

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

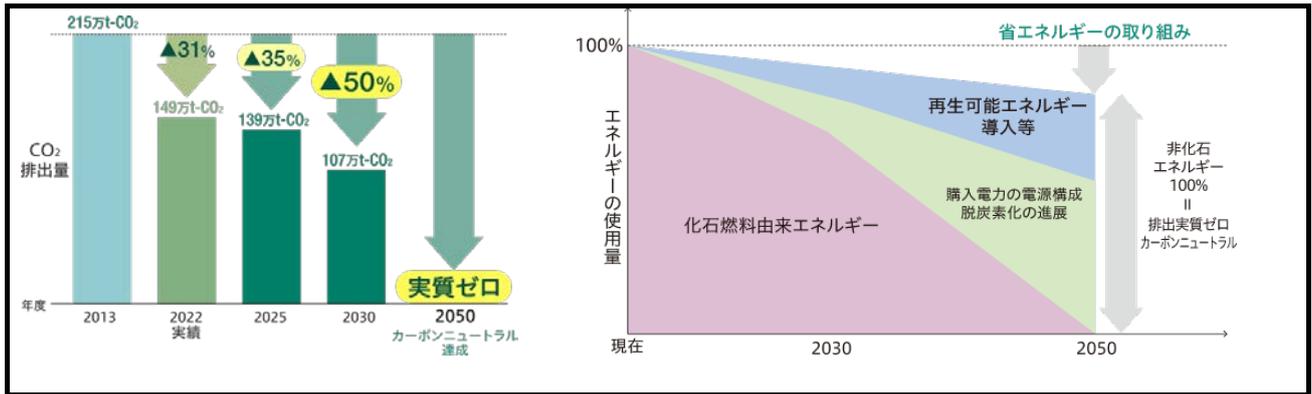
2050 年カーボンニュートラルに向けた JR 西日本グループ業界のビジョン

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	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	
<p>(将来像・目指す姿)</p> <p>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（スコープ 1 + 2）「実質ゼロ」をめざす。</p> <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> <p>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、「新技術による鉄道の環境イノベーション」「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。</p>	
<p style="text-align: center;">JR 西日本グループ ゼロカーボン 2050</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>2050 年カーボンニュートラルに向けては下記の 2 軸で取り組んでいる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 省エネルギーの取り組みによる消費エネルギー総量の低減 使用エネルギーの再生可能エネルギーへの置き換え <p>カーボンニュートラルに向けたロードマップイメージ</p>	



②検討状況/検討開始時期の目途/検討しない理由等

JR 西日本グループ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>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。その達成に向けた中間目標として、2025年度に35%削減、2030年度に50%削減（いずれも2013年度比）することを掲げている。</p>
	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。</p> <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 ・ PPAによる再エネ電力導入推進 <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0.37kg-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>
<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>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。</p> <p>また、法人出張ネット予約サービスの契約企業様向けの「カーボンオフセットプログラム」や、エクスプレス予約法人会員様向けにCO2フリー電気を活用した新幹線での出張移動に伴うCO2排出量が実質ゼロとなるサービスを提供。</p> <p>このほか、自動車から鉄道への行動変容を促すデジタルスタンプラリーの実施や、小学生向けの環境教育への協力など、自治体と連携した取組みも実施。</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><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>

その他の取組み・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 CO2を回収するm-DAC®技術を活用した植物工場の実証事業 ペロブスカイト太陽電池の導入拡大
--------------	--

JR 西日本グループにおける地球温暖化対策の取組み

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 4,897.5 キロメートル、新幹線:937.7 キロメートル(2線区)、在来線:3,959.8 キロメートル(49線区)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、旅行業なども営んでいる。			
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	業界団体	CN行動計画参加
企業数			%
市場規模			%
エネルギー消費量			%
出所			
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 type="checkbox"/> 会員企業アンケート <input type="checkbox"/> その他(推計等)		
エネルギー消費量	<input type="checkbox"/> 統計 <input type="checkbox"/> 省エネ法 <input type="checkbox"/> 会員企業アンケート <input type="checkbox"/> その他(推計等)		
CO2 排出量	<input type="checkbox"/> 統計 <input type="checkbox"/> 省エネ法 <input type="checkbox"/> 会員企業アンケート <input type="checkbox"/> その他(推計等)		
生産活動量			
指標			
指標の採用理由			
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 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)			
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	2021年4月
削減目標	
JR西日本グループ全体のCO2排出量（スコープ1+2）を2030年度にCO2排出量50%削減（2013年度比）、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。	
対象とする事業領域	
JR西日本グループの事業活動	
目標設定の背景・理由	
<p>JR西日本グループは、社会インフラを担う企業グループとして、長期ビジョンに「安全、安心で、人と地球にやさしい交通」や「持続可能な社会」を掲げ、環境をはじめとするサステナビリティの取り組みを推進している。</p> <p>環境の分野では、地球温暖化・気候変動を踏まえた脱炭素社会への移行や、水資源、生物多様性といった自然資本の保護の動きが急激に早まっている。なかでも気候変動については、その対応を将来にわたっての事業継続のための重要な経営課題であると認識し、リスクに対処するとともに、環境にやさしい輸送手段である鉄道の強みをさらに磨き、地域の皆様やお客様に鉄道の環境優位性を広くお伝えすることを通じて、脱炭素社会に向けた行動変容を促し、それを機会として最大限に活かしつつ、グループの事業活動を通じた持続可能な社会づくりへの貢献に取り組んでいる。</p> <p>そのなかで、グループの事業活動を通じて多くのCO2を排出しているという事実認識に加え、自然災害の激甚化といった地球温暖化による気候変動への対応はJR西日本グループの事業継続にとって重要な経営課題であり、気候変動対策がグループとして一層能動的に取り組むべきものであるとの認識のもと、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、その達成に向けた中間目標として2030年度削減目標50%（いずれも2013年度比）を掲げている。</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	
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	
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。	
目標の更新履歴	
2023年5月 2030年度のCO2排出量削減目標を46%削減から50%削減に向上（2013年度比）	

(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)	■	214.6 ※1	107 ※1	178 ※1	172		
生産活動量 (単位：〇〇)	□						
エネルギー-使用量 (単位：億MJ)	□	317		304	310		
エネルギー-原単位 (単位：MJ/車両 キロ)	■	20.1	2025年度▲5.5% 2027年度▲6.5% (対2013年度比)	19.2	19.6		
CO ₂ 原単位 (単位：〇〇)	□						
電力消費量 (億kWh)	□	31.0		29.9	30.6		
電力排出係数 (kg-CO ₂ /kWh)	—	要選択	要選択	要選択	要選択	要選択	要選択
年度							
発電端/受電端		要選択	要選択	要選択	要選択	要選択	要選択
調整後排出量 ² (万t-CO ₂)	—						

※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

【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 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

(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	△19.85%
	【昨年度比】 =④実績値÷③実績値×100-100	△3.37%
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	39.59%
	【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：% or 万 t-CO2

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		11.63	2.63%	0.66%
CO2 排出係数の変化		2.67	△42.15%	△0.11%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化		△28.61	△9.16%	2.03%
CO2 排出量の変化		△14.31	△48.68%	2.59%

【要因分析の説明】

JR西日本グループの地球環境分野については、地域の豊かな自然や文化を保全し活用しながら、公共交通機関を基軸とした地域社会の持続的な発展につなげていくことが大切との考え方のもと、これまでも「省エネルギー車両導入率」をはじめとする環境に関する目標を設定し、CO2排出量削減に取り組んできた。

2021年4月には環境長期目標「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」をめざし、各種取組みを推進している。それらの効果も有り、各種実績が向上したものと推定する。

また、2023年度は購入電力の排出係数増加の影響もありCO₂排出量は増加した。一過性の影響であり、2024年度以降は解消すると推定する。

(5) 目標達成の蓋然性

自己評価	
<input type="checkbox"/> 目標達成が可能と判断している・・・①へ <input checked="" 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 ・ 運転用電力へのコーポレート PPA 等を活用した再エネ電力の導入
	今後予定している追加的取組の内容・時期 ・ ディーゼル車両への次世代バイオディーゼル燃料の使用 (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
②補足	目標達成に向けたこれまでの取組み
	今後予定している追加的取組の内容・時期
③補足	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

(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
	2024 年度 ○○% 2030 年度 ○○%	
	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	運転用電力への再エネ由来電力導入	非公表	非公表	非公表
	照明 LED 化	非公表	564t-CO ₂	40,000 時間
	省エネ車両導入	非公表	約 10,000t-CO ₂	20～40 年
2025年度 以降	運転用電力への再エネ由来電力導入	非公表	新幹線△17% 在来線△17% (2027年度予定)	非公表
	照明 LED 化	非公表	2,520t-CO ₂	40,000 時間
	省エネ車両導入	非公表	約 10,000t-CO ₂	20～40 年

【2024年度の取組実績】

(取組みの具体的事例)

■運転用電力への再エネ由来電力導入

PPA等を活用し、運転用電力への再エネ由来電力導入拡大を進めてきた。2023年度末時点で大阪環状線・JRゆめ咲線は100%再エネ電力により運行。新幹線は2027年度時点で17%導入予定。

■省エネ車両導入

2024年度も引続き省エネ車両への置き換えを進めており、2024年度末時点での省エネ車両比率は94.9%（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。

■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、運転用電力への再エネ由来電力導入、省エネ車両の導入推進、高効率機器（空調装置・LED照明など）の導入を進めてきた。引続き、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。

【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)

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。引き続き2024年度の取組みを継続して省エネを推進していくとともに、電力会社の排出係数等にも注視し、取り組みを進めていく。

(8) クレジットの取得・活用及び創出の状況と具体的事例

業界としての取組み	<input type="checkbox"/> クレジットの取得・活用をおこなっている <input 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
個社の取組み	<input checked="" 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 checked="" 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

【具体的な取組事例】

取得クレジットの種別	J-クレジット
プロジェクトの概要	<p>法人出張ネット予約サービス「e5489 コーポレートサービス」ご契約企業様向けの鉄道利用を通じた脱炭素の新たな取り組みとして、「カーボンオフセットプログラム」を数社と協働で実施している。この取組みでは、特に「鉄道による出張利用」の実績をカーボンオフセットすることで、各社の事業活動の基盤となる地域でのJ-クレジット創出事業を支援し、地域事業の活性化及び産学連携に貢献することを目的に調達先を選定し、各J-クレジットを購入している。</p> <p>この取り組みは、鉄道利用を通じて沿線の企業活動や沿線地域の森林及び農地環境保全活動をつなげ、持続的な地域振興に貢献する上で有益なものであると考えている。</p>
クレジットの活用実績	ご契約企業様の鉄道による出張でのCO2排出量を可視化し、その量に対応するカーボンクレジットを購入、無効化通知書をお渡しすることによりオフセット

【非化石証書の活用実績】

非化石証書の活用実績	北陸新幹線等への運転用電力に使用している
------------	----------------------

(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

当社は鉄道会社でありエネルギー消費の大半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
- (オ) 廊下や手洗いなど共用エリアへの自動照明制御の導入

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	2023 年度	2024 年度
延べ床面積 (万㎡)	12	12	13	11	11	13	12	12	12	12	12	21
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	0.9	1.4
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	76.3	64.9
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	0.5	0.7
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	41.9	33.9

【2024 年度の取組実績】

（取組みの具体的事例）

- ・ 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態様を図った。
- ・ 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、ウォームビズの態様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、2024年度は35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)												

【2024 年度の取組実績】

(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				
2				
3				

【2024年度の実績】

(取組みの具体的事例)

(取組実績の考察)

(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
森林吸収源の育成・保全に関する取組み

【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)

【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	水素利活用 燃料電池列車	駅などの鉄道アセットに総合水素ステーションを設置して、燃料電池列車やバス、トラック、乗用車に対する水素供給および水素輸送の拠点としての活用を検討。	2030年度 以降	
2	次世代バイオディーゼル燃料導入	現在保有するディーゼル車両（気動車）の燃料を100%次世代バイオディーゼルに置き換える	2025年度	55,000t-CO2
3	次世代太陽電池 (ペロブスカイト)	薄く軽く曲げられる性質を持つ次世代太陽電池(ペロブスカイト)を従来の太陽電池では設置できなかった鉄道アセットへの設置を検討中	2024年度 より試行	

(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	水素利活用 燃料電池列車	調査・開発	調査・開発	2030年度以降 導入開始を目標	導入済
2	次世代バイオディーゼル燃料導入	本線での 走行試験	営業列車への 実装	導入済	導入済
3	次世代太陽電池 (ペロブスカイト)	設置方法検討	一部試行	検討中	検討中

【2024年度の実績】

(取組みの具体的事例)

水素利活用・燃料電池車両開発・次世代バイオディーゼル燃料・次世代太陽電池(ペロブスカイト)についてそれぞれ検討を進めてきた。

(取組実績の考察)

水素利活用・燃料電池車両開発・次世代バイオディーゼル燃料・次世代太陽電池(ペロブスカイト)すべてが検討段階のため現時点でのCO2削減効果はないが、検証を続けることで早期実装を目指したい。

【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)

次世代バイオディーゼル燃料は2025年度中の実装を目指して取り組んでいる。また、水素利活用・燃料電池車両開発・次世代太陽電池(ペロブスカイト)については継続して開発に取り組んでいくとともに、その他の革新的技術についても調査し、導入について検討していく。

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

空調装置に含まれるフロン類の適正な保守管理、廃棄を行っている。

(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

- ・ 鉄道事業に関する廃棄物のリサイクルについて分類ごとの目標を設定し、高いリサイクル率を維持している(90%後半台)
- ・ 大阪エリア内の駅で発生したPETボトルの水平リサイクルを実施中
- ・ うめきたエリアの生態系調査を実施
- ・ 廃線敷を活用した森林再生事業の実施
- ・ 忘れ物の傘を活用した「傘to傘」の実施

③その他