

**経団連 低炭素社会実行計画 2019 年度フォローアップ結果  
個別業種編**

**JR 東日本の低炭素社会実行計画**

		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	・鉄道事業のエネルギー使用量 6.2%削減(2013 年度比)
	目標設定の根拠	・CO2 排出量の目標は、購入している電力会社の CO2 排出係数の増減に大きく左右され、当社の努力が反映されづらい状況のため、当社のエネルギー使用の抑制努力がより分かりやすく表れ、外部環境の変化に影響されない目標を設定することとした。 ・これまで基準年度を 2010 年度としていたが、国の 2030 年度目標に合わせ、2013 年度に変更している。
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"> <li>・当社では環境負荷が小さい鉄道利用の旅を提案(鉄道の旅の楽しみと旅先での機動性を組み合わせたレンタカープランや地元と協力した観光タクシープランなど)</li> <li>・省エネ車両の開発及び積極的な導入</li> <li>・省エネ車両の他の鉄道会社への導入</li> <li>・固定価格買取制度(FIT)を活用したメガソーラーや風力発電設備の導入</li> </ul>
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)		
4. 革新的技術の開発 (中長期の取組み)		・2009 年 4 月に設置した「環境技術研究所」において、省エネルギー技術等、環境負荷低減のための研究開発に取り組む。
5. その他の取組・特記事項		

## JR 東日本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	・鉄道事業のエネルギー使用量 25%削減(2013 年度比)
	設定の根拠	・省エネ車両の導入、高効率機器への更新、節電の取組み等の継続実施 ・一部で実施中のデマンド制御、回生電力の有効活用等の全社拡大 ・水素利活用、超伝導ケーブル等、新技術の実現に向けた検討
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)		・鉄道の環境負荷が少ない強みを活かし、パーク&ライドやレール&レンタカーなどのインターモーダルを推進する。
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)		・グループ会社や他企業と連携し、「海外鉄道コンサルティング事業」の展開、「海外鉄道プロジェクト」への参画、「顧客ニーズに応え、高品質かつ付加価値の高い車両」の提供等を通じ、環境にやさしい公共交通機関である鉄道の普及に努める。
4. 革新的技術の開発 (中長期の取組み)		<p>【自然エネルギーの鉄道運行への利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・発電した電力を鉄道運行に使用(2013 年度京葉車両センターに導入)。</li> </ul> <p>【蓄電池駆動電車システム】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両に大容量の蓄電池を搭載して非電化区間の走行を可能にするシステム(2013 年度烏山線、2016 年度男鹿線に導入)。</li> </ul> <p>【電力貯蔵装置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・回生ブレーキ搭載電車の制動時に発生する回生電力を貯蔵し、次の加速時に使用する装置(2013 年度桶川変電所、2015 年度久喜変電所、2018 年度北千住変電所に導入)。</li> </ul> <p>【電力融通装置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交流電化区間において、従来は電力を送れなかった位相の異なる別の電気回路で使用できるようにする装置(2013 年度牛久き電区分所に導入)。</li> </ul>
5. その他の取組・特記事項		

# JR 東日本における地球温暖化対策の取組み

2019年9月10日  
JR 東日本

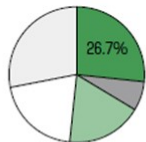
## I. JR 東日本の概要

### (1) 主な事業

当社は、「鉄道事業」「生活サービス事業」「IT・Suica事業」を中心に様々な施策を展開している。当社の営業エリアは、関東、甲信越から東北までの広範な地域をカバーしている。営業キロは69線区延べ7,401.7kmにおよび、1日に約1,790万人のお客さまにご利用いただいている。

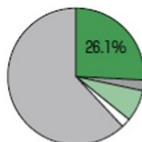
### (2) 業界全体に占めるカバー率

#### ● 営業キロ



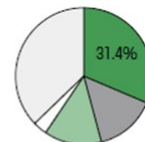
	営業キロ	
	km	%
JR東日本	7,457.3	26.7
JR東海	1,970.8	7.1
JR西日本	5,007.1	17.9
その他JR	5,696.9	20.4
私鉄等	7,780.8	27.9
合計	27,912.9	100.0

#### ● 輸送人員



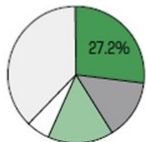
	輸送人員	
	百万人	%
JR東日本	6,364	26.1
JR東海	550	2.3
JR西日本	1,890	7.7
その他JR	511	2.1
私鉄等	15,059	61.8
合計	24,366	100.0

#### ● 輸送人キロ



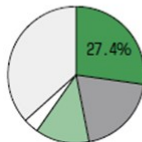
	輸送人キロ	
	百万人キロ	%
JR東日本	134,428	31.4
JR東海	61,467	14.4
JR西日本	58,341	13.6
その他JR	15,148	3.5
私鉄等	158,078	37.0
合計	427,463	100.0

#### ● 車両キロ



	車両キロ	
	百万キロ	%
JR東日本	2,335	27.2
JR東海	1,200	14.0
JR西日本	1,338	15.6
その他JR	489	5.7
私鉄等	3,233	37.6
合計	8,597	100.0

#### ● 旅客運輸収入



	旅客運輸収入	
	10億円	%
JR東日本	1,805	27.4
JR東海	1,294	19.6
JR西日本	850	12.9
その他JR	242	3.7
私鉄等	2,404	36.5
合計	6,596	100.0



2016年3月期(ただし営業キロは3月期末時点)

注1): JR貨物を含みません。  
注2): 営業キロは貨物専用線を含みません。  
注3): 車両キロは機関車、貨車を含みません。  
注4): 東京モノレールは私鉄等に含まれます。  
注5): 漏れ整理の関係上、合計値が合わない場合があります。  
出典: 国土交通省「平成27年度鉄道統計年報」

### (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東日本では、独自に環境に対する目標を設定しており、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)	2017年度 実績	2018年度 見通し	2018年度 実績	2019年度 見通し	2020年度 目標	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)	517	506	-	495	-	485	388
電力消費量 (億kWh)	50.6	50.5	-	50.1	-	-	-
CO <sub>2</sub> 排出量 (万t-CO <sub>2</sub> )	215 ※1	212 ※2	- ※3	206 ※4	- ※5	- ※6	129 ※7
エネルギー 原単位 (単位:新幹線使 用電力量kWh/ 新幹線車両キロ)	2.49	2.44	-	2.41	-	2.36	-
エネルギー 原単位 (単位:在来線使 用電力量kWh/ 在来線車両キロ)	1.59	1.50	-	1.50	-	1.46	-
CO <sub>2</sub> 原単位 (単位:〇〇)	-	-	-	-	-	-	-

#### 【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6	※7
排出係数[kg-CO <sub>2</sub> /kWh]							
基礎排出/調整後/その他							
年度							
発電端/受電端							

排出係数については、自営電力、購入電力が混在するため未記入としている。

(2) 2018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
エネルギー消費量	2013年度	▲6.2%	485億MJ

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2017年度 実績	2018年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2017年度比	進捗率*
517	506	495	▲4.3%	▲2.2%	70%

\* 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
エネルギー消費量	2013年度	▲25%	388億MJ

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2017年度 実績	2018年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2017年度比	進捗率*
517	506	495	▲4.3%	▲2.2%	17%

\* 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-2030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)/(2030年度の目標水準)×100(%)

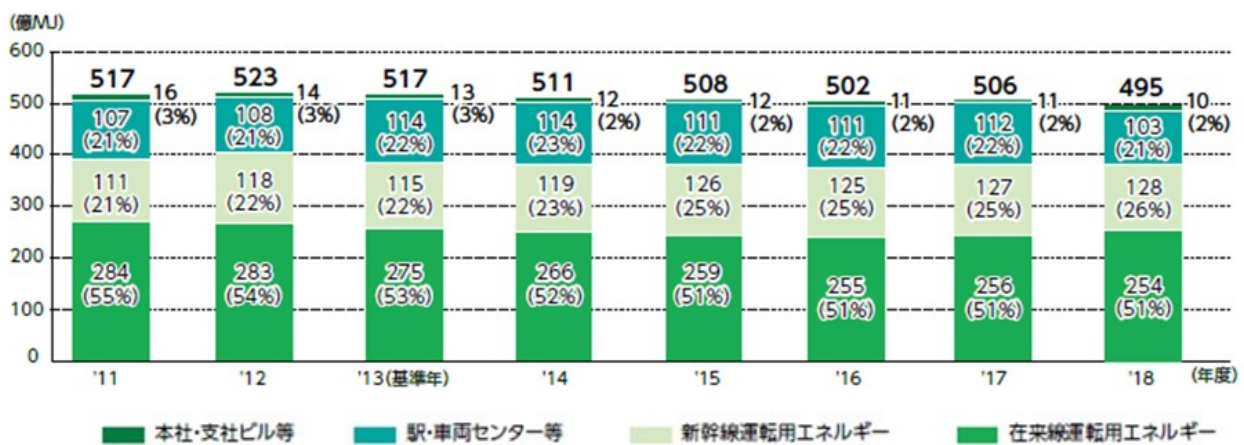
【調整後排出係数を用いた CO<sub>2</sub> 排出量実績】

	2018年度実績	基準年度比	2017年度比
CO <sub>2</sub> 排出量	206万t-CO <sub>2</sub>	▲4.2%	▲2.8%

(3) 生産活動量、エネルギー消費量・原単位、CO<sub>2</sub>排出量・原単位の実績

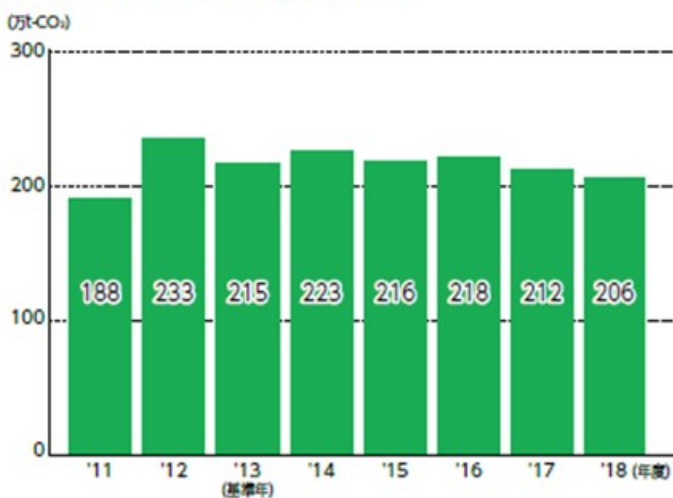
●エネルギー消費量 2018 年度実績

【 JR東日本 消費エネルギーの構成 】\*



●CO<sub>2</sub> 排出量(調整後排出係数) 2018 年度実績

【 JR東日本 CO<sub>2</sub>総排出量の推移 】



【要因分析】

(CO<sub>2</sub>排出量)

要因	1990年度 ➤ 2018年度	2005年度 ➤ 2018年度	2013年度 ➤ 2018年度	前年度 ➤ 2018年度
経済活動量の変化	-	-	-	-
CO <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> 排出量の変化	-	-	▲4.2%	▲2.8%

(%)or(万 t-CO<sub>2</sub>)

(要因分析の説明)

2018年度の当社のCO<sub>2</sub>排出量は206万トンとなり、2013年度（基準年度）と比べ9万トン減少した。これは省エネ等によりエネルギー使用量が減少したことや、自営火力発電所や電力会社のCO<sub>2</sub>排出係数が改善したことによるものだ。



(4) 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 <sub>2</sub> 削減量	設備等の使用期間 (見込み)
2018 年度	省エネ車両の導入	-	1.2 万 t-CO <sub>2</sub>	20 年
	ホーム・コンコース 照明の LED 化	-	2,600 万 MJ	40,000 時間
	大型空調設備の高 効率化	-	1,500 万 MJ	30 年
2019 年度				
2020 年度 以降				

【2018 年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

●省エネルギー車両の導入

減速時の運動エネルギーを電気エネルギーに換える「回生ブレーキ」や、効率的なモーター制御を行う「VVVFインバータ」を搭載した省エネルギー車両の導入を進めている。2019年3月末までに、全車両の98.2%となる12,280両を省エネルギー車両に切り替えた。

●ホーム・コンコース照明の LED 化

駅のホームやコンコースの照明のLED化を進めている。2018年度は合計約13,000台の照明をLED照明に取替えた。本取替により、年間約2,600万MJのエネルギーが削減できる。

●駅、車両センターの大型空調設備の高効率化

駅や車両センターの大型空調設備の高効率化を進めている。2018年度に実施した大型空調の設備更新により年間約1,500万MJのエネルギーが削減できる。

(取組実績の考察)

省エネルギー車両の導入やLED化、大型空調の高効率化等により、エネルギー使用量に係る2018年度実績は2013年度比4.3%の削減となった。引き続き、エネルギー使用量削減の取組みを継続する。

**【2019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)

- ・省エネ車両の継続的な導入
- ・駅等における省エネ設備の導入、取替推進
- ・太陽光や風力の他、様々な再生可能エネルギーの活用
- ・自営発電所における効率向上

**【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
省エネ車両の導入継続	2018年度 98.2%	
ホーム・コンコース照明のLED化継続	2018年度 累計5.2万台導入	
大型空調の高効率化継続	2018年度 累計8箇所	

(5) 2020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。

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

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

進捗率 = (計算式)

= 70%

【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)

目標達成に向けて順調に進捗している。省エネルギー車両の導入やホーム照明のLED化等を継続して実施する。

(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

(目標達成に向けた不確定要素)

(今後予定している追加的取組の内容・時期)

- 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)

## (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。

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

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

進捗率 = (計算式)

$$= 17\%$$

### 【自己評価・分析】

#### (目標達成に向けた不確定要素)

酷暑や厳冬など気候の変動による空調使用量等の増加がエネルギー使用量を増加させる可能性がある」と推測している。また、目標達成のためには省エネ設備や再生可能エネルギー発電設備の高効率化などの技術革新が必要と考えている。

(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)

(7) 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】

2019年7月1日より男鹿線男鹿駅で使用する電力を、非化石証書を活用したJR秋田下浜風力発電所由来の電力に切り替えた。

【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

【具体的な取組事例】

取得クレジットの種別	非化石証書
プロジェクトの概要	2019年7月1日より男鹿線男鹿駅で使用する電力を、非化石証書を活用したJR秋田下浜風力発電所由来の電力に切り替えた。
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	

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	

(8) 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:2016年9月策定

【目標】

支社等におけるエネルギー使用量原単位(kL/m<sup>2</sup>)10%削減(2013年度比)

【対象としている事業領域】

本社ビルや支社ビル等、非現業事務所

業界としての目標策定には至っていない  
(理由)

【エネルギー消費量、CO<sub>2</sub>排出量等の実績】

本社オフィス等のCO<sub>2</sub>排出実績(JR東日本計)

	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
延べ床面積 (万m <sup>2</sup> ):	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CO <sub>2</sub> 排出量 (万t-CO <sub>2</sub> )	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
床面積あたりの CO <sub>2</sub> 排出量 (kg-CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup> )	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
エネルギー消費 量(原油換算) (万kl)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
床面積あたりエ ネルギー消費量 (l/m <sup>2</sup> )	-	-	-	-	40.7	38.9	38.0	37.6	37.9	35.9

■ II.(2)に記載のCO<sub>2</sub>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)

## 【2018年度の取組実績】

### （取組の具体的事例）

オフィスビル等においては、LED照明等の高効率機器の導入といったハード対策と、クールビズの実施や空調の温度管理、照明のこまめな消灯などのソフト対策の双方から省エネルギーの取組みを進めている。

### （取組実績の考察）

省エネルギーの取組みの結果、2017年度の支社等におけるエネルギー使用量原単位の実績は2013年度比11.8%の削減となり目標を達成した。引き続き、ハード、ソフトの両面から取組みを実施する。

(9) 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)

当社は旅客鉄道であり、貨物鉄道ではないので、目標を策定していない。

【エネルギー消費量、CO<sub>2</sub>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
輸送量 (万トンキロ)										
CO <sub>2</sub> 排出量 (万 t-CO <sub>2</sub> )										
輸送量あたり CO <sub>2</sub> 排出量 (kg-CO <sub>2</sub> /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 CO<sub>2</sub>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)



**【2018 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) (2018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	省エネ車両の導入	1.2万t-CO2	3.6万 t-CO2	-
2				
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)

- ・ 2018年度の省エネ車両導入による推定削減量1.2万t/年、2020年度まで毎年同数程度の省エネ車両が導入されると仮定し試算
- ・ 2020年度削減見込量：1.2万t-CO2/年×3年=3.6万t-CO2

#### (2) 2018年度の実績

(取組の具体的事例)

- ・ 省エネ車両の導入
- ・ 固定価格買取制度(FIT)を活用したメガソーラー等の導入推進
- ・ 環境負荷の小さい鉄道利用の旅の提案(パーク&ライド、レール&レンタカーに係るお得なプランの提案など)

(取組実績の考察)

計画的な省エネ車両の導入により、2018年度までに全車両の98.2%を省エネ車両に切替えました。引き続き、鉄道の環境優位性を向上させるとともに、お客さまへのPRを継続して実施します。

#### (3) 家庭部門、国民運動への取組み

【家庭部門での取組】

【国民運動への取組】

- ・ エネルギー効率がよく環境負荷が少ない鉄道の強みを生かしたインターモーダルの推進(「パーク&ライド」や「レール&レンタカー」などのプランにより、自動車だけの移動から鉄道と組み合わせた移動の在り方を提案)
- ・ 国などの環境イベントへの参加やオフィス部門におけるクールビズ等の実施

- ・「ふるさとの森づくり」、「鉄道沿線からの森づくり」、「鉄道林の整備」などの植樹活動の実施
- ・ホームページや車内広告による環境に関する情報発信や広報活動

#### （４） 森林吸収源の育成・保全に関する取組み

##### ・ふるさとの森づくり

2004年から「ふるさとの森づくり」として国有林地等を活用した植樹活動に取り組んでいる。その土地本来の樹種を選定し、2004年から2009年は福島県で、2010年から2014年は新潟県津南町、同県十日町市及び同県小千谷市の協力を得て開催している。2016年からは宮城県大崎市にて「鳴子ふるさとの森づくり」をスタートしている。

##### ・鉄道沿線からの森づくり

1992年から「鉄道沿線からの森づくり」として鉄道沿線での植樹活動を行っている。2018年度までに約5.1万人が参加し、約35.2万本※の植樹を行った。現在は鉄道沿線の枠を越え、地域との連携による植樹も行っている。

##### ・鉄道林の整備

当社の沿線には、樹木の力を利用して鉄道を雪や風等から守るために設けられた鉄道林があり、現在、約580万本、約3,900ha、約1,080カ所を保有している。2008年からは、線路の防災と沿線の環境保全の両立をめざして鉄道林のあり方を根本的に見直し、更新時期を迎えた樹木を約20年かけて植え替える「新しい鉄道林」プロジェクトをスタートした。

#### （５） 2019年度以降の取組予定

2019年度以降も地域と連携し「ふるさとの森づくり」などを継続して実施する予定である。

#### 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) (2018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				
2				
3				

(削減貢献の概要、削減貢献量の算定根拠)

(2) 2018年度の実績

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(3) 2019年度以降の取組予定

(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	回生電力貯蔵装置	2018年度～2030年度	-
2	蓄電池駆動電車[ACCUM]	～2030年度	-
3			

#### (技術・サービスの概要・算定根拠)

##### ・回生電力貯蔵装置

車両制動時に発生する回生電力は、通常、近隣を力行している他車両に融通することで有効活用されているが、力行車両が走行していない場合は、回生電力は行き場を失い機械ブレーキによる摩耗等で消費される。そこで、本装置では行き場を失った回生電力を蓄電池に充電し、力行車両が存在するタイミングで放電することで回生電力の有効活用を図っている。

##### ・蓄電池駆動電車システム

非電化区間の新たな環境負荷の低減方策として「蓄電池駆動電車システム」の開発を進め、これまでに烏山線や男鹿線において蓄電池駆動電車(ACCUM)の営業運転を開始した。既存の気動車をACCUMに置き換えることでCO2排出量の削減が可能であり、今後の導入拡大を検討している。

### (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	2018	2019	2020	2025	2030
1	回生電力貯蔵装置	使用開始	検証・検討	検証・検討	-	普及
2	蓄電池駆動電車 [ACCUM]	-	検討	検討	-	普及
3						

### (3) 2018年度の実績

#### (取組の具体的事例)

北千住変電所の回生電力貯蔵装置を2018年度に使用開始した。

#### (取組実績の考察)

北千住変電所の回生電力貯蔵装置については、計画的に施工を行い2019年1月に使用開始した。2019年度は最適な制御方法の調整と効果の検証を行う予定である。

### (4) 2019年度以降の取組予定

回生電力貯蔵装置、蓄電池駆動電車ともに、導入拡大に係る検討を進める予定である。

## VI. その他

### (1) CO2 以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

## 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)＞(2016年9月策定)

- ・ 鉄道事業のエネルギー使用量6.2%削減(2013年度比)

＜フェーズⅡ(2030年)＞(2016年9月策定)

- ・ 鉄道事業のエネルギー使用量25%削減(2013年度比)

### 【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

CO2排出量削減目標は、購入している電力会社のCO2排出係数の増減に大きく左右され、当社の努力が反映されづらい状況のため、当社のエネルギー使用の抑制努力がより分かりやすく表れ外部環境の変化に影響されない目標を設定することとした。基準年度は、国の2030年度目標に合わせ、2013年度としている。

### (2) 前提条件

#### 【対象とする事業領域】

- ・ JR東日本の鉄道事業に係るエネルギー使用量

#### 【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＞

<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】

CO2排出量削減目標は、購入している電力会社のCO2排出係数の増減に大きく左右され、当社の努力が反映されづらい状況のため、当社のエネルギー使用の抑制努力がより分かりやすく表れ、外部環境の変化に影響されない目標を設定することとした。基準年度は、国の2030年度目標に合わせ、2013年度としている。

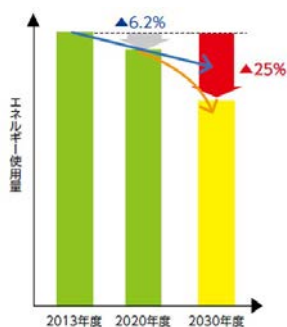
#### 【目標水準の設定の理由、自ら行いうる最大限の水準であることの説明】

##### <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>

当社では、2015年12月の「国連気候変動枠組条約締約国会議 (COP)」において、2020年以降の地球温暖化対策の新たな国際的枠組みとなるパリ協定が採択されたことを踏まえ、2030年度を達成年度とする環境目標を掲げている。2030年度に向けては、電力貯蔵装置の設置や再生可能エネルギーの自家消費、E235系車両の導入等を拡大するとともに、自動省エネ列車制御の実現等のさらなるシステム革新等により、2020年度までの削減ペースを加速し、鉄道事業のエネルギー使用量25%削減(2013年度比)の実現をめざす。



#### 【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>