

地球環境

地球環境保護に関するJR西日本グループの考え方

JR西日本グループは、めざす未来である「人々が出会い、笑顔が生まれる、安全で豊かな社会」の実現に向けた取り組みを通じて、持続的発展が可能な社会の実現のためのSDGs達成に寄与すべく「将来世代を含め、誰もが生き生きと活躍し続けられる西日本エリアの実現」を目指しています。

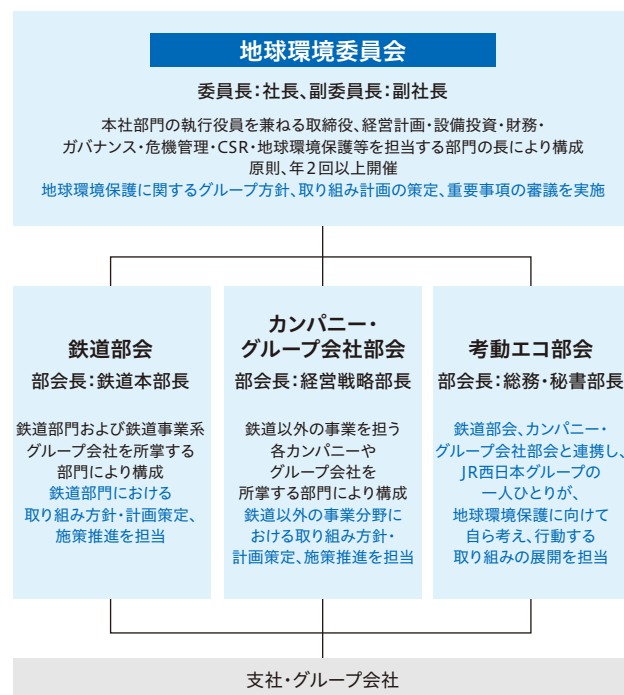
なかでも地球温暖化防止・気候変動対策の分野では、脱炭素社会への移行の動きが急激に速まっています。私たちは、環境にやさしい鉄道の強みを磨くことで、脱炭素社会に向けた社会の変化を機会として最大限に活かしつつ、グループの事業活動を通じて、地球環境の保護と持続可能な社会づくりに貢献していきます。



推進責任者
取締役兼常務執行役員
経営戦略本部長 坪根 英慈

地球環境保護の取り組みの推進体制

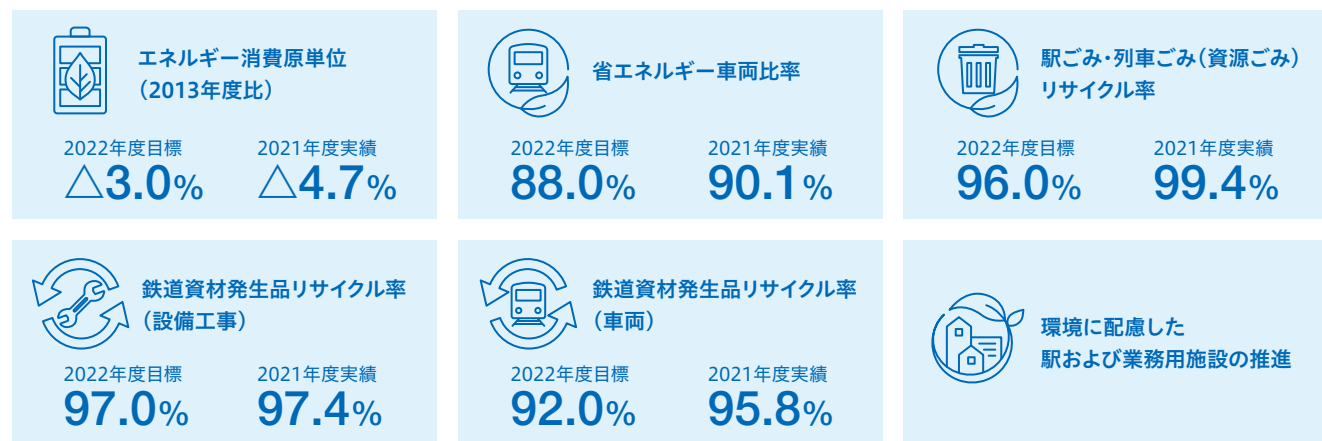
私たちは地球環境保護を重要な経営課題と認識し、地球環境保護に関するグループの基本方針、中長期の取り組み計画および目標設定といった重要事項を審議し、取り組みを推進する体制として、代表取締役社長を委員長とし、本社部門を所管する業務執行取締役や主な部門長で構成する「地球環境委員会」を設置しています。地球環境委員会の審議事項のうち、重要なものはサステナビリティ委員会やグループ経営会議、取締役会にも付議・報告し、経営マネジメントにおいて共有を図っています。



中期環境目標の進捗

「JR西日本グループ中期経営計画2022」の計画期間にあわせ、2022年度を目標年度とする中期環境目標を設定し、取り組みを推進しています。

実績については、2021年度時点で、そのすべての項目において目標を達成する水準で推移しています。



地球環境の取り組みに関する情報は以下のページをご参照ください

➡ 地球環境への取り組み
https://www.westjr.co.jp/company/action/env/

特に関係するゴール



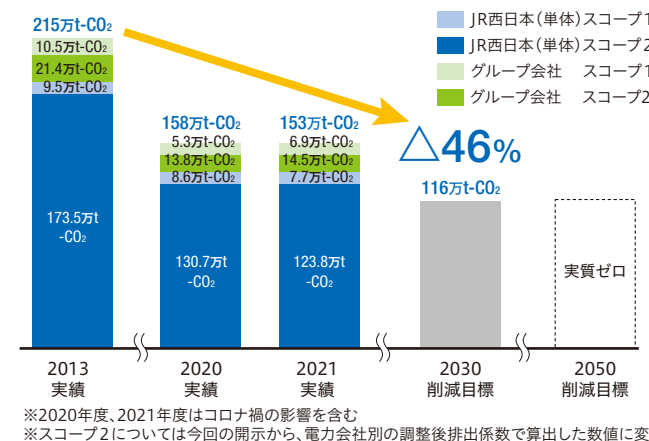
環境長期目標「JR西日本グループゼロカーボン2050」

■ ゼロカーボンに向けた目標の策定

グループの事業活動を通じて多くのCO₂を排出しているという事実認識に加え、風水害などの自然災害の激甚化といった地球温暖化による気候変動への対応は当社グループの事業継続にとって重要な経営課題です。気候変動対策は、グループとして一層能動的に取り組

むべきものであるとの認識のもと、環境長期目標「JR西日本グループゼロカーボン2050」を策定しました。その目標数値として、JR西日本グループ全体のCO₂排出量を2030年度に46%削減(対2013年度比)、2050年に実質ゼロとすることを掲げています。

■ CO₂排出量の推移と目標(スコープ1+2、グループ)



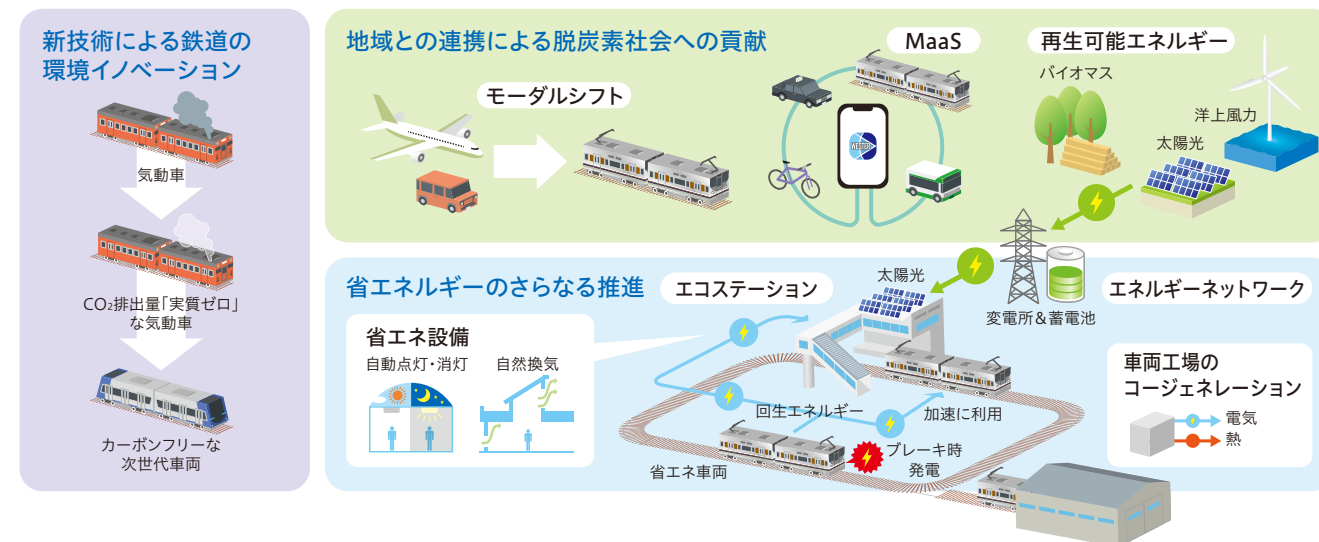
■ スコープ3でのCO₂排出量

	2020年度	2021年度
単体	171万t-CO ₂	158万t-CO ₂
グループ会社*	217万t-CO ₂	227万t-CO ₂
合計	388万t-CO ₂	385万t-CO ₂

スコープ1: 自動車運転用の軽油や業務で使用した灯油・重油などの燃料により、当社グループが直接的に排出したCO₂の合計(漏洩フロン類のCO₂換算量を含む)
スコープ2: 電力会社などから購入した電力や熱の使用に伴い、当社グループが間接的に排出したCO₂の合計

スコープ3: 当社グループの事業活動に関連する他社から排出されたCO₂の合計(スコープ1、スコープ2以外の間接排出)
※グループ会社の算定対象範囲は、全ての連結子会社に加え、主なグループ会社5社(尼崎ホテル開発株式会社、広成建設株式会社、大阪エネルギーサービス株式会社、ボシブル医学株式会社、株式会社JR西日本あいウィル)

JR西日本グループゼロカーボン2050



■ 次世代バイオディーゼル燃料の実装に向けて

JR西日本では自動車などの軽油燃料について、既存の軽油と性質が同等で、100%置き換えが可能と期待される次世代バイオディーゼル燃料に置き換えることでCO₂排出量「実質ゼロ」とする検討を進めており、国土交通省の「鉄道技術開発・普及促進制度 令和4年度新規技術開発課題」の業務として、自動車などへの次世代バイオディーゼル燃料導入に向けた実証実験を、当社エリアを中心に実施します。実証実験は、2022年度中から開始し、まずエンジン単体での試験や次世代バイオディーゼル燃料を100%用いた試運転列車による試

験(通常期、夏期、冬期で各1ヶ月程度走行させ、気温による影響を確認)を経て、2024年度までの間に複数の営業列車による長期走行試験(1車両あたり1日200km程度)を実施し、営業列車に使用できる安全性と安定性を確認します。実証実験を踏まえて、2025年度以降の次世代バイオディーゼル燃料の本格実装を目指します。



地球環境

気候変動に関するリスクと機会・シナリオ分析(TCFD提言に基づく情報開示の取り組み)

■ 基本的な考え方

JR西日本グループの基幹事業である鉄道は他の輸送機関と比べ、環境にやさしいという特性を活かし、より多くのお客様にご利用いただくことを通じて社会全体としてCO₂排出削減に貢献してきました。また、自然災害の激甚化といった地球温暖化に伴う気候変動は年々影響を増しており、社会全体で気候変動への対応の重要性が急速に高まっています。

当社グループも事業全体として、多くのCO₂を排出しているという事実認識を踏まえ、気候変動への対応を将来にわたっての事業継続

■ ガバナンス

JR西日本グループは、持続可能な社会の実現に貢献し、長期にわたり持続的に発展していくため、地球環境保全の取り組みを推進しています。その推進体制として、代表取締役社長を委員長とし、本社部門を所管する業務執行取締役や主な部門長で構成する「地球環境委員会」を設置し、原則年2回以上、地球環境保護のグループとしての基本方針や環境に係る中長期の計画および目標設定についての審議のほか、計画や目標に向けた具体的な取り組みの進捗状況の監視をしています。

■ 戦略

IPCC(気候変動に関する政府間パネル)が示すシナリオに照らした気候変動の影響や社会経済シナリオに基づき、気候変動における鉄道事業へのリスクと機会を分析しました。

我が国の電源構成の見直しに伴う再生可能エネルギー発電促進賦課金(再エネ賦課金)の金額上昇や炭素税導入による税負担の増加、また台風・洪水の発生頻度増加による被害の増加といったリスクを認識しています。一方、鉄道の環境優位性が評価され、MaaS普及などによる利便性向上も通じてご利用増加の機会を得ることも分かりました。

具体的な分析内容は次のとおりです。〈分析は2℃シナリオ(RCP*2.6)、4℃シナリオ(RCP8.5)について行いました。なお、以下

■ リスク管理

JR西日本グループでは、気候変動によるリスクと機会ならびにその対処について、経営環境の変化や公的機関による各種将来予測の公表、更新といった情報をもとに分析内容の更新を行います。そして、分析内容や、環境長期目標の達成に向けた取り組みの進捗状況を定期的に地球環境委員会が審議・監視しています。

また、地球環境委員会に付議された内容が必要に応じて、サステナビリティ委員会やグループ経営会議、取締役会にも付議・報告し、

■ 指標と目標

JR西日本グループは、環境長期目標「JR西日本グループゼロカーボン2050」を策定し、その目標として、グループ全体のCO₂排出量を2050年に「実質ゼロ」、その達成に向けた中間目標として、2030年度に対2013年度比で46%削減することを掲げています。

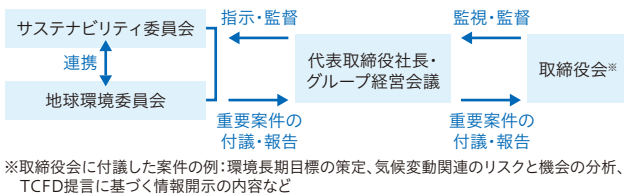
なお、この目標はパリ協定において目指す、産業革命期からの気温上

のための重要な経営課題であると認識し、気候変動から生じる、さまざまなリスクと機会の把握に努めています。

また、JR西日本グループは「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」の提言に賛同しており、気候変動のリスクと機会ならびにその分析について、適切な情報開示を進めています。

なお、気候変動に関するリスクと機会ならびにその分析については、当社グループの基幹事業であり、気候変動の影響をとりわけ強く受けると想定する鉄道事業を対象としています。

なお、地球環境委員会の審議事項は、必要に応じてサステナビリティ委員会やグループ経営会議、取締役会に付議・報告しています。



の定性的な分析内容は社会が気候変動に積極的な対応を実施する2℃シナリオ(RCP2.6)に基づいています。〉

また、気候変動を含むさまざまな経営環境の変化に対する技術による解決策の方向性は「JR西日本技術ビジョン」にも示しています。(参照URL: <https://www.westjr.co.jp/company/action/technology/vision/pdf/vision2018.pdf>)

今後、JR西日本グループは、認識したリスクと機会に対して適切な対処を講じることで、社会インフラを担う企業グループとして長期持続的な企業価値向上を図りつつ、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

※RCP(Representative Concentration Pathways)…代表濃度経路シナリオ

経営マネジメントにおいて、気候変動に関するリスクなどを重要な経営課題として共有し、管理しています。

なお、リスクと機会の分析について、各種将来予測情報の充実度なども考慮し、現在は2℃シナリオ(RCP2.6)および4℃シナリオ(RCP8.5)に基づき実施していますが、今後の社会経済分析などの進捗、将来予測情報のさらなる充実を踏まえ、1.5℃シナリオ(RCP1.9)への対応を含めて分析内容のブラッシュアップを行っていきます。

昇1.5℃未満や同2℃未満の目標達成ならびに我が国が掲げるCO₂排出削減目標の達成にもつながる水準の目標であると認識しています。

JR西日本グループは、CO₂排出削減の取り組みを推進し、環境長期目標「JR西日本グループゼロカーボン2050」の達成に向けた取り組みを通じて、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

リスクと機会の定性的な分析内容

■ 認識するリスク

種類	当社にとってのリスク	影響	対処
脱炭素社会への移行に伴うリスク(移行リスク)	政策と法		
	炭素税導入など税制改正による税負担の増加	大	●省エネ車両・省エネ設備・省エネ運転の推進 ●燃料の代替・転換、電力の再エネ化 ●インターナルカーボンプライシングを活用した低炭素設備・施策への移行促進
	再エネ賦課金の大幅上昇	大	
	排出規制によるグリーン投資額の増加	大	●グリーンボンド発行によるグリーン投資拡大への対応
	次世代技術対応の開発費用の増加		●オープンイノベーションや他社との共同開発による開発費用の抑制 ●国などの補助制度の活用
	環境価値判断誤りによる投資失敗		●インターナルカーボンプライシングを活用した環境価値を考慮した投資活動
	テクノロジー		
	化石燃料の調達コストの上昇		●燃料の代替・転換 ●環境面でも地域に適した持続可能な交通モードの検討
	市場		
	サプライヤーの環境コストの価格転嫁による資材価格上昇	大	●設備更新や設備自体の見直しなどによる資材購入費用の抑制
評判	社会の電化・再エネ拡大に伴う需給バランスの乱れによる電力ひっ迫の増加		●電力使用量を削減するための省エネ車両・省エネ設備・省エネ運転の推進 ●電力需給ひっ迫警報の発令に備えた社内体制および対応方法の整備
	エシカル消費志向の社会への浸透		●鉄道の特性が発揮できる都市圏および都市間輸送における、MaaSを活用したグリーンでスマートな交通の実現
	自動車の電動化による鉄道の環境優位性の低下	大	●鉄道の特性が発揮できないと考えられる線区における、環境の面でも地域に適した持続可能な交通体系について、地域とともに検討
	ESG評価の低下による資金調達への悪影響	大	●環境長期目標「JR西日本グループ ゼロカーボン2050」の取り組み状況やTCFD分析状況の情報開示 ●当社寄附による「京都大学災害リスクマネジメント工学(JR西日本)講座」での社会基盤設備に関する研究および市民防災講座の定期的開催
	取り組み遅れや情報開示不足によるステークホルダーからの批判の増加	大	
	列車運転休止の増加によるお客様の信頼低下		●計画運休をはじめとする当社の安全の取り組みの情報発信 ●列車運転休止時のお客様への適時適切な情報提供
気候変動の物理的影響に関連するリスク(物理的リスク)	異常気象		
	急性リスク		
	台風・洪水の発生頻度増加による鉄道施設の被害の増加	大	お客様の被害低減、鉄道施設の被害低減の観点から以下の取り組みを推進 【鉄道施設の浸水対策】 ●重要施設(総合車両所・車両留置施設・信号機器室・指令所)を対象にハード・ソフト両面で浸水防止や車両避難対策を実施 【気象災害対応システムなどの導入】 ●激甚化する気象災害に備えてヒューマンエラーのリスク低減のため、気象災害対応システムを近畿圏の主要線区へ導入 ●局地的な大雨に対する安全性向上のため、レーダー雨量監視システムを在来線全線区へ順次導入 【鉄道沿線の斜面防災対策】 ●安全性向上と運転規制時間の短縮のため、斜面の補強・排水設備の整備などを京阪神地区に集中的に実施 ●「斜面防災カルテ」作成やセンシング技術活用による斜面の変状把握と検査精度向上 【線路設備の強化】 ●老朽化した木まクラギ区間のコンクリートまクラギ化による列車走行安全性・耐久性の向上 【計画運休の実施】 ●大型台風などの接近・上陸に対して必要に応じた車両避難を含め、計画運休を実施 ●計画運休・運転再開時における適切な情報提供 【異常時対応訓練の実施】
	鉄道施設被害による列車運転休止の増加	大	
	電力会社の停電による列車影響の増加	大	●列車運行の重要拠点である指令所などにおいてはBCPの観点から、電力会社の停電時に機能を維持できるよう非常用発電機を整備 ●電力需給ひっ迫警報の発令に備えた社内体制および対応方法の整備 ●東海道・山陽新幹線へのN700Sの投入(搭載する/バッテリー自走システムによる長時間停電時のお客様救済が可能)
	サプライヤーの物流寸断による資材不足		●列車運行に大きく影響する重要物品においてはBCPの観点から、サプライチェーンの「複線化」や一定量の在庫を確保
	慢性リスク		
	損害保険料の増加		●鉄道施設の被害低減の取り組み(前述)の推進
	気温上昇による空調コストの増加		●建物の屋上・壁面緑化や高断熱資材の採用 ●地域冷暖房の導入による空調効率の向上
	積雪減少に伴う野生動物の行動範囲拡大による獣害の増加		●獣害対策の拡大(鹿侵入防止柵整備、忌避音装置の開発、車両排障器の強化など)
労働環境	気温上昇による労働災害(熱中症)の増加		労働災害防止、労働環境改善の観点から以下の取り組みを推進 【熱中症対策】 ●空調服など対策備品の整備、WBGT値の活用、作業の朝夕時間帯の活用 ●車両の乗務員室の空調整備 【鉄道システムの再構築】 ●地上検査の車上化・センサーネットワーク化、MMS技術を活用した測量、工事の機械化・自動化などによる沿線作業の省力化 ●車両への機能集約など地上設備のシンプル化による沿線作業の省力化
	熱中症の対策コストの増加		

地球環境

認識する機会

種類	当社にとっての機会	影響	機会をとらえた取り組み
資源効率	車両・設備を省エネルギー設備に更新することによるCO ₂ やエネルギー消費の削減	大	●省エネルギー設備の普及や新たに創設される補助制度の活用による高効率機器の導入促進 (再生電力を有効活用する装置など)
	税制優遇などの政府の支援施策を有効に活用した設備更新の実施		
エネルギー	CO ₂ 排出量「実質ゼロ」燃料・燃料電池・蓄電池の技術的進展と価格低減による普及	大	●新エネルギーの検討(次世代バイオディーゼル燃料、カーボンフリーな次世代車両、燃料電池コージェネレーションシステムなど)
製品とサービス	鉄道の特性が発揮できる線区において、鉄道の環境優位性が評価され、政策的な公共交通の利用促進や鉄道利用の意識の高まりによるご利用の増加(モーダルシフト)	大	●鉄道の環境優位性の訴求強化を通じたご利用促進 ●鉄道と連携した二次交通サービスの拡充 (パーク＆ライド、電動自転車シェアサービスなど) ●デジタルを活用したサービスの拡充(時差通勤ポイントサービス「ICOCAでジサボ」) ●MaaSの拡充(関西MaaS、MaaSアプリ「WESTER」など)
	MaaS普及にともなう公共交通機関の利便性向上によるご利用の増加	大	●地域公共交通の利便性向上のためのデマンド交通などによる地域との連携 ●自動運転と隊列走行技術を用いたBRT開発プロジェクトの推進
	環境面でも地域に適した持続可能な交通モードの普及	大	●再生可能エネルギー事業への参画の検討
市場	再生可能エネルギーの拡大による電力調達コストの低下	大	●VPP(バーチャルパワープラント)事業への参画の検討
	当社設備を活用した電力需給調整市場での収益確保		●鉄道施設の被害低減の取り組み(前述)の推進と情報開示
エネルギー	気象災害に対するBCP対策の奏功により列車運転休止が減少し、信頼性を確保	大	●「Club J-WESTの森」による森林保全活動の継続的取り組み ●鉄道林の有効活用の検討
	鉄道林整備がCO ₂ 削減だけでなく防災に効果を発揮		

リスクなどの定量的な影響想定

定性的な分析により抽出したリスクなどにおいて、影響が大きいと見込まれ、分析に用いたシナリオに対応する客観的な将来予測データが入手できる項目について、定量的な影響想定を行いました。加えて、社会経済シナリオに基づく人口やGDPの推計データをもとに運輸収入の推移試算を行いました。

なお、想定は2030年または2050年の社会とし、移行リスクについては気候変動に対し、社会的に積極的な対応が行われる2℃シナリオ(RCP2.6)により、また物理的リスクおよび運輸収入への影響

については、2℃シナリオ(RCP2.6)および4℃シナリオ(RCP8.5)により算出しました。(影響想定などの試算結果は以下の図表のとおりです。)

とりわけ物理的リスクおよび運輸収入への影響については、2℃シナリオと比較し、4℃シナリオにおける影響が大きいことが分かりました。これらを踏まえ、リスクへの対処を講じるとともに、気候変動の抑制につながる脱炭素社会の実現に向けた取り組みを推進していきます。

移行リスクと物理的リスクの影響想定的前提条件

種類	項目	試算に用いた予測データの出处	2030年の影響想定	
			4℃シナリオ(RCP8.5)	2℃シナリオ(RCP2.6)
移行リスク	炭素税賦課による税負担の増加	IEA「World Energy Outlook 2021」	－	\$100/t-CO ₂ (2030年・先進国) 為替レート:\$1=110円で換算
	再エネ拡大による電力価格高騰	自然エネルギー財団 「2030年における電力需給バランスとコストの検証」	－	現状の水準と比べ 約24%高騰
	サプライヤーの環境コスト転嫁による資材価格の高騰	藤川清史 著 「炭素税の地域別・所得階層別負担について」ほか	－	現状の水準と比べ 約2%高騰
物理的リスク	項目	試算に用いた予測データの出处	2050年の影響想定	
			4℃シナリオ(RCP8.5)	2℃シナリオ(RCP2.6)
	自然災害増加による設備被害額の増加	国土交通省気候変動を踏まえた治水計画に係る技術検討会 「気候変動を踏まえた治水計画のあり方提言」 (令和3年4月改訂)	現状の水準と比べ 発生頻度 約4倍	現状の水準と比べ 発生頻度 約2倍

移行リスクと物理的リスクの定量的な影響想定(財務インパクト)

種類	項目	2030年の影響想定	
		4℃シナリオ(RCP8.5)	2℃シナリオ(RCP2.6)
移行リスク	炭素税賦課による税負担の増加	－	120億円／年
	再エネ拡大による電力価格高騰	－	100億円／年
	サプライヤーの環境コスト転嫁による資材価格の高騰	－	20億円／年
物理的リスク	項目	2050年の影響想定	
		4℃シナリオ(RCP8.5)	2℃シナリオ(RCP2.6)
	自然災害増加による設備被害額の増加	100億円／年	30億円／年
	自然災害による運休増加による収入減	45億円／年	15億円／年

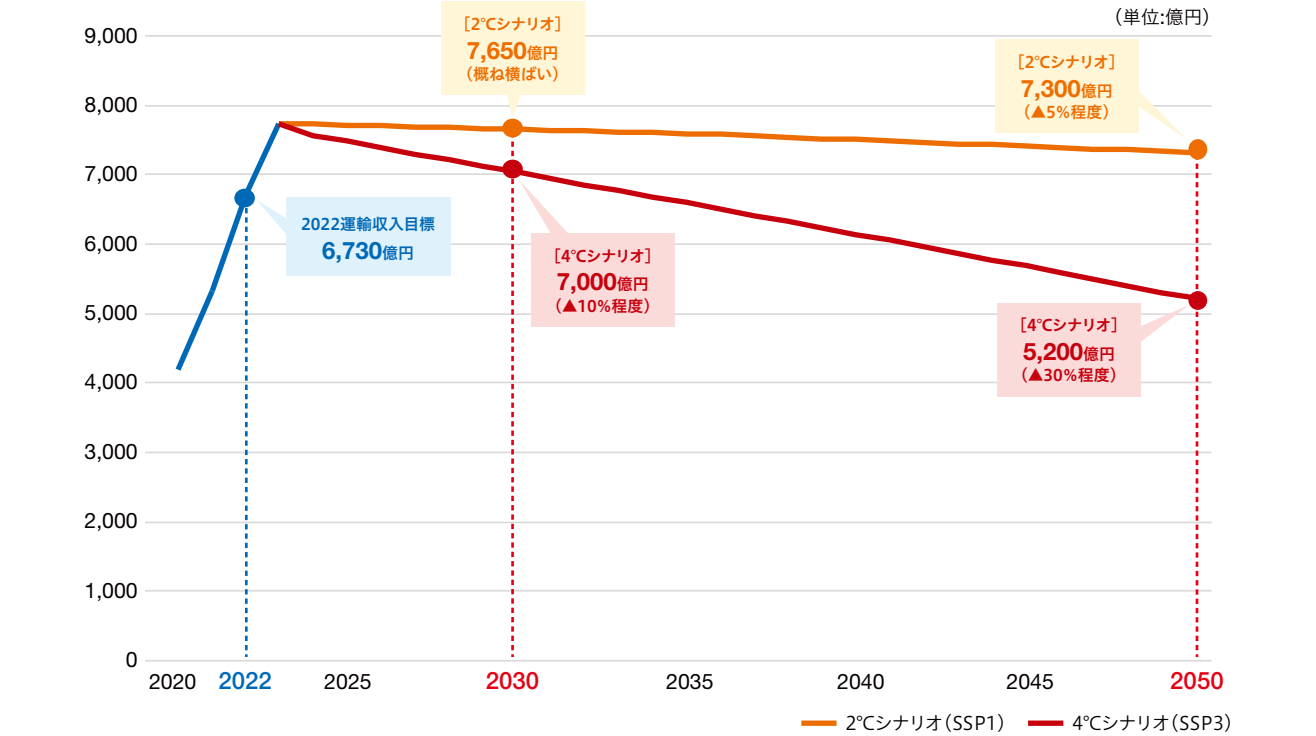
運輸収入の推移試算

気候変動研究において、分野横断的に用いられるシナリオである社会経済シナリオの人口・GDPのデータをもとに、2050年までの運輸収入の推移を試算しました。

人口推移データは国立環境研究所「日本版SSP市区町村別人口推計」、GDPデータはIIASA(国際応用システム分析研究所)“Global dataset of gridded population and GDP scenarios”を使用し、当社営業エリアにおける人口動態の変化や国内のGDPの

変化の予測に基づき、「JR西日本グループ中期経営計画(見直し)」後の2023年度以降の推移を試算しています。(ここでは2℃シナリオ＝SSP1、4℃シナリオ＝SSP3としてデータを参照しています。)

なお、本試算における将来予測としては人口動態やGDPの推計のみを用いており、今後実施する営業施策をはじめとする収入に影響を及ぼす個別の要素は考慮していません。



※2022年度以降のピーク値はコロナ前の9割程度までご利用が回復した場合の仮定値、カッコ内はその仮定値に対する減少度合いを示している

地球環境

サプライチェーンとともに脱炭素を目指す取り組み

JR西日本グループでは、脱炭素に関するさまざまな取り組みを通じて、サプライチェーン全体としてのCO₂排出量削減に貢献していきます。

■ゼロカーボンMICE(株式会社ジェイアール西日本ホテル開発)

株式会社ジェイアール西日本ホテル開発は、「ホテルグランヴィア京都」をはじめ、JR西日本ホテルズの宴会場を有する7ホテルにて、会場内で使用する電力を再生可能エネルギーに置き換え、二酸化炭素(CO₂)の排出が実質ゼロになる「CO₂ゼロMICE®※」オプションを提供しています。

会場を利用するイベント主催企業などには、このオプションを購入することで、再生可能エネルギー普及に貢献したことを証明する「グリーン電力証書」(一般社団法人日本品質保証機構が認証する制度)が発行されます。これにより、イベント主催企業などは、地球環境保

護の取り組みによる企業評価の向上や社会貢献活動として活用することができます。

同社では、「JR西日本ホテルズのSDGs(持続可能な開発目標)※」を掲げ、本誌記載の他にもさまざまな取り組みを実践しており、「街とともに生きるホテルとして、未来のために、今、私たちができること」をスローガンに、すべての人と環境にやさしいホテルづくりを、さらに進化させていきます。

※このオプションは株式会社JTBコミュニケーションデザインが提供する「CO₂ゼロMICE®」を利用するものです

※JR西日本ホテルズのSDGs(持続可能な開発目標)の詳細
<https://www.hotels.westjr.co.jp/sdgs/>

再生可能エネルギー100%ビル (JR西日本プロパティーズ株式会社)

JR西日本プロパティーズ株式会社九州支社は、事業に必要な電力を100%五島産の再生可能エネルギーで賄うことを目指す「五島版RE100」に参画し、2025年度までに支社所管施設の全契約電力を再生可能エネルギーにする計画です。これは保有施設の付加価値向上と入居テナントの企業価値向上に資する一方、非化石証書代などのコストアップを招きます。そこでこの取り組みと並行して系統からの電力に依らないリユース太陽光発電モジュールを使用したオンサイトPPA※1モデルを用いた電力を自社所有の神の島センタービル(長崎市神ノ島町)に導入し、今後も上昇が予想される再エネ賦課金・燃料費調整額の負担なく環境と経済性の両立を図りました。

この取り組みは、使用する全電力を五島産および再生可能エネルギーに変える「五島版RE100」認定委員会からの認定取得と五島市民電力株式会社とのオンサイトPPA契約の締結、および一般社団法人離島エネルギー研究所の協力により実現しました。なお、オンサイトPPAモデルにおいて、リユース太陽光発電モジュールを使用する事例は、九州内で初めて※2の取り組みとなります。



JR西日本プロパティーズ
株式会社 九州支社
次長 平部 達之

※1 リユース太陽光発電モジュールを使用することで、太陽光パネルの廃棄物発生抑制や製造時などに発生するCO₂の削減を目指すモデル

※2 一般社団法人離島エネルギー研究所調べ(2022年1月時点)

循環型社会構築に貢献する取り組み

JR西日本グループでは、事業活動におけるさまざまな場面で排水や廃棄物による環境負荷を低減すべく、リデュース(Reduce; 廃棄物の発生抑制)、リユース(Reuse; 再利用)、リサイクル(Recycle; 再資源化)の3Rを推進し、循環型社会の構築に貢献する取り組みをグループ一体となって進めています。

無人販売機「fuubo」の設置 (JR西日本京都SC開発株式会社/旧京都ステーションセンター株式会社)

JR京都駅前地下街ポルタは、京都府およびZERO株式会社、株式会社ウェザーニューズの3者と連携協定を締結し、食品ロス削減の取り組みを通じて京都府のSDGsを推進し、環境にやさしい社会を実現することを目的に、「無人販売機fuubo※」をポルタ館内に設置しています。

※「無人販売機fuubo」…まだ食べられるのに、納品期限や販売期限、季節限定のパッケージなどの理由からやむなく廃棄されてしまう商品(未利用食品など)を割引価格(小売価格から最大9割引き)で販売する無人販売機



JR西日本京都SC開発株式会社
営業本部 マネジメントグループ
係長 櫻田 哲也

フードシェアリングサービス「TABETE」(タベテ) (株式会社ジェイアール西日本ホテル開発)

株式会社ジェイアール西日本ホテル開発は、展開するJR西日本ホテルズの旗艦ブランドである「ホテルグランヴィア」の全5ホテルにて、株式会社コークッキングが運営する国内最大級のフードシェアリングプラットフォーム「TABETE※」を、2022年1月から導入しています。

また、従前より実施している、館内で発生する食品ロス(食べ残しや調理くず)をリサイクル工場で加工し、家畜飼料などへ活用を進める取り組みや、宴会中にお料理をしっかりと楽しみたいだく時間を設けることで食べ残しを減らそうという「3010運動※」の推進と組み合わせることで、さらなる食品ロスの削減を図っていきます。

※TABETE…飲食店舗などで、営業時間終了までに売り切るのが難しく、まだおいしく安全に食べられるにも関わらず廃棄の危機に面している商品と、フードロス削減の趣旨に賛同いただいている登録ユーザーをマッチングする「フードシェアリングサービス」

※3010運動…会食時に、最初の30分と最後の10分は料理を楽しみ、食べ残しを減らしましょう、と呼びかけ、食品ロス削減にご協力いただくもの



株式会社ジェイアール西日本
ホテル開発
カンパニー統括本部
営業戦略部 課長代理
福島 ちあき

自然との共生(水資源保護、生物多様性保全など)の取り組み

JR西日本グループの事業活動は、自然から多くの恵みを享受する一方で、自然に与える影響も少なくありません。そのため、事業活動による多種多様な生態系への影響を抑えるなど、生物多様性保全に取り組んでいます。

メンテナンス資材の環境負荷低減 (金沢支社 白山総合車両所)

グループ会社と協力・工夫して、車両品質を維持しながら車体塗装回数を削減することで、塗料(有機溶剤)の使用量低減を図っています。また、車両の塗料および車軸の防錆剤などについては、有機溶剤含有の製品から、社員の健康や生態系への影響がより小さい水性材料へ置き換えを推進して環境負荷低減に取り組んでいます。



河川横断工事における水系環境負荷低減 (中国統括本部 米子土木技術センター)

河川を横断する線路工事の際には、河川に生息する生活環境動植物への影響も考慮した計画検討を行い、施工場面では、発見した生物(アユ・オオサンショウウオなど)を施工箇所の上流へ放流したり、汚濁防止フェンス設置による水質維持に努めるなど、生態系への影響の低減を図っています。



電気分解式排水処理装置による排水処理の汚泥削減 (株式会社JR西日本テクシア)

株式会社JR西日本テクシアでは、車両基地などにおける車体や車両部品の洗浄で発生する排水を電気分解で処理し、汚泥(排水から取り除いた汚れの塊)排出を90%以上も削減するほか、処理の電力消費も抑えることができる電気分解式排水処理装置「J-TREAT」を開発しました。従来の凝集加圧浮上方式の排水処理装置では大量の汚泥が発生していたことに比べて、排水の清浄化、省エネルギー、廃棄物の削減などに大きく貢献でき、これまで当社内11カ所の車両基地などへ導入してきました。また、当社グループ外への納入も拡大しており、社会全体の環境負荷低減に貢献しています。

