

気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)に基づく情報開示

当グループはCO₂を直接排出する自動車の製造に関わる企業として、気候変動対応を重要な経営課題の一つと捉えており、2021年8月にTCFD提言に賛同しました。気候変動が当グループの事業に与えるリスク・機会を分析し、経営戦略・リスクマネジメントに反映するとともに、その進捗を適切に開示することで、脱炭素社会の実現に貢献し、さらなる成長を目指します。

ガバナンス

当社では「サステナビリティ委員会」を設置し、気候変動対策を含むサステナビリティ領域全般に関する課題の審議やグループ全体のマネジメントを行っています。▶P.46

戦略

カーボンニュートラルへの取り組みは、持続可能な社会の実現には不可欠であり、各国政府によるCO₂排出量削減を目標としたエネルギー規制や、法令強化が見込まれ、自動車についてもさまざまな規制が強化されると予

測されます。規制強化は当グループにとってリスクとなり得る一方、当グループが強みとする環境性能に優れた製品・サービスに力を入れて取り組むことは事業拡大の機会となり得ます。今後、変化する規制や法令に適応した当グループの製品・サービスを普及させていくことが、CO₂を含む世界の温室効果ガス排出抑制に向けた有効な施策であり、かつ当グループ事業の成長につながると考え、事業戦略に反映していきます。

気候変動シナリオに基づくリスクと機会の分析

当グループの主要事業である四輪事業(シート・内装品)を対象とし、シナリオ分析および事業におけるリスクと機会の特定を行いました。気候変動に伴うリスクと機会には、規制の強化や技術の進展、市場の変化等脱炭素社会への移行に起因するものと、急性的な異常気象や慢性的な気温上昇等気候変動の物理的な影響に起因するものが考えられます。

当グループは、気候変動に伴うさまざまな外部環境の変化について、その要因を「物理的リスク」と「移行リスク」に分類の上、財務影響を[大][中][小]の3段階で定

性評価し、重要なリスクと機会を特定しました。なお、重要なリスクと機会の影響については仮説を立て、影響額を想定した定量評価を実施しています。分析対象期間は2050年までとし、当グループの長期環境目標に合わせ、中期を2030年、長期を2050年と設定しています。

シナリオ分析

気候変動により異常気象が激化し物理的影響が顕在化する「4℃シナリオ」と、カーボンニュートラルへの移行に伴う影響が顕在化する「1.5℃シナリオ」を用いて分析を実施しました。

想定シナリオ	参照シナリオ	想定される社会像
4℃シナリオ	■ IEA STEPS(公表政策シナリオ) ■ IPCC RCP8.5	■ 気温上昇による海水面の上昇、ハリケーン・台風の大型化、集中豪雨の多発等による洪水リスク増加 ■ 干ばつ、乾燥地帯・砂漠化の拡大等による渇水リスク増加 ■ 気温上昇による労働環境の悪化
1.5℃シナリオ	■ IEA NZE(2050年ネットゼロ排出シナリオ) ■ IEA SDS(持続可能な開発シナリオ) ■ IPCC RCP2.6	■ 脱炭素化に向けた政策・規制の強化(炭素税導入、省エネ・再エネ政策、ZEV規制、EV普及政策等) ■ 脱炭素化に向けた技術開発、環境対応製品の拡大

気候変動によるリスクと機会、およびその対応

シナリオ分析を基に当グループの事業に影響を及ぼすと想定したリスクと機会のうち、財務影響が「大」「中」と評価された主要内容は以下の通りです。

分類		想定されるリスク	時間軸	潜在的な財務影響	対応	関連する取り組みや指標
物理的 リスク [4℃]	急性	台風・集中豪雨・ハリケーン等の異常気象によるグループ拠点の操業停止に伴う売上減少	長期	[影響度:大] 洪水による操業停止に伴う減収影響額として、最大で1拠点当たり約50億円程度を想定	■ BCP対策の強化 ■ 災害時、部品代替生産等の生産保全や、迅速な稼働再開に向けたグループ内連携	■ リスクを考慮した拠点展開 ■ サプライチェーンにおける災害リスク管理
	政策 法規制	規制強化に伴う、再生可能エネルギー導入や設備投資の増加	中期	[影響度:大] 太陽光発電をはじめとする再生エネルギーへの転換に関わる2030年までのコストとして約70億円程度を想定	■ エネルギー使用の効率化 ■ 費用対効果が最大となる効果的な設備への投資	■ グローバルリスク管理委員会によるリスクマネジメント
移行 リスク [1.5℃]	技術	炭素税導入拡大による操業コストの増加	中期	[影響度:中] 2030年時点の当グループCO ₂ 排出量における炭素税影響額として約7億円程度を想定	■ CO ₂ 削減施策(省エネルギー化推進・再生可能エネルギー導入等)の推進(2025年3月期 対応費用 約2.9億円) ■ 物流効率向上	■ 高効率生産体制の構築 ■ 長期環境目標
		低炭素製品や電動化対応製品に向けた研究開発に関わるコストや設備投資の増加	中期	[影響度:大] 環境負荷の少ない製品や製造技術、ならびに電動車に適した製品の研究開発費と、それに伴う設備投資額の増加を想定	■ 営業活動の強化による売上の拡大 ■ 顧客との共創による開発の強化	■ 環境技術開発の推進強化
	市場	環境に配慮した材料の採用や炭素税等に伴う原材料調達コストの増加	中期	[影響度:大] 2030年時点でのサプライヤーとの取引における炭素税影響額として約400億円を想定	■ サプライチェーンマネジメントの強化 ■ Scope3排出量削減施策の推進 ■ 物流効率向上	■ サプライチェーンの再構築
		電動化対応製品や低炭素製品への対応遅れによる売上減少	中期	[影響度:大] 電気自動車への移行や、製品の環境負荷低減が求められる中、顧客ニーズに適合した製品を提供できない場合、2030年の減収影響額として約1,000億円程度を想定	■ 電気自動車対応製品開発の加速 ■ 環境負荷低減素材の加工技術確立 ■ 新素材や新技術に対応した高効率製造ラインの構築	■ 主要客先シェア向上 ■ 環境技術開発の推進強化

分類		想定される機会	時間軸	潜在的な財務影響	対応	関連する取り組みや指標
機会 [1.5℃]	資源 効率	生産プロセス効率化に伴う操業コストの減少	中期	[影響度:中] 省エネルギー化施策により2030年までにもたらされるコスト削減効果額として約5億円程度を想定	■ 生産設備を中心とした省エネルギー化施策の継続推進 ■ 生産工程の自動化とそれに適した製品仕様開発 ■ 回生エネルギーや自重を活用した生産工程の改善	■ 高効率生産体制の構築 ■ マテリアリティ ■ 長期環境目標
	製品 および サービス	低炭素製品の需要拡大に伴う、電動化に対応したシートや環境負荷低減素材を採用した内装部品等の売上増加	中期	[影響度:大] 電気自動車に適合する製品の充実により、新規顧客獲得や商権拡大につながり、2030年の増収効果額として約700億円程度を想定	■ 電費向上に貢献する製品開発 ■ リサイクル材の採用(リサイクルPP、電炉材の活用)や易解体構造化の推進 ■ 新素材や新技術に対応した高効率製造ラインの構築	■ 植物由来の原料等を用いた製品の開発(バイオマスウレタン等) ■ 環境負荷低減素材の加工技術確立
		次世代自動車に適合した新製品販売による売上増加	中期	[影響度:大] キャビン(車室内空間)全体をコーディネートし、次世代自動車に求められる新たなニーズに適合した製品開発により、新規顧客獲得や商権拡大につながり、2030年の増収効果額として約350億円程度を想定	■ キャビンコーディネートに向けた他業種との技術・製品の共創 ■ システムソフトウェア開発の強化	■ キャビンコーディネート機能の獲得

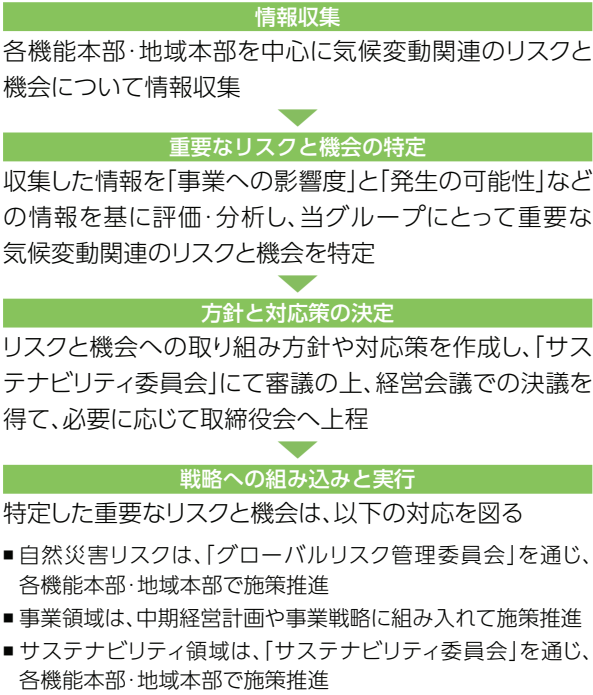
リスク管理

気候変動やその他のサステナビリティ課題に関するリスクと機会については、毎年見直しを行い、サステナビリティ委員会で審議を行います。気候変動に伴うリスクと機会は「物理的リスク」と「移行リスク」に分類し、財務影響度を評価した上で、重要なリスクと機会を特定しています。

特定された重要なリスクと機会について、「物理的リスク」(自然災害対応)は内容に応じて「グローバルリスク管理委員会」を通じ各機能本部・地域本部で施策を推進します。「移行リスク」については、事業活動に直結する領域は中期経営計画や事業戦略に組み込み、決議された方針に沿って推進します。サステナビリティ領域(長期環境目標やマテリアリティKPIなど)については「サステナビリティ委員会」を通じ各機能本部・地域本部にて施策を推進します。

指標と目標

当グループは2021年3月、持続可能な社会の実現に向け、マテリアリティとして8つの項目を特定し、各項目のKPI、2030年目標を設定しました。環境領域におい



ては「長期環境目標」を設定し、CO₂排出量を2020年3月期比で2030年に50%、2050年には100%削減することを目標とし、各拠点で省エネルギー活動や再生可能エネルギー導入等を推進しています。▶P.60

指標と目標

		第15次中期経営計画 (2024年3月期～2026年3月期)	中期計画 (2030年)	長期計画 (2050年)
CO ₂ 排出量削減目標(Scope1・2)		2020年3月期比 △25%	2020年3月期比 △50%	カーボンニュートラル達成
主な 取り組み	省エネルギー活動	生産・業務プロセス改善 / 空調・照明の適正化 / 高効率機器への更新 / 環境マネジメント強化 など		
	再生可能 エネルギー導入	太陽光発電の導入 / 再生可能エネルギー由来の電力購入 / グリーン電力証書の活用 / 蓄電池の活用 など		
	電化率の向上	ガス・重油設備の入れ替え / 車両のEV化 など		