



TCFD/TNFDに基づく情報開示

基本的な考え方

JR西日本グループは、地球環境保護を重要な経営課題と認識しており、「地球温暖化防止・気候変動対策」、「循環型社会構築への貢献」、「自然との共生（生物多様性、水資源の保護等）」の3つを取り組みの柱とする「JR西日本グループ環境基本方針」を定め、長期的な観点で検討を深め、取り組みを進めています。（参照URL: <https://www.westjr.co.jp/company/action/env/>）

地球環境の保護は将来にわたっての事業継続のための重要な経営課題であり、私たちは気候変動や自然関連のさまざまなリスクと機会の把握に努めるとともに、「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」および「自然関連財務情報開示タスクフォース（TNFD）」の提言に賛同し、気候変動や自然関

連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きます。

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、JR西日本グループの事業のうち、主要な事業部門を構成する、鉄道、物販・飲食、ホテル、ショッピングセンター、不動産の各事業を対象としております。また、自然関連のリスクと機会ならびにその分析については、事業拠点の規模や操業時の自然資本との接点の大きさの観点で対象の絞り込みを行い、総合車両所（鉄道車両の検査・修繕・改造工事等を行う車両工場）を対象としております。具体的な分析内容はP79、80の通りです。

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おります。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。

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。

戦略

[気候変動関連]

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、気候変動に関連する事業へのリスクと機会を分析しました。

我が国におけるカーボンプライシング導入による費用負担の増加、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P75～78の通りです。（分析は、社会が気候変動に積極的な緩和策を実施し気温上昇が抑制されるケースを1.5℃シナリオ（RCP^{※1}1.9）および2℃シナリオ（RCP2.6）として、一方、緩和策が不十分で気温上昇が抑制されないケースを4℃シナリオ（RCP8.5）として行いました。なお、定性的な分析内容は1.5℃シナリオ・2℃シナリオに基づいています。）

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^{※2}を2050年に「実質ゼロ」、その達成に向けた中間目標として、2025年度に35%削減、2030年度に50%削減（いずれも2013年度比）することを掲げております。また、このたび、2035年度に60%削減、2040年度に73%削減（いずれも2013年度比）の目標を追加で設定しました。

目標達成に向け、「長期ビジョン」および「中期経営計画2025」における地球環境保護の取り組みとして、省エネルギー型鉄道車両の導入等による省エネルギーのさらなる推進、再生可能エネルギー由来電力の導入や次世代バイオディーゼル燃料の実装等再生可能エネルギーの活用推進に取り組みます。併せて、MaaS等を通じた鉄道・公共交通の利便性向上や都市圏・都市間輸送に

おける鉄道の環境優位性の訴求強化を通じて旅客輸送のモーダルシフトを推進するなど、地域・社会と連携し、社会全体の脱炭素化に取り組んでいきます。

[自然関連]

JR西日本グループの収益の約6割を占めるモビリティ業、その中でも大部分を占める鉄道事業に関して、自然関連課題評価のための統合的なアプローチとしてTNFDが提唱するLEAP（Locate:発見 Evaluate:診断 Assess:評価 Prepare:準備）アプローチに沿って、分析、評価を行いました。具体的には、まず検討スコープおよび分析対象とする自然関連テーマを明確化するため、自然リスク評価ツールENCORE^{※3}を使用して鉄道事業における自然への依存・影響の概況を確認しました。抽出された項目のうち、TCFDにおいて気候変動起因による分析対象となっていない項目を中心に、自然資本との接点の高い操業内容を確認しました。

鉄道事業においては、大別すると列車運行と設備メンテナンスにより操業が行われております。そこで、これらの中から絞り込みを行った結果、事業拠点の規模が特に大きいため自然資本に対する依存・影響が大きく、水の使用量も最も多い総合車両所を検討スコープとして定め、分析を行っております。

総合車両所の操業における自然資本への依存は、部品の洗浄、給水等に関して水資源への一定の依存を認識したものの、水リスク評価ツールAquaduct^{※4}を用いて拠点周辺の水ストレスを評価したところ、全ての総合車両所において水ストレスや水の枯渇リスクの高い地域には立地していないことが分かりました。同じく操業による自然資本への影響においては、不適切な取り扱いに起因した排水や廃棄物などによる水質・土壌汚染の発生による規制への抵触や賠償責任のリスクを認識したものの、ISO14001に準拠した当社独自の環境マネジメントシステム（以下、環境マネジメントシステム）により環境

汚染リスクの未然防止や発生した場合の被害を最小限にとどめる取り組みを行い、環境負荷の低減の活動を実施しています。

また、自然に配慮した事業推進を通じて、地域との協働の進展、環境負荷低減に資するグループ内企業の製品・サービスの販売の拡大といった機会を得ることも分かりました。具体的な分析内容はP79、80の通りです。

JR西日本グループは、自然資本に関連する目標として、事業活動における水使用の効率性を示す、連結売上高当たりの水使用量の原単位を2025年度に6.5m³/百万円以下とすることを掲げております。この目標は、教育を通じた社員一人ひとりの節水の取り組みや、各事業部門での節水型機器への取り替えなど、水使用の低減の取り組みを進めることで2023年度に達成していますが、引き続き、生物多様性をはじめとする自然資本全般の保護に資する取り組みを推進していきます。

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

■ISO14001に準拠した当社独自の環境マネジメントシステム

環境方針 環境方針の制定

- 各箇所長が取り組みの方針を定めます。

Plan 計画 現状の把握、分析、目的・目標の設定

- 活動範囲（各箇所長の責任と権限の及ぶ範囲）を決定し、どこで、何を、どれだけ扱っているのか調べます。
- 事業活動がどのような法規制をうけるのか調べます。
- 地球環境にどのような影響を与える可能性があるのか分析します。
- 取り組みに対する目標を決めます。

Action マネジメントレビュー 取り組みの見直し

- 法令・内部環境監査結果・苦情や改善提案等の情報をもとに取り組みを見直します。
- 方針、目的、目標、体制、教育、手順等を見直します。

Do 実施および運用 推進体制の構築、環境影響を低減するための取り組み

- 役割分担について決めます。
- 取り組みを進める手順や、環境に影響を与える可能性のある作業の手順を決めます。
- 緊急事態発生時の連絡体制や応急処置について決めます。
- どのような取り組みをしたいのか記録を残します。

Check 点検 取り組みに対するチェック

- 目的・目標に沿って、取り組みの進捗管理を行います。
- 法令や環境マネジメントシステムの要求事項、手順が守られていない場合は改善します。
- 内部監査を実施します。

リスク管理

JR西日本グループでは、気候変動および自然関連の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、環境に関する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

で審議・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、取締役会にも付議・報告し、経営マネジメントにおいて、気候変動や自然関連の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。

指標と目標

JR西日本グループは、気候変動関連では、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、2025年度に35%削減、2030年度に50%削減（いずれも2013年度比）することを掲げています。また、このたび、2035年度に60%削減、2040年度に73%削減（いずれも2013年度比）の目標を追加で設定しました

なお、この目標はパリ協定においてめざす、産業革命期からの気温上昇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。

また、自然関連では、事業活動に関係する主要な自然資本である水に関して、事業活動における水使用の効率性を示す、連結売上高当たりの水使用量の原単位を2025年度に6.5m³/百万円以下とすることを掲げています。今後、TNFDの提言における開示指標も参考に、当社グループの自然関連の指標や目標のあり方について引き続き検討を進めていきます。

JR西日本グループは、CO₂排出削減や自然資本を保護する取り組みを推進することを通じて持続可能な社会の実現に貢献していきます。

鉄道事業における自然への依存および影響の概況 ENCOREによる分析

| TCFD分析内 | | | | TCFD分析外 | | | |
|---------|------|------|-------|---------|-----|----------|------|
| 依存 | | 影響 | | 依存 | | 影響 | |
| 調整 | | 気候変動 | | 供給 | | 汚染 | |
| 気候調整 | 洪水保護 | 浸食保護 | GHG排出 | 地下水 | 地表水 | 非GHG大気汚染 | 生活妨害 |
| 中 | 中 | 高 | 高 | 中 | 中 | 高 | 高 |

※2024年7月アップデートVer.1により抽出 ※「中」以上の抽出結果のみを記載



TCFDのリスクと機会の定性的な分析内容

■ 想定されるリスクの一覧

※物販・物販・飲食、SC…ショッピングセンター

Table with columns: 種類, 当社にとってのリスク, 影響, 鉄道, 物販, ホテル, SC, 不動産, 対処. Rows include 政策と法, 市場, 評判, 急性リスク, 慢性リスク, 労働環境.

■ 想定される機会の一覧

※物販・物販・飲食、SC…ショッピングセンター

Table with columns: 種類, 当社にとっての機会, 影響, 鉄道, 物販, ホテル, SC, 不動産, 機会を捉えた取り組み. Rows include 資源効率, エネルギー, 製品とサービス, 市場, レジリエンス.

大切にしている価値観

「脱炭素」への移行に伴うリスク(移行リスク)

めざす未来に向けた価値創造プロセス

「脱炭素」への移行に伴う機会

コーポレートガバナンス

データ集



TCFDの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1.5°Cシナリオ・2°Cシナリオにより、また物理的リスクお

よび運輸収入への影響については、1.5°Cシナリオ・2°Cシナリオおよび4°Cシナリオにより算出しました。(影響想定などの試算結果はP78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、1.5°Cシナリオ・2°Cシナリオと比較し、4°C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の前条件

| | 項目 | 試算に用いた予測データの出处 | 2030年の影響想定 | |
|--------|--------------------------|---|-----------------|--|
| | | | 4°Cシナリオ | 1.5°C・2°Cシナリオ |
| 移行リスク | カーボンプライシングによるコスト負担の増加 | IEA「World Energy Outlook 2024」 | - | 140USD/t-CO2 (2030年・NZEシナリオ/先進国) 為替レート: 1USD=149円で換算 |
| | 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 |
| | 項目 | 試算に用いた予測データの出处 | 2050年の影響想定 | |
| | | | 4°Cシナリオ | 1.5°C・2°Cシナリオ |
| 物理的リスク | 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 |
| | 自然災害による運休増加による収入減 | | | |

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)

| | 項目 | 2030年の影響想定 | |
|--------|--------------------------|------------|---------------|
| | | 4°Cシナリオ | 1.5°C・2°Cシナリオ |
| 移行リスク | カーボンプライシングによるコスト負担の増加 | - | +223億円/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 |
| | 項目 | 2050年の影響想定 | |
| | | 4°Cシナリオ | 1.5°C・2°Cシナリオ |
| 物理的リスク | 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 |

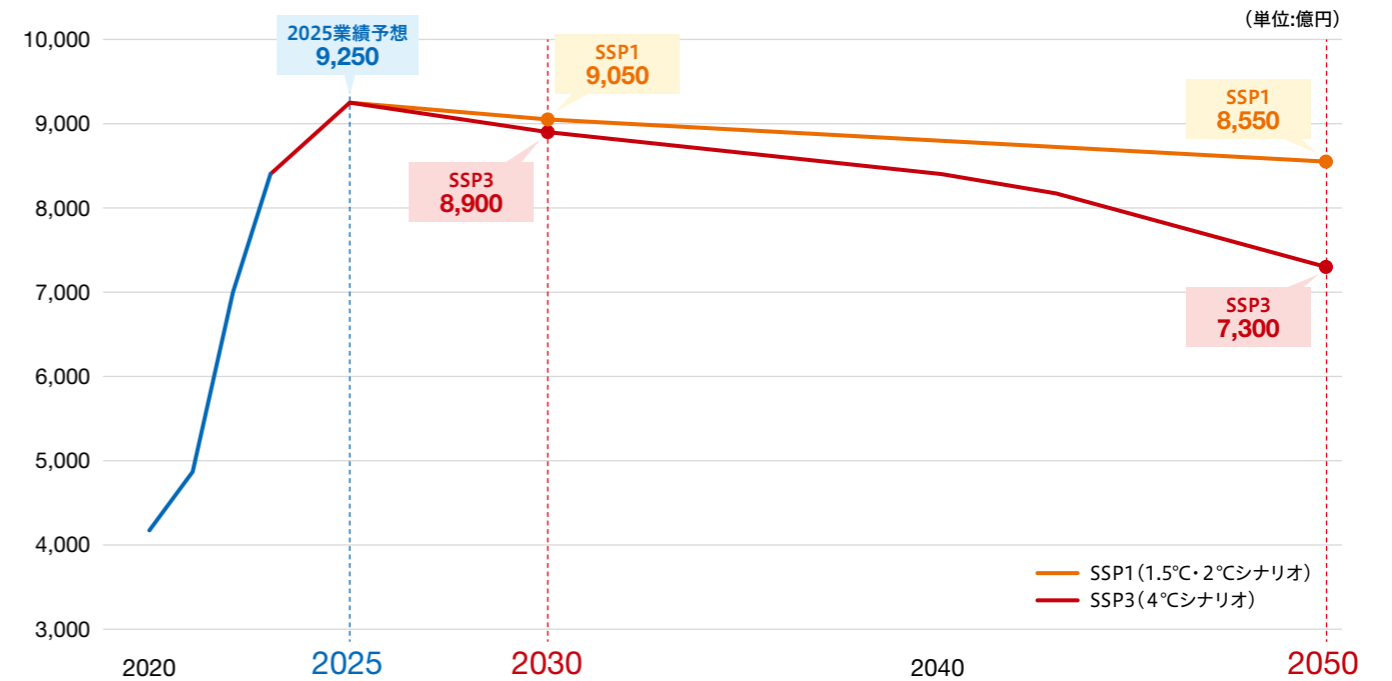
鉄道運輸収入の推移試算

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年までの鉄道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)「Socioeconomic Projections of the Shared Socioeconomic Pathways (SSPs) Release 3.1」のデータを参照し、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2025」後の推移を試算しています。(ここでは1.5°Cシナリオ・2°Cシナリオ=SSP1、4°C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。



大切にすべき価値観

ESGメッセージ

めざす未来に向けた価値創造プロセス

JR西日本グループのマテリアリティ

コーポレートガバナンス

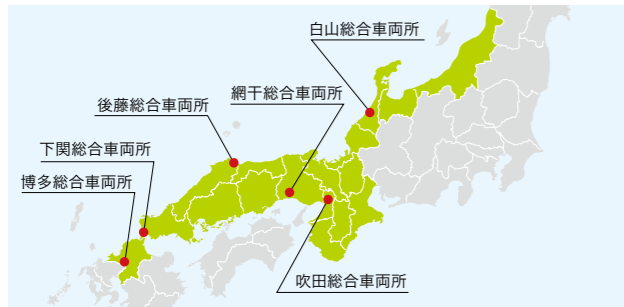
データ集



自然関連のリスクと機会の定性的な分析内容

分析対象

当社グループは、拠点性が大きく自然資本との接点大きい総合車両所に焦点を当て、自然関連課題評価のための統合的なアプローチとしてTNFDが提唱するLEAPアプローチに沿って、分析、評価を行っています。当社の総合車両所としては、白山総合車両所(石川県白山市)、博多総合車両所(福岡県那珂川市)、吹田総合車両所(大阪府吹田市)、網干総合車両所(兵庫県揖保郡)、後藤総合車両所(鳥取県米子市)、下関総合車両所(山口県下関市)の6拠点があります。これらの総合車両所では、自然資本への依存および影響の係数を持ちつつ、鉄道車両の定期検査をはじめとして、大規模な車両の改良なども行っています。



地域固有性の分析

LEAPアプローチのScopingにより、総合車両所における事業活動を考慮した結果から、水と生物多様性に関するリスクを評価しました。

水リスク

総合車両所における水リスクを評価するため、Aqueductによる分析を行いました。その結果、いずれの総合車両所においても、定期検査の工程において大きく依存する水資源の「水ストレス」「水枯渇」のリスクレベルは「低～中」以下となり、リスクは低いものと認識しています。そのうえで、これまでに引き続き、水を重要な資源と認識して、日常的な節水行動の実践や循環処理水の活用といった取り組みを推進していきます。

■ 水に関するリスク評価 Aqueductによる分析

| 水に関するリスク | 白山 | 博多 | 吹田 | 網干 | 後藤 | 下関 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 水ストレス | 低 - 中 | 低 - 中 | 低 - 中 | 低 - 中 | 低 - 中 | 低 - 中 |
| 水枯渇 | 低 - 中 | 低 | 低 - 中 | 低 - 中 | 低 - 中 | 低 - 中 |

※水ストレス:再生可能な地表水と地下水の供給量に対する総水需要(消費的、非消費的)の割合
※水枯渇:再生可能な地表水と地下水の供給量に対する総水需要(消費的)の割合

生物多様性リスク

総合車両所における生物多様性リスクを評価するため、IBAT*による分析を行いました。その結果、総合車両所の半径3km以内には、7箇所の生物生息地域や保護地域が確認されましたが、いずれもIUCNカテゴリのIV～VIレベルであり、厳正保護地域、原生自然地域、国立公園、天然記念物といったエリアはありませんでした。

※IBAT(Integrated Biodiversity Assessment Tool)・・・バードライフ・インターナショナル、世界自然保全モニタリングセンター(WCMC)、国際自然保護連合(IUCN)、コンサベーション・インターナショナルの4団体によって開発された生物多様性を評価できるTNFD紹介ツール

■ 生物多様性に関するリスク評価

IBATによる分析
(半径3km以内の該当エリア数)

| IUCNカテゴリ* | 白山 | 博多 | 吹田 | 網干 | 後藤 | 下関 |
|------------------------|----|----|----|----|----|----|
| Ia 厳正保護地域 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ib 原生自然地域 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| II 国立公園 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| III 天然記念物 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| IV 種と生息地管理地域 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| V 景観保護地域 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| VI 自然資源の持続可能な利用を伴う保護地域 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 該当エリア数の合計 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 |

※IUCN(国際自然保護連合)出典の「保護地域管理カテゴリー適用ガイドライン」を参照しています

自然への依存と影響

総合車両所の主要な業務である定期検査に関して、総合車両所の実態確認やENCOREの活用により、自然資本への依存、影響を整理した結果、操業に関連する自然資本として「水」「土壌」「空気」「生物(動物)」を特定しています。

[水]

● 依存/定期検査における鉄道車両の車体や部品の洗浄、給水といった工程では大量の水を使用します。そのため、水が使用できない状態となった場合、これらの作業を十分に行えなくなる可能性が考えられます。しかしながら、そのような場合もサービス品質の一部への影響を除き、安全の確保・列車運行に問題はなく、鉄道運輸収入に直ちに影響を及ぼすものではありません。また、全ての総合車両所の立地地域で、水ストレスや水枯渇のリスクは低く、リスクが顕在化する可能性は低いと判断しています。一方で、水資源は重要な資源であることから、啓発活動を通じた節水意識の醸成や循環水処理システムの活用、定期的な水使用量のモニタリングを行い、水が使用できないリスクに備えて、水資源の効率的な使用に取り組んでいます。

● 影響/総合車両所では鉄道車両の車体や部品の洗浄水の排水、修理作業において油、グリースを使用しているため、不適切な取り扱いに起因する水質汚染のリスクが考えられます。このリスクに対しては、作業マニュアルに則った確実な作業に加えて、検査や巡回における定期的な確認、使用量モニタリングを行うことにより、リスクの低減を図っています。

[土壌]

● 影響/産業廃棄物や有機溶剤含有材料の不適切な取り扱いや給油作業における漏油に起因した土壌汚染のリスクが考えられます。このリスクに対しては、産業廃棄物の取り扱いについて教育を継続するとともに定期巡回の実施、使用量の管理といった対策を講じています。さらには、塗料について、環境負荷が低い水性塗料の導入を推進することでリスク低減を図っています。

[空気]

● 影響/塗装作業に使用される揮発性有機化合物(VOC)の不適切な処理に起因する大気汚染のリスクが考えられます。これに対して、吸塵装置の適切な設置、稼働に加えて、排出量の定期的な監視、測定により、リスク低減を図っています。

[生物(動物)]

● 影響/作業に伴う騒音による動物への影響が考えられます。生物多様性リスクについては、総合車両所の半径3kmにおいてIUCNカテゴリにおけるIa～IIIレベルの地域はないものの、環境マネジメントシステムに基づく厳格な業務管理、防音柵の設置や騒音モニタリングの実施などを通じて、生物への負荷軽減に努めています。

■ リスクと機会の定性的な分析内容

依存および影響を基に、リスクと機会およびそれらへの対処と取り組みを分析しました。リスクについては、主に水に関するリスクを確認しました。これまでも環境マネジメントシステムによる着実な対処を行ってありますが、引き続き、環境マネジメントシステムの徹底をはじめとして、ハード・ソフト両面からの施策を推進していきます。

機会については、地域社会との協働を進めるほか、各種資源の有効活用推進のため、省エネルギー、リサイクルの各種活動を進めています。また、環境負荷低減に資する当社グループ企業の製品・サービスのグループ外企業への販路拡大を進めています。

リスク

| 種類 | 当社にとってのリスク | 対処 |
|--------|----------------------------------|---|
| 物理的リスク | 慢性リスク 水の枯渇に伴う鉄道車両の車体および部品洗浄不良 | <ul style="list-style-type: none"> ● 日常的な節水の意識醸成や行動の実践 ● 使用量モニタリングを通じた節水の推進 ● 循環処理水の活用 |
| 移行リスク | 政策 | <ul style="list-style-type: none"> ● 環境マネジメントシステムの徹底による関係法令の遵守と規制強化への適応策の実施 ● 排水処理装置の維持・管理と水質モニタリングといったハード・ソフト両面での対応 |
| | 評判 | <ul style="list-style-type: none"> ● 防音シートの設置や作業場所の変更といった原因に応じた対策の実施 ● 地域貢献活動などの連携を通じた近隣居住者等との関係性構築 |
| | 賠償責任 | <ul style="list-style-type: none"> ● ISO14001に準拠した環境マネジメントシステムによる環境汚染リスクの回避や環境負荷の低減 ● 廃棄物等の適切な取り扱いの徹底を企図した研修、教育の定期的な実施 ● 汚染が発生した場合の早急な対応と連絡体制の構築 |

機会

| 種類 | 当社にとっての機会 | 機会を捉えた取り組み | |
|-----------------|--------------------------------|--|--|
| ビジネスパフォーマンス | 市場 | 地域との協働の進展 | <ul style="list-style-type: none"> ● 連携協定の締結等を通じた地域社会との協働 |
| | 資源効率 | 水資源の有効活用の進展 | <ul style="list-style-type: none"> ● 日常的な節水の意識醸成や行動の実践 ● 使用量モニタリングを通じた節水の推進 ● 循環処理水の活用 |
| | | 水以外の資源の有効活用の進展 | <ul style="list-style-type: none"> ● 総合車両所の操業に関連する資材等のリサイクル推進 ● 鉄道車両資材発生品 ●ビン・缶・PETボトル等資源化可能な列車ゴミ ●木製パレット ●社員食堂の使用済廃食用油 など |
| 製品とサービス | 環境負荷低減の社会的要請の強まりを受けた低環境負荷製品の普及 | <ul style="list-style-type: none"> ● ディーゼル車両への次世代バイオディーゼル燃料の導入推進 ● 低VOC材料(揮発性有機化合物低含有材料)といった環境配慮材料への代替推進 | |
| | 環境負荷低減に資する製品・サービスの販売の拡大 | <ul style="list-style-type: none"> ● グループ外企業への販路の拡大 [例:高効率な汚水浄化装置]-TREAT(株式会社JR西日本テクシア)、既存車両をベースにしたリニューアル工事(株式会社JR西日本テクニス)など] | |
| サステナビリティパフォーマンス | 自然資源の持続可能な利用 生態系の保護、復元、再生 | <ul style="list-style-type: none"> ● 地域社会と協働した清掃活動や環境保全活動への積極的な参画 | |

車両洗浄での水資源保護の取り組み

博多総合車両所では水資源保護の観点から、工場排水の一部を再利用する取り組みを実施しています。以前は工場全体で1日あたり約560m³の工業用水および上水道を使用していましたが、プレンド水処理装置を導入することで1日あたり約100m³の工場排水や雨水を再利用し水資源の保護や下水道への放水量を抑えています。一例として、工場排水や雨水を再利用し工業用水を使用しない車両洗浄装置の使用を推進しています。

