

環境・社会報告書 2005

“美しい地球”を未来へ



日本通運株式会社

●目次

ごあいさつ	1
日本通運が果たすべき社会に対する責任とは	2
2004年度のトピックス	3
「持続可能な物流」の実現を目指して	4
基本理念	4
推進体制	6
地球温暖化対策における物流業の取り組み	8
日本通運と環境・社会とのかかわり	10
目標と実績	12
環境会計	13
環境と安全への取り組み	14
環境と安全に対する認証	14
安全性優良事業所の認定	16
環境教育	17
物流業務における環境配慮	19
モーダルシフトの推進	19
車両のクリーンエネルギー化と省燃費化	24
集荷・集配システムの改善	26
梱包資材の省資源化	27
日通のエコビジネス	28
産業廃棄物収集運搬への取り組み	28
資源循環型社会への貢献	29
地球環境保全への取り組み	30
事業所における環境配慮	31
オフィス業務の省資源化	31
従業員とのかかわり	32
人材育成と職場環境への取り組み	32
労働安全衛生への取り組み	34
社会とのコミュニケーション	36
環境保全活動の普及	36
情報開示	37
社会貢献活動	38
「新潟県中越大地震」への対応	39
美化活動	40
資料編	41
ISO 活動実績	41
GRI ガイドライン対照表	42
第三者意見	43
環境保全活動の歩み	44
会社概要	45
編集後記	45

編集方針

本書は、日本通運が2004年度に行った環境保全と社会貢献の取り組みに関し、その推進体制の説明、活動内容・実績データの報告などで構成しています。

- こうした取り組みの背景にある物流業と環境問題、最近の施策などを併せてご紹介することにより、環境保全に対する物流業の対応をご理解いただけるよう努めました。
- 図版や写真を併用するとともに、本文もわかりやすい表現を心がけました。
- 構成に当たっては、「環境報告書ガイドライン(2003年度版)」（2004年3月環境省発行）および「GRIサステナビリティ・リポーティング・ガイドライン 2002」を参考にしました。
- 2003年度またはそれ以前から継続して行っている取り組みについても、日本通運の事業と環境とのかかわり全体についてご理解いただくため、その一部をご紹介します。

報告対象範囲

環境保全にかかわる取り組みや推進体制については、日本通運全社を対象としました。(一部グループ会社も含む)
また、事業にかかわる電気エネルギー消費量、廃棄物排出量などについては、ISO14001認証取得事業所のデータも示しています。

報告対象期間

2004年4月1日～2005年3月31日
なお、特筆すべき事項がある場合には、2005年7月までのデータを使用している部分があります。

表紙の説明	[表表紙] 東京両国通運会社川蒸気往復盛栄真景之図 明治10年(1877)頃/野澤定吉画
	[裏表紙] 東京名所之内新橋ステーション蒸気車鉄道図 明治8年(1875)頃/歌川広重(三代)画

企業が社会とともに持続的発展をしていくためには、企業がその社会的責任を主体的に果たし、社会から信頼を得ていくことが必要です。このことから、従来にも増して、「企業の社会的責任（CSR）」の体制整備が喫緊の課題となってきています。当社でも本年2月、本社内に「CSR部門」を新設し、「企業の社会的責任（CSR）」を基軸とした経営を行うことを社内外に改めて明確にしました。

「企業価値の増大と人材育成」を、本年5月社長就任以降私の経営スタンスとしております。

「企業価値の増大」のためには、安定的な利益を上げていくことは当然であります。数字で表すことのできない「企業の社会的責任（CSR）」を果たすことが必要だと考えております。社会のルールを守り、正々堂々と事業を行い、その結果、社会に評価される…。少し口幅ったい言い方ですが、世の中から愛される会社になることこそ現代の企業にとってもっとも重要な責務だと考えています。

この重要な責務を果たすために、企業にとって大切な資源が「人材」であることは多言を要しません。「時代の変化に対応し、変革を推進できる人材」こそ企業を支える“礎”だと思います。「変革型の従業員」を育成し、また「自分の考えをはっきり主張する」「有言実行」の従業員を公平・公正に評価していくことが「人材育成」のために大切であると私は考えています。

本年2月、京都議定書が発効したことに伴い、環境問題への取り組みはこれまで以上に真摯な対応が求められています。

現経営計画には「地球にやさしい『環境保全』に努める」を掲げております。持続可能な循環型社会構築に高品質な物流サービスを通して貢献できるよう、社会の信頼と共感を得られる「コンプライアンス経営」「環境経営」をさらに推進し、お客様や社会から選ばれる21世紀型の新しい日通グループを創造することを目指してまいります。



代表取締役社長

川合正矩

日本通運が果たすべき社会に対する責任とは

日本通運が社会において、企業として持続していくためには、CSR（企業の社会的責任）を確実に果たしていくことが重要と私は考えます。

このCSRを大きく二つに分けて考えると、一つは日常の経営活動にかかわるCSR、つまり企業としてあらゆるステークホルダー（利害関係者）に対して法令・市場原理・倫理的責任を遵守する「社会責任」です。もう一つは社会的活動にかかわるCSR、これは社会や株主の皆さまから積極的な企業評価を受ける活動や、さらには寄付やボランティア活動などの「社会貢献的な投資」であると考えます。日本通運にとってのCSRを考えると、「社会貢献的な投資」だけを行っていても、社会の信頼や評価をいただき続けていくことは不可能だと思います。まず「社会責任」を果たすこと、すなわち企業としてのコンプライアンスの遵守が重要であるといえます。それが果たせてはじめて社会貢献的な活動も生きてくると考えるのです。

2005年2月には、企業としての社会的責任（企業倫理・法令遵守、人権擁護、環境配慮、地域社会貢献 等）を主体的に果たしていくために、CSR体制の整備を目的として、本社に「CSR部門」を新設しました。CSR部門は、既存の組織を改編した「法務コンプライアンス部」「個人情報管理部」ならびに「環境部」で構成され、誠実かつ公正な企業活動遂行の核と位置付けています。また本年より、これまでの「環境報告書」に対して社会性の側面に対する記述を増やした「環境・社会報告書」として発行することにいたしました。

日本通運は、今後も当社を取り巻く数々の法令など決まりごとを遵守したうえで、社会の一員である良き企業市民として、経済・社会・環境を並立しうる企業活動を持続させることを目指してまいります。



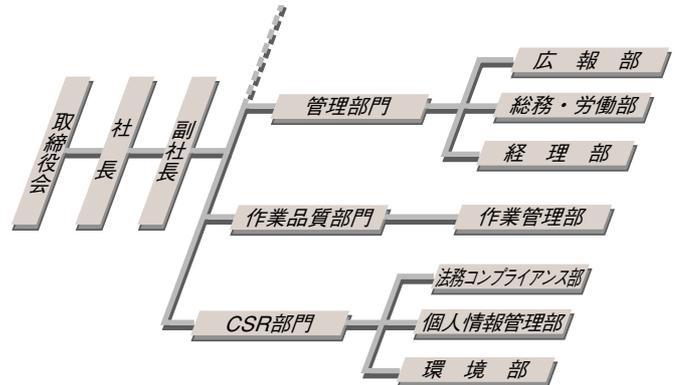
環境問題対策委員会委員長
(CSR部門担当副社長)

泉川 正毅

2004年度のトピックス

CSR部門の設置

企業としての社会的責任（企業倫理・法令遵守、人権擁護、環境配慮、地域社会貢献など）を主体的に果たしていくための体制整備を目的として、日本通運では2005年2月1日付で「CSR部門」を新設し、その下に「法務コンプライアンス部」「個人情報管理部」「環境部」を設置しました。



デジタル式運行記録計と運行管理システムの導入

日本通運ではデジタル式運行記録計の装着を2004年4月より開始し、2005年3月までに全対象車両への装着を完了しました。これにより、当社のイントラネットを介して個々の車両の運行実績データが全社統一の項目で運行管理システムのサーバーに蓄積され、燃費やアイドリング状況などの客観的データを、社内で共有できるようになりました。これらの導入により、燃料消費量の低減化や勤務日報の自動出力による間接コストの削減、またドライバーの安全運転への意識改革についても効果が現れています。



デジタル式運行記録計

グリーン経営認証の取得拡大

交通エコロジー・モビリティ財団が認証登録機関であり、国土交通省も推奨しているグリーン経営認証（トラック部門）については、2004年3月より認証取得を開始し、2005年3月までに90事業所で取得を完了しました。その他グループ会社でも認証取得の動きが始まり、2005年3月までに7社7事業所で認証が取得されています。



グリーン経営認証取得のための取り組み（黒煙チェック）

物流環境大賞の受賞

日本通運と商船三井フェリーは、社団法人日本物流団体連合会が募集した「第6回物流環境大賞」に、2社で共同応募した「国内定期航路「東京－九州・瀬戸内航路における画期的低燃費の新造高速RORO船」の投入」で「物流環境大賞」を受賞しました。これまで2社は、東京－博多間の定期航路で各社それぞれ2隻（合計4隻）の同型高速RORO船を建造し、2003年10月から共同運航を実施してきました。今回の受賞は、この新船建造に当たり、大型化による貨物積載能力の向上・高速化と省エネによるCO₂排出量削減等の環境負荷低減、という相反する目標を高いレベルで実現したことが評価されたものです。



ひまわり5

基本理念

日本通運には「われらのことば」という企業活動の基本となる“よりどころ”があります。決して斬新な概念ではないかもしれませんが、今も私たち日本通運のあらゆるステークホルダーの方々に対する考え方の基本となっています。

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

（1958年4月1日制定）

日本通運行動憲章

企業活動の基本は、社会の信頼と共感である。また、企業は、単に公正な競争を通じて利潤を追求する経済主体ではなく、広く社会とお客様にとって役に立つ存在でなければならない。

そのため当社としては、次の10項目に基づき、国の内外を問わず、全ての法律、国際ルールおよびその精神を遵守するとともに社会的良識をもって行動することを定める。

- ① 社会的にもお客様にも役に立ち、安全性に十分配慮した高品質なサービスを提供することにより、お客様の信頼を獲得する。
- ② 業界のリーディングカンパニーとして、率先して公正、透明、自由な競争を行う。また、政治、行政との健全かつ正常な関係を保つ。
- ③ 市民社会の秩序や安全に脅威を与えるあらゆる反社会的勢力および団体との関係を遮断し、断固として対決する。
- ④ 「良き企業市民」として積極的に社会貢献活動を行う。
- ⑤ 株主はもとより、広く社会とのコミュニケーションを行い、企業情報を積極的かつ公正に開示する。
- ⑥ 環境問題への取り組みは、企業の存在と活動に必須の要件であることを認識し、自主的、積極的に諸施策を推進するとともに、環境ビジネスを通じても社会貢献を果たす。
- ⑦ 従業員のゆとりと豊かさを実現し、安全で快適かつ働きやすい職場環境を確保するとともに、従業員の人格、個性を尊重する。
- ⑧ 海外においては、その国の文化や慣習を尊重し、現地の発展に貢献し得る経営を推進する。
- ⑨ 経営トップは、本憲章の精神の実現が自らの役割であることを認識し、率先垂範のうえ、関係者に周知徹底する。また、社内外の声を常時把握し、実効ある社内体制の整備を行うとともに、企業倫理の徹底を図る。
- ⑩ 本憲章に反するような事態が発生したときには、経営トップ自らが問題解決にあたる姿勢を内外に表明し、原因究明、再発防止に努める。また、社会への迅速かつ確かな情報の公開と説明責任を遂行し、権限と責任を明確にしたうえ、自らを含めて厳正な処分を行う。

（2003年10月改定）

コンプライアンス規程（抜粋）

【法令等の遵守】

第4条 業務遂行にあたっては、各事業に関連する各種法令、約款および社内規程、社内規則、マニュアル等（以下、「法令等」という）を遵守する。

2 前項の法令等の趣旨を十分に理解かつ尊重し、適正な企業活動を行う。

【公正・透明・自由な競争の確保】

第5条 不当な取引の強要などの優越的地位の乱用、カルテル行為、不正な便宜・利益の提供、インサイダー取引等の不正・不当な取引・行為を排除し、法令等および市場ルールに則った公正・透明・自由な競争を行う。

【適正な取引関係の確保】

第9条 顧客・社外関係者との間で、商慣習の枠を越え、社会一般の接遇として容認され難い接待や金品の贈答等を行うこと、またはそれらを受取る行為を行ってはならない。

2 その他誤解を招く恐れのある金銭的利害関係を持つてはならない。

3 公務員およびこれに準ずる者（みなし公務員）に対しては、接待、金品の贈答、便宜の提供等を行ってはならない。

【人権・人格の尊重】

第14条 個人の人権・人格を尊重し、かつ国連の「人権に関する宣言」を認識するとともに、あらゆる差別、セクシャル・ハラスメント等につながる行為を行ってはならない。

(2003年10月制定)

環境憲章（抜粋）

環境保全に対する基本理念 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。

(2001年5月制定)

個人情報保護方針（項目）

1. 個人情報に関する個人の尊重
2. 個人情報保護体制
3. 個人情報の安全管理
4. 個人情報保護に関する法令およびその他の規範の順守
5. 個人情報保護方針順守プログラムの継続的改善

(2005年4月1日制定)

推進体制

日本通運は社会的責任を果たす「グローバル・ロジスティクス企業」として、高品質によるお客様への貢献、利益による株主・投資家の皆様への貢献、働きがいによる従業員への貢献、環境保全の取り組み等による社会への貢献を目標として企業価値の向上を図り、コーポレート・ガバナンスの構築を強化します。

また当社では2005年2月1日よりCSR部門を設置し、その下に「法務コンプライアンス部」「個人情報管理部」「環境部」の3部を置きました。環境的側面、社会的側面、経済的側面という企業活動の三つの側面のうち、環境的側面、社会的側面を全社的に統括し、支店および関係会社における実効性ある取り組みを促すことによって、広く社会に当社グループの存在および企業活動をアピールできる体制を構築することを目的としています。

コーポレート・ガバナンスについて

日本通運のコーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方は「迅速な意思決定によるスピード経営の実現」と「責任体制の明確化」です。

具体的な施策としては、2001年6月に取締役会の定員を25名以内から15名以内とし、さらにその任期を2年から1年に短縮することにより、取締役会の一層の活性化と意思決定の迅速化、ならびに取締役の各事業年度の経営に対する責任の明確化を図ってきました。また同時に、迅速な意思決定と業務遂行を目的として、執行役員制を導入しました。

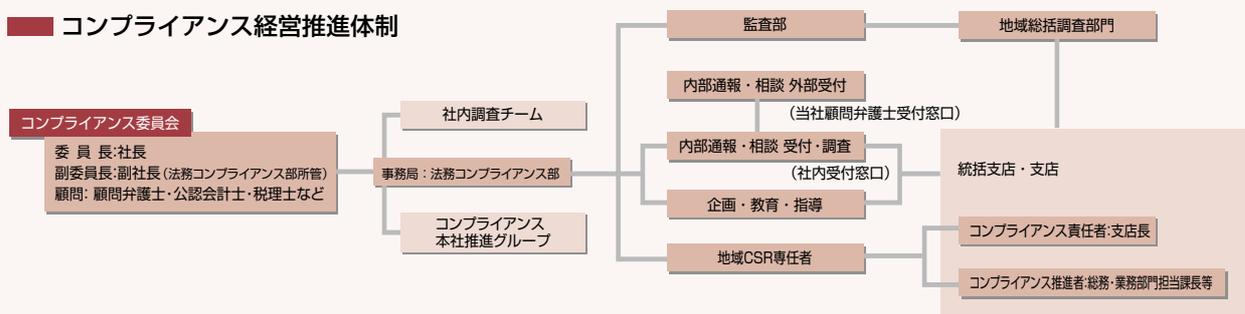
なお、2005年3月末日現在の取締役は14名、執行役員は25名です（うち13名は取締役兼務）。そのほか監査役は、取締役会をはじめとする重要な会議への出席、重要な書類への閲覧、主要な事業所への往査、子会社の調査を行い、これらの結果を監査役会および取締役会に報告して

おり、客観的な立場での監督機関として機能しています。2005年3月末日現在の監査役は4名（うち3名は社外監査役）です。

法務コンプライアンス部の設置

コンプライアンス経営を重要視して、日本通運では2003年6月「コンプライアンス部」を新設し、管理体制を一層強化しました。また同年10月には内部通報制度「ニツツウ・スピークアップ」を設けるなど、誠実かつ公正な企業活動推進のために施策を講じてきました。2005年2月「コンプライアンス部」に法務・知的財産対応の機能を持たせ、併せて自動車事業適正化や自動車運送関連法令、その他倉庫業務・公正取引にかかわる法令の遵守、指導に関する機能も加えて「法務コンプライアンス部」を設置しました。

コンプライアンス経営推進体制

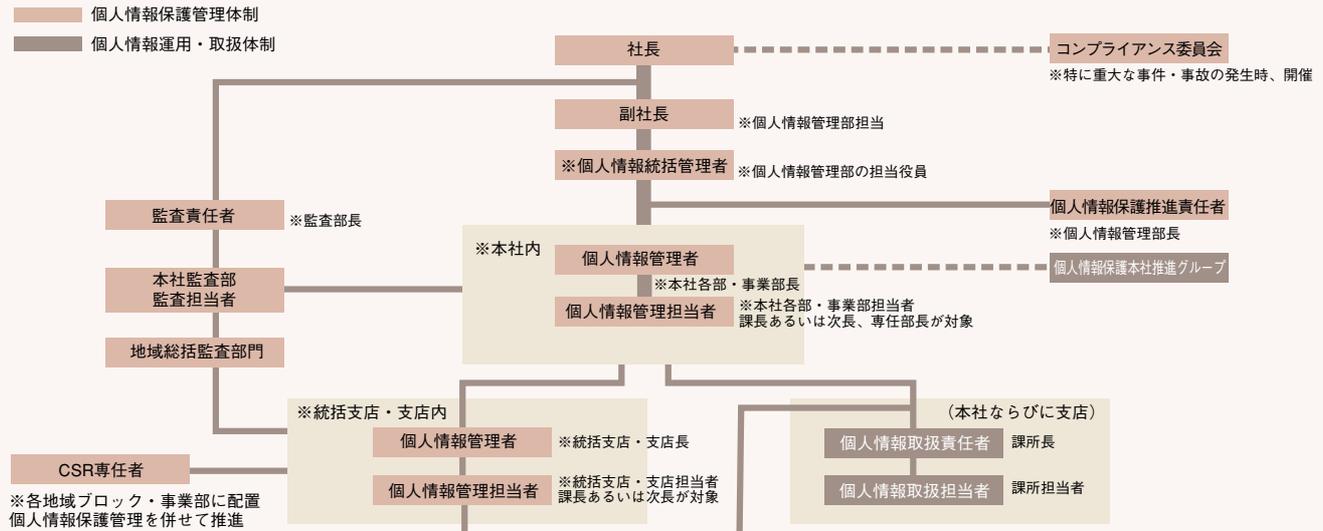


個人情報管理部の設置

従来コンプライアンス部で対応してきた個人情報の保護管理に関する業務を独立させ、より強固で漏れのない推進体制を構築することを目的として、2005年2月CSR部門の創設とともに「個人情報管理部」を設置しました。個人情報管理部では、当社の個人情報保護管理に対する取り組み姿勢を示した個人情報保護方針や、社内規程である個人情報保護規

程の制定、およびその周知徹底を図ると同時に、個人情報管理者・管理担当者の配置などの体制整備、その他全従業員を対象とした個人情報保護教育の実施によって、個人情報に対する全社的な意識の向上を図ってきました。今後個人情報管理部では、日本通運のプライバシーマーク取得について取り組みます。

個人情報保護管理・運用体制図



環境経営の経緯と推進

日本通運の環境経営への取り組みは、1991年に「環境問題対策委員会」を設置したことに始まり、その後、環境問題の内容に応じて組織を改編し、2003年1月に「環境部」を発足させて現在に至っています。さらに、日通グループの環

境経営を推進するための「日通グループ環境会議」、廃棄物の適正処理とリサイクル推進のための施策を検討する「廃棄物対策委員会」「総括廃棄物責任者会議」などを設置して環境保全を推進しています。

環境経営推進体制



地球温暖化対策における物流業の取り組み

物流業が関与する環境問題のうち、現在、とりわけ対策が急がれているのが「地球温暖化」問題です。地球温室効果ガスの削減目標や削減期限などを定めた国際的取り決めである「京都議定書(1997年)」が本年2月に発効したことに伴い、日本の温室効果ガス*削減目標「基準年(1990年)比で2008年から2012年の間に6%削減」に向け、官民一体となったさまざまな取り組みが行われております。

*温室効果ガスとは
「二酸化炭素 (CO₂)、メタン (CH₄)、一酸化二窒素 (N₂O)、ハイドロフルオロカーボン類 (HFCs)、パーフルオロカーボン類 (PFCs)、六ふっ化硫黄 (SF₆)」の6種類

地球温暖化の現状

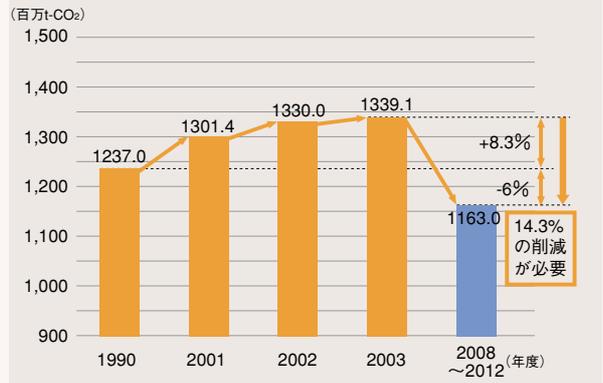
2003年度におけるわが国の温室効果ガス排出量は、1990年の基準年に対し8.3%上回っており、京都議定書で約束した「2008年～2012年での平均排出量を1990年比の6%削減」達成のためには、2003年度の排出量と比較し、14.3%の削減が必要となります。

運輸部門からのCO₂排出量特性

温室効果ガスのうち、9割強を占めるCO₂の2003年度の部門別排出割合を見ると、運輸部門は20.6%であり、産業部門の37.9%に次いで排出割合が高くなっています。1990年度比で見ると、産業部門がわずか0.3%の増加に止まっているのに対し、運輸部門は19.8%増加しており、わが国全体のCO₂排出量増大の一因となっています。

ところで、運輸部門のうち、およそ9割弱が自動車に起因するCO₂排出量であり、かつ運輸部門のおよそ5割を占めるのが自家用乗用車です。自家用乗用車の2003年度排

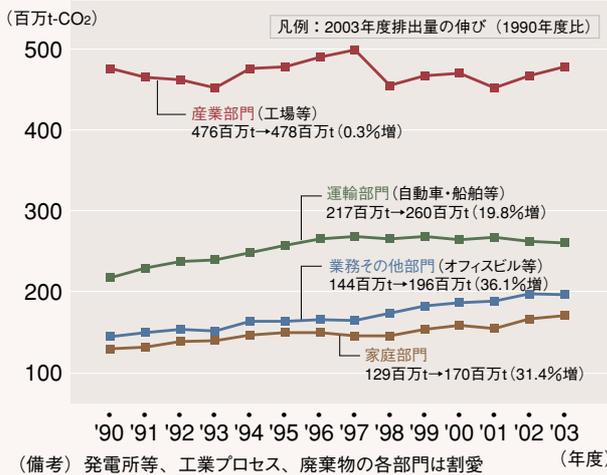
わが国の温室効果ガス排出量



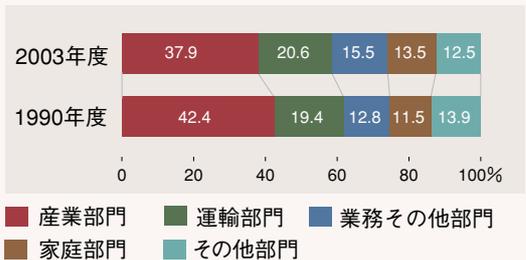
出典：国立環境研究所「温室効果ガスインベントリオフィス」のデータベース数値から作成

排出量は、1990年度比で約50%増加しているのに対し、貨物自動車（営業用・自家用）の2003年度排出量は1990年度比では約5%減です。つまり、運輸部門の増加要因の第一は自家用乗用車に起因しているといえます。

CO₂の部門別排出量の推移

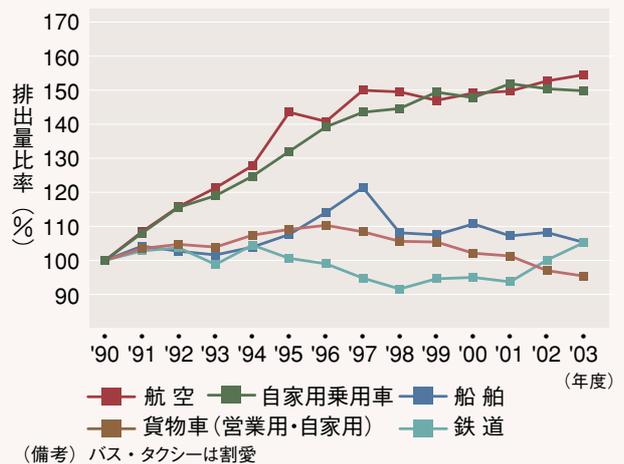


部門別 CO₂ 排出割合

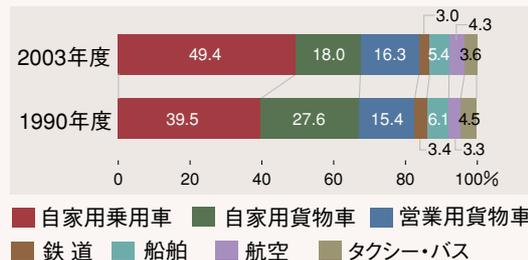


出典：国立環境研究所「温室効果ガスインベントリオフィス」のデータベース数値から作成

運輸部門 輸送機関別 CO₂ 排出量の推移 (1990年度を100とした場合)



運輸部門 輸送機関別 CO₂ 排出割合



出典：国立環境研究所「温室効果ガスインベントリオフィス」のデータベース数値から作成

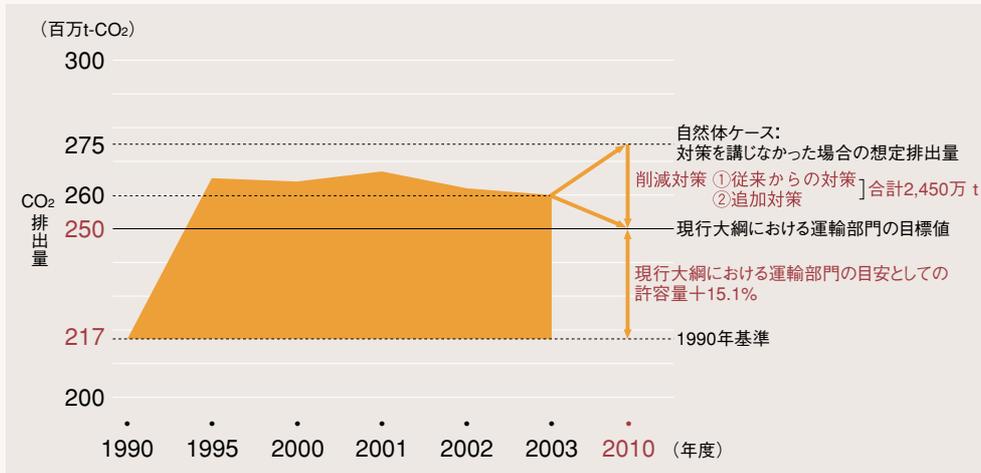
運輸部門のCO₂排出削減シナリオ

「京都議定書目標達成計画（2005年4月28日）」による運輸部門の2010年度のCO₂排出量は、1990年度比「+15.1%」まで許容され、250百万トンとなっています。2003年度のCO₂排出量は260百万トンで19.8%増となっていること

から、2010年度まで4.7ポイントの10百万トン削減しなければなりません。

そのため、従来からの対策に追加対策が必要となり、運輸部門として表に示す24.5百万トン（従来からの対策含む）の削減計画が策定されています。

運輸部門からのCO₂排出実績と削減シナリオ



施策項目		CO ₂ 削減計画量(万t)	具体的な施策
自動車交通	自動車単体策および走行形態の環境配慮化	820 (-) (※)	・クリーンエネルギー車の普及促進 ・エコドライブの普及促進 など
	交通流対策	510 (320)	・自動車交通需要の調整 ・高度道路交通システム (ITS) の推進 など
環境負荷の小さい交通体系の構築	物流の効率化	840 (410)	・鉄道、海運の利用促進 (モーダルシフト促進) ・トラックの営自転換、大型化、積載率向上 など
	公共交通機関の利用促進など	280 (330)	・鉄道新線の整備、バスの利用促進 ・鉄道、航空単体のエネルギー効率向上 など
合計		2,450 (1,060)	(※)このほか、自動車単体対策「トップランナー基準適合車導入」による削減2110万t-CO ₂ を見込む

備考：〈 〉内数値は2002年度までに実現した排出削減量

出典：「国土交通省の地球温暖化対策について：国土交通省：平成17年3月10日」を加筆・修正

運輸（貨物自動車）部門の地球温暖化対策の推進体制

「京都議定書目標達成計画」では、省CO₂型物流体系の形成に向け、物流体系全体のグリーン化（環境負荷の少ない物流体系）を推進するため、「①荷主と物流事業者の協働による省CO₂化の推進 ②モーダルシフト、トラック輸送の効率化等——物流の効率化の推進」を掲げています。

これらに呼応し、経済産業省、国土交通省、(社)日本ロジスティクスシステム協会、(社)日本物流団体連合会および(社)日本経済団体連合会は、「グリーン物流パートナーシップ会議」を2004年11月発足させました。この会議では、荷主企業様と物流事業者が連携・協働すること（パートナーシップ）による、物流システムの改善に向けた先進的な取り組みを支援し、普及・拡大を促進することとしています。

また、行政は「流通業務の総合化及び効率化の促進に

関する法律（物流効率化新法）」を制定し、3PL事業の導入、輸配送の共同化やITの活用等による輸送、保管、流通加工などの流通業務を総合的に支援し、環境調和型の物流効率化を推進するとしています。

一方、省エネルギー法を改正し、2006年4月から、一定規模以上の貨物・旅客輸送事業者と荷主企業様に対し省エネルギー計画の策定やエネルギー使用量の報告を義務付けるなど、運輸分野における対策が法的に導入されようとしています。

グリーン物流パートナーシップ会議



荷主企業と物流事業者の連携により物流のCO₂排出削減策を効果的に推進

日本通運と環境・社会とのかかわり

日本通運は、グローバル・ロジスティクス企業としての社会的責任を果たすため、国内外の輸送業務からオフィス業務に至るまで、一貫して環境に配慮した取り組みを進めています。ステークホルダーの皆様との連携も大切にし、企業活動の透明性を高めるとともに環境保全を目指す活動にも力を注いでいます。

Input

[車両などへ]

ガソリン、
軽油、
重油など

[事業所へ]

電気、水、
梱包資材、
事務用品、
紙など



【エコビジネス】

- 産業廃棄物収集運搬への取り組み (28ページ)
- 資源循環型社会への貢献 (29ページ)
- 地球環境保全への取り組み (30ページ)

日通とステークホルダーの皆様とのかかわり

お客様

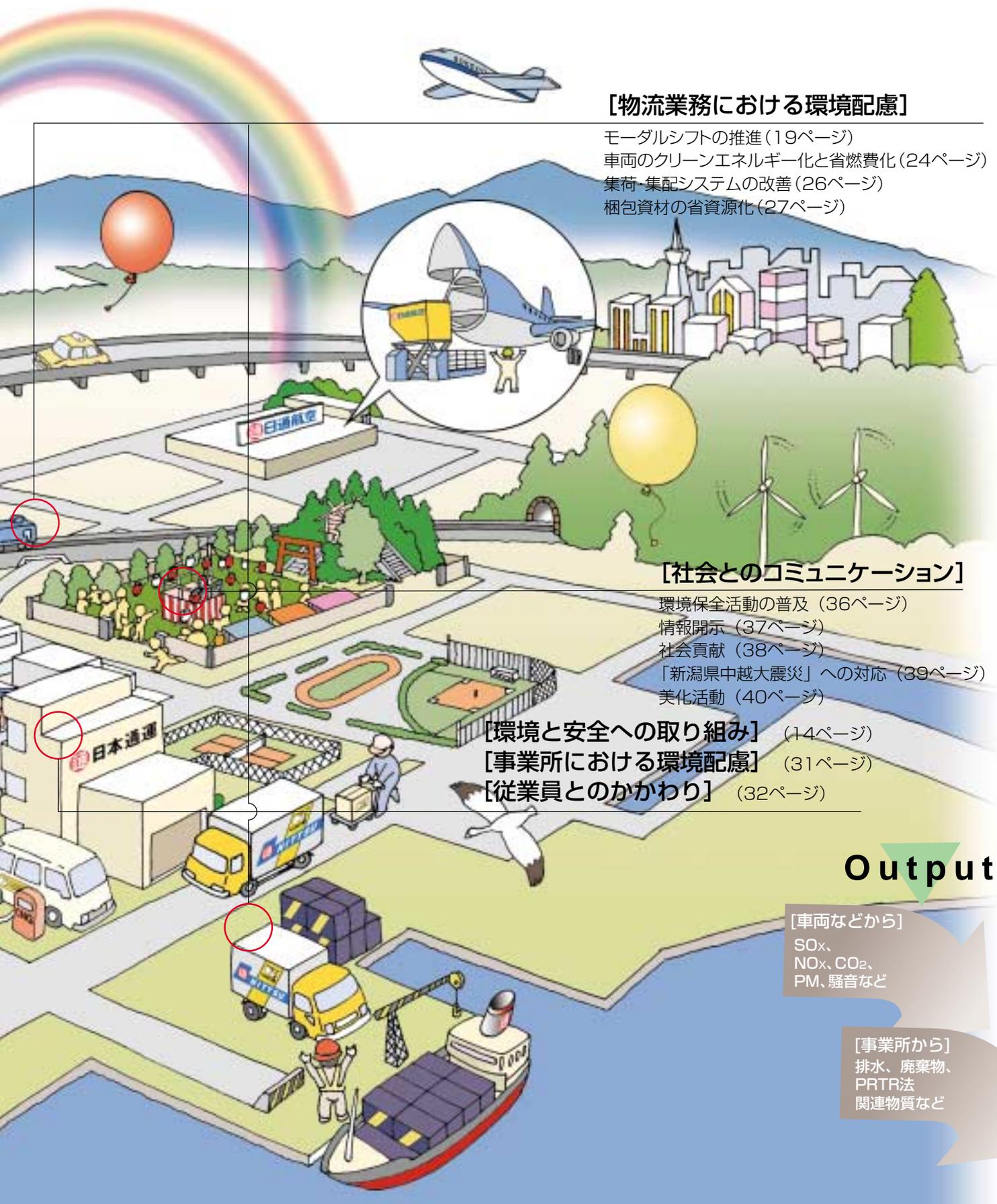
- 安心で確実な物流サービスの提供
- 企業情報の公開

株主

- IR情報の公開
- 環境保全・コンプライアンスにかかわる説明責任

コミュニティ

- 地域社会への配慮
- 環境保全における協働



【物流業務における環境配慮】

- モーダルシフトの推進 (19ページ)
- 車両のクリーンエネルギー化と省燃費化 (24ページ)
- 集荷・集配システムの改善 (26ページ)
- 梱包資材の省資源化 (27ページ)

【社会とのコミュニケーション】

- 環境保全活動の普及 (36ページ)
- 情報開示 (37ページ)
- 社会貢献 (38ページ)
- 「新潟県中越大地震」への対応 (39ページ)
- 美化活動 (40ページ)

【環境と安全への取り組み】 (14ページ)

【事業所における環境配慮】 (31ページ)

【従業員とのかかわり】 (32ページ)

Output

【車両などから】

- SO_x、
- NO_x、CO₂、
- PM、騒音など

【事業所から】

- 排水、廃棄物、
- PRTR法
- 関連物質など

行政

- ・各種許認可・届出
- ・運輸・交通関連施策への協力

サプライヤー

- ・低公害車導入促進の要請
- ・法令遵守の要請

社員

- ・人材育成・人権尊重への取り組み
- ・労働安全衛生の推進

目標と実績

日本通運では事業活動で使用する燃料の使用量は把握していますが、約2,000カ所にもわたる各事業所で使用した電気・水道などの資源、または排出した廃棄物の全社合計数量の把握を正確にできていませんでした。しかし日本通運全社におけるIT改革の推進により、2005年度からデータの集計が可能となり、今後の実績把握と目標の設定に役立てます。

項目	2004年度方針	活動実績	2005年度方針
環境配慮車両の導入	CNG車・ハイブリッド車ほか 1,650台	2004年度合計 1,637台導入	2,000台達成
環境マネジメントシステムの導入 グリーン経営認証(トラック)の取得	全国100事業所で取得	日通グループ全体で 97事業所取得	全国で200事業所取得
燃費の向上	デジタル式運行記録計の導入により 軽油・ガソリンで対前年10%向上	2004年度日本通運全社で 5.07% 導入時期を地域ごとに変えたため、 限定的な効果にとどまる	対前年10%向上
帳票用紙使用量の削減	IT改革の推進でカーボン付経理 伝票用紙の使用削減 デジタル式運行記録計の導入により 「勤務日報」用紙の使用削減	一部業務を除き これら帳票の使用中止	伝票および勤務日報、 帳票の使用中止
モーダルシフト化率 2004年1月～12月までの当社が 輸送した貨物輸送重量のうち、鉄道と 海運で輸送した重量から割り出し	50%	47.8%	50%
全社から排出される廃棄物の量と 全社で使用される電力・水道・ガス 等の使用量のデータを一元的に 集約するシステムの構築	IT改革の推進により社内イン トラネットを利用したネットワー クの完成	一部業務を除き 全国でネットワークを構築	2005年度より 正確な排出量・使用量 を把握

輸送業務にともなう燃料使用量とCO₂・NOx排出量(全社)

年度	燃料使用量(kL)※1			CO ₂ 排出量(t-CO ₂)※2		NOx排出量(t)※3	
	軽油	ガソリン	C重油	指数※4	指数※4	指数※4	指数※4
2000	149,701	13,275	47,965	568,094.3	75	3,046.0	66
2001	146,319	12,930	56,464	583,317.0	77	3,016.3	66
2002	139,008	11,469	55,003	556,246.3	73	2,864.5	63
2003	125,654	11,345	61,359	539,326.0	71	2,645.0	58
2004	115,731	11,282	66,306	527,480.3	70	2,483.6	54

※1 燃料使用量 : CO₂・NOx排出量は燃料の購入量より算出
 ※2 CO₂排出量 : 排出係数は、環境活動評価プログラム「エコアクション21」
 (1999年9月 環境庁発行) 指定の値を使用
 (軽油のCO₂排出係数: 2,644kg-CO₂/kL、
 ガソリンのCO₂排出係数: 2,359kg-CO₂/kL、
 重油のCO₂排出係数: 2,939kg-CO₂/kL)
 ※3 NOx排出量 : 排出係数は、環境活動評価プログラム「エコアクション21」
 (1999年9月 環境庁発行) 指定の値を使用
 (軽油のNOx排出係数: 18.3kg/kL、ガソリンのNOx排出係数:
 8.2kg/kL、重油のNOx排出係数: 4.12kg/kL)
 ※4 指数 : 1990年の各排出量を100として算出

PCBの管理(2004年度)

PCBを使用した安定器などは、法規制に基づいた社内管理規定で適正に保管・管理しています。

機器区分	安定器	コンデンサー	トランス
保管数量(台)	4,626	145	17

PRTR法関連の届出物質排出量(2004年度)

PRTR法(化学物質管理促進法)の法律上の届出対象となる事業所はありませんが、対象化学物質の取り扱い事業所は次のとおりです。

事業所区分	事業所数	物質取扱量(t/年)	主な物質名	主な用途
対象業種であるが、数量が届出数量以下の事業所	11	0.331	リン化アルミニウム	倉庫内のくん蒸作業
対象業種でないが、対象物質を取り扱っている事業所	30	123.402	臭化メチル、シアン化水素	倉庫業でなく、輸入通関業務に付帯する業務でのくん蒸作業

環境会計

環境会計の導入は、環境経営評価指標として非常に重要な指標と位置付けしております。
 今後、より詳細な環境会計評価指標を確立することを目標としますが、今年度は環境保全に関する主な投資額と、環境保全効果として「モーダルシフトの実施によるCO₂削減量、反復梱包資材の利用による従来型資材の削減量」を定量的に把握して整理しました。

環境保全に関する投資額（2004年度）

（百万円/年）

投資項目		主な具体例	投資額
モーダルシフト推進のための投資額		・鉄道用コンテナ（エコL10、BIGエコほか）	170
		・船舶用コンテナ（R&Sコンテナ）	186
		・コンテナ搬送用 牽引車、被牽引車	1,294
引越用反復梱包資材への投資額		・えころじこんぼ ・ネット付毛布、ハイパット など	384
車両関係投資額	環境対応車両投資額	・CNG車、ハイブリッド車、LPG車、 新長期規制車、超低PM車 など	1,931
	排ガス対応設備投資額（後付装置）	・酸化触媒、DPF、スピードリミッター	124
	運行管理投資額	・デジタル式運行記録計装着（4年間）	4,000
廃棄物適正処理管理費用		・マニフェスト管理センター関連費用 ・教育用ビデオおよびテキスト作成	54
環境マネジメントシステム登録費用		・ISO14000、グリーン経営認証	17
緑化推進のための植栽への投資額		・各支店での造園工事など	45
合 計			8,205

（注）
 運行管理投資額は、デジタル式
 運行記録計の初年度から4年間
 の導入費用。

環境保全効果

モーダルシフトによる効果（CO₂削減）（2004年1月～12月）

区 分	輸送量（千t）	CO ₂ 削減効果（千t）
鉄道輸送分	20,101.4	2,742.7
船舶輸送分	1,963.9	276.7
計	22,065.3	3,019.4

- （注）1. 現在、日本通運が鉄道（コンテナ）および船舶（内航）で輸送している貨物数量をトラックで輸送したと仮定した場合のCO₂排出量と、現行の鉄道および船舶で輸送した場合のCO₂排出量の差をCO₂削減効果とした。
2. 鉄道輸送分の鉄道区間の平均輸送距離は、（社）日本物流団体連合会「数字でみる物流2004年版」の鉄道貨物輸送・営業実績より895kmとした。両端のトラック集配距離はそれぞれ15kmとした。
3. 船舶輸送分の船舶区間の平均輸送距離は、当社航路区間平均により1,164kmとした。両端のトラック集配距離はそれぞれ50kmとした。
4. CO₂排出原単位は、国土交通省「環境負荷の小さい物流体系の構築に向けた実証実験の支援策における原単位表」（平成13年度）による次の数値を用いた。
- ・鉄道：0.021 kg/トンキロ
 - ・船舶（フェリー・RO-RO船）：0.038 kg/トンキロ
 - ・営業用普通トラック：0.174 kg/トンキロ

引越用反復梱包資材利用により削減できた従来の梱包資材（2004年度）

資材名	削減数量
巻きダンボール	約137万本
エアキャップ	約34万本
紙ハンガーボックス	約69万個
スーパー縄	約17万巻
クラフトテープ	約72万巻
カートン	約78万個
食器用包装紙	約470万枚

- （注）1. 各資材の削減数量＝引越件数×1件当たり平均使用数
2. 1件当たり平均使用数は当社推計値
3. 引越用反復梱包資材とは、巻きダンボール、エアキャップなどに代わって複数回使用可能な資材（ネット付毛布、レンタルハンガーボックス、ハイパットなど）をいう。

環境と安全に対する認証

日本通運では各事業所の環境保全活動をさらに深化させるため、各事業所において環境マネジメントシステムの国際規格ISO14001 およびグリーン経営の認証取得を推進しています。

ISO14001 認証取得の拡大

日本通運では1998年6月に東京航空支店の原木地区（千葉県市川市）の3拠点（組織改正によって現行では2拠点）でISO14001を取得したのを皮切りに、2000年3月に5拠点、2001年3月には2拠点、2002年3月には名古屋貨物センター・高松航空貨物センターの2拠点で取得しました。さらに、航空部門以外の部門でもISO認証取得の拡大・充実に努めています。



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

2000年3月30日（取得拡大）

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
東京航空支店 横浜国際航空貨物センター（移転）

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

2002年3月29日（取得拡大）

名古屋航空支店 名古屋貨物センター
高松航空支店 高松航空貨物センター

2005年5月31日（新規取得）

四国支店（四国重機建設支店）

グリーン経営認証の推進

日本通運は、2003年10月から、交通エコロジー・モビリティ財団が認証を開始したグリーン経営認証（トラック部門）の取得に向けて、取り組みを開始しました。まず、2004年3月に新砂支店・船橋支店の2支店で認証を取得したのを手始めに、全国の約1,100あるトラック事業所のうち、100を超える拠点で認証

取得のための活動を行っています。環境負荷軽減について継続的な活動が求められる内容となっているほか、国土交通省も推奨しており、運輸業界はもとより、企業顧客の間でもグリーン経営認証に対する関心が高まっています。2005年7月現在、日本通運単体で129事業所、グループ会社においては8社8事業所で認証を取得しています。

環境に影響のある車両状態とは……

具体的なグリーン経営認証取得の取り組みとは、下表のような環境に影響を与える内容を認知し、認知した内容への対応を実施し、実施した結果を記録に残します。

環境に影響を及ぼす点検・整備箇所	環境に影響を及ぼす内容	対応
■排気ガス	●黒煙の発生＝整備不良車	●日常の目視による黒煙チェックが重要 ●定期的なテスターによる黒煙濃度の測定 ●異常時の速やかな点検（原因の究明）、整備が重要
■エアフィルタ	●燃費悪化⇒CO ₂ の増大 ●黒煙の発生＝整備不良車	●定期的な清掃、交換が重要
■エンジンオイル	●燃費悪化⇒CO ₂ の増大	●定期的な交換が重要
■タイヤ空気圧	●黒煙、白煙の発生 ●燃費悪化⇒CO ₂ の増大（10%減で燃費約3%悪化）	●日常のタイヤゲージによる空気圧チェックが重要
■マフラ	●取り付けの不具合、損傷による騒音発生	●異常音が発生していないか注意
■エアコン	●フロンガスの漏れ⇒温暖化ガスの発生 ●熱交換機の汚れによりエアコンの効きが悪くなり燃費悪化	●効きが悪くなったら、すぐに点検・整備 ●熱交換機（エバポレータ）の定期的な清掃

【担当者から】

長野支店の取り組み



長野支店
係長（作業管理）
金子 一也

グリーン経営認証については、2004年12月の諏訪支店を皮切りに、2005年3月松本支店と伊那支店が認証取得し、2005年7月の長野支店をもって長野統括支店管内全認可営業所において認証登録が完了しました。

認証取得に当たり苦労したものといえば、環境に影響のある4現象の点検・整備について、確実にドライバーに周知・実行させることが挙げられます。

エコドライブはもとより、点検・整備の重要性についてドライバーの意識が向上し、エアフィルタやエンジンオイルの交換など、環境対策とコスト削減が二律背反するものではない点を周知することができ、また、長野県は環境対策に取り組んでいるお客様が多い地域でもあり、当支店の取り組みが営業面でも奏効しているといえます。



タイヤゲージチェック状況



キーロープ装着の様子

【担当者から】

宇部支店の取り組み



宇部支店
管理課係長
溝岡 弘明

「グリーン経営」の推進は、下関統括支店の経営二カ年計画（2004年～2005年）の重点取り組み項目の一つであり、当宇部支店も2004年度下期に全対象認可事業所において、「グリーン経営認証」を取得し、統括支店の指導のもと、「燃費改善3%」の目標を掲げ積極的に取り組んでいます。

当初は環境に対する意識が薄く思うように進みませんでした。環境教育や運行管理システムの導入によりその意識も徐々に変化し、環境問題のみでなく、「安全運転」「費用削減」に対する意識も高まってきました。

当支店が所在する宇部市は、環境対策先進都市として高い評価（宇部方式）を受けており、各企業においても環境に対してはハイレベルな取り組みをされています。

今後とも社会のニーズに応えるため、さらなる取り組みを推進していくつもりです。



黒煙チェック実施状況（JRコンテナ課）



下関支店作成の
ポスター

安全性優良事業所の認定

全日本トラック協会は、利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表することを目的に、2003年度から「貨物自動車運送事業安全性評価事業」を実施しています。日本通運でも認定を受けるため、積極的に取り組んでいます。

安全性評価事業の概要

対象は、評価を希望する一般貨物自動車運送事業の認可営業所単位であり、「安全性に対する法令の遵守状況」「事故や違反の状況」「安全性に対する取組の積極性」の3項目について、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関（全日本トラック協会）が評価基準に基づき点数化し、安全性評価委員会への諮問、答申を経て評価を決定します。

安全性評価委員会とは、安全性評価事業の厳正、公平性、透明性を確保するため、評価の決定をはじめ、事業実施に必要な事項について審議します。学識経験者、貨物自動車運送事業に従事する者で組織する労働組合関係者、荷主団体、一般消費者、国土交通省職員および全国実施機関担当役員で構成しています。

日本通運の取り組み

2003年度は220事業所で「安全性優良事業所」の認定を受け、さらに2004年は386事業所が認定され、累計で606事業所となりました。その他系列作業会社でも累計で85事業所の認定を受けています。今後も当社としては、各事業所の安全性向上に対する意識を高めるためにも、引き続き新たな事業所の認定申請に取り組めます。



安全優良事業所マーク

【担当者から】

安全性優良事業所認定を受けたことによるメリットについて



金沢西支店長
石川 博也

このたび、安全性優良事業所の認定を受けたことは、私どもの職場が永年にわたり実施してきた事故防止に対する取り組みや教育訓練に対する取り組みが評価されたものと自負しております。

これは、従業員一人ひとりの、安全に対する強い日頃の思いがなければ実現しませんでしたし、法令遵守をはじめ、輸送品質保持への積極的な取り組み、省エネ運転による環境負荷の低減への取り組みなどを、NSG (Nittsu Safety Group) 活動などを通じてかたちにするという地道な取り組みがなければ実現しませんでした。今回の認定での大きな変化としては、お客様から高い評価をいただくことができたことです。これは、営業戦略上、大きなメリットとなったことはいまでもなく、実際、あるお客様においては、保管配送業務に留まらず、現在、より安全性の高い輸送、そして環境負荷の少ない輸送体制の実現を目指して、トラックからJRコンテナへモーダルシフトしていくことをご提案し、ご検討いただいております。これからもお客様とともに、安全性・環境配慮への取り組みを続けてまいります。

環境教育

環境問題は、行政、企業、NGOやNPO、市民それぞれが認識を持ちながら一体となって取り組んでいく必要があります。日本通運でもこうした考えに基づき、社員が一丸となってそれぞれの職場で環境保全に取り組めるよう教育・啓発に努めています。

社員研修の実施

環境に関連する研修では、社員一人ひとりが常に環境問題に関心を持って環境保全を意識した行動を取れるよう、階層別・職能別教育のカリキュラムを整備し、実施しています。特に2004年度は、廃棄物適正処理と省燃費運転を視野に入れた教育・啓発に努めました。

廃棄物適正処理教育では、指導員養成のための本社講習（廃棄物処理指導員養成講習）を実施し（計354名受講）、そ

の指導員が各支店の実務者を対象にした「廃棄物処理実務担当者教育」を実施しました。



エコビジネス営業講習



講習風景

環境啓発・教育を目的とした主な集合教育（2004年度、本社主催分）

講習名	対象者	環境面の教育目的	日数	受講人数
業務担当次長会議	業務担当次長	●最近の環境保全の動向、廃棄物の適正管理の周知徹底	1	73
作業管理専任者研修	作業管理専任者	●環境関係規制の動向と当社の取り組みについての理解・実践 ●作業管理における環境保全の実践的手法の習得	4	340
ドライバー指導員養成講習	ドライバー指導員	●ドライバー指導員によって教育されたドライバーの検定を行うための実施要領の習得 ●エコドライブ（省燃費運転）の検定要領の習得	8	133
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などにおいて指導を行うドライバー指導員を対象に、指導員としての技能の向上を図る ●エコドライブ（省燃費運転）の手法や整備点検の習得	3	292
ドライバー基礎講習	ドライバー	●雇用時教育やドライバー定期研修会などにおいて指導を行うドライバー指導員としての資格取得を目的として技能の向上を図る ●エコドライブ（省燃費運転）の手法や整備点検の習得	4	388
運転技能養成講習	ドライバー	●運転操作、日常点検など、全社教育を行うことができる卓越した技術の習得 ●エコドライブ（省燃費運転）推進役としての技法の習得	4	53
廃棄物処理指導員養成講習	廃棄物処理指導員	●廃棄物の適正処理の徹底	14	354
エコビジネス営業講習	エコビジネス営業従事者	●産業廃棄物収集運搬の法規制など基礎知識の習得	2	71

安全運転とエコドライブの推進

「エコドライブ」には、エコロジードライブ、エコノミードライブの二つの意味が含まれています。環境に配慮した方法で運転することで、環境保護と資源保護、経済的利益を、さらに穏やかな運転を心がけることで安全性をも追求しようとするのがエコドライブのねらいです。

日本通運では毎年全国の事業所から運転者指導の中核的な役割を担う社員を集め、総合的な指導員研修を実施しています。この研修は「ドライバー指導員養成講習」といい、

研修の目的にはエコドライブの習得と安全運転の体得が含まれ、「急」のつかないスムーズでなめらかな走行そのものが安全運転と一体的に結びついていることを受講者に体得させることにあります。研修を修了した者は社内の「ドライバー指導員」に任命され、それぞれの支店でドライバーに対して添乗指導を行います。研修において「頭」と「体」でエコドライブを理解した指導員はそれを支店に持ち帰って同僚のドライバーに伝えるのです。

【指導員から】

ドライバー指導員養成講習



札幌コンテナ支店
ドライバー指導員
尾崎 啓史

当社伊豆研修センターにおいて省燃費走行（エコドライブ）を実践してもらううえで、数あるポイントの中でも特に次の三つに絞って指導するようにしています。

- ① アクセルの使い方
- ② クラッチの使い方

③ エンジンブレーキの使い方

この三つに絞った指導によって、一つの講習における受講生全体で平均 10～20%の燃費改善をすることができます。デジタル式運行記録計の有効活用や意識改革によって、当社ドライバーがほんのわずかの注意を持って日常の運転をするだけで、当社全体の省燃費走行はまだまだ改善できると考えています。これからも現場管理者とドライバーの二人三脚によって、省燃費への取り組みは必ずコスト削減およびCO₂削減という大きな実を結ぶと信じています。



社内コンテスト



社内コンテスト



日通
伊豆研修センター



センター内の広大な走行コース



研修にはコース専用の車両を使用

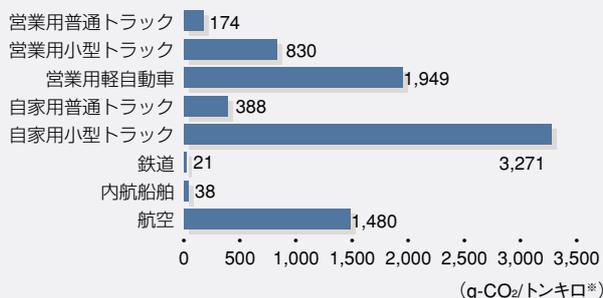


指導員が1対1で指導

モーダルシフトの推進

貨物輸送におけるモーダルシフトとは、トラック中心の輸送形態から鉄道・船舶を多用した輸送形態に切り替えることをいいます。日本通運は、2003年に引き続き2004年も国土交通省の「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」に多数応募しました。この実験は、認定されると実験に要するハード・ソフトの費用のうち3分の1を国が補助するという制度です。採用・認定は、補助金100万円当たりのCO₂削減量が多い順に決定されますが、国土交通省が認定した32件の案件のうち、日本通運が関連した案件は7件を占めました。

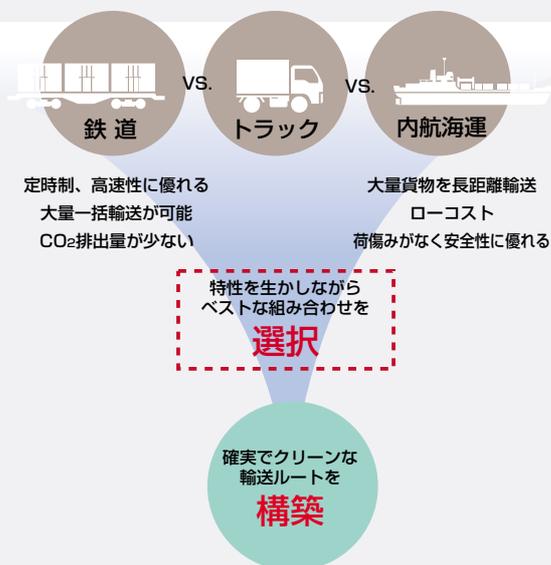
輸送機関別 CO₂ 排出原単位



出典：「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」

※トンキロ：輸送した人または貨物の重量と輸送距離をかけた値

輸送手段の特性比較



輸送機関別エネルギー消費量の推移

輸送機関	年度	1999	2000	2001	2002	2003
JR貨物		505.0	473.5	483.1	484.2	458.6
民鉄		542.2	512.5	399.9	461.4	498.3
鉄道 (平均)		505.4	474.0	482.0	483.9	459.0
営業用自動車		2,814.2	2,786.7	2,720.9	2,723.1	2,573.0
自家用自動車		10,427.5	11,077.2	11,639.4	11,965.8	11,817.9
自動車 (平均)		4,340.3	4,311.4	4,239.3	4,196.0	3,937.3
内航海運		549.0	541.3	542.2	538.5	554.6
航空 (国内線)		21,704.5	22,077.5	22,056.6	21,913.7	22,185.8
平均		2,665.3	2,621.1	2,569.9	2,573.1	2,521.0

出典：国土交通省総合政策局情報管理部「交通関係エネルギー要覧」



モーダルシフトキャンペーン

日本通運では「モーダルシフト推進委員会」を設置し、モーダルシフトの一層の促進に努めています。2004年度にも、上半期と下半期に1回ずつモーダルシフトキャンペーンを実施し、社員に対する啓発を強化するとともに、お客様に向けてモーダルシフト説明会や関連施設の見学会等を実施するなど、鉄道コンテナと内航海海上輸



モーダルシフトキャンペーンのパンフレット

送サービスの利用促進を社内外に強くアピールしました。

モーダルシフト見学会

モーダルシフトキャンペーンの一環として、モーダルシフトに関する理解を深めていただき、モーダルシフトの一層の促進を図るため、お客様をお招きして鉄道コンテナ基地や、内航海運ターミナルなどの施設をご案内しました。2004年度には全国11

カ所で開催し、429名の方々にご参加いただきました。



モーダルシフト施設見学会 (鉄道コンテナ基地)



モーダルシフト施設見学会 (内航海運ターミナル)

鉄道輸送へのモーダルシフト

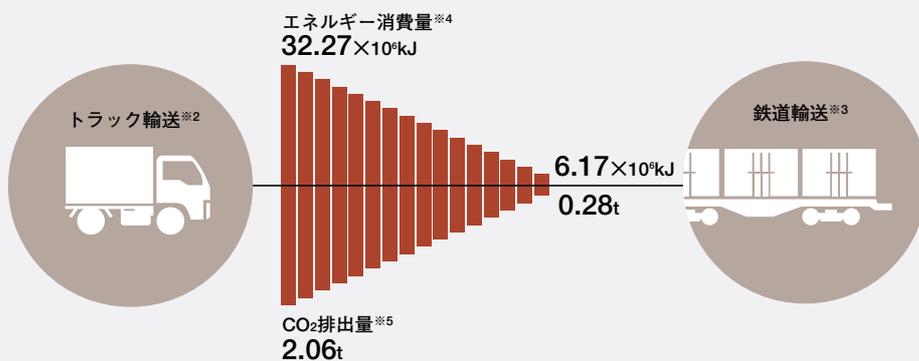
鉄道輸送は、大量の貨物を一括して陸上輸送することができ、定時性・経済性に優れているだけでなくエネルギー効率にも優れています。トラックに比べ、距離・貨物量当たりのCO₂排出量が少ないということも大きな特徴です。

日本通運では、移動体通信による集配車両管理情報システムを開発するなど、トラック輸送から鉄道輸送へのシフトを積極的に推進し、サービスの向上、業務の効率化とともに省エネルギーと環境負荷の低減を図っています。また、

現行のトラック輸送から鉄道輸送へのシフトがスムーズに進むよう、さまざまな取り組みを行っています。例えば、貨物の量・種類に応じたコンテナの採用、トラックや貨物船との間で貨物の積み替えが容易に行えるシステムの導入など、多岐にわたります。また2003年11月には東京～大阪間で、従来の日本通運保有コンテナ「エコライナー31」よりも内寸を広げた「ビッグエコライナー31」の運用を開始し、トラックから鉄道コンテナへのモーダルシフトをさらに進めました。

トラックから鉄道へのモーダルシフトによる効果^{*1}

(東京～福岡間を対象としたモデルケース)



[試算条件]

- ※1：貨物の重量は10tと設定した。
 - ※2：トラック輸送距離を1,186kmとした。
 - ※3：鉄道輸送距離を1,185kmとした。なお、荷主～発駅間、着駅～配達先間は計20kmでトラックで輸送するものとした。
 - ※4：消費原単位をトラック2,720.9kJ/トンキロ、鉄道483.1kJ/トンキロとした。
 - ※5：排出原単位をトラック174g-CO₂/トンキロ、鉄道21g-CO₂/トンキロとした。
- (※4、※5は国土交通省資料による2001年度実績値)

【担当者から】

ライオン流通サービス株式会社様の事例



大阪コンテナ支店
梅田コンテナ課長
古林 幸一

ライオン流通サービス(株)様には20年にわたりJR5tコンテナを利用していただいております。大阪発の輸送に関しては総物量の約40%を占めるまでに至っています。しかしながら、関東発に関してはトレーラーによる大量輸送が主軸となり総物量の10%に満たない状況にありました。

このたび国土交通省による平成16年度「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」と全

国通運連盟の「私有大型高規格コンテナ設備導入」の助成金制度を利用して、荷崩れ防止装置付31フィートコンテナ4基を新造することにより、大阪～関東間のパレタイズ貨物をトラックから切り替えることに成功しました。

パレタイズ貨物のトラック輸送からの切り替えに当たり、最大の問題となったのが輸送品質でした。コンテナ輸送特有の上下の微振動による擦れ事故防止と積込時の安全性を考え、グループ企業の日通商事(株)と検討を重ねた結果、天井からパンタグラフ式の固定装置で貨物全体を押さえ込むことで問題を解決することができました。



中部鋼鉄株式会社様の事例



名古屋コンテナ支店
営業センター所長
山田 尚路

中部鋼鉄(株)様は、栃木・群馬県内の複数の届け先に対し、工作機械用鋼板の定量的な出荷があり、従来は約450kmの距離を毎日トレーラーにより輸送していましたが、トレーラー車両の運用とコスト、それにも増して環境問題への取り組みを考慮し、鉄道コンテナ輸送の利用を検討しました。コンテナの形状は、製品が大型で重量のある鋼板であり、基本的にクレーンによる荷役であるため、無蓋コンテナを採用いたしました。当初既存の20フィートコンテナを利用しての輸送を試みましたが、大型製品を積むにはわずかに横幅が足りませんでした。

そこで実施については22.5フィートコンテナの製作

が必要であり、このたび国土交通省が募集していた平成16年度「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」の助成金を利用してコンテナを作成することができました。これら当社の提案に対して、中部鋼鉄(株)様からモーダルシフト実施による社会貢献とアピールについて高い評価をいただきました。



日本通運の各種鉄道コンテナ



2トンコンテナ

大きさが通常の5トンコンテナの約半分、小口の貨物でも鉄道輸送を利用できるよう開発したものです。全国の主要都市を中心に運用しています。



オープントップコンテナ (新型)

天蓋が両開きできるコンテナで、建設残土・汚泥・焼却灰といった産業廃棄物の積み降ろしに適しています。写真は2002年度に導入した新型で、クレーンによる積み降ろしが可能です。



エコライナー 31

側面が開閉できるコンテナで、扉がウイング状になっています。荷役作業の効率化によって輸送時間の短縮が図れます。東京・名古屋・大阪・福岡など全国22拠点間で運用中です。



ビッグエコライナー 31

エコライナー 31の内寸をより大きくしたウイング型の鉄道コンテナです。容積は大型トラック1台分に相当し、トラックから鉄道へのモーダルシフトに役立っています。現在、東京～大阪間などで運用中です。



レールドレイジ輸送

従来トレーラー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、鉄道輸送に切り替えています。

日本通運の保有コンテナ (鉄道) 仕様例

コンテナの種類 ^{※1}	長さ(フィート) ^{※2}	床面積(m ² 、概数)	内容積(m ³ 、概数)
2トンコンテナ	6	4	8
5トンコンテナ	12	8	18
オープントップコンテナ	20	12	15
10トンコンテナ	20	14	30
L10トンコンテナ	30	21	46
エコライナー31	31	21	47

※1 コンテナの種類：このほかにも、内航船と鉄道いずれでも使用可能なR&Sコンテナや、タンクコンテナ、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る。

※2 単位：1フィート≒30.5cm

内航海運へのモーダルシフト

日本通運では、1964年、東京～室蘭間に日本最初のコンテナ船「第一天丸」を、続いて大阪～室蘭間に「第二天丸」を就航させ、陸海一貫輸送サービスを開始しました。

2003年度には、東京～博多間において日本通運と商船三井フェリーとの共同運航が始まりました。両社とも従来からこの区間で定期便を運航していますが、今回新たに各社2隻の高速RORO船を2003年10月から2004年1月にわたって段階的に投入しました。これにより、この航路で輸送できる貨物の量が両社合計で30%増加するだけでなく、運航の高速化も図ることができました。現在、日本通運では、東京～釧路間を結ぶ「あかしあ・えりもライン」をはじめとする3つの定期航路と、商船三井フェリーの共同運航船を含めて10隻の新鋭大型船を擁し、日本各地を

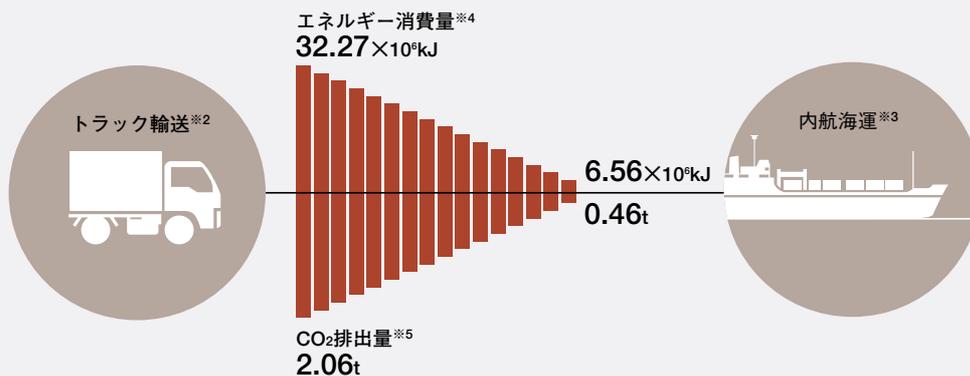
結んでいます。

定時運航、「ドア・ツー・ドア」の一貫輸送による荷物の安全確保、さらには最新のIT技術を駆使した情報システムの構築など、多様化・高度化するお客様のニーズに対応でき、同時に環境負荷の少ない輸送システムを提供するなど、トラック輸送から内航海運へのシフトを積極的に推進しています。

また近年、高まるモーダルシフトへの要請に応じて、12ft(フィート)コンテナ中心の輸送から、トレーラシャーシ積載対応のRORO船による輸送の割合を高くしています。さらには2003年11月から、日本通運を含む4社の出資で博多～上海間で運航を開始した「上海スーパーエクスプレス」との連携サービスも始まり、博多港を中継地とした上海～東京間的高速海上輸送サービスが構築されました。

トラックから海運へのモーダルシフトによる効果^{※1}

(東京～福岡間を対象としたモデルケース)



[試算条件]

- ※1：貨物の重量は10tと設定した。
 - ※2：トラック輸送距離を1,186kmとした。
 - ※3：内航海運輸送距離を1,129kmとした。なお、荷主～発港間、着港～配達先間は計20kmでトラックで輸送するものとした。
 - ※4：消費原単位をトラック2,720.9kJ/トンキロ、内航海運542.2kJ/トンキロとした。
 - ※5：排出原単位をトラック174g-CO₂/トンキロ、内航海運38g-CO₂/トンキロとした。
- (※4、※5は国土交通省資料による2001年度実績値)

【担当者から】

株式会社センエイ様の事例



博多港支店
課長
藪 貴和

(株)センエイ様は、2005年2月初旬に「佐賀県伊万里市～中国・関東・北海道向けの案件がある」と本社海運事業部より紹介があり、すぐに当支店から訪問しました。その時点では、地区によってトラックとJRを併用していたので、内航海運によるCO₂削減効果やコスト面のメリットを説明しました。当初トラックと比較した場合、

「海上輸送＝輸送日数を費やす」といった先入観がありましたが、具体的な輸送日程のシミュレーションを行うことによってご理解をいただきました。さらに、同月当支店主催で行った「モーダルシフト拠点見学会」に案内し、内航船「ひまわり」を見学させていただきました。3月にテスト輸送を数回行ったうえで、4月より本格的に海上輸送を開始し、現在では12ftコンテナで月間5～10本の出荷があります。センエイ様からも好評を得ており、現在トラック輸送を行っている中国地方向けについても、海上輸送への切り替えを前向きに検討していただいております。



ひまわり6

内航海上輸送システム網



ひまわり1

日本通運の各種海上コンテナ



12ft コンテナ

最もオーソドックスなタイプのコンテナです。お客様先での荷役効率また積載効率のアップに役立ちます。(写真は8パレット用背高両開きコンテナ)



20ft コンテナ

大量ロットの貨物に対応しながら、積み降ろし場所の立地条件にも適応できます。

特に重量貨物には最適です。



20ft 冷凍コンテナ

マイナス25度からプラス25度まで一定温度の設定が可能です(ただし、製品温度などで状況は異なる場合があります)。生鮮品や冷凍物の輸送用です。



13m ウイングトレーラ

モーダルシフトの受け皿として、大量ロット貨物向けのトレーラです。しかもウイングタイプなのでパレット貨物の荷役に適しています。



40ft コンテナ

大量ロット、容積勝ちの貨物には最適で、長尺物への対応も可能なコンテナです。

日本通運の内航海上輸送サービス

ライン名	船名	最大積載個数 (12ftコンテナ積載個数) および台数	寄港地
あかしあ・えりもライン (東京～北海道航路)	ひまわり1	コンテナ 260個 トレーラ 50台	東京～苫小牧～ 釧路
	ひまわり2	コンテナ 260個 トレーラ 50台	
	ひまわり3	コンテナ 300個 トレーラ 20台	東京～苫小牧～ 十勝～釧路
	むさしの丸	コンテナ 310個	
くろしおライン* (東京～九州・瀬戸内航路)	ひまわり5	トレーラ 160台 乗用車 251台	東京～徳山～ 博多～岩国
	さんふらわあ とうきょう	トレーラ 160台 乗用車 251台	
	ひまわり6	トレーラ 160台 乗用車 251台	東京～博多～ 宇野
	さんふらわあ はかた	トレーラ 160台 乗用車 251台	
おやしおライン (関西～北海道航路)	うらが丸	コンテナ 434個	大阪～水島～高松～ 大阪～苫小牧～釧路
	おやしお丸	コンテナ 310個	

※ くろしおラインのトレーラ台数には12ft(フィート)コンテナ専用車50台(150個分)を含む。

日本通運の保有コンテナ・トレーラ (内航海運用) 仕様例

コンテナ仕様	積載量 (kg)	内容積 (m³)
12ftコンテナ※	5,000	18.0
20ftコンテナ	17,980	33.2
20ft冷凍コンテナ	13,790	28.0
13mウイングトレーラ	20,000	68.0
40ftコンテナ	20,000	67.5

※12ftコンテナの種類：普通コンテナ以外にも簡易保冷コンテナ、背高コンテナ、通風コンテナ、海上・鉄道輸送モードでの使用が可能なR&Sコンテナなどを保有している。

車両のクリーンエネルギー化と省燃費化

日本通運では、CO₂やPMの排出の削減、さらには省燃費につながる環境配慮車の導入、エコドライブの推進などに積極的に取り組んでいます。

環境配慮車両（低公害車）の導入

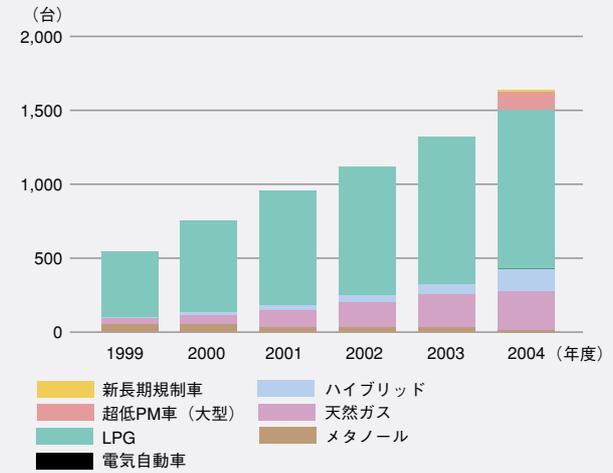
日本通運では、法規制を遵守するととまらず、新開発の車種を含めて積極的に各種の環境配慮車両を導入しています。2004年にこれまで導入を進めてきたクリーンエネルギー車の定義を見直して、トラックの製造が中止されたメタノール車や電気自動車の導入をやめ、大型車の低公害化を重視した導入方針へ転換しました。2004年度はハイブリッド車や超低PM車などを中心に増強し、環境配慮車両全体の合計台数は1,637台に達しました。今後、2005年度末までに2,000台とすることを目標に導入を進めていきます。

デジタル式運行記録計と運行管理システム

日本通運では2005年3月までの間に、全社の営業用車両へデジタル式運行記録計を導入し、約15,500台の車両を一元的に管理できるシステムの構築を完了しました。これにより、全社統一項目の運行実績データがイントラネットを介して運行管理システムセンターのサーバーに蓄積され、各課所・各支店および本社で、燃費やアイドリング状況などの客観的データを共有することができるようになりました。

このシステムにより、速度超過、急加速、急減速、アイドリング時間およびエンジン回転オーバーなど、エコドライブに関する項目を車両ごとに計測することが可能となりました。あらかじめ設定された数値を超えた場合、発生日時、場

環境配慮車両の導入台数の推移



車種	1999	2000	2001	2002	2003	2004
メタノール車	52	50	33	32	31	8
天然ガス車(CNG車)	41	63	117	171	228	264
ハイブリッド車	7	18	30	44	61	155
電気自動車	5	5	3	2	2	0
LPG車	441	616	759	866	998	1,079
超低PM車(大型)						117
新長期規制車						14
合計	546	752	942	1,115	1,320	1,637

所などのデータがカードに記録され、運行終了後の帳票出力により、運行管理者からドライバーに対してきめ細かい指導ができます。このように乗務員に対する日々の運行の指導監督を積み重ねることにより、燃費向上を図ります。

環境配慮車両



天然ガス車 (CNG車)

都市ガスと同じ天然ガスを高圧で圧縮して燃料とする自動車です。CO₂の排出量がガソリン車に比べて2～3割程度少なく、またディーゼル車に比べてNOxの排出が格段に抑えられ、PMも排出しません。燃料タンクの小型軽量化、燃料充填設備の充実といった課題が残されています。



ハイブリッド車

通常のエンジンと電気モーターなど、複数の原動機を併用した車両です。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、登坂時の駆動力を補助する仕組みとなっています。



LPG車

液化石油ガスを燃料とするエンジンを用いた自動車で、タクシーでは一般的となっています。ディーゼル車に比べてNOxの排出が大幅に少なく、PMも排出されません。燃料充填設備(LPGスタンド)が全国に広がっているため、クリーンエネルギー車の中では導入台数が最も多くなっています。

天然ガススタンドの設置

天然ガス（CNG）車が普及するうえで、供給設備の不足が障害の一つとなっています。当社のグループ会社である日通商事（株）では、すでに大阪市内に2カ所CNG・LPG充填スタンドを開設していましたが、2005年3月に関東地区で

初めてのCNG・LPG充填スタンドとなる「八王子エコ・ステーション」の営業を開始しました。日本通運では今後もグループ会社を通じて公共のCNGスタンド設置を進めていきます。



CNGを供給する小型充填機



供給作業



八王子エコ・ステーション



新長期規制適合車の導入

日本通運では2005年10月から適用される最新のディーゼル車排気ガス規制に適合したトラックを積極的

に導入しています。写真の大型トラックは、窒素酸化物（NOx）を尿素水と混ぜることにより、無害な水

と窒素に分解する仕組みを持つ新長期規制適合車です。従来粒子状物質（PM）と窒素酸化物（NOx）を同時に削減することは困難でしたが、尿素水を使用することにより、NOxとPMの削減および燃費の向上を並立させることが可能となりました。



新長期規制適合車



青いキャブのタンクが尿素水

集荷・集配システムの改善

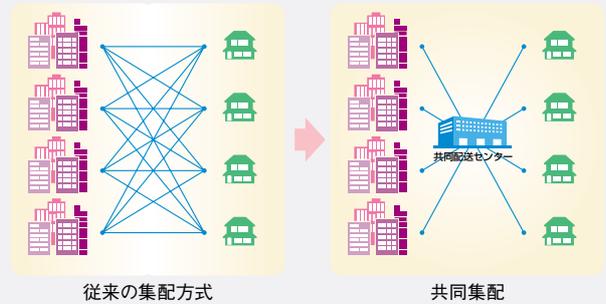
共同集配・共同運行の実施

トラックによる輸送が中心となる都市内では、物流によるCO₂やNO_x、PMの排出などに伴う大気汚染や道路交通の混雑が大きな問題となっています。こうした問題の多くは貨物の小口化によって配送の小口化が進み頻度が高くなっていること、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増加などに起因するものと見られています。

こうした状況の解決を目指し、排気ガスの削減や道路交通混雑の緩和を進めるとともに、トラックの積載効率を向上させることによって都市内および都市間物流の効率化を図るた

めに、「共同集配」が推進されています。これは「共同配送センター」を設けて物流各社の集荷・配達を一元化するもので、そのための取り組みが各地で進められています。

共同集配の仕組み



秋葉原電気街地区TDM（交通需要マネジメント）実証実験

2004年10月12日から11月11日の1カ月間、世界有数の電気製品販売エリアである「秋葉原電気街」において、秋葉原電気街振興会、東京都トラック協会および日本通運をはじめとする物流関係者、学識経験者、電機メーカー、地方公共団体等の関係行政機関で構成される「秋葉原物流効率化実行委員会」が共同配送の実証実験を行いました。

実証実験の主な内容（物流関係）

●物流の共同化：ノートパソコンなど小口貨物は「地区近接型」（日本通運神田中央グローバルロジスティクス支店）、一般家電は「郊外立地型」の店舗向け共同配送セン

ターを設置し、店舗への共同配送を実施。

●ITによる物流の効率化：RFIDを活用した検品で、作業の省力化と店舗納品車両の駐車時間短縮効果を測定。

●共同荷さばきスペースの確保と運用：貨物積み降ろし用スペース等を数カ所設け、荷さばき車両による違法な路上駐車低減を図る。

●貨物集配車の時間帯別運用：貨物車による配送時間を可能な限り来街者の少ない午前中にシフトし違法駐車や交通混雑の解消を図る。

実証実験の結果

物流の効率化・共同化によって納品車両と作業時間が減少しました。



RFIDによる検品

個々の荷物に付けられたそれぞれの荷物の情報を持つ電子タグが、アンテナ（作業員の頭上や横に見えるパネル状のもの）から発信されるUHF帯の電波により、瞬時に読み取りされる。これらアンテナ・送受信装置など検品を行う自動認識システム一式をRFID（Radio Frequency Identification）と呼んでいる。

●対象地区への納品車両台数

約80%減

●店舗での入荷作業時間

約75%減

●車両の総走行距離

約68%減

●NO_x・CO₂排出量

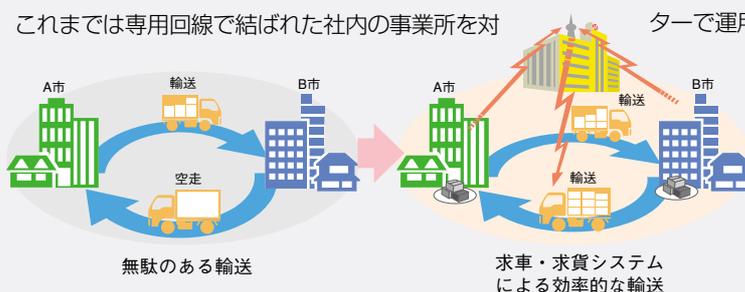
約70%減

求車・求貨システムの刷新

日本通運は、社内の輸送調整所や輸送情報システムを強化し、往路・復路とも運送車両の積載率を向上させて運送の効率化を図る「求車・求貨システム」を運用しています。

これまでは専用回線で結ばれた社内の事業所を対

象としていましたが、システムの更新時期に当たっていた2003年7月からは、旧通産省、旧運輸省の委託によって（社）日本ロジスティクスシステム協会が開発したシステムの改良版を使用しています。これによって既存の汎用コンピュータで運用できるようになりました。



2004年度システム運用実績

	情報登録件数	マッチング件数	マッチング率
在貨	63,262	50,536	79.9%
車両	57,220	52,086	91.0%

梱包資材の省資源化

小物の荷詰めから輸送・設置までを一貫して行う日本通運では、お客様のさまざまなニーズに応えるとともに、輸送の効率化と省資源化を推進するために多様な梱包資材の開発を行っています。

引越用反復梱包資材の開発

日本通運では、省資源と廃棄物の削減、作業の効率化をテーマに、1992年から独自に引越用反復梱包資材を開発し全国で使用しています。汚れたり破れたりしてもクリーニングやメンテナンスを行うことによって繰り返し使うことができ、巻きダンボールやエアキャップなどを使用した場合に生じる廃棄物を大幅に減らすことができます。中でも女性社員が中心となって開発した「えころじこんぼ」は環境にもお客様にもやさしい引越サービスで、事前準備から後片付けまでの作業をすべて日本通運のスタッフが行います。あらゆる家財の梱包方法を見直して開発した梱包資材は、すべて反復利用が可能です。例えば「食器トランク」は、従来のように食器を包装紙で包むことなく簡単に梱包することができます。



さまざまな「えころじこんぼ」用梱包資材



タンスの引き出しも衣類を入れたまま梱包

食器をそのまま
梱包できる
「食器トランク」



折りたたみ式コンテナ

プラスチック製の折りたたみ式コンテナは、パソコン梱包用の「OA カートン (デスクトップ用・ノートブック用)」などとともに大型事務所移転などで利用される反復梱包資材です。

パソコンポ

パソコンポはパソコンなどのIT機器運送用の梱包資材で、商品への振動や衝撃を最小限に抑えます。特殊フィルムで製品を挟み込む仕組みとなっており、反復利用もできるため、従来の緩衝材 (エアキャップ・発泡スチロールなど) を使用する方式に比べ、使用後の廃棄物を大幅に減らすことができます。用途としては、主に精密機器やパソコンなどの修理品回収が挙げられ、お客様からは「荷物にも環境にもやさしい梱包材」として高い評価をいただいています。



パソコンポ

パソコンポ使用によって削減できたと推測される従来の梱包資材
<当社推測値>

2004年度 エアキャップ (1本=1.2m×42m): 約5.1万本
発泡スチロール (1袋=100枚): 約2,110袋

【担当者から】

「えころじこんぼ」の開発に携わって



日本通運
引越部主任
榎根 かおり

「えころじこんぼ」の開発が始まるまでは、引越作業の際に、梱包資材のゴミが出ることに對して、何の疑問も持っていませんでした。その常識を覆し“ゴミが出ない引越し”を作り出すということは、予想以上にたいへんなことでした。特に、食器は包装紙で一点一点包みながら梱包していくという緩衝材に代わるものが見つからず、最後まで試行錯誤しました。しかし、部内の団結力と周囲の協力により、少しずつ克服していくことができました。また、「えころじこんぼ」は、環境にやさしいことに加え、荷まとめ等で苦勞される主婦の手間を省くことがセールスポイントですから、お客様から「楽に引越してきた」という喜びの声をいただいたときには、開発に携わった女性として、たいへんうれしく思います。

産業廃棄物収集運搬への取り組み

産業廃棄物全般について、排出事業者から中間処理施設や最終処分場までの収集運搬を行っています。

廃蛍光灯輸送

全国の自治体で回収される廃蛍光灯を専門の処理施設まで収集運搬しています。蛍光灯には有害物質である水銀が含まれていますが、全国でも水銀の処理が可能な施設は限られており、広域収集運搬が発生します。日本通運では、鉄道コンテナを使った仕組みで安全確実に環境負荷の少ない方法で収集運搬を行っています。



廃蛍光灯の
鉄道輸送

焼却灰輸送

火力発電所で発生する原料焼却後の残さを、専用の大型トレーラーで、高度な処理技術を備えた無害化処理施設まで収集運搬しています。



焼却灰輸送

汚泥輸送

工場から排出される排水汚泥は、従来から埋立て処理されてきましたが、セメント工場などで石炭や石油に変わる燃焼原料としてサーマルリサイクルされるケースが定着してきました。こうした工場間輸送については長距離輸送になる場合が多く、また廃棄物の形態に適したオープントップコンテナによる鉄道輸送を行っています。



排水汚泥等運搬車両

エコビジネスについて

日本通運は、全国104許可権限自治体すべてで収集運搬業の許可を取得しており^{*1}、総合物流業の一環として産業廃棄物の収集運搬業を行っています。また昨今ニーズの高いリサイクルやリユースのための回収物流に取り組んでいます。日本通運では、総合物流業者として、鉄道や船舶を使った環境負荷の少ない広域収集運搬、製造・販売と一体となった動静脈一貫物流など、他社には真似のできない総合力と、長年物流企業として培ってきた安心で安全なサービス提供でお客様の静脈物流^{*2}をサポートしています。私たちはこれら業務を「エコビジネス」と名付けて、積極的な提案を行うことで、資源循環型社会への貢献に努めています。

(※1) 104自治体とは47都道府県および57保健所設置市。一部品目については未取得。

(※2) 静脈物流：物の流れを血液の循環になぞらえ、生産された製品が企業や消費者まで届く流れを「動脈物流」と呼ぶのに対し、企業や消費者から発生する廃棄物の処理やリサイクルにかかわる流れを「静脈物流」という。

資源循環型社会への貢献

「資源有効利用促進法」をはじめとした法規制でリサイクルが義務付けられている製品の回収をはじめ、積極的にリサイクルに取り組まれている製造業者様をサポートしています。

家電リサイクル

特定家庭用機器再商品化法（家電リサイクル法）における製造業者様指定引取場所として、家電製品の引取業務と製造業者様指定の再資源化施設までの輸送を行っています。

また、販売店様から指定引取場所までの輸送についても積極的に取り組んでいます。



指定引取場所での廃家電の引き取り

廃OAリサイクル

主にリース会社様からの依頼により使用済みのOA機器を回収しています。継続使用可能な物はそのままリユースへ、使用できないものは中間処理施設へ運ばれ再資源化されます。当社はリース先からの回収業務と、リユース先までの輸送、中間処理施設までの収集運搬を行っています。



使用済みOA機器の回収

自動車リサイクル

2005年1月1日から施行された使用済み自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）における製造業者の指定引取場所として、エアバッグ類の引取業務と製造業者の委託を受けた再資源化施設までの輸送を行っています。



回収引取対象のエアバッグ類

建設廃材リサイクル

工事現場から出る建設廃材を、当社オリジナル商品のNRボックスで収集し、製造業者まで運搬しています。運搬した廃材は破碎され、製造業者の手で再製品化されます。



石膏ボードの引き取り

容器包装リサイクル（圧縮梱包サービス）

各家庭からゴミとして排出される容器包装プラスチックは、市町村が容器包装リサイクル協会を通して再資源化事業者引き渡しています。引き渡しに当たり容リ協会が推奨するサイズに梱包する必要があります。

当社では車載型の圧縮梱包機により施設を巡回し、圧縮梱包のサービスを提供しています。



車載型圧縮梱包機

地球環境保全への取り組み

産業廃棄物の不法投棄の原状復旧作業や、工場跡地等における汚染土壌の無害化処理のための輸送といった、地球環境保全のためのお手伝いをしています。

不法投棄現場の原状復旧への取り組み

香川県の豊島における不法投棄問題に関して、当社は汚染土壌を含めて推定67万トンとされる廃棄物の回収と、中間処理施設の新設された直島までの輸送を行っています。この作業のため、豊島の廃棄物の特性に合わせた耐腐食性、密閉性、防水性に優れたコンテナの開発、コンテナを積載する専用トラックや航行の安全性も重視した日本初の特別管理産業廃棄物運搬船「太陽」を開発しました。この運搬船で豊島～直島間を毎日2往復し、1日当たり最大300トンのペースで廃棄物の搬出を行っています。また、日本最大級の不法投棄といわれる青森・岩手県境不法投棄についても関係先に安全面や輸送品質にかかわる提言を積極的に行っており、昨年度は一部廃棄物の試験輸送を行いました。



豊島の不法投棄現場 特別管理産業廃棄物運搬船「太陽」



豊島の不法投棄現場 廃棄物専用コンテナ運搬車両

PCB 廃棄物への取り組み

1960～70年代にトランスやコンデンサー等の絶縁体として使用されていたPCBは、1972年に製造が禁止されました。以降保管事業者による保管が義務付けられたまま30年余りが経過しています。

現在、当社では、保管事業者様がPCB保管施設の撤退や売却により、やむを得ず場所を移動する場合のお手伝いをさせていただいています。今後、処理工場の稼動に伴い、収集運搬が本格化しますが、当社は安全確実な収集・運搬システムを企画しています。

移動に際しては、環境省から発表された「収集・運搬ガイドライン」に則って、安全確実に実施しています。



PCB 廃棄物（トランス）
搬出作業

汚染土壌への取り組み

2003年に施行された「土壌汚染対策法」により、工場の跡地等の汚染土壌の除去が義務付けられました。

工場跡地等で重金属や揮発性有機化合物による汚染が認められた土壌について、無害化施設までの運搬を行っています。

処理施設に限られることと、大量の輸送となるため、鉄道や船舶を使った輸送を行っています。



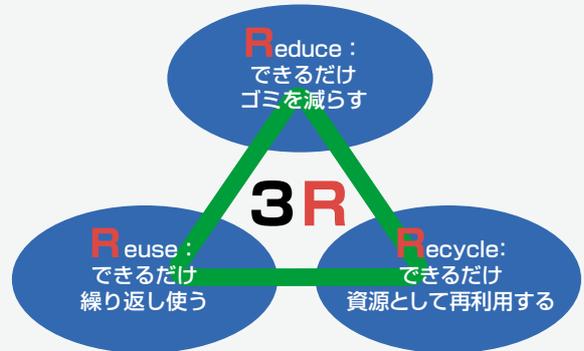
汚染土壌運搬車両

オフィス業務の省資源化

日本通運では各事業所のオフィス業務においても廃棄物の削減とリサイクル率の向上など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も継続して実施しています。

3Rの推進

3Rは循環型社会の形成に向けた取り組みの原則で、廃棄物の発生を抑制すること（Reduce）、再使用すること（Reuse）、資源として再生すること（Recycle）の3つのRからなります。日本通運では、資源やエネルギーの使用を抑制することはもちろん、オフィスから排出される廃棄物についても、リサイクルしやすいよう紙類などの分別回収を徹底して行っています。



事業所での取り組み

日本通運の事業所では、3Rの推進と廃棄物処理費用圧縮について、独自にさらなる取り組みを実施している支店が増えています。例えば長野統括支店管内（長野支店・松本支店・諏訪支店・伊那支店）で行われている活動の一例を紹介すると「個人のゴミ箱の廃止」「従業員個人のゴミは持ち帰る」「従業員が事務所で食べる普通の昼食の弁当は、弁当箱を業者が持ち帰る業

者に限定」など、事業を通して排出される廃棄物の抑制にとどまらず、従業員の協力も得ながら3Rの推進を図っています。

また個人情報を含む書類を提携している処理業者の溶解装置に直接投入し、安全確実に溶解したうえで紙の再生に回す処理ルートを構築している東京支店や四国支店などの取り組みは、今後全社で推進していきます。

【担当者から】

社内ゴミ費用圧縮に向けた体制・仕組み作り



松本支店
主任（業務）
柳澤 厚志

2002年7月、本社主催の「21世紀の新しい日通の創造」プロジェクトに向けて、若手社員が自由な発想を出し合い、その実現に向けた取り組みを行うプロジェクトチームが長野支店で発足しました。チームメンバーは小職含めて5名で、選定したテーマは『社内ゴミ費用圧縮に向けた体制・仕組み作り< NDO ~ Nagano Dust-minimize Operation ~>』です。

この目的は、廃棄物に関する法令を遵守し適正処理を行ったうえで、かつ費用削減を実現することで、プロジェクト活動は3R（Reduce・

Reuse・Recycle）の3つの観点から有効となる策を検証し、その結果「容量のかさむ廃プラスチック類の圧縮（圧縮機の導入）」や「ダンボールの再資源化」などを策定いたしました。

これらの策を実行した効果として、統括支店全体における2003年度の費用は対前年同期△39.6%（22百万円）の大幅削減、2004年度は対前年同期△23.5%（8百万円）の削減となり、当初の目的を実現することができました。

活動を通じて、統括支店のあらゆる方々から多大なご支援をいただきましたことに感謝するとともに、この大変貴重な経験を糧に、当社「環境憲章」に掲げられた「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」一社員を目指します。

人材育成と職場環境への取り組み

企業の原動力となる人材の育成については、日本通運が物流を中心としたサービス業という労働集約的産業だからこそ、とりわけ大きな命題といえます。従業員一人ひとりの能力を引き出すだけでなく、ひいては社会に貢献する産業人の育成まで視野に入れ、職場環境整備に力を注いでいます。

人事制度

日本通運では人事制度の基本理念として、次の三原則を掲げています。

●人間尊重

従業員を単なる労働力としてのみとらえるのではなく、感情や意志をもった一人の人格としてとらえる。

●成果主義

実証性のある成果にもとづく能力中心の人事を行う。

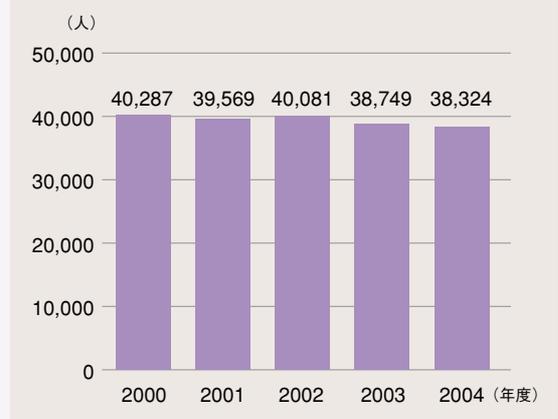
●現業重視

有能な人材を努めて現業部門に配置する。

従業員の状況 (2005年3月)

従業員数 38,324 名	平均年齢 40.5 歳
男性 33,485 名	平均勤続年数 17.4 年
女性 4,839 名	

従業員数



人材育成制度

日本通運における人材育成、能力開発の原点は、各職場の管理監督者が日常の業務を通じて行う職場内教育 (On the Job Training = OJT) にあります。

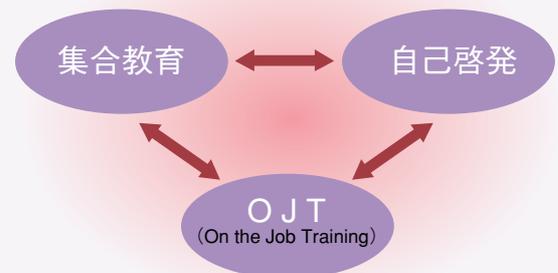
1997年より実施している「業務コンテスト」は、このOJT推進の一環であり、毎年1回係長以下の若手社員を対象に業務知識に関する試験を行っています。これにより、社員一人ひとりの業務知識の向上を図り、より高品質なサービスの提供へとつなげています。

また集合教育についても、階層別教育・部門別教育・技能訓練を実施しています。階層別教育とは、社員一人ひとりが、自らの役割に応じた責任を十分果たすよう、各階層に必要な業務遂行能力、業務知識、技能、基本動作を体系的に理解・習得させ、資質の向上を図ることを目的としたものです。部門別教育とは専門的かつ実際の知識、技能を習得させることを目的とし、技能訓練の目的は、技能や技術の向上を図るとともに、

作業部門における指導員の養成により現場第一線の指導体制の確立を図り、作業品質向上の推進を図ることにあります。

その他社員一人ひとりの目標設定とその達成に向けた挑戦を支援し、自ら学ぶ社内風土形成のため、通信教育による自己啓発を支援・推進しています。

教育システム





「新社員講習」における当社RORO船「ひまわり6」の見学

教育プログラム

項目	内容	
職場内教育 (OJT)	日常の仕事を通じて教育	
集合教育	階層別教育	新任支店長講習ほか、合計7コース
	部門別教育	提案営業講習ほか、合計49コース
	技能訓練	ドライバー指導員研修会ほか、合計26コース
通信教育	階層別コース	経営能力開発講習ほか、合計3コース
	実務コース	自動車実務講習ほか、合計14コース (当社オリジナル通信教育)
	自己啓発コース	語学ほか、合計148コース 年2回開講、修了者には受講奨励金として、受講料の半額返還

人事制度の改革

公正・公平な評価を行うことにより従業員の納得性を高め、業務への意欲を高めることを目的として、1999年4月から「職能資格制度」と「目標チャレンジを中心とした人事評価」を導入しました。

この「職能資格制度」とは、それぞれの資格区分に会社が期待する能力（職能要件）と、その能力に到達したか否かを判断する基準（昇格基準）を定め、昇格するためには定められた条件や基準を満たさなければならないシステムです。これまでの制度の年功的な要素を排除し、成果主義、現在価値、市場競争力の強化を重視する制度として、仕事の価値が反映されるものに改めたものです。若くても成果をあげた者は報われる仕組みとなり、従業員にとっては働きがい・やりがいのある制度となりました。

労働組合とのかかわり

全日通労働組合は1946年に発足し、組合員数は26,477名、組織率は約69%となっています。会社と組合は、労使の強い信頼関係の中で、「互いに相手方の立場を尊重し」「労使の秩序を維持」しつつ、共通の目標として認識し合った労働条件の向上と企業の発展に向けて努力、協力していくことを確認しています。

また、組合員の総意を経営に反映させるため、本社に中央経営協議会、統括支店に総括支店委員会、支店に支店委員会を設け、事業運営上の重要事項などに関し、協議、諮問または報告を行っています。

社内コミュニケーションの推進

日本通運では、従業員の各家庭に直送される社内報「日通だより」を活用して、CSRの推進の特集を組むなど、社員とその家族にさまざまな啓発活動を行っています。

また全社員を対象として、コンプライアンス・個人情報保護・環境のそれぞれに関連したトピックスをタイムリーに周知するために「コンプライアンスだより」「個人情報だより」および「環境ニュース」を月1回のペースで発行しています。

人間尊重への取り組み

日本通運では「コンプライアンス規程」の中で、国連の「世界人権宣言」*を認識したうえで、あらゆる差別、セクシャルハラスメント等につながる行為を禁止しています。

こうした考え方のもとに、同和問題をはじめとする人権に関する研修を集合教育の場や諸会議の中で、機会があるごとに行っています。また社員採用面においても常に公正な採用選考を実施しており、差別的な取り扱いは一切行っていません。一方、万が一セクシャルハラスメントやパワーハラスメントなどを受けた場合については、内部通報制度「ニツツ・スピークアップ」を通して報告・相談を受ける仕組みも設けており、迅速な対応によって差別的な行為などの防止と是正を可能としています。

※1948年国連総会で採択された「世界人権宣言」の第2条には「すべて人は、人種、皮膚の色、性、言語、宗教、政治上その他の意見、国民的もしくは社会的出身、財産、門地その他の地位又はこれに類するいかなる自由による差別をも受けることなくこの宣言に掲げるすべての権利と自由とを享有することができる」と明記されている。



環境ニュース

個人情報だより

コンプライアンスだより

労働安全衛生への取り組み

日本通運では心身ともに健全な従業員が最大の財産であり、また快適な職場環境の実現と労働条件の改善を通じて、職場における従業員の安全と健康を確保することが、果たすべき社会的責任と考えます。

労働安全衛生の基本方針

日本通運では「事故・災害・疾病休業ゼロ」を目標に、関係各法令に基づき「安全衛生規程」などの基本的なルールを定めています。さらに、年度ごとに具体的な安全衛生管理方針を策定して、「人間尊重」の理念に根ざした安全管理・衛生管理を推進しています。

2003年度からは、厚生労働省の指針に準じて「労働安全衛生マネジメントシステム」を踏まえた、PDCAのサイクルを回して継続的な改善を実践することに重点を置き、各統括支店からは各支店・事業所における実施計画・実施内容のフォローを行っています。

2005年度安全衛生管理方針

- ・ 従業員全員参加の下に安全衛生活動を実施する。
- ・ 労働安全衛生関係法令をはじめとする各法令・会社及び事業場で定めた規程類を遵守し、法令・ルール違反を見逃さない職場風土を確立する。
- ・ 全ての従業員に対して、安全衛生管理に必要かつ十分な教育を実施する。
- ・ 全ての作業の安全化に取り組み、先取りの安全を実現する。
- ・ 職場安全衛生活動の推進により、職場の活性化、安全を第一とする職場づくりを実施する。
- ・ 心身の健康チェックを実践することにより、総合的な健康を実現する。
- ・ 5S（整理・整頓・清掃・清潔・躰）の推進により、快適で規律ある職場を実現する。
- ・ PDCAのサイクルを回し、継続的な安全衛生水準の向上を図る。

5Sの推進

日本通運において、5S（整理・整頓・清掃・清潔・躰）は安全管理・衛生管理の原点と位置付けられており、安全で快適な職場環境、職場風土を築き上げるための活動の一つとして、「5Sの推進」に取り組んでいます。安全衛生管理方針にも「5Sの推進」を盛り込んで取り組みの強化を図り、全社統一の「5Sチェックリスト」を策定し、計画的なパトロールを実施しています。



※ 同業者とは一般貨物運送事業者の数値

※ 度数率とは

労働災害の発生割合を表す国際指標で

$$100万労働時間当たりの死傷者数 = \frac{\text{死傷者の数}}{\text{延べ労働時間数}} \times 1,000,000$$

NSG 活動

NSGとはNittsu Safety Group（職場安全衛生研究会グループ）の略で、職場の中の安全衛生に関する問題点を、同じ職場の同じ目的を持っている人達で自発的にグループをつくり自主的に目的を定め、解決していく小集団活動として、1981年より展開されました。

NSG活動の究極の目的は、事故・災害・疾病のない明るい職場の実現にあります。それぞれの職場では、職場から事故・災害を一掃して、明るい職場をつくるため、定期的にNSG活動を行い、職場で取組んだNSG活動の内容は、「統括支店NSG活動事例発表大会」で発表され、特に優秀な活動事例については、毎年本社で開催される「日通全国安全衛生大会」の中で、優秀活動事例として表彰されます。

2004年は全国で3,000を超えるグループの中から、北見



NSG 活動（松山支店）

支店、四国支店、鹿児島支店、金沢支店の代表として選抜された4グループの事例が優秀活動事例として表彰されました。

職場の健康管理について

日本通運では個々人に対する健康指導のために、全国に保健指導員を配置し、従業員の健康管理について定期健康診断や定期的な個別健康相談を行っています。

特にメンタルヘルス・過重労働による健康障害防止のための措置については、当社の衛生管理の基本方針となる「衛生管理方針」において、対策の強化を重点項目として位置付け、

職場管理者・衛生担当者・保健指導員の役割を明確にするとともに、メンタルヘルスについては「4つのケア」による対策を推進しています（下欄参照）。その他居眠り運転による交通事故防止の観点から睡眠時無呼吸症候群についても、定期健康診断時に問診し、日常の健康管理の中で予防に努めています。

メンタルヘルスにおける「4つのケア」

日本通運では厚生労働省の「事業場における労働者の心の健康づくりのための指針」によるメンタルヘルスケアとして次の4つを推進しています。

1. セルフケア
自らのストレスへの気づきを促すため、社内のイントラネット上に、ストレス度をチェックできるシステムを掲載
2. ラインによるケア
職場管理者の教育研修の実施など
3. 事業場内産業保健スタッフ等によるケア
産業医・衛生担当者・保健指導員等を中心とした個別相談の対応など
4. 事業場外資源によるケア
保健指導員・産業医・日本通運健康保険組合等を通じた事業場外の専門機関の利用

環境保全活動の普及

持続可能な社会を構築するためには、行政、各種法人、NGO、そして市民が環境保全活動について情報・意見を交換しながら、互いに認識を深め合うことが重要だと日本通運は考えています。その一助として、さまざまな機会を通じて積極的に交流の輪を広げています。

展示会などへの出展

展示会などの名称	主催など	当社の参加内容	開催月日
第2回 三重の21世紀リーディング産業展	三重県	当社事業にかかわる環境パネル展示と「えころじこんぼ」の実演など	2004.5.21～22
エコカーワールド2004： 横浜赤レンガ倉庫イベント広場	環境省ほか	5トンコンテナ2個積みCNG車展示	2004.6.5
環境パネル展	水俣市	当社事業にかかわる環境パネル展示	2004.6.1～6.30
環境広場さっぽろ2004	札幌市ほか	5トンコンテナ2個積みCNG車展示	2004.7.30～8.1
地球温暖化防止！OSAKAアクション2004	大阪府ほか	当社事業にかかわる環境パネル展示	2004.12.12
新長期規制適合車の展示および尿素水補給実演	中部運輸局	新長期規制適合車の展示	2005.1.13

環境施策への協力（外部委員会などへの参加）

委員会名	主催
使用過程車NOx・PM低減対策調査	環境省所管（株）数理計画事務局
総合エネルギー調査会 省エネルギー部会	経済産業省 資源エネルギー庁
廃棄物リサイクル小委員会	経済産業省 産業構造審議会 環境部会
重量車燃費基準部会	経済産業省 総合資源エネルギー調査会 省エネルギー基準部会
ユビキタスネット社会の進展と環境に関する調査研究会	総務省 情報通信政策局 情報流通高度化推進室
環境安全委員会	日本経済団体連合会
廃棄物リサイクル部会	日本経済団体連合会
資源エネルギー部会	日本経済団体連合会
グリーン物流パートナーシップ会議	経済産業省、国土交通省、JILS、物流連、日本経済団体連合会
ロジスティクス環境会議（本会議、企画運営委員会、リバースロジスティクス調査委員会など）	（社）日本ロジスティクスシステム協会
環境調和型ロジスティクス調査委員会	（社）日本ロジスティクスシステム協会
ロジスティクス全国会議	（社）日本ロジスティクスシステム協会
環境問題委員会 および 同小委員会	（社）日本物流団体連合会
物流環境管理士委員会	（社）日本物流団体連合会
環境推進委員会	日本路線トラック連盟
環境問題対策委員会	（社）全日本トラック協会
環境委員会	東京都商工会議所
業務財務委員会	（社）全国通運連盟
広報部会	日本LPガス協会

講習会などでのプレゼンテーション

講習会名など	主催	開催月日
産業懇談会「テーマ：環境と物流＝地球にやさしい物流をめざして」	経済同友会	2005.2.3
ロジスティクス環境会議2004「テーマ：運輸業における環境問題と取り組み」	（社）日本ロジスティクスシステム協会	2004.10.9
流通経済大学寄付講座「テーマ：運輸業における環境問題と環境ビジネス」	日本通運（株）	2004.4.28
大学寄附講座「テーマ：物流と環境問題」：早稲田大学	（社）日本物流団体連合会	2004.4.27
大学寄附講座「テーマ：物流と環境問題」：横浜国立大学	（社）日本物流団体連合会	2004.8.2
大学寄附講座「テーマ：物流と環境問題」：関西大学	（社）日本物流団体連合会	2004.12.9
自動車運送業務（上級）研修「テーマ：民間企業における環境問題の取り組み」	国土交通省	2004.7.28
物流環境管理士養成講座「テーマ：環境関連条例」	（社）日本物流団体連合会	2004.10.21
国土交通大学校 総合課程 政策Ⅳ研修講師「テーマ：日本通運の環境問題への取り組み」	国土交通省	2004.11.25
経済産業省受託委員会：「アジア循環ネットワークの構築に関する調査研究委員会」でのプレゼン「テーマ：中国物流事情と日本通運の中国展開」	（財）地球産業文化研究所	2005.1.24
中部低公害車普及促進協議会「テーマ：日本通運における低公害車導入について」	中部運輸局	2005.3.22
NPO主催の討論会：分科会「とめたるねん地球温暖化～変えよう大阪」	大阪府民環境会議	2004.4.18
北のPCB環境フォーラム	北海道など主催	2004.7.23

情報開示

今日、企業はステークホルダーのみならず、広く社会とのコミュニケーションを図りながら共生関係を築くことが求められています。そのために日本通運ではインターネットを活用した、積極的な情報開示の試みを開始しました。

「物流プラザ」

日本通運は、よき企業市民としてエンドユーザーとの良好な関係を構築するためにメールマガジン「物流プラザ」の配信を通してインタラクティブなコミュニケーション活動を推進しています。物流プラザは日通総合研究所と共同で製作し、物流に関する最新ニュースやトピックスをはじめ、話題の物流用語解説などを掲載し定期的に配信しています。

2004年度は、地球温暖化と京都議定書、省エネ法などの規制動向、モーダルシフト、低公害車やエコドライブ、業界動向など、「物流と環境」関連について多くの情報をお届けしております。また、個人情報保護法など、物流業に関連する法規制につきましてもタイムリーに情報掲載しております。



「物流プラザ」画面例

「物流プラザ」の環境関連記事例（2004年度）

- 「省エネ法改正で求められる物流対策」
- 「九州発貨物をモーダルシフトしたら CO₂ が約 11%削減」
- 「京都議定書が発効。施策を明確・確実に」
- 「温暖化防止の取組み、概ね順調な達成状況」
- 「グリーン物流パートナーシップ会議 設置」

「環境報告書」「環境・社会報告書」の作成

日本通運では2000年から「環境報告書」を作成し、当社の環境保全への取り組み状況を中心に、社会に対して発信を続けてきました。

その間さまざまなステークホルダーの皆様からアンケート

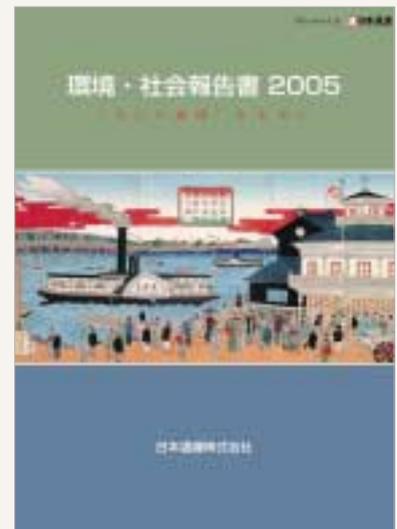
や電話、または電子メールやお客様相談窓口を通じてご意見、ご質問をいただき、それを報告書内に反映させています。今年度からは従来の環境側面の報告に社会性の側面を加えた「環境・社会報告書」に発展させました。



2003年度版



2004年度版



2005年度版

社会貢献活動

日本通運ではかねてからさまざまな社会貢献活動を行っています。ここでの紹介はほんの一例ですが、その他小学生の社会科見学、学校教師の企業研修、海外からの視察団などの受け入れ、本社ビル剣道場で地域の少年剣道クラブと交流稽古、当社野球部による小中学生対象の野球教室など、次世代を担う青少年とのふれあいや日本の伝統および心の財産を守る活動を通じ、良き企業市民として社会との共生を目指しています。

地域の祭礼への参加

日本通運では全国各地の支店において、その地域の祭礼に企業または個人として参加しています。例えば青森のねぶた祭りに参加している青森支店では、毎年大型ねぶたを作成し、1947年から今年まで59年連続で出場しています。日本通運では各地の祭礼の参加を通じて、地域社会との共生や日本の伝統文化を次世代へつなげる活動を続けています。



青森ねぶた祭り

日通ファミリーコンサート

日本通運が協賛している由紀さおり・安田祥子童謡コンサート「日通ファミリーコンサート 歌 うた 唄」は1986年以来20年近くにわたって、「日本語の美しさ」「表現の豊かさ」「ステージの温かさ」で全国の多くのファンを魅了し続けています。また由紀さおり・安田祥子姉妹が「童謡や唱歌を若い人たちに伝えたい」と学校へ出向いて開催している「手づくり学校コンサート」にも協賛しています。このコンサートは、学校の生徒・教員ならびに保護者の皆さんといっしょにつくる「手づくり」のコンサートで、2002年より全国各地で回を重ね、生徒さんをはじめ多くの皆様から温かい御礼のお言葉を頂いています。日本通運はこうしたコンサートを応援することで、歓びと感動とともに、歌い継がれてきた歌を次世代に伝えるお手伝いをしています。



手づくり学校コンサート

物流博物館

物流博物館は、財団法人利用運送振興会により設立された日本で初めての物流専門の博物館です。「物流」を広く社会にアピールすることを目的に、1998年8月東京都港区高輪に誕生しました。

収蔵資料はその多くが日本通運の所有する資料で、文書史料約10,000点、実物資料約2,000点、写真資料約40,000点、映像資料約100点を収蔵しています。小学校の社会科見学や中学校の見学などで多くの見学者が訪れるほか、企画展や催し物も随時実施されており、夏休み期間中の「ダンボール工作」など子供向けの企画から物流をテーマにした体験講座や古文書講座まで幅広い年齢層を対象としています。

日本通運は利用運送振興会への寄付や展示物の提供、各種企画や催し物への協力などを通じて、物流博物館の運営に寄与しています。



物流博物館

「新潟県中越大震災」への対応

2004年10月23日、新潟県の中越地方でM 6.8の地震が発生しました。この地震への対応として、日本通運は救援物資の保管および輸送、鉄道が寸断された区間のJRコンテナ代行輸送などを実施しました。

これらの災害時の緊急輸送については、日本通運が災害対策基本法の指定公共機関として対応した、阪神・淡路大震災の際の教訓が数多く活かされています。また私たち日本通運はこのような大きな規模の災害発生時、輸送業務を通じて社会的責任を果たすことが強く求められていると改めて認識しました。

救援物資の保管・輸送

日本通運新潟支店は、地震発生当日の23日から新潟県などの要請を受け、救援物資の輸送に対応するとともに、新潟県から救援物資保管および輸送について提案の要請があり、当社が中心となって「新潟県救援物資保管センター」および「新潟県救援物資配送センター」を立ち上げ、11月2日から稼働させました。全国の提供者から集まる大量の救援物資をまず整理のうえ保管し、現地の各災害対策本部の求めに応じて救援物資を配送する仕組みです。その他救援物資の整理促進、配送などへの支援のため、県災害対策本部や小千谷市へ駐在員の派遣を行い、避難生活を側面からサポートしてきました。



新潟県救援物資配送センター

JR コンテナ代行輸送を実施

地震によって北海道と関西以西および中部・関東と日本海沿岸地方を結ぶJR 在来線が各所で寸断され、産業や国民生活に欠かせない物資の輸送が不能となりました。線路の復旧までかなりの日数を要することが判明したため、10月28日より他の鉄道貨物輸送事業者各社とともに、JR 不通区間のコンテナ代行輸送を開始し、物流面でライフラインの維持に努めました。

全国の日本通運各支店から最も多いときで約90台の大型トラック（JR5トンコンテナ2個積み車）が集められ、新潟—富山間、新潟—郡山間等の代行輸送に従事しました。この輸送は12月26日の関東地方と新潟県を結ぶ上越線開通まで約2カ月間続けられました。

※地震の呼称に対する説明

気象庁の呼称では「新潟県中越地震」ですが、新潟県では甚大な被害を考慮し「新潟県中越大震災」と呼称を変えました。



物資の積み込み



救援物資輸送に従事する鳥取支店の車両

美化活動

2004年6月の環境月間に呼応した環境保全活動として、日本通運では全社で美化活動を中心に取り組みました。地域のNPOや行政機関等との協働も各所で実施され、全国で14,000人を超える従業員やその家族が参加しました。ここではその一例を紹介します。

名古屋支店では継続して週2回、支店社屋周辺の美化活動を実施していますが、2005年3月「名古屋都市美化連盟会長」（名古屋市長）より表彰されました。



名古屋支店社屋周辺の美化活動

群馬支店の美化活動は、2004年5月に従業員とその家族あわせて88名が参加し、支店の健康増進活動とを兼ねて榛名湖周辺を清掃しました。



榛名湖周辺の美化活動（収集後の分別）

仙台支店では2004年6月3日仙台市主催の「仙台市中央地区『ポイ捨て』防止キャンペーン」に参加し、各企業・諸団体等とともに2時間弱にわたって仙台駅前地区の美化活動を行いました。



仙台駅前地区の美化活動

本社ビルでは2004年6月および05年3月に、日本通運ほかグループ会社の日通不動産・日本海運・日通総合研究所・日通ハートフルなど総勢90名で新橋駅前の美化活動を行いました。



JR新橋駅前の美化活動（事前の打ち合わせ）

ISO 活動実績

■ 電気エネルギーの消費削減 (ISO14001認証取得事業所)

	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)	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	高松航空 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 1件当たりの消費量 (kWh/t)	消費量 (kWh)					
目標	対前年度比 15,000kWh 削減	対前年度比 1%削減	対前年度比 0.5%削減 (くん蒸倉庫含む)	対前年度比 1%削減	対前年度比 1%削減	対前年度比 1%削減	対前年度比 1%削減	対前年度実績 以内	対前年度比 2%削減	
実績	2003年度	615,552	2,798,256	1,632,741	0.313	794,550	282,563	163,114	1,134,342	621,738
	2004年度	650,448	2,863,992	1,705,908	0.307	826,167	245,452	168,078	1,116,090	742,010
	対前年度比	34,896	65,736	73,167	-0.006	31,617	-37,111	4,964	-18,252	120,272
		5.7%	2.3%	4.5%	-1.9%	4.0%	-13.1%	3.0%	-1.6%	19.3%

■ 廃棄物削減/再利用・リサイクル推進 (ISO14001認証取得事業所)

	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)	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	高松航空 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	リサイクル重量 (kg)	ペーパー類の リサイクル量 (kg)	リサイクル 重量 (kg)	廃材(パレット)の 再利用(枚) (2003年度より)	廃棄物排出重量 (kg)			取扱い重量に対する 廃棄物発生率 (%)	リサイクル重量 (kg)	
目標	対前年度比 2%向上	年間 10t以上	対前年度比 5%向上	年間1,200枚 (2003年度より)	対前年度比 3%削減	対前年度比 1%削減	対前年度比 3%削減	対前年度比 1%削減	年間排出量 5%削減	
実績	2003年度	185,650	16,252	154,280	1,689	47,266.4	12,020	7,108	0.1889	6,330
	2004年度	199,620	18,778	178,860	2,293	21,717.6	13,505	5,623	0.1774	10,908
	対前年度比	13,970	2,526	24,580	604	-25,548.8	1,485	-1,485	-0.0115	4,578
		7.5%	15.5%	15.9%	35.8%	-54.1%	12.4%	-20.9%	-6.1%	72.3%

■ 燃料消費量削減/燃費向上 (ISO14001認証取得事業所)

	原木航空 物流センター	成田空港 物流センター (一般棟・生鮮棟)	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	高松航空 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リッター当たりの走行距離 (km/L)		集配車両の燃料 (軽油)消費量 (L)	燃料消費1リッター当たりの走行距離 (km/L)			集配車両の燃料 (軽油)消費量 (L)	走行距離1km 当たりの 燃料消費率 (L/km)	
目標	対前年度比 2%向上	対前年度比 1%向上	対前年度比 1%削減	6.17km/L 以上	対前年度比 0.5%向上	対前年度比 1%向上	対前年度実績 以内	対前年度比 5%削減	
実績	2003年度	5.21	5.3	112,058	6.23	5.97	9.41	79,052	0.170
	2004年度	5.37	5.4	106,770	6.23	6.05	9.75	72,580	0.142
	対前年度比	0.16	0.1	-5,228	0.00	0.08	0.34	-6,472	-0.028
		3.1%	1.9%	-4.7%	0.0%	1.3%	3.6%	-8.2%	-16.5%

■ 本社ビルのエネルギー使用量および上下水道使用量*

年度	電気 (kWh)	ガス (m³)	重油 (L)	上水道 (m³)	下水道 (m³)
2000	4,816,800	176,918	36,235	30,501	22,988
2001	4,800,580	191,007	25,141	29,144	21,982
2002	4,806,684	209,223	43,918	29,988	22,314
2003	10,337,311	361,964	0	29,895	29,505
2004	10,467,686	415,078	0	29,971	35,509

*2002年度までは旧本社ビルのデータ

■ 本社ビルの廃棄物の発生量と再利用量*

年度	発生量 (t)	再利用量 (t)	リサイクル率 (%)
2000	228.6	149.5	65.4
2001	250.5	178.0	71.1
2002	261.4	178.4	68.2
2003	222.4	163.2	73.4
2004	219.5	167.0	76.1

*港区(2002年度までは千代田区)に毎年度提出する「事業用大規模建築物における再利用計画書」より

GRI ガイドライン対照表

該当指標についての記述があるページを記載しました。

項目	指標	ページ
1 ビジョンと戦略		
1.1	持続可能な発展への寄与に関する組織のビジョンと戦略に関する声明	4-7
1.2	報告書の主要要素を表す最高経営責任者（または同等の上級管理職）の声明	1-2
2 報告組織の概要		
組織概要		
2.1	報告組織の名称	45
2.2	主な製品やサービス	45
2.3	報告組織の事業構造	45
2.4	主要部門、製造部門子会社、系列企業および合併企業の記述	3,25
2.5	事業所の所在国名	45
2.6	企業形態（法的形態）	45
2.8	組織規模	45
2.9	ステークホルダーのリスト、その特質、および報告組織との関係	10-11
報告書の範囲		
2.10	報告書に関する問い合わせ先、電子メールやホームページのアドレスなど	45
2.11	記載情報の報告期間（年度／暦年など）	目次
2.12	前回の報告書の発行日（該当する場合）	44
2.13	「報告組織の範囲」（国／地域、製品／サービス、部門／施設／合併事業／子会社）	目次
2.14	前回の報告書以降に発生した重大な変更	2,45
報告書の概要		
2.17	報告書作成に際しGRIの原則または規定を適用しない旨の決定の記述	目次
2.18	経済・環境・社会的コストと効果の算出に使用された規準／定義	13
2.20	持続可能性報告書に必要な、正確性、網羅性、信頼性を増進し保証するための方針と組織の取り組み	6-7 14
2.21	報告書全体についての第三者保証書を付帯することに関する方針と現行の取り組み	43
2.22	報告書利用者が、個別施設の情報も含め、組織の活動の経済・環境・社会的側面に関する追加情報報告書入手できる方法（可能な場合には）	45
3 統治構造とマネジメントシステム		
構造と統治		
3.1	組織の統治構造 取締役会の下にある、戦略設定と組織の監督に責任を持つ主要委員会を含む	6-7
3.2	取締役会構成員のうち、独立している取締役、執行権を持たない取締役の割合（百分率）	6
3.4	組織の経済・環境・社会的なリスクや機会を特定し管理するための、取締役会レベルにおける監督プロセス	6-7
3.6	経済・環境・社会と他の関連事項に関する各方針の、監督、実施、監査に責任を持つ組織構造と主務者	6-7
3.7	組織の使命と価値の声明、組織内で開発された行動規範または原則、経済・環境・社会各パフォーマンスにかかわる方針とその実行についての方針	4-5
ステークホルダーの参画		
3.9	主要ステークホルダーの定義および選出の根拠	10-11
3.12	ステークホルダーの参画からもたらされる情報の活用状況	37, アンケート 用紙
統括方針およびマネジメントシステム		
3.15	産業および業界団体、あるいは国内／国際的な提言団体の会員になっているものうちの主なもの	36
3.19	経済・環境・社会的パフォーマンスに関わるプログラムと手順	12
3.20	経済・環境・社会的マネジメントシステムに関わる認証状況	14
4 GRIガイドライン対照表		
4.1	GRI報告書内容の各要素の所在をセクションおよび指標ごとに示した表	42
5 パフォーマンス指標		
■経済的パフォーマンス指標		
直接的な影響		
必須指標		
顧客		
EC1	総売上	45
■環境パフォーマンス指標		
必須指標		
放出物、排出物および廃棄物		
EN8	温室効果ガス排出量（CO ₂ 、CH ₄ 、N ₂ O、HFCs、PFCs、SF ₆ ）	12

項目	指標	ページ
EN10	NOx、SOx、その他の重要な放出物（タイプ別）	12
任意指標		
輸送		
EN34	物流を目的とした輸送に関する重要な環境影響	12
その他全般		
EN35	種類別の環境に対する総支出	13
■社会的パフォーマンス指標		
労働慣行と公正な労働条件		
必須指標		
雇用		
LA1	労働力の内訳	32
労働／労使関係		
LA3	独立した労働組合もしくは真に従業員を代表する者・団体の従業員代表によりカバーされている従業員の地理的な割合。または団体交渉協定によりカバーされている従業員の地域・国別の割合	33
安全衛生		
LA5	労働災害および職業性疾患に関する記録・通知の慣行	34
LA10	機会均等に関する方針やプログラムと、その施行状況を保証する監視システムおよびその結果の記述	5,33
任意指標		
労働／労使関係		
LA13	意思決定および経営（企業統治を含む）に正規従業員が参画するための規定	33
教育研修		
LA16	雇用適性を持ち続けるための従業員支援および職務終了への対処プログラムの記述	32-33
LA17	技能管理または生涯学習のための特別方針とプログラム	32-33
人権		
必須指標		
方針とマネジメント		
HR1	業務上の人権問題の全側面に関する方針、ガイドライン、組織構成、手順に関する記述（監視システムとその結果を含む）	5,33
HR2	投資および調達に関する意思決定（供給業者・請負業者の選定を含む）の中に人権に与える影響への配慮が含まれているか否かの立証	5
差別対策		
HR4	業務上のあらゆる差別の撤廃に関するグローバルな方針、手順、プログラムの記述（監視システムとその結果を含む）	5,33
任意指標		
懲罰慣行		
HR10	報復防止措置と、実効的な秘密保持・苦情処理システムの記述（人権への影響を含むが、それに限定されない）	6,33
先住民の権利		
HR12	先住民のニーズに取り組む方針、ガイドライン、手順についての記述	4
社会		
必須指標		
地域社会		
SO1	組織の活動により影響を受ける地域への影響管理方針、またそれらの問題に取り組むための手順と計画（監視システムとその結果を含む）の記述	4, 38-40
贈収賄と汚職		
SO2	贈収賄と汚職に関する方針、手順／マネジメントシステムと、組織と従業員の遵守システムの記述	5
政治献金		
SO3	政治的なロビー活動や献金に関する方針、手順／マネジメントシステムと遵守システムの記述	4-5
任意指標		
地域社会		
SO4	社会的、倫理、環境パフォーマンスに関する表彰	3,40
競争と価格設定		
SO7	不正競争行為を防ぐための組織の方針、手順／マネジメントシステム、遵守システムの記述	5
製品責任		
必須指標		
プライバシーの尊重		
PR3	消費者のプライバシー保護に関する、方針、手順／マネジメントシステム、遵守システムの記述	45

GRI ガイドライン入手先：<http://www.gri-fj.org/>

第三者意見

CSR部門の創設や「環境報告書」から「環境・社会報告書」へ改編されるなど、2005年は、社会への責任を果たす推進体制が整備される変革の1年でした。

国内外の輸送業務から旅行業務に至るまで多様な業務を担う企業として、できるところからやっという誠意が伝わり、本部の理念が現場まで浸透していることが理解できます。

中でも特に評価されるのは、下記の点です。

環境面では、モーダルシフトを核としたCO₂排出量削減について効果を上げている点を評価します。他社との共同運行や、お客様のニーズにこたえるための最新技術を用いたサービス向上など、「環境配慮」を本業の中に落とし込んでいく努力が見受けられます。また、全国約1,100カ所にわたる各事業所へ「グリーン経営認証」取得を推奨することで全体のレベルアップにつなげている点を評価します。

環境貢献面では、6月の環境月間に行われた美化運動が、本業と密接に関わった取り組みだと感じました。「職場として使わせてもらっている道路への恩返し」というコンセプト、参加した約1万4千人の社員の意識向上、また地域への貢献など、社内外ともに意義深い活動だと思います。

人権・社会面では、災害対策基本法の指定公共機関として、「新潟県中越大地震」時に救援物質保管及び輸送面でその役割を果たしたことを評価します。また、従業員の労働安全衛生について、労働災害の

発生割合を表す「度数率」の数値を公開し一般貨物運送事業者の中でも低い数値に抑えている点、またさらなる高い目標を掲げている点を評価します。

今後のさらなる向上のために、下記の点について努力を求めます。

環境面では、各部門のより具体的な目標数値と行動計画が明示されていません。実施に結びつくPDCAの流れをつくり積極的に推進、公表していただきたいです。また、CO₂排出削減への取り組みに関して、日通単体だけでなく、協力会社やお客様に積極的に働きかけ、業界全体の向上に努めてください。

人権・社会面では、コンプライアンス関連以外の分野について改善の余地があると思います。それぞれ異なるステークホルダーを持つ部門ごとに取り組むべき項目を整理し目標を明確にすることで、さらなる飛躍が期待できます。特に、管理職層の男女比や女性の登用に対して、具体的な数値を報告書にも盛り込み、今後の目標にもつなげてください。

「運輸は人を豊かにする」といいますが、一人ひとりの生活を支える産業だからこそ、持っている影響力は非常に大きなものです。約4万人の従業員一人ひとりの取り組みが、10万人、100万人の取り組みにつながるような可能性を持っていると思います。

今後、今年整備されたCSR体制を軸に大きな効果が得られることを期待しています。



「宣伝会議」「環境会議」編集長

田中里沙

環境保全活動の歩み

■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

■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

■1990年(平成2年)

- 9月・車両盗難防止、アイドリングストップの観点から、エンジンキーに鎖を取り付け、ベルトに装着する取り組みを全社で展開

■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)

■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、再生紙利用など使用量削減の全社取り組み

■1993年(平成5年)

- 1月・「省エネルギー運転手引書」を作成(運転手手帳にも掲載)
- 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
- 6月・引越梱包用回復資材を開発・導入
- ・夜間電力利用の電気自動車用急速充電自家スタンド運用開始
- 7月・LPG自動車(1トン積みトラック)を導入

■1994年(平成6年)

- 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)

■1995年(平成7年)

- 3月・LPG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不出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

■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」を全社で実施
- 9月・栃木県佐野市に「結節ターミナル」を設置

■1997年(平成9年)

- 1月・回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・エコドライブステッカーを全車両に貼付
- 12月・高速ROROコンテナ船「はかた丸」就航

■1998年(平成10年)

- 2月・東京~大阪間でスワップボディ輸送システムのテスト輸送
- 6月・航空事業部門でISO14001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利用の包装用バッグ(エコマーク付)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、並びに東京警支店)
- 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)

■1999年(平成11年)

- 1月・全国ネット食品共同配送システム(NFS)発売
- 4月・東京~福岡間でスワップボディ輸送システムの運用を開始
- 6月・環境月間にちなみ「99低公害車フェア」に出展(以降毎年出展。2001年より「エコカーワールド」と呼称)
- 11月・日本路線トラック連盟主催の環境標語に応募、従業員が多数入選(最優秀賞:1名、優秀賞:1名、佳作:4名)
- 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)

■2000年(平成12年)

- 2月・日本物流団体連合会主催「物流と環境フェア2000」に出展
- 3月・航空事業部門でISO14001認証取得拡大(新たに5拠点)
- 4月・「エコライナー31(ウイング仕様)」を発売開始(東京~大阪)
- ・車両整備、運転技能向上施設「伊豆研修センター」竣工
- ・環境保全に配慮した拠点「ペリカンスポット」を開設
- ・結節ターミナルとして「多摩ターミナル」竣工
- 7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
- ・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」に出展

- 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

■2001年(平成13年)

- 2月・本社事業所、3Rの取り組みで東京都千代田区から特別賞を受賞
- ・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
- 3月・「エコライナー31(ウイング仕様)」運用拡大(大阪~福岡)
- ・航空事業部門でISO14001認証取得拡大(新たに2拠点)
- 4月・大型ROROコンテナ高速船「ひまわり1」が北海道定期航路に就航
- ・「エコライナー31」の運用を拡大(東京~札幌)
- 6月・「日通グループ環境会議」を新たに立ち上げ
- ・日本物流団体連合会主催の第2回「物流環境大賞」において物流環境大賞受賞
- ・組織改正に伴い、品質管理部環境対策グループは作業管理部環境対策室に改組
- 7月・大型ROROコンテナ高速船「ひまわり2」が北海道定期航路に就航
- 9月・「環境報告書2001」発行(和文、英文)
- 10月・2001年度東京都消費者月間事業「くらしフェスタ東京」出展
- 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13位にランキング

■2002年(平成14年)

- 2月・日本物流団体連合会主催「物流と環境フェア2002」に出展
- 3月・航空事業部門でISO14001認証取得拡大(新たに2拠点)
- 8月・モーダルシフト推進に伴い海運施設の見学会を実施(苫小牧)
- ・海陸輸送共用コンテナ「R&Sコンテナ」を開発(12ft/5t)
- 9月・「環境報告書2002」を発行(和文)
- 10月・「2002東京国際包装展」に環境にやさしい包装資材を出展
- ・「キャパシターハイブリッド車」を世界で初導入
- ・クリーンエネルギー車保有台数が1000台に到達
- 11月・JRコンテナ用CNG大型トラック(1個積み)を日本で初導入
- 12月・次期求車・求貨システムにロジックジャパン社のASPサービスを採用

■2003年(平成15年)

- 1月・本社に環境部新設(環境施策と環境保全の2専任制)
- ・国土交通省の実証実験「川口~川崎間のトラックと鉄道による静脈物流システム(廃プラスチック)」に協力
- 3月・JRコンテナ用CNG大型トラック(2個積み)を日本で初導入
- ・風力発電機用「ブレード起立装置」を開発
- 4月・香川県豊島の不法投棄産業廃棄物の受託撤去作業を開始
- 5月・「省エネルギー推進委員会」新設
- 6月・「えころじこんぼ」販売開始
- ・本社に「コンプライアンス部」設立
- ・マニフェスト管理センター運用開始
- 7月・本社ビル移転(秋葉原から汐留へ)
- 9月・大型車へのスピードリミッター装着義務化
- ・「環境報告書2003」(和文)発行(英文は12月発行)
- 10月・自動車NOx・PM法および東京都等環境確保条例の本格施行
- ・「日本通運行動憲章」改定
- ・東京~博多航路に商船三井フェリーと新造高速RORO船共同運航開始(各社2隻計4隻を翌年1月まで随時投入)
- 11月・内部通報制度(ニツツウ・スピークアップ)導入
- ・日中間(博多~上海)で初めて直行定期貨物船(スーパーエクスプレス)就航
- ・(社)日本ロジスティクスシステム協会「ロジスティクス環境会議」設立、当社も副議長として参画
- ・31ftコンテナ「ビッグエコライナー31」

■2004年(平成16年)

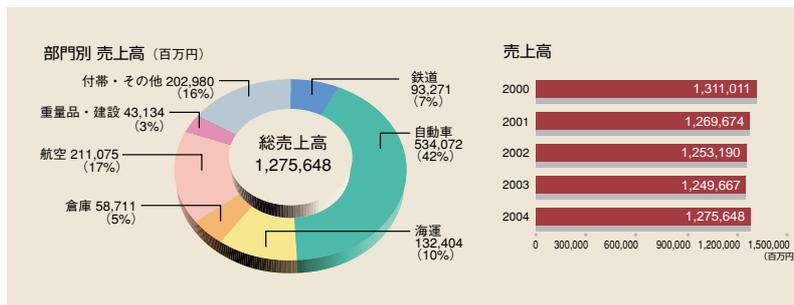
- 1月・企業スローガン「With Your Life」制定
- 3月・「グリーン経営認証」を船橋支店と新砂支店で取得
- 6月・全社統一活動として環境保全・社会(地域)貢献の取り組みを行う
- 7月・モーダルシフトキャンペーン始まる
- ・本社事業所「夏の省エネ活動」への取り組み
- 9月・物流連主催の第一期「物流環境管理士養成講座」開講
- ・「環境報告書2004」の発行(30日)
- 10月・「兵庫県ディーゼル車の排出ガス規制条例」規制開始(1日)
- 12月・官民の共催で「グリーン物流パートナーシップ会議」発足

■2005年(平成17年)

- 1月・「自動車リサイクル法」完全施行(1日)
- 2月・CSR部門が新設され、環境部、法務・コンプライアンス部(改編)、個人情報管理部(新設)が組織される
- ・「ENEX2005」にモーダルシフトやデジタコなど、展示(東京会場、大阪会場)
- ・「京都議定書発効」(16日)
- 3月・日通グループ環境会議(第8回)開催
- ・名古屋支店「名古屋都市美化連盟会長」(名古屋市長)より「表彰」される
- ・国土交通省「エコレールマーク」制定(4月から認定)

会社概要（2005年3月末現在）

会社名 日本通運株式会社（NIPPON EXPRESS CO., LTD.）
 創業 1872（明治5）年 陸運元会社設立
 設立 1937（昭和12）年10月1日
 本社所在地 〒105-8322
 東京都港区東新橋一丁目9番3号
 TEL. (03) 6251-1111
 代表者氏名 代表取締役社長 川合正矩
 資本金 701億7,500万円
 株主数 9万6,647名
 売上高 1兆2,756億4,800万円
 経常利益 327億3,200万円
 従業員数 3万8,324名



主要な事業所 札幌支店、仙台支店、千葉支店、東京支店（東京都江東区）、横浜支店、新潟支店、金沢支店、名古屋支店、大阪支店、四国支店（高松市）、広島支店、福岡支店、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69支店

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 ● 国内・海外旅行の企画、販売を行う旅行業務
重量品・建設部門	● 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
付帯・その他部門	● 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

編集後記

今年の「環境・社会報告書」は、数々の新しい試みを盛り込んでいます。その代表的な項目を簡単に申し上げますと、まず今年初めての試みとしては、表紙と裏表紙に明治初期の錦絵を用いたことがあげられます。今後数年、当社所有の錦絵をこの報告書の表紙を借りて、ご紹介しようと思います。

また報告書の題名が変わったことからわかるとおり、社会的な側面の情報開示を始めました。まだわずかな部分からのスタートですが、CSR部門の活動とともに、今後少しずつ内容を増やしていきたいと考えています。もう一つ力を入れたことは「社員の顔が見える報告書をつくる」ということです。これまでは会社としての環境保全に対する取り組みを中心に掲載してきましたが、業務に携わっている従業員の生の声をできる限り多く紹介しました。これからは環境保全に限らず、社会貢献や従業員とのかかわりの部分でも紹介できればと思います。

日本通運では、今後とも確かな情報をわかりやすく開示していきたいと考えていますので、皆様からのご意見・ご感想をお待ちしています。

●日本通運株式会社 環境部
 〒105-8322 東京都港区東新橋1丁目9番3号
 Tel. (03)6251-1418 Fax. (03)6251-6668
 電子メール green@nittsu.co.jp

[注] いただきましたご意見・ご感想及び個人情報環境・社会報告書の制作及びご質問への返答以外の目的で使用いたしません。またお名前、性別、ご住所、E-mailアドレス、お勤め先等個人を特定できる情報を開示することは一切ありません。



環境部メンバー同



With Your Life



古紙パルプ配合率100%再生紙を使用しています。



発行年月 2005年9月

次回発行予定 2006年9月

発行部署 (お問い合わせ先)

日本通運株式会社 環境部

〒105-8322 東京都港区東新橋1丁目9番3号

Tel. (03) 6251-1418 Fax. (03) 6251-6668

URL <http://www.nittsu.co.jp/>