

“美しい地球”を未来へ

環境報告書 2000



日本通運株式会社

目次

ごあいさつ	1
会社概要	2
環境理念・方針	3
物流業に係わる環境問題	4
環境マネジメント	6
物流サービスにおける環境負荷低減への取組み	8
取組み概要	
クリーンエネルギー車の導入	
モーダルシフトの推進	
結節ターミナル	
共同集配	
幹線輸送車の共同運行	
求貨・求車システム	
エコドライブの推進	
梱包における配慮	
環境パフォーマンス	17
エコビジネスの展開	20

ごあいさつ

地球環境問題が多くの人々の関心を集めています。

1997年12月に京都で開催された地球温暖化防止京都会議(COP3)では、21世紀の国際的な地球温暖化防止対策が採択されました。また国内でも持続可能な地球環境構築に向け、環境基本法や地球温暖化対策の推進に関する法律の制定など、さまざまな環境改善の枠組みが構築され、強化されつつあります。しかし、地球の温暖化をはじめとする地球環境問題は深刻化する一方であり、大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済社会システムから循環型経済社会へと、一日も早く切り替えていかなければならない状況にあるといえます。

物流は私たちの暮らしや経済を支える大切な社会活動の基盤ですが、一方で自動車などの輸送手段から大気汚染物質を排出しています。日本通運ではこのような問題を切実に受け止め、1990年代当初から業界に先駆けるかたちで、環境問題を担当する組織や専任部署を設置し、環境問題に全力で取り組んでまいりました。また、「企業の社会的、公共的使命を自覚し、『よき企業市民』として地球環境保全に貢献し、社会から一層信頼される企業であることを目指す」という基本理念を掲げ、独自の環境対策を数多く提案し、開発し、実施しています。

現場段階における環境保全活動をさらに深度化する一助として、1998年6月の航空事業部の3拠点における環境マネジメントシステムの国際規格・ISO14001の認証取得を皮切りに、認証取得の拡大に努めてきました。また、自動車の排気ガスによる大気汚染を低減するため、クリーンエネルギー車の導入を積極的に推進し、温暖化の主要因である二酸化炭素(CO₂)や都市の大気汚染で問題となっている窒素酸化物(NO_x)、浮遊粒子状物質を含む黒煙の排出を抑制するなど環境負荷の低減に努めています。

この環境報告書は、当社の1999年度の環境保全に係わる取組みとその成果をまとめたものです。今後とも環境保全に貢献し、より皆さまから信頼される企業を目指して取り組む所存でございますので、引き続きご愛顧賜りますようお願い申し上げます。

2000年9月



代表取締役社長

岡部正寿

会社概要（2000年3月末現在）

- ・商号 日本通運株式会社
- ・本社 〒101-8617 東京都千代田区外神田三丁目12番9号
Tel:(03)3253-1111

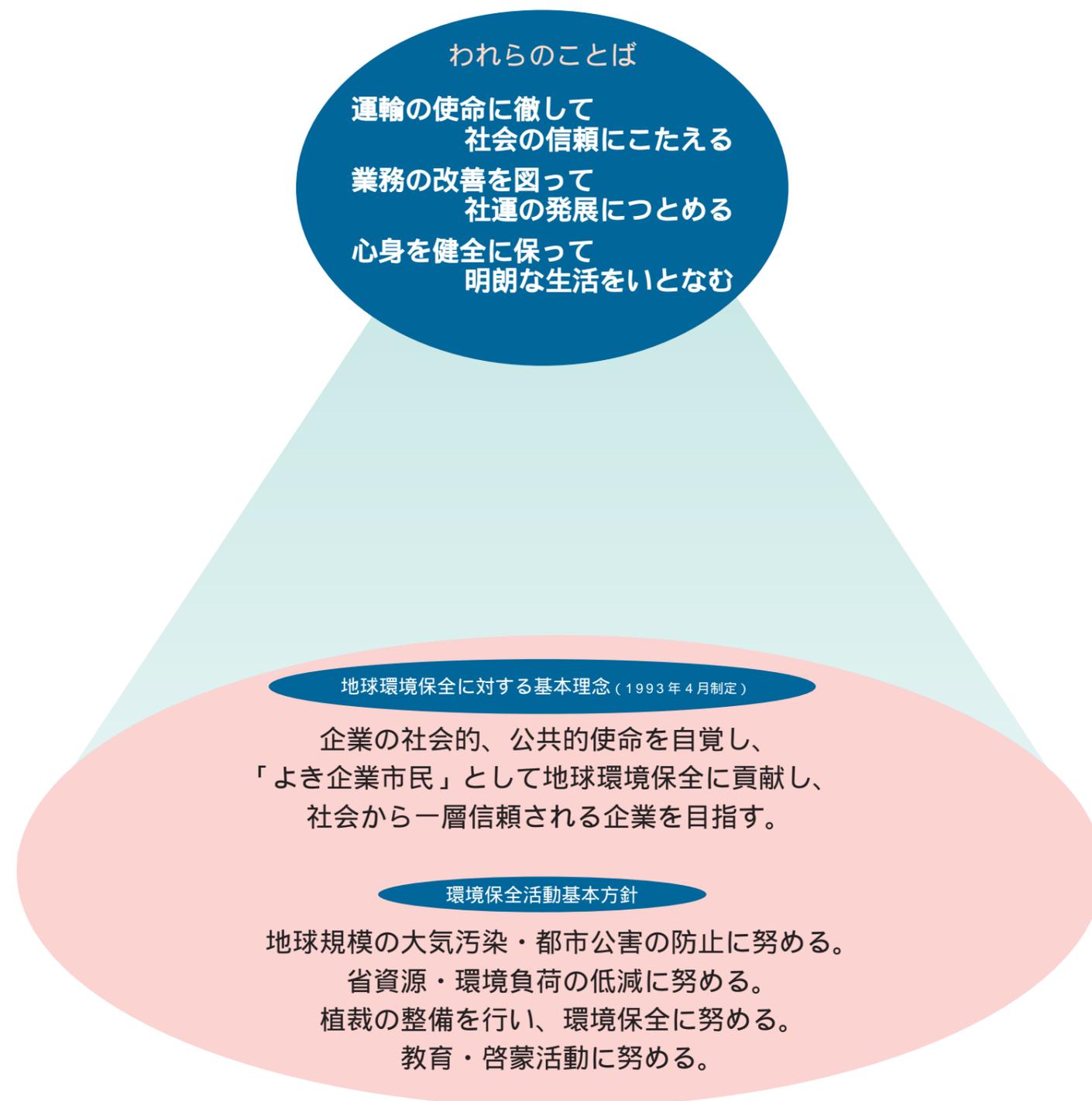
- ・主要な事業所
 - 営業本部 北海道営業本部（札幌市）、東日本営業本部（東京都千代田区）、中部営業本部（名古屋市）、西日本営業本部（大阪市）、九州営業本部（福岡市）
 - 統括支店 札幌支店、仙台支店、千葉支店、東京支店（東京都港区）、横浜支店、新潟支店、名古屋支店、大阪支店、神戸支店、四国支店（高松市）、広島支店、福岡支店、関東ペリカン・アロー支店（東京都江東区）、東京航空支店（東京都港区）、東京国際輸送支店（東京都品川区）、東京警送支店（東京都江東区）など74支店
- なお、上記のほか支店、営業所を1,110カ所、海外駐在員事務所を19カ所配置しております。

- ・設立 1937（昭和12）年10月1日
- ・代表者 代表取締役社長 岡部正彦
- ・資本金 701億75百万円
- ・売上高 1兆2,656億54百万円
- ・従業員数 41,769名
- ・株主総数 101,503名
- ・主な事業内容 鉄道利用運送事業、貨物自動車運送事業、貨物自動車利用運送事業、海上運送事業、内航海運業、港湾運送事業、船舶利用運送事業、利用航空運送事業、前記以外の貨物運送事業及び利用運送事業、貨物運送取次事業、倉庫業、建設業、通関業、通運計算事業、航空運送代理店業、損害保険代理業、荷造包装事業、旅行業、重量物の運搬、架設、設置及びこれに付随する事業、不動産の売買、賃貸及びこれに付随する事業、自動車道事業、警備業、一般労働者派遣事業、産業廃棄物処理業、物流情報の収集・処理及びこれに付随する事業、前記に関連する事業、前記の事業への投資及び融資

部門別営業数量・営業収益

区分	営業数量（千トン）	営業収益（百万円）
鉄道	20,519	100,067
自動車	82,622	560,782
海運	106,406	122,239
倉庫	58,477	65,109
航空	863	206,757
重量品・建設	2,895	43,355
付帯・その他	129,026	167,341
計	400,808	1,265,654

環境理念・方針



物流業に係わる環境問題

21世紀まであとわずか。21世紀は「環境の世紀」になるだろうといわれています。20世紀の大量生産・大量消費・大量廃棄に支えられた物質的に豊かな社会は、地球の温暖化や都市の大気汚染による健康被害が深刻化する現在、改めて見直しを迫られています。成熟した物質文明の社会から、地球や人にやさしい社会へ。そして物流業界にもいま、環境への配慮が求められています。

物流業界の課題

日本では、産業界で環境対策が進む一方、運輸、民生部門での対応が遅れていると指摘されています。民生部門とは、家庭、オフィス、デパート、商店などのこと。運輸部門は、営業用トラックだけでなく、自家用トラックや鉄道、船舶、航空機といった物流の輸送手段はもちろん、旅客輸送や家庭で使用する自家用車など、交通手段全てを含みます。運輸部門の対策の遅れが指摘される最も大きな要因としては、運輸部門が産業界と民生部門の間に位置し、物や人の移動の手段を提供する受身的な部門であることが考えられます。しかし21世紀に向け、運輸部門においても産業界部門が工場環境負荷の少ない製品を作り出すように、環境負荷の少ない輸送、物流を行う使命が課せられています。物流業の環境問題は、地球規模の環境問題と局地的な環境問題、いわゆる都市公害に代表される公害問題の2つに大きく分けられます。

地球規模の環境問題

地球規模の環境問題の特徴は、人体に直接被害は与えませんが、影響が出るまでの期間が長く、それだけに対策が遅れると人類そのものの生存が脅かされ、また加害者が被害者にもなるという可能性を持ちます。具体的には次のようなものが挙げられ、将来に向けて抱える大きな問題だといえます。

- 地球の温暖化
自動車・鉄道・船舶・航空機といった輸送手段から排出される温室効果ガスのおよそ9割を占める二酸化炭素(CO₂)をいかに削減していくかが課題となります。
- オゾン層破壊の問題
カーエアコンや冷凍庫、冷蔵倉庫の機器には、冷媒としてオゾン層破壊物質CFC(クロロフルオロカーボン)が使用されている場合があります。もし機器の解体などでこの冷媒を空中に放出すると、太陽から降り注ぐ有害な紫外線を防いでいるオゾン層を破壊し、人体に皮膚ガンや白内障などの健康被害を与えるばかりでなく、動植物にも悪影響を与えることとなります。
- 酸性雨の問題
輸送手段から排出される硫黄酸化物(SO_x)や窒素酸化物(NO_x)が増加すると、酸性度の高い雨が降り、湖沼の魚の死滅や、構築物の腐食・強度低下の原因になります。
- その他
 - 海難事故における油の流出などによる海洋汚染
 - 輸送用梱包資材の原料の一つである木材の使用による熱帯林破壊の問題
 - 輸送手段の燃料として使用する石油などの化石燃料の枯渇 など

局地的な問題(公害問題)

局地的な環境問題の特徴は、人体に直接健康被害をもたらす、被害者と加害者がある程度特定できるといったところにあります。東京に見られるような大気汚染の都市公害問題や、自動車や航空機の運行、荷役作業などによる騒音問題・振動問題のほか、引越しや倉庫などから発生する梱包資材等の廃棄物の処理問題など、解決すべき問題が多々あります。

地球規模の問題

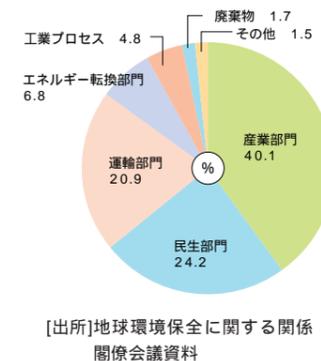


局地的な問題(公害問題)

- 大気汚染
トラック等の輸送手段から排出される有害物質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質等)
騒音
振動
廃棄物処理
- トラック等の輸送手段から排出される有害物質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質等)
輸送手段等の騒音
輸送手段等の振動
焼却による大気汚染、処理場の逼迫等

わが国の二酸化炭素排出量の部門別内訳(1997年度)

わが国の二酸化炭素排出量の部門別内訳を見ると、産業部門が約40%、民生部門が約24%、そして運輸部門が約21%となっています。運輸部門のエネルギー消費は、ほとんど石油に依存しています。今後、交通需要の増大にともない、その燃料消費による二酸化炭素排出量の増加が懸念されています。



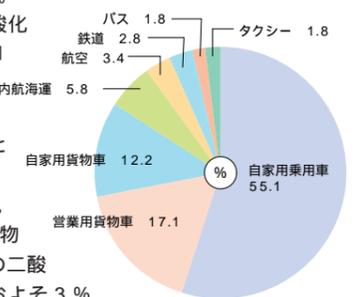
[出所]地球環境保全に関する関係閣僚会議資料

日本通運の大気汚染物質排出状況(1999年度)

- 二酸化炭素(CO₂)排出量: 152,285t-C
- 窒素酸化物(NO_x)排出量: 2,919t

運輸部門の二酸化炭素排出量割合(輸送機関)(1997年度)

運輸部門全体の二酸化炭素排出量に占める輸送機関別の割合を見ると、自家用乗用車が半分以上の約55%、営業用貨物車が約17%で、自家用貨物車が約12%、それにタクシーやバスを加えると自動車からの割合が88%を占めます。したがって、二酸化炭素排出量の抑制を図るためには、自動車の利用を見直すことが必要であるといわれています。なお、営業用貨物車は、日本全体の二酸化炭素排出量のおよそ3%を占めています。



[出所]運輸省資料

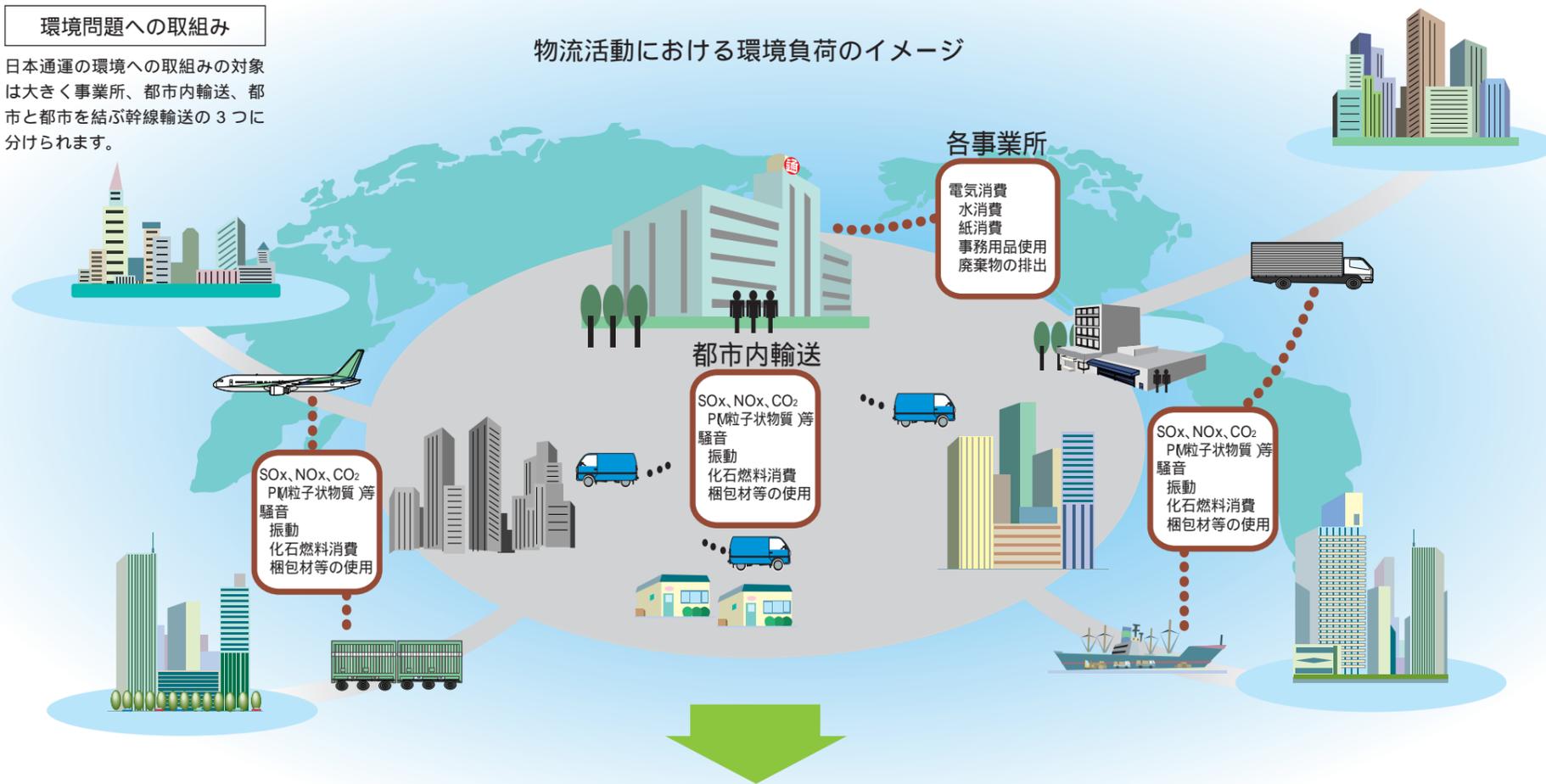
環境マネジメント

グローバルで広範囲な物流ネットワークを築き上げている日本通運。地域社会と共生する「よき企業市民」として、自動車排出ガスの低減をはじめ、広く地球環境保全に取り組んでいます。全社的な環境保全推進体制で、今後も物流サービスにおけるさまざまな環境問題の解決に向けて努力いたします。

環境問題への取組み

日本通運の環境への取組みの対象は大きく事業所、都市内輸送、都市と都市を結ぶ幹線輸送の3つに分けられます。

物流活動における環境負荷のイメージ



地球規模の大気汚染・都市公害防止のための活動	省資源・環境負荷の低減のための活動	その他
<p>車両の排出ガス低減</p> <ul style="list-style-type: none"> 最新規制適合車両への代替 低公害車他、代エネ車の使用 車両の軽量化 車両整備の徹底 エコドライブの励行 <p>物流システムの改善</p> <ul style="list-style-type: none"> モーダルシフト 配送の効率化 結節ターミナルの活用 	<p>梱包資材の効率的な使用</p> <ul style="list-style-type: none"> 使用済み資材の再利用・リサイクル 反復梱包資材の活用 省資源・低公害梱包資材の開発と活用 <p>業務上の環境保全活動</p> <ul style="list-style-type: none"> 節電・節水 公共交通機関の利用 省エネルギー運転 新聞・雑誌・書類の分別回収(リサイクル) 再生品利用 グリーン購入 紙等使用量の削減と活用 	<p>教育・啓蒙活動</p> <ul style="list-style-type: none"> 集合教育 通信教育 マニュアル 社内報 従業員家族への啓蒙 <p>植栽による緑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 新設拠点設計段階での緑地配慮 既存施設における植栽

環境保全推進体制

【環境保全推進組織】



【組織編成の経緯】

1991年9月 「環境問題対策委員会」の設置
副社長を委員長とした「環境問題対策委員会」を設置するとともに、具体的施策の多面的な検討ができるよう「自動車関係対策」・「資源関係対策」の両専門委員会を発足させました。

1994年4月 品質管理部に「環境対策グループ」を新設
「社会との調和」を推進すべく、環境保全のさらなる積極的な取組み、国際社会・地域社会への貢献活動を推進するため、品質管理部に「環境対策グループ」を新設しました。

1996年9月 環境対策組織の明確化
支店まで環境対策組織を明確化するよう指示し、環境対策の強化を図りました。

1996年10月 「環境問題対策委員会」の組織改正
諸問題が相互に関連するようになってきたこと、2つの専門委員会では解決できない新たな問題も発生しつつあることを理由に既設の専門委員会を廃止。これに代わり、さまざまな問題に対応できるよう、関係各部担当部長からなるワーキンググループをそのつど設置することとしました。ワーキンググループの活動結果は、環境問題対策委員会に答申され検討を加えられます。

物流サービスにおける環境負荷低減への取組み

物流サービスにおけるもっとも大きな環境負荷は、主力となるトラック輸送にともなうCO₂、NO_xなどの排出だといえます。日本通運では、自動車・荷役車両における改善、輸配送の効率化などを行い、少しでも排出ガスの低減ができるよう努力しています。また、物流に係わるすべての環境側面に対し環境負荷を減らすことができるよう、積極的に取り組んでいます。

取組み概要

排出ガス低減をメインとした物流の環境対策を進めるにあたっては、都市と都市を結ぶ幹線輸送と、都市内での配送という2つの分野で考える必要があります。

この視点で日本通運の環境対策を見てみますと、たとえば、首都圏には日本全国の工場や農産地からモノが運ばれ、暮らして産業を支えています。まず首都圏までの幹線輸送においては、トラックによる輸送を省エネ性や低公害性に優れた鉄道や内航船に切り替えるモーダルシフトを積極的に推進しています。

そして貨物は最終的に小回りのきくトラック輸送で小売店や消費者に届けられます。この都市内での配送においては、さまざまなクリーンエネルギー車を導入するとともに、共同配送システムで対応しています。また、エコドライブ、省エネルギー運転の励行をしているほか、輸送上必要となる梱包資材のリサイクル、リユースにも積極的に取り組んでいます。

なおエコドライブやモーダルシフト、共同配送などの取組みにより1999年度の軽油、ガソリン、重油の使用によるCO₂排出量は、1990年度に比べ26%の削減となりました。

また1999年度の軽油、ガソリン、重油の使用によるNO_x排出量は、同じくエコドライブやモーダルシフト、共同配送などの取組みによって、1990年度に比べ36%の削減となりました。

二酸化炭素（CO₂）の排出量

年度	1990年度	1999年度
CO ₂ 排出量（炭素換算値）	206,479t-C	152,285t-C
指数	100	74

窒素酸化物（NO_x）の排出量

年度	1990年度	1999年度
NO _x 排出量	4,581t	2,919t
指数	100	64

エネルギー消費量低減のための投資額（1999年度）

燃費効率の良い車への代替投資額	6,814百万円
鉄道へのモーダルシフト推進のための投資額	939百万円
内航船へのモーダルシフト推進のための投資額	321百万円

クリーンエネルギー車の導入

日本通運では、2001年度初めに現在実用化されている小型車両の領域において、保有車両の10%、およそ1,200台のクリーンエネルギー車を導入していく計画を持っています。

メタノール車・天然ガス自動車（CNG車）・電気自動車・ハイブリッド車、そしてLPG車などのクリーンエネルギー車は、燃料一充填走行距離や馬力などの性能においてまだまだ発展途上にあるといえます。また、車両燃料供給スタンドの充実や、コスト面においてもクリアしなければならない外部要因は多々ありますが、日本通運としては目標に向け導入の努力をしていきます。

クリーンエネルギー車導入台数（2000年3月31日現在）

メタノール車	52台	アルコール燃料
天然ガス自動車（CNG車）	41台	燃料に都市ガスを使用
ハイブリッド車	7台	電気式
電気自動車	5台	
LPG車	441台	燃料は液化石油ガス
計	546台	



天然ガス自動車



メタノール車



ハイブリッド車



電気自動車



ハイブリッド車（セールス用）



LPG車

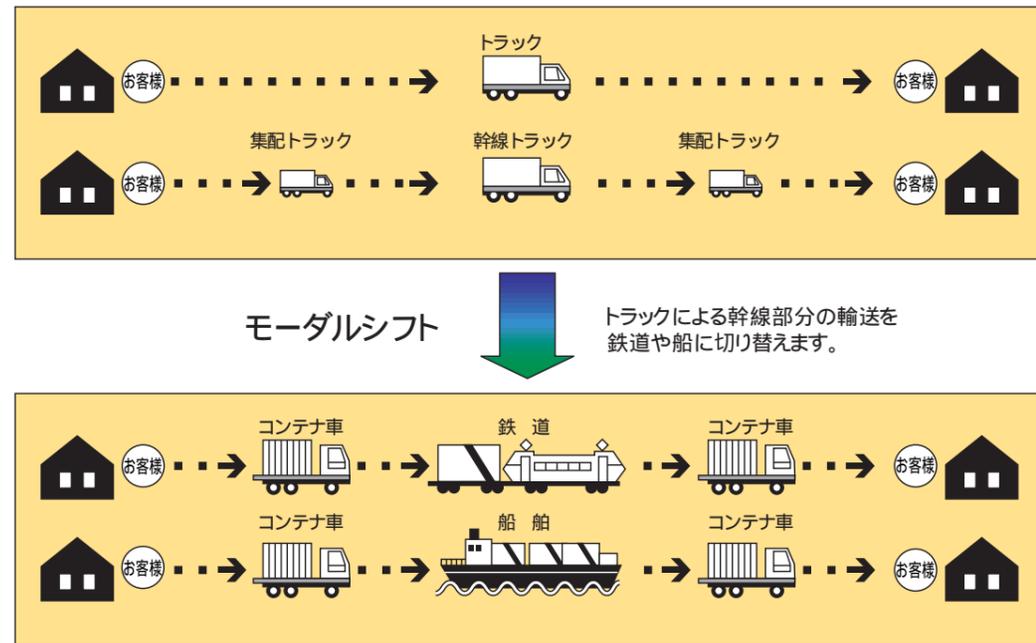
モーダルシフトの推進

モーダルシフトとは、エネルギー効率のよい物流体系として、幹線貨物輸送をトラックから大量輸送機関である鉄道や船舶へ転換し、トラックとの複合一貫輸送を行う方法です。

日本通運では、省エネ性だけでなく低公害性にも優れたモーダルシフトを積極的に推進しており、幹線輸送におけるトラック輸送を鉄道や内航船に切り替えています。

表に見られるように、鉄道輸送や内航海運は、1トンの貨物を1キロメートル運ぶトンキロあたりの消費エネルギーがトラックよりも大幅に小さく、それだけ地球温室効果ガスの二酸化炭素の排出量も少なくなります。

また、1台のトラックが運べる貨物の量がせいぜい十数トン程度なのに対し、鉄道ではおよそ500トンも運べ、内航船はさらに大量の貨物を運ぶことが可能です。



輸送機関別エネルギー消費原単位の推移

年度	1992年度	1993年度	1994年度	1995年度	1996年度
JR貨物	116.6	117.6	117.5	117.8	115.8
民鉄	145.3	143.9	96.2	100.3	109.3
鉄道(計)	117.1	118.1	117.2	117.5	115.7
営業用自動車	675.9	694.4	706.4	696.0	699.4
自家用自動車	2,160.6	2,290.3	2,272.6	2,298.4	2,284.1
自動車(計)	1,080.6	1,105.2	1,102.1	1,085.1	1,074.2
内航海運	118.4	120.2	123.0	125.8	129.4
航空(国内線)	5,469.1	5,728.1	5,683.1	5,703.5	5,291.1
総消費量	612.4	635.7	636.2	640.3	641.0

〔出所〕物流情報 2000 新年号

(単位: kcal / トンキロ)

鉄道輸送へのシフト

日本通運では、お客様が小ロットでもモーダルシフトしやすいように、2トンコンテナの開発を行いました。またその一方で、自動車輸送から鉄道輸送に切り替えても輸送ロットに支障をきたさないよう「スワップボディ輸送システム」を日本で初めて開発・実用化し、1999年4月から東京～福岡間で運用を始めました。

さらに、鉄道へのモーダルシフト強化のため、荷役作業を合理化してリードタイムの短縮などが図れるウイング仕様のコンテナを開発、商品名「エコライナー 31」として2000年4月から販売を開始しました。



エコライナー 31



スワップボディ



2トンコンテナ



コンテナ列車

内航海運へのシフト

内航船については、東京～苫小牧（～十勝、釧路）を結ぶ「あかしあ・えりもライン」や、東京～博多～岩国を結ぶ「くろしおライン」など、4ライン9隻での輸送ネットワークを構築し、スピードや積載能力など輸送力を増強させながら、海と陸が一体になった地球環境にやさしい大量一括輸送を実現しています。
また、モーダルシフト強化策として、2001年春から大型 RO/RO コンテナ高速船2隻を投入すべく、現在、建造を進めています。

日本通運の内航輸送システム

ライン名	船名	寄港地等	12f コンテナ 積載個数
あかしあ・えりもライン	うらが丸	東京～苫小牧（～十勝、釧路）	450
	新あかしあ丸	日曜日を除き、毎日出港	310
	むさしの丸	東京～苫小牧3日目朝着港	310
	新ゆうふつ丸	うらが丸は20.6ノット (時速38km)	310
くろしおライン	はかた丸	東京～博多～岩国 はかた丸は21.5ノット (時速40km) 30時間で東京～博多を結ぶ	300 RO/RO 艀付 (シャーシ20台)
	くろしお丸		264 RO/RO 艀付 (シャーシ13台)
おやしおライン	おやしお丸 にちあき丸	北海道～関西～中国～四国 (苫小牧、大阪、玉島等)	310 310
瀬戸内ライン	興徳丸	東京～阪南～宇部～松山等	200



「うらが丸」

建造中の大型 RO/RO コンテナ高速船の仕様

- サイズ 全長約161m、幅約24m
- 総トン数 約7,650トン
- 航海速力 23ノット(時速約43km)
- 積載能力 シャーシ50台+12fコンテナ200個
- 主機 22,980PS
- 設備 コンテナ3個吊ガントリークレーン、ランプウェイ
(2隻同仕様)

結節ターミナル

都心へのトラックの流入を軽減するために、郊外に結節ターミナルと呼ばれる大型積み替え基地を設置し、東京都心に関係のない貨物をバイパス方式で通過させています。
1992年に東名高速道路の秦野中井IC付近、1996年に東北自動車道の佐野藤岡IC付近、そして2000年6月に中央自動車道の八王子IC付近に結節ターミナルを設置、稼働させています。

共同集配

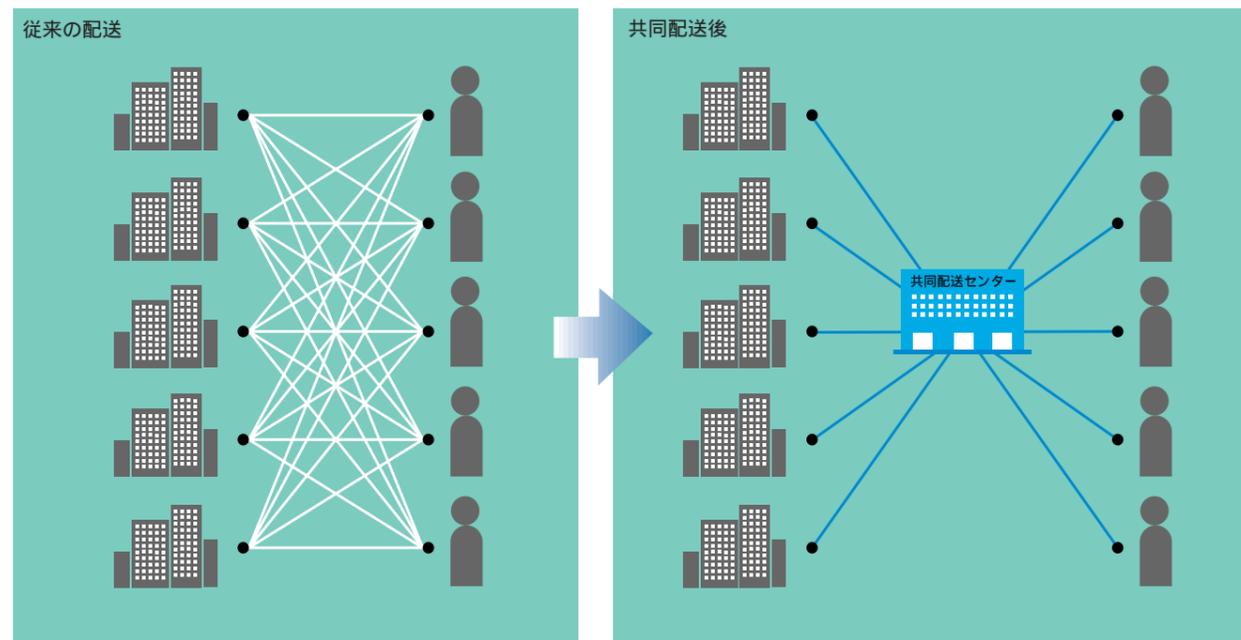
日本通運の同業種共同集配の歴史は古く、その代表としては1972年に交通渋滞解消と商品の集配効率向上を狙いとしてスタートさせた、日本橋堀留地域の繊維問屋街における商品の「地方向け一括集荷システム」が挙げられます。異業種間では、1993年に東京地区の一部の配送センターがそれぞれ独自に一般雑貨の集荷・納品を行ってきた業務を統合し、共同集配が始まっています。共同集配の形態はさまざまですが、一般的なものとしては、

- ・小売店の納品センター代行型共同集配
- ・同業種の共同集配
- ・異業種間の共同集配
- ・街ぐるみの共同集配
- ・摩天楼の共同集配

が挙げられます。社会全体で共同集配が進めば、個々の事業者の業務が縮小されるという矛盾がありますが、日本通運では地球の環境保全を重要事項として位置づけ、積極的に推進しています。また、共同集配に関する組み合わせについては、

- ・集荷を共同化する共同集荷
- ・配達を共同化する共同配送
- ・集荷配達とも共同化する共同集配
- ・集荷も配達も幹線輸送も共同化する共同物流

などがあります。日本通運は共同配送において、単なる「共同配送」にとどまらない次世代共同配送システムを構築。「日通共配ネット」として本年度（1999年）から開始し、日本通運の全国ネットワークを活用した、さまざまな業種の共同配送の提供を始めています。



幹線輸送車の共同運行

土・日曜日、祭日など貨物の少ない時期に、東京～大阪間などの各地でターミナルが近接する同業他社と幹線輸送車の共同運行を行い、道路の混雑緩和やトラックの排気ガスの削減に寄与しています。この幹線輸送は1994年11月から東京～大阪間で始まったもので、現在では東京～青森、東京～愛知、大阪～福岡など各地で行われるようになりました。当然、日本通運グループ内の路線事業者（日本トラック：11線区、東北トラック：1線区）とも共同運行に取り組んでいます。

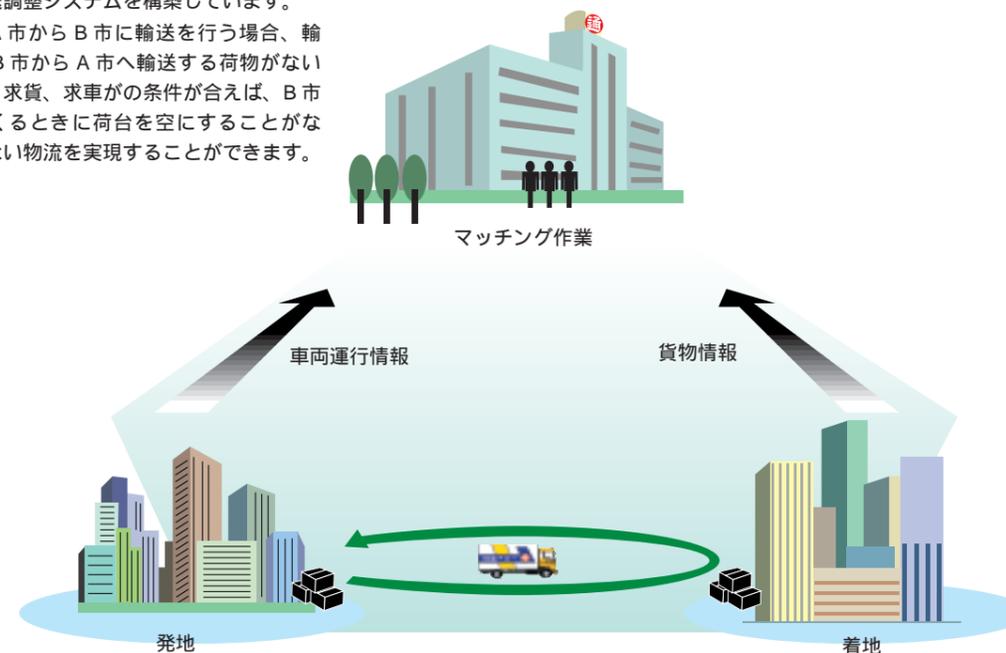
幹線輸送車の共同運行状況（日本通運分）

共同運行区間	共同運行日	共同運行事業者
東京 - 大阪	毎週土曜日	西濃運輸
東京 - 愛知	毎週土曜日	西濃運輸
青森 - 東京	毎週土曜日	西濃運輸
大阪 - 福岡	毎週土曜日	フットワーク
福岡 - 大阪	毎週土曜日	西鉄運輸、久留米運送、九州産交運輸



求貨・求車システム

日本通運では、輸送調整所や輸送情報システムの強化を行い、社内の求貨、求車情報をマッチングさせ、往復実車率を高める独自の輸送調整システムを構築しています。たとえば、A市からB市に輸送を行う場合、輸送調整所にB市からA市へ輸送する荷物がなければ調べます。求貨、求車が条件が合えば、B市から戻ってくるときに荷台を空にすることがなく、無駄のない物流を実現することができます。



エコドライブの推進

日本通運では、騒音・振動低減に努めるほか、エコドライブを励行しています。すべてのドライバーに対し、駐車中のエンジン停止、空ぶかしの禁止、急発進・急加速の禁止など、10項目以上にわたって細かく指導。無駄な燃料の消費と排出ガスの抑制を図っています。

なお、1998年12月に行われた「第一回エコドライブコンテスト」では、運輸大臣賞を受賞しました。

梱包における配慮

日本通運では、引越作業や輸送上で欠かせない梱包資材においても省資源化に努めています。

再利用可能で、省資源、低公害な梱包資材の開発、使用も積極的に行う一方、段ボール、エアークャップなども、使用したあとの廃棄物として処分すると、資源の無駄遣いになるだけでなく、焼却処分の際、大気汚染の原因となるため、可能な限りリユース、リサイクルに努めています。

たとえば、家財をより大切に運び、繰り返し使える梱包資材を使うことにより、「ゴミを出さない」「資源や環境を大事にする」という「ネット付き毛布」「レンタルハンガーボックス」「レンタル食器用BOX」などによる新しい引越しを日本通運が創造し、商品名「プロコンボ」として販売しています。

引越梱包資材の削減状況

繰り返し使用できる反復梱包資材を使用した引越「プロコンボ」の開発により、従来ゴミとして廃棄されていた引越梱包資材の使用が1999年度の1年間で以下のように削減されました（当社比推計）。

巻段ボール	約30万本	体積で10トントラック約640台分
エアークャップ	約10万本	面積で東京ドーム約155個分
段ボールハンガーボックス	約30万本	積み重ねて東京タワーの約18倍の高さ
スーパー縄	約20万本	地球を約3周分
クラフトテープ	約15万本	日本列島を約2往復分

反復梱包資材への投資額（1999年度）：486百万円



レンタル食器用BOX



ネット付き毛布

環境パフォーマンス

環境保全推進活動には、社員一人ひとりが一丸となって取り組み、あらゆる側面での細かな配慮が必要となります。日本通運ではISO14001の認証を取得するほか、環境教育などを行い、全社を挙げて環境保全活動を行っています。また、さまざまな団体、人々と交流を持つことにより、さらに改善した活動につなげていきます。

ISO14001の認証取得

日本通運では各事業所の環境保全活動をさらに深度化させるため、環境マネジメントシステムの国際規格ISO14001の認証取得を推進しています。1998年6月に東京航空支店の市川市原木地区3拠点で取得したのを皮切りに、2000年3月末には成田空港物流センター、横浜国際航空貨物センター、名古屋航空物流センター、大阪南港航空貨物センター、福岡航空貨物センターの5拠点で取得するなど、環境マネジメントシステムの拡大・充実に努めてきました。



オフィスでの取り組み

各事業所での環境への取り組みとしては、節電・節水、公共交通機関の利用、省エネルギー運転、新聞・雑誌・書類の分別回収（リサイクル）、再生品利用、グリーン購入、紙等使用量の削減などを実施しています。

本社事業所における廃棄物のリサイクル率の向上

	廃棄物の排出量	リサイクル率
1997年度	274.0トン	61.5%
1998年度	251.9トン	62.1%
1999年度	252.9トン	61.6%

本社事業所における水資源の使用量と排水量

	使用量	排水量
1997年度	29,631m ³	21,021m ³
1998年度	28,359m ³	21,600m ³
1999年度	31,704m ³	25,006m ³

本社事業所における電気の使用量

1997年度	5,888,641kWh
1998年度	5,018,360kWh
1999年度	4,775,300kWh

環境教育の推進

日本通運では、全国のおよそ1,200カ所の事業所で環境対策啓蒙活動を行っています。なお、本社で行った1999年度の環境対策講座を設けた集合教育はつぎのとおりです。

本社で実施する環境講座の時間を設けた集合教育

講習名	対象者	目的	受講人数
支店長研修会	支店長	支店長として必要な社内事項の習得。経営施策の推進。2日間	272名
新任次長講習	新任次長 新任営業支店長	次長・営業支店長として必要な社内事項の習得。ローカル営業からグローバル営業への発展に向けての動機付け。3日間	123名
業務担当課長研修会	業務・作業担当課長	業務担当課長として、日常の業務を的確に運営、推進する上で、必要な基本事項を理解、習得させる。3日間	74名
作業管理インストラクター養成講習	業務・作業担当課長	「作業管理」の基本を熟知し、全社的に指導できるインストラクターを養成する。3日間	31名
ドライバー指導員研修会	ドライバー指導員	雇用時教育やドライバー定期研修会等の指導を行うドライバー指導員に対し、指導員としての技能の均質化を行う。エコドライブも指導。3日間	73名



中央研修センター

環境コミュニケーション

環境コミュニケーションの一環として、物流と環境に対する次のような取り組みを行ってきました。1999年度に参加した行事は次のとおりです。またこのほか社外の運輸関連団体の行事にも積極的に参加・協力しています。

環境月間にちなみ、「低公害車フェア」への出展参加(1999年6月5～6日 東京・代々木公園)

「滋賀環境ビジネスメッセ'99」への出展(1999年9月21～22日 長浜市)

日本トラック路線連盟主催の環境標語募集への応募、当社従業員の作品が最優秀賞獲得のほか、優秀賞1点、佳作4点入選(1999年11月25日)

「エコフェスタ関西」への出展(1999年11月27～28日 大阪市)

環境庁主催、地球温暖化防止活動実践部門に、㈱マイカル様が販売する北海道産直野菜の冷蔵コンテナ鉄道輸送を、「株式会社マイカルおよびマイカル物流協定化タスクフォース」(㈱マイカル食品、日本通運㈱、ヤンマーディーゼル㈱、三井物産㈱)として応募、環境庁長官賞受賞(1999年12月4日 仙台市)

地球温暖化防止活動大臣表彰会場でのパネル出展(1999年12月4日 仙台市)

交通エコロジーモビリティ財団主催の第2回「エコドライブコンテスト」への応募(2000年3月13日)第1回「エコドライブコンテスト」では、最優秀賞の運輸大臣賞受賞)

(社)日本物流団体連合会主催「物流と環境フェア2000」への出展(2000年2月24～25日 東京国際フォーラム)



小学生の社会科見学や、学校の先生方の企業研修なども広く受け入れています

植栽の推進

大気循環作用が正常に行われない原因のひとつとして、緑の消滅が問題となっています。日本通運では社会貢献の一環として、新設される拠点を中心に、既存施設等も含めた植栽による緑化計画を積極的に推進しています。

植栽の推進(投資額)

1997年度	60,913千円
1998年度	52,397千円
1999年度	47,016千円



エコビジネスの展開

日本通運では、いま求められている循環型社会づくりに、物流という立場からさまざまなサポートをするための「エコビジネス」を展開しています。とくに、従来は廃棄物としていたものを、資源として有効活用する物流システムの構築に積極的に取り組んでいます。

「エコビジネス」の事業分野

地域環境保全のための廃棄物運搬

- ・阪神淡路大震災の木くず輸送
- ・ナホトカ号の回収重油輸送
- ・さいたま新都心の建設残土輸送 など

専門処理のための廃棄物運搬

- ・含水銀廃棄物回収システム（廃蛍光灯等）
- ・ペットボトル回収システム
- ・廃油等廃棄物回収システム など

リサイクルのための物流システム

- ・OA機器リサイクル回収システム
- ・カートリッジリサイクル回収システム
- ・ユニフォームリサイクル回収システム
- ・産業機械リサイクル回収システム
- ・建設副産物リサイクル回収システム など

エコビジネスの営業収入

1998年度	1999年度
2,202百万円	2,835百万円



OA機器リサイクル回収システム



含水銀廃棄物回収システム（廃蛍光灯等）



ペットボトル回収システム

この環境報告書は、日本通運のさまざまな環境保全への取り組みを、多くの方々にご理解いただけますよう作成いたしました。第1回目となる今回の報告書では1999年4月から2000年3月までの主要な活動を中心に紹介しております。

発行年月 2000年9月

発行部署（お問い合わせ先）

日本通運株式会社

品質管理部 環境対策グループ

〒101-8617 東京都千代田区外神田3-12-9

Tel : (03)5294-5381

Fax : (03)5294-5389



許可番号 000810

この環境報告書は、エコマーク認定の再生紙を使用し、地球の環境保全に取り組んでいます。



印刷には、環境にやさしい植物性大豆油インクを使用しています。