

経団連カーボンニュートラル行動計画
2023 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(一社)日本民営鉄道協会のビジョン
(基本方針等)

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。

■ 業界として策定している

【ビジョン（基本方針等）の概要】

2022 年 11 月策定

(将来像・目指す姿)

日本民営鉄道協会は、当協会会員である民営鉄道会社が公共交通機関として果たすべき社会的責任として、政府が掲げる「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、以下の2点を基本方針として民営鉄道業界のCO2排出量削減に精力的に取り組んでいく。

○ 「CO2 排出量の最大限の削減」を図る

下記「2030年度目標」で掲げた諸施策を推進するとともに、鉄道事業の主たるエネルギーである電気事業者が供給する電力の脱炭素化を始めとして、再生可能エネルギー、省エネルギーに関する新たな技術開発や社会実装の検討が政府の支援により官民一体となって進められることを踏まえて、CO2排出量の最大限の削減に取り組んでいく。

○ 「環境負荷が小さい鉄道の利用促進」を図る

鉄道事業自らのCO2排出量の削減は元より、排出原単位の高い輸送手段から環境負荷が極めて小さい鉄道にシフトすることにより我が国全体の排出量の削減に貢献することから、鉄道の利用促進に向けた施策に精力的に取り組んでいく。

(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)

【2030 年度目標】

○ 「大手事業者全体の運転用電力に係る CO2 排出量を 2013 年度比で 46%削減」を目指す

電力使用量（CO2排出量）の大部分を占める列車運転に要する電力を対象として、削減効果が大きい車両の省エネルギー化を始めとした以下の施策に取り組んでいく。

- ・ 電力をより効率的に利用するVVVFインバータ制御・回生ブレーキの装備や車体の軽量化等による省エネルギー車両の導入
- ・ 非化石証書等の活用による再生可能エネルギーや回生電力を使用した列車運行
- ・ 加速時間の短縮による省エネ運転、需要の分散化等による列車運行ダイヤ・車両運用の適正化

(関連 URL)

日本民営鉄道協会 カーボンニュートラル行動計画について
<https://www.mintetsu.or.jp/eco/carbonneutral.html>

□ 業界として検討中

(検討状況)

業界として今後検討予定
(検討開始時期の目途)

今のところ、業界として検討予定はない
(理由)

(一社)日本民営鉄道協会のカーボンニュートラル行動計画フェーズⅡ

		計画の内容
1. 国内の事業活動における2030年の目標等	目標・行動計画	大手事業者全体の運転用電力に係る CO2 排出量を 2013 年度比で 46%削減
	設定の根拠	<p>○民鉄業界は、これまでも省エネ化・低炭素化に積極的に取り組んでおり、今後もより一層の推進を図るため、電力使用量(CO2 排出量)の大部分を占める列車運転に要する電力を対象とした CO2 排出量削減について目標を設定。</p> <p>○効果が大きい車両の省エネルギー化を始め、主に以下の施策に取り組む。</p> <p>① 電力をより効率的に利用する VVVF インバータ制御・回生ブレーキの装備や車体の軽量化等による省エネルギー車両の導入</p> <p>② 非化石証書等の活用による再生可能エネルギーや回生電力を使用した列車運行</p> <p>③ 加速時間の短縮による省エネ運転、需要の分散化等による列車運行ダイヤ・車両運用の適正化</p>
2. 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)		○環境負荷が小さな移動手段である、鉄道への利用転換促進
3. 国際貢献の推進		—
4. 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)		○列車運行を始めとする省エネルギー化や鉄道アセットを活用した再生可能エネルギー創出などに関する新たな技術開発や社会実装の検討
5. その他の取組・特記事項		<p>目標については、協会加盟会社のうち列車運転に係る電力使用量(CO2 排出量)の大部分を占める大手事業者 16 社の合計値を対象として管理する。なお、協会加盟会社全体(72 社)の効果を計る参考指標として、引き続き電力使用量と車両走行距離に基づいた運転用電力量使用原単位の実績も管理する。</p> <p>※大手事業者 16 社は、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、東京地下鉄、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道を指す</p>

(一社)日本民営鉄道協会における地球温暖化対策の取組み

2023年9月8日
(一社)日本民営鉄道協会

I. 日本民営鉄道協会の概要

(1) 主な事業

鉄道輸送の公共性にかんがみ、会員各社の鉄道輸送力の増強と安全輸送の確保を促進する施策等に協力し、鉄道事業及び軌道事業の健全な発展を図り、もって国民経済の発展に寄与する。

(2) 業界全体に占めるカバー率

全国鉄軌道事業者218社のうち72社が加盟。うち2030年度目標管理対象事業者は大手事業者16社であり、協会加盟会社のうち列車運転に係る電力使用量(CO2排出量)の大部分を占めている。

(3) データについて

【データの算出方法(積み上げまたは推計など)】

協会加盟会社のうち、大手事業者16社の実績・予測調査による積み上げ値を用いて、目標設定ならびに実績管理を行っている。

【生産活動量を表す指標の名称、それを採用する理由】

指標の名称：車両走行距離

・採用する理由

電力使用量(CO2排出量)は車両走行距離(列車運転)と相関するため、生産活動量を表す指標として採用している。

【業界間バウンダリーの調整状況】

■ バウンダリーの調整は行っていない

(理由)

協会において独自の目標設定を行っているため、業界間のバウンダリー調整は行っていない。

□ バウンダリーの調整を実施している

<バウンダリーの調整の実施状況>

【その他特記事項】

当協会では2020年度目標(フェーズⅠ)として設定した「運転用電力量使用原単位を2010年度比で5.7%削減」を達成している。また、これまでの2030年度目標「運転用電力量使用原単位を2010年度比で5.7%以上削減」(フェーズⅡ)について、2022年度に見直しを実施し、2050年ビジョン(基本方針等)を加えた新たなカーボンニュートラル行動計画を策定した。

これにより、2030年度目標指標および目標対象範囲を変更しているため、新たな目標に基づいた2022年度実績を報告するとともに、2013年度まで遡って電力消費量、CO2排出量等を修正した。

II. 国内の事業活動における排出削減

(1) 実績の総括表

【総括表】

	基準年度 (2013年度)	2021年度 実績	2022年度 見通し	2022年度 実績	2023年度 見通し	2030年度 目標
生産活動量 (単位:万km)	236,164.0	236,618.6		229,809.3		-
エネルギー 消費量 (単位:万kl)	112.1	101.2		99.3		-
電力消費量 (万kWh)	458,040.9	418,540.0		410,946.5		-
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	237.2 ※1	174.6 ※2	※3	151.2 ※4	※5	128.1 ※6
エネルギー 原単位 (単位:電力消費量 (万kWh)/生産活動量 (万km))	1.94	1.77		1.79		-
CO ₂ 原単位 (単位:〇〇)						

【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6
排出係数[kg-CO ₂ /kWh]	5.18	4.17		3.68		
基礎排出/調整後/固定/業界指定	業界指定	業界指定		業界指定		
年度	2013	2021		2022		2030
発電端/受電端	受電端	受電端		受電端		受電端

注1:業界指定の係数は、「各社係数により把握した電力からのCO₂排出量の合計(t-CO₂)」÷「購入電力の総量(千kWh)」=「業界指定の係数(t-CO₂/千kWh)」により算出している

注2:CO₂排出量のうち、一部事業者におけるJクレジット、非化石証書による効果を「※2」については0.2万t-CO₂を控除して表示している

(2) 2022年度における実績概要

【目標に対する実績】

<フェーズⅡ(2030年)目標>

目標指標	基準年度/BAU	目標水準	2030年度目標値
CO ₂ 排出量	2013年度	▲46%	128.1万t-CO ₂

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2021年度 実績	2022年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2021年度比	進捗率*
237.2万t-CO ₂	174.6万t-CO ₂	151.2万t-CO ₂	▲36.3%	▲13.4%	78.9%

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = \frac{(\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準})}{(\text{基準年度の実績水準} - \text{2030年度の目標水準})} \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率【BAU目標】} = \frac{(\text{当年度のBAU} - \text{当年度の実績水準})}{(\text{2030年度の目標水準})} \times 100(\%)$$

【調整後排出係数を用いたCO₂排出量実績(クレジット調整後)】

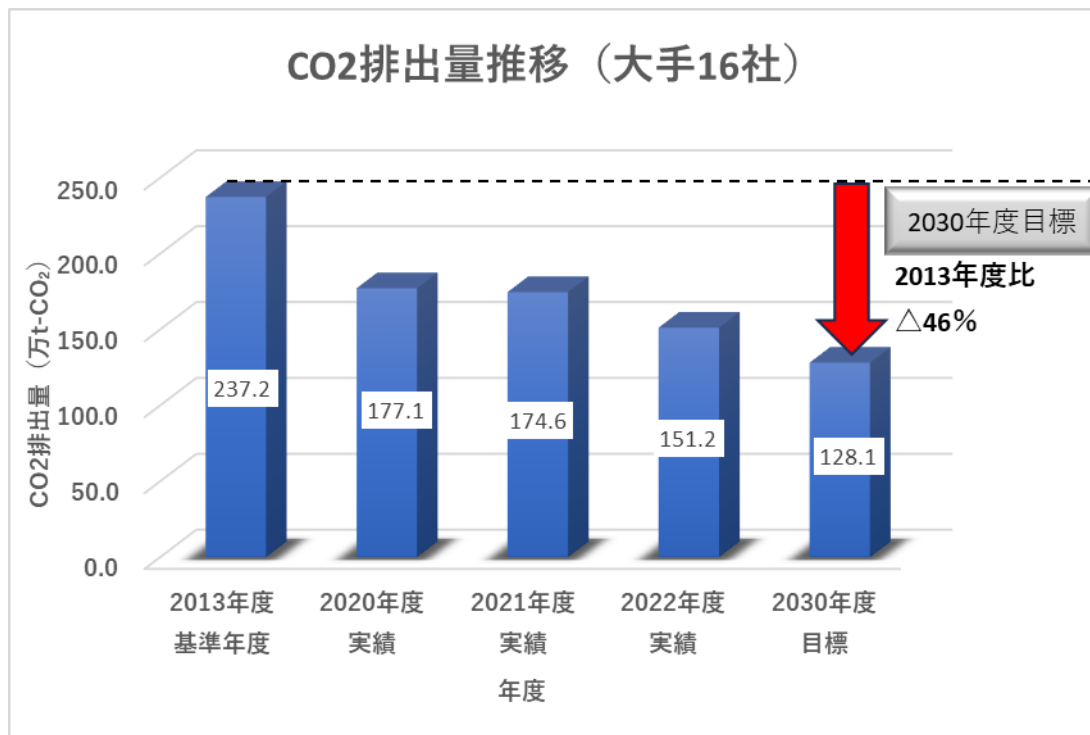
	2022年度実績	基準年度比	2021年度比
CO ₂ 排出量	179.2万t-CO ₂	▲31.0%	▲1.5%

(3) BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況

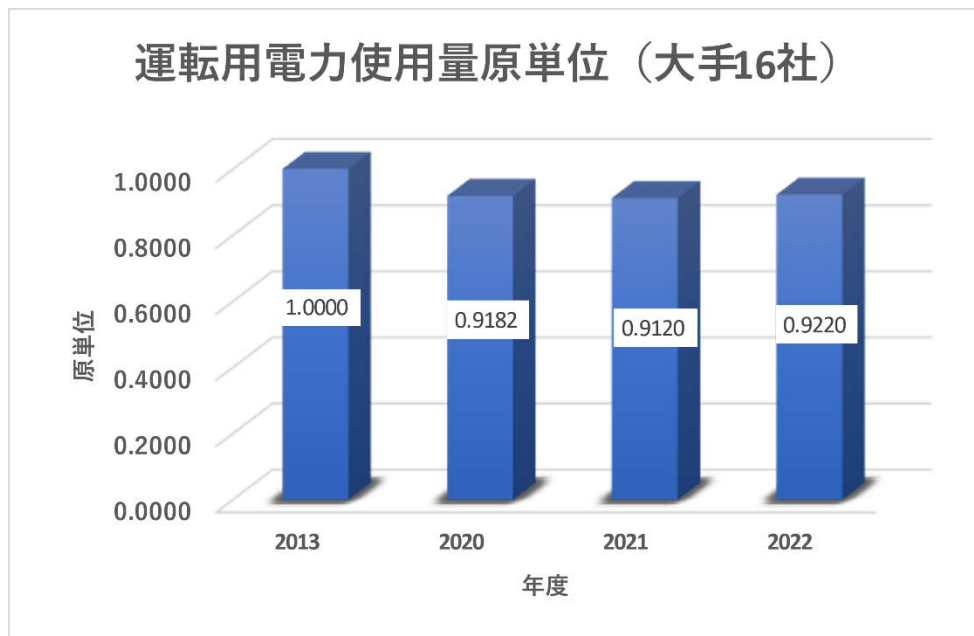
BAT・ベストプラクティス等	導入状況・普及率等	導入・普及に向けた課題
省エネ車両の導入等 (大手事業者16社)	2022年度 90.2% 2030年度 未定	
	2022年度 ○○% 2030年度 ○○%	
	2022年度 ○○% 2030年度 ○○%	

(4) 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 大手事業者16社の運転用電力に係るCO₂排出量推移

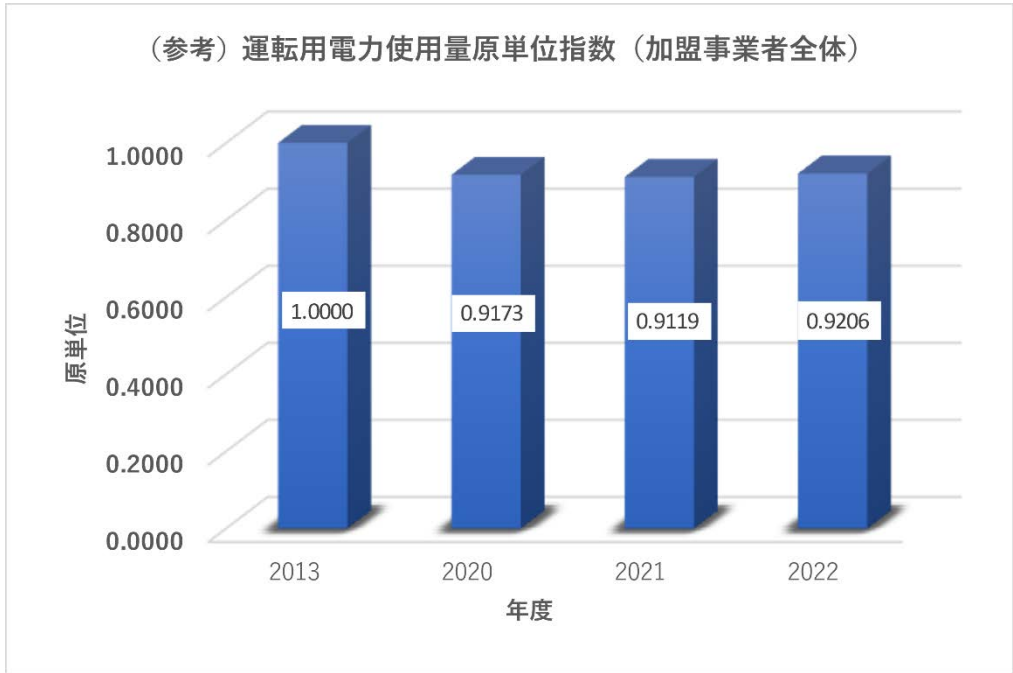


② 大手事業者16社の運転用電力量使用原単位推移



※原単位は「運転用電力量/車両走行距離」で計算し、2013年度（基準年度）指数を1として表示している。

③ 協会加盟会社全体（72社）の運転用電力量使用原単位推移（参考）



※原単位は「運転用電力量/車両走行距離」で計算し、2013年度（基準年度）指数を1として表示している。

【要因分析】

(CO₂排出量)

要因	1990年度 ➢ 2022年度	2005年度 ➢ 2022年度	2013年度 ➢ 2022年度	前年度 ➢ 2022年度
経済活動量の変化			▲2.7%	▲2.9%
CO ₂ 排出係数の変化			▲29.0%	▲11.8%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化			▲10.3%	▲1.8%
CO ₂ 排出量の変化			▲36.3%	▲13.4%

(%)

※上記の数値は、基礎排出係数で算定したCO₂排出量を元に算出しているため、本個別業種編における業界指定係数に基づいて算定したCO₂排出量の増減とは一致しない

(要因分析を行うにあたって採用した経済活動量を表す指標の説明)

- ・経済活動量を表すものとして採用した指標(単位): 車両走行距離 (千 k m)
- ・本指標が経済活動量を表すものとして適切と考える理由: 電力使用量 (CO₂ 排出量) は車両走行距離 (列車運転) と相関するため、生産活動量を表す指標として採用している。

(要因分析の説明)

2013年度と比較した、2021年度におけるCO₂排出量実績の減少要因としては、主に省エネ車両の導入が促進された事による運転用電力量や、電力排出係数が減少した事が挙げられる。

(5) 実施した対策、投資額と削減効果の考察

【総括表】

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)
2022 年度	下記のとおり			
2023 年度 以降				

【2022 年度の実績】

(取組の具体的事例)

大手事業者において車両の増備・更新時に際しては積極的に省エネ型車両の導入を推進しており、2022年度時点では7社が省エネ型車両割合100%により列車運用を行っている。また、電力消費量の少ない運転方法や輸送需要に応じた適切な列車運行を行うほか、不要な車内照明の減灯・照明装置のLED化の取り組み等も行われている。

なお、中小事業者においては、コスト面での問題等もあり新製車両を導入することは少ないものの、老朽車両の更新時には大手事業者から省エネ型車両を購入する事例が増加している。

(取組実績の考察)

大手事業者においては、2022年度は330両（初期の省エネ車両からより一層省エネ効果が向上した最新の省エネ車両への更新を含む）の省エネ車両の導入を行っており、2022年度における大手事業者の総投資額として約388億円を計上している。

この結果、大手事業者全体の省エネ型車両の保有割合は、2013年度の84.6%に対して2022年度では90.2%の保有割合となっている。

また、大手以外の事業者8社においても20両の省エネ型車両の導入を行い、協会加盟会社全体での省エネ車両の保有割合は、2013年度の79.8%に対して2022年度では85.5%の保有割合となっている。

【2023 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)

大手事業者においては、より環境性能の高い省エネ型車両の導入を継続的に進めるほか、非化石証書等の活用による再生可能エネルギーや回生電力を使用した列車運行の実施・加速時間の短縮による省エネ運転や需要の分散化等による列車運行ダイヤ・車両運用の適正化などを予定している。

(6) 2030年度の目標達成の蓋然性

【目標指標に関する進捗率の算出】

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = (\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{基準年度の実績水準} - \text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率【BAU目標】} = (\text{当年度のBAU} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

進捗率 = (計算式)

=

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = (\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{基準年度の実績水準} - \text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

$$78.9\% = (237.2 - 151.2) / (237.2 - 128.1) \times 100$$

【自己評価・分析】 (3段階で選択)

<自己評価とその説明>

目標達成が可能と判断している

(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)

(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)

■ 目標達成に向けて最大限努力している

(目標達成に向けた不確定要素)

鉄道事業の主たるエネルギーである電気事業者が供給する電力の脱炭素化を始めとして、再生可能エネルギー、省エネルギーに関する新たな技術開発や社会実装の検討が必要と考えている。

(今後予定している追加的取組の内容・時期)

- ・電力をより効率的に利用するVVVFインバータ制御・回生ブレーキの装備や車体の軽量化等による省エネルギー車両の導入
- ・非化石証書等の活用による再生可能エネルギーや回生電力を使用した列車運行の実施
- ・加速時間の短縮による省エネ運転や需要の分散化等による列車運行ダイヤ・車両運用の適正化

目標達成が困難

(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)

(7) 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	グリーン電力証書
プロジェクトの概要	カーボンフリートレインの運行
クレジットの活用実績	列車運転用電力のオフセット

創出クレジットの種別	
プロジェクトの概要	

(8) 非化石証書の活用実績

非化石証書の活用実績	一部事業者において、列車の運転用電力に係るCO2を実質ゼロとするため、非化石証書を使用している。
------------	--

(9) 本社等オフィスにおける取組

【本社等オフィスにおける排出削減目標】

業界として目標を策定している

削減目標:〇〇年〇月策定

【目標】

【対象としている事業領域】

■ 業界としての目標策定には至っていない

(理由)

特になし

【エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績】

本社オフィス等の CO₂排出実績(16社計)

	2013 年度	2021 年度	2022 年度
延べ床面積 (万㎡):	250	228	207
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)	19.9	10.7	9.9
床面積あたりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /m ²)	79.6	47.1	47.7
エネルギー消費量 (原油換算) (万 kl)	8.6	6.0	5.4
床面積あたりエネル ギー消費量 (l/m ²)	34.4	26.3	26.3

II.(2)に記載の CO₂排出量等の実績と重複

データ収集が困難

(課題及び今後の取組方針)

【2022 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

【物流における排出削減目標】

業界として目標を策定している

削減目標:〇〇年〇月策定 【目標】 【対象としている事業領域】

業界としての目標策定には至っていない
(理由)

【エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績】

	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
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)										

II.(1)に記載の CO₂排出量等の実績と重複

データ収集が困難
(課題及び今後の取組方針)

【2022 年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

III. 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

	低炭素、脱炭素の 製品・サービス等	削減実績 (推計) (2022年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1	下記(2)～(4)参照		
2			
3			

(当該製品等の特徴、従来品等との差異、及び削減見込み量の算定根拠や算定の対象としたバリューチェーン／サプライチェーンの領域)

(2) 2022年度の実績

(取組の具体的事例)

サイクルトレインの導入、複数の交通手段の予約・精算をスマートフォン等一括で行えるサービス「MaaS (Mobility as a Service)」の導入、鉄道との相互利用で駐車料金を割引くパーク&ライドサービスの提供、駐車場・駐輪場・レンタルサイクルの駅前への設置等により、環境負荷の少ない鉄道利用の促進を図っている。

また、旅客列車を用いた貨客混載の実証実験を進めることで、物流における脱炭素を推進している。

(取組実績の考察)

引き続き、上記の各種取り組み等を通じて、環境負荷が小さな輸送手段である鉄道への利用転換促進を図る。

(3) 家庭部門、国民運動への取組み

【家庭部門での取組】

特になし

【国民運動への取組】

○ 広報活動の展開

ホームページや車内広告における環境施策の紹介等、広報活動を協会加盟各社にて展開している。

○ 環境省「COOL CHOICE」と連携

省エネ・低炭素型の「製品」「サービス」「行動」など、温暖化対策に資するあらゆる「賢い選択」を促す国民運動「COOL CHOICE」と連携し、環境への負荷が少ない鉄道の利用を通じて、「移動のエコ」を呼びかけている。

(4) 森林吸収源の育成・保全に関する取組み

地元自治体と協力し、企業で保有している里山の整備・間伐等を行っているほか、沿線で行われている植林活動等に参加する等、里山保全・森林の創出に向けた取組みを行っている。また、駅施設の外壁や線路脇の法面等に植栽や植樹を行う緑化活動を進めており、環境保全に貢献するだけでなく、景観の美化にも努めている。

(5) 2023年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

今後も継続して、環境負荷の少ない鉄道利用の促進等、環境意識の向上へ向けた取組みを行っていく。

(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)

同上

IV. 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	削減実績 (推計) (2022年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1			
2			
3			

(削減貢献の概要、削減貢献量の算定根拠)

(2) 2022年度の実績

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(3) 2023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)

(4) エネルギー効率の国際比較

V. 2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術(*)の開発

*トランジション技術を含む

(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	導入時期	削減見込量
1	回生電力貯蔵装置	導入中	
2			
3			

(技術の概要・算定根拠)

(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	2022	2025	2030	2050
1	回生電力貯蔵装置	導入なし	導入促進	同左	同左
2					
3					

(3) 2022年度の実績

(取組の具体的事例)

2022年度において導入実績はない。

(取組実績の考察)

(4) 2023年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

協会加盟会社において、引き続き導入に向けた検討を進める。

(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)

同上

VI. その他

- (1) CO₂以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

VII. 国内の事業活動におけるフェーズⅡの削減目標

【削減目標】

＜フェーズⅡ(2030年)＞(2022年11月策定)

大手事業者全体の運転用電力に係るCO2排出量を2013年度比で46%削減

【目標の変更履歴】

＜フェーズⅡ(2030年)＞(2015年7月策定)

使用電力量を車両走行キロで除した電力量使用原単位(kwh/車km)とし、2010年度比で5.7%以上改善する

【その他】

(1) 目標策定の背景

○民鉄業界は、これまでも省エネ化・低炭素化に積極的に取り組んでおり、今後もより一層の推進を図るため、電力使用量(CO2排出量)の大部分を占める列車運転に要する電力を対象としたCO2排出量削減について目標を設定。

○効果が大きい車両の省エネルギー化を始め、主に以下の施策に取り組む。

- ① 電力をより効率的に利用するVVVFインバータ制御・回生ブレーキの装備や車体の軽量化等による省エネルギー車両の導入
- ② 非化石証書等の活用による再生可能エネルギーや回生電力を使用した列車運行
- ③ 加速時間の短縮による省エネ運転、需要の分散化等による列車運行ダイヤ・車両運用の適正化

(2) 前提条件

【対象とする事業領域】

【2030年の生産活動量の見通し及び設定根拠】

＜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】

目標については、協会加盟会社のうち列車運転に係る電力使用量(CO2排出量)の大部分を占める大手事業者16社の合計値を対象として管理する。なお、協会加盟会社全体(72社)の効果を計る参考指標として、引き続き電力使用量と車両走行距離に基づいた運転用電力量使用原単位の実績も管理する。

(3) 目標指標選択、目標水準設定の理由とその妥当性

【目標指標の選択理由】

民鉄業界は、これまでも省エネ化・低炭素化に積極的に取り組んでおり、今後もより一層の推進を図るため、電力使用量（CO2排出量）の大部分を占める列車運転に要する電力を対象としたCO2排出量削減について目標を設定。

【目標水準の設定の理由、2030年政府目標に貢献するに当たり自ら行いうる最大限の水準であることの説明】

<選択肢>

- 過去のトレンド等に関する定量評価(設備導入率の経年的推移等)
- 絶対量/原単位の推移等に関する見通しの説明
- 政策目標への準拠(例:省エネ法1%の水準、省エネベンチマークの水準)
- 国際的に最高水準であること
- BAUの設定方法の詳細説明
- その他

<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>

協会加盟会社72社のうち、電力使用量（CO2排出量）の大部分を占める列車運転に要する電力を対象としたCO2排出量削減について目標を設定しており、且つ列車運転に要する電力使用量（CO2排出量）の大部分を占める大手事業者16社を対象としている。CO2排出量削減のためには、省エネ車両の導入や回生電力の活用、車両運用適正化等による運転用電力使用の削減が最も効果的であるが、大手事業者16社では列車運転における省エネに資する設備投資等が計画的に実施されており、目標水準は各社の予測値を踏まえて設定している。

【BAUの定義】 ※BAU目標の場合

<BAUの算定方法>

<BAU水準の妥当性>

<BAUの算定に用いた資料等の出所>