

経団連カーボンニュートラル行動計画 2023年度フォローアップ結果 個別業種編

2050年カーボンニュートラルに向けたJR西日本グループのビジョン (基本方針等)

業界として2050年カーボンニュートラルに向けたビジョン（基本方針等）を策定しているか。

■ 業界として策定している

【ビジョン（基本方針等）の概要】

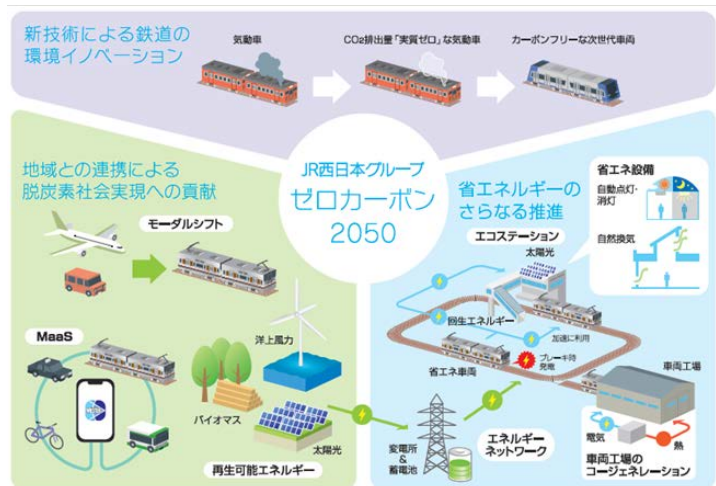
2021年4月策定(2023年5月修正)※CO2排出目標 46%減⇒50%減

(将来像・目指す姿)

当社では環境長期目標「JR西日本グループ ゼロカーボン 2050」を策定し、2050年にJR西日本グループ全体のCO2排出量「実質ゼロ」をめざす。

(将来像・目指す姿を実現するための道筋やマイルストーン)

上記目標の達成に向け2030年度にCO2排出量50%削減(2013年度比)をめざす。目標達成に向けた取り組みとして、「新技術による鉄道的环境イノベーション」「省エネルギーのさらなる推進」「地域との連携による脱炭素社会実現への貢献」の3分野を中心に推進していき、これらの取り組みにより、脱炭素社会の実現とSDGsの達成に貢献していく。



JR西日本グループ ゼロカーボン 2050

業界として検討中
(検討状況)

業界として今後検討予定
(検討開始時期の目途)

今のところ、業界として検討予定はない
(理由)

JR 西日本グループのカーボンニュートラル行動計画フェーズⅡ

		計画の内容
1. 国内の事業活動における 2030 年の目標等	目標・行動計画	JR 西日本グループ全体の CO2 排出量を 50%削減 (2013 年度比)
	設定の根拠	<p><u>対象とする事業領域</u>： 当社事業すべて (グループ事業含む) を対象とする。</p> <p><u>将来見通し</u>： 当社グループは CO2 排出量の 9 割超が購入電力由来であるため、電力会社の排出係数による影響が大きい。</p> <p><u>BAT</u>： 以下に掲げる BAT を最大限導入する。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 気動車の軽油燃料の転換 (▲5.5 万 t-CO2) ・ 省エネ車両導入推進 (▲0.2 万 t-CO2) ・ PPA による再エネ電力導入推進 (▲9.3 万 t-CO2) </p> <p><u>電力排出係数</u>： 電気事業連合会が「電気事業における低炭素社会実行計画」で目標としている 0.37 kg-CO2/kWh (2030 年度 (使用端)) を前提とする。</p> <p><u>その他</u>： 政府のエネルギー基本計画やグリーン成長戦略、鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会等の見直しにより、当社計画も随時見直しを行う予定である。</p>
2. 主体間連携の強化 (低炭素・脱炭素の製品・サービスの普及や従業員に対する啓発等を通じた取組みの内容、2030 年時点の削減ポテンシャル)		MaaS アプリ「WESTER」等による移動と生活サービスをシームレスに提供することで、他の公共交通機関との連携により鉄道を含む公共交通機関全体としてグリーンでスマートな交通体系を構築
3. 国際貢献の推進 (省エネ技術・脱炭素技術の海外普及等を通じた 2030 年時点の取組み内容、海外での削減ポテンシャル)		-
4. 2050 年カーボンニュートラルに向けた革新的技術の開発 (含 トランジション技術)		<p><u>概要・削減貢献量(見込み)</u>： 5.5 万 t-CO2</p> <p>気動車の燃料である軽油をカーボンニュートラルな燃料へ転換し、将来的には CO2 を発生させないカーボンフリーな気動車への転換も視野に入れて、各種検討を進めていく。(運転用軽油の消費量：20,000kL/年)</p>

5. その他の取組・ 特記事項	水素利活用の推進 ・駅等の鉄道アセットを活用した総合水素ステーションの設置 ・水素燃料電池列車導入に向けた開発 CO2 回収・貯留(CCS)等社会の脱炭素化の取組み参画
--------------------	---

西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）における地球温暖化対策の取組み

2023年9月9日
西日本旅客鉄道株式会社

I. 西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）の概要

（1）主な事業

当社は西日本エリア（2府16県）において鉄道事業を営んでおり、総延長距離4,903.1キロ（新幹線：812.6キロ、在来線：4,090.5キロ）の鉄道網を有している。また鉄道業の他に流通業、不動産業なども営んでいる。

（2）業界全体に占めるカバー率

項目	JR西日本	JR北海道	JR東日本	JR東海	JR西国	JR九州	JR貨物
鉄道営業キロ(km)	4,903.1	2,372.3	7,302.7	1,970.8	853.7	2,273.0	7,954.6
鉄道輸送人キロ(輸人キロ)	373	24	912	320	9	61	—
鉄道輸送人員(百万人)	1,470	96	4,793	396	34	267	—
社員数(単体/就業人員数)(人)	22,715 (2022年3月31日現在)	6,247 (2022年4月1日現在)	43,013 (2022年3月31日現在)	18,723 (2022年3月31日現在)	1,995 (2022年3月31日現在)	6,575 (2022年3月31日現在)	5,685 (2022年3月31日現在)
駅数(駅)	1,174 (2022年3月31日現在)	342 (2022年4月1日現在)	1,628 (2022年3月31日現在)	405 (2022年3月31日現在)	259 (2022年3月31日現在)	568 (2022年3月31日現在)	241 (2022年3月31日現在)
車両数(両)	6,494 (2022年3月31日現在)	993 (2022年4月1日現在)	12,548 (2022年3月31日現在)	4,915 (2022年3月31日現在)	416 (2022年3月31日現在)	1,674 (2022年3月31日現在)	7,756 (2022年3月31日現在)

(出典)データで見る JR 西日本 2022

（3）データについて

【データの算出方法（積み上げまたは推計など）】

データは積み上げにより算出している。

【生産活動量を表す指標の名称、それを採用する理由】

【業界間バウンダリーの調整状況】

■ バウンダリーの調整は行っていない

(理由)

JR西日本単独の目標であるため、業界間におけるバウンダリーの調整は行っていない。

□ バウンダリーの調整を実施している

<バウンダリーの調整の実施状況>

【その他特記事項】

II. 国内の事業活動における排出削減

(1) 実績の総括表

【総括表】

	基準年度 (2013年度)	2021年度 実績	2022年度 見通し	2022年度 実績	2023年度 見通し	2030年度 目標
生産活動量 (単位:〇〇)						
エネルギー 消費量 (単位:億MJ)	317	291		294		
電力消費量 (億kWh)	31.0	28.6		28.9		
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	214.6 ※1	152.6 ※2	※3	149.2 ※4	※5	107 ※6
エネルギー 原単位 (単位:MJ/車 両キロ)	20.1	19.2		19.1		
CO ₂ 原単位 (単位:〇〇)	-	-	-	-	-	-

※CO₂ 排出量は JR 西日本グループ全体（連結子会社+大阪エネルギーサービス）の数値を記載

【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6
排出係数[kg-CO ₂ /kWh]						
基礎排出/調整後/固定/業界指定	調整後	調整後		調整後		
年度	2013	2020		2022		
発電端/受電端	受電端	受電端		受電端		

(2) 2022年度における実績概要

【目標に対する実績】

<フェーズⅡ(2030年)目標>

目標指標	基準年度/BAU	目標水準	2030年度目標値
CO2排出量	2013年度	▲50%	107万t-CO2

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2021年度 実績	2022年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2021年度比	進捗率*
214.6	152.6	149.2	▲30.5%	▲2.3%	60.9%

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = (\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{基準年度の実績水準} - \text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率【BAU目標】} = (\text{当年度のBAU} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

【調整後排出係数を用いたCO₂排出量実績】

	2022年度実績	基準年度比	2021年度比
CO ₂ 排出量	149.2万t-CO ₂	▲30.5%	▲2.9%

(3) BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況

BAT・ベストプラクティス等	導入状況・普及率等	導入・普及に向けた課題
省エネ車両の導入推進	2022年度 91.2% 2027年度 95.0%	
高効率空調機器への置き換え	-	
照明LED化	-	

(4) 生産活動量、エネルギー消費量・原単位、CO₂排出量・原単位の実績

【要因分析】

(CO₂排出量)

要因	1990年度 ➢ 2022年度	2005年度 ➢ 2022年度	2013年度 ➢ 2022年度	前年度 ➢ 2022年度
経済活動量の変化				
CO ₂ 排出係数の変化				
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化				
CO ₂ 排出量の変化				

(%)or(万 t-CO₂)

(要因分析を行うにあたって採用した経済活動量を表す指標の説明)

- ・経済活動量を表すものとして採用した指標(単位):
- ・本指標が経済活動量を表すものとして適切と考える理由:

(要因分析の説明)

(5) 実施した対策、投資額と削減効果の考察

【総括表】

年度	対策	投資額	年度当たりの エネルギー削減量 CO ₂ 削減量	設備等の使用期間 (見込み)
2022 年度	省エネ車両導入	-	-	20～40 年
	高効率空調機器への置き換え	-	-	20 年
	照明 LED 化	200 百万円	197t-CO ₂	40,000 時間
2023 年度 以降	省エネ車両導入	-	-	20～40 年
	高効率空調機器への置き換え	241 百万円/年	-	20 年
	照明 LED 化	200 百万円/年	197t-CO ₂	40,000 時間

【2022 年度の実績】

(取組の具体的事例)

■省エネ車両導入

2022年度も引き続き省エネ車両への置き換えを進めており、2022年度末時点での省エネ車両比率は91.2%（現中期経営計画目標値：2027年度末で95%以上）となり、順調に推移している。

■高効率空調機器への置き換え

駅や事務所などの業務用施設では空調機器の更新による高効率化を進めている。2022年度は75台取替を実施した。

■照明LED化

駅や事務所などの照明について、順次LED化を進めている。また駅のホームやコンコースではLED化と併せて、駅社員の手動操作によるスイッチのON/OFF操作を照度センサーなどの導入により自動化することで、更なる消費電力量の削減を図っている。

(取組実績の考察)

ご利用状況に応じた列車運転本数の見直しのほか、省エネ車両の導入推進、高効率機器（空調装置・LED照明など）の導入により、エネルギー消費量の2022年度実績は2010年度比▲9.7%となった。引き続き、エネルギー消費量、CO₂排出量の削減に向けて取り組みを推進していく。

【2023 年度以降の取組予定】

(今後の対策の実施見通しと想定される不確定要素)

引き続き2022年度の取組みを継続して省エネを推進していく。

2024年度以降は、太陽光発電のPPA導入により、さらにCO₂排出量を削減していく。

(6) 2030年度の目標達成の蓋然性

【目標指標に関する進捗率の算出】

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = (\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{基準年度の実績水準} - \text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率【BAU目標】} = (\text{当年度のBAU} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率} = (214.6 - 149.0) / (214.6 - 107.0) \times 100\% = 60.9\%$$

【自己評価・分析】 (3段階で選択)

<自己評価とその説明>

目標達成が可能と判断している

(現在の進捗率と目標到達に向けた今後の進捗率の見通し)

(目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定)

(既に進捗率が2030年度目標を上回っている場合、目標見直しの検討状況)

■ 目標達成に向けて最大限努力している

(目標達成に向けた不確定要素)

- ・ 目標達成を見据えた施策積み上げはできている一方、国の電源構成見直しによる電力会社の排出係数低減の進捗の影響度合いは大きい。

(今後予定している追加的取組の内容・時期)

- ・ 太陽光発電のPPA導入拡大 (2024年度以降、順次)
- ・ ペロブスカイト太陽電池の導入を検討 (2025年春ごろ)

目標達成が困難

(当初想定と異なる要因とその影響)

(追加的取組の概要と実施予定)

(目標見直しの予定)

(7) クレジットの取得・活用及び創出の状況と具体的事例

【業界としての取組】

- クレジットの取得・活用をおこなっている
 - 今後、様々なメリットを勘案してクレジットの取得・活用を検討する
- 目標達成が困難な状況となった場合は、クレジットの取得・活用を検討する
- クレジットの取得・活用は考えていない
- 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組を検討する
- 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組は考えていない

【個社の取組】

- 各社でクレジットの取得・活用をおこなっている
 - 各社ともクレジットの取得・活用をしていない
- 各社で自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をおこなっている
- 各社とも自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をしていない

【具体的な取組事例】

取得クレジットの種別	
プロジェクトの概要	
クレジットの活用実績	

創出クレジットの種別	
プロジェクトの概要	

(8) 非化石証書の活用実績

非化石証書の活用実績	2022年度下期にJRゆめ咲線において、非化石証書を購入し、再エネ使用率100%の路線を達成した。 取得実績：2,525,000kWh CO2削減量：1,095t-CO2
------------	---

(9) 本社等オフィスにおける取組

【本社等オフィスにおける排出削減目標】

□ 業界として目標を策定している

削減目標:〇〇年〇月策定

【目標】

【対象としている事業領域】

■ 業界としての目標策定には至っていない

(理由)

当社は鉄道会社でありエネルギー消費の大宗を列車運転用電力が占めているため、オフィスに対しての個別目標は策定していないが、本社・支社オフィス、その他各事業所などにおける省エネの取り組みとしてLED照明・空調装置・エレベーターなどの高効率機器の導入といったハード対策、社員への働きかけによるこまめな節電などのソフト対策を実施し、ハードとソフトの両面から省エネ及びCO₂排出量の削減に努めている。主な取り組みは下記のとおりである。

(ア) クールビズ、ウォームビズの取り組み

(イ) 通勤における公共交通機関利用の奨励

(ウ) 昼休み時や執務室の使用していないエリアのこまめな消灯の実施

(エ) LED照明、空調装置、エレベーターの取り替えなど高効率機器の導入
廊下や手洗いなど共用エリアへの自動照明制御の導入

【エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績】

本社オフィス等の CO₂排出実績(本社、支社等 15 事業所の合計)

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
延べ床面積 (万㎡):	12	12	13	11	11	13	12	12	12	12
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)	1.4	1.4	1.3	1.0	1.0	0.9	0.8	0.9	0.8	0.8
床面積あたりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /m ²)	115.5	112.4	100.9	90.3	90.3	69.2	71.3	79.9	67.6	66.6
エネルギー消費量 (原油換算) (万 kl)	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
床面積あたりエネ ルギー消費量 (l/m ²)	49.9	49.3	45.8	43.1	43.1	38.4	45.9	43.4	43.7	45.5

□ II.(2)に記載のCO₂排出量等の実績と重複

□ データ収集が困難
(課題及び今後の取組方針)

【2022年度の実績】

(取組の具体的事例)

- ・ 社内のポータルサイトや事務連絡などにより、省エネルギーに関する情報や取り組みの進捗を図った。
- ・ 夏期及び冬期に入る前には空調の適正な温度設定やクールビズ、ウォームビズの進捗を実施しており社員へのエコ意識の醸成を行った。
- ・ 年1回、地球環境保護に関する取り組み事例についてグループ内外から募集し、募集してきた全ての事例に対して「環境Good Job」として職場表彰する取り組みがあり、2022年度は47件の応募があった。これらの取り組み内容は各現場で水平展開できるようにグループのポータルサイトに掲載したり、環境の研修で紹介して水平展開を図っている。

(取組実績の考察)

コロナ禍による経営状況の悪化や、また昨今のエネルギー問題（原油価格の高騰など）を受けて、社員一人ひとりにも節電・節ガスなどの省エネルギーに対する意識がさらに増してきており、現場でもそれぞれが出来ることを自ら考えて取り組んできている。

(10) 物流における取組

【物流における排出削減目標】

□ 業界として目標を策定している

削減目標:〇〇年〇月策定

【目標】

【対象としている事業領域】

■ 業界としての目標策定には至っていない

(理由)

当社は主に旅客鉄道業を営む企業であるため、物流に関する目標設定は行っていない。

【エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績】

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
輸送量 (万トンキロ)										
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)										
輸送量あたり CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トンキロ)										
エネルギー消費量 (原油換算) (万 kl)										
輸送量あたりエネ ルギー消費量 (l/トンキロ)										

II. (1)に記載の CO₂排出量等の実績と重複

データ収集が困難
(課題及び今後の取組方針)

【2022 年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

III. 主体間連携の強化

(1) 低炭素、脱炭素の製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠

	低炭素、脱炭素の製品・サービス等	削減実績 (推計) (2022年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1	省エネ車両の導入	-	-
2	MaaSによるグリーンでスマートな交通体系の構築	-	-
3			

(当該製品等の特徴、従来品等との差異、及び削減見込み量の算定根拠や算定の対象としたバリューチェーン／サプライチェーンの領域)

■省エネ車両の導入推進

2021年度も引続き省エネ車両への置き換えを進めており、2021年度末時点での省エネ車両比率は91.2%（現中期経営計画目標値：2027年度末で95%以上）となり、順調に推移している。

■MaaSによるグリーンでスマートな交通体系の構築

当社グループとして、お客さまの新たな日常に寄り添い続け、移動と生活サービスを連携し、新常态に対応した新たな価値をご提供するために、当社グループのサービスをスマートフォン1つでご利用いただくことを目指した統合型MaaSアプリ「WESTER」を2020年9月にリリースした。

鉄道はその特性が発揮できる都市圏及び都市間輸送において、他の輸送機関と比較してCO2排出量が少ないため（乗用車と比較した場合約1/7）、他の輸送機関から鉄道へ移行していただくことで、社会全体のCO2排出量削減に繋がるものと考えられる。定量的な評価は困難であるが、上記のようなお客様が鉄道をご利用し易くなるサービスを提供することで、CO2排出量の削減に貢献していきたい。

(2) 2022年度の取組実績

(取組の具体的事例)

- ・省エネ車両の導入
- ・MaaSアプリ「WESTER」「setowa」を活用したシームレスな移動や生活サービスの提供

(取組実績の考察)

省エネ車両の導入推進により2021年度末時点において、省エネ車両比率は91.2%に達した。引続き、鉄道の環境優位性を効果的に利用できる施策やキャンペーン展開し、お客様に訴求することで公共交通機関全体のCO2排出量削減に繋げていく。

MaaSアプリ「WESTER」は2023年9月に提供開始から3周年を迎える。2022年度は、WESTERポイントサービスが開始し、西日本エリア全体の活性化に資するポイントサービスを目指している。また、名古屋鉄道株式会社さまが提供するMaaSアプリ「CentX」と連携し、出発地から目的地へのシームレスかつ快適な移動体験が実現できるよう、サービス向上に努めている。

(3) 家庭部門、国民運動への取組み

【家庭部門での取組】

- ・社内および家庭での省エネルギーの取り組みを呼びかけ
- ・通勤における公共交通機関利用の奨励
- ・エコバッグの活用（過去にレジ袋有料化に合わせ、本社で働く全社員にエコバッグを配布し、マイバッグ持参を奨励する「マイバッグキャンペーン」を実施）

【国民運動への取組】

- ・自治体、行政と連携した環境運動の取り組み（車両所一般公開や駅、地域のイベントなどで環境パネルを展示し、当社の環境の取り組みをPRしている）
- ・クールビズ、ウォームビズの実施
- ・COOL CHOICE（できるだけ一回で受け取りませんかキャンペーンなど）への賛同
- ・環境に関する各種アワードへの積極的な応募

(4) 森林吸収源の育成・保全に関する取組み

■カーボンオフセット特典

カーボンオフセット特典として、当社が発行しているJ-WESTカード（クレジットカード）会員様に協力を呼びかけ、ポイントに応じて森林保全などを行う環境団体に用途を限定して寄付による当社の実質的な共同貢献として、間接的にCO2排出量削減に寄与している。2022年度は公益社団法人京都モデルフォレスト協会へ273,800円の寄付を行った。

(5) 2023年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

省エネ車両の導入等、引続き、従来からの省エネ施策を推進するとともに、「JR西日本グループゼロカーボン2050」において項目のひとつに挙げている、「地域との連携による脱炭素社会実現への貢献」にも取り組んでいく。

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

鉄道はその特性が発揮できる都市圏及び都市間輸送において、単位輸送量あたりのCO2排出量が少なく地球環境にやさしい輸送機関であり、加えてMaaSを活用して誰にでも移動しやすい環境を整え利便性向上することで、鉄道を含む公共交通機関全体としてグリーンでスマートな交通をめざす。その中で、これまで以上に鉄道を選択していただくことにより、運輸部門全体のCO2排出量の削減に貢献していく。なお鉄道の特性が発揮できないと考えられる線区については、環境の面からも地域に適した持続可能な交通体系を地域とともに検討していく。

IV. 国際貢献の推進

(1) 海外での削減貢献の概要、削減見込量及び算定根拠

	海外での削減貢献	削減実績 (推計) (2022年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1			
2			
3			

(削減貢献の概要、削減貢献量の算定根拠)

(2) 2022 年度の実績

(取組の具体的事例)

なし

(取組実績の考察)

なし

(3) 2023 年度以降の取組予定

(2030 年に向けた取組)

特に予定していない

(2050 年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

特に予定していない

(4) エネルギー効率の国際比較

V. 2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術(*)の開発

*トランジション技術を含む

(1) 革新的技術(原料、製造、製品・サービス等)の概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠

	革新的技術	導入時期	削減見込量
1	気動車燃料(軽油)の転換	実証試験中	55,000t-CO2
2			
3			

(技術の概要・算定根拠)

当社では気動車を447両保有(2022年4月現在)しており、運転用燃料として軽油を年間およそ20,000kL消費し、CO2排出量は55,000t-CO2にのぼる。これら燃料を次世代バイオディーゼル燃料に転換した場合、気動車から排出されるCO2排出量は「実質ゼロ」となるため、55,000t-CO2の削減が見込める。

(2) 革新的技術(原料、製造、製品・サービス等)の開発、国内外への導入のロードマップ

	革新的技術	2022	2025	2030	2050
1	気動車燃料(軽油)の 転換	検討・実証試験 	実用化 		
2					
3					

(3) 2022年度の実績

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(4) 2023年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

国土交通省が公募した「鉄道技術開発・普及促進制度 令和4年度新規技術開発課題」(鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入に向けた技術開発)として、(公財)鉄道総合技術研究所様とJR7社から共同提案した計画が採択され、ディーゼル車両への次世代バイオディーゼル燃料導入に向けた実証実験を当社エリア中心に実施していく。

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

当社が保有するディーゼル車両の燃料を次世代バイオディーゼル燃料へ100%置き換えることを目標とし、これが実現できた場合、約55,000t-CO₂の削減につながる。

また当社外を含めた鉄道車両、あるいは同様にディーゼルエンジンを使用する乗りもの・機械等への次世代バイオディーゼル燃料の使用拡大により社会全体でCO₂のさらなる削減が図られるとともに、スケールメリットにより燃料調達コストの低下が図られ、さらに次世代バイオディーゼル燃料の普及とCO₂削減が進んでいく好循環が生まれることを期待している。

VI. その他

(1) CO₂以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

温室効果が高いフロン類の排出抑制として、車両及び設備の空調装置更新により温暖化係数が低い新冷媒への転換や、空調装置のオーバーホールなどによる予防保全を計画的に実施し、故障や老朽化などによる冷媒の漏洩防止を図っている。

VII. 国内の事業活動におけるフェーズⅡの削減目標

【削減目標】

<フェーズⅡ（2030年）>（2021年4月策定）

JR西日本グループ全体のCO2排出量を50%削減（2013年度比）

【目標の変更履歴】

<フェーズⅡ（2030年）>

（2023年5月修正）※CO2排出量46%減⇒50%減

【その他】

（1） 目標策定の背景

（2） 前提条件

【対象とする事業領域】

JR西日本グループ全体のCO2排出量

【2030年の生産活動量の見通し及び設定根拠】

<生産活動量の見通し>

2019年3月に全線開業したおおさか東線をはじめ、2023年度末に北陸新幹線敦賀延伸開業、2030年度にはなにわ筋線の開業が予定されており、これら新線の開業により車両キロやエネルギー消費量の増加が見込まれる。

<設定根拠、資料の出所等>

【その他特記事項】

(3) 目標指標選択、目標水準設定の理由とその妥当性

【目標指標の選択理由】

これまでの自主行動計画では「エネルギー原単位」を目標としてきたが、CO2排出量の削減が求められる社会情勢において、電力会社の排出係数に左右されず当社の省エネルギーへの取り組みがより反映される指標として「エネルギー消費量」を選択していた。

昨今では、日本政府の2050年カーボンニュートラル宣言以降、脱炭素社会の実現に向けた企業の取り組みの重要性が高まりを見せ、当社においても2021年4月に環境長期目標「JR西日本グループゼロカーボン2050」を策定し、2050年にCO2排出量「実質ゼロ」と、その達成向け2030年度に▲50%（2013年度比）を目指すこととした。

【目標水準の設定の理由、2030年政府目標に貢献するに当たり自ら行いうる最大限の水準であることの説明】

<選択肢>

- 過去のトレンド等に関する定量評価(設備導入率の経年的推移等)
- 絶対量/原単位の推移等に関する見通しの説明
- 政策目標への準拠(例:省エネ法1%の水準、省エネベンチマークの水準)
- 国際的に最高水準であること
- BAUの設定方法の詳細説明
- その他

<2030年政府目標に貢献するに当たり最大限の水準であることの説明>

導入した設備による効果を過去のエネルギー消費量の推移により推定し、今後導入し得る設備の効果と想定される車両キロの増加を見込んだ上で算出した過去のトレンド等による定量評価に加えて、新技術を採用することにより鉄道の環境イノベーションを推進することで削減できる効果等も積み上げ、目標水準を策定した。

【BAUの定義】 ※BAU目標の場合

<BAUの算定方法>

<BAU水準の妥当性>

<BAUの算定に用いた資料等の出所>