

## TCFD提言に基づく情報開示

当社は、地球環境にやさしい鉄道をより多くのお客様にご利用いただくことで運輸部門全体のCO<sub>2</sub>排出削減に貢献するべく取り組みを進めてきましたが、鉄道事業を通じて多くのCO<sub>2</sub>を排出していることも事実です。世の中が脱炭素に向け動き出す中、当社においても激甚化する自然災害の増加や、事業環境の変化に直面するなど、地球温暖化による気候変動への対応は事業継続に向けた重要な経営課題であると認識しています。

このたび、当社は、TCFD提言へ賛同するとともに、TCFDへの賛同企業により組織される「TCFDコンソーシアム」への参加を表明しました。

今後、TCFD提言に基づく情報開示を進めるとともに、気候変動に適切に対応し地球環境保全に取り組むことで、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

### 1. ガバナンス

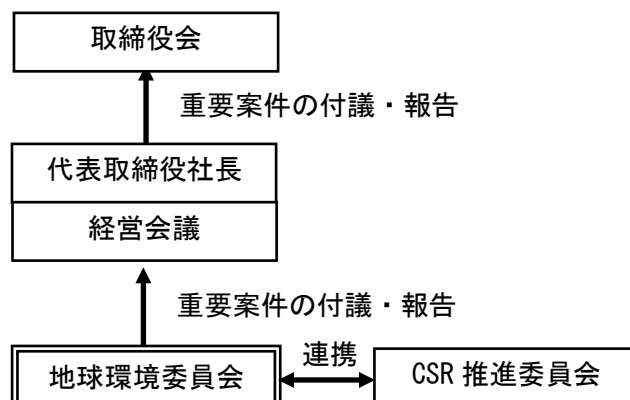
当社は、持続可能な社会の実現に貢献し長期にわたり持続的に発展するため、地球環境保全の取り組みを推進することを目的として、代表取締役社長を委員長とする「地球環境委員会」を設置しています。地球環境委員会は原則年2回開催し、地球環境保全の基本方針や環境に係る中長期の計画および目標設定についての審議のほか、計画や目標に向けた具体的な取り組みの進捗状況の監視をしています。

なお、地球環境委員会で審議された事項は、必要に応じて経営会議、取締役会に付議・報告することになっています。

#### 【地球環境委員会の構成メンバー】

|      |                                                            |
|------|------------------------------------------------------------|
| 委員長  | 社長                                                         |
| 副委員長 | 副社長                                                        |
| 委員   | ・ 本社部門の業務執行取締役<br>・ 経営計画、投資、財務、ガバナンス、CSR、環境、BCP、情報開示を所管する長 |

#### 【体制図】



## 2. 戦略

I P C C（国連気候変動に関する政府間パネル）や I E A（国際エネルギー機関）が示す 2℃と 4℃シナリオに基づき、当社における気候変動による事業へのリスクと機会を分析しました。

世の中は脱炭素社会に向けて進んでいることから、ここでは温暖化に対して積極的な対応を実施していく 2℃シナリオに基づく分析を示しています。当社におけるリスクとして再生可能エネルギー発電促進賦課金（再エネ賦課金）の大幅な上昇や炭素税導入による税負担の増加などコストの増加や、台風・洪水の発生頻度増加による被害の増加などの影響を受けることが想定されます。一方で鉄道の環境優位性が評価され、M a a S 普及などによる利便性向上を図ることで、ご利用増加の機会を得ることが分かりました。

今後、当社は、2℃シナリオが示すリスクに適切に対応するとともに、その機会をとらえて企業価値の向上を図りながら、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

（リスクと機会の表）

| 種類                         |        | 気候関連のリスク                           | 影響 |
|----------------------------|--------|------------------------------------|----|
| 脱炭素社会への移行に伴うリスク（移行リスク）     | 政策と法   | ・ 再エネ賦課金の大幅上昇                      | 大  |
|                            |        | ・ 炭素税導入など税制改正による税負担の増加             | 大  |
|                            |        | ・ 排出規制によるグリーン投資額の増加                | 大  |
|                            | テクノロジー | ・ 次世代技術対応の開発費用の増加                  |    |
|                            |        | ・ 環境価値判断誤りによる投資失敗                  |    |
|                            | 市場     | ・ 化石燃料の調達コストの上昇                    | 大  |
|                            |        | ・ サプライヤーの環境コストが価格転嫁され資材価格上昇        | 大  |
|                            |        | ・ 社会の電化・再エネ拡大で需給バランスが乱れ電力ひっ迫の増加    |    |
|                            |        | ・ エシカル消費志向が社会に浸透                   |    |
|                            | 評判     | ・ 自動車の電動化による鉄道の環境優位性の低下            | 大  |
|                            |        | ・ E S G 評価の低下による資金調達への悪影響          | 大  |
|                            |        | ・ 取り組み遅れや情報開示不足によるステークホルダーからの批判の増加 | 大  |
|                            |        | ・ 列車運転休止の増加によるお客様の信頼低下             |    |
| 気候変動の物理的影響に関連するリスク（物理的リスク） | 異常気象   | ・ 台風・洪水の発生頻度増加による鉄道設備の被害の増加        | 大  |
|                            |        | ・ 設備被害による列車運転休止の増加                 | 大  |
|                            |        | ・ 電力会社の停電による列車影響の増加                | 大  |
|                            |        | ・ 損害保険料の増加                         | 大  |
|                            |        | ・ サプライヤーの物流寸断による資材不足               |    |
|                            |        | ・ 気温上昇による空調コストの増加                  |    |
|                            |        | ・ 積雪減少で野生動物の行動範囲拡大による獣害の増加         |    |
|                            | 労働環境   | ・ 気温上昇による労働災害（熱中症）の増加              |    |
|                            |        | ・ 熱中症の対策コストの増加                     |    |

| 種類 |             | 気候関連の機会                                                                               | 影響 |
|----|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 機会 | 資源効率        | ・ 車両・設備を省エネルギー設備に更新することによる<br>C O 2 やエネルギー消費の削減                                       |    |
|    |             | ・ 税制優遇などの政府の支援施策を有効に活用した設備<br>更新の実施                                                   |    |
|    | エネルギー源      | ・ カーボンニュートラル燃料・燃料電池・蓄電池の技術的<br>進展と価格低減による普及                                           | 大  |
|    | 製品と<br>サービス | ・ 鉄道の特性が発揮できる線区において、鉄道の環境優位<br>性が評価され、政策的な公共交通の利用促進や鉄道利用<br>の意識の高まりによるご利用の増加（モーダルシフト） | 大  |
|    |             | ・ M a a S 普及に伴う公共交通機関の利便性向上による<br>ご利用の増加                                              | 大  |
|    |             | ・ 環境面でも地域に適した持続可能な交通モードの普及                                                            | 大  |
|    | 市場          | ・ 再生可能エネルギーの拡大による電力調達コストの低下                                                           |    |
|    |             | ・ 当社設備を活用した電力需給調整市場での収益確保                                                             |    |
|    | レジリエンス      | ・ 気象災害に対するB C P対策の奏効により列車運転休止<br>が減少し、信頼性を確保                                          |    |
|    |             | ・ 鉄道林整備がC O 2削減だけでなく防災に効果を発揮                                                          |    |

### 3. リスク管理

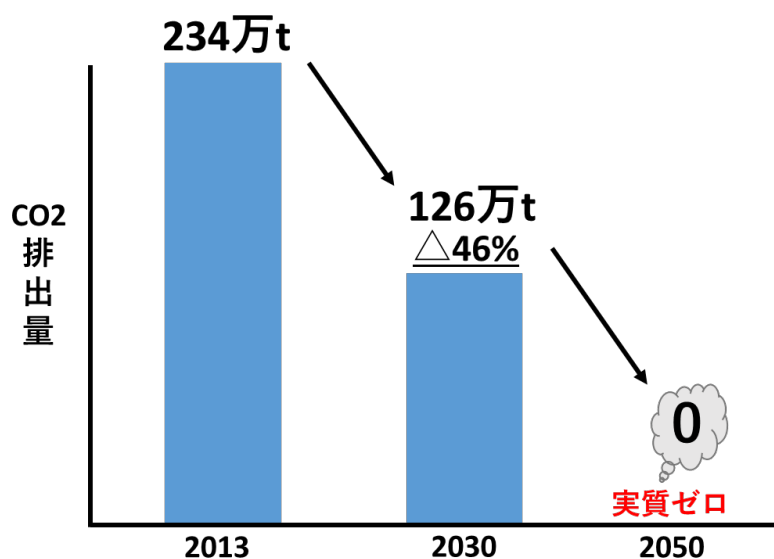
気候変動によるリスクと機会への対応の検討を進め、分析内容の更新をするとともに、長期目標に向けた取り組みの進捗を定期的に地球環境委員会で共有しています。また地球環境委員会において共有された内容は、必要に応じて経営会議、取締役会に報告します。

#### 4. 指標と目標

当社では、中期経営計画 2022 において「省エネルギー車両導入率」をはじめとする環境に関する目標を設定し、CO<sub>2</sub> 排出量削減に取り組んできました。2020 年度時点で全ての数値目標を達成しています。

今回、あらたに環境長期目標「JR西日本グループ ゼロカーボン 2050」を策定し、2050 年に JR 西日本グループ全体の CO<sub>2</sub> 排出量「実質ゼロ」をめざします。

2050 年に JR 西日本グループ全体の CO<sub>2</sub> 排出量「実質ゼロ」をめざします。  
その達成に向け 2030 年度に CO<sub>2</sub> 排出量 46%削減（2013 年度比）をめざします。



今後は、環境長期目標「JR西日本グループ ゼロカーボン 2050」の達成に向け、取り組みを推進していきます。