

2022年6月14日

TCFD 提言への賛同表明及び情報開示について

神奈川中央交通株式会社（本社：平塚市、代表者：取締役社長 堀 康紀）は、気候関連財務情報開示タスクフォース（以下、TCFD）による提言に賛同し、これに基づく情報開示を行いました。

近年、地球温暖化の影響と考えられる自然災害が頻発・激甚化し、世界的に脱炭素社会に向けた動きが広がっています。当社グループは、一般旅客自動車運送事業をはじめとした様々な事業を展開しており、各事業において対応が必要になっております。このような状況のもと、当社は TCFD による提言に賛同し、この度、当社グループの主要な事業であり売上規模が大きい一般旅客自動車運送事業（乗合事業）における気候関連リスク・機会及びその対応策について、複数の気候シナリオを用いて定性的に分析・評価し、その内容を別紙のとおり取りまとめました。

今後も TCFD の枠組みに沿って、気候変動が当社グループの事業に影響を及ぼすリスク・機会の分析を進め、経営戦略に反映するとともに、気候変動に係る課題に適切に対応し、環境保全に向けた取り組みを進めてまいります。

【参考】

TCFD(Task Force on Climate - related Financial Disclosures)は、各国の金融関連省庁や中央銀行等が参加する金融安定理事会が、2015年に気候関連の情報開示及び金融機関の対応について検討するために設立したタスクフォース。2017年6月に公表した最終報告では、企業等に対し、気候変動関連リスク及び機会について「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」に沿って開示することを推奨しています。

以上

TCFD 提言に基づく情報開示について

1. ガバナンス

気候変動に係る基本方針や重要事項、リスクや機会などの検討、審議については、会社のリスクに関する具体的な施策について全社的な調整にあたる組織である「リスクマネジメント委員会」において行います。

当委員会において多角的な検討を行うとともに、重要な事項については取締役会に報告を行い、取締役会は各部門の事業運営の監督を適切に行います。

2. 戦略

「気候変動」を中長期的なリスクの一つとして捉え、当社グループの事業におけるリスク及び機会について検討を行うにあたり、今回は当社グループの主要な事業であり売上規模が大きい一般旅客自動車運送事業（乗合事業）を対象とし、2℃未満（※）シナリオ及び4℃（※）シナリオを用いて分析を行いました。

なお、当社グループが運営するその他の事業に関しても、順次シナリオ分析を進めていきます。

（※）産業革命前と比較した今世紀末の世界の平均気温の上昇温度

3. リスク管理

上記シナリオ分析を行った結果、リスク及び機会の発生可能性と影響度が大きいと考えられる事項について、別表のとおり取りまとめました。今後、継続的に「リスクマネジメント委員会」において確認していきます。

気候関連リスクの管理プロセスとして、「リスクマネジメント委員会」を通じて、当該リスクに関する分析、対策の立案と推進、進捗管理等を実践していきます。

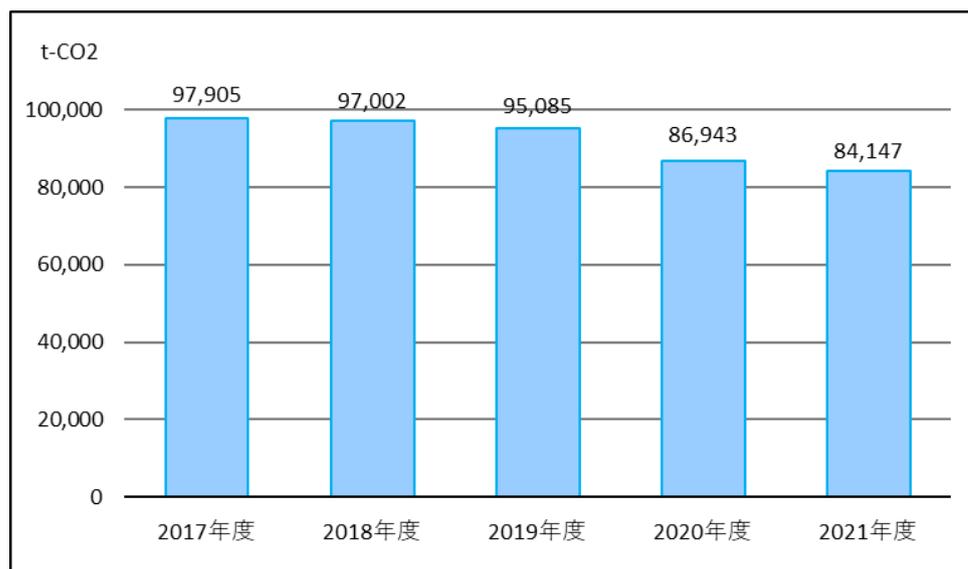
なお、「リスクマネジメント委員会」で検討した内容のうち重要なものは、取締役会に報告し、全社的なリスク管理を行います。

4. 指標と目標

当社では、気候関連問題が経営に及ぼす影響を評価・管理するため、CO₂の総排出量を指標として設定する必要があると考えております。

今後、国が定める2050年のカーボンニュートラル実現に向けたロードマップ及び具体的な目標数値等について検討を進め、確定次第速やかに開示いたします。

【参考】乗合事業におけるCO₂排出量の推移



《気候変動に関する主なリスクと機会及び対応（乗合事業において検討）》

シナリオ	要因	変化	リスク/機会	影響度	当社への影響	当社の対策
2℃	炭素税導入	調達コストの増加	[リスク]	[大]	<ul style="list-style-type: none"> ●炭素税の導入により車両本体及び整備部品の製造コストが増加し、その分の価格転嫁により調達コストが増加する ●GHG(※1)排出規制の強化により、対応に向けた再エネ調達コストが増加する 	<input type="checkbox"/> 既存サプライヤーとの関係強化及び複数サプライヤーの確保 <input type="checkbox"/> 省エネ設備の導入や節電活動などによる、調達エネルギー量の削減を推進
		操業コストの増加	[リスク]	[大]	<ul style="list-style-type: none"> ●Scope1,2(※2)のCO2排出量に応じた炭素税負担が増加することで、当社の収支を圧迫する 	<input type="checkbox"/> 自社CO2排出量の削減 ・省エネの推進 ・再エネ電力の活用等
	EV化の進展	EVの導入によるランニングコストの減少	[機会]	[大]	<ul style="list-style-type: none"> ●EVを積極的に採用することで、ディーゼル車と比べて、ランニングコストを減少させる 	<input type="checkbox"/> 各メーカーにおける生産及び開発の状況や運用データ、試験運用の実績等EVに関する情報収集を行い、導入を計画的に推進
		EV等に係るエネルギー管理関連費用の増加	[リスク]	[中]	<ul style="list-style-type: none"> ●EVの充電について、同時時間帯に集中することが想定され、電力調達等のコストが増加する 	<input type="checkbox"/> エネルギーコストの低減と効率的な運行を実現させるための最適なエネルギー管理システム構築に向けた検討 <input type="checkbox"/> EVだけでなくFCV等の供給状況についても情報収集
	カーボンニュートラルに向けた顧客志向の変化	エシカル消費への対応による当社売上高の増加	[機会]	[中]	<ul style="list-style-type: none"> ●一般消費者に対して、環境に優しい交通手段を訴求することで、利用客増加の可能性はある ●企業に対しては、バス移動の推奨は企業のScope3・カテゴリ7(※3)削減に繋がる為、将来的な市場拡大の可能性はある 	<input type="checkbox"/> 一般消費者のエシカル消費に訴求する広報活動の推進 <input type="checkbox"/> 企業ニーズの探索と商品開発の検討

(※1) Greenhouse Gas の略称。温室効果ガス。

(※2) 温室効果ガスの排出量を測定する範囲。Scope1,2,3に分類され、Scope1は自社での燃料の使用等、直接的な排出、Scope2は自社が購入した電気・熱等のエネルギーの使用に伴う間接的な排出、Scope3は原料調達・物流・販売などバリューチェーンで発生する自社の事業活動に関連した他社の排出。

(※3) Scope3は15種のカテゴリに分類され、カテゴリ7は従業員の通勤を指す。

シナリオ	要因	変化	リスク/機会	影響度	当社への影響	当社の対策
4℃	気候変動による災害の激甚化	気象災害の激甚化に伴う、事業運営への各種影響	[リスク]	[大]	<ul style="list-style-type: none"> ●大型台風などに伴う計画運休実施回数増による大幅な収入減 ●本社や営業所、整備工場等の拠点が水害を受け、運行が停止する可能性がある ●運行路線が自然災害に見舞われ、事故に遭遇する可能性や操業が停止する可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> □計画運休の実施回数増による収入への影響は避けられないものの、お客様と従業員の安全確保が適切に行われることにより事故リスクを回避する □引き続き気象情報の的確な把握及び自治体等との連携に努めるとともに、各拠点の防災対策を検討