

“美しい地球”を未来へ

環境報告書 2001



日本通運株式会社

目次

- ごあいさつ———— 1
環境の世紀を迎えて
- 会社概要———— 2
- 物流業にかかわる環境問題———— 3
物流業界における課題
- 当社事業活動による環境側面———— 4
環境への負荷と環境問題への取り組み
- 環境マネジメントシステム———— 6
基本理念／基本方針
環境保全に対する行動原則
環境保全推進体制
法規制の遵守
国際規格 ISO の認証取得を推進
社員一人ひとりに環境保全意識を
積極的な環境コミュニケーションを図る
環境保全コストを考える
- 物流サービスにおける環境負荷低減への取り組み———— 15
地球規模の環境問題・都市公害の改善
省資源・循環型社会の構築
- エコビジネスの展開———— 24
循環型社会をサポートする様々なシステムを構築
- 環境保全活動のあゆみ———— 25
物流業界の主要企業として、21世紀の環境保全に取り組む



ごあいさつ

環境の世紀を迎えて

人類はより良い生活を求め、その生存基盤である地球の恵みを最大限に利用して今日の繁栄を築いてきました。しかし、その一方で、20世紀において様々な環境問題を招いてしまいました。

今、人類は21世紀を迎え、社会システムやライフスタイルのあり方を見直し、真の意味で豊かな、また、持続可能な発展を目指すべく、環境保全と循環型社会の構築に向けて、多様な取り組みを展開しつつあります。

現在、私たちが生活していくうえで必要な物資は、いつでも、どこにいても手に入れることができます。新商品が発売された場合でも、全国で同時に手に入れることができますし、遠方の産物もすぐに手に入れることができます。

これをサポートしているのが物流であり、今や物流は私たちの暮らしや経済を支えるうえで必要不可欠な社会活動の基盤となり、グローバルに展開する総合物流企業である当社はその一翼を担っております。

しかし反面、その輸送手段において化石燃料を使用し、地球温暖化の原因になる二酸化炭素や大気汚染の原因となる窒素酸化物、そしてPM（粒子状物質）などを大気中に排出し、環境に負荷を与えながら企業活動を行っております。

当社はこのことを十分に認識し、経営課題としての環境問題に取り組むために、引き続き、2001年度から2003年度までの新経営計画「日通グループ経営3カ年計画」の基本目標の1つに「環境保全の取り組み等による社会への貢献」を掲げ、環境関連法令を遵守するのみにとどまらず、環境保全対策に積極的に取り組み、人類・社会・企業等の持続可能な発展に尽くすことが、当社がさらに成長するための必要不可欠な使命であると考えています。

「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を目指す」という基本理念のもと、2000年4月には、アイドリグストップを含めたエコドライブ推進のため、ドライバーの実習訓練、教育施設として「伊豆研修センター」を拡充、また、2001年4月にはモーダルシフトのさらなる推進のため、新造代替船として高速RO／ROコンテナ船「ひまわり1」、同年7月には「ひまわり2」を投入し、環境負荷低減に努めてまいりました。

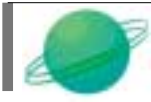
環境保全への取り組みなくして当社の未来はないと自覚し、より一層努力を続けてまいりますので、ご支援のほど宜しくお願い申し上げます。

2001年9月



代表取締役社長

岡部正寿



物流業界における課題

21世紀は「環境の世紀」といわれています。深刻化しつつある地球の温暖化や都市の大気汚染による健康被害については、20世紀より引き続き対策が迫られているのが現状です。日本通運は、物流業界での主要企業として、地球環境への配慮を真摯に受け止めています。

物流業界の課題

人や物が移動するとき、そこでは交通（運輸）部門が活躍します。交通（運輸）部門のなかでも特に自動車は、豊かな暮らしを実現するために欠くことのできない存在となっており、保有台数は近年、急速に増え続けています。

反面、自動車等の交通手段において大量のエネル

ギーが消費されることにより環境に負荷を与える物質が多く排出され、その結果、地球の温暖化や都市の大気汚染による健康被害などが深刻化し、その環境負荷の低減を図るための対策を講じることが喫緊の課題となっています。

物流業の環境問題は、地球的規模の環境問題と局地的な環境問題（公害問題）の2つに大きく分けられます。

地球的規模の環境問題



局地的な環境問題（公害問題）



主要な事業所（2001年9月現在）

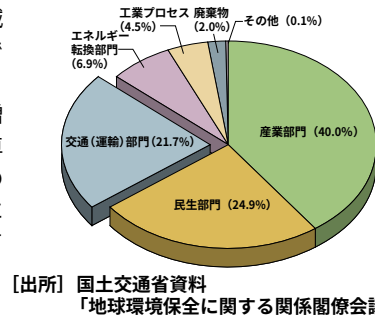
札幌航空支店、仙台航空支店、東京航空支店、名古屋航空支店、大阪航空支店、広島航空支店、高松航空支店、福岡航空支店、東京旅行支店、名古屋旅行支店、大阪旅行支店、東京国際輸送支店、東京海運支店、横浜国際輸送支店、名古屋国際輸送支店、大阪国際輸送支店、福岡海運支店、東京海外引越支店、東京警送支店、中部警送支店、関西警送支店、札幌支店、旭川支店、北見支店、釧路支店、帯広支店、苫小牧支店、室蘭支店、函館支店、仙台支店、青森支店、盛岡支店、秋田支店、山形支店、郡山支店、千葉支店、埼玉支店、群馬支店、宇都宮支店、水戸支店、東京ペリカン・アロー支店、東京支店、山梨支店、横浜支店、静岡支店、新潟支店、長野支店、金沢支店、富山支店、福井支店、名古屋支店、津支店、岐阜支店、大阪支店、神戸支店、京都支店、大津支店、和歌山支店、四国支店、広島支店、松江支店、鳥取支店、岡山支店、下関支店、福岡支店、大分支店、佐賀支店、熊本支店、長崎支店、宮崎支店、鹿児島支店 など

主要な事業内容

- | | |
|----------|--|
| 鉄道部門 | ● 鉄道を利用した利用運送業務 |
| 自動車部門 | ● 定期路線により貨物を積み合わせて輸送する特別積合せ貨物運送業務
● 貨物自動車の貸切により貨物を輸送する一般貨物運送業務 |
| 海運部門 | ● 国内における海上コンテナ輸送を主体とする内航海運業務
● 輸出入貨物の複合一貫輸送を主体とする国際輸送業務
● 船内・沿岸荷役等を主体とする港湾運送業務 |
| 倉庫部門 | ● 営業倉庫での保管・入出庫業務 |
| 航空部門 | ● 航空機を利用した国内貨物および輸出入貨物の利用運送業務 |
| 重量品・建設部門 | ● 国内・海外旅行の企画、販売を行う旅行業務 |
| 付帯・その他部門 | ● 重量品の運搬・架設やプラント建設およびメンテナンス業務
● 工場内作業、移転作業および流通加工業務等、各部門に付随する業務 |

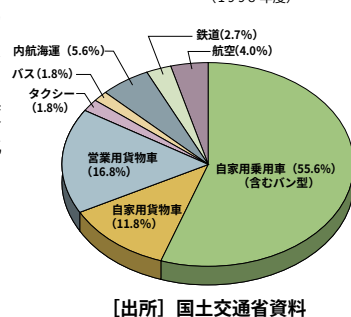
わが国の二酸化炭素排出量の部門別内訳（1998年度）

産業部門が前年度と比べ減少、民生部門はほぼ横ばいであるのに対し、交通（運輸）部門からの排出割合は年々増加しています。近年の自動車保有台数が、1989年の5,800万台から1999年には7,400万台へと増加していることなどが理由です。



交通（運輸）部門の二酸化炭素排出量割合〔輸送機関別〕（1998年度）

交通（運輸）部門からのCO₂排出量は、わが国のCO₂排出量の約2割を占め、年々増加しています。1998年度においては、1990年度に比べて21.1%の増加となっています。



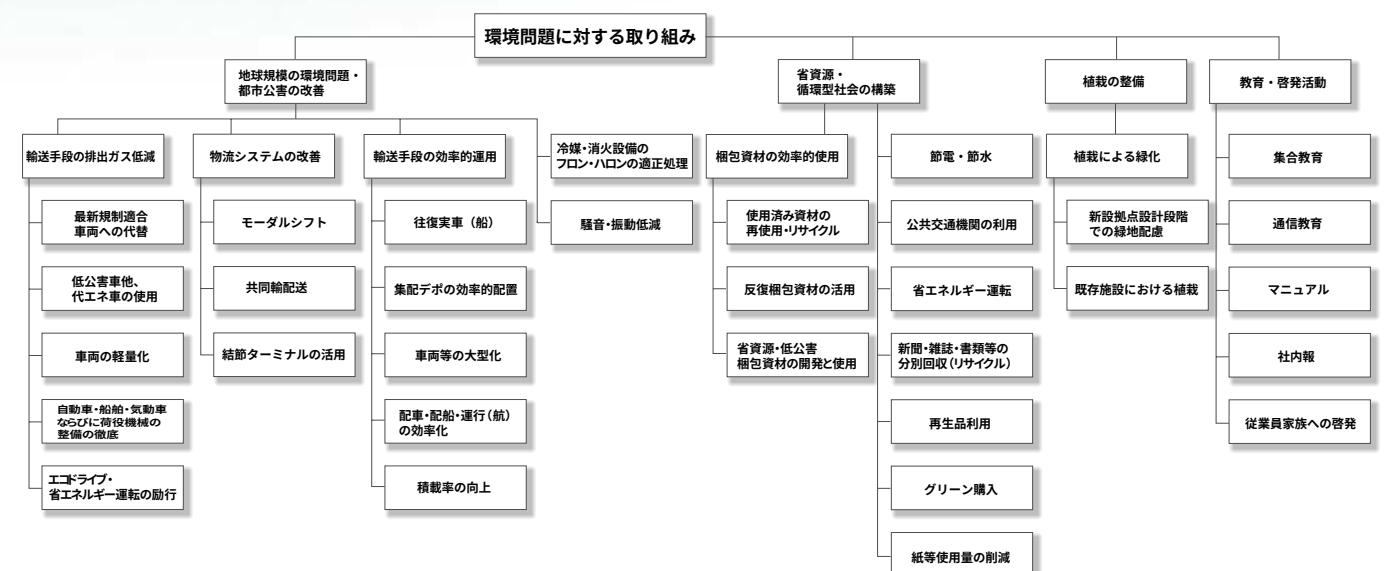
環境への負荷と環境問題への取り組み

日本通運は、グローバル時代に対応した広範囲な物流ネットワークを築き上げています。同時に、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を築いて、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しています。

◆物流活動における環境負荷のイメージ



日本通運の環境問題に対する取り組み



◆CO₂（二酸化炭素）、NO_x（窒素酸化物）の排出量

年度	CO ₂ 排出量 (t-CO ₂)	指数	NO _x 排出量 (t)	指数
1990年度	757,127	100	4,581	100
1998年度	579,421	77	3,098	68
1999年度	558,352	74	2,919	64
2000年度	568,094	75	3,046	66

基本理念／基本方針

日本通運は、『環境保全の取り組み等による社会への貢献』を経営計画のひとつに据え、社是にもとづき『基本理念』を制定し、3つの『基本方針』を定めています。

われらのことば（社是）

運輸の使命に徹して
社会の信頼にこたえる
業務の改善を図って
社運の発展につとめる
心身を健全に保って
明朗な生活をいとなむ

環境保全に対する基本理念（1993年4月制定）

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を目指す。

環境保全に対する基本方針

1. 地球規模の環境問題・都市公害の改善に努める。
2. 省資源・循環型社会の構築に努める。
3. 教育・啓発活動に努める。

環境保全に対する行動原則

日本通運では、環境保全に対する『基本理念』と『基本方針』にもとづいて、その具体的な行動原則を定め、教育・啓発、監査を、全社内でも推進、展開しています。

環境保全に対する行動原則

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. 低公害車の利用の促進 | 13. 使用済梱包資材の再使用 |
| 2. 最新排ガス規制適合車両への代替 | 14. 省資源、低環境負荷の梱包資材開発と使用 |
| 3. リサイクル可能素材の利用による車両の架装と軽量化 | 15. 廃棄物の削減と分別回収によるリサイクルの推進 |
| 4. 自動車・船舶・気動車、ならびに荷役機械の整備の徹底 | 16. 有害化学物質の適正な取扱い |
| 5. エコドライブ・省エネルギー運転の実践 | 17. グリーン購入の推進 |
| 6. モーダルシフトの推進 | 18. 節水・節電 |
| 7. 共同輸配送の推進 | 19. 公共交通機関の利用 |
| 8. 結節ターミナルの活用 | 20. 緑化の推進 |
| 9. 往復実車運行の強化 | 21. 国内外を問わず、事業進出にあたっては、事前の環境基準等の調査と、保全活動への積極的参加 |
| 10. 配車・配船・運行（航）の効率化と積載率の向上 | 22. 環境マネジメントシステムの導入と定期的な見直し |
| 11. フロン・ハロンの適正処理 | 23. 環境監査の実施 |
| 12. 騒音・振動の低減 | |

環境保全に対する教育

従業員に、環境保全の重要性を徹底するため、環境保全・省エネルギー・省資源・安全衛生措置等の教育・啓発活動を行う。

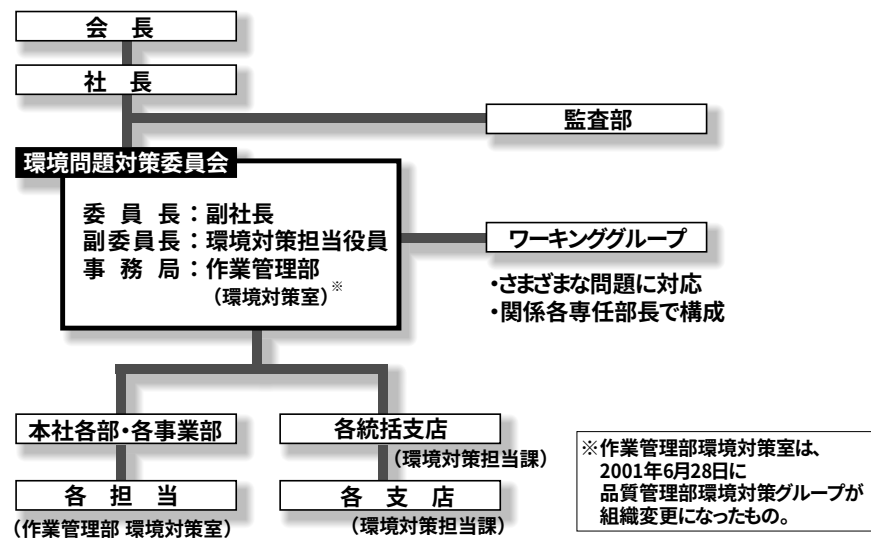
環境保全に対する監査

環境問題に関する監査を行う場合は、環境関係の諸法令・諸規則等への適合性に加えて、環境保全の取り組み姿勢についても、監査する。

環境保全推進体制

日本通運では、横断的な組織として「環境問題対策委員会」を設置し、環境保全対策に関する検討や方向づけを行っています。また、全社で積極的に推進されるように、専任のセクションとして環境対策室を設置しています。

環境保全推進組織



組織各セクションの役割

環境問題対策委員会

副社長を委員長とし、環境保全を進めるための基本方針等の立案など方向づけを行います。

ワーキンググループ

環境問題対策委員会の下部組織として、環境保全活動を推進するために、提起された問題に対し、都度

関係各部の専任部長が集まり、具体的取り組みを検討します。

監査部

環境関係の諸法令・諸規則等への適合性に加えて、環境保全の取り組み姿勢についての社内監査を行います。

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「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り組み、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から、既設の専門委員会を廃止。これに代わり、様々な問題に対応できるよう、関係各部専任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、検討が加えられます。

法規制の遵守

日本通運では、『よき企業市民』として法規制を遵守することはもちろん、それ以上の環境保全に取り組んでいくことが使命であると考えています。

環境政策にもとづいた法規制の遵守

日本通運の事業活動は、以下の環境関連の法律と深く絡み合っています。事業活動の計画、営みにあたっては、環境問題への取り組みが自らの存在と活動に

必須の要件であることを認識し、法規制を遵守するにとどまらず、自主的・積極的に環境保全、また循環型社会の構築に努めています。

環境基本法（平5法律91）

※ 公害対策基本法（昭42法律132）と、自然環境保全法（昭47法律85）を両輪として環境政策が行われてきたが、今日の環境問題に対応できなくなってきたため、地球環境問題等を付加し、持続可能な社会の構築を目指し制定。

地球環境

- 環境影響評価法
- 地球温暖化対策の推進に関する法律
- 特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律
- 特定有害廃棄物等の輸出入等の規制に関する法律
- 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律
- 石油代替エネルギーの開発及び導入の促進に関する法律
- エネルギーの使用の合理化に関する法律
- 特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律（フロン回収法）

大気汚染・悪臭

- 大気汚染防止法
- 道路運送車両法
- 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（自動車NOx・PM法）
- 悪臭防止法

騒音・振動

- 騒音規制法
- 振動規制法

水質汚濁

- 水質汚濁防止法
- 湖沼水質保全特別措置法
- 瀬戸内海環境保全特別措置法
- 下水道法
- 浄化槽法

土壌汚染

- 農用地の土壌の汚染防止等に関する法律

化学物質

- 特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律（PRTR法）
- ダイオキシン類対策特別措置法
- ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法（PCB特別措置法）

自然保護

- 都市緑地保全法
- 首都圏近郊緑地保全法
- 近畿圏の保全区域の整備に関する法律

循環型社会形成推進基本法（平12法律110）

※ 廃棄物対策とリサイクル対策を総合的・計画的に推進し、循環型社会を構築するために制定。

廃棄物・リサイクル

- 廃棄物の処理及び清掃に関する法律（廃棄物処理法）
- 資源の有効な利用の促進に関する法律（再生资源利用促進法の改正）
- 容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律（容器包装リサイクル法）

- 特定家庭用機器再商品化法（家電リサイクル法）
- 建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（建設リサイクル法）
- 食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律（食品リサイクル法）
- 国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（グリーン購入法）



国際規格 ISO の認証取得を推進

多様化・複雑化している環境問題に対応するために、環境保全活動を的確に推進し、継続的改善を図る必要があります。日本通運では、第三者の客観的評価を受けることもできる ISO 14001 の認証取得を有効な手段の1つと考えています。

ISO 14001 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高度化させるため、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（組織改編により現行2拠点）で取得したのを皮切りに、2000年3月には5拠点で、2001年3

月には広島国内航空貨物センター、仙台空港物流センターの2拠点で取得するなど、環境マネジメントシステムの拡大・充実に努めています。



航空事業部門で環境 ISO 取得拡大

1998年6月24日 新規取得

- ・東京航空支店 原木輸出カーゴセンター
- ・東京航空支店 原木航空物流センター

2001年3月30日 取得拡大

- ・広島航空支店 広島国内航空貨物センター
- ・仙台航空支店 仙台空港物流センター

2000年3月30日 取得拡大

- ・東京航空支店 横浜国際航空貨物センター
- ・東京航空支店 成田空港物流センター
- ・名古屋航空支店 名古屋物流センター
- ・大阪航空支店 南港航空貨物センター
- ・福岡航空支店 福岡貨物センター

トピックス（現場の声）

仙台市は「杜の都」と称され、市街地は緑に彩られており、この「杜の都」の維持と環境保全活動の一環として宮城県内の行政としては、初めて1999年にISO14001の認証を取得しました。

宮城県内に事業所を置く日本通運仙台航空支店としても環境保全活動を高度化させるため、ISO14001の認証取得に向けた取り組みを2000年5月より開始し、2001年3月に認証を取得しました。

活動当初は、「環境保全」・「リサイクル」・「廃棄物削減」などの取り組みに関して、従来の取り組み以上にどのような活動をすればよいのか戸惑いがありました。しかし、マネジメントシステムにもとづいた手法で活動を行なうことによりISO14001の認証取得が、環境保全や、その意識の向上だけではなく、全社的な取り組みである省燃費運転が作業コスト削減にもつながり、その活動成果が顕著に現れました。これは以前にも増して従業

員全員が意見を出し合い、工夫して活動を行った賜です。

ISO14001認証取得を目的に、1年間環境保全活動に取り組んだ仙台空港物流センターの従業員と各課環境マネジメント推進者の積極的な活動結果が、認証取得という形となって評価されたのであります。

今後も環境マネジメントシステムの基本であるPDCA（Plan、Do、Check、Act）と継続的改善にもとづき活動を行い、更なる環境保全とコスト削減に取り組んでまいりたいと考えています。



仙台航空支店
貨物業務課
福真 文幸

電気エネルギーの消費削減

	原木航空 物流センター	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 物流センター	南港 航空貨物 センター	広島国内 航空貨物 センター	福岡 貨物センター	仙台空港 物流センター
指 標	消費量 (kWh)	貨物取り扱い 1t当りの消費量 (kWh/t)	消費量 (kWh)					
目 標	対前年度比 16,000kWh 削減	対前年度比 5%削減	対前年度比 8,800kWh 削減	対前年度比 2%削減	対前年度比 1%削減	対前年度比 3%削減	対前年度比 2%削減	対前年度比 5%削減
実 績	1999年度	1,647,018kWh	40.7kWh/t	78,586kWh	986,545kWh	1,028,523kWh	357,855kWh	994,278kWh
	2000年度	1,487,994kWh	28.0kWh/t	50,600kWh	940,800kWh	983,120kWh	337,956kWh	1,073,148kWh
	対前年度比	-159,024kWh (-9.7%)	-12.7kWh/t (-31.2%)	-27,986kWh (-35.6%)	-45,745kWh (-4.6%)	-45,403kWh (-4.4%)	-19,899kWh (-5.6%)	+78,870kWh (+7.9%)

廃棄物削減／再利用・リサイクル推進

	原木航空 物流センター	成田空港 物流センター （一般棟）	成田空港 物流センター （生鮮棟）	横浜国際 航空貨物 センター	名古屋 物流センター	大阪港 航空貨物 センター	広島国内 航空貨物 センター	福岡 貨物センター	仙台空港 物流センター
指 標	廃棄物中の リサイクル/ 再利用重量	貨物取り扱い 1t当りの 廃棄物排出 重量 (kg)	輸入花卉 段ボールの リサイクル 重量 (kg)	廃棄物排出 重量 (kg)	廃棄物排出量 (m ³)	廃棄物排出重量 (kg)		貨物取り扱い 1t当りの 廃棄物排出 重量 (kg)	廃棄物排出 重量 (kg)
目 標	対前年度比 20%増	対前年度比 1%削減	年間 27,000kg	対前年度比 10%削減	対前年度比 3%削減	対前年度比 3%削減	(データ収集中)	対前年度比 削減	対前年度比 2%削減
実 績	1999年度	104,140kg	6.07kg/t	0	10,205kg	2,320m ³	87,294.2kg	—	5.27kg/t
	2000年度	235,210kg	1.80kg/t	85,600kg	12,155kg	1,905m ³	75,248.9kg	—	4.74kg/t
	対前年度比	131,070kg (125.9%)	-4.27kg/t (-70.3%)	85,600kg	1,950kg (19.1%)	-415m ³ (-17.9%)	-12,045.3kg (-13.8%)	—	-0.53kg/t (-10.1%)

燃料消費削減（燃費向上）

	原木航空 物流 センター	成田空港 物流 センター	横浜国際 航空貨物 センター	名古屋物流 センター	南港 航空貨物 センター	広島国内 航空貨物 センター	福岡貨物 センター	仙台空港 物流 センター
指 標	燃料消費1リッター当りの走行距離							
目 標	対前年度比 2%増	対前年度比 1%増	対前年度比 5%増	対前年度比 3%増	対前年度比 2%増	対前年度比 1%増	対前年度比 3%増	対前年度比 5%増
実 績	1999年度	5.37km/ℓ	5.346km/ℓ	5.93km/ℓ	7.20km/ℓ	6.21km/ℓ	(下半期) 6.027km/ℓ	6.23km/ℓ
	2000年度	5.24km/ℓ	5.202km/ℓ	5.41km/ℓ	6.58km/ℓ	6.11km/ℓ	(下半期) 6.221km/ℓ	6.47km/ℓ
	対前年度比	-0.13km/ℓ (-2.4%)	-0.144km/ℓ (-2.7%)	-0.52km/ℓ (-8.8%)	-0.62km/ℓ (-8.6%)	-0.10km/ℓ (-1.6%)	0.194km/ℓ (3.2%)	0.24km/ℓ (3.9%)
備 考	国際貨物部 原木集配課	国際貨物部 成田集配課	国際貨物部 横浜集配課	名古屋航空支店 物流配送課	天王寺航空支店 貨物第一課	広島航空支店 国内貨物 第一課	福岡航空支店 国内貨物集配 サービス課	仙台航空支店 国内貨物 第一課

社員一人ひとりに環境保全意識を

環境に負担をかけない持続可能な社会を目指して、「環境教育」の実践が求められています。日本通運では、環境に対する意識の高揚、環境保全技能の向上を目的とした環境教育の実施、啓発活動を継続的にを行っています。

環境教育の推進

環境問題は、政府や企業など、誰かが対策を行っていれば解決できるといった問題ではありません。地球上に住む誰もが環境へ負荷を与えているという認識を持って行動するといった個々人の考え方が求められる問題です。

そうした観点から、日本通運では従業員一人ひと

りがこの問題に常に関心を持ち、環境負荷低減を考えた行動を実践できるように、社員教育用テキスト「環境問題関係資料集」を作成・配布し、全国のおよそ1,200カ所の事業所で環境対策に向けた啓発活動を行っています。

また、本社では定期的に、従業員のそれぞれの立場において取り組むべき環境対策講座を設けた集合教育を行っています。

2000年4月には、静岡県荏山町に、車両整備・エコドライブを含めた安全運転技能向上のための実習訓練ができる、従来の「伊豆研修センター」を拡大・充実を目的として新設し、「ドライバー指導員研修会」等の集合教育に活用しています。



伊豆研修センターでの講習風景



伊豆研修センターでの講習風景



2000年4月に竣工した「伊豆研修センター」

積極的な環境コミュニケーションを図る

環境マネジメントシステムに基づき行動した内容や結果を情報として公開するとともに、いろいろな人々から意見を聞き、理解を得ることも、環境保全活動で重要なことです。日本通運では、さまざまな行事や社会貢献を積極的に推進しています。

環境コミュニケーション

持続可能な社会の構築に向けて、企業や個人、NGO、行政などが、それぞれの立場において、環境負荷の低減や環境保全を考慮した活動に関する情報を提供し、また意見を聞き、利害関係者お互いの共通認識を持ち、理解を深める必要があります。

日本通運では、環境コミュニケーションの一環として、次のような取り組みを行いました。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。

- 日本ロジスティックシステム協会と日本物流同友会共催の「全日本物流改善事例大会」において、「OA 機器修理品輸送における梱包材（パソコンポ）」で2000年度物流合理化努力賞を受賞（2000年6月7日）
- 環境月間にちなんで開催された「低公害車フェア」に、メタノール車展示協力（2000年6月10日～11日 東京・代々木公園）
- 九州・沖縄サミット首脳会談に先立って開催された「総合エネルギー展」に、天然ガス自動車展示協力（2000年7月7日～9日 宜野湾市・沖縄コンベンションセンター）
- アジア太平洋環境大臣会議の関連で開催された「九州エコ・モーターショー」において、「エコドライブの取り組み」について講演（2000年9月4日 北九州市・西日本総合展示場）
- 流通経済大学において「環境問題と物流業」について

て講義（2000年10月4日）

- 日本経済新聞社の非製造業1,567社を対象とした「環境経営度調査」において、組織管理体制、報告書・会計、廃棄物管理、CO₂対策、グリーン購入の調査項目全てにおいてA（偏差値55以上）の評価を受ける。（2000年12月6日）
- 本社事業所の3R（リデュース、リユース、リサイクル）への取り組みで、東京都千代田区から特別賞を受賞（2001年2月20日）
- 浜松商工会議所において「エコドライブの取り組み」について講演（2001年2月16日）
- （社）日本物流団体連合会主催の「環境フォーラムとパネル展」に出展（2001年2月23日～24日 東京国際フォーラム）
- （社）日本物流団体連合会主催の第2回「物流環境大賞」受賞（2001年6月14日）



流通経済大学において「環境問題と物流業」について講義

植栽の推進

大気の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。



日本通運船橋支店の植栽

環境保全コストを考える

日本通運では、環境保全コストを事業活動と社会とのコミュニケーションを図るための重要なものと認識しています。今回も、昨年と引き続き投資額の一部を公表いたします。

環境保全コストのご報告

近年、社会から環境保全と情報公開について強く求められるようになりました。また、環境省などからガイドラインも公表されています。日本通運では、それらの状況を踏まえ、費用と効果を把握し、環境保全活動をいっそう効率的に進めていきます。ただし、業務の性格上事業所の数が多く、業態も多岐にわたるため、全社的な集計に関しては、これからの課題でもあります。

今年度は集計可能な投資額の内、モーダルシフト

に関する投資、引越業務に伴う梱包資材への投資、新規導入車両への投資と緑化推進のための投資について以下に公表します。

効果としてのエコビジネス部門の売上高については、24 ページに記載しています。

今後は、環境省のガイドラインを参考に費用、コストおよび効果に関して、網羅的に把握できるようマネジメントシステムの充実を図りながら、環境会計の導入を進めていきたいと考えています。

◆環境保全に関する投資額（取得価額）

	1999年度	2000年度
鉄道へのモーダルシフト推進のための投資額（開発費用含む）	939,250千円	566,647千円
内航船へのモーダルシフト推進のための投資額	320,820千円	274,400千円
エネルギー消費量低減のための燃費効率の良い、最新規制適合車への代替	6,814,703千円	8,267,418千円
引越反復梱包資材への投資額	486,473千円	1,000,900千円
緑化推進のための植栽への投資額	47,016千円	156,312千円

地球規模の環境問題・都市公害の改善

日本通運は物流業界の主要企業として、地球温暖化、オゾン層の破壊、酸性雨などの地球規模の環境問題や都市公害を真摯に受け止め、環境負荷に対する効果的な解決に向けて積極的に取り組んでいます。

モーダルシフトの推進

物流業界では、排気ガスによる地球温暖化や健康問題、エネルギー資源問題など、いろいろな環境負荷問題を抱えています。トラック輸送への過度の依存によって生じた、それらの問題への対策として活躍するのが、「モーダルシフト」です。中・長距離幹線貨物輸送を、エネルギー効率のよいトラックから鉄道や船舶へ切り替えていくという輸送方法が、「より低公害な物流」であると認識されています。

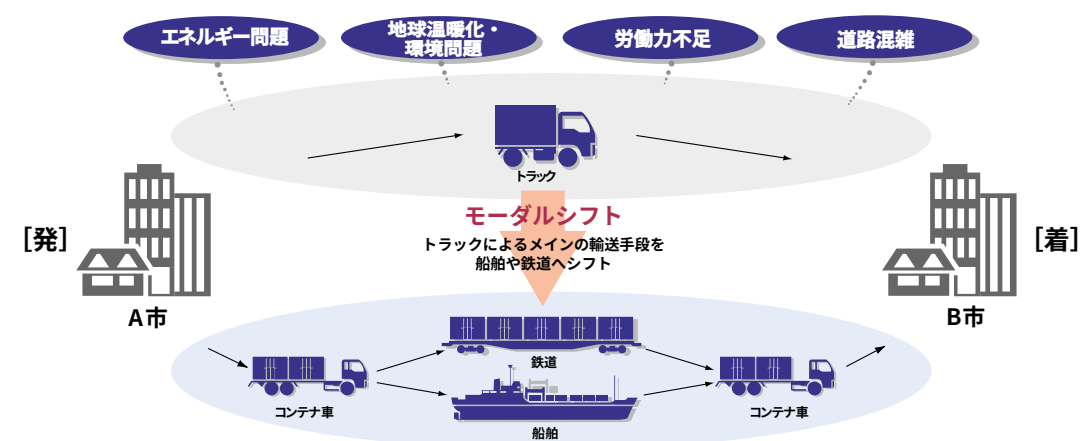
モーダルシフトの推進は、大気汚染や地球温暖化へとつながる排出ガスの抑制、省エネルギー、労働力不足の解消、そして道路混雑の緩和に大きな貢献を果たしています。

モーダルシフトによる鉄道輸送や内航海運の活用は、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、より効率のよい物流体系が構築できます。

同時に、貨物輸送機関の CO₂ 排出原単位（1 トンの貨物を 1 キロメートル運ぶ「トンキロ」あたりの CO₂ 排出量 [炭素換算]）をみると、鉄道は自家用小型トラックの約 1/100、内航海運は約 1/60 と大幅に少なく、温室効果ガスの排出量を削減できます。さらに、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、船舶はさらに大量の貨物を運ぶことができます。

日本通運は、物流の効率化にも優れたモーダルシフトを積極的に推進、活用して、物流業界の主要企業として環境負荷低減に取り組んでいます。

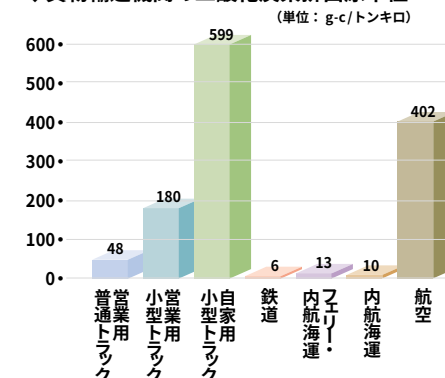


◆輸送機関別エネルギー消費原単位の推移

	1992年度	1993年度	1994年度	1995年度	1996年度
輸 送 機 関					
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 (平均)	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 (平均)	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
平 均	612.4	635.7	636.2	640.3	641.0

〔出所〕国土交通省資料「運輸関係エネルギー要覧」

◆貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位



〔出所〕国土交通省資料「地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料」



鉄道輸送へのシフト

日本通運は、中・長距離の貨物輸送に適している鉄道輸送のパイオニアです。これまでも、国内に張り巡らされたJR貨物のインフラストラクチャーを活用し、大量一括輸送ができ定時性・経済性に優れた環境負荷の少ない鉄道輸送手段を活用してまいりました。

さらに2000年10月からは、専門化体制への移

行、コンテナ情報システムの全面刷新、移動体通信を利用した集配車両を管理する情報システムを構築し、多様化・高度化するお客様のニーズに応えると同時に、環境負荷低減へ取り組み、自動車輸送から鉄道輸送へのシフトを積極的に推進しています。

鉄道輸送シフトへの整備

2トンコンテナの開発……お客様が小ロットでもモーダルシフトしやすいように、通常利用されているJR5トンコンテナの約半分の大きさの2トンコンテナを開発しました。



2トンコンテナ

スワップボディ輸送システムの開発・実用化……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に「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～福岡間で運用を開始しました。



スワップボディ

エコライナー31……鉄道へのモーダルシフト強化のため、荷役作業の大幅な効率化、リードタイムの短縮などが図れるウイング仕様の大型コンテナを開発し、商品名「エコライナー31」として2000年4月から東京～大阪間で販売を開始。2001年3月には大阪～福岡間、同4月には、東京～札幌間に線区を拡大しました。

レールドレージ輸送……従来トレーラ輸送に頼っていた港湾地区からの国際海上コンテナの輸送を、鉄道輸送にシフトさせる「レールドレージ輸送」に取り組んでいます。

◆日本通運の私有コンテナ（鉄道）仕様例

コンテナ仕様	長さ	床面積	内容積
2トンコンテナ	6フィート	約 4m ²	約 8m ³
5トンコンテナ	12フィート	約 8m ²	約17m ³
10トンコンテナ	20フィート	約14m ²	約30m ³
110トンコンテナ	30フィート	約21m ²	約47m ³
エコライナー31	31フィート	約21m ²	約47m ³
スワップボディー	31フィート	約22m ²	約50m ³

※この他にも、タンクコンテナ、無蓋コンテナ、保冷コンテナなど貨物の種類や荷役方法に合わせたさまざまなコンテナがあります。



エコライナー31



コンテナ列車

内航海運へのシフト

日本通運では、昭和39年に東京～室蘭間に「第一天丸」を就航させ、他社に先駆け、海上コンテナによる雑貨輸送を開始しました。現在では、東京～苫小牧（十勝、釧路）を結ぶ「あかしあ・えりもライン」、東京～博多～岩国を結ぶ「くろしおライン」など、4ラインの定期航路と、9隻のコンテナ船を擁し、日本各地を結んでいます。

また、12f、24f型コンテナ、および国際規格の20f、40f型コンテナや冷凍コンテナなど多種多様なコンテナを保有し、さらに独自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、海と陸が一体となった環境負荷の少ない、大量一貫輸送を実現しています。

◆日本通運の保有コンテナ（内航海運）仕様例

コンテナ仕様	積載量(kgs)	内容積(m ³)
12fコンテナ	5,000	18.0
20fコンテナ	17,980	33.2
20f冷凍コンテナ	13,790	28.0
24fコンテナ	15,000	38.3
40fコンテナ	20,000	67.5

※12fコンテナには、普通コンテナ以外にも、冷蔵コンテナ、簡易保冷コンテナ、背高コンテナ等も保有しています。



ひまわり1

「あかしあ・えりもライン」の新造代替船として、高速RO／ROコンテナ船[※]「ひまわり1」を2001年4月に投入、また同7月には「ひまわり2」を投入し、多様化・高度化するお客様のニーズに最適な輸送システムを提供しています。

ローコストで安全に大量の貨物を長距離輸送できる海上輸送は、モーダルシフトの強力な推進役です。

注)「RO／ROコンテナ船」とは、本船ランプウェイを使用したフェリーのような自走による荷役と、クレーン荷役両方の機能を備えた、シャシーとコンテナの輸送が可能な船舶のこと。

◆日本通運の内航海運輸送システム

ライン名	船名	12fコンテナ積載個数	寄港地等
あかしあ・えりもライン (北海道航路)	ひまわり1	200 (シャシー50台)	東京・京葉港～苫小牧～釧路 ひまわり1.2 23.0ノット(時速約43km)
	ひまわり2	200 (シャシー50台)	
	むさしの丸	310	東京～苫小牧～十勝～釧路 東京～苫小牧 3日目朝着港
	にちあき丸	310	
くろしおライン (九州航路)	はかた丸	300 (シャシー20台)	東京～博多～岩国 はかた丸 21.5ノット(時速約40km) 約30時間で東京～博多を結ぶ
	くろしお丸	264 (シャシー13台)	
おやしおライン (北海道航路)	おやしお丸	310	大阪～玉島～高松～苫小牧～釧路 うらが丸 20.6ノット(時速約38km)
	うらが丸	434	
瀬戸内ライン	興徳丸	200	東京～阪南～宇部～松山～和歌山



はかた丸



クリーンエネルギー車の導入状況

2001年度始めには、およそ1,200台のクリーンエネルギー車（現在実用化されている小型車両の領域における当社保有車両の約10%）を導入する計画でしたが、2000年度末現在では752台（達成率：62.7%）の導入に留まりました。

しかしながら、クリーンエネルギー車の導入台数は

毎年、着実に増えており、2003年度末にはおよそ2,000台の導入目標達成に向けて努力しています。日本通運では、大気汚染が叫ばれている都市部の宅配車両や集配車両を優先的に、さらなる導入努力を行っていきます。



メタノール車
アルコールの一種であるメタノール（メチルアルコール）を燃料とするエンジンを用いた自動車。



天然ガス車
都市ガスで使用されている天然ガスを燃料とするエンジンを用いた自動車。



ハイブリッド車
通常のエンジンと電気モーターのように複数の原動機を併用し、低公害化や省エネルギー化を図っている自動車。エンジンで発生させたエネルギーや、ブレーキをかけたときの制動エネルギーを電気エネルギーに変えて保存し、発進や加速、登坂時に駆動する力を補助する。

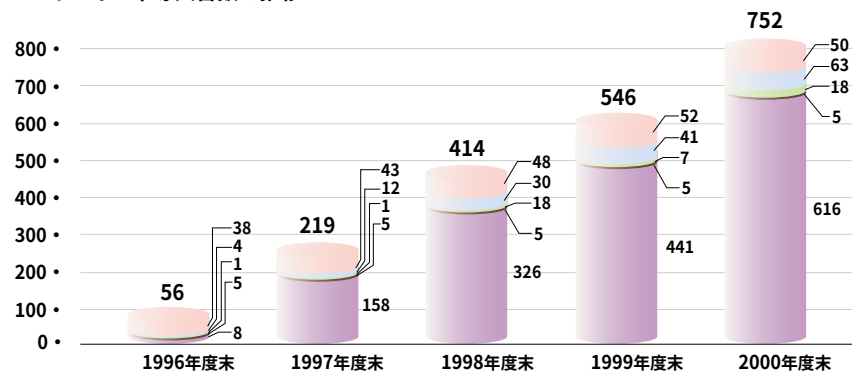


電気自動車
バッテリーに蓄えた電気でモーターを駆動させて走行する自動車。



LPガス車
液化石油ガスを燃料とするエンジンを用いた自動車。

◆クリーンエネルギー車導入台数の推移



車種	1996年度末	1997年度末	1998年度末	1999年度末	2000年度末
メタノール車	38	43	48	52	50
天然ガス車	4	12	30	41	63
ハイブリッド車	1	1	5	7	18
電気自動車	5	5	5	5	5
LPガス車	8	158	326	441	616
合 計	56	219	414	546	752

（単位：台）

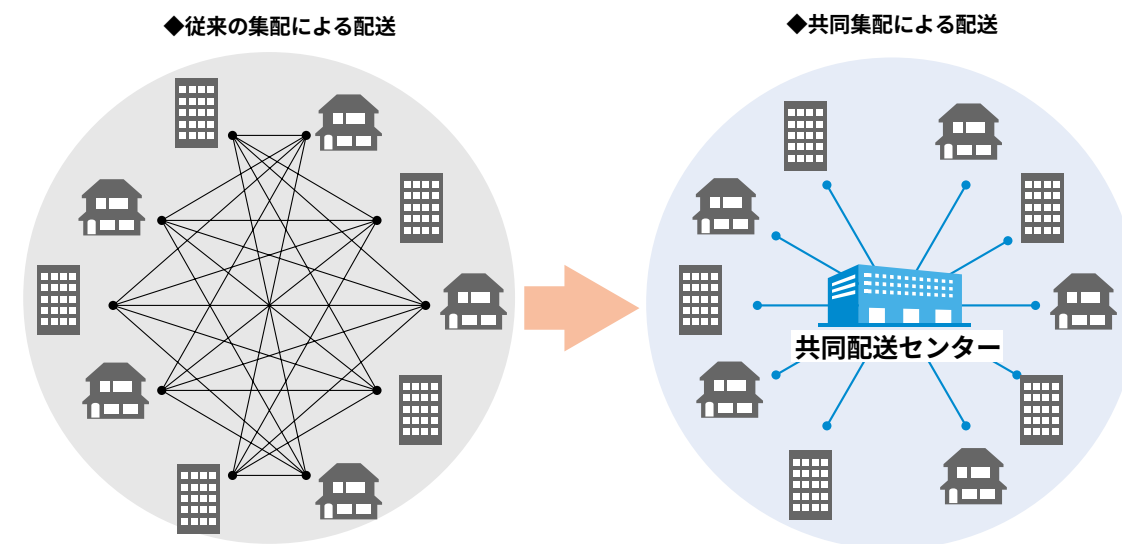
共同集配

わが国の物流は、トラックによる輸送が中心です。そのため、二酸化炭素や窒素酸化物、PM（粒子状物質）の排出などに起因する環境問題の深刻化、道路交通混雑など、物流の制約要因の存在は、ますます大きな問題となってきています。

特に、商業・業務機能の集積する都市内では、配送の多頻度小口化やトラックの荷さばき施設などの不足、集配のための路上駐車が増大によって、円滑な

道路交通が阻害されています。また、これにより輸送効率が著しく悪化するとともに、大気汚染の深刻化、交通事故の増加などが生じています。

このような状況のなか、排気ガスの削減や道路交通混雑を緩和させるとともに、トラックの積載効率を向上させることにより都市内物流の効率化を図るための解決策の1つとして推進されているのが「共同集配」です。



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、トラックの排気ガスの削減や道路の混雑緩和に寄与しています。

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～愛知、大阪～福岡など各地で行われるようになりました。もちろん、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、共同運行に積極的に取り組んでいます。



共同運行

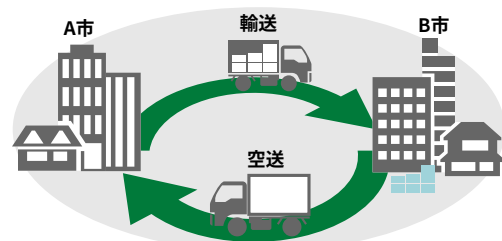


求貨・求車システム

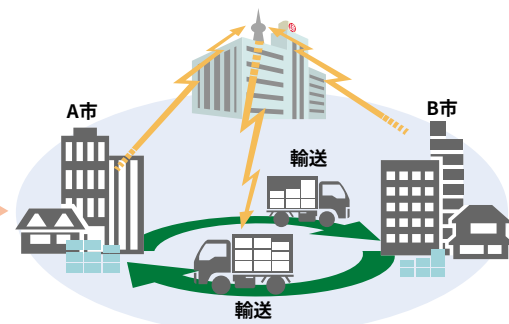
日本通運では、輸送調整所や輸送情報システムの強化を行い、社内の求貨、求車情報をマッチングさせ、往復実車率を高める独自の輸送調整システムを構築しています。これが、「求貨・求車システム」です。

たとえば、A市からB市に輸送を行う場合、輸送

◆無駄のある輸送



◆求貨・求車システムによる効率的な輸送



エコドライブの推進

「エコドライブ」とはエコロジードライブであり、エコノミードライブでもあります。急発進、急加速、急制動のないならかな定速運転、またアイドリングストップを行うことは、地球の温暖化や大気汚染の原因となる自動車の排気ガスの抑制と同時に、限られた化石燃料の消費削減にもなり、さらには安全運転にもつながります。

日本通運では、環境負荷低減、コスト削減の両面から、従来からマニュアルの作成、ポスター掲示等により、エコドライブの推進・啓発に努めてきました。

さらなるエコドライブの深度化のため、2000年4月に拡充・新設された「伊豆研修センター」で行われる集合教育「ドライバー指導員研修会」では、実車による模擬エコドライブでその効果を体験させ、また車両整備、安全運転等を習得させる、ドライバー指導員の育成を行っています。

社内認定されたドライバー指導員は、各支店においてドライバーに対して添乗指導等を行い、エコドライブを推進しています。

また、2000年9月からはドライバー指導員によるエコドライブの推進状況を把握するため、「運転燃費率 (km/ℓ) の対前年度 10 % 向上」を目標に掲げ、燃料の消費削減の取り組みを行っています。

2000年10月から2001年3月までの取り組み結果は、全社平均で運転燃費率の対前年 6.4 % の向上となりました。



ドライバー指導員資格証

ペリカンスポットの設置

日本通運では、2000年4月から都心部における集配効率を考え、車両を使用しない台車による集配業務の拠点として「ペリカンスポット」の設置を推進しています。

このシステムの導入により、集配効率の向上と同時に集配車両の使用を減らすことができ、車両からの排気ガスの削減、また、交通混雑の緩和が可能になります。

2000年度末現在、東京都内に8カ所の「ペリカンスポット」を設置しましたが、今後、全国の都心部にその設置の拡大を推進していきます。



ペリカンスポット



東京食品ターミナル

潜熱式低温蓄熱システムの導入

大規模な冷凍・冷蔵倉庫は、その冷却設備を動かすために大量の電気を消費します。外気温の高くなる夏季や昼間の時間帯には、特に大量の電気を消費します。

日本通運では、環境負荷低減のために大規模な潜熱式の低温蓄熱システムを、1999年に竣工した輸入青果物を中心に扱う「東京食品ターミナル」の倉庫に導入しました。

このシステムは、氷点下となるマイナス 10℃ の温度領域に対応するもので、化石燃料による発電比率の低い深夜電力を利用して運転する大規模蓄熱により、昼間のピーク時における電力消費量を削減し、温室効果ガスの排出削減に貢献しています。

外気温や庫内貨物の設定温度、入出荷の作業量にも左右されますが、電力需要量の集中する昼間の午後 1 時から 4 ～ 12 時間放熱することにより、冷凍機の運転を極力停止させています。平均すると 1 日当たり、昼間の電力消費量を 500kWh 程度低減させることができます。

蓄熱能力は 1,409 冷凍トン[※] であり、低温蓄熱としては世界最大級の規模を誇っています。

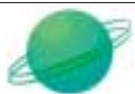
注) 0℃ の水 1 トンを 1 日 (24 時間) で、0℃ の氷にするために除去しなければならない熱量のことを、1 冷凍トンという。



潜熱式低温蓄熱システム



監視システム



省資源・循環型社会の構築

日本通運では、廃棄物の削減・リサイクルと同時に反復梱包資材の使用など、循環型社会の構築に向けた取り組みを推進しています。

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や使用も、積極的に行っています。

また、段ボール、エアキャップなども使用後に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、焼却処分の際に、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」という考え方で「ネット付き毛布」「レンタルハンガーボックス」「レンタル食品用BOX」などを使用しています。このような新しい引越ツール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。



ネット付き毛布

レンタルハンガーボックス

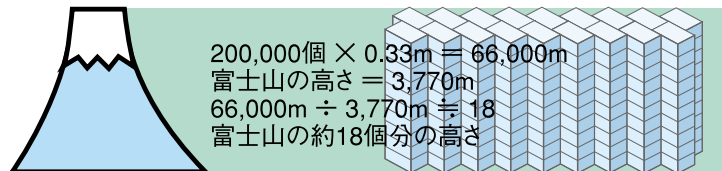
引越梱包資材の削減状況

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」により、従来ゴミとして廃棄されていた引越梱包資材が2000年度では以下のように削減され、反復梱包資材への投与額も2000年度は前年度の約2倍となりました。

また、日本通運は、2000年の暮に行われた中央省庁再編に伴う移転作業を実施。その作業においても、できるだけゴミを出さない作業に努めました。書類等の移動においては、長期保存用の段ボールケースを除き、その他はすべて繰り返し使用できるプラスチック製の折りたたみコンテナを使用しました。その数は、延べ200,000個であり、高さにすると富士山の約18個分の高さにもなりました。

◆引越梱包資材の削減前年比（当社比推計）

	1999年度	2000年度	
巻段ボール	約30万本	約32万本	体積で10tトラック約685台分
エアキャップ	約10万本	約11万本	面積で東京ドーム約166個分
段ボールハンガーボックス	約30万本	約32万本	畳み重ねて東京タワーの約19倍の高さ
スーパー縄	約21万本	約21万本	地球を約3周分
クラフトテープ	約15万本	約16万本	日本列島を約2往復分



ゴミ削減に役立つ「プラスチック製の折りたたみコンテナ」



中央省庁再編に伴う移転

オフィスでの取り組み

各事業所のオフィスでは、3Rを推進し、廃棄物の削減と、分別回収によるリサイクル率の向上に取り組

んでいます。また、グリーン購入、節電・節水、公共交通機関の利用などに努めています。

「3R」
REDUCE ……できるだけゴミを減らす
REUSE ……できるだけ繰り返し使う
RECYCLE ……できるだけ資源として再利用する

◆本社事業所における廃棄物のリサイクル率の向上

年度	廃棄物の排出量	リサイクル量	リサイクル率
1998年度	251.9トン	156.5トン	62.1%
1999年度	252.9トン	155.8トン	61.6%
2000年度	228.6トン	149.5トン	65.4%



リサイクル回収ボックス（本社事業所）

◆本社事業所における電気の使用量および水資源の使用量と排水量

年度	電気の使用量	水資源の使用量	排水量
1998年度	5,018,360 kWh	28,359m³	21,600m³
1999年度	4,775,300 kWh	31,704m³	25,006m³
2000年度	4,816,800 kWh	30,501m³	22,988m³

ペーパーリサイクル回収ボックス（本社事業所）



グリーン購入

「グリーン購入」とは、商品やサービスを購入する際に、環境への負荷ができるだけ少ない商品を選んで優先的に購入することをいいます。2001年4月に施行された「グリーン購入法」（国等による環境物品等の調達推進等に関する法律）によって、国の機関や地方自治体が、率先して環境負荷の小さい商品やサービスの調達・購入を推進し、毎年調達実績の公表が義務づけられることになりました。このように、政府や国民、消費者の環境意識が高まってきています。

日本通運では、これに先駆けて持続可能な循環型社会を実現させる取り組みの1つとして、1996年2月に企業・行政・NGO（非政府組織）で設立され

た「グリーン購入ネットワーク」（GPN）の趣旨に賛同、設立当初から参加し、全社でグリーン購入の推進・拡大に努めてきました。

商品やサービスの購入の際には、「グリーン購入ネットワーク」が作成した購入基本原則を基準とし、コピー用紙やプリンター用紙、印刷物等は再生紙を、文具事務用品等はエコマーク商品を、またOA関連機器は省エネルギータイプや、リサイクルしやすい製品を優先して購入しています。

日本通運では、今後もグリーン購入の一環である「クリーンエネルギー車の導入」も含め、さらなる推進を行っていきます。



循環型社会をサポートする様々なシステムを構築

日本通運では、環境負荷の少ない物流システムを活かしたエコビジネスを展開しています。循環型社会形成における物流の重要な役割を認識し、地球環境保全に貢献しています。

「エコビジネス」の事業分野

回収システムによるエコビジネスの展開

日本通運は、地球環境の未来を考え「資源循環型社会」づくりに貢献するため、物流企業の立場から様々な「回収システム」を構築し、エコビジネスを展開しています。

エコビジネスにかかわる輸送においては、環境への負荷の少ない鉄道輸送や内航海運を利用したモーダ

ルシフトを推進し、効率的な物流システムの構築に積極的に取り組んでいます。

◆エコビジネス部門の売上高

年度	売上高
1998年度	2,202百万円
1999年度	2,835百万円
2000年度	5,172百万円

◆日通のエコビジネス 3 つの事業分野



さいたま新都心の建設残土輸送



建設副産物回収システム

重要書類出張処理「ペーパーリサイクルシステム」(PRS)

従来、東京都内限定で行っていた廃棄重要書類の回収・リサイクル処理サービス「ペーパーリサイクルシステム」(PRS)を、2000年7月に関東全域に拡大し、セキュリティを兼ねたリサイクル回収システムを構築しています。

お客さまには、帳票類を含む重要書類をオフィスに設置した回収ボックスに投入いただくだけで、セキュリティも万全なリサイクルを実現しています。東京都内については、大型シュレッダーを搭載した日本通運の車両でお客様のオフィスに訪問し、ご確認いただきながらその場で裁断します。また、関東全域では、

封印した回収ボックスをリサイクル工場に輸送し、日本通運が責任を持って処理しています。



大型シュレッダーを搭載した車両

PRS回収ボックス

物流業界の主要企業として、21世紀の環境保全に取り組む

主なあゆみ

1987年(昭和62年)	●メタノール自動車(2トン積みトラック)をテスト導入	10月	●リサイクル推進協議会主催のリサイクル推進功労者表彰において会長賞受賞(本社、並びに東京警送支店)
1989年(平成元年)	●日通独自の鉄道輸送用2トンコンテナを発売	12月	●交通エコロジー・モビリティ財団主催の第1回エコドライブコンテストにおいて運輸大臣賞受賞(東京航空支店)
1990年(平成2年)	9月 ●省エネの観点から、エンジンキーにくさりを取り付け、ベルトに装着することを全社で展開	1月	●全国ネット食品共同配送システム(NFS)発売
1991年(平成3年)	9月 ●副社長を委員長とする「環境問題対策委員会」を設置 ●電気自動車のテスト導入(東京都貨物の軽自動車)	4月	●東京～福岡間でスワップボディー輸送システムの運用を開始
1992年(平成4年)	3月 ●電気自動車(1.5トン積みトラック)を導入 4月 ●神奈川県中井に「結節ターミナル」を設置 5月 ●紙資源の有効利用のため、分別回収、再生紙利用、及び使用量削減を全社で取り組む	6月	●環境月間にちなみ「1999低公害車フェア」に出展・参加
1993年(平成5年)	1月 ●排気ガスの抑制や省資源のため「省エネルギー運転手引書」を作成し、社員教育実施(運転手手帳にも掲載し、全社員に配布) 4月 ●環境保全に対する基本理念制定 ●ハイブリッド自動車(3.5トン積みトラック)をテスト導入	11月	●日本路線トラック連盟主催の環境標語において、従業員が入選(最優秀賞:1名、優秀賞:1名、佳作:4名)
1994年(平成6年)	6月 ●引越梱包用反復資材を開発・導入 7月 ●LPガス自動車(1トン積みトラック)を導入 4月 ●品質管理部に環境対策グループ新設 11月 ●トラック事業幹線共同運行を開始(東京～大阪、東京～愛知)	12月	●環境庁主催の地球温暖化防止活動実践部門において環境庁長官賞受賞(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)
1995年(平成7年)	3月 ●LPガス専用エンジンの3トン積みトラックのテスト導入(鳥取) 4月 ●ペリカンバックにゴミの出ない封印シールを採用 ●トラック事業幹線共同運行を拡大(東京～青森、東京～福岡) 6月 ●圧縮天然ガス(CNG)自動車(2トン積みトラック)をテスト導入	2月	●(社)物流団体連合会主催「物流と環境フェア2000」に出展・参加
1996年(平成8年)	2月 ●グリーン購入ネットワーク加入 6月 ●環境月間にちなみ「環境対策自己診断」を社内各店で実施	3月	●航空事業部門でISO 14001認証取得拡大(新たに5拠点)
1997年(平成9年)	9月 ●栃木県佐野市に「結節ターミナル」を設置 1月 ●引越梱包用反復資材を使用した引越新商品「プロコンボ」を発売 3月 ●パンフレット「日本通運の環境保全対策(いつまでも、美しい地球を保つために)」を作成 4月 ●内航船最大級の高速コンテナ船「うらが丸」就航 7月 ●エコドライブの推進強化のため全車両にステッカーを貼付し、社員への啓発、社会へのアピールに努める	4月	●鉄道へのモーダルシフト強化のため「エコライナー31(ウイング仕様)」を開発・発売(東京～大阪)
1998年(平成10年)	12月 ●高速RO/ROコンテナ船「はかた丸」就航 2月 ●東京～大阪間でスワップボディー輸送システムのテスト輸送を実施 6月 ●ユニフォームのリサイクルシステムを発売 ●航空事業部門でISO 14001認証取得(市川市原木地区の3拠点) 7月 ●ペリカン便に再生紙を利用した包装用バッグ(エコマーク付)を導入	6月	●車両整備、運転技能向上のための施設「伊豆研修センター」竣工
		7月	●環境保全に配慮した拠点「ペリカンスポット」を開設、展開開始
		6月	●環境月間にちなみ「低公害車フェア2000」に出展・参加
		7月	●結節ターミナルとして「多摩ターミナル」竣工
		9月	●ペリカン便集配員のユニフォームをエコ素材のポロシャツに刷新
		12月	●九州/沖縄サミット首脳会談に先立ち開催された「総合エネルギー展」に出展・参加
		9月	●「環境報告書2000(美しい地球を未来へ)」発行
		12月	●日本経済新聞社主催の非製造業者を対象とした「環境経営度調査」において調査全5項目で、A(偏差値55以上)の評価
		2月	●本社事業所の3Rへの取り組みが、東京千代田区から特別賞を受賞
		3月	●(社)日本物流団体連合会主催「環境フォーラムとパネル展」に出展・参加
		4月	●「エコライナー31(ウイング仕様)」の運用を拡大(大阪～福岡、東京～札幌)
		6月	●航空事業部門でISO14001認証取得拡大(新たに2拠点)
		7月	●大型RO/ROコンテナ高速船「ひまわり2」就航
		4月	●大型RO/ROコンテナ高速船「ひまわり1」就航
		6月	●(社)日本物流団体連合会主催の第2回「物流環境大賞」受賞
		7月	●環境月間にちなみ「エコカーワールド2001(低公害車フェア)」に出展・参加