

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鉄道利用運送業界のビジョン

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	2023 年 4 月
将来像・目指す姿	
鉄道利用運送業界は、積極的に業務の効率化や技術革新を取り入れ、集配トラックからの CO2 排出量を極限まで削減しつつ、最終的にはカーボンクレジットを活用するなどして 2050 年カーボンニュートラルを達成する。	
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	
「カーボンニュートラル行動計画」で、集配トラックからの CO2 排出量を 2009 年度の 13.3 万 t-CO2 から 2030 年度までに 2.7 万 t-CO2 を削減して、10.6 万 t-CO2 にすることを目標としており、すでに目標値付近の水準まで削減できているが、これはここ数年の大規模自然災害等による貨物輸送量の減少によるところが大きく、今後、貨物輸送量が増加に転じることを考えると、2050 年カーボンニュートラルに向けてはより一層の取組みの強化が必要となる。 大型トラックにおける脱炭素化車両の開発動向が不透明であるなど、カーボンニュートラル達成に向けた明確なロードマップを示すことは困難だが、当業界のロードマップをイメージすると、2030 年までに、「カーボンニュートラル行動計画」の目標値である 10.6 万 t-CO2 を達成し、2030 年度以降、大型トラックの脱炭素化車両の販売動向に合わせて、コンテナ集配トラックへの脱炭素化車両の導入を進め、それでもなおカーボンニュートラルの達成ができない場合には、2050 年までにカーボンクレジット等の排出量取引を活用するなどしてカーボンニュートラルを達成する。	

②検討状況/検討開始時期の目途/検討しない理由等

--

鉄道利用運送業界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	2030 年度までに集配車両からの CO2 排出量を 2.69 万 t-CO2 削減する（2009 年度比約 20.2%）。
	設定の根拠	2020 年度までの目標値（2009 年度比 1.41 万 t-CO2 削減）の年平均削減量を 2030 年度まで延伸した。
【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）		モーダルシフトの促進により我が国全体の CO2 排出量の削減を目指す。そのために、企業、消費者への啓発活動として、環境展等への出展、ポスター、パンフレットの配布を行うとともに、鉄道コンテナ輸送を利用したことのないお客様に鉄道コンテナ輸送のメリットを感じてもらうために「モーダルシフトトライアル輸送支援」を実施する。
【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）		特になし。
【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）		共同輸配送の実施推進。
その他の取組・特記事項		・

鉄道利用運送業における地球温暖化対策の取組み

主な事業				
第二種鉄道貨物利用運送事業であり、集配トラックと鉄道輸送による戸口から戸口までの複合一貫輸送サービスを提供。				
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	1, 187	279	200	16.9%
市場規模	売上高 3,000 億円	売上高 2,000 億円	売上高 2,000 億円	66.7%
エネルギー消費量	不明			—%
出所	国土交通省、会員企業情報、アンケート調査			
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）		JR 貨物の鉄道コンテナ輸送量より推計	
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）		鉄道コンテナ集配トラックの燃料消費量を会員企業にアンケート調査	
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）		燃料消費量から省エネ法の算出方法により計算。	
生産活動量				
指標	輸送トン数			
指標の採用理由	事業活動の基本であるため。			
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）	当業界の事業者はほぼ全日本トラック協会の会員であり、CO2 排出量はすべて全日本トラック協会報告排出量の内数となるため。			
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	2014年12月
削減目標	
2030 年度までに集配車両からの CO2 排出量を 2.69 万 t-CO2 削減する（2009 年度比約 20.2%）。	
対象とする事業領域	
鉄道コンテナ輸送のトラックによる集貨・配達。	
目標設定の背景・理由	
2020 年度までの目標値（2009 年度比 1.41 万 t-CO2 削減）の年平均削減量を 2030 年度まで延伸した。	
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	
CO2 排出量が最も少ない車両としては電気自動車があるが、大型トラックの開発はまだ行われておらず、また、CNG 車両も、燃料スタンドの数などの制約により、導入台数が限られるため、主力はディーゼル車両にならざるを得ない。エコドライブの推進、集配の効率化による削減が最大限の水準。	
※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	集配輸送量 4,200 万トン
設定根拠、資料の出所等	JR 貨物鉄道コンテナ輸送量より推定
その他特記事項	
モーダルシフトの促進により我が国全体の CO2 排出量の削減を目指す。 ・企業、消費者への啓発活動として、環境展等への出展、ポスター、パンフレットの配布を行う。 ・鉄道コンテナ輸送を利用したことのないお客様に鉄道コンテナ輸送のメリットを感じてもらうために「鉄道コンテナ輸送のトライアル輸送支援」を実施する。	
目標の更新履歴	
なし。	

(2) 排出実績

	目標 指標 ¹	①基準年度 (2009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)	■	13.32	10.60	10.88	10.88	10.80	10.70
生産活動量 (単位：万トン)	■	4072	4200	3666	3622	3700	3800
エネルギー-使用量 (単位：〇〇)	☐						
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)	☐						
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) ※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】

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	-18.0%
	【昨年度比】 ＝④実績値÷③実績値×100－100	0.0%
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	89.7%
	【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	1998 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	▲33.6%	▲23.9%	▲17.3%	▲1.2%
CO2 排出係数の変化	▲0.5%	▲0.5%	0.0%	0.0%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	▲19.9%	▲2.4%	0.0%	1.3%
CO2 排出量の変化	▲14.2%	▲25.8%	▲17.3%	0.0%
【要因分析の説明】				
CO2 排出量の削減は、1998 年から 2005 年にかけては、経済活動量の減少による部分より、低燃費トラックへの代替によるところが大きいですが、その後は、大型の EV 等のトラックが開発されておらず、エコドライブの推進、積載効率の向上等の対策がメインとなっており、CO2 排出量の削減幅も減少してきた。				

(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 今後、輸送量（経済活動量）が増加に転じることが考えられるが、今後、年に1%～2%程度削減で、2030年には100%に達する見通し。
	目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定 大型コンテナの導入支援
	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	31ft コンテナ等の 導入	3.7 億円		7 年
2024 年度以 降	31ft コンテナ等の 導入	4 億円/年		7 年

【2023 年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

- ・ グリーン物流推進事業支援助成制度の実施
- ・ 導入実績・・・31ft コンテナ 59 個
- ・ 推定投資額・・・3.7 億円

(取組実績の考察)

- ・ 全年度実績より大幅に増加 (17 個⇒59 個)

【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)

- ・ 国の物流革新に向けた緊急政策パッケージに呼応して大型コンテナの導入支援を進める。
- ・ 不確定要素としては、2024 年問題に対するため、鉄道コンテナ輸送量の拡大が見込まれること、大型コンテナの生産の力に限界があること。

(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	
------------	--

(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

鉄道利用運送事業は運送会社の事業活動の一部であり、利用運送事業だけのオフィスを特定することが不可能なため。

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)											

【2023 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

当業界には該当しない。

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	鉄道へのモーダルシフト			107万 tCO ₂
2				
3				

【2023年度の実績】

（取組の具体的事例）

当業界の事業活動である鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフト促進が CO₂ 削減につながるため、環境展等へ参加し、広報活動を展開した。

また、「鉄道コンテナお試しキャンペーン」を実施した。

（取組実績の考察）

「鉄道コンテナお試しキャンペーン」について、426 件のお客様に鉄道コンテナ輸送を試験的にご利用いただき、モーダルシフト促進寄与した。

（2）家庭部門、国民運動への取組み

家庭部門での取組
鉄道貨物協会のエコレールマークについての広報活動に協力している。
国民運動への取組
エコプロダクト等の展示会にブース出展し、鉄道へのモーダルシフトによる CO ₂ 削減を呼び掛けた。
森林吸収源の育成・保全に関する取組み

【2024年度以降の取組予定】

（2030年に向けた取組）

- ・国の物流革新に向けた緊急政策パッケージに呼応して大型コンテナの導入支援を進める。
- ・新規荷主にモーダルシフトして頂きやすいように、モーダルシフトトライアル助成制度を開始する。

（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）

- ・EV等の大型トラックが開発・販売された場合、導入支援策を実施する。

【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) (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	共同輸配送の実施 推進	駅単位で、土日の集配作業を当番制にするなどの取組み。	随時	
2			随時	
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					

【2023年度の実績】

(取組の具体的事例)

- ・実績はなし。

(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)

- ・物流 Maas への参加。

(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

特になし。

(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)

特になし。