

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鉄道業界のビジョン

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	2025年9月
将来像・目指す姿	
鉄道事業者は、国・関係団体等による環境整備を前提に、次世代型車両の導入等のGX投資を最大限前倒しするとともに、導入後のオペレーションに責任を持ち、ハード・ソフト両面での取組により、2030年代に2013年度比で実質540万tを削減するとしている排出削減目標の早期達成を図る。	
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	
～2030	
・次世代半導体や高性能モーターを採用した高効率車両の導入を加速化	
・水素車両の営業運転を開始	
・バイオディーゼル燃料による営業運転を開始	
～2035	
・高効率車両・機器への置き換えにより、原則として全列車のVWVF化を完了	
・非電化区間に導入する新規車両は、ハイブリッド車両、蓄電池車両、水素車両を原則とする	
・鉄道アセットを活用した再エネ発電の設備容量を10年間で2倍以上にする	
・超電導送電システムを営業線に導入・展開	
～2040	
・省エネ運転等ソフト面の対策を含めて、エネルギー使用量を2013年度比で25%以上削減	
・鉄道車両の軽油使用量を2013年度比で40%以上削減	
・鉄道が使用する電力の実質7割程度を非化石由来にする	

②検討状況/検討開始時期の目途/検討しない理由等

--

四国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	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネ型の変圧器や冷暖房装置を導入し、エネルギーの省エネ化や効率化を図る。 ・信号機及び照明器具の電球を順次 LED に取り替え、省電力化に努める。2013 年度比 30%削減する。
	設定の根拠	今後新型車両の導入による老朽車両の置換え及び旅客需要に応じた列車運行の見直しにより削減が図れるため。
【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"> ・省エネ型の変圧器や冷暖房装置を導入し、エネルギーの省エネ化や効率化を図る。 ・信号機及び照明器具の電球を順次 LED に取り替え、省電力化に努める。
【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)		
その他の取組・特記事項		環境負荷の少ない輸送機関である鉄道をより多くのお客さまにご利用いただくため、地域と連携した鉄道の利用促進、駅周辺における駐車場整備、駅や列車の利便性・快適性の向上等、モーダルシフトを促進することで、交通機関全体でのCO ₂ 削減に取り組んでいる。

四国旅客鉄道株式会社における地球温暖化対策の取組み

主な事業			
四国における旅客鉄道業			
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）		車両走行キロ(千 km)。旅客鉄道業界の生産活動を示す上で一般的な指標。
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）		列車の運転に用いた電力消費量及び軽油消費量を算出した。
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）		列車の運転に用いた電力消費量及び軽油消費量を参考に国が算出している排出係数を用いて算出
生産活動量			
指標	車両走行キロ（千km）		
指標の採用理由	旅客鉄道業界の生産活動を示す上で一般的な指標		
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	2021年
削減目標	
2030年度のCO2排出量30%削減（2013年度比：JR四国単体の鉄道事業）を目指す。	
対象とする事業領域	
四国管内	
目標設定の背景・理由	
今後新型車両の導入による老朽車両の置換え及び旅客需要に応じた列車運行の見直しにより削減が図れるため。	
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	
輸送体系の適正化及びハイブリッド式ローカル車両を導入する予定があるなど引き続き不断の努力をすることで目標に貢献する。	
※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	51,886千km（車両走行キロ）
設定根拠、資料の出所等	引き続き輸送体系の適正化（ダイヤ改正）を実施することを予想した場合の数値を算出
その他特記事項	
目標の更新履歴	

(2) 排出実績

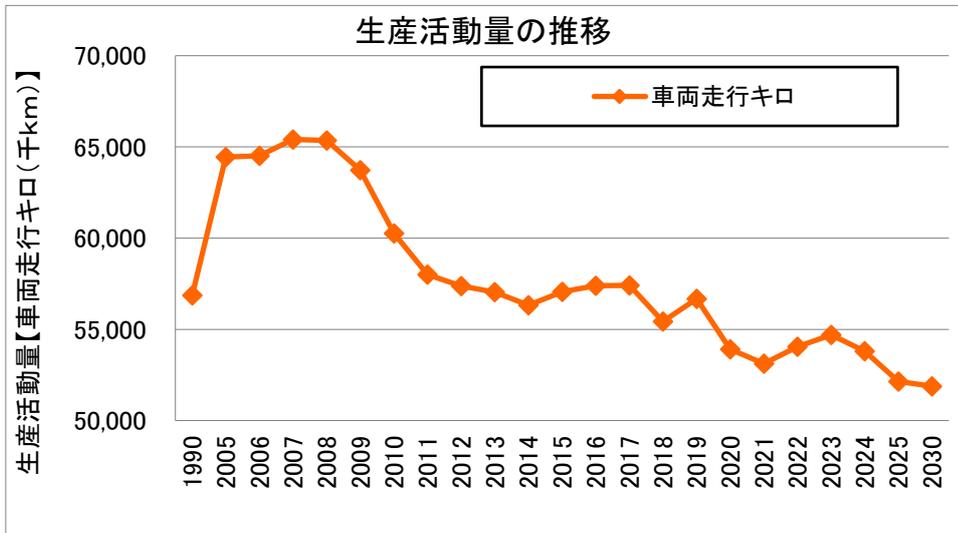
	目標 指標 ¹	①基準年度 (2010年度)	②2030年度 目標	③2022年度 実績	④2023年度 実績	⑤2024年度 実績	⑥2025年度 見通し
CO ₂ 排出量 ² (万t-CO ₂)	<input type="checkbox"/>	7.4	6.2935	6.8310	6.7489	6.7309	6.1631
生産活動量 (単位：千km)	<input type="checkbox"/>	60,253	51,886	54,051	54,689	53,808	52,133
エネルギー-使用量 (単位：万kl)	<input type="checkbox"/>	3.4	2.8	3.0	3.0	3.0	2.8
エネルギー-原単位 (単位：〇〇)	<input type="checkbox"/>	0.9	0.7	0.8	0.8	0.8	0.7
CO ₂ 原単位 (単位：〇〇)	<input type="checkbox"/>	0.8	0.7	0.8	0.8	0.7	0.7
電力消費量 (億kWh)	<input type="checkbox"/>	0.6094	0.54	0.5586	0.5700	0.5642	0.5623
電力排出係数 (kg-CO ₂ /kWh)	—	0.413	0.434	0.485	0.485	0.423	0.423
		基礎排出	基礎排出	基礎排出	基礎排出	基礎排出	基礎排出
		2010	2030	2022	2023	2024	2024
発電端/受電端		受電端	受電端	受電端	受電端	受電端	受電端
CO ₂ 排出量 ² (万t-CO ₂) ※調整後排出係数	—	7.1	6.2222	6.8433	6.7510	6.6916	6.1239

¹ 目標とする指標をチェック

² 電力排出係数で「調整後」を選択する場合、同値となる

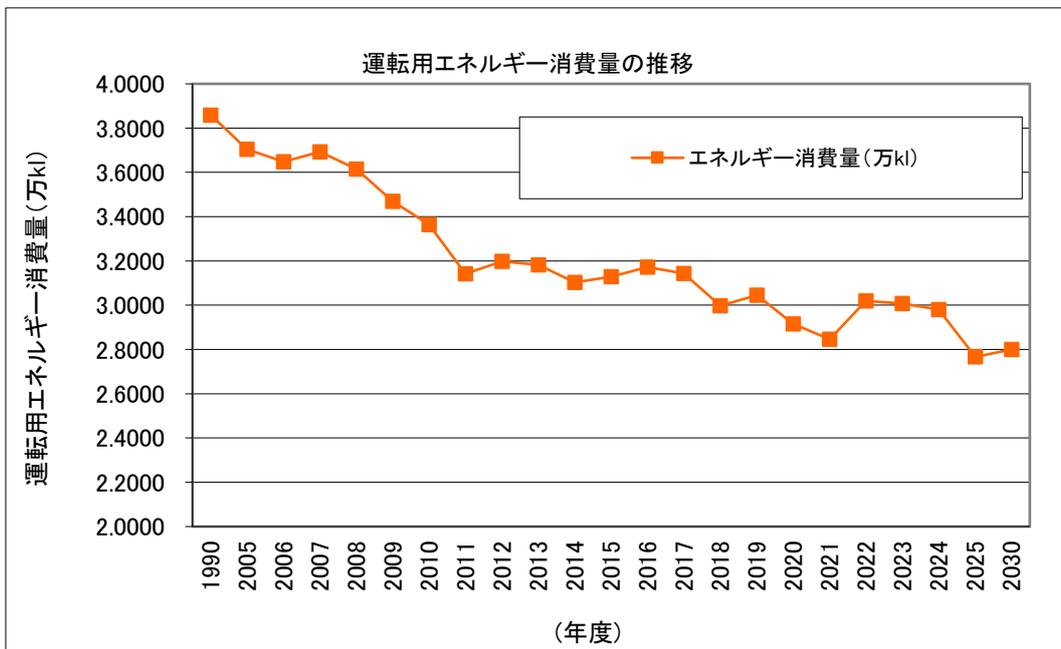
【生産活動量、エネルギー消費量・原単位、CO₂排出量・原単位の実績】

●生産活動量 車両走行キロ 53,808 千 km(対前年比 98.4%)



2024年度の生産活動量である車両走行キロはご利用状況を勘案し、列車本数削減や編成両数見直しを行った結果、前年度比1.6%減少した。

●運転用エネルギー消費量：



2024年度の運転用エネルギー消費量は、列車本数削減や編成両数見直しに伴い、前年度比0.9%減少した。

(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】 =⑤実績値÷①実績値×100-100	-9.04%
	【昨年度比】 =⑤実績値÷④実績値×100-100	-0.27%
進 捗 率	【基準年度比】 = (①実績値-⑤実績値) / (①実績値-②目標値) × 100	60.5%
	【BAU 目標比】 = (①実績値-⑤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	-5.5%	-18.0%	-5.8%	-1.6%
CO2 排出係数の変化	-7.7%	0.0%	-10.8%	-0.1%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	-20.2%	-3.5%	-0.5%	1.1%
CO2 排出量の変化	-33.4%	-21.6%	-17.2%	-0.5%
【要因分析の説明】				
2024年度はお客様のご利用状況を勘案し、列車本数削減や編成両数見直しを行ったため、前年度と比較して経済活動量（車両キロ）が減少し、それに伴いCO2排出量も減少した。				

(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	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
②補足	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
	目標達成に向けた不確定要素 高効率車両・機器への置き換え
	今後予定している追加的取組の内容・時期 今年度以降に順次ハイブリッド式ローカル車両の導入を実施
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	2024年度 90% 2030年度 100%	
	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)
2024 年度				
2025 年度以 降				

【2024 年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

【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)

2025年度以降に順次ハイブリッド式ローカル車両を導入予定

(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	<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 checked="" 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は考えていない
個社の取組	<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	
------------	--

(9) 本社等オフィスにおける取組

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

--

本社オフィス等の 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
延べ床面積 (万㎡)											
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)											
床面積あたりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /m ²)											
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 ²)											

【2024 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(10) 物流における取組

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
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
国民運動への取組
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)

(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)

【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) (2023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)

(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)

(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				
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	2023	2025	2030	2050
1					
2					
3					

【2024年度の実績】

(取組の具体的事例)

(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)

(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)

その他の取組・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

(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等、特筆すべき事項があれば記載)

--