

**経団連カーボンニュートラル行動計画
2025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（一社）日本民営鉄道協会のビジョン

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。

- 策定している・・・①へ
- 策定を検討中・・・②へ
- 策定を検討する予定・・・②へ
- 策定を検討する予定なし・・・②へ

①ビジョン（基本方針等）の概要

策定年月日	2022年11月
将来像・目指す姿	
<p>日本民営鉄道協会は、当協会会員である民営鉄道会社が公共交通機関として果たすべき社会的責任として、政府が掲げる「2050カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向け、以下の2点を基本方針として民営鉄道業界のCO2排出量削減に精力的に取り組む。</p> <p>①「CO2排出量の最大限の削減」を図る</p> <p>下記「2030年度目標」で掲げた諸施策を推進するとともに、鉄道事業の主たるエネルギーである電気事業者が供給する電力の脱炭素化を始めとして、再生可能エネルギー、省エネルギーに関する新たな技術開発や社会実装の検討が政府の支援により官民一体となって進められることを踏まえて、CO2排出量の最大限の削減に取り組む。</p> <p>②「環境負荷が小さい鉄道の利用促進」を図る</p> <p>鉄道事業自らのCO2排出量の削減は元より、排出原単位の高い輸送手段から環境負荷が極めて小さい鉄道にシフトすることにより我が国全体の排出量の削減に貢献することから、鉄道の利用促進に向けた施策に精力的に取り組む。</p>	
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	
<p>【2030年度目標】</p> <p>「大手事業者全体の運転用電力に係るCO2排出量を2013年度比で46%削減」を目指す</p> <p>電力使用量（CO2排出量）の大部分を占める列車運転に要する電力を対象として、削減効果が大きい車両の省エネルギー化を始めとした以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電力をより効率的に利用するVVVFインバータ制御・回生ブレーキの装備や車体の軽量化等による省エネルギー車両の導入 ・非化石証書等の活用による再生可能エネルギーや回生電力を使用した列車運行 ・加速時間の短縮による省エネ運転、需要の分散化等による列車運行ダイヤ・車両運用の適正化 <p>【関連URL】</p> <p>日本民営鉄道協会 カーボンニュートラル行動計画について https://www.mintetsu.or.jp/eco/carbonneutral.html</p>	

②検討状況/検討開始時期の目途/検討しない理由等

--

(一社) 日本民営鉄道協会のカーボンニュートラル行動計画

		計画の内容
<p>【第1の柱】 国内の事業活動における排出削減</p>	目標・行動計画	<p>大手事業者全体の運転用電力に係る CO2 排出量を 2013 年度比で 46%削減</p>
	設定の根拠	<ul style="list-style-type: none"> ●民鉄業界は、これまでも省エネ化・低炭素に積極的に取り組んでおり、今後もより一層の推進を図るため、電力使用量（CO2排出量）の大部分を占める列車運転に要する電力を対象としたCO2排出量の削減について目標を設定。 ●効果大きい車両の省エネルギー化を始め、主に以下の施策に取り組む。 <ul style="list-style-type: none"> ① 電力をより効率的に利用するVWFインバータ制御・回生ブレーキの装備や車体の軽量化等による省エネルギー車両の導入 ② 非化石証書等の活用による再生可能エネルギーや回生電力を使用した列車運行 ③ 加速時間の短縮による省エネ運転、需要の分散化等による列車運行ダイヤや車両運用の適正化
<p>【第2の柱】 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)</p>		<p>環境負荷が小さな移動手段である鉄道への利用転換促進とそのPR強化</p>
<p>【第3の柱】 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)</p>		—
<p>【第4の柱】 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>		<p>列車運行をはじめとする省エネルギー化や鉄道アセットを活用した再生可能エネルギー創出などに関する新たな技術開発や社会実装の検討</p>

<p>その他の取組み・特記事項</p>	<p>目標については、協会加盟会社のうち列車運転に係る電力使用量（CO2排出量）の大部分を占める大手事業者16社の合計値を対象として管理する。</p> <p>なお、協会加盟会社全体（73社）の効果を測る参考指標として、引き続き電力使用量と車両走行距離に基づいた運転用電力使用量原単位の実績も管理する。</p> <p>※大手事業者 16 社は 東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道を指す</p>
---------------------	--

(一社) 日本民営鉄道協会における地球温暖化対策の取組み

主な事業				
<p>鉄道の公共性、環境優位性、地域に貢献する特性等にかんがみ、安全輸送の確保を促進する施策、良質な交通ネットワークを形成する施策及び利便性を向上させる施策に協力すること。並びに鉄道等の利用を促す施策を行い、鉄道事業の健全な発達及び持続性の確保を図ることで国民経済の発展及び人々の生活の向上に寄与すること。</p>				
業界全体に占めるカバー率（CN行動計画参加÷業界全体）				
	業界全体 ※2025年4月1日時点	業界団体 ※2025年3月31日時点	CN行動計画参加	
企業数	216	73	16	7.4%
市場規模				%
エネルギー消費量				%
出所	会員企業アンケート			
データの算出方法				
指標	出典		集計方法	
生産活動量	<input type="checkbox"/> 統計 <input type="checkbox"/> 省エネ法 <input checked="" type="checkbox"/> 会員企業アンケート <input type="checkbox"/> その他（推計等）		会員企業アンケートの集計による	
エネルギー消費量	<input type="checkbox"/> 統計 <input type="checkbox"/> 省エネ法 <input checked="" type="checkbox"/> 会員企業アンケート <input type="checkbox"/> その他（推計等）		会員企業アンケートの集計による	
CO2 排出量	<input type="checkbox"/> 統計 <input type="checkbox"/> 省エネ法 <input checked="" type="checkbox"/> 会員企業アンケート <input type="checkbox"/> その他（推計等）		会員企業アンケートの集計による	
生産活動量				
指標	車両走行距離			
指標の採用理由	使用電力量（CO2排出量）は車両走行距離と相関するため、生産活動量を表す指標として採用している。			
業界間バウンダリーの調整状況				
右表選択	<input type="checkbox"/> 調整を行っている <input checked="" type="checkbox"/> 調整を行っていない			
上記補足 (実施状況、調整を行わない理由等)	協会において独自の目標設定を行っているため、業界間のバウンダリー調整は行っていない。			
その他特記事項				

【第1の柱】国内事業活動からの排出抑制

(1) 国内の事業活動における2030年削減目標

策定年月日	2022年11月
削減目標	
大手事業者全体の運転用電力に係るCO2排出量を2013年度比で46%削減	
対象とする事業領域	
協会加盟会社73社のうち大手事業者16社(2025年3月31日現在)	
目標設定の背景・理由	
<p>民鉄業界はこれまでも省エネ化・低炭素化に積極的に取り組んでおり、今後もより一層の推進を図るため、電力使用量(CO2排出量)の大部分を占める列車運転に要する電力を対象とするCO2排出量削減について目標を設定した。</p>	
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	
<p>CO2排出量削減のためには、省エネ車両の導入や回生電力の活用、車両運用の適正化等による運転用電力使用量の削減が最も効果的であるが、大手事業者16社では列車運転における省エネに資する設備投資等が計画的に実施されており、目標水準は各社の予測値を踏まえて設定している。</p>	
※BAU目標の場合	
BAUの算定方法	—
BAUの算定に用いた資料等の出所	—
2030年の生産活動量	
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	
<p>目標については、協会加盟会社のうち列車運転に係る電力使用量(CO2排出量)の大部分を占める大手事業者16社の合計値を対象として管理する。</p> <p>なお、協会加盟会社全体(73社)の効果を測る参考指標として、引き続き電力使用量と車両走行距離に基づいた運転用電力使用量原単位の実績も管理する。</p>	

目標の更新履歴	
●フェーズⅠ	2013年10月31日策定 2020年度の運転用電力使用量原単位について2010年度比5.7%削減を目指す
●フェーズⅡ	2015年7月30日策定 2030年度の運転用電力使用量原単位について2010年度比5.7%以上削減を目指す
●2022年11月～	「カーボンニュートラル実現に向けた行動計画」を新たに策定。 「大手事業者全体の運転用電力に係るCO2排出量を2013年度比で46%削減」の数値目標を設定。

(2) 排出実績

	目標 指標 ¹	①基準年度 (2013年度)	②2030年度 目標	③2023年度 実績	④2024年度 実績	⑤2025年度 見通し	⑥2026年度 見通し
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	■	237.2	128.1	153.4	126.1		
生産活動量 (単位：万km)	□	236,164.0		231,930.8	232,321.2		
エネルギー使用量 (単位：万kl)	□	112.08		98.76	99.03		
エネルギー原単位 (単位：電力消費 量(万kWh)/生産 活動量(万km))	□	1.94		1.77	1.78		
CO ₂ 原単位 (単位：〇〇)	□						
電力消費量 (億kWh)	□	45.8		41.1	41.3		
電力排出係数 (t-CO ₂ /千kWh)	—	0.518		0.373	0.306		
		業界指定	要選択	業界指定	業界指定	要選択	要選択
		2013		2023	2024		
発電端/受電端		受電端	要選択	受電端	受電端	要選択	要選択
調整後排出量 ² (万t-CO ₂)	—	259.71		173.61	171.62		

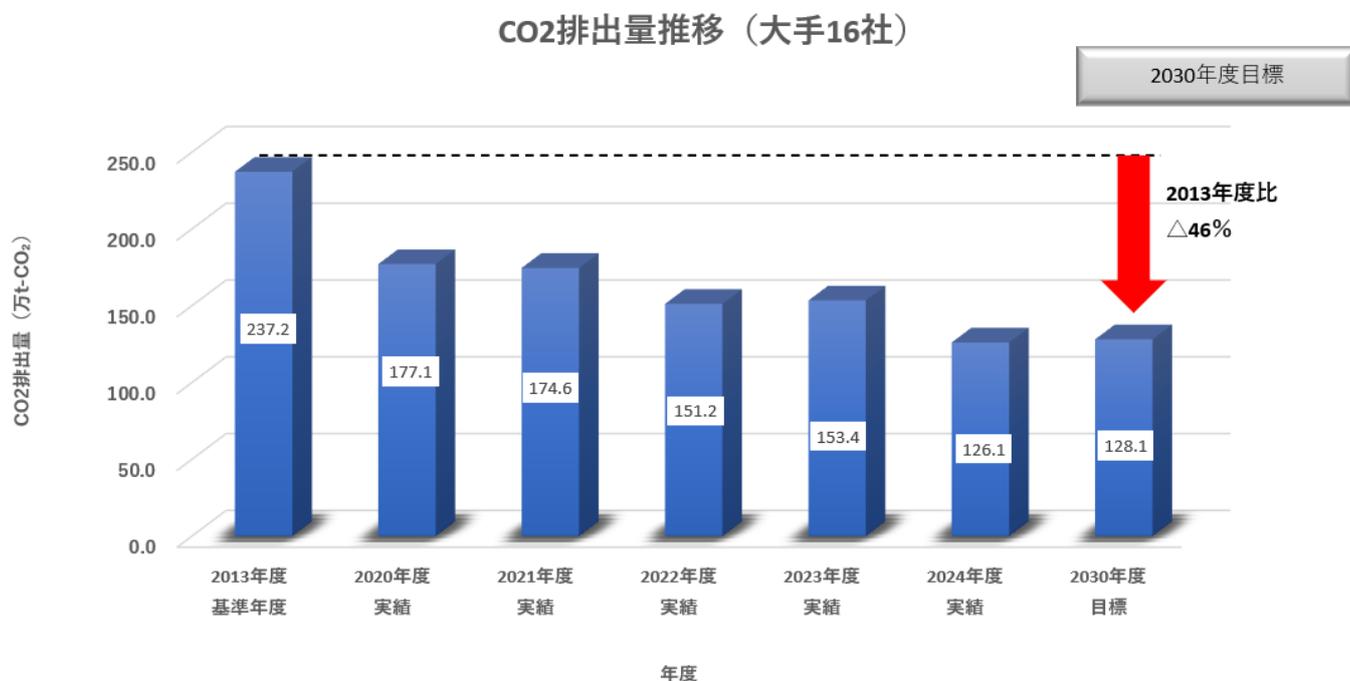
※業界指定の係数は、「各社係数により把握した電力からのCO2排出量の合計(t-CO2)」÷「購入電力の総量(千kWh)」
＝業界指定の係数(t-CO2/千kWh)より算出している。

¹ 目標とする指標をチェック

² 調整後排出係数を用い、クレジットの取得・創出を加味しない排出量

【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】

① 大手事業者 16 社の運転用電力に係る CO₂ 排出量推移



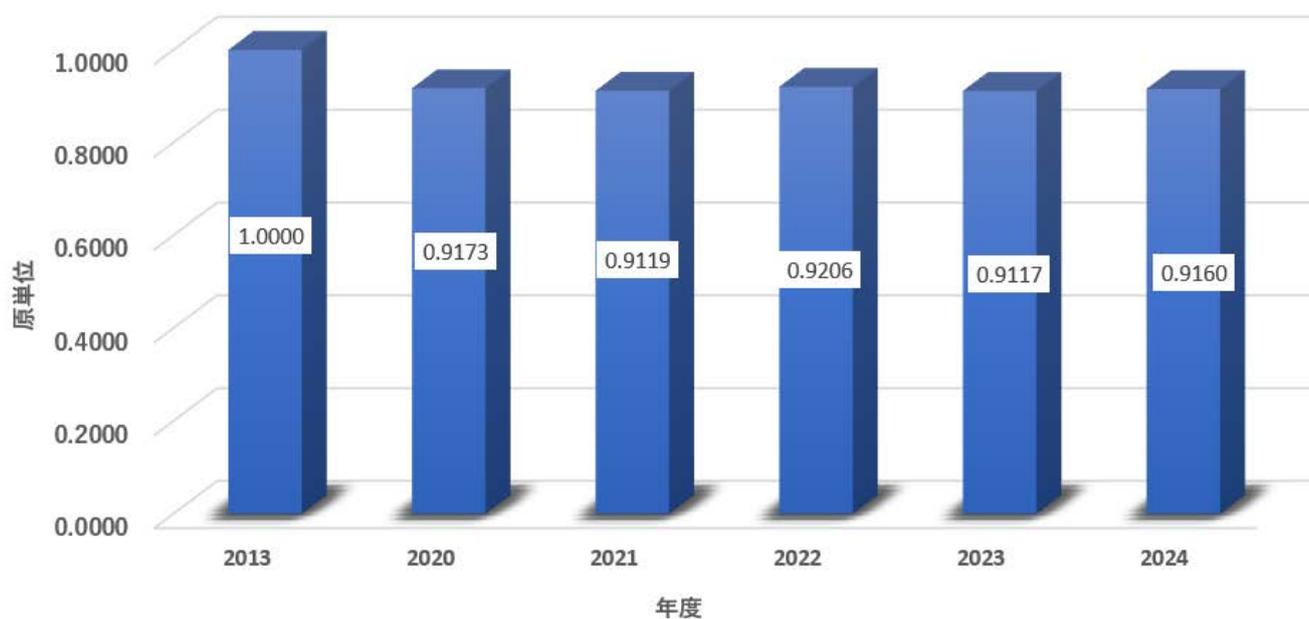
② 大手事業者 16 社の運転用電力使用量原単位推移



※原単位は「運転用電力使用量/車両走行距離」で計算し、2013年度（基準年度）指数を1として表示している。

③ 協会加盟会社全体（73社）の運転用電力使用量原単位推移（参考）

（参考） 運転用電力使用量原単位（加盟事業者全体）



（3）削減・進捗状況

	指 標	削減・進捗率
削 減 率	【基準年度比/BAU 目標比】 =④実績値÷①実績値×100-100	▲46.8%
	【昨年度比】 =④実績値÷③実績値×100-100	▲17.8%
進 捗 率	【基準年度比】 =（①実績値-④実績値）/（①実績値-②目標値）×100	101.8%
	【BAU 目標比】 =（①実績値-④実績値）/（①実績値-②目標値）×100	%

(4) 要因分析

単位：%

要 因	1990 年度 ⇒ 2024 年度	2005 年度 ⇒ 2024 年度	2013 年度 ⇒ 2024 年度	前年度 ⇒ 2024 年度
経済活動量の変化			▲1.6%	0.2%
CO2 排出係数の変化			▲40.9%	▲18.0%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化			▲8.2%	0.6%
CO2 排出量の変化			▲46.8%	▲17.8%
【要因分析の説明】				
<p>※上記の数値は、業界指定係数で算定したCO2排出量を元に算出しているため、調整後排出係数に基づいて算定したCO2排出量の増減とは一致しない。</p> <p>【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数の説明】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>経済活動量を表すものとして採用した指標（単位）</u> 車両走行距離（万km） ・ <u>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</u> 電力使用量（CO2排出量）は車両走行距離（列車運転）と相関するため、生産活動量を表す指標として採用している。 <p>【要因分析の説明】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基準年度である2013年度と比較した、2024年度におけるCO2排出量実績の減少要因としては、主に省エネ車両の導入の促進や、電力排出係数の減少のほか、非化石証書等の活用によるものと考えられる。 ・ 2023年度と比較した2024年度におけるCO2排出量の減少要因については、非化石証書等の活用によりCO2排出量実質ゼロ運行を実施する加盟会社が大きく増加したことがあげられる。 				

(5) 目標達成の蓋然性

自己評価	
<input checked="" type="checkbox"/> 目標達成が可能と判断している・・・①へ <input type="checkbox"/> 目標達成に向けて最大限努力している・・・②へ <input type="checkbox"/> 目標達成は困難・・・③へ	
①補足	目標達成に向けたこれまでの取組み ・ 電力を効率的に利用するVVVFインバータ制御・回生ブレーキなどの装備や車体の軽量化などによる省エネルギー車両の導入 ・ 非化石証書等の積極的活用 ・ 加速時間の短縮による省エネ運転や需要の分散化等による列車運行ダイヤ・車両運用の適正化
	今後予定している追加的取組の内容・時期 ・ 省エネルギー車両導入のさらなる促進 ・ 自社アセットを活用した再エネ発電
	(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
	今後検討
	目標達成に向けたこれまでの取組み
②補足	今後予定している追加的取組の内容・時期
	目標達成に向けた不確定要素/目標達成のために要望する政策
	当初想定と異なる要因とその影響
③補足	追加的取組の概要と実施予定/目標達成のために要望する政策
	目標見直しの予定
	目標見直しの予定

(6) 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
省エネ車両の導入等 (大手事業者16社)	2024年度 91.2% 2030年度 未定	
	2024年度 ○○% 2030年度 ○○%	
	2024年度 ○○% 2030年度 ○○%	

(7) 実施した対策、投資額と削減効果の考察

年度	対策	投資額	年当たりの エネルギー削減量 CO ₂ 削減量	設備等の使用期間 (見込み)
2024 年度	下記の通り			
2025 年度 以降				

【2024 年度の取組実績】

(取組みの具体的事例)

大手事業者においては、車両の増備・更新時に積極的に省エネ型車両の導入を推進しており、2024年度時点では7社において省エネ型車両の割合が100%となっている。また、消費電力量の少ない運転方法や輸送需要に応じた適切な列車運行を行うほか、不要な車内照明の消灯・照明装置のLED化などの取り組みも行われている。

なお、中小事業者においては、コスト面での問題等もあり、新型車両を導入することは少ないものの、老朽化した車両の更新時には大手事業者から省エネ型車両を購入する事例が増加している。

(取組実績の考察)

大手事業者においては、2024年度は234両（初期の省エネ型車両からより一層省エネ効果が向上した最新の省エネ型車両への更新を含む）の省エネ型車両の導入を行った。

この結果、大手事業者全体の省エネ型車両の保有割合は、2013年度の84.6%に対して2024年度では91.2%となっている。

また、大手事業者以外の10社においても39両の省エネ型車両の導入を行い、協会加盟会社全体での省エネ型車両の保有割合は、2013年度の79.8%に対して2024年度では87.7%となっている。

【2025 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)

大手事業者においては、より環境性能の高い省エネ型車両の導入を継続的に進めるほか、非化石証書の活用等による再生可能エネルギーや回生電力を使用した列車運行の実施、加速時間の短縮による省エネ運転や需要の分散化等による列車運行ダイヤや車両運用の適正化などを予定している。

(8) クレジットの取得・活用及び創出の状況と具体的事例

<p>業界としての 取組み</p>	<p><input type="checkbox"/>クレジットの取得・活用をおこなっている <input checked="" type="checkbox"/>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 <input type="checkbox"/>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 <input type="checkbox"/>クレジットの取得・活用は考えていない <input type="checkbox"/>商品の販売等を通じたクレジット創出の取組みを検討する <input type="checkbox"/>商品の販売等を通じたクレジット創出の取組みは考えていない</p>
<p>個社の取組み</p>	<p><input type="checkbox"/>各社でクレジットの取得・活用をおこなっている <input type="checkbox"/>各社ともクレジットの取得・活用をしていない <input type="checkbox"/>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みをおこなっている <input type="checkbox"/>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みをしていない</p>

【具体的な取組事例】

<p>取得クレジットの種別</p>	
<p>プロジェクトの概要</p>	
<p>クレジットの活用実績</p>	

【非化石証書の活用実績】

<p>非化石証書の活用実績</p>	<p>一部事業者において、列車の運転用電力に係るCO2排出を実質ゼロにするため、非化石証書を活用している。</p>
-------------------	---

(9) 本社等オフィスにおける取組み

目標を策定している・・・①へ

目標策定には至っていない・・・②へ

① 目標の概要

〇〇年〇月策定
(目標)
(対象としている事業領域)

② 策定に至っていない理由等

特になし。

本社オフィス等の CO₂ 排出実績 (16 社計)

	2013 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
延べ床面積 (万㎡)	25.00	22.80	20.69	21.04	26.19
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)	2.25	1.33	1.37	1.20	1.22
床面積あたりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /m ²)	89.86	58.32	66.42	56.95	46.60
エネルギー消費 量 (原油換算) (万 kl)	0.99	0.72	0.73	0.66	0.67
床面積あたりエ ネルギー消費量 (l/m ²)	39.50	31.70	35.20	31.21	25.48

【2024 年度の実績】

(取組みの具体的事例)

- ・ 一部事業者において、本社ビルの使用電力を再生可能エネルギーでまかなう取り組みや窓ガラスへの遮熱フィルム設置などを行っている。
- ・ そのほか、照明のLED化やこまめな電源OFF、定時退社日の設定やクールビズをはじめとする勤務ルールの変革、啓蒙活動や定期的な教育の実施など社員への意識付けといったソフト面での取組みも様々実施しているところ。

(取組実績の考察)

(10) 物流における取組み

- 目標を策定している・・・①へ
- 目標策定には至っていない・・・②へ

① 目標の概要

〇〇年〇月策定
(目標)
(対象としている事業領域)

② 策定に至っていない理由等

--

物流からの CO₂ 排出実績 (〇〇社計)

	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	2023 年度	2024 年度
輸送量 (万トン)												
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)												
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)												

【2024 年度の実績】

(取組みの具体的事例)

(取組実績の考察)

【第2の柱】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

	製品・サービス等	当該製品等の特徴従来品等との差異、算定根拠、対象とするバリューチェーン	削減実績 (推計) (2024年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1	下記記載を参照			
2				
3				

【2024年度の取組実績】

(取組みの具体的事例)

省エネルギー車両の導入や列車運転に係る電力への非化石証書活用など、鉄道輸送サービスに係る部分の脱炭素化はもちろん、サイクルトレインやパーク&ライドサービスの導入、複数の交通手段の予約・生産をスマートフォンなどで一括して行えるサービス「MaaS (Mobility as a Service)」の導入、駅前へのレンタサイクル導入など、環境負荷の少ない鉄道に乗り換えて頂けるよう施設や周辺設備、サービスの充実化を図っている。

また、旅客列車を用いた貨客混載の導入や実証実験を進めている加盟会社もあり、物流における脱炭素化の推進にも貢献している。

(取組実績の考察)

引き続き、上記の各種取組みを通じて鉄道自体の脱炭素化のみならず、環境負荷が小さな輸送手段である鉄道への利用転換を図ることでの脱炭素化も推進していきたい。

(2) 家庭部門、国民運動への取組み

家庭部門での取組み
国民運動への取組み
<p>●広報活動の展開</p> <p>ホームページや車内広告における環境施策の紹介、鉄道の環境優位性をPRするホームページ内コンテンツの拡充など、広報活動を協会・加盟会社ともに積極的に展開している。</p> <p>また、JRグループとも連携し、共通ロゴマークとスローガン「Switch! SUSTAINABLE TRAIN」を掲げ、鉄道の環境優位性の理解促進に向けたPRの強化を図っている。</p> <p>●環境省「デコ活」との連携</p> <p>脱炭素に向けた国民・消費者の行動変容、ライフスタイル変革を強力に後押しするため、政府が展開している新しい国民運動「デコ活」についても、鉄道の利用促進に向けた行動の1つとして会員各社と連携して取り組んでいく。</p>
森林吸収源の育成・保全に関する取組み
<p>地元自治体と協力し、企業で保有している里山の整備・間伐を行っているほか、沿線で行われている植林活動に参加する等、里山保全・森林の創出に向けた取り組みを行っている。</p> <p>また、駅施設の外壁や線路脇の法面等に植栽や植樹を行う緑化活動も進めており、環境保全に協力するだけでなく、景観の美化にも努めている。</p>

【2025年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組み)

今後も継続して環境負荷の少ない鉄道利用の促進等、環境意識の向上に向けた取り組みを行っていく。

(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み)

同上

【第3の柱】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	貢献の概要 算定根拠	削減実績 (推計) (2024年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1				
2				
3				

【2024年度の実績】

(取組みの具体的事例)

(取組実績の考察)

【2025年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組み)

(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み)

(2) エネルギー効率の国際比較

【第4の柱】2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術の開発

(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	技術の概要 算出根拠	導入時期	削減見込量
1	回生電力貯蔵装置		導入中	
2				
3				

(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	2024	2025	2030	2050
1	回生電力貯蔵装置	一部事業者にて導入	導入促進	導入促進	導入促進
2					
3					

【2024年度の実績】

(取組みの具体的事例)

(取組実績の考察)

【2025年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組み)

協会加盟会社での情報交換を密に行いながら導入に向けた検討を引き続き進めていく。

(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み)

同上

その他の取組み・特記事項

(1) CO₂以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

--

(2) その他の取組み

①第三者評価委員会からの指摘・要望事項への対応

(ベンチマーク制度、トップランナー制度、SBT (Science Based Target) への取組み等)

--

②カーボンニュートラルに資するサーキュラーエコノミー、ネイチャーポジティブへの取組み

●サーキュラーエコノミー

一部の事業者において、省エネ車両を同業他社へ譲渡するなど、省エネルギー車両の普及促進や自然環境への負荷軽減を図っている。

③その他

--