

**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鉄道利用運送業界のビジョン**  
**(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】**

令和5年4月策定

(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。

## 鉄道利用運送業界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 | 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。   |
| 2. 主体間連携の強化<br>（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） |         | <p>荷主におけるモーダルシフト推進へ貢献するため、下記の鉄道輸送の利便性向上の取組みを実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型高規格コンテナの導入支援</li> <li>・鉄道コンテナ輸送のお試し輸送キャンペーン</li> <li>・荷物事故防止対策の推進</li> <li>・自然災害等の輸送障害時対応の強化</li> </ul>                    |
| 3. 国際貢献の推進<br>（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。  |
| 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<br>（含 トランジション技術）                           |         | 輸送サービスの向上に資する新たなコンテナの開発や輸送品質の向上に資する養生資材の開発。  |
| 5. その他の取組・特記事項   |         | <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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「鉄道コンテナお試し輸送キャンペーン」を実施する。</li> </ul> |

# 鉄道利用運送業における地球温暖化対策の取組み

2023年10月30日  
公益社団法人 全国通運連盟

## I. 鉄道利用運送業の概要

### (1) 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。

### (2) 業界全体に占めるカバー率

| 業界全体の規模 |            | 業界団体の規模      |            | 低炭素社会実行計画<br>参加規模 |                      |
|---------|------------|--------------|------------|-------------------|----------------------|
| 企業数     | 1,187社     | 団体加盟<br>企業数  | 282社       | 計画参加<br>企業数       | 200社<br>(70.9%)      |
| 市場規模    | 売上高3,000億円 | 団体企業<br>売上規模 | 売上高2,000億円 | 参加企業<br>売上規模      | 売上高2,000億円<br>(100%) |

### (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）】

アンケート調査及びヒアリング調査による積み上げと推計。

#### 【生産活動量を表す指標の名称、それを採用する理由】

輸送トン数 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】

バウンダリーの調整は行っていない

(理由)

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。

## 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<br>(2009年度) | 2021年度<br>実績 | 2022年度<br>見通し | 2022年度<br>実績 | 2023年度<br>見通し | 2030年度<br>目標 |
|--|------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| 生産活動量<br>(単位:万トン)                            | 4072             | 3698         |               | 3666         |               | 4200         |
| エネルギー<br>消費量<br>(単位:〇〇)                      |                  |              |               |              |               |              |
| 電力消費量<br>(億kWh)                              |                  |              |               |              |               |              |
| CO <sub>2</sub> 排出量<br>(万t-CO <sub>2</sub> ) | 13.3<br>※1       | 10.9<br>※2   | ※3            | 10.9<br>※4   | ※5            | 10.6<br>※6   |
| エネルギー<br>原単位<br>(単位:〇〇)                      |                  |              |               |              |               |              |
| CO <sub>2</sub> 原単位<br>(単位:〇〇)               |                  |              |               |              |               |              |

#### 【電力排出係数】

|                               | ※1 | ※2 | ※3 | ※4 | ※5 | ※6 |
|-------------------------------|----|----|----|----|----|----|
| 排出係数[kg-CO <sub>2</sub> /kWh] |    |    |    |    |    |    |
| 基礎排出/調整後/固定/業界指定              |    |    |    |    |    |    |
| 年度                            |    |    |    |    |    |    |
| 発電端/受電端                       |    |    |    |    |    |    |

(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  |
|--------|----------|-------|------------|
| CO2排出量 | 2009年度   | 20%削減 | 10.6万トンCO2 |

| 実績値                 |              |              | 進捗状況             |         |       |
|---------------------|--------------|--------------|------------------|---------|-------|
| 基準年度実績<br>(BAU目標水準) | 2021年度<br>実績 | 2022年度<br>実績 | 基準年度比<br>/BAU目標比 | 2021年度比 | 進捗率*  |
| 13.3                | 10.94        | 10.88        | ▲18.2%           | ▲0.6%   | 89.6% |

\* 進捗率の計算式は以下のとおり。

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

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

【調整後排出係数を用いたCO<sub>2</sub>排出量実績】

|                     | 2022年度実績           | 基準年度比 | 2021年度比 |
|---------------------|--------------------|-------|---------|
| CO <sub>2</sub> 排出量 | 万t-CO <sub>2</sub> | ▲〇〇%  | ▲〇〇%    |

(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 |
|----------------|--------------------------|-------------|
|                | 2021年度 〇〇%<br>2030年度 〇〇% |             |
|                | 2021年度 〇〇%<br>2030年度 〇〇% |             |
|                | 2021年度 〇〇%<br>2030年度 〇〇% |             |

(4) 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

【要因分析】

(CO<sub>2</sub>排出量)

| 要因                      | 1998年度<br>➤<br>2022年度 | 2005年度<br>➤<br>2022年度 | 2013年度<br>➤<br>2022年度 | 前年度<br>➤<br>2022年度 |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------|
| 経済活動量の変化                | ▲13.0                 | ▲22.7%                | ▲16.0%                | ▲0.9%              |
| CO <sub>2</sub> 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    | ▲21.2%                | ▲3.7%                 | ▲136%                 | 0.3%               |
| CO <sub>2</sub> 排出量の変化  | ▲33.7%                | ▲25.9%                | ▲17.3%                | ▲0.6%              |

(%)or(万 t-CO<sub>2</sub>)

(要因分析の説明)

## (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<br>エネルギー削減量<br>CO <sub>2</sub> 削減量 | 設備等の使用期間<br>(見込み) |
|---------------|-------------------|--------|---|-------------------|
| 2022 年度       | 31ft コンテナ等の<br>導入 | 1.3 億円 |   | 7 年               |
|               |                   |        |   |                   |
|               |                   |        |   |                   |
| 2023 年度<br>以降 | 31ft コンテナ等の<br>導入 | 2 億円/年 |   | 7 年               |
|               |                   |        |   |                   |
|               |                   |        |   |                   |

### 【2022 年度の実績】

#### (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コンテナ等17個
- ・ 推定投資額・・・1.3億円

#### (取組実績の考察)

- ・ 効果・・・車両の大型化と集配効率の向上につながっている。

### 【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)

2023年度においては、お試輸送キャンペーン及びグリーン物流推進事業支援を継続実施する。

2024年度以降は、国の物流革新に向けた緊急政策パッケージに呼応して31ftコンテナの導入支援を進める。

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ため、集配車両からのCO<sub>2</sub>排出量は増加することが考えられる。

## (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。

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

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

進捗率 = 89.6%

### 【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

#### （目標達成に向けた不確定要素）

モーダルシフトの進展により鉄道貨物輸送量が劇的に増加した場合には達成できない可能性がある。



(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】

- 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

【個社の取組】

- 各社ともクレジットの取得・活用をしていない

【具体的な取組事例】 なし

|            |  |
|------------|--|
| 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 |  |

|            |  |
|------------|--|
| 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 | なし |
|------------|----|

(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】

業界としての目標策定には至っていない

データ収集が困難

(理由)

鉄道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。

(10) 物流における取組

【物流における排出削減目標】

業界としての目標策定には至っていない  
(理由)

当業界に該当しない。

### 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<br>(推計)<br>(2022年度) | 削減見込量<br>(ポテンシャル)<br>(2030年度) |
|---|------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1 | 鉄道へのモーダルシフト      |                          | 107万 tCO2                     |
| 2 |                  |                          |                               |
| 3 |                  |                          |                               |

交通政策基本計画における鉄道へのモーダルシフト量による。

JR貨物と連携して、鉄道へのモーダルシフトを推進することにより、我が国全体のCO2削減に貢献していく。

#### (2) 2022年度の取組実績

##### (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削減につながるので、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、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。

#### (3) 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ル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】

「国際物流総合展（愛知県）」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CO2削減を呼び掛けた。

#### (4) 森林吸収源の育成・保全に関する取組み

特になし

(5) 2023年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

- ・2023年度においては、お試輸送キャンペーン及びグリーン物流推進事業支援を継続実施する。
- 2024年度以降は、国の物流革新に向けた緊急政策パッケージに呼応して31ftコンテナの導入支援を進める。

(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)

未定

#### **IV. 国際貢献の推進**

特になし

## 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 | 新たなコンテナの開発 | 随時   |       |
| 2 | 養生資材の開発    | 随時   |       |
| 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なし

(3) 2022年度の実績

(取組の具体的事例)

・実績はなし。

(4) 2023年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

・物流Maasの検討・開発。

(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)

・脱炭素型トラックの開発動向にあわせて、トラックの代替促進策を実施する。

## VI. その他

(1) CO<sub>2</sub>以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

- ・特になし。



## 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）＞（2014年12月策定）

2030年度までに集配車両からのCO<sub>2</sub>排出量を2.69万t-CO<sub>2</sub>削減する（2009年度比約20%）

### 【目標の変更履歴】

＜フェーズⅡ（2030年）＞

### 【その他】

#### （1） 目標策定の背景

ポスト京都時代において我が国がより主体的な形でCO<sub>2</sub>削減に取り組まなければならないことを踏まえた。

#### （2） 前提条件

##### 【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配事業

##### 【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＞

2030年度における輸送量を4200万トンとし、2030年度までに2.69万t-CO<sub>2</sub>の排出削減を想定。

##### 【その他特記事項】