

経団連 低炭素社会実行計画 2020 年度フォローアップ結果
個別業種編

鉄道車両工業界の低炭素社会実行計画フェーズ I

		計画の内容
1. 国内の事業活動における 2020 年の削減目標	目標水準	<ul style="list-style-type: none"> ・2020 年度における CO2 排出量 2.9 万 t とすることを目指す。(対 1990 年度比 33%減) ただし、CO2 換算係数は 2010 年度の数值(4.13)と同一水準が維持されること及び社会経済環境の大きな変化がないことを前提条件とする。
	目標設定の根拠	<p>将来見通し：設備の更新時には、実用段階にある最先端の技術を可能な限り導入する。</p>
2. 主体間連携の強化 (低炭素製品・サービスの普及を通じた 2020 年時点の削減)		<ul style="list-style-type: none"> ・軽量の鉄道車両を開発することにより、運行過程における CO2 排出量を削減する。 ・省エネ車両、ハイブリッド型車両等環境負荷の低減を目指した鉄道車両の開発をユーザー側と連携して取り組んで行く。
3. 国際貢献の推進 (省エネ技術の普及などによる 2020 年時点の海外での削減)		<ul style="list-style-type: none"> ・諸外国の環境負荷に関する諸規制、安全基準に確実に適合させつつ、国内で培った鉄道車両に対する環境負荷低減技術を輸出車両へも展開することにより、低炭素社会実現のための国際貢献を推進する。
4. 革新的技術の開発 (中長期の取組み)		<ul style="list-style-type: none"> ・運行過程における CO2 削減に貢献するため、ディーゼルエンジンとバッテリーを組み合わせたハイブリッド型車両の普及を積極的に推進するとともに、環境負荷の大幅な低減を目指した燃料電池車両の実用化についてもユーザー側と連携して取り組んで行く。
5. その他の取組・特記事項		<ul style="list-style-type: none"> ・温室効果ガスの削減に組織的に取り組む。 ・啓発活動として環境リーフレットを作成・配布する。 ・太陽光発電設備を設置するなどの再生可能エネルギーの活用に取り組む。

鉄道車両工業界の低炭素社会実行計画フェーズ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	<ul style="list-style-type: none"> ・2030年度におけるCO2排出量3.0万t以下とすることを目指す。 (対1990年度比35%減、対2005年度比19%減、対2010年度比3%減) 【前提条件】 ・2030年度における炭素排出係数(実排出係数)は、2010年度値(1.127)の20%増の1.352とする。
	設定の根拠	将来見通し：設備の更新時には、実用段階にある最先端の技術を可能な限り導入する。
2. 主体間連携の強化 (低炭素製品・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)		<ul style="list-style-type: none"> ・省エネ車両、ハイブリッド型車両等環境負荷の低減を目指した鉄道車両の積極的な導入をユーザー側と連携して取り組んで行く。
3. 国際貢献の推進 (省エネ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)		<ul style="list-style-type: none"> ・諸外国の環境負荷に関する諸規制、安全基準に確実に適合させつつ、国内で培った鉄道車両に対する環境負荷低減技術を海外へも展開することにより、低炭素社会実現のための国際貢献を推進する。
4. 革新的技術の開発 (中長期の取組み)		<ul style="list-style-type: none"> ・ディーゼルエンジンと蓄電池とを組み合わせたハイブリッド型車両、非電化区間へも乗り入れが可能な蓄電池駆動車両の性能向上(回生効率の向上とシステムの軽量化)と低コスト化を積極的に推進する。 ・最新の電力用大容量半導体素子(SiC素子)を用いた高効率・軽量駆動制御システムの更なる高性能化を推進する。 ・マグネシウム合金やCFRP(炭素繊維複合材料)を使用した軽量化車両の技術開発を推進する。
5. その他の取組・特記事項		<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道車両については、製造過程よりも使用過程の方がCO2排出量が多いため、製造過程における省エネ努力と併せて、省エネ性の高い車両の開発・普及を促進する。 ・燃料電池車両の技術開発についてもユーザー側と連携して取り組んで行く。

鉄道車両工業における地球温暖化対策の取組み

2020年11月2日
日本鉄道車輛工業会

I. 鉄道車両工業の概要

(1) 主な事業

鉄道車両工業は、鉄道車両と鉄道車両に搭載される電気機器、装置、部品の生産に携わる製造業である。

(2) 業界全体に占めるカバー率

業界全体の規模		業界団体の規模		低炭社会実行計画参加規模	
企業数	一社	団体加盟企業数	39社	計画参加企業数	5社
市場規模	売上高6,400億円	団体企業売上規模	売上高6,976億円	参加企業売上規模	売上高2,973億円 (約43%)

※市場規模の売上高(2019年度)は、国土交通省資料における生産額である

(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）】

- 参加企業のエネルギー種類毎の使用量を合計し、使用量当たりの発熱量、CO2排出量などの係数を乗じてデータとした。また、購入電力の換算係数は受電端の係数を使用している。

【生産活動量を表す指標の名称、それを採用する理由】

- 名称：売上高（億円）
- 鉄道車両は注文生産の傾向が強く、製品の種類が多岐にわたっており、製品により形状、仕様、重量が異なるため、単位数量あたりの原単位を算出するのが困難であり、生産活動量を表す指標として、売上高を採用している。
- ただし、決算期のズレや外部への業務委託等により、必ずしも正確に表しているとは言い切れない場合がある。

【業界間バウンダリーの調整状況】

■ バウンダリーの調整を実施している

- 会員会社のうち、他業界団体（鉄鋼連盟、電機工業会、自動車部品工業会等）へ加入しているものが多いため、当該団体として低炭素社会実行計画へ参画しており、バウンダリー調整は実施済である。

【その他特記事項】

- 特になし。

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 (1990年度)	2018年度 実績	2019年度 見通し	2019年度 実績	2020年度 見通し	2020年度 目標	2030年度 目標
生産活動量 (単位:〇〇)	1,503	3,064		2,973			
エネルギー 消費量 (単位:〇〇)	2.6	1.60		1.60			
電力消費量 (億kWh)	0.698	0.524		0.522			
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	4.6 ※1	3.1 ※2	※3	3.1 ※4	※5	2.9 ※6	3.0 ※7
エネルギー 原単位 (単位:〇〇)	1.00	0.31		0.32			
CO ₂ 原単位 (単位:〇〇)	1.00	0.33		0.33			

【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6	※7
排出係数[t-CO ₂ /万 kWh]	4.17	4.61		4.44			
基礎排出/調整後/その他	実排出	実排出		実排出			
年度	1990	2017		2019			
発電端/受電端	発電端	受電端		受電端			

(2) 2019年度における実績概要

【目標に対する実績】

<フェーズ I (2020年) 目標>

目標指標	基準年度/BAU	目標水準	2020年度目標値
CO2排出量	1990年度	33%減	2.9万t

※ただし、CO2換算係数は2010年度の数值(4.13)と同一水準が維持されること及び社会経済環境の大きな変化がないことを前提条件とする。

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2018年度 実績	2019年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2018年度比	進捗率*
4.6万t	2.9万t	2.8万t	▲39.1%	▲3.4%	105.9%

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

進捗率【基準年度目標】= (基準年度の実績水準－当年度の実績水準)

／(基準年度の実績水準－2020年度の目標水準) × 100(%)

進捗率【BAU目標】= (当年度のBAU－当年度の実績水準) / (2020年度の目標水準) × 100(%)

<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	1990年度 2005年度 2010年度	35%減 19%減 3%減	3.0万トン以下

※【前提条件】2030年度における炭素排出係数は、2010年度値(1.127)の20%増の1.352とする。

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2018年度 実績	2019年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2018年度比	進捗率*
4.6万t 3.7万t 3.5万t	2.9万t	2.8万t	▲39.1% ▲24.3% ▲20.0%	▲3.4%	112.5%

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

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

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

【調整後排出係数を用いた CO₂ 排出量実績】

	2019年度実績	基準年度比	2018年度比
CO ₂ 排出量	2.8万t-CO ₂	▲39.1%	▲3.4%

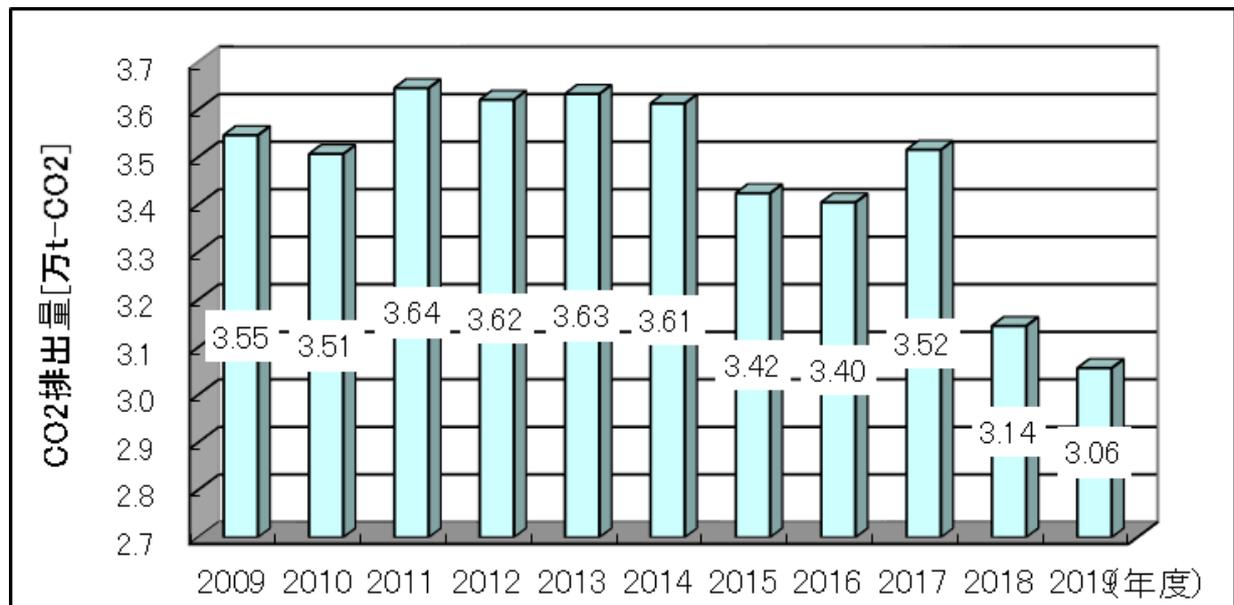
(3) BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況

当面は、総括表に記載した対策の導入・普及率の向上に努める。

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
	2019年度 ○○% 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	
	2019年度 ○○% 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	
	2019年度 ○○% 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	

(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

(集計表に基づくCO₂排出量)



・2019年度実績

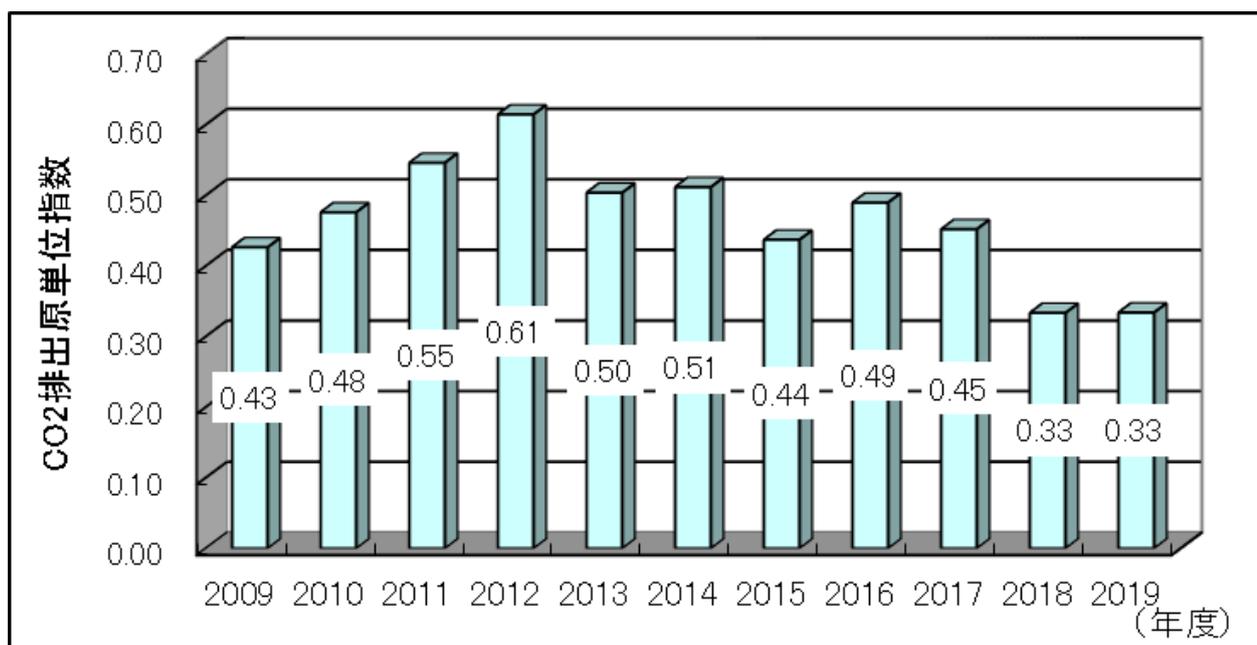
CO₂排出量は、2015・2016年度に約3.4万t-CO₂と横ばい状況が続いていたが、2017年度には3.52万t-CO₂と微増しものの、2018年度は3.14万t-CO₂と約11%減少し、更に2019年度は3.06万t-CO₂と減少した。

一方、2019年度の車両生産両数は1,094両と2018年度の1,207両から113両減少(約9%)し、購入電力量も5,218万kWhと、2018年度の5,237万kWhから19万kWh(約0.4%)減少した。

また、炭素排出係数が1.257(2018年度)から1.210(2019年度)へと約4%低下したこと、及び各社における計画的なエネルギー関連設備への積極的な更新と各関連設備の高効率化などを図ったことにより、2019年度のCO₂排出量は2018年度より減少したものと考えられる。

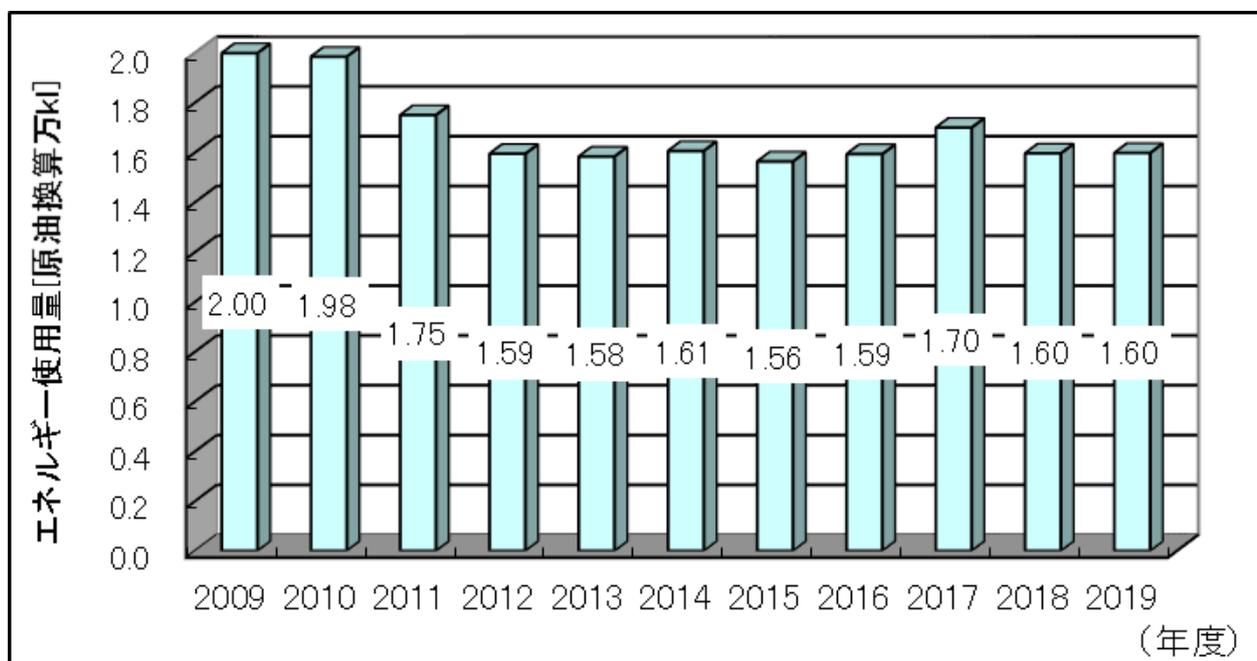
なお、当初より当工業会の目標水準で定めた条件である「炭素排出係数(CO₂換算係数)は2010年度の数値(4.13)と同一水準が維持されること」の前提で、2019年度CO₂排出量を再精査すると2.8万t-CO₂となり、2020年度目標値(2.9万t-CO₂)より減少している。

(集計表に基づくCO2 排出原単位指数)



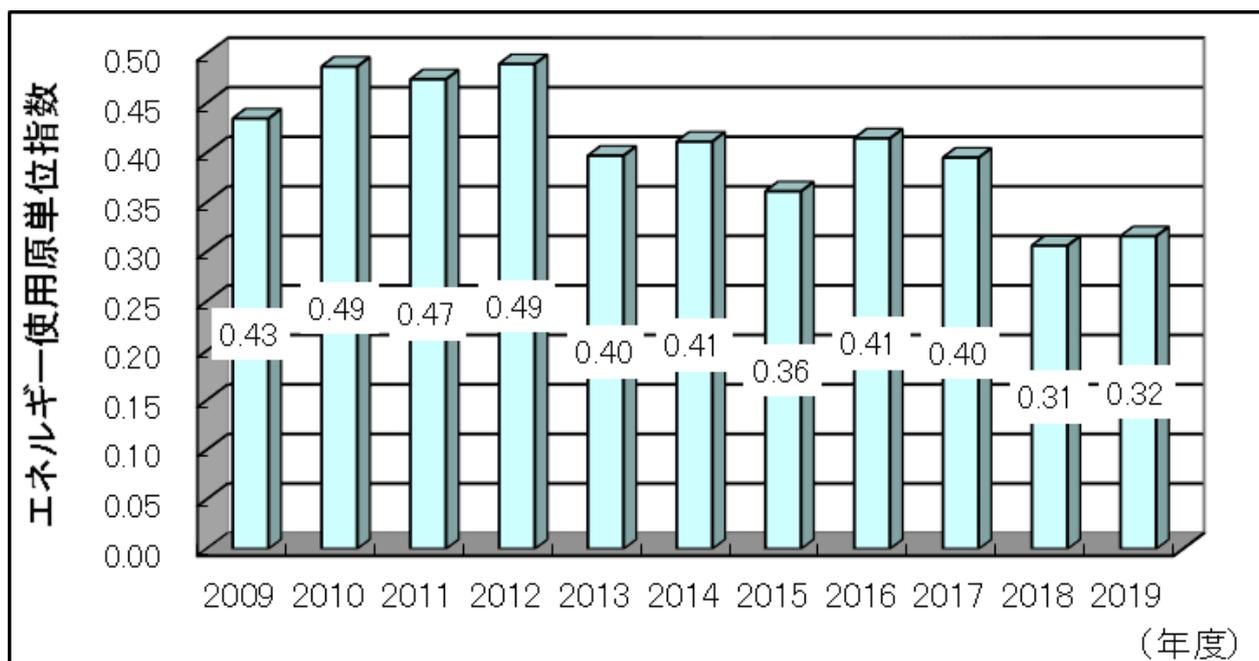
- ・CO2排出原単位指数は、最大値が0.61（2012年度指数）であり、それ以降2015年度までは高効率化の設備を導入するなどの省エネ効果もあり、減少傾向であった。一方、2016年度は0.49と増加したものの、2017年度には再び0.45と減少し、更に2018年度に0.33と大きく減少した。なお、2019年度は2018年度と同数の0.33であった。

(エネルギー使用量)



- ・エネルギー使用量は、2010年度の2.0万k1以降、漸減傾向を示し、2012年度から2016年度まではほぼ同量の約1.6万k1と横ばい状態が続いたが、これらは省エネ活動の効果が現われていると考えられる。一方、2017年度のエネルギー使用量は、1.7万k1と微増したものの、2018年度には1.6万k1と減少し、2019年度も同数の1.6万k1であった。

(エネルギー使用原単位指数)



- ・エネルギー使用原単位指数は、2013年度から2017年度まで約0.4程度に抑制されており、2018年度は0.31と減少したものの、2019年度には0.32と増加した。

【要因分析】

(CO₂排出量)

要因	1990年度> 2019年度	2005年度> 2019年度	2013年度> 2019年度	前年度 > 2019年度
経済活動量の変化	68.2%	32.1%	23.8%	-3.0%
CO ₂ 排出係数の変化	5.6%	3.9%	-18.2%	-3.0%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	-115.2%	-54.8%	-22.9%	3.1%
CO ₂ 排出量の変化	-41.4%	-18.8%	-17.3%	-2.9%

(%)or(万 t-CO₂)

(要因分析の説明)

- ・2019年度におけるCO₂排出量の変化を1990年度比で見ると、経済活動量の変化及びCO₂排出係数の変化は増加であったが、経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化が▲115.2%と大きな効果を上げたことから、CO₂排出量の変化は▲41.4%となった。また、2005年度比を見ると、1990年度比と同様な傾向であり、CO₂排出量の変化は▲18.8%となった。更に、2013年度比で見ると、経済活動量の変化は増加であったが、CO₂排出係数の変化と経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化が減少であったため、CO₂排出量の変化も2005年度比と同じ程度の▲17.3%となった。
- 一方、前年度比で見ると経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化が3.1%と増加したものの、経済活動量の変化及びCO₂排出係数の変化が減少したため、CO₂排出量の変化は▲2.9%となった。依然、従来からCO₂の減少に寄与しているものと考えられる。

(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)
2019 年度	LED 照明（工場天井灯）の採用	2000 万円	110 t-CO ₂	20 年
	空調熱交換器の洗浄	100 万円	50 t-CO ₂	3 年（洗浄効果）
	ガス吸収式冷温水発生器老朽化による省エネ更新(2 台)	16500 万円	258 t-CO ₂	20 年
2020 年度	照明 LED 化工事	1450 万円	38 t-CO ₂	20 年
	空調設備の老朽更新	6500 万円	65 t-CO ₂	2020. 10～
	変電設備の老朽更新	18000 万円	100 t-CO ₂	2020. 5～
2021 年度 以降	LED 照明（工場天井灯）の採用（～2023 年合計）	4500 万円	300 t-CO ₂	20 年
	変電設備の老朽更新	14000 万円	63 t-CO ₂	2021. 5～
	空調設備の老朽更新	5500 万円	58 t-CO ₂	2021. 10～

【2019 年度の実績】

（取組の具体的事例）

- ・ 上記総括表の2019年度の内、工場天井灯のLED化は、現行天井灯に採用している直管蛍光灯を老朽化対策としてLED化する（全体では4年～5年かけて更新）
- ・ ISO14001認証の継続維持、環境ISO改訂2015年版での認証継続
- ・ 生産ライン工作機械等生産設備の老朽化設備更新および新規設備設置
- ・ 工場内水銀灯・蛍光灯のLED化推進及び空調設備の省エネ効率の改善
- ・ 変電設備の高効率機器（トップランナー変圧器）更新、空調設備、冷媒エアコン、高効率機器への更新等
- ・ 空調設定温度厳守、電力オーバー自動警報および電力量自動監視システムの運用
- ・ 廃棄物の分別回収、リサイクル化及び梱包材の専用パレット(通い箱)化の継続
- ・ 設計からのアウトプットの電子データ化の継続
- ・ VOC排出抑制への取り組み（既存塗料・溶剤・接着剤の代替品の検討、塗装作業の改善等）
- ・ 非稼働日(長期休業時)の待機電力カット運動推進、離席時の「PCモニターOFF」及び非稼働日(長期休業時)の待機電力カット運動推進の継続、空調機フィルター清掃の義務付け
- ・ 環境ニュースの定期発行による意識付け、省エネパトロールの実施、クールビズ実施等

（取組実績の考察）

- ・ 可能な限り設備投資を避け、運用改善を主体に取組んでいる
- ・ 設備投資が必要な案件についても費用回収期間3年以下を基準として実行可否を判断している

- ・LED更新等のインフラ改善は進んでいるが、近年は頭打ち傾向にある。省エネパトロールや環境教育による運用改善を展開しているが、改善した数値が分かりにくいいため評価できない
- ・ある事業者では、2019年度の消費エネルギーの大半を占める購入電力が前年度比に比べて6%の削減となった（計画的なエネルギー関連設備の更新と各設備稼働の高効率化によるところが大きく、2020年度以降も一定の省エネ効果が継続できる見込み）
- ・ある事業者では、省エネルギー専門部会の再編（4つのWGを設立）により、今までのインフラ改善に留まらず、生産設備の更新、運用改善に対し支援する仕組みを構築した。また、省エネルギー専門部会の本格的活動を実施、アクションプランを立て計画的にCO2削減に取り組む活動を実施
- ・ある事業者報告
 - ①照明のLED化により約82,000kWh/年の省エネにつながる
 - ②変圧器の更新により約42,000kWh/年の省エネにつながる
 - ③空調機の更新により約71,000kWh/年の省エネにつながる
 - ④溶接機の更新により約22,000kWh/年の省エネにつながる

【2020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）

- ・上記総括表はあくまで計画であり、予算上の都合から計画延期の可能性もある（2020年度のLED化は次年度に繰り越し等）
- ・照明の省エネタイプへの交換の継続（蛍光灯の省エネタイプへの更新、LED照明の導入等）
- ・生産設備の老朽更新及び新規導入に合わせた生産性の改善（生産時間の短縮に伴うエネルギー消費量の削減）
- ・有害物質使用撤廃への取り組みの継続
- ・ISO14001認証の継続維持
- ・照明の省エネタイプへの交換の継続
- ・生産設備の老朽更新および新規導入に合わせた生産性の改善の推進（生産時間の短縮に伴うエネルギー消費量の削減）
- ・空調機、溶接機、照明設備（LED化）の老朽更新、変圧器をエネルギーロスが少ない機器へ更新
- ・2019年度の取組を継続予定

（6）2020年度の目標達成の蓋然性

- ・2020年度における鉄道車両生産量は、増加を見込んでおり、それに伴い購入電力量の増加も見込まれ2020年度におけるCO2排出量も増加するものと考えられる
また、CO2排出量算出に当たっては炭素排出係数の影響が大きいものと考えられが、2020年度における電源構成として、一定量の原子力発電の再稼働や高効率火力発電の拡大及び再生可能エネルギーなどにより、炭素排出係数は相当程度低下していることが期待される
更に、参加企業が更なる省エネ活動に取り組み、省エネ・高効率化設備の導入等を計画的に進めることにより、2020年度における目標値2.9万t-CO2の達成を引き続き目指すこととしている

【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。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = \frac{(\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準})}{(\text{基準年度の実績水準} - \text{2020年度の目標水準})} \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率【BAU目標】} = \frac{(\text{当年度のBAU} - \text{当年度の実績水準})}{(\text{2020年度の目標水準})} \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率} = (4.6 - 2.8) / (4.6 - 2.9) \times 100 = 105.9\%$$

- ・ある事業者では、本社にて2021年度までの3ヶ年環境経営計画を策定しており、各事業所レベルで売上高原単位のCO2削減目標が設定されている
なお、2020年度は現時点で車両事業については目標達成見込み

【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2020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

- ・上記【総括表】にて記載の対策や2019年度の取組実績及び2020年度以降の取組予定に基づき、引き続き目標達成を目指す。

（目標達成に向けた不確定要素）

- ・経営環境の変化に伴う設備投資計画の変更

（今後予定している追加的取組の内容・時期）

- ・照明のLED化推進、変圧器をエネルギーロスの少ない機器へ更新、空調機の更新、熱加工機の更新

- 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）2030年度の目標達成の蓋然性

- ・設備の更新時には、実用段階にある最先端の技術を可能な限り導入すること等により、目標達成を目指す。
- ・ある会社では、エネルギー削減活動“チャレンジエコ30”（エネルギー削減活動）を展開・実施中、2030年の目標達成に向け削減活動を推進する

【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。

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

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

進捗率=(4.6-2.8)/(4.6-3.0)×100=112.5%

【自己評価・分析】

(目標達成に向けた不確定要素)

(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)

(8) クレジット等の活用実績・予定と具体的事例

【業界としての取組】

- クレジット等の活用・取組をおこなっている
- 今後、様々なメリットを勘案してクレジット等の活用を検討する
- 目標達成が困難な状況となった場合は、クレジット等の活用を検討する
- クレジット等の活用は考えていない

【活用実績】

【個社の取組】

- 各社でクレジット等の活用・取組をおこなっている
- 各社ともクレジット等の活用・取組をしていない

【活用実績】

総量削減義務と排出量取引制度 CO2クレジット売却

【具体的な取組事例】

取得クレジットの種別	超過CO2削減量
プロジェクトの概要	制度上、これまでCO2削減活動で貯蓄した累計CO2削減量の一部を売却
クレジットの活用実績	20,000 [t-CO2] を売却

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	

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	

(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)

- ・ 自社ビルでないため、削減活動の取組みに限界がある
- ・ 本社オフィス等の目標設定はしていないが、工場での取組と同様の方針・施策により、照明のLED等省エネタイプへの更新を推進すると共に、廃棄物の分別回収の徹底やコピー用紙使用量の削減、ノー残業デーの推進による電力使用量の削減を図る等、全社的な施策に基づいて環境活動を推進している
- ・ こまめな電源オンオフの励行、エアコン設定温度の厳守など
- ・ 省エネパトロールを行い省エネ意識の高揚、不要照明の消灯運動、設備の運転時間変更など

【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(5社計)

	2009 年度	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度
延べ床面積 (万m ²):	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1
床面積あたりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /m ²)	61.1	62.2	69.4	69.7	68.0	64.9	61.3	58.6	54.9	50.3	46.5
エネルギー消費 量(原油換算) (万kl)	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
床面積あたりエ ネルギー消費量 (l/m ²)	36.3	37.1	33.9	30.6	29.6	28.9	28.2	27.8	27.0	26.3	25.2

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)

【2019年度の実績】

(取組の具体的事例)

- ・ 車両工場内の総合ビル（事務所）の通路やEVホールにおける空調設定温度の適正化（政府推奨温度への運用改善）
- ・ 居室以外の共用スペースにおける照明間引き
- ・ 本社等のオフィスにおいても工場での取組と同様の方針・施策により、照明のLED等省エネタイプへの更新を推進すると共に、廃棄物の分別回収の徹底やコピー用紙使用量の削減、ノー残業デーの推進による電力使用量の削減を図る等、全社的な施策に基づいて環境活動を推進している
- ・ こまめな電源オンオフの励行、エアコン設定温度の厳守など
- ・ 昼休みの自動消灯及びノー残業デーにおける設定時間の自動消灯、室内照明の照度変更
- ・ 省エネパトロールを行い省エネ意識の高揚、不要照明の消灯運動、設備の運転時間変更など

(取組実績の考察)

- ・ 特段大きなクレームもなく継続して運用する
- ・ まめな電源オンオフの励行、エアコン設定温度の厳守などの取組みは、日頃の業務の中でほぼ確実に習慣化されており、その効果は明らかである
- ・ 上記取組は日頃の業務の中でほぼ確実に習慣化されており、その効果は持続的である

(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)

- ・ 対象会社は、荷物の大部分を運送会社へ委託輸送しているため、自家物流は少なくエネルギー使用量も些少であるため

【エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績】

	2009 年度	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度
輸送量 (万トンキロ)											
CO2 排出量 (万 t-CO2)											
輸送量あたり CO2 排出量 (kg-CO2/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)

【2019 年度の実績】

(取組の具体的事例)

- ・ モーダルシフトや混載便の使用を推進している
- ・ 廃棄物の分別回収、リサイクル化の継続、梱包材の専用パレット(通い箱)化の継続

(取組実績の考察)

III. 主体間連携の強化

(1) 低炭素製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠

	低炭素製品・サービス等	削減実績 (推計) (2019年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2020年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1	鉄道車両用 永久磁石同期電動機	9,210t-CO2		
2	ハイブリッド機関車 (蓄電池使用)	30t-CO2		
3	新幹線用小型 ブロアレス主変換装置	5,920t-CO2		

(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)

(2) 2019年度の取組実績

(取組の具体的事例)

- ・アルミニウム合金を用いた軽量の鉄道車両を世の中に送り出し、省エネ対策に貢献している
- ・気動車を置き換えるための車両用に、エンジンで発電した電力とバッテリーに溜めた電力とを組み合わせ、モータを駆動して走行する小型で高効率なハイブリッドシステムを開発し、これを搭載した車両の走行試験を開始した
- ・ある事業者では、2019年度実績は、計画比87.8%で達成。省エネ法の5年平均原単位でも1%削減を達成

(取組実績の考察)

- ・リサイクル可能なアルミニウム合金製車両は欧州や東南アジアなど海外にも多数納入実績を積み重ねており、その経済性は大きく評価できる
- ・ブレーキ時に発生する回生電力を充電し、駅停車時のアイドリングストップおよび加速時に、この電力を使うことで、エネルギーを効率的に使用し燃費を従来比15%向上させ、高い環境性能の実現を目指す
- ・コロナ禍の影響を受け、来年度以降は厳しい状況

(3) 家庭部門、国民運動への取組み

【家庭部門での取組】

- ・毎年6月の環境月間に、省エネや循環型社会をテーマにした標語や川柳を従業員対象に募集し、当選標語は構内に掲示して啓発を図っている

【国民運動への取組】

- ・「節電の日」及び「ノーワークサタデー・ノー残業デー」推進
- ・離席時の「PCモニターOFF」推進活動及び非稼働日(長期休業時)の待機電力カット運動推進
- ・環境ニュースの定期発行による意識付け、省エネパトロールの実施、
- ・例年開催されている「多摩川清掃市民運動」については、新型コロナウイルス感染症対策のため中止となった。

- ・クールビズへの取組について、ポスター掲示やメール配信による従業員への呼び掛けを実施
- ・小学校向けに「環境学習プログラム」を作成し、クイズなど興味をひく内容で環境出前教育を実施（鉄道の省エネ性能や工場の環境取組み）し、好評を得たが、2020年はコロナ禍の影響もあり実施できなかった

（４） 森林吸収源の育成・保全に関する取組み

- ・毎年、森林活動を全社で募集し、植樹や間伐等の森林保護活動を行っている
- ・樹木の剪定及び植え替えなど
- ・ヤギとヒツジによるエコ除草を継続して実施
- ・製作所に「ビオトープ」を創設。生物多様性勉強会を従業員対象に2回（夏・秋）を実施

（５） 2020 年度以降の取組予定

- ・「節電の日」及び「ノーワークサタデー・ノー残業デー」の推進
- ・離席時の「PCモニターOFF」推進活動、非稼働日（長期休業時）の待機電力カット運動推進
- ・環境ニュースの定期発行による意識付けや省エネパトロールの実施、クールビズの推進
- ・2019年度取組を継続予定
- ・「自然観察会」、「生態系モニタリング調査」については、今後、新型コロナウイルス感染症対策の状況を鑑みて再開を検討する。
また、上記(4)についても新型コロナウイルスの影響を鑑み、状況に応じて中止にする可能性あり
- ・製作所で実施する「でんき野外教室」は、コロナ禍により早々に中止を決定
- ・生物多様性保全活動を掲げ、環境保護活動を開始、2020年度はビオトープの維持管理を中心に勉強会を開催予定。（上期はコロナ禍により活動中止、7月に生物多様性連絡会を開催、下期以降の勉強会やビオトープ維持管理について議論した）
なお、製作所内のビオトープ（1998年製作）を再生予定（池干しによる外来種の駆除等）

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) (2019年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2020年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1	鉄道車両用 永久磁石同期電動機	2,496t-CO2		
2				
3				

(削減貢献の概要、削減貢献量の算定根拠)

(2) 2019年度の実績

(取組の具体的事例)

- ・アルミニウム合金を用いた軽量の鉄道車両を国内はもとより、諸外国にも送り出し、省エネ対策に貢献している
- ・鉄道車両用永久磁石同期電動機駆動システムは、既に採用されている韓国の1都市の地下鉄の他に、韓国内の別の都市の地下鉄にも採用される予定である

(取組実績の考察)

- ・リサイクル可能なアルミニウム合金製車両は欧州や東南アジアなど海外にも多数納入実績を積み重ねており、その経済性は大きく評価できる

(3) 2020年度以降の取組予定

- ・2019年度取組を継続予定

(4) エネルギー効率の国際比較

V. 革新的技術の開発

(1) 革新的技術・サービスの概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠

	革新的技術・サービス	導入時期	削減見込量
1	燃料電池ハイブリッド電車	2021年度	
2			
3			

(技術・サービスの概要・算定根拠)

- ・鉄道総合技術研究所ニュースリリース (2019年10月24日)

(2) 革新的技術・サービス開発・導入のロードマップ

	技術・サービス	2019	2020	2025	2030
1	燃料電池 ハイブリッド電車		実証試験 		
2					
3					

(3) 2019年度の実績

(取組の具体的事例)

- ・環境目標として以下の内容に取組み製品の省エネルギーに貢献。
車両用推進制御装置 (VVVF, CI) と補助電源装置 (SIV) の新規工事と更新工事の案件にSiC[®]パワー素子の適用を拡大した

(取組実績の考察)

- ・SiC適用率の拡大が進んでいる。今後も拡販に積極的に取り組む予定

(4) 2020年度以降の取組予定

- ・SiCパワーモジュールを適用した鉄道車両用インバーター装置の適用拡大を推進する
今後、主回路システム全体の設計最適化を図り、更なる小型・軽量化と省エネ化を目指す
2020年度7月、フルSiC適用の新幹線 (N700S) が営業運転開始、順次投入を予定
- ・駅舎補助電源装置の更なる小型化と、蓄電池と組み合わせたハイブリッド型の市場投入の促進

VI. その他

(1) CO₂以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

- ・フロン排出抑制法に基づき、第1種特定物質（温室効果ガス）を使用する機器の簡易点検及び所定容量以上の冷凍機器に対する定期点検の実施により漏えい（大気拡散）を未然防止している
- ・関連規程に定め、簡易点検及び定期点検の実施、フロン漏洩時の対応と漏洩量報告を実施
- ・老朽空調装置と冷凍装置の更新を計画している（冷媒の生産中止、フロン漏洩防止対応）
- ・VOC排出抑制への取組み（既存塗料・溶剤・接着剤の代替品の検討、塗装作業の改善等）
- ・S F 6（六フッ化硫黄）対応〈事業所内の開閉機器工場の取組み〉として、真空度向上によりSF6ガス回収率の向上を図る、漏洩事故防止に向け機器更新を計画的に実施予定

VII. 国内の事業活動におけるフェーズⅠ、フェーズⅡの削減目標

【削減目標】

<フェーズⅠ(2020年)>(〇〇年〇月策定)

<フェーズⅡ(2030年)>(〇〇年〇月策定)

【目標の変更履歴】

<フェーズⅠ(2020年)>

<フェーズⅡ(2030年)>

【その他】

(1) 目標策定の背景

- ・2020年度における目標値は、鉄車工に設置された環境委員会の議論を経て、「自主行動計画期間(2008～2012年度)におけるCO2排出量の最小値である2.9万tとすることを旨とする」とした

(2) 前提条件

- ・2020年度は、CO2換算係数が2010年度の数値(4.13)と同一水準が維持されること及び社会経済環境の大きな変化がないことを、また、2030年度は、同年における炭素排出係数(実排出係数)が2010年度値(1.127)の20%増の1.352を前提条件とした

【対象とする事業領域】

- ・工場の製造工程、関連事務所などを対象とする

【2020年・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>

- ・鉄道車両の売上高である生産活動量の見通しについては、鉄道事業者の将来の経済動向などを見据えた、自社経営判断による発注状況に大きく左右されるため、その判断は難しいものとする

<設定根拠、資料の出所等>

【その他特記事項】

- ・特になし。

(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】

- ・ 鉄道車両の生産両数は、社会環境の変化、経済の動向、発注者である鉄道事業者の経営判断などにより変動することが多く、また、売上高についても生産車両の車種構成をはじめ変動要因が多い。そのため、一定の目標指標を定めることは容易ではないが、業界の省エネ努力が適切に反映されるとともに、地球温暖化防止対策の目的に合わせ、CO2排出量を目標指標とした

【目標水準の設定の理由、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

<最大限の水準であることの説明>

- ・ CO2排出量は、鉄道車両生産両数や売上高との相関関係が高く、来年度に開催延期されたものの2020年度の東京オリンピック・パラリンピックに向けての今後の生産両数等の増加が想定される中で、CO2も増加することが見込まれる。これらの目標を達成するためには、参加企業の生産設備等の更新時における最先端技術を導入した設備の設置や省エネ車両、ハイブリット型車両等環境負荷の低減を目指した鉄道車両の開発をユーザー側と連携して取り組む必要がある

【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>