

会社概要



会社概要 (2020年4月1日現在)

設立 1987年4月1日

従業員数 8,172名 (グループ全体 17,450名)

グループ会社 42社

不動産
ホテル

運輸
サービス

建設

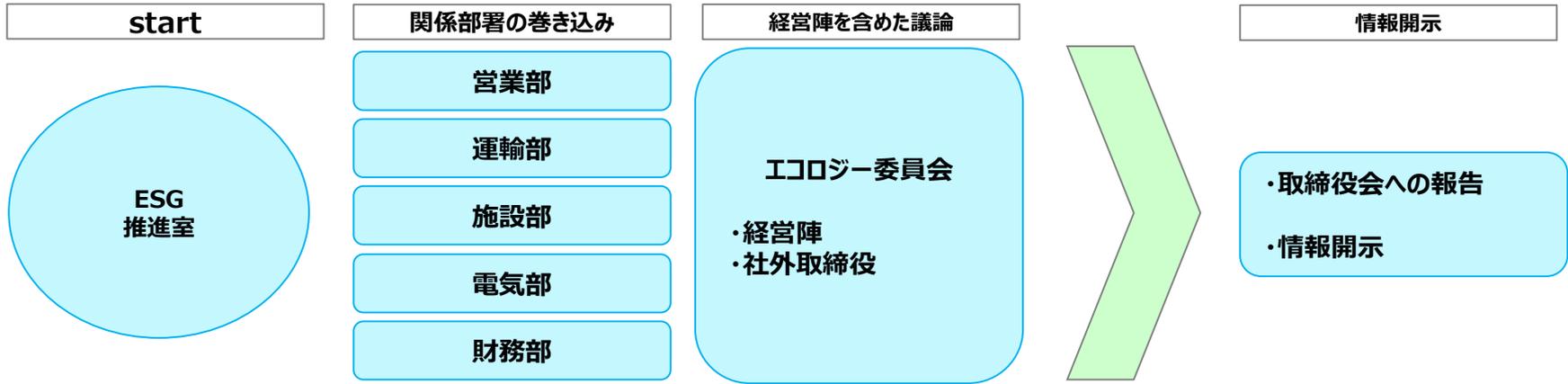
流通
外食

あるべき姿として掲げる
「安全とサービスを基盤として九州、日本、そしてアジアの元気をつくる企業グループ」
の実現を目指していきます。

検討体制・スケジュール・対象事業範囲



【検討体制】



「リスクと機会の洗い出し」や「財務インパクト試算」の際に、関係部署を巻き込みながら分析を実施

【スケジュール】

10月	関係部署ヒアリング（リスク・機会の洗い出し、データ収集）
11月	シナリオ群の定義・事業インパクトの評価
12月	対応策の定義・情報開示について議論
1月	社内勉強会にて発表
2月	<ul style="list-style-type: none"> 経営会議・取締役会に報告 TCFD提言への賛同表明及び情報開示

【対象事業範囲】 鉄道事業



平成29年7月九州北部豪雨による被災状況

シナリオ分析



【リスク・機会】

種類		評価		リスク	機会
政策・規制	炭素税の引き上げ (炭素価格の上昇)	大	中長期	<ul style="list-style-type: none"> エネルギー調達コスト増加 鉄価格上昇による材料調達コスト増加 調達コストの運賃への転嫁による売上減少 	<ul style="list-style-type: none"> 省エネ化、脱炭素化の早期対応によりエネルギー調達コストへの影響が軽微
	炭素排出や化石燃料の使用に関する規制	中	中長期 長期	<ul style="list-style-type: none"> 規制に対応するための鉄道車両の開発・製造コストの増加 規制に対応できない場合、気動車の運行が困難 	<ul style="list-style-type: none"> 脱炭素化の早期対応により鉄道の環境優位性が維持され売上増加
市場	エネルギーミックスの変化 エネルギー価格の増減	大	中長期	<ul style="list-style-type: none"> エネルギー調達コスト増加 エネルギー調達コストの運賃への転嫁による売上減少 	<ul style="list-style-type: none"> 太陽光発電や蓄電技術の向上に伴う再エネ事業の導入・拡大による、コスト削減、売上増加
移行	技術	大	短中期		<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の自動運転技術の普及によるコスト削減
			中長期	<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車の普及等による鉄道の環境優位性の低下による売上減少 環境配慮型車両等への新技術の投資の失敗 	<ul style="list-style-type: none"> 気象予報の高度化に伴う、効率的な点検業務によるコスト削減 MaaSの広がりにより公共交通機関が積極利用され売上増加
			長期	<ul style="list-style-type: none"> 自動車等の自動運転技術の普及による、鉄道の優位性が損なわれ売上減少 	<ul style="list-style-type: none"> 次世代車両の導入によるメンテナンスコストの削減と、環境優位性の高まりによる売上増加
評判	お客さまの嗜好の変化	大	短中期	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の環境優位性が低下した場合、お客さまの環境意識の高まりによる代替輸送機関へのシフトが進み売上減少 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の環境優位性を維持した場合、お客さまの環境意識の高まりによる鉄道利用へのシフトが進み売上増加
	投資家の評判変化	小	短中期	<ul style="list-style-type: none"> 環境対策に積極的でないと評価された場合、投資家の評価の低下 	<ul style="list-style-type: none"> 低炭素・環境配慮型の事業への移行によるESG投資の呼び込み
物理	急性	大	短期	<ul style="list-style-type: none"> 降雨・強風の増大及び長期化に伴う災害復旧コストの増加と運休の発生による売上減少 	
			短中期	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンの分断による事業継続への影響 災害リスクが高い地域の資産価値の低下 	
			中長期		<ul style="list-style-type: none"> 災害に強い（レジリエント）鉄道事業の運営による災害復旧コストの削減、売上増加
	慢性	平均気温の上昇	大	短期	<ul style="list-style-type: none"> 冷房コスト増加 熱中症対策によるコスト増加 電気機器等の鉄道資産の故障や線路座屈の発生によるコスト増加
			短中期	<ul style="list-style-type: none"> 外出手控えによる売上減少 	-

シナリオ分析



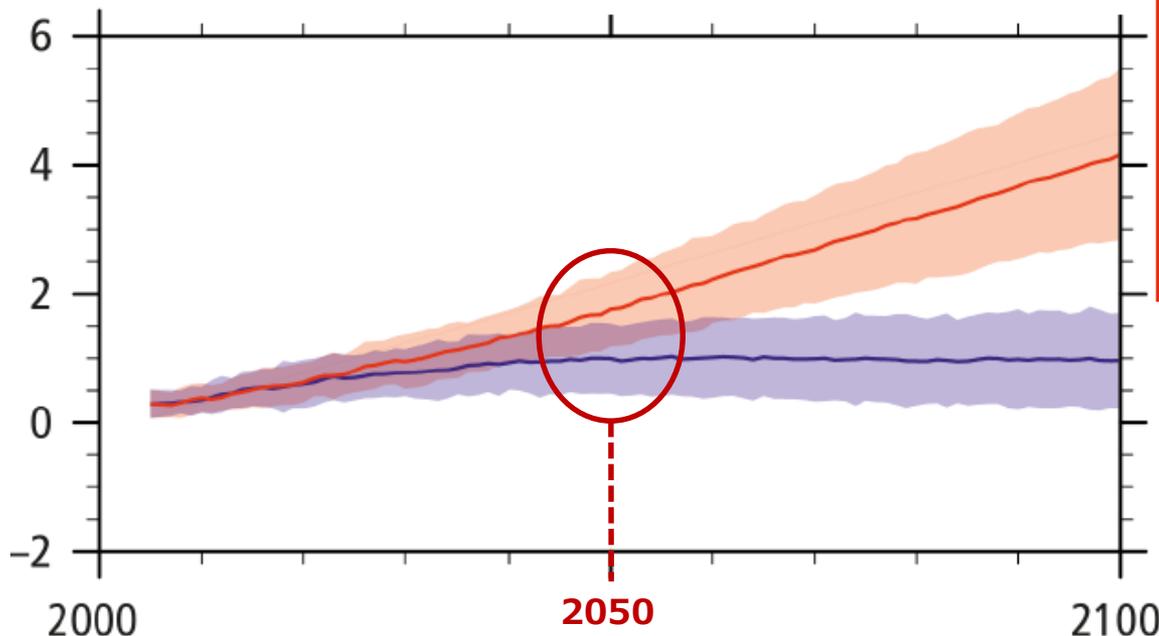
【選択シナリオ】

今回は長期的リスク考察の観点から、2050年時点における2℃・4℃シナリオを想定。

4℃では、一部パラメータでコロナ復興遅延を加味した IEA DRSシナリオを採用

【世界平均地上気温変化予測】

(1986～2005年平均との差)



2030年までには、2℃、4℃シナリオではほぼ同様な気温変化が発生。
2030年以降シナリオ間の差が拡大

4℃ (2.7℃～) シナリオとして定義

4℃シナリオ :

現状を上回る温暖化対策をとらなければ、産業革命時期比で3.2～5.4℃上昇

2℃以上 (2.7℃～4℃) シナリオ :

現状を上回る温暖化対策をとらなければ、産業革命時期比で2.7～4.0℃上昇

2℃シナリオ :

厳しい対策をとれば、産業革命時期比で0.9～2.3℃上昇

(参考) 1.5℃シナリオ :

抜本的なシステム移行が達成された場合、高い確率で産業革命時期比で1.5℃未満の上昇

TCFD提言でのシナリオ分析では2℃以下を含む複数の温度帯シナリオの選択を示唆

シナリオ分析



■2°Cシナリオにおける世界観(2050年)

