

IR DAY における主な Q & A

※ 当日の質疑応答をそのまま書き起こしたのではなく、当社の判断で簡潔にまとめたものであることをご了承ください。

[JR 東日本グループにおける環境の取組みについて]

執行役員 グループ経営戦略本部経営企画部門長 高岡 崇

Q： 2030 年度の CO2 排出量 50%削減（2013 年度比）は本当に可能なのか。特に再生可能エネルギーについて、各開発計画（資料 P. 18）の実現可能性は全て高いと考えて良いか。

A： 約 15 万 kW を想定している阿武隈山地風力など、達成を左右するような規模の大きい計画については、確度の高い案件を記載している。完成時期等の関係で、2030 年度に近づくにつれ、削減幅が大きく増える想定であり、目標達成に寄与すると考えている。なお、想定の実出力が得られない案件が発生する可能性や開発適地の減少等を考慮し、さらなる案件の積み上げや、他社開発案件の買取り等による開発期間の短縮も検討したい。

Q： CO2 削減目標達成のために、社内炭素価格（ICP）を引き上げる考えはあるか。

A： 社内へ ICP の考え方を浸透させるため、まず 5,000 円に設定して始めたところだが、将来にわたってこの価格が適正とは考えていない。今後、炭素の賦課金が経営に与えるリスク等を見極めつつ、他企業の環境投資の動向なども踏まえながら、適正価格を検討していく。

Q： ICP を適用する環境投資と ICP を適用しない成長投資との間で生まれる収益性の差を、どの程度許容するのか。

A： 老朽取替によって環境価値が上がるような鉄道車両等には、ICP を適用せずとも設備投資できている。適用することで設備投資促進に繋がる件名にのみ ICP を適用しているが、総投資額に占める規模はそれほど大きくない。

Q： SBT とゼロカーボン・チャレンジ 2050 では、基準年・目標年やスコープ等が異なるが、SBT 認定取得に合わせて環境戦略を見直すのか。具体的にどう削減していくのかを開示してほしい。

A： ゼロカーボン・チャレンジ 2050 で掲げる「2030 年度半減・2050 年度実質ゼロ」の目標だけでなく、そこに至るまでの進捗の把握や過程の開示、リスクヘッジ等が重要と認識し、SBT 認定取得を目指している。2030 年度・2050 年度の目標は変えないが、削減ペースの前倒しや万が一の際の代替手段の検討等を鋭意進めており、SBT 認定取得に向けた排出削減目標設定（2025 年 8 月まで）の際に、SBT に基づく削減ロードマップや具体的な取組みを公表できるよう準備していく。

Q： 自営火力発電所における水素混焼や CCUS が実証できるのはいつ頃か。

A： できるだけ早期に、検討状況や実現可能性等を具体的に公表すべく準備中である。

[社外取締役を含めた意見交換]

取締役（社外） 天野 玲子

常務取締役 伊藤 敦子

Q： 新幹線の耐震補強をはじめ、当社の最近の安全対策をどう見ているか。

A： 東日本大震災を踏まえた構造物の耐震補強には誠実に取り組んできていると感じるが、地震の種類は様々であり、それらに万能な構造物はない。それを補うには、地震発生後速やかに列車を止める取組みが重要であり、当社は防災科学研究所と包括連携協定を結び、防災情報を上手く活用するなど、広い意味での地震対策が進んできていると考えている。

防災訓練も見せてもらったが、当初に比べて大きくレベルアップした。災害情報の一元管理のために作られた情報室は、日々のトラブルでも積極的に活用されており、そのような日常からの備えが、いざという時の災害対応に繋がる。

Q： 女性活躍について、当社の現状と方向性をどう見ているか。

A： 合格点は超えていると思う。社外取締役に就任する前から、当社は女性の採用に積極的だと感じていた。就任してみて、女性に限らず、障がい者や外国人等を含めたダイバーシティの観点で、働きやすい環境・制度の整備が進んでいると感じた。女性活躍やダイバーシティ推進には、経営トップの意識が重要であり、当社は昔から意識が強かった印象。鉄道の運行を守るという制限がある中で、いろいろと工夫していると思う。

Q： 当社の行っている多額の投資が、株主等のステークホルダーに対して定量的・定性的にどのような価値を生むのか、外部から理解しにくいのが、取締役会でどのように議論されているか。

A： 日本にはハードに付加価値を生み出す機会のある企業が少ないが、当社はそれができる企業だと思っている。取締役会でもその観点で議論しており、「変革 2027」でモビリティと生活ソリューションの二本柱を確立する先に、「次世代のインフラ」と「新しい生活空間」を作るという大きな使命があると考えている。個別件名のリターンまで細かく口出しはしないが、例えば不動産事業や開発プロジェクトにおいては、単なるデベロッパーになるのではなく、駅周辺の価値を認識したうえで、当社の使命ややりたいことの実現に、主導権を発揮していくべきと考えている。

Q： 株主や投資家等の知りたい情報がなかなか得られないと感じているが、社内外の情報ギャップをどう感じるか。

A： 環境変化に対応するために大規模な組織改正を進めてきたが、経営の面でも、セグメントや各事業の責任者を明確するような改革を行なっている。それ自体はとても重要なことだが、加えて取締役会では、他の社外取締役も含め、部分最適でなく全体最適の視点で考えることが非常に重要だと具申しており、当社の経営陣もそれを受け止めてくれている。情報がなかなか出ずにもどかしい思いもされるかもしれないが、変革 2027 を経て次世代のインフラを創っていく会社であり、全体最適を踏まえてコントロールしているので、長期的な視点でご理解いただくようお願いしたい。

- Q： コロナ禍で修繕費等の費用を抑制したことが、最近の運行トラブル頻発に繋がっているのではないかと感じている。設備のメンテナンスのあり方はどのように議論されているか。
- A： 電気系統を中心に、設備の老朽化が進んできている。気候の変化や社会的・自然的要素もあり、従来では考えなかったトラブルも起きている。当社は、事象の発生に対して対応する「クライシスマネジメント」はしっかりできているが、未然に防ぐ「リスクマネジメント」を強化する必要がある。それを指摘し続けてきた結果、リスクマネジメントを監査や内部統制に繋げる体制が構築されてきた。過渡期ではあるが、メンテナンスのあり方を含め、広い意味でのリスクマネジメントに各部署が連携して取り組んでいるので、ご期待いただきたい。

以 上