

気候関連問題への対応について

2015年12月のパリ協定採択を受けて、気候変動への対応の強化が国際的にも求められている中、東京証券取引所のプライム市場に上場する企業には、気候変動に係るリスク及び収益機会が自社の事業活動や収益等に与える影響について必要なデータの収集と分析を行い、それらへの対応状況をTCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言等の枠組に基づいて、分かりやすく開示することが求められています（本文では、これらを総称して「気候関連問題」と定義しています）。

神鉄グループでは今般、こうした社会的要請にお応えするため、TCFD提言に沿って、まずは影響が特に大きいと想定される鉄道事業のリスクと機会について定性的な影響を特定するとともに、開示が推奨される4つのテーマ（「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」）について、現時点における対応状況を以下のとおり取りまとめました。

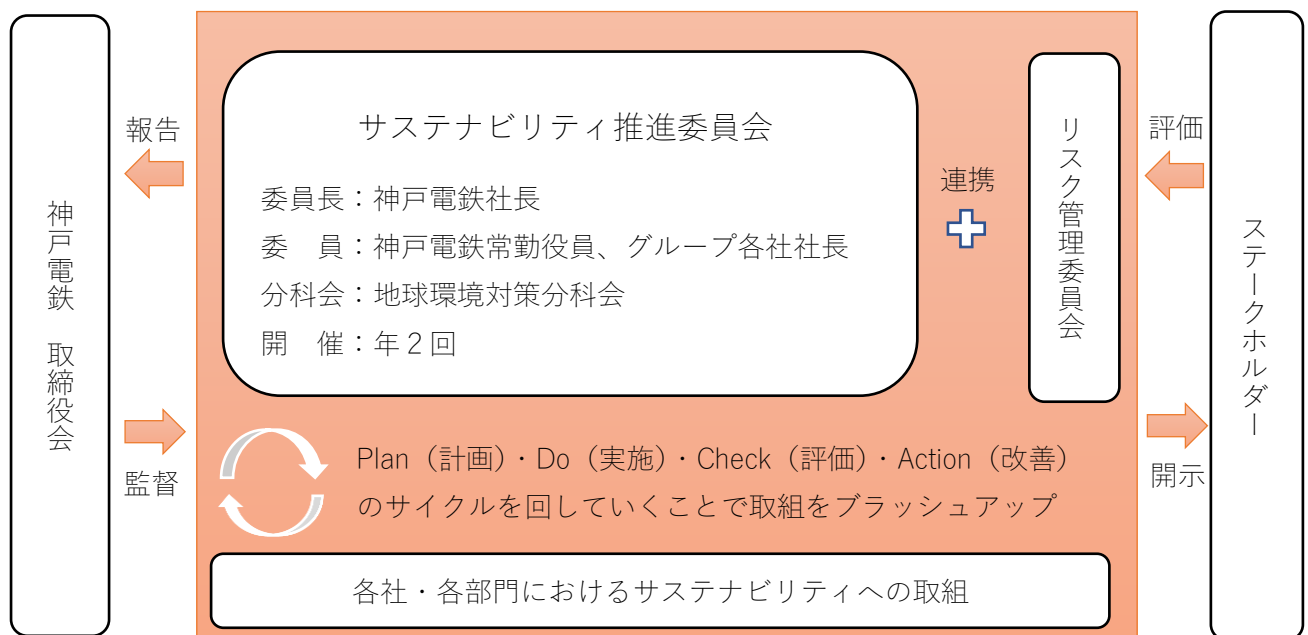
今後、さらに特定したリスクや機会が財務面に及ぼす影響の分析を進めるとともに、重要性を判断しながら、対象範囲を他の事業にも拡大するなど、気候関連問題への対応を一層推進してまいります。

1. ガバナンス

神鉄グループでは、経営方針に「地球環境の保護・保全」を掲げており、環境理念や環境方針を制定するとともに、「地球環境対策委員会」を設置して、「美しい地球の環境保全」に向けた様々な取組を行ってまいりました。

そして今般、同委員会を2021年12月に設置した「サステナビリティ推進委員会」（神戸電鉄社長を議長とし、同社常勤役員とグループ各社社長により構成）の分科会として位置づけるなど、気候関連問題への対応を含めたサステナビリティ全般を巡るガバナンスの見直しを行いました。

今後は、神戸電鉄取締役会の監督のもと、「サステナビリティ推進委員会」を中心に、リスクマネジメントを担う「リスク管理委員会」とも連携を図りながら、サステナビリティ経営をグループ一体で推進してまいります。



2. 戦略（リスクと機会の特定）

TCFD 提言では、気候関連問題への対応について、様々な気候関連シナリオに基づく検討を踏まえ、組織の戦略のレジリエンス（強靱性）を説明することが推奨されています。

そこで、神鉄グループでは、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）が示す 2°Cシナリオや 4°Cシナリオ、IEA（国際エネルギー機関）のレポート（World Energy Outlook）等をもとに、低炭素社会への移行が進む場合と気候変動によって大きな物理的変化が生じる場合における鉄道事業の定性的なリスクと機会を特定しました（前者を移行リスク、後者を物理的リスクと言います）。

その詳細は以下のとおりであり、これらへの対応については、基本的な考え方や取組を第4項「指標と目標」に記載しています。

（特定したリスクと機会）

種類	リスク	機会	時間軸	
移行 リスク	政策・法規制	<ul style="list-style-type: none"> ・炭素税の導入と価格転嫁に伴う税負担の増加や資材価格の高騰 ・再生可能エネルギー発電促進賦課金の高騰に伴う動力費の増加 ・排出規制の強化（グリーン投資の拡大等）に伴う資材価格の高騰 ・法規制の強化や開示義務の拡大による事務負担の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・COOL CHOICEやモビリティマネジメントなど官民一体となって進める公共交通の利用促進運動の更なる強化 ・公共交通の低炭素化を推進するための政策・補助金の活用機会の増加 	短 〜 長期
	技術	<ul style="list-style-type: none"> ・水素自動車や電気自動車、自動運転車両等の普及に伴う、鉄道の相対的な環境優位性の低下に伴う利用者の減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネ、省力、省資源技術の進歩によるオペレーションコストの減少（但し、投資コストは一時的に増加する可能性） ・スマートシティやMaaS等の推進に伴う利便性や効率性の向上 	短 〜 長期
	市場	<ul style="list-style-type: none"> ・炭素税の導入と価格転嫁に伴う税負担の増加や資材価格の高騰 ・再生可能エネルギー発電促進賦課金の高騰に伴う動力費の増加 ・再生可能エネルギー由来の電力購入に伴う動力費の増加 ・排出規制の強化（グリーン投資の拡大等）に伴う資材価格の高騰 ・コスト増を吸収するための運賃改定やサービス縮小に伴う利用者の減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境志向や健康志向の高まりによる利用者の増加 ・公共交通の低炭素化を推進するための政策・補助金の活用機会の増加 ・パーソナルな移動手段のコスト増に伴う鉄道利用への回帰 	短 〜 長期
	評判	<ul style="list-style-type: none"> ・サステナビリティへの取組やその開示が不十分な場合におけるステークホルダーからの批判の増加 ・サステナビリティへの取組が不十分な場合における人材確保や資金調達、ご利用、株価等への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境志向や健康志向の高まりによる利用者の増加 ・環境志向の高まりによる就労希望者の増加 ・ESG投資の呼び込みによる低利資金の調達 	短 〜 中期
物理的 リスク	急性	<ul style="list-style-type: none"> ・台風の大型化、大雨の増加等による鉄道施設への被害の増加 ・上記に伴う損害保険料の増加 ・台風の大型化、大雨の増加等による運休やダイヤ乱れの増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・競合交通の運休や道路の寸断等に伴う利用者の増加 	短 〜 中期
	慢性	<ul style="list-style-type: none"> ・平均気温の上昇によるレールや架線等地上設備の修繕費増加 ・猛暑による作業効率の低下に伴う工期遅延や対策コストの増加 ・空調使用の拡大に伴う電気代等のコストの増加 ・猛暑による出控えやマイカー利用の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然に溢れ、平均気温も低い沿線への移住に伴う利用者の増加 ・冬季の気温上昇に伴う外出機会の高まりや雪害の減少による利用者の増加及び対策コストの減少 	短 〜 中期

3. リスク管理

神鉄グループでは、毎年、「サステナビリティ推進委員会」やその分科会である「地球環境対策分科会」において気候関連問題への取組状況の確認と見直しを、また「リスク管理委員会」において想定されるリスクの現実化状況をモニタリングしながら対処の見直しを行うこととしています。

社会情勢や経営環境に変化が生じた場合や、関係機関から発表される気候関連問題に係る情報が更新された場合には、上記委員会のプロセスを通じて経営陣がそれらに接し、対処や取組の見直しを行った上で、必要に応じて取締役会にも共有されます。

4. 指標と目標

神鉄グループでは、「脱炭素社会の実現」を図ることや、沿線において「駅を中心としたまちづくり」が推進され、定住とともに公共交通の利用が促進されることが、グループの持続的な成長にとっても、また持続的な社会の実現にとっても重要と考えています。

このうち「脱炭素社会の実現」に向けては、2030年度までに鉄道事業のCO₂排出量を2013年度比で46%削減する目標を掲げ、電力消費量が従来型に比べて約60%削減される新型車両の導入をはじめ、照明のLED化、資産のスリム化等に取り組んでいます。

また「駅を中心としたまちづくり」の推進については、沿線における人口減少やモータリゼーションの進行により、鉄道利用者の減少傾向に歯止めがかからない中、沿線自治体が策定する地域公共交通計画において、まちづくりと公共交通の連携・一体的な整備を施策として盛り込んでいただくとともに、定住や鉄道の利用促進に向けて協働した取組を進めており、それら取組の成果として、10年毎に行われる近畿圏パーソントリップ調査において、鉄道を代表交通手段とされる沿線の方の割合が増加に転じることを目指しています。

さらには、災害に強い公共交通サービスの実現を目指して、防災工事を着実に推進するとともに、災害監視や対応能力の強化に継続して取り組んでいます。