

22-18

～安心で、持続可能な社会の実現を目指して～

2022年3月29日

TCFD 提言への賛同表明及び情報開示について

気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)の提言に賛同し、
気候関連のリスク・機会を特定しました

東京地下鉄株式会社(本社:東京都台東区、代表取締役社長:山村 明義、以下「東京メトロ」)は、金融安定理事会(FSB)により設置された「気候関連財務情報開示タスクフォース(以下、TCFD)」提言へ賛同を表明いたしました。

近年、気候変動は大きな社会経済リスク及び機会をもたらす要因の一つであり、世界中の政府や企業において脱炭素化の動きが広がっています。

首都東京を主な事業基盤とする東京メトロは、自然災害による事業リスクに加え、主要事業である鉄道事業が電力を消費するという特性を有することから、これまでサステナビリティ重要課題(マテリアリティ)テーマに「地下鉄を安全に、そしてつよく」及び「地球にやさしいメトロに」を掲げ、気候変動問題に関する取組みを強化してきました。

この度、東京メトロは TCFD 提言に賛同し、気候関連リスク／機会を特定した上で、それらに対応する体制等について、より積極的な情報開示を進めることとしました。

開示情報を活用してステークホルダーの皆様との対話を活性化させ、気候変動に関する取組みを推進することを通じて、「安心で、持続可能な社会」の実現を目指してまいります。

詳細は別紙のとおりです。



※TCFD(Task Force on Climate-related Financial Disclosures):

G20 から気候関連の情報開示に関する要請を受けて、2015年に金融安定理事会(FSB)が発足させた気候関連財務情報開示タスクフォースのこと。TCFDは2017年6月に最終報告書を公表し、企業等に対し、気候変動関連リスク及び機会に関する項目について開示することを推奨しています。

TCFD 提言への賛同表明及び情報開示について 概要

1. ガバナンス

2019年4月から社長を議長とし、取締役及び各部等の長から構成される「サステナビリティ推進会議」を設置し、重要課題である気候変動について議論を行っています。

具体的には、環境方針や長期環境目標、気候関連の非財務指標の設定等を行うとともに、気候関連のリスク／機会の検討・承認・フォローアップを実施し、重要案件は取締役会に付議・報告します。



2. 戦略

他の交通手段と比べてCO₂排出量が少ないという鉄道事業の特性を活かし、運輸部門の脱炭素化に貢献します。また、長期環境目標「メトロ CO₂ ゼロ チャレンジ 2050」に基づき、CO₂排出量の削減に積極的に取り組んでいきます。

さらに、気候変動による水害の激甚化を想定し、駅出入口の改良やトンネル坑口の防水ゲート新設などのハード面の対策と、BCP(事業継続計画)の策定や関係自治体等との連携といったソフト面の対策を進めておりますが、これをさらに推進し、物理的リスクの低減に努めます。シナリオ分析により特定したリスク／機会及びこれらに対応した取組みの方向性については、次頁の「～戦略の詳細(シナリオ分析によるリスク／機会の特定等)～」をご覧ください。

3. リスク管理

水害などを含む自然災害リスクを全社リスクの一つとして位置づけており、コンプライアンス・リスクマネジメント委員会及び経営会議にて審議のうえ毎年計画を策定し、それぞれのリスクに対する取組みを実施しています。

今後は、サステナビリティ推進会議において TCFD 提言に基づく気候関連リスクのフォローアップを実施するとともに、全社的なリスクマネジメントとの連携も含めた気候関連リスクの管理体制構築の検討を進めます。

4. 指標と目標

2021年3月に長期環境目標「メトロ CO₂ ゼロ チャレンジ 2050」を設定し、当社グループ全事業が排出するCO₂排出量について「2030年度に-30%(2013年度比)」「2050年度実質ゼロ」を目指しています。

また、「東京メトログループ サステナビリティレポート」において、CO₂排出量、エネルギー消費量等の実績値を公表しています。

～戦略の詳細(シナリオ分析によるリスク／機会の特定等)～

シナリオ分析の検討に際しては、IEA(国際エネルギー機関)や IPCC(気候変動に関する政府間パネル)が公表しているシナリオを参照のうえ、以下の 2 つのシナリオを設定し、シナリオ別の外部環境変化に応じて、当社の主要事業である鉄道事業へのリスク／機会を特定しました。リスク／機会の特定にあたっては、2050 年までの時間軸(短中期:2030 年頃、長期:2030～2050 年頃)で検討し、特に事業に影響を及ぼす可能性が高いものについては、取組みの方向性を決めました。

| 設定シナリオ | 脱炭素社会実現シナリオ:2℃未満/1.5℃ (主に移行リスク及び機会が顕在化) | 温暖化進展シナリオ:4℃以上 (主に物理的リスク及び機会が顕在化) |
|--------|--|--|
| 参照シナリオ | <ul style="list-style-type: none"> Sustainable Development Scenario (出典:IEA『WEO2020』『WEO2021』『ETP 2020』) Net Zero Emissions by 2050 Scenario (出典:IEA『WEO2021』『Net Zero by 2050』) | <ul style="list-style-type: none"> RCP8.5 (出典:IPCC『AR5』) SSP5-8.5(出典:IPCC『AR6』) |
| 主な世界観 | 脱炭素社会への移行に伴う社会変化が、事業に影響を及ぼす可能性が高い社会に。 <具体例> <ul style="list-style-type: none"> 炭素税の導入、エネルギーミックスの変化 環境にやさしい交通手段の普及、ステークホルダーの環境意識の高まり | 気温上昇等の気候の変化が、事業に影響を及ぼす可能性が高い社会に。 <具体例> <ul style="list-style-type: none"> 豪雨の激甚化、洪水の頻発化 平均気温の上昇 |

分析の結果

●主な移行リスク／機会(脱炭素社会実現シナリオ:2℃未満/1.5℃の場合)

| 種類 | 外部環境の変化 (シナリオ別) | 生じる影響 | リスク／機会 | 時間軸 | 影響 | 取組みの方向性 |
|--------|--------------------|--------------------------------|--------|-----|----|--|
| 政策・法規制 | 炭素税の導入 | 素材価格の高騰 | リスク | 長期 | 中 | ・ より低炭素な製品の調達 |
| | | 電気料金の上昇 | リスク | 短中期 | 中 | ・ 安価で大量の再エネ電力の調達(PPA 等) ・ 省エネ効果の高い車両、設備等の導入・更新 |
| | | ガソリン代高騰による車離れ | 機会 | 短中期 | 中 | ・ 公共交通の利用促進(利便性向上や PR など) |
| 市場 | エネルギーミックスの変化 | 電気料金の上昇 | リスク | 短中期 | 大 | (上記「炭素税の導入:電気料金の上昇」の記載と同様) |
| | | 電力供給の不安定化による停電増加 | リスク | 長期 | 中 | ・ BCP に沿った対応の徹底、必要に応じた計画の改善 |
| | 環境にやさしい交通手段の普及 | 燃料電池バス・EV、自転車等を組み合わせた MaaS の進展 | 機会 | 長期 | 中 | ・ 多様なパートナーと連携した「my! 東京 MaaS」の推進 |
| 評判 | ステークホルダーの環境意識の高まり | お客様の通勤機会の減少 | リスク | 長期 | 中 | ・ 環境にやさしい交通手段である鉄道の利用促進(「my! 東京 MaaS」の推進等) ・ 新たなお出かけ機会の創出(東京の都市内観光「City Tourism」による需要喚起等) |
| | | 環境優位性の評価によるお客様の需要増加 | 機会 | 長期 | 大 | |
| | | ESG 評価を重視した新たな投資家層の拡大 | 機会 | 短中期 | 中 | ・ ESG に関する情報開示の推進 |

●主な物理的リスク／機会(温暖化進展シナリオ:4℃以上の場合)

| 種類 | 外部環境の変化 (シナリオ別) | 生じる影響 | リスク ／機会 | 時間軸 | 影響 | 取組みの方向性 |
|----|--------------------|-----------------|------------|-----|----|--|
| 急性 | 豪雨の激甚化、 洪水の頻発化 | 鉄道施設の損傷 | リスク | 短中期 | 大 | <ul style="list-style-type: none"> 駅出入口、換気口、トンネル出入口等の浸水防止対策の継続実施 浸水被害軽減のためのBCPの継続的な改善(早期復旧策含む) 関係自治体、河川管理者等との連携体制の構築 |
| | | 運休の発生 | リスク | 短中期 | 中 | |
| | | 沿線地域の被災 | リスク | 短中期 | 大 | |
| | | 浸水想定域拡大に伴う設備投資増 | リスク | 短中期 | 中 | |
| 慢性 | 平均気温の上昇 | 新型コロナウイルスの発生 | リスク | 短中期 | 大 | <ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルスで培った知見の活用(窓開け、換気設備、混雑状況発信、消毒液設置等) |
| | | 空調需要の増加 | リスク | 長期 | 中 | <ul style="list-style-type: none"> 地下駅や車両の空調効率化 |
| | | 夏季の出控え | リスク | 長期 | 中 | <ul style="list-style-type: none"> 利用状況に応じた輸送の見直し 新たなお出かけ機会の創出(東京の都市内観光「City Tourism」による需要創出等) 「駅・まち一体」開発の推進(地上に出ない移動環境の提供) |
| | | 気温上昇による地上移動の忌避 | 機会 | 長期 | 中 | <ul style="list-style-type: none"> 「駅・まち一体」開発の推進(地上に出ない移動環境の提供) |

分析を踏まえた今後の方向性

本分析を通じて、脱炭素社会への移行が実現する社会においてはエネルギーミックスの変化による電気料金の上昇、温暖化が進展する社会においては、豪雨の激甚化等による鉄道施設の損傷・沿線地域の被災、平均気温の上昇による新型コロナウイルスの発生が、特に影響の大きいリスクであると捉えています。同時に、脱炭素社会への移行が実現する社会においては、環境優位性の評価によるお客様の需要増加や MaaS の進展など、鉄道事業にとって機会も生じると想定しています。

今後はこうした分析結果を踏まえ、特に影響が大きいとされたリスクの分析精緻化や、リスク低減・回避のためのさらなる取組みを進めるほか、環境にやさしい交通手段である鉄道の利用促進など機会を捉えた取組みを進めることにより、「安心で、持続可能な社会」の実現を目指してまいります。

以上