

**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東海旅客鉄道株式会社のビジョン**

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 4 月
将来像・目指す姿	
(将来像・目指す姿) 当社及び当社グループ会社は、政府による「2050 年カーボンニュートラル」政策を前提に、2050 年の CO2 排出量実質ゼロを目指すとともに、2030 年度の CO2 排出量についても、同政策を前提として、2013 年度比 46%減とすることを旨とする。	
(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) <燃料の使用により直接排出される CO2> ・環境負荷の低減を実現した HC85 系を追加投入する。 ・車両走行試験装置を用いて、水素動力車両(燃料電池・水素エンジン)に関する試験を実施するほか、蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料については、調査研究を継続する。 <電気の使用により間接的に排出される CO2> ・N700S 及び 315 系といった省エネルギー車両の追加投入を進めるほか、東海道新幹線の周波数変換装置を電力損失の少ないタイプに取り替える工事を順次進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組む。	
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	
具体的なマイルストーンは以下の通りである。 ・新幹線車両 N700S を 2028 年度までに 78 編成投入する。 ・在来線通勤型電車 315 系を 2025 年度までに 352 両投入する。 ・ハイブリッド方式の在来線特急車両 HC85 系を 2027 年度までに 74 両投入する。	

②検討状況/検討開始時期の目途/検討しない理由等

--

## 東海旅客鉄道株式会社のカーボンニュートラル行動計画

		計画の内容
【第1の柱】 国内の事業活動における排出削減	目標・行動計画	当社及び当社グループ会社は、2030年度のCO2排出量について、2013年度比46%減とすることを目指す。
	設定の根拠	政府による「2050年カーボンニュートラル」政策を前提とした。
【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)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地球環境への負荷が少ない鉄道を選択・利用していただく取組みを進める。</li> <li>&lt;燃料の使用により直接排出されるCO2&gt;</li> <li>・環境負荷の低減を実現したHC85系を74両投入する。</li> <li>・車両走行試験装置を用いて、水素動力車両（燃料電池・水素エンジン）に関する試験を実施するほか、蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料については、調査研究を継続する。</li> <li>&lt;電気の使用により間接的に排出されるCO2&gt;</li> <li>・N700S及び315系といった省エネルギー車両の追加投入を進めるほか、東海道新幹線の周波数変換装置を電力損失の少ないタイプに取り替える工事を順次進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組む。</li> <li>・東海道・山陽・九州新幹線で、エクスプレス予約法人会員向けのサービスとして、CO2フリー電気を活用することで移動に伴うCO2排出量が実質ゼロとなる「GreenEX」サービスを提供している。</li> <li>&lt;鉄道の環境優位のPR強化&gt;</li> <li>・他の輸送モードに比べて相対的に低炭素な輸送モードである鉄道の利用促進と社会的な理解促進のため、JRグループのほか日本民営鉄道協会及び日本地下鉄協会と連携して鉄道の環境優位性をPRする活動を実施している。</li> </ul>
【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)		
【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)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線車両N700Sの投入</li> <li>・在来線通勤型電車315系の投入</li> <li>・ハイブリッド方式の在来線特急車両HC85系の投入</li> <li>・西相模周波数変換変電所の静止型化</li> <li>・綱島周波数変換変電所の静止型化</li> <li>・架線電圧を維持する機能の新幹線車両への搭載</li> <li>・水素動力車両に関する試験</li> <li>・蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料に関する調査研究</li> </ul>
その他の取組み・特記事項		

## 東海旅客鉄道株式会社における地球温暖化対策の取組み

<b>主な事業</b>			
東京～名古屋～大阪という日本の大動脈の新幹線輸送、および名古屋、静岡を中心とした東海地域の在来線輸送を担うとともに、鉄道事業との相乗効果が期待できる分野を中心に関連事業を展開。将来にわたりその使命を果たすため、超電導リニアによる中央新幹線の早期実現に向けた諸準備を着実に推進している。			
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 checked="" 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）		実績値を使用している。
エネルギー消費量	<input checked="" 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）		実績値を使用している。
CO2 排出量	<input checked="" 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）		実績値を使用している。
生産活動量			
指標	車両走行キロ		
指標の採用理由	事業活動と最も関連が高い値と考えられるため		
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)			
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4月
削減目標	
当社及び当社グループ会社は、2030年度のCO2排出量について、2013年度比46%減とすることを旨とする。	
対象とする事業領域	
当社全事業	
目標設定の背景・理由	
<p>当社は発足以来、東京～名古屋～大阪という日本の大動脈の新幹線輸送、および名古屋、静岡を中心とした東海地域の在来線輸送を担っており、よりエネルギー効率の高い車両の投入等による、省エネルギーの取り組みを継続している。</p> <p>目標設定にあたっては、政府による「2050年カーボンニュートラル」政策を前提とした。</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>当社は、輸送サービス向上のための様々な取り組み・検討を行っており、今後の施策によっては、エネルギー使用量が変動し、目標に影響を与える可能性があるため、現在の目標水準が適正であると考えている。引き続き、新幹線車両N700S、在来線特急車両HC85系及び在来線通勤型電車315系の順次導入等、省エネルギー化に取り組んでいく。</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	
目標の更新履歴	

(2) 排出実績

	目標 指標 <sup>1</sup>	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 <sub>2</sub> 排出量 (万t-CO <sub>2</sub> )	■	167.8	90.6	127.9	128.3		
生産活動量 (単位：〇〇)	□						
エネルギー-使用量 (単位：原油換 算[万kl])	□	72.1		71.6	72.8		
エネルギー-原単位 (単位：〇〇)	□						
CO <sub>2</sub> 原単位 (単位：〇〇)	□						
電力消費量 (億kWh)	□	28.1		28.7	29.1		
電力排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /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 <sup>2</sup> (万t-CO <sub>2</sub> )	—						

【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】

<sup>1</sup> 目標とする指標をチェック

<sup>2</sup> 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	▲23.5%
	【昨年度比】 =④実績値÷③実績値×100-100	0.3%
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	51.2%
	【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			10.4%	1.9%
CO2 排出係数の変化			▲27.8%	▲1.4%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化			▲9.4%	▲0.2%
CO2 排出量の変化			▲26.8%	0.3%
【要因分析の説明】				
<p>・前年度と比較すると、経済活動量の増加に伴い、CO2排出量が増加したが、新幹線車両N700Sの投入等による省エネルギー化を進めたことで経済活動量あたりのエネルギー使用量は0.2%の減少となった。</p> <p>・基準年度（2013年度）と比較すると、東海道新幹線の全列車の最高速度を270km/hから285km/hに向上させた一方で、省エネルギー車両の投入等により経済活動量あたりのエネルギー使用量を9.4%削減したこと及びCO2排出係数の低下により、CO2排出量が26.8%減少した。</p>				

(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
	今後予定している追加的取組の内容・時期
	(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
	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
③補足	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
東海道新幹線への省エネルギー車両 N700S の投入 (78 編成)	2024 年度 63% 2030 年度 100%	
在来線通勤型電車 315 系の投入 (352 両)	2024 年度 84% 2030 年度 100%	
在来線特急車両 HC85 系の投入 (74 両)	2024 年度 92% 2030 年度 100%	

(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 <sub>2</sub> 削減量	設備等の使用期間（見込み）
2024 年度	【東海道新幹線】 省エネルギー車両 N700S の投入	2020～2028 年度で 約 5,230 億円 (※2027 年、2028 年に追加投入が 決定された 2 編成を除く)		
	【在来線】 通勤型電車 315 系 の投入	2019～2026 年度で 約 720 億円		
2025 年度 以降	【東海道新幹線】 省エネルギー車両 N700S の投入	2020～2028 年度で 約 5,230 億円 (※2027 年、2028 年に追加投入が 決定された 2 編成を除く)		
	【在来線】 通勤型電車 315 系 の投入	2019～2025 年度で 約 720 億円		
	【在来線】 特急車両 HC85 系 の投入	2020～2027 年度で 約 310 億円 (※2027 年に追加投入が決定され た 6 両を除く)		

【2024 年度の取組実績】

(取組みの具体的事例)

- ・ 東海道新幹線への省エネルギー車両N700Sの投入
- ・ 在来線への通勤型電車315系の投入
- ・ 再生可能エネルギーの活用

(取組実績の考察)

- ・ 東海道新幹線への省エネルギー車両N700Sの投入

東海道新幹線に対して省エネルギー車両であるN700Sを7編成投入した。なお、東京～新大阪を最高速度285km/hで走行した場合のN700Sのエネルギー消費量は、最高速度285km/hで走行した場合のN700Aに対して約7%削減している。

- ・ 在来線への通勤型電車315系の投入

在来線に対して通勤型電車315系を64両投入した。315系は電力変換装置にSiC素子を採用するなどの省エネルギー化を図り、電力消費量を211系電車と比較して、約35%削減している。

- ・ 再生可能エネルギーの活用

2事業所において、太陽光発電システムを導入しており、2024年度の発電量は合計で約76万kWh。

【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)

- ・ 東海道新幹線への省エネルギー車両N700Sの投入

2020年度から2028年度にかけて78編成投入する予定であり、2025年度は7編成を投入する予定。

- ・ 在来線への通勤型電車315系の投入

2021年度から2025年度にかけて352両投入する予定であり、2025年度は56両を投入する予定。

・東海道新幹線の周波数変換変電所の全静止型化

2021年度から2027年度にかけて西相模周波数変換変電所の周波数変換装置2台を従来の回転型から電力損失の少ない静止型に取替えている。加えて、架線の地絡等による瞬間的な大電流を抑制する技術やダイヤ乱れ等による過負荷を回避するための技術の開発により、すべての周波数変換装置を静止型にすることが可能となり、2037年度末までに綱島の2台も静止型に取り替える予定。これらの取替により年間約8千万kWhの電力消費量、年間約4万トンのCO2排出量を削減できる見込み。

・架線電圧を維持する機能の新幹線車両への搭載

N700S車両の主変換装置のソフトウェアを改良することで、架線の電圧降下を抑制する機能を車両に搭載する。東海道新幹線の全編成への導入完了により、年間約2,000万kWhの電力使用量を削減できる見込み。

・鉄道の利用促進

引き続き、「のぞみ12本ダイヤ」を活用し、弾力的な列車設定に努め、地球環境への負荷が少ない鉄道を一人でも多くのお客様に選択・利用していただく。

(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 type="checkbox"/> 各社でクレジットの取得・活用をおこなっている <input checked="" 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

【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	

【非化石証書の活用実績】

非化石証書の活用実績	2022年7月から武豊線の電車運行に使用する年間約200万kWhの電力量に相当するFIT非化石証書を使用することにより、年間約760トンのCO2排出量を実質ゼロとしている。
------------	--

(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

2009年3月策定

(目標)

5年度間の平均原単位変化で年1%以上削減する。

※「工場等におけるエネルギーの使用の合理化に関する事業者の判断の基準」に基づく。

(対象としている事業領域)

オフィス、エネルギー管理指定工場等

②策定に至っていない理由等

本社オフィス等のCO<sub>2</sub>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
延べ床面積 (万㎡)												
CO <sub>2</sub> 排出量 (万 t-CO <sub>2</sub> )	3.0	4.1	4.2	4.1	4.3	4.2	3.7	3.7	4.2	4.1	3.8	3.6
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> )												

【2024年度の実績】

(取組みの具体的事例)

- ・執務室等の空調の適切な温度設定やタイマースケジュールの設定
- ・執務室等の照明のこまめな消灯
- ・電気機器類の使用時以外の電源オフ

(取組実績の考察)

本社オフィス等での取組により、CO<sub>2</sub>排出量を減らすことができた。

引き続き、本社オフィス等におけるエネルギー消費量削減に取り組んでいく。

(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 CO<sub>2</sub> 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 <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)												

【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	旅客の鉄道利用促進	鉄道は国内全体の旅客輸送量のうち28%を担っているにもかかわらず、CO2排出量では7%を占めるにすぎない。東海道新幹線（N700系「のぞみ」）と航空機（B777-200）を比較した場合、東京～大阪間を移動する際の1座席あたりのエネルギー消費量は約8分の1、CO2排出量では約12分の1と、東海道新幹線は圧倒的な環境優位性を有している。		
2	鉄道の環境優位性PRの強化	他の輸送モードに比べて相対的に低炭素な輸送モードである鉄道の利用促進と社会的な理解促進のため、JRグループのほか日本民営鉄道協会及び日本地下鉄協会で連携して鉄道の環境優位性をPRする活動を実施している。		
3	「GreenEX」の提供	・東海道・山陽・九州新幹線で、エクスプレス予約法人会員向けのサービスとして、CO2フリー電気を活用することで移動に伴うCO2排出量が実質ゼロとなる「GreenEX」サービスを提供している。		

### 【2024年度の取組実績】

(取組みの具体的事例)

- ・東海道新幹線については、「のぞみ12本ダイヤ」を活用して需要にあわせた弾力的な列車設定を行うなど、輸送サービスの充実に取り組んだ。また、ネット予約・チケットレス乗車サービスである「EXサービス」について、「EX旅パック」、「EX旅先予約」、最大1年先の指定席が予約可能なサービス等を活用して、ご利用の拡大を図った。さらに、「推し旅」、「そうだ 京都、行こう。」、「いざいざ奈良」、「会いにいこう」等のキャンペーンを引き続き展開するとともに、東海道新幹線開業60周年にあたり、記念企画を実施した。
- ・在来線については、「しなの」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的な増結や増発を行った。また、通勤型電車315系の投入を進めたほか、TOICAのご利用エリアを拡大し、輸送サービスの一層の充実に取り組んだ。
- ・そのほか、日本全体でのカーボンニュートラル実現に向けて、他の輸送モードに比べて相対的に低炭素な輸送モードである鉄道のさらなる利用促進を目指すとともに鉄道の環境優位性に対する社会的な理解促進に取り組むべく、JRグループのほか日本民営鉄道協会及び日本地下鉄協会で連携してPR活動を実施している。

(取組実績の考察)

2024年度における輸送実績（輸送人キロ）は、東海道新幹線は前期比4.7%増の552億1千万人キロ、在来線は前期比2.9%増の86億4千2百万人キロとなった。

(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
・国土交通省による、鉄道脱炭素官民連携プラットフォームの会員となっている。 ・環境省による、脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動の官民連携協議会に参画している。
森林吸収源の育成・保全に関する取組み
・高山植物の保全 2022年3月、南アルプス食害対策協議会及び長野県と「生物多様性パートナーシップ協定」を締結し、同協議会が取り組む高山植物の保全活動に必要な経費の一部を支援するとともに、社員がボランティアとして防鹿柵の設置作業などに参加している。 ・森林整備 南アルプスユネスコエコパークを中心とする山梨県富士川町及び早川町、長野県大鹿村及び伊那市において、地域の方々による森林整備の取組みを支援している。この森林整備の支援を通じて各県より認証されたCO2吸収量を、身延線並びに飯田線の電車運行によるCO2排出量に充当し、実質的にCO2排出ゼロにて運転する日（ゼロカーボンデー）を設定する取組みも進めている。

【2025年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組み)

東海道新幹線、在来線共に環境優位性を有する鉄道の利用を更に促進するサービスを展開していく。

(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み)

地球環境への負荷が少ない鉄道を選択・利用していただく取組みを進める。

## 【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	新幹線車両 N700S	新幹線車両N700Sを2020年度から2028年度にかけて78編成投入する予定であり、2024年度は7編成を投入する予定。N700SはSiC素子駆動システムの採用、車両の軽量化や走行抵抗の低減等により、エネルギー消費量をN700Aからさらに約7%削減している。	2020年7月 ～	N700Aと比較して電力消費量を約7%削減
2	在来線特急車両 HC85系	ハイブリッド方式を採用した特急車両HC85系を2022年度から2027年度にかけて74両投入予定。HC85系は、蓄電池に貯めた電力を加速時や停車時に使用することで、85系気動車と比較して、燃費が約35%向上し、排出するCO2を約30%、NOxを40%削減している。	2022年7月 ～	85系気動車と比較して燃費を約35%向上
3	在来線通勤型電車 315系	在来線通勤型電車315系を2021年度から2025年度にかけて352両投入する予定であり、2025年度は56両投入予定。電力変換装置にSiC素子を採用するなどの省エネルギー化を図り、211系と比較し、電力消費量を約35%低減している。	2021年3月 ～	211系電車と比較して電力消費量を約35%削減

(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	新幹線車両N700S	順次投入	順次投入		
2	在来線特急車両HC85系		投入準備		
3	在来線通勤型電車315系	順次投入	順次投入		

### 【2024年度の実績】

(取組みの具体的事例)

- ・新幹線車両N700Sを7編成投入
- ・在来線通勤型電車315系を64両投入

(取組実績の考察)

- ・東海道新幹線においては、新幹線車両N700Sの投入を進めた。
- ・在来線においては、通勤型電車315系の追加投入を進めた。

### 【2025年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組み)

- ・新幹線車両N700Sの順次導入
- ・ハイブリッド方式の在来線特急車両HC85系の投入

- ・ 在来線通勤型電車315系の順次導入
- ・ 西相模周波数変換変電所の周波数変換装置の全静止型化
- ・ 架線電圧を維持する機能の新幹線車両への搭載
- ・ 環境負荷の低減を実現したHC85系の追加投入

(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)

<燃料の使用により直接排出されるCO2>

・ 車両走行試験装置を用いて、水素動力車両（燃料電池・水素エンジン）に関する試験を実施するほか、蓄電池車及びカーボンニュートラル燃料については、調査研究を継続する。

<電気の使用により間接的に排出されるCO2>

・ N700S及び315系といった省エネルギー車両の追加投入を進めるほか、東海道新幹線の周波数変換装置を電力損失の少ないタイプに取り替える工事を順次進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組む。

## その他の取組み・特記事項

### (1) CO<sub>2</sub>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

--

#### ③その他

--