供による収益増加	中	小	○	○		○	○	
		EV等の次世代車両の普及に伴う価格低減による車両更新コスト減少	長	中	○	○				○
	新技術の使用	自動運転普及に伴う業務効率化による車両の稼働コスト減少	長	中	○	○				
		配送ルート最適化等の排出削減に寄与するDX推進での業務効率向上	短	中		○				
		再エネ普及に伴う再エネ電力調達コスト減少	長	中	○	○	○	○	○	○
製品/サービス	分散型エネルギー源への転換	遊休地等への太陽光発電等再エネ事業による収益増加 (ただし、自家消費優先)	中	小		○				
		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	○					
	低排出商品・サービスの拡張	EV等の次世代車両導入による排出量の少ない輸送手段の選好による収益増加	中	中	○	○				○
		環境配慮型建築物の選好による不動産の収益増加	長	中		○				
		環境配慮製品取り扱い増による収益増加	中	小				○		
市場	新市場の創出	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	○					
		再エネ電力発電の建設・維持に伴う物資輸送需要の増加	長	中					○	
レジリエンス	再エネや高効率化の採用	防災機能の高い設備の選好による投資家の評価向上	中	小	○	○	○	○	○	○
		自家発電等による営業停止リスクの低下	長	小	○	○	○	○	○	○

事業影響評価・想定される事業インパクトの定量化

事業影響評価の対象項目					
分類	内容	時間軸	重要度	影響額(百万円)	
				4℃	2℃
リスク	炭素税導入によるコスト増加 (全セグメント)	中	大	—	5,815
	再エネ電力調達によるコスト増加 (全セグメント)	中	大	—	681
	燃料費の高騰によるコスト増加 (全セグメント)	中	大	14,488	5,797
	保有資産の洪水被害による損壊額の増加 (単体の鉄軌道事業)	短	大	299	185
	風水害による鉄道営業停止に伴う収益減少 (単体の鉄軌道事業)	短	大	18	6
	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 (交通)	中	大	—	—
機会	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 (交通・その他)	短	中	—	—
	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 (運送)	短	中	—	—
	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 (航空関連サービス)	長	中	—	—
	環境配慮型商品・サービスの提供による収益増 (不動産を中心とした全セグメント)	中	中	—	—

指標と目標

当社グループでは、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。

今後も、省エネの着実な推進に取り組むとともに、創エネ (再エネ発電設備等の導入など)、活エネ (CO₂フリー電力の購入など) の取り組みを通じて、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

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	2024 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	695,707t-CO ₂ 基準年度比+3.0%
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	162,820t-CO ₂ 基準年度比▲31.7%