

経団連カーボンニュートラル行動計画
2024 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 東日本のビジョン

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	2020 年 5 月																												
将来像・目指す姿																													
当社は、グループ経営ビジョン「変革 2027」において、「ESG 経営の実践」を経営の柱として掲げ、2050 年度の鉄道事業における CO2 排出量「実質ゼロ」を目指す環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」を 2020 年 5 月に公表した。2020 年 10 月には、さらに「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」を JR 東日本グループ全体の目標とし、グループ一体となって 2050 年度の CO2 排出量「実質ゼロ」に挑戦することを公表した。グループの総力を挙げて、エネルギーを「つくる」から「使う」までのすべてのフェーズで CO2 排出量「実質ゼロ」に向けたチャレンジを行っていく。																													
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																													
「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」達成に向け、グループ全体で取組みを推進する。中期目標については、国連気候変動枠組条約第 21 回締約国会議(COP21)においてパリ協定が採択されたことを踏まえ、2030 年度を達成年度とし、以下を設定している。																													
<table><tr><th colspan="2">KPI(2030年度の数値目標)</th><th>2023年度実績</th></tr><tr><td>JR東日本グループ全体のCO₂排出量</td><td>50%削減 (2013年度比)</td><td>14.7%削減</td></tr><tr><td>再生可能エネルギー電源の確保</td><td>70万kW</td><td>15.3万kW</td></tr></table>						KPI(2030年度の数値目標)		2023年度実績	JR東日本グループ全体のCO ₂ 排出量	50%削減 (2013年度比)	14.7%削減	再生可能エネルギー電源の確保	70万kW	15.3万kW															
KPI(2030年度の数値目標)		2023年度実績																											
JR東日本グループ全体のCO ₂ 排出量	50%削減 (2013年度比)	14.7%削減																											
再生可能エネルギー電源の確保	70万kW	15.3万kW																											
<table><tr><th>環境</th><th>2019年度</th><th>2020年度</th><th>2021年度</th><th>2022年度</th><th>2023年度</th></tr><tr><td>スコープ1排出量</td><td>140万t-CO₂</td><td>144万t-CO₂</td><td>151万t-CO₂</td><td>152万t-CO₂</td><td>161万t-CO₂</td></tr><tr><td>スコープ2排出量</td><td>148万t-CO₂</td><td>139万t-CO₂</td><td>125万t-CO₂</td><td>127万t-CO₂</td><td>119万t-CO₂</td></tr><tr><td>スコープ3排出量</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>316万t-CO₂</td><td>316万t-CO₂</td></tr></table>						環境	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	スコープ1排出量	140万t-CO ₂	144万t-CO ₂	151万t-CO ₂	152万t-CO ₂	161万t-CO ₂	スコープ2排出量	148万t-CO ₂	139万t-CO ₂	125万t-CO ₂	127万t-CO ₂	119万t-CO ₂	スコープ3排出量	—	—	—	316万t-CO ₂	316万t-CO ₂
環境	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度																								
スコープ1排出量	140万t-CO ₂	144万t-CO ₂	151万t-CO ₂	152万t-CO ₂	161万t-CO ₂																								
スコープ2排出量	148万t-CO ₂	139万t-CO ₂	125万t-CO ₂	127万t-CO ₂	119万t-CO ₂																								
スコープ3排出量	—	—	—	316万t-CO ₂	316万t-CO ₂																								

②検討状況/検討開始時期の目途/検討しない理由等

--

JR 東日本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	・鉄道事業における CO2 排出量 50%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等の継続 ・再生可能エネルギーの開発及び導入拡大 ・水素利活用等、新技術の実現に向けた検討
【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)		・省エネ車両の開発及び積極的な導入 ・固定価格買取制度(FIT)や非化石証書制度を活用した再エネの導入 ・Maas の推進(鉄道の旅の楽しみとシームレスでストレスフリーな移動の提案)
【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)		・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」の提供等を通じた、環境にやさしい公共交通機関としての鉄道の普及 ・当社の取組みを国際会議等で発表
【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)		【水素ハイブリッド電車の開発】 ・軽油を燃料とするディーゼル車が走行する区間を脱炭素化するために、水素を燃料とする車両を開発 【水素混焼発電】 既設の火力発電所のリプレイスに合わせた水素混焼発電による電力供給 【再生可能エネルギーの鉄道運行等への利用】 ・発電した電力を鉄道運行等に使用
その他の取組・特記事項		・SBT の認定取得に向けたコミットメントレターの提出

JR 東日本における地球温暖化対策の取組み

主な事業																															
当社は、「輸送サービス」「生活サービス」「IT・Suica サービス」を事業フィールド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 7,302km におよび、1 日に約 1,313 万人のお客さまにご利用いただいている。 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	営業キロ km 2021 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>数値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>JR 東日本</td> <td>7,302</td> </tr> <tr> <td>JR 東海</td> <td>1,970</td> </tr> <tr> <td>JR 西日本</td> <td>4,903</td> </tr> <tr> <td>その他 JR グループ</td> <td>5,500</td> </tr> <tr> <td>その他鉄道会社</td> <td>7,862</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>27,537</td> </tr> </tbody> </table> 輸送人員 百万人 2021 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>数値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>JR 東日本</td> <td>4,793</td> </tr> <tr> <td>JR 東海</td> <td>396</td> </tr> <tr> <td>JR 西日本</td> <td>1,470</td> </tr> <tr> <td>その他 JR グループ</td> <td>399</td> </tr> <tr> <td>その他鉄道会社</td> <td>11,782</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>18,840</td> </tr> </tbody> </table>			項目	数値	JR 東日本	7,302	JR 東海	1,970	JR 西日本	4,903	その他 JR グループ	5,500	その他鉄道会社	7,862	合計	27,537	項目	数値	JR 東日本	4,793	JR 東海	396	JR 西日本	1,470	その他 JR グループ	399	その他鉄道会社	11,782	合計	18,840
項目	数値																														
JR 東日本	7,302																														
JR 東海	1,970																														
JR 西日本	4,903																														
その他 JR グループ	5,500																														
その他鉄道会社	7,862																														
合計	27,537																														
項目	数値																														
JR 東日本	4,793																														
JR 東海	396																														
JR 西日本	1,470																														
その他 JR グループ	399																														
その他鉄道会社	11,782																														
合計	18,840																														
データの算出方法																															
指標	出典	集計方法																													
生産活動量	☐ 統計 ☐ 省エネ法 ☐ 会員企業アンケート ☐ その他（推計等）																														
エネルギー消費量	☐ 統計 ☐ 省エネ法 ☐ 会員企業アンケート ☐ その他（推計等）																														
CO2 排出量	☐ 統計 ☐ 省エネ法 ☐ 会員企業アンケート ☒ その他（推計等）	データ積み上げにより算出																													
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	☐ 調整を行っている ☒ 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)	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。																														
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	2020 年 5 月																
削減目標																	
CO2 排出量の削減目標は下記の通り。																	
JR東日本グループの削減目標																	
<table><caption>JR東日本グループの削減目標</caption><thead><tr><th>年</th><th>JR東日本</th><th>グループ会社</th><th>削減率</th></tr></thead><tbody><tr><td>2013年</td><td>215万t</td><td>50万t</td><td></td></tr><tr><td>2030年</td><td>107.5万t</td><td>25万t</td><td>50%</td></tr><tr><td>2050年</td><td>実質ゼロ</td><td>実質ゼロ</td><td></td></tr></tbody></table>		年	JR東日本	グループ会社	削減率	2013年	215万t	50万t		2030年	107.5万t	25万t	50%	2050年	実質ゼロ	実質ゼロ	
年	JR東日本	グループ会社	削減率														
2013年	215万t	50万t															
2030年	107.5万t	25万t	50%														
2050年	実質ゼロ	実質ゼロ															
対象とする事業領域																	
JR 東日本グループ全体の CO2 排出量																	
目標設定の背景・理由																	
グループ経営ビジョン「変革 2027」において、「ESG 経営の実践」を経営の柱として掲げ、2050 年度の鉄道事業における CO2 排出量「実質ゼロ」を目指す環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」を 2020 年 5 月に公表した。2020 年 10 月には、さらに「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」を JR 東日本グループ全体の目標とし、グループ一体となって 2050 年度の CO2 排出量「実質ゼロ」に挑戦することを公表した。																	
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																	
国連気候変動枠組条約第 21 回締約国会議(COP21)においてパリ協定が採択されたことを踏まえて、設定している。																	
※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																	
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 ¹	①基準年度 2013年度)	②2030年度 目標	③2022年度 実績	④2023年度 実績	⑤2024年度 見通し	⑥2025年度 見通し
CO ₂ 排出量 ² (万t-CO ₂)	☐						
生産活動量 (単位：〇〇)	☐						
エネルギー使用量 (単位：億MJ)	■	517	-	463	474	-	-
エネルギー原単位 (単位：〇〇)	☐						
CO ₂ 原単位 (単位：〇〇)	☐						
電力消費量 (億kWh)	■	50.6	-	46.2	47.4	-	-
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
CO ₂ 排出量 ² (万t-CO ₂)	■	215	108	184	185	-	-
※調整後排出係数							

【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】

2023年度実績



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

(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	▲14.7%
	【昨年度比】 =④実績値÷③実績値×100-100	+0.5%
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	28.0%
	【BAU 目標比】 = (①実績値-④実績値) / (①実績値-②目標値) × 100	28.0%

(4) 要因分析

単位：% or 万 t-CO2

要 因	1990 年度 ⇒ 2023 年度	2005 年度 ⇒ 2023 年度	2013 年度 ⇒ 2023 年度	前年度 ⇒ 2023 年度
経済活動量の変化				
CO2 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				
CO2 排出量の変化			▲14.7%	+0.5%
【要因分析の説明】				
ホーム・コンコース照明の LED 化	2023 年度実績	累計 15.9 万台		
	2030 年度目標	累計 41.5 万台		
大型空調の高効率化	2023 年度実績	累計 27 か所		
	2030 年度目標	累計 38 箇所		
小型空調設備の高効率化	2022 年度実績	累計 1,291 台		
	2023 年度目標	累計 3,300 台		
省エネ車両の導入	2021 年度実績	99.9%		
2023 年度の当社の CO2 排出量は 185 万トンとなり、2013 年度(基準年度)と比べ 30 万トン減少した。これは省エネ設備の導入等によりエネルギー使用量が減少した一方で、電力会社の CO2 排出係数が悪化したことによるものである。				

(5) 目標達成の蓋然性

自己評価																				
☒ 目標達成が可能と判断している・・・①へ ☐ 目標達成に向けて最大限努力している・・・②へ ☐ 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																			
	・進捗率は上記計算の通り、28% ・今後は省エネ設備の導入推進と再エネ開発を通じた東北エリア CO2 フリーを実現することで目標達成できる見込み																			
	目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定																			
	200 150 100 50 0 2023年度実績 2030年度見込み 2050年度見込み カーボンニュートラル燃料により削減 (化石燃料使用が残る場合にはCCUS等によりオフセット) 50%削減 (2013年度比) 燃料使用が一部 残ると想定																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>エネルギー種別 (CO₂排出量内訳)</th> <th>2023年</th> <th>～2030年</th> <th>～2040年</th> <th>～2050年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電力 (91%)</td> <td>省エネ設備導入推進 ・新型車両の投入 ・熱源機器、空調の高効率化 ・LED化 ・駅等への再エネ設備導入拡大 ・再生電力の有効活用 ・研究開発成果の展開</td> <td>東北エリアCO₂フリー (再エネ大規模開発)</td> <td>電力購入エリアCO₂フリー</td> <td></td> </tr> <tr> <td>自営 (45%)</td> <td>発電所等設備更新に合わせた高効率化</td> <td></td> <td></td> <td>自営エリアCO₂フリー (CO₂フリー水素発電導入)</td> </tr> <tr> <td>燃料 (9%)</td> <td>省エネ設備導入推進(蓄電池車両投入等) 水素ハイブリッド電車開発、実証試験等</td> <td></td> <td>社会実装 設備更新に合わせた電化等 (業務用自動車のEV/FCV化等)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	エネルギー種別 (CO ₂ 排出量内訳)	2023年	～2030年	～2040年	～2050年	電力 (91%)	省エネ設備導入推進 ・新型車両の投入 ・熱源機器、空調の高効率化 ・LED化 ・駅等への再エネ設備導入拡大 ・再生電力の有効活用 ・研究開発成果の展開	東北エリアCO ₂ フリー (再エネ大規模開発)	電力購入エリアCO ₂ フリー		自営 (45%)	発電所等設備更新に合わせた高効率化			自営エリアCO ₂ フリー (CO ₂ フリー水素発電導入)	燃料 (9%)	省エネ設備導入推進(蓄電池車両投入等) 水素ハイブリッド電車開発、実証試験等		社会実装 設備更新に合わせた電化等 (業務用自動車のEV/FCV化等)
エネルギー種別 (CO ₂ 排出量内訳)	2023年	～2030年	～2040年	～2050年																
電力 (91%)	省エネ設備導入推進 ・新型車両の投入 ・熱源機器、空調の高効率化 ・LED化 ・駅等への再エネ設備導入拡大 ・再生電力の有効活用 ・研究開発成果の展開	東北エリアCO ₂ フリー (再エネ大規模開発)	電力購入エリアCO ₂ フリー																	
自営 (45%)	発電所等設備更新に合わせた高効率化			自営エリアCO ₂ フリー (CO ₂ フリー水素発電導入)																
燃料 (9%)	省エネ設備導入推進(蓄電池車両投入等) 水素ハイブリッド電車開発、実証試験等		社会実装 設備更新に合わせた電化等 (業務用自動車のEV/FCV化等)																	
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	目標達成に向けた不確定要素																			
	今後予定している追加的取組の内容・時期																			
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
	2023 年度 ○○% 2030 年度 ○○%	
	2023 年度 ○○% 2030 年度 ○○%	
	2023 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)
2023 年度	ホーム・コンコース 照明の LED 化	-	-	40,000 時間
	大型空調設備の高 効率化	-	-	30 年
	小型空調設備の高 効率化	-	-	30 年
2024 年度以 降	ホーム・コンコース 照明の LED 化	-	-	40,000 時間
	大型空調設備の高 効率化	-	-	30 年
	小型空調設備の高 効率化	-	-	30 年

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

●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 化を進めており、2023 年度は合計約 32,000 台の照明を LED 照明に取替えた。

●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おり、2023 年度は 4 箇所の大型空調設備の高効率化を行った。

●駅等の小型空調設備の高効率化

主に駅等の小型空調設備の高効率化を進めており、2023 年度は 307 台の小型空調設備の高効率化を行った。

(取組実績の考察)

ホーム・コンコース照明の LED 化及び大型・小型空調の高効率化など省エネの取組みを通じて、今後も CO₂ 排出量削減を目指す。

【2024 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)

2030 年度目標達成に向けて、昨年度に引き続きホーム・コンコース照明の LED 化及び大型・小型空調の高効率化を推進していく。

(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	☐ クレジットの取得・活用をおこなっている ☒ 今後、様々なメリットを勘案してクレジットの取得・活用を検討する ☐ 目標達成が困難な状況となった場合は、クレジットの取得・活用を検討する ☐ クレジットの取得・活用は考えていない ☐ 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 ☐ 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	☐ 各社でクレジットの取得・活用をおこなっている ☒ 各社ともクレジットの取得・活用をしていない ☐ 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 ☐ 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	2022 年 10 月 1 日より福島県内常磐線で使用、継続中
------------	---------------------------------

(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

2021 年 7 月策定
(目標) 支社等におけるエネルギー使用量:32(l/m ²) ※2020 年度比 9.6%削減
(対象としている事業領域) 省エネ法(工場)に該当する施設

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 (62 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m ²)											
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)	40.7	38.9	38.0	37.6	37.9	35.9	34.1	33.1	34.6	35.9	32.9

【2023 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、空調温度の適切な管理、照明のこまめな消灯、快適な服装での執務などのソフト対策の双方から省エネの取組みを進めている。

(取組実績の考察)

省エネの取組みの結果、2023 年度の支社等におけるエネルギー使用量原単位は 2022 年度比 8.4%の減少となった。今後も引き続き、ハード、ソフトの両面から取組みを継続する

(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

当社は旅客輸送を主体としているため、物流における排出削減目標は策定していない。

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)											

【2023 年度の取組実績】

(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) (2023 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	・「エネ車両の導入	0.05 万 t-CO ₂	0.4 万 t-CO ₂
2	再生可能エネルギー電源の導入推進	・メガソーラー等の導入推進 ・Maas の推進	0.7 万 t-CO ₂	41.3 万 t-CO ₂
3				

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

・省エネ車両導入について、2022 年度に新幹線の E7,E8 系を導入し、試算した結果 0.05 万 t-CO₂ となった。また、2030 年度については最新の車両更新計画を踏まえて削減見込量を試算した。

・2023 年度は再生可能エネルギー電源累計 15.3kW 開発した。CO₂ に換算すると 0.7 万 t-CO₂ 削減となった。2030 年までに 70 万 kW の開発を目標としているが、CO₂ に換算すると 41.3 万 t-CO₂ の削減を見込んでいる。

(取組実績の考察)

計画的な省エネ車両の導入により、2022 年度までに全車両の 99.9%を省エネ車両に切替えた。また、メガソーラー等の開発を推進し、2023 年度までに 15.3 万 kW を開発した。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 を継続して実施する。

(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
・エネルギー効率が高く環境負荷が少ない鉄道の強みを生かした Maas の推進 ・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」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 ・「デコ活」への参画
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、福島県、新潟県、宮城県、群馬県などの協力を得て開催しており、これまでに合計約 17 万本を植樹した。 ・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。

【2024 年度以降の取組予定】

(2030 年に向けた取組)

FIT を活用したメガソーラーや風力発電所の開発について、2030 年度までに 70 万 kW の開発を目指している。また、今後も地域と連携し「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。

(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)

2050 年度までに、100 万 kW の再生可能エネルギー電源あるいは相当のカーボンニュートラルを目指す。

【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					

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

【2024 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	水素ハイブリッド電車の開発	水素を燃料とする車両を開発	2030年度まで	
2	水素混焼発電	既設の火力発電所のリプレイスに合わせた水素混焼発電による電力供給	2030年代早期	
3	再生可能エネルギーの鉄道運行等への利用(駅における太陽光発電設備の整備)	駅のホーム上家等に太陽光発電設備を整備し、駅で使用する電力の一部を供給	2020年代	

(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	水素ハイブリッド電車の開発	実証	実証	導入	導入拡大
2	水素混焼発電	検討	検討	検討・実証	導入
3	再生可能エネルギーの鉄道運行等への利用(駅における太陽光発電設備の整備)	検討	導入	導入拡大	導入拡大

【2023年度の実績】

(取組の具体的事例)

- ・南武線、鶴見線および南武線尻手支線において水素ハイブリッド電車の実証試験を開始
- ・ENEOS(株)と「鉄道の脱炭素化に向けたCO2フリー水素利用拡大に関する連携協定」を締結
- ・2025年度までにJR東日本管内6駅を「エコステ」として整備し、太陽光発電設備を導入することを発表

(取組実績の考察)

- ・水素ハイブリッド電車の社会実装に向けて以下の課題があり、継続した検討が必要。
 - 技術的課題:試験車両の航続距離は約140kmだが、実運用にあたっては航続距離を延ばす必要がある。
 - 法令規制緩和に関する課題:高圧ガス保安法などの現行の関連基準・規制は、水素ハイブリッド電車の運行を想定していないため整備する必要がある。
 - 水素供給に関する課題:総合水素ステーションを整備することで周辺の水素需要を取り込みながら、包括的なサプライチェーンの構築を検討する必要がある。
- ・駅への太陽光発電設備の整備にあたっては以下の課題があり、継続した検討が必要。
 - 導入コストが大きく、採算性が低い。
 - 古い建築物においては、耐荷重が低く太陽光パネルを設置できない。

【2024 年度以降の取組予定】

（2030 年に向けた取組）

水素ハイブリッド電車の開発を進めるほか、水素混焼発電や太陽光発電設備の導入拡大に向け検討を進める。

（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）

- ・水素ハイブリッド電車の導入線区についての検討を進める。
- ・発電所から排出される CO2 を有効利用するため、CCUS 技術の導入を検討する。

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)