

TCFD 提言への賛同及び情報開示

【TCFD 提言への賛同】

当社グループでは、持続可能な社会の実現に貢献し、社会から信頼され長期にわたり発展し続ける企業であるために、地球環境の保全を重要課題と認識しています。

そのため、環境との調和ある事業活動を通じて、環境負荷を低減するとともに、循環型社会の実現と地球温暖化の抑制に寄与することを目的とした「にしてつグループ環境方針」を制定し、現在まで環境負荷低減活動を実践してまいりました。

当社グループは、バス事業・鉄道事業などの運輸業を始め、賃貸事業・住宅事業などの不動産業や流通業等の様々な事業を展開しており、各事業に応じた対応が必要となります。

このたび、当社は、TCFD 提言へ賛同するとともに、にしてつグループ全体の CO2 排出量の約 50%を占めるバス事業について、TCFD 提言に基づく情報開示を進め、気候変動に適切に対応し地球環境保全に取り組んでまいります。

【ガバナンス】

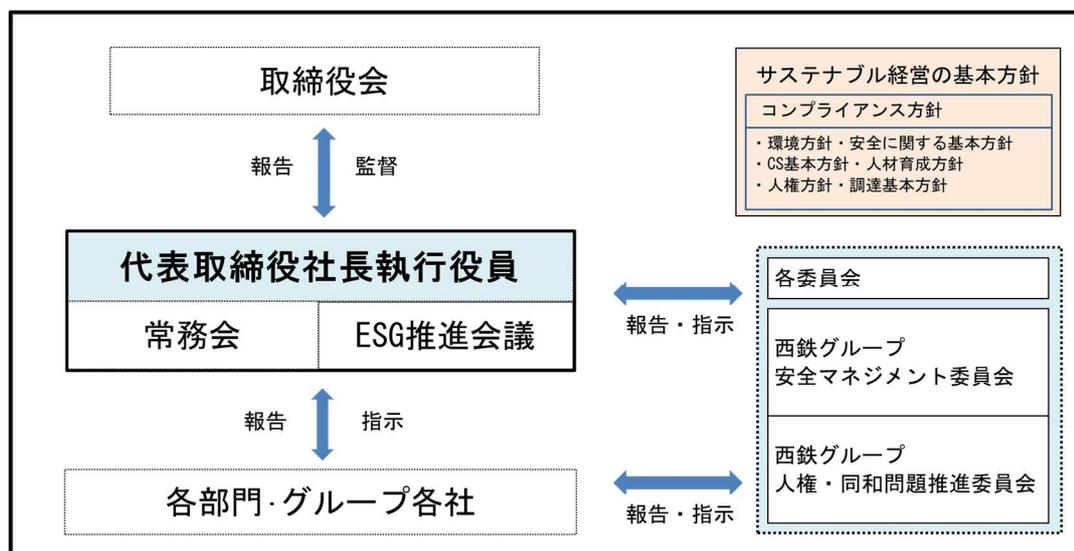
当社グループでは、サステナブル経営の基本となる方針として「コンプライアンス方針」を定め、その中で、「法令や社会規範等の順守」「安全・安心な商品やサービスの提供」「人権の尊重」「環境問題への取り組み」等グループにおける行動指針を定めており、その他重要なテーマについても、「にしてつグループ環境方針」「西鉄グループ安全に関する基本方針」等の方針をそれぞれ定めて事業活動の中で実践しています。

また、ESG 重要課題（マテリアリティ）の一つである気候変動問題を含む「環境対応」等のサステナブル経営における重要な方針・方向性を協議し、代表取締役社長執行役員の意志決定を補佐する ESG 推進会議や常務会及び各委員会を設置するなどサステナブル経営の推進体制を構築しています。

「ESG 推進会議」は代表取締役社長執行役員が議長となり、委員会や各部・各社からサステナブル経営に関する活動報告を受け実施状況を確認しています。

また、環境対応については気候変動問題解決に向けた自主的目標の設定や環境負荷低減活動の進捗状況を確認し、各部門・グループ各社に対処策の検討などを指示しています。必要に応じ、ESG 推進会議で協議した重要な事項は、取締役会が報告を受けることとし、適切な監督を行うことにしています。

【サステナブル経営推進体制図】



【戦略】

1. リスクと機会

気候変動がもたらすリスクは、脱炭素社会への移行に伴うリスク（移行リスク）と物理的な影響に伴うリスク（物理的リスク）に分けられます。バス事業を対象としてそれぞれのリスクと機会について検討した結果は次のとおりです。

当社グループのバス事業における気候関連のリスクと機会

種類			評価	リスク	機会
移行 リスク	政策	炭素税	大	・炭素税導入によるコスト増加	・EVバス等の導入による燃料調達コスト削減
		規制	大	・EVバス等への転換要求による対応コスト発生 ・対応できない場合は事業継続困難	・EVバス等の普及を促進する政策・補助金制度の実施・強化による先行投資・導入が可能
	技術	低炭素技術の普及	大	・EVバス等の調達コスト増加 ・蓄電池の管理コスト、交換コスト等の運行コスト増加 ・EVバス等のメンテナンスコスト増加 ・燃料補給設備等のハード構築コスト増加	・EVバス等の低価格化、長距離走行可能による車輛調達コストや導入障壁低下 ・車両の軽量化による燃費の改善により、燃料調達コスト減少 ・貨客混載型輸送の導入による売上増加 ・蓄電池のエネルギーマネジメント等への活用による収入源獲得
		次世代技術の進展	大	・自動運転技術の導入コスト発生 ・自動運転車車両のメンテナンスコスト増加	・自動運転技術普及に伴う燃料・人員抑制によるコスト低減 ・MaaSやAI活用型オンデマンドサービス等の普及による交通機関の積極的利用で売上増加
	評判	お客さまからの評判／行動変化	大	・環境対策に積極的でない場合、お客さまの環境意識高まりにより売上が低減 ・EV自動車等の普及によるバスの環境優位性低下に伴う売上減少 ・テレワークの普及による売上減少	・お客さまの環境意識の高まりによる輸送量単位のCO2排出量が低いバスへの転移による売上増加 ・自家用車の燃料負担増大に伴うバスへの転移により売上増加
		投資家の評判変化	中	・環境対策に積極的でない場合、株価低下や資本コスト上昇	・低炭素・環境配慮型の事業に移行できた場合は、ESG投資の拡大に伴い資本コスト減少
物理 リスク	慢性	平均気温の上昇	中	・冷房コスト、設備投資コスト増加 ・熱中症対応コスト増加 ・路面・車輛への影響に伴う運転能力低下による対応コスト発生 ・外出手控えによる売上減少	
	急性	異常気象の激甚化	大	・道路・トンネル等での通行停止発生による売上減少 ・車輛の損傷復旧、現場作業員の安全・健康対策等によるコスト発生 ・外出手控えによる売上減少	・停電時に非常用電源として蓄電池を提供することによる評価上昇 ・停電時に避難所としてバスを提供することで地域住民からの評価上昇 ・う回路を複数想定するなど災害に強い運営体制を整備することによるお客さまからの信頼獲得

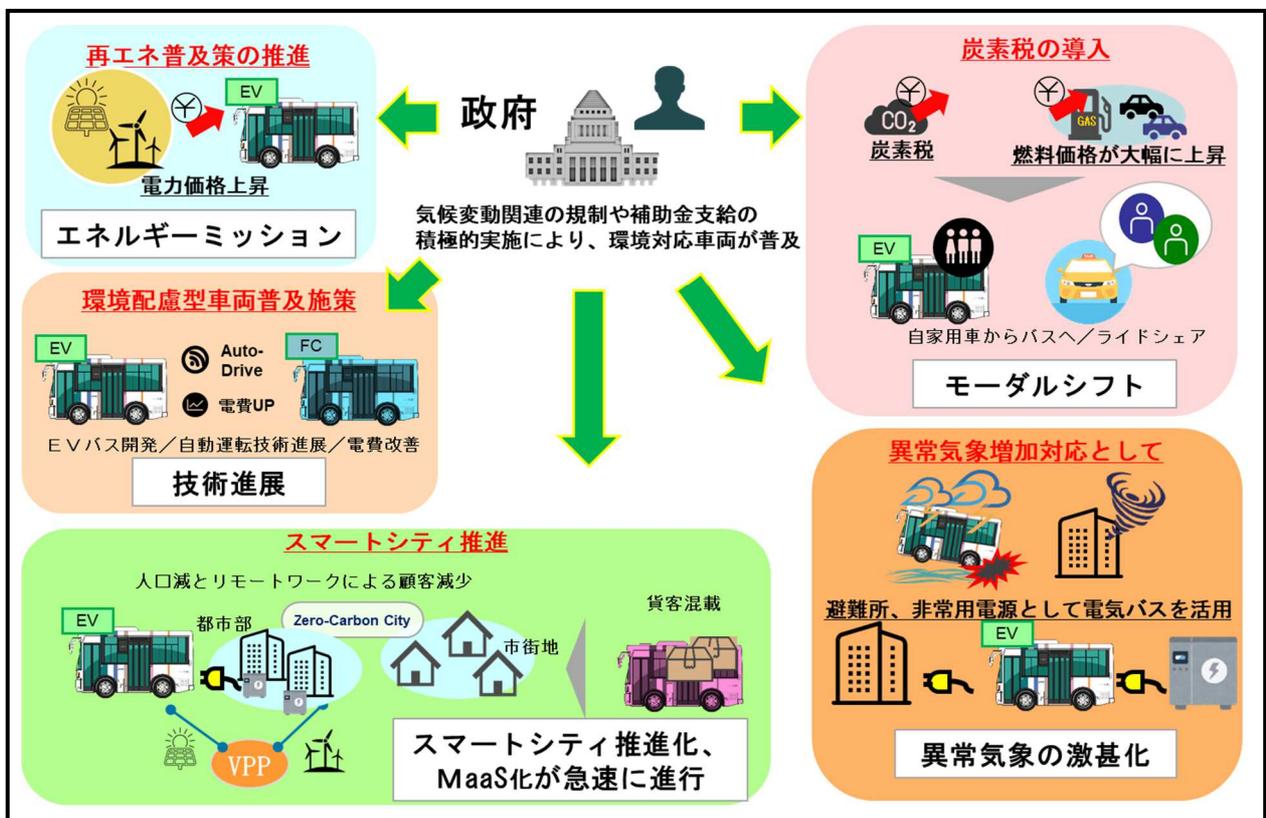
2.シナリオ分析

IPCC（気候変動に関する政府間パネル）や IEA（国際エネルギー機関）などの専門機関が描く 1.5℃と 4℃のシナリオに基づき、当社グループのバス事業における気候変動の影響について分析を行いました。1.5℃シナリオでは炭素税の導入による大幅なコストの増加が見込まれる一方で、EV バス等の導入を促進することで炭素税の導入による影響を大きくリカバリー出来ることが分かりました。また、MaaS の普及などカーボンニュートラルへ向けた交通形態の変化に適応することができれば、自家用車からバスへのお客さまの転換が期待でき、売上を増加させる機会を獲得出来ることが分かりました。

また、4℃シナリオでは、軽油価格の上昇による大幅なコスト増加に対応できずに、事業存続が危ぶまれる事態に陥る可能性があることが分かりました。

社会から信頼され長期にわたり発展し続ける企業であるために、誰一人取り残されない持続可能な社会が実現出来るよう、1.5℃の世界の実現に向けた取り組みを進めてまいります。

◇1.5℃シナリオにおける世界観（2050年）



【リスク管理】

当社グループでは、代表取締役社長執行役員を議長とする「ESG 推進会議」において、各部門・グループ各社において作成した CO2 排出量※1 の削減を含む「環境負荷低減計画」をベースにし、グループ全体計画策定しています、その進捗状況を毎年確認し、各部門・グループ各社に修正等を指示しています。必要に応じ、ESG 推進会議で協議した重要な事項は、取締役会が報告を受けることとし、適切な監督を行うことにしています。

※1 当社グループで把握する CO2 排出量は Scope1、Scope2 を対象としております。

Scope1：事業者自らによる燃料を使用して直接排出する量

Scope2：他社から供給された電気、熱・蒸気を使用して間接的に排出する量

【指標と目標】

当社グループは2005年に「にしてつグループ環境方針」を制定し、環境負荷を低減するための管理体制の整備を行い、2009年度からCO₂排出量を含むグループ全体の環境負荷を把握しています。3年ごとに作成する中期経営計画に合わせて各部門・グループ各社で「環境負荷低減計画」を定め、全体の進捗状況を確認し、必要に応じ修正等を行っています。CO₂排出量については、2009年度を基準年度と定め、毎年1%の削減を目指し、15次中計期間で「2009年度比12%削減」※2を目標としておりますが、2020年度の実績で28%の削減を達成しています。

なお、国の目標である「CO₂排出量 2030年度 2013年度比 46%削減」に照らし合わせ、2013年度を基準年と考えると、当社グループにおける2020年度のCO₂排出量は、2013年度比で38%の削減となっています。

今後は、「2050年度カーボンニュートラル」の達成に向け、中間目標である「2030年度目標」を設定するために必要な検証を実施し、ロードマップを策定してまいります。

※2 削減効果を把握するため、電力のCO₂排出係数は基準年度（2009年度）に固定しております。