

CSR報告書 2007



日本通運株式会社

目次

ごあいさつ	1
2006年度のCSR活動をふり返って	2
経済	3
経営計画の進捗状況	3
事業概要	4
財務内容	6
日本通運と社会・環境とのかかわり	8
マネジメント	10
基本理念	10
コーポレート・ガバナンス	13
危機管理体制とCSR推進体制	14
目標と実績	17
対談：持続可能な物流を目指して	18
環境	22
環境関連データ	22
モーダルシフトの推進	24
環境に対する認証	26
車両の低公害化と燃費改善への取り組み	28
梱包資材の省資源化	30
集荷・集配システムの改善	31
廃棄物の削減と3Rの推進	32
産業廃棄物の収集運搬とリサイクル輸送への取り組み	33
社会	34
人材育成と職場環境への取り組み	34
労働安全衛生への取り組み	36
社会とのコミュニケーション	38
社会貢献活動	39
地域での貢献活動	40
2006年の第三者意見・ 「環境報告書を読む会」での意見を受けて	42
第三者意見	43
GRIガイドライン対照表	44
日本通運におけるCSR活動の歩み	46
環境関連データ集約連結会社一覧	47

編集方針

本書は、日本通運が2006年度に行ったCSR（企業の社会的責任）への取り組みに関し、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などの問題、最近の施策などを併せてご紹介することにより、CSR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。
- 構成にあたっては、「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。
- 2005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CSR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

CSRにかかわる取り組みや推進体制については、日本通運単体を対象としました（一部グループ会社も含む）。

報告対象期間

2006年4月1日～2007年3月31日
なお、特筆すべき事項がある場合には、2007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

〔表紙〕
横濱鉄道蒸気車通行之図
歌川国政画 明治6年 物流博物館蔵
〔裏表紙〕
東京名所鐵道馬車往復上野公園山下之図
歌川広重（三代）画 明治15年 物流博物館蔵

ごあいさつ

日本通運は本年10月1日、創立70周年を迎えます。創立当初は鉄道貨物輸送における駅とお客様の間の輸送、いわゆる通運業務を主体としていましたが、近年は海外関連事業だけで連結売上高の3割近くを占める「グローバル・ロジスティクス企業」として経済活動の基盤となる物流を支えています。それぞれの時代で激変する経営環境に対応しながら持続的な発展を可能としてきたのは、お客様や株主の皆様をはじめとする、あらゆるステークホルダーの方々によるご支援の賜物と心より感謝申し上げます。

私はこの創立70周年を迎えるにあたって、それを単なる会社行事として終わらせるのではなく、会社に変革をもたらす一つの契機にしたいと考えています。「企業理念の制定」「環境保護を中心とした継続的な社会貢献活動の実施」、「『安全の誓い』を刻んだモニュメントの設置」など記念事業のほか、新ユニフォームの導入、ホームページの全面改訂など数々の新たな取り組みがスタートします。

一方、コンプライアンス経営や個人情報保護に関する地道な取り組みも真剣に進めています。とりわけ輸送における安全については「運輸安全マネジメント」に基づき経営トップ主導による取り組みのもと、安全管理体制の構築を図っています。また地球温暖化、大気汚染などの環境問題は、地球の存続を危うくするほど深刻になっており、トラックを主体とした輸送事業を営んでいる日本通運としては、燃費の向上、低公害車の導入といった環境への配慮をさらに推進していかなければなりません。

今後とも、いつの時代にも社会から求められ信頼される日本通運であるために、企業の社会的責任を果たしていく所存であります。

皆様からの忌憚の無いご意見をいただければ幸いです。

代表取締役社長

川合正矩



2006年度のCSR活動をふり返って

2006年度の日本通運におけるCSRに関する取り組みについては、前年度に引き続きコンプライアンス、個人情報保護、環境保全を中心に基礎を固めながら、少しずつその活動の幅を広げてまいりました。

自動車事業など各種事業適正化の推進、各種法規制の遵守、安全管理などは、引き続き教育と点検指導による徹底を行いました。

個人情報保護の取り組みについては大きな目標を達成することができました。日本通運は、(財)日本情報処理開発協会からプライバシーマークの付与認定を受け、2007年3月23日よりプライバシーマークの使用を認められました。この認定を維持するべく、職場交流点検やe-ラーニング方式による個人情報保護教育などを重点的に実施しています。

また、環境面では環境配慮車両の導入について、2006年度の目標である2,500台を上回ることができ、2,670台に達しました。加えて長年の懸案であった事務用品を中心とするグリーン購入の推進についても、グループ会社の日通商事とWEB発注システム「GREEN COOPS (グリーンクープス)」を開始することができました。

一方2006年10月、創立70周年記念事業実行委員会が組織され、私は委員長として「企業理念の制定」「環境保護活動を中心とした継続的な社会貢献活動の実施」「『安全の誓い』を刻んだモニュメントの設置」の3つの記念事業についてその具現化に努めました。これらの事業はいずれも日本通運グループ全体のCSR活動をさらに拡大するものであります。

2007年度は従来からのCSR活動に加え、これら3つの記念事業の浸透と深化に努め、皆様の信頼にこたえてまいります。



CSR部門担当副社長
(環境問題対策委員会委員長)

泉 川 正 毅

最終年度である2008年度目標達成に向けて、2006年4月からスタートした「パワーアップ3カ年計画」に取り組んでいます。

パワーアップ3カ年計画

基本目標

もう一回り大きく、
強い日通グループを創り、
さらなる躍進を期す。

新経営計画の方向性

- 収益全体のなかでの海外（国際）関連事業の割合を高める
- 地域完結型事業の競争力強化

1. 営業のパワーアップ
2. 現場力のパワーアップ
3. CSR実践のパワーアップ
4. 経営体質のパワーアップ
5. 小口貨物事業のパワーアップ



5つの
パワーアップ

5つのパワーアップに関する具体的施策

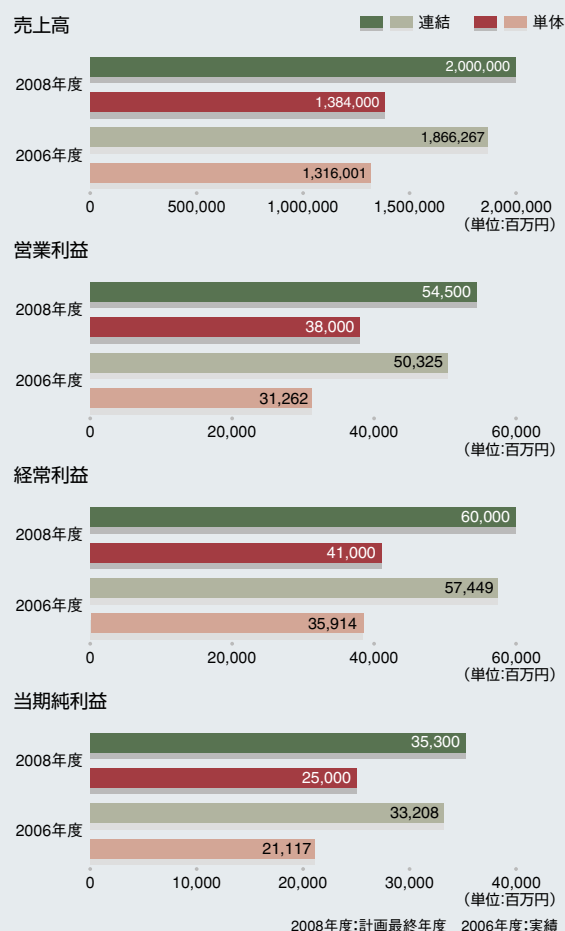
1. 営業のパワーアップ — 果敢な挑戦 —

- ①ロジスティクスへの挑戦
 - グローバル事業の拡大
 - 3PL事業*の拡充
 - 法人営業の強化（ワンストップ化）
- ②国内外における地域での挑戦
 - 循環型・省資源型事業の拡大
 - 専門特化分野への深耕
 - 引越事業の強化
 - 地域に密着した営業の再構築
- ③新サービスへの挑戦
 - 隣接分野への事業拡大
 - 「官製市場」改革への対応
 - 社会変化に即したサービスの拡充・新商品の開発

2. 現場力のパワーアップ — 品質の追求 —

- ①人材の確保・育成
- ②品質の即時改善徹底
- ③業務の効率化推進

目標経営数値



●3PL事業：お客様に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、物流部門を代行し、高度の物流サービスを提供すること。

事業概要

日本通運グループは、日本通運と子会社300社（うち連結子会社273社）、および関連会社56社の合計357社で構成され、貨物自動車運送業、鉄道利用運送業などの「運送事業」を主軸とし、さらに各事業に関連する「販売事業」および不動産業ほかの「その他の事業」を展開しています。

国内会社（日本通運含む290社）

運送事業

・鉄道

全国の主要な駅を拠点とし、鉄道を利用した利用運送事業を日本通運が行っています。一部の地域は、備後通運や徳島通運などの子会社および関連会社が担当しています。



・自動車

全国に拠点とネットワークを有し、ペリカン便などの特別積合せ貨物運送事業や、貸切により貨物を輸送する一般貨物運送事業などを日本通運が行っています。その一部を日本トラックや備後通運、徳島通運、東北トラックなどの子会社および関連会社が担当しています。



・海運

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を日本海運などの子会社が行っています。また、輸出入貨物の複合一貫輸送を主体とする国際輸送業務や、全国の主要な港で船内・沿岸荷役などを主体とする港湾運送事業を日本通運が行っています。なお、一部の港湾において、塩竈港運送や北旺運輸などの子会社および関連会社が港湾運送事業を担当しています。



・航空

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事業を日本通運と子会社および関連会社が行っています。また国内・海外旅行の企画、販売を行う旅行業務を日本通運や、エヌ・ティ・エスなどの子会社が担当しています。



・倉庫

全国各地の営業倉庫での保管・入出庫業務を日本通運が行っています。一部地域では、仙台港サイロなどの子会社や、日本ヴォパックなどの関連会社が担当しています。



・その他運送

重量品の運搬・架設・設置やプラント建設およびメンテナンス業務や工場内運搬作業を日本通運と子会社および関連会社が行っています。



販売事業

・商品販売

日通商事や太洋日産自動車販売、日通機工などの子会社および関連会社が物流機器・包装資材・梱包資材・車両・石油・LPガスをはじめとする、各種商品の販売やリース、車両の整備、保険代理店業務などを行っています。



その他の事業

・不動産

日通不動産などの子会社および関連会社が、賃貸や仲介、鑑定、ビル・倉庫などの設計、監理および管理業を主として行っています。

・その他

日通総合研究所が調査・研究業などを、日通自動車学校が自動車運転教習業を、キャリアロードが労働者派遣業を行っています。

運送事業

米国日本通運およびその他の子会社が米国内で航空機を利用した運送業務や海運業、倉庫業などを行っています。また、英国日本通運、オランダ日本通運、ドイツ日本通運、香港日本通運、シンガポール日本通運などの子会社および関連会社が各国各都市を担当し、その他世界各国（イタリア、スイス、スペイン、マレーシア、タイ、オーストラリアなど）をネットワークで結び、事業を展開しています。ほかにも、米国日通旅行、オランダ日通旅行をはじめとした子会社および関連会社が世界各都市で旅行業などを行っています。



日通国際物流（上海）のトラックとSSE*



ドイツ日通のトレーラ



シンガポール日通

販売事業

米国において日通商事U.S.A.が梱包資材の販売などを行っているのはじめ、中国では大連日通集装箱製造がコンテナなどの製造・販売を行っています。



米国日通の倉庫



ドイツ日通の事務所

その他の事業

中国において、上海億科軟件技術が物流ソフトウェア開発事業などを行っています。



米国日通のトレーラ

経済

マネジメント

環境

社会

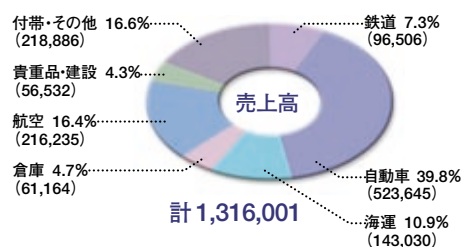
会社概要（2007年3月末現在）

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	701億7500万円
株主数	8万7264名
従業員数	（単体）3万7963名 （連結）6万7773名
事業用貨物自動車台数	19,916台

主要な事業所 札幌支店、仙台支店、千葉支店、東京支店（東京都中央区）、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64支店

営業部門別の状況（第101期単体）

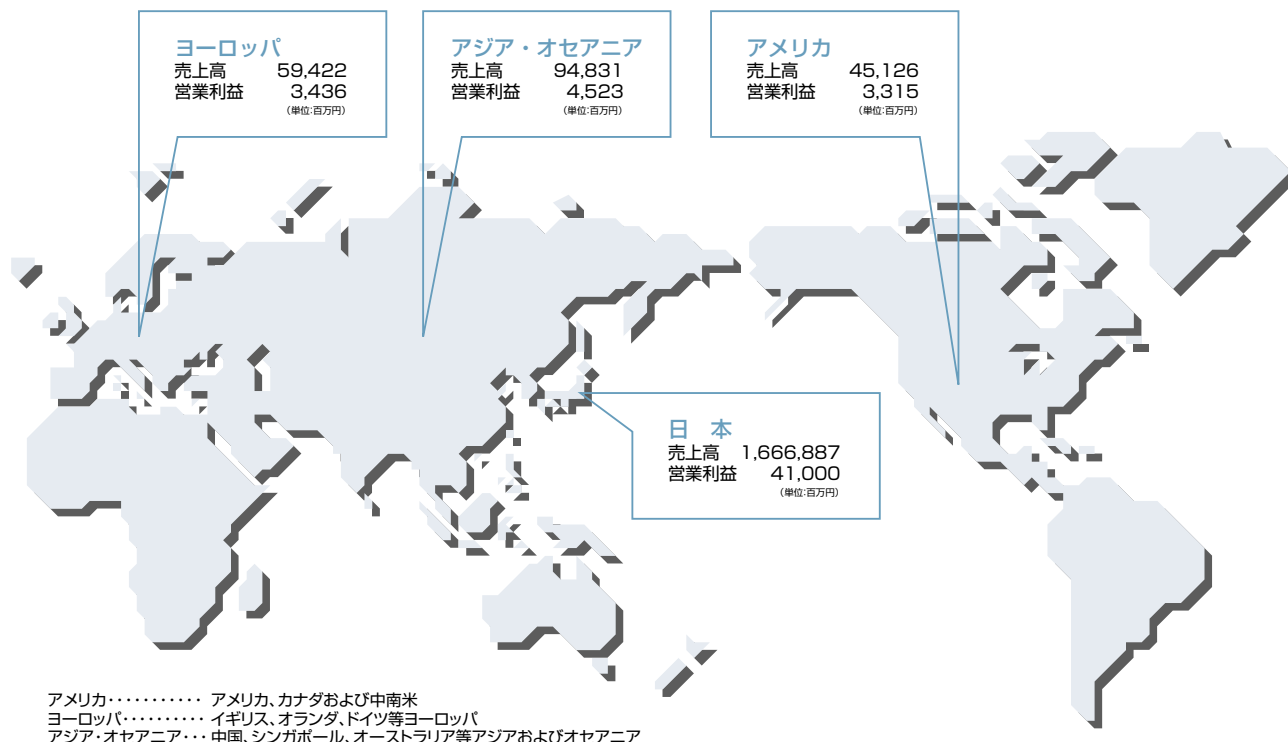
（構成比：％）（単位：百万円）



財務内容

日本通運グループは売上高の約3割が海外の事業活動によるものであり、その比率は年々高まっています。これからも、グローバル・ロジスティクス企業として、さらなる企業価値の向上を目指して努力してまいります。

地域別概要



※2007年3月末現在、37カ国・196都市・340拠点に約14,415人の従業員を擁している。

事業種類別概要

運送事業については、航空・海運部門における国内からの輸出の取り扱い、および重量品・建設部門の取り扱いが好調に推移し、海外においては、アメリカ、ヨーロッパ、アジア・オセアニアの各地域で取り扱いが伸長したことに加え、連結子会社が増えたことなどから、売上高は1兆5844億円と前年度（2005年度）に比べ582億円、3.8%の増収となりました。利益面においては、ほぼ年間を通じて燃油費の高騰などによるコスト増があったものの、国内・海外ともに概ね好調に推移し、営業利益は459億円と前年度に比べ62億円、15.9%の増益となりました。

販売事業については、石油・LPガス部門において販売単価が上昇したほか、物流機器販売部門が順調に推移し、売上高は3655億円と前年度に比べ、151億円、4.3%の増収となり、営業利益は53億円と前年度に比べ3億円、6.8%の増益となりました。

ました。

その他の事業については、売上高は201億円と前年度に比べ54億円、36.8%の増収となり、営業利益は12億円と前年度に比べ2億円、23.8%の増益となりました。

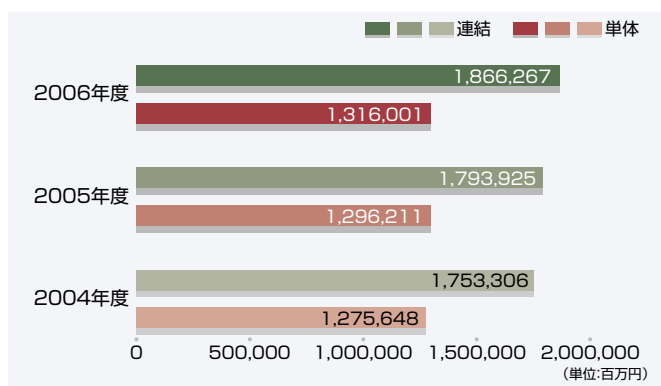
(単位:百万円)

	2004年度	2005年度	2006年度
運送事業売上高	1,485,266	1,522,325	1,580,546
販売事業売上高	263,216	266,908	279,080
その他事業売上高	4,823	4,690	6,640
売上計	1,753,306	1,793,925	1,866,267
営業利益	43,025	43,187	50,325

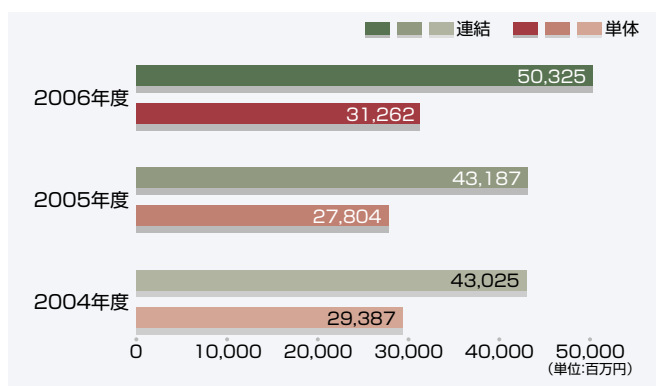
※1: 四捨五入しているため、事業別の売上高の合計と売上計は合致しない。

※2: 売上高および営業利益にはグループ外部の顧客との取引分のみを計上した。

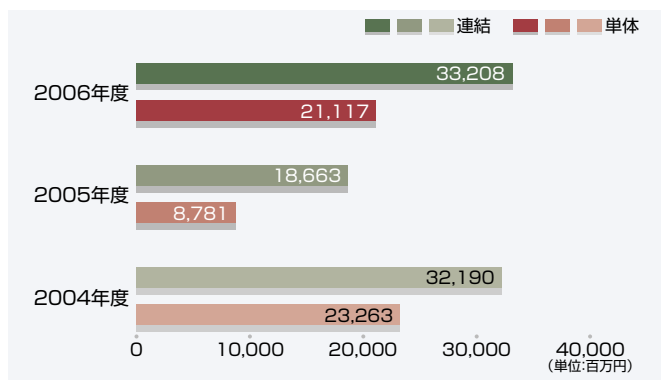
売上高



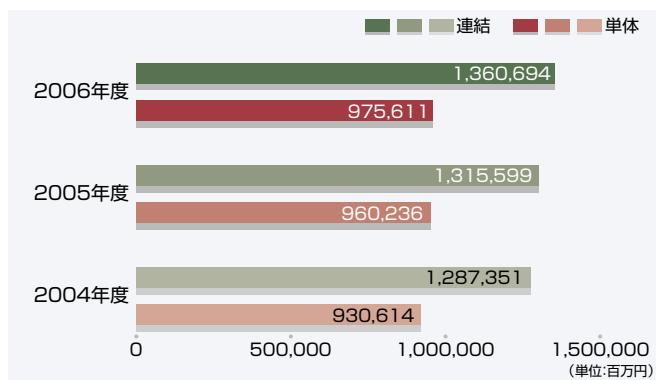
営業利益



当期純利益



総資産



TOPICS

海外投資家へのIR活動※

IR活動とは、投資家の皆様に正しい企業情報を伝え、企業価値を適正に評価していただくために行う広報活動です。日本通運の社長・川合正矩は2006年7月に英国のロンドン、エジンバラへ、2007年3月には米国のニューヨーク、ボストン、サンフランシス

コとそれぞれの機関投資家を訪問し、社長自ら経営の現状や今後の施策などを説明し、意見交換を行いました。今後も投資家の皆様との信頼関係を築くため、経営トップによるIR活動を積極的に継続します。



ボストンの投資家オフィスにて

日本通運と社会・環境とのかかわり

Input

[車両などへ]

ガソリン、
軽油、
重油など

(p22参照)

[事業所へ]

電気、水、
梱包資材、
事務用品、
紙など

(p22参照)

[環境]

廃棄物の削減と3Rの推進 (32ページ)

産業廃棄物の収集運搬とリサイクル輸送への取り組み
(33ページ)

日本通運とステークホルダーの皆様とのかかわり

●お客様

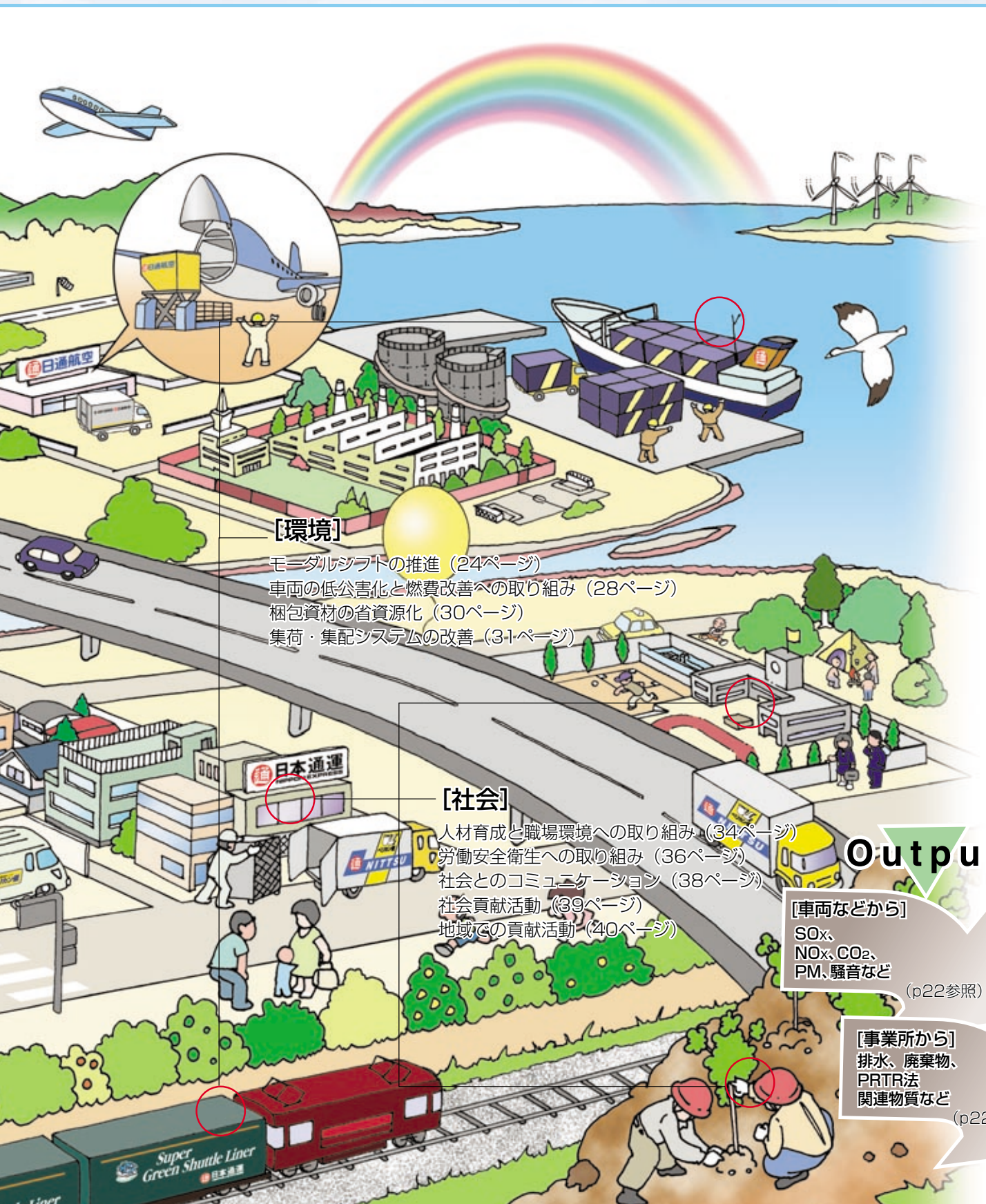
- ・ 安心で確実な物流サービスの提供
- ・ 企業情報の公開

●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



【環境】

- モーダルシフトの推進 (24ページ)
- 車両の低公害化と燃費改善への取り組み (28ページ)
- 梱包資材の省資源化 (30ページ)
- 集荷・集配システムの改善 (31ページ)

【社会】

- 人材育成と職場環境への取り組み (34ページ)
- 労働安全衛生への取り組み (36ページ)
- 社会とのコミュニケーション (38ページ)
- 社会貢献活動 (39ページ)
- 地域での貢献活動 (40ページ)

Output

【車両などから】

SOx、
NOx、CO₂、
PM、騒音など

(p22参照)

【事業所から】

排水、廃棄物、
PRTR法
関連物質など

(p22参照)

●行政

- ・各種許可・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

日本通運創立70周年記念事業の一環として、「日本通運グループ企業理念」を制定します。これまで社訓として日通社員が唱和した「われらのことば」の精神を残しつつも、日本通運グループの将来に向けての姿勢を広く社会に示す理念として、今後はその実現に努めます。

日本通運グループ企業理念

私たちの使命

それは社会発展の原動力であること

私たちの挑戦

それは物流から新たな価値を創ること

私たちの誇り

それは信頼される存在であること

私たち日本通運グループは、創業以来、ものを運ぶことを通して、人、企業、地域を結び、社会の発展を支えてきました。

この変わらぬ使命を果たすため、社会の変化をとらえ、自らを進化させ続けます。

安全に徹し、環境に配慮し、世界を舞台にすべての力を結集して、物流から新たな価値の創造に挑戦していきます。

いつの時代にも、社会から求められ、信頼されることを誇りに行動します。

すべては、物流を通して社会に貢献し、豊かな未来を創る、日本通運グループであるために。

(2007年10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。

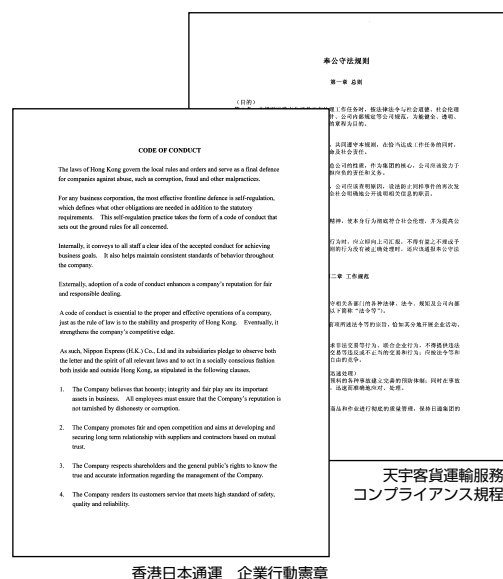
⑩ 本憲章に反するような事態が発生したときには、経営トップ自らが問題解決にあたる姿勢を内外に表明し、原因究明、再発防止に努める。また、社会への迅速かつ的確な情報の公開と説明責任を遂行し、権限と責任を明確にしたうえ、自らを含めて厳正な処分を行う。

(2003年10月改定)

海外における行動憲章や規程

日本通運グループの海外現地法人は日本通運と同様に行動憲章やコンプライアンス規程を定めています。これらの憲章や規程は「日本通運行動憲章」や「日通グループコンプライアンス規程」をもとに、各国の事情を盛り込み制定されています。

また日本通運では、海外の行政機関や国際機関の職員に対して不正な利益供与を行い、商談を確保する行為を禁止する「外国公務員贈賄防止条約」と、2005年1月に改正され、外国公務員に対する贈賄行為の罰則を定めた「不正競争防止法」について、2005年10月、海外現地法人代表者に注意を促す文書を発信し、公正な国際競争の実現に努めています。



香港日本通運 企業行動憲章

コンプライアンス規程（抜粋）

【目的】

第1条 この規程は、社員が業務の遂行にあたり、法令および社会道徳・社会倫理等の社会的規範ならびに会社の業務方針・社内規程等の社内規範に基づき、健全・透明・公正な事業活動を行っていくために遵守すべきルールの確立を目的とする。

【会社の責務】

第2条 会社は、日通グループ各社と一体となって、当規程を遵守することにより、適正な事業活動を行うとともに、会社に与えられた公共的使命および社会的責任を果たす。

2 会社は、日通グループ全体の本社としての機能をあわせ持ち、常にグループの中核としてコンプライアンスの徹底に努め、その責務を遂行する。

3 会社は、当規程に反するような事態が発生したときは、原因究明・再発防止に努めるとともに、社会への迅速かつ確かな情報公開の実施と説明責任を果たす。

【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益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。

【反社会的勢力の排除】

第10条 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に対しては、金品の供与はもとより、寄付金・賛助金の提供や出版物の購読、購入等の諸要求に対し、断固として拒絶する。

【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。

【高い倫理観と社会的良識】

第15条 社会的公共性の高い事業に携わっていることを常に自覚し、社会生活においても常に自らの倫理観を高め、社会的良識をもって行動する。

（2003年10月制定）

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。

コーポレート・ガバナンスの考え方

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、迅速な業務執行を目的として、執行役員制を導入しました。

なお、2007年6月28日現在の取締役は15名、執行役員は27名です（うち14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。2007年6月28日現在の監査役は4名（うち3名は社外監査役）です。

内部統制システムの構築について

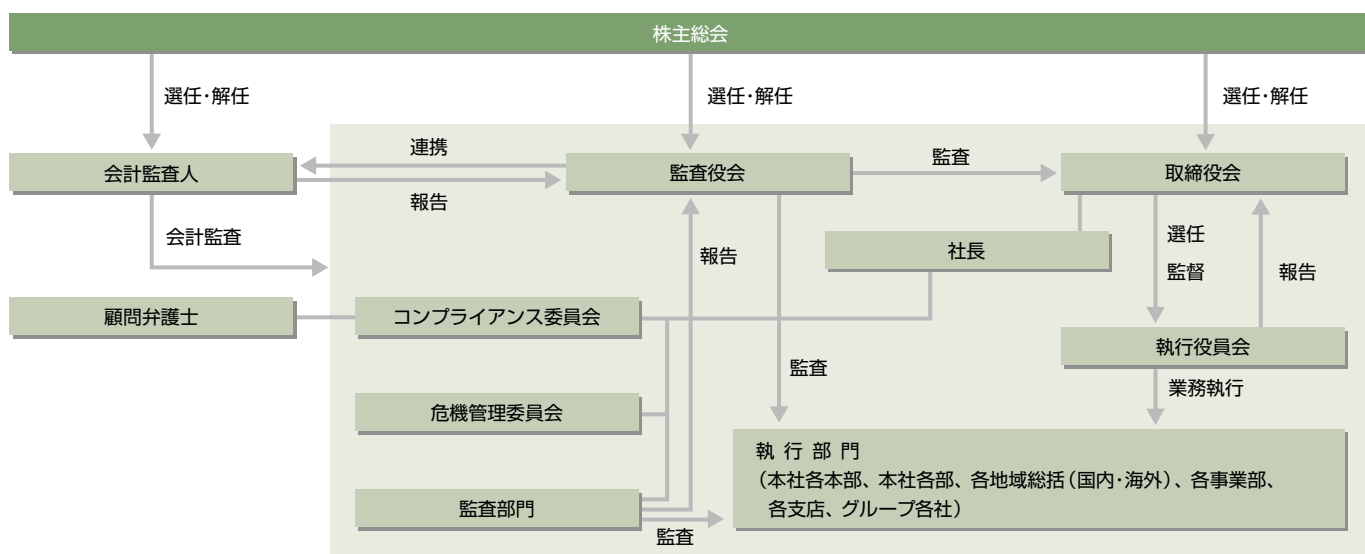
企業がその業務を適正かつ効率的に遂行するためには、内部統制システムの構築が重要です。日本通運では「コンプライアンスの体制」「リスク管理の体制」「内部監査体制」「グループ会社の業務の適正を確保するための体制」など、適正な業務遂行のための実効的な統制システムを構築しています。

なお、日本通運では新しく制定された「会社法」の施行に伴い、2006年5月に「内部統制システムの整備に関する基本方針」を取締役会で決議し、制定しました。

日本版SOX法への対応

日通グループでは、2008年4月から本格的に運用が開始される「金融商品取引法」（いわゆる日本版SOX法）に基づく内部統制についての対応を進めています。2006年6月の「証券取引法等の一部を改正する法律」の成立を受けて、2006年8月より「内部統制推進プロジェクト」を発足し、最優先課題の一つとして取り組んでいます。2009年3月期からの適用に備えて、財務報告にかかわる内部統制の評価および監査の仕組みを構築し、日通グループの連結財務諸表の信頼性を確保していきます。

コーポレート・ガバナンス組織図



危機管理体制とCSR推進体制

日本通運では2005年2月1日よりCSR部門を設置し、環境的側面、社会的側面、経済的側面という企業活動の3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。

危機管理体制の構築

2000年1月に制定した「危機管理規程」に基づき危機管理委員会を設置し、万一のときに備えた災害対策、情報システムリスクやテロなどへの対応を定めています。また海外における事故、災害、テロなど様々なリスクについても同様に危機管理対策を策定しています。

自然災害については、2001年10月に「日通グループ災害対策規程」を制定し、グループ内での連携強化を図っています。社内においてはイントラネットに「災害管理システム」サイトを開設し、「災害等報告要領」により報告が必要な災害などの基準（例えば震度4以上の地震が発生した場合など）を定め、被災状

況についての本社と支店の報告体制、あるいは支店間の情報共有体制を整えています。

さらに災害による停電や、携帯電話も含めた電話回線が切断された場合にも対応できるように衛星携帯電話を導入し、本社関係部署、主要な支店などに設置しています。

また、阪神・淡路大震災や新潟県中越地震といった大規模な地震災害においては、「災害対策基本法」により指定された指定公共機関として、国や都道府県からの要請に基づく緊急輸送などを実施しています。

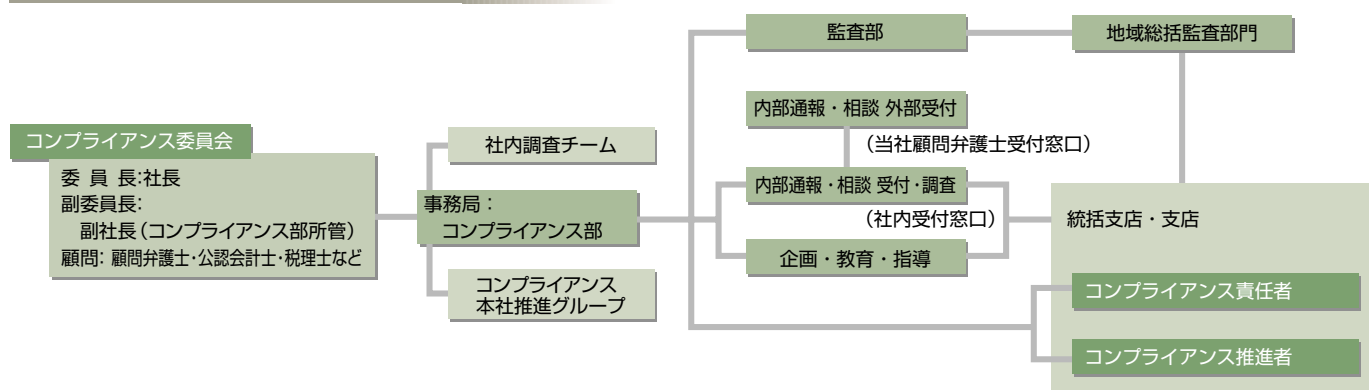
コンプライアンス経営の推進体制

日本通運ではコンプライアンス経営を重視し、2003年6月に「コンプライアンス部」を新設して管理体制の強化を図りました。また同年10月には「コンプライアンス規程」を制定したほか、内部通報制度「ニッツウ・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の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。

その後2007年5月にコンプライアンス担当専任組織として「コンプライアンス部」に変更しています。

コンプライアンス経営推進体制



個人

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）

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。なお日本通運は、(財)日本情報処理開発協会の厳正な書類審査および現地審査を経て、同協会からプライバシーマークの付与認定を受け、2007年3月23日よりプライバシーマークの使用を認められました。

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)

[illegible]

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いたっています。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CSR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

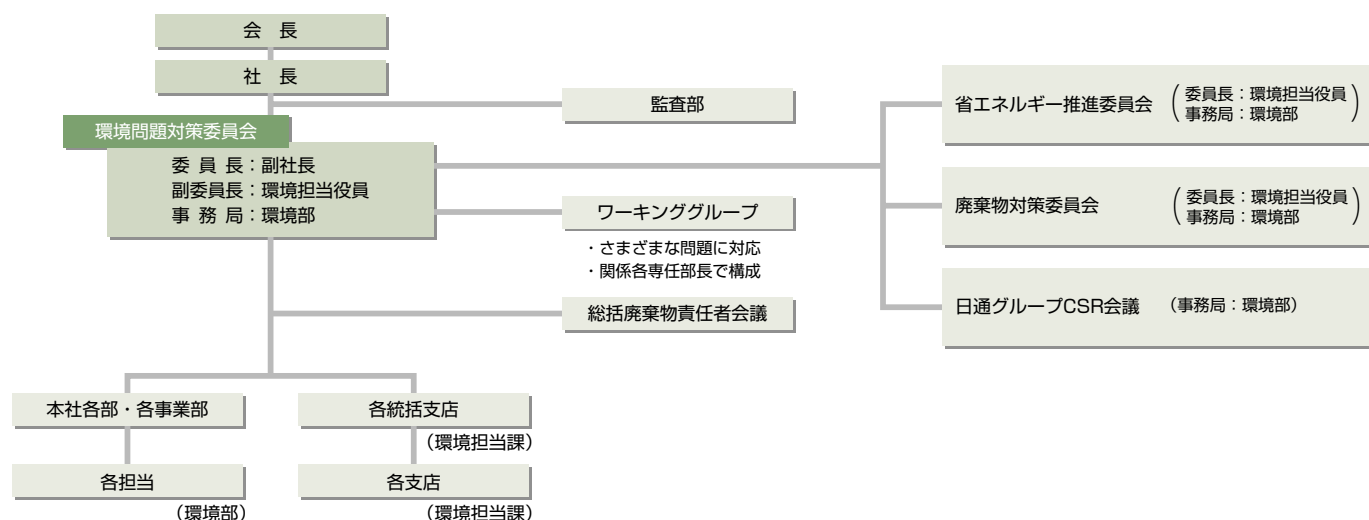
1. 地球規模の環境問題・都市公害の改善に努める。
2. 省資源・循環型社会の構築に努める。
3. 教育・啓発活動に努める。

環境憲章の適用

この環境憲章は、日本通運株式会社の全ての事業所に適用するとともに当社グループ会社についても、国内外を問わず、情報の相互連絡を密にすることで、環境保全に努めるようこの憲章を準用する。

（2001年5月制定）

環境経営推進体制



CSR調達

日本通運では協力業者の選定にあたって、コンプライアンスと品質に関する「評価基準」のクリアを前提に契約を締結しています。また個人情報の取り扱いがある業務においては別途「個人情報

報に関する秘密保持契約書」を締結しています。その上必要に応じて安全、環境、品質に関して指導、教育を実施しています。

環境以外の項目における目標と実績もまとめて掲示しました。

CSR全般の2006年度目標と実績および2007年度目標

項目	2006年度目標	2006年度活動実績	2007年度目標
コーポレート・ガバナンス	新会社法対応 日本版SOX法対応	「内部統制システムの整備に関する基本方針」を制定	日本版SOX法施行への準備
コンプライアンスの推進 (事業に関する法令)	対象者への教育 点検指導による徹底	対象者への教育 本社による支店への点検実施 および改善研究会実施	対象者への教育 点検指導による徹底
個人情報保護の取り組み	対象者への教育 点検指導による徹底 プライバシーマークの取得	対象者への教育 職場交流点検の実施 プライバシーマークの取得	対象者への教育 点検指導による徹底 プライバシーマークの維持
環境配慮車両の導入	2,500台導入を達成	2,670台導入を達成	3,000台導入を達成
事業所における環境認証の取得 (ISO14001/グリーン経営認証)	未取得の日本通運統括支店のうち 最低1事業所で取得	未取得統括支店のすべてで 取得完了(2007年7月)	取得済みの事業所は認証の維持に努め 取り組みのグレードアップを図る
燃費の向上	ディーゼル車 対前年2.5%向上	ディーゼル車 対前年0.49%向上	ディーゼル車 対前年1.0%向上
モーダルシフト化率	50%	49.6%	50%
グリーン購入の推進	日通商事をはじめとする納入業者と 実現性について検討	12月より事務用品を中心として 日通商事からのグリーン購入実施 (2007年1~3月の購入率48.8%)	グリーン購入率5%向上
従業員採用に関する取り組み	障害者の法定雇用率達成 (1.8%)	障害者の雇用率1.97% 新規採用の2割が女性 中途採用の開始	障害者法定雇用率達成 積極的な女性の採用
労働安全衛生への取り組み	運輸安全マネジメントの導入	2006年11月「運輸安全管理規程」 および「安全統括管理者」を 東京運輸支局へ届出	運輸安全マネジメントの継続
	メンタルヘルス対策強化	全従業員にチェックシートによる ストレス度チェック実施	継続的にメンタルヘルス対策実施
地域とのかかわり・社会貢献活動	全社で美化活動実施	美化活動参加人数15,785名	美化活動継続
	70周年記念事業として 継続的な社会貢献活動の検討	継続的な社会貢献プログラムの検討	10月より森林育成事業等開始

経
済

マネジ
メント

環
境

社
会

対 談 持続可能な物流を目指して

日本通運における持続可能な物流について、時として物流業界全体に話題の範囲を広げて武蔵工業大学増井教授と日本通運岡部会長が対談をしました。

環境への配慮について

増井教授：まず、日本通運の物流における環境配慮についてお聞かせください。

岡部会長：具体的な対応としては、まず環境配慮車両の導入が挙げられます。ハイブリッド車やCNG車、LPG車、大型の新長期規制適合車といった環境配慮車両は、2007年3月末現在で2,670台の導入を達成しています。今後も年間約500台の導入を予定しており、2009年3月末の目標保有台数は3,500台以上です。

増井教授：その他デジタル式運行記録計、通称デジタコについては2005年3月までに約16,000台の全営業車両に設置を完了したそうですね。

岡部会長：ドライバー自身には、自分の運転の癖はわかりにくいものです。デジタコの客観的な記録を活用することで、エコドライブの習得のみならず安全指導にも役立ちます。

増井教授：では、モーダルシフトへの取り組みはどうなっていますか。

岡部会長：現在の輸送手段はトラック偏重で、物流全体の90%にも達しています。ですから、トラック輸送から鉄道や船舶への輸送モードの転換、すなわちモーダルシフトはCO₂削減に対して非常に有効です。日本通運では、鉄道と船舶の両方にモーダルシフトに対応する基地やコンテナ船、車両といったインフラを所有しています。

増井教授：モーダルシフトにはインフラ整備が重要です。しかし、国としての対応は十分とはいえないと思うのですが。

岡部会長：民間での努力だけでは限界があります。先生のご指摘のとおり、インフラの整備が遅れています。輸送力も足りません。例えば、鉄道の場合は旅客輸送が中心になってダイヤが組まれているため、東海道本線のように物流の需要が高い路線でも、貨物輸送のためにいいダイヤを組めないのです。ですから国を挙げて、必要以上にトラックに偏重しない輸送の方法を作っていかなければなりません。

増井教授：「企業単独での環境対策では不十分」というお話を踏

まえますと、今後は顧客や関係企業とのパートナーシップを構築する必要もあるのではないのでしょうか。

岡部会長：我々物流業界では業界の枠を越え、循環型社会の体系的なロジスティクスシステムを構築し、その普及啓発を図ることなどを目的として発足した「グリーン物流パートナーシップ会議」や「JILSロジスティクス環境会議」などに積極的に参加しています。この二つの会議は産業界・行政・業界団体・学会等との協働です。増井先生にも当初よりお世話になっています。

増井教授：環境会議にかかわっていて私が考えるのは、物流業界の特殊性です。物流では90数%が中小企業です。ですから、業界内にかかなりの温度差が存在します。熱心に取り組んでいる企業から、「我々には何ができるのか？」と勉強を行っている企業や、「環境ってなに？」というレベルの企業まで様々です。

岡部会長：環境対応には、コストがかかるのが事実です。だから



武蔵工業大学 環境情報学部長
増井忠幸教授

といって環境対応を行わないというのでは、世間から評価をされなくなります。ですから、広く社会的な責任を負うのであれば、企業規模の大小を問わず、環境対策をおろそかにすることはできません。やはり、環境と経済は両立させなければなりませんし、するものだと思います。また、両立させなければ、生き残れないのです。そして環境を考えないということは、企業としての責任放棄になるのです。

増井教授：私も、大学で「環境と経済は両立する」としつつ教えているところです。上手に取り組むことで、零細企業さんにおいても、環境対策は経済効率に対して理にかなっているはずです。

これは別の話題になりますが、私が物流業界にかかわってから感じたことは、料金体系が非常にアバウトである、ということです。どんなものを運んでも距離と重量で値段を算出します。ですから、配送に神経を使う蛍光灯を何本運んでも、わりと簡単に運べるけれども重量のある冷蔵庫1台分の料金にもなりません。環

境負荷を考慮して、それをうまく運賃に反映させられないものではないでしょうか。

岡部会長：業界はこれまで、そういう視点を持っていませんでした。宅配便運賃等は当時は認可制ですから、非常に単純明快な料金体系にしなければならなかったわけです。一つは重さ＋容積＋距離。ところが、物流の構造は現在、多様化しています。

私が入社したのは昭和36年ですが、そのころは鉄道輸送が全盛期でした。当時は、「物流」なんて言葉を聞いたこともありませんでした。現在の物流を取り巻く状況は当時とは違っているわけですから、料金の立てかたについても距離と重さにとらわれることなく、現在の社会情勢に合致したものに変えていかなければならないでしょう。

増井教授：学生には「インターネットが普及してネットショッピングやネット決済やらが簡単に行えるようになってきたけれど、商品が届かなければ、使いようがないでしょう。服だって、届かなければ着られない」と教えるのです。「運ぶ」ということは人間生活の基本なのです。

岡部会長：そうですね。いかにいいものを作っても、それが届かなければ国民生活には貢献できず、何の価値も生み出しません。

増井教授：その点が重要です。ですから学生にも「君たちはデパートで買い物したときに『配達は大変でしょう？』とは絶対に言うてはいけない」と教えています。『今日買って、今日届けて欲しい』と要求すれば、それは高くなりますよ」と。無茶なことを要求すれば、環境に負荷がかかるのです。こういった日本人の意識を変えていかなければなりません。そして、意識の変革をうまく料金体系に反映させることができればいいですね。

岡部会長：よろしくお願いします。環境意識やサービスは有料だという認識を持った若い人たちをどんどん社会に送り出していただければ、社会も変わっていくでしょう。

増井教授：私は、物流に非常な期待感を持ってまして、物流が生産を引っ張るべきだと思っています。

岡部会長：そうですね。生産の過程でも、材料の調達や部品の運搬などに物流は深くかかわります。物流は大事な役割を担っていると思います。



日本通運株式会社 代表取締役会長
岡部正彦

増井教授：これからは、物流拠点との兼ねあいのなかで生産拠点や販売拠点を考えなければならないでしょうね。グローバル化すれば、ますますこういったスタイルに近づいていくでしょう。

—— 輸送の安全性向上について

増井教授：次のテーマは、輸送の安全性向上についてです。安全に対してどのような点が変わったのかお話ししていただけますでしょうか。

岡部会長：日本通運は、2006年10月に改正施行された貨物自動車運送事業法に基づき、新たに「運輸安全管理規程」を作成しました。また、あわせて「安全統括管理者」を選任し、東京運輸支局へ2006年11月に届出しました。

これは運輸事業者に対して、絶えず経営トップ主導による輸送の安全性の向上に向けた取り組みを求めるとともに、安全最優先の方針の下、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の適切な構築を図るため、運輸事業者に対して、安全管理規程の作成等が義務付けられたものです。

また、今年の3月に国土交通省より社長以下がヒヤリングを受けた際、社長および安全統括管理者のリーダーシップ、法令遵守の取り組み、安全教育訓練について、一定の評価を受けています。



安全管理については、我々は最優先で取り組んできましたし、これからも環境問題と並んで、全社的な安全管理体制のさらなる徹底を図ろうと思っています。

増井教授：最近では、女性ドライバーもだいぶ増えてきましたね。

岡部会長：大型トラックを女性でも運転できるようになりましたから。彼女たち、なかなか格好いいですね。我々ももっと、女性ドライバーが増えてもいいのかなと思います。今後は、若年労働力の確保が難しくなりますから、人材確保のためには、若い男性だけではなく、いろいろな層を考えなければなりません。とすれば、作業内容を考えなければなりませんし、作業環境の安全性を確保しなければなりません。

増井教授：日通さんならきちっとしているでしょうが、小さな規模の運送会社さんでは、荷物を届けた先で、ずっと帰り荷を待っているようなことも伝えられています。

安全管理一つをとってみても、こういった配車計画の上手下手が左右するのではないかと。

岡部会長：そうですね。運転する人にすべての責任を押し付けることはできません。組織的に取り組まなければなりません。そのためにも、物流の可視化は大切です。いま、どの荷物がどこにあるのか。どの荷物がどこに向かっているのか。

—— コンプライアンスについて

増井教授：岡部会長は常々「正々堂々と仕事しよう」とおっしゃっているとお聞きしていますが、コンプライアンスについてのお考えをお聞かせください。

岡部会長：社長時代から「人から後ろ指をさされないように、正々堂々とした企業活動を行いなさい」と全社に言ってきました。私共は企業ですから、利益を上げる責任があります。しかしその一方では、社会に対する責任もあります。世間に信用される企業価値がなければ、企業としてはやっていけません。

日本通運の事業を行うにあたって、守るべき法律やルールが多くあり、教育も大変なのですが、それを社内に浸透させ、社員がこれを遵守しないと事業の継続が不可能となります。

それだけでなく、会社が健全で適正な活動、言い換えると常識を大切に企業活動が続けていくことで、社会からの信頼を得

ることができると考えています。

増井教授：いろいろな法律がたくさん出ていますが、「知らなかった」ではすみされないわけです。

岡部会長：ただし、我々大手だけではなく、業界全体で中小零細の皆さんの教育に取り組んでいかなければならないでしょう。そうしなければ、業界全体の信用に関わります。したがって、全国の中小零細の事業者にも参加していただき、一緒にやっていく必要があります。こういったことは、地道に続けていかなければなりません。

増井教授：コンプライアンスの精神を徹底させるのは、やはり大変ですね。

岡部会長：コンプライアンスに対する取り組みは、自転車のペダルをこぐようなものです。こぐのをやめてしまうと倒れてしまいます。しっかりこぎ続けなければなりません。

増井教授：トップの意識は大事ですね。これは古い言葉かもしれませんが、「自覚する」という意味で「らしくあれ」ということが大切だと思います。経営者は経営者らしく、現場は現場らしく。ドライバーはドライバーらしく。

岡部会長：すべての仕事で「これが俺の天職だ」と思えるような誇りを持ってやってもらいたいものです。

——危機管理と災害対策について

増井教授：最後になりましたが、災害とロジスティクスについてお話を伺いたいと思います。日本通運における危機管理について、その体制はどのようなものになっているのでしょうか。

岡部会長：2000年1月に制定した「危機管理規程」により危機管理委員会を設置し、万一のときには、災害対策、情報システムリスク、テロなどへの対応を定めています。また海外における事故、災害、テロなど様々なリスクについても同様に危機管理対策を策定しています。

社内イントラネットに「災害管理システム」サイトを開設し、「災害等報告要領」により、報告が必要な災害等の基準、例えば震度4以上の地震が発生した場合などを定め、本社と支店、支店

間の被災状況の報告体制を整えています。

大規模な地震災害等に対しては、災害対策基本法の「指定公共機関」として、国や都道府県からの要請に基づく緊急輸送の実施などを行ってきました。

最近、大型のテロがいつ起こるかわからない状況ですし、今年になってからも新潟県中越沖地震が発生しています。あの地震の際は、自動車メーカーが生産ストップになり、在庫を持たない生産方式というものの是非について考えさせられました。生産を止めないで済むような体制作りが必要ではないでしょうか。

物流も同じで、先ほどのモーダルシフトについても、鉄道輸送は自然災害に弱いですから、万が一のために代替トラックや他の手段を組み合わせ、物流を止めないための準備をしておく。物流が止まると生産も止まってしまうからです。

増井教授：物流が生産を引っ張る部分があるということですね。

岡部会長：時代は、大きく変わっていきます。京都議定書が示すCO₂削減の目標値の達成は、並大抵ではありませんが、やはり避けては通れない今世紀の課題です。ですから、物流業界のみならず、全産業、そして国民全体の運動にしていかなければなりません。

増井教授：物流のリーディングカンパニーとしてのご発展を期待しています。



2006年の「環境・社会報告書」より開示を始めた日通グループのエネルギー使用量や廃棄物の排出量などに加え、今回はトラックや船舶の運行などの移動発生源以外から排出されるCO₂も含めて公開しました。今回把握したデータには、購入金額からの数量推計や特定月間数量からの年間推計が含まれるといった課題があります。今後はより精度の高い実績データの把握に努めます。

日通グループのエネルギー使用量など（2006年度）

種 類	単 位	日本通運単体	関 係 会 社		計	日本通運単体のCO ₂ 排出量 (t)	国内グループ会社のCO ₂ 排出量 (t)
			国 内	海 外			
エネルギー	電気	千kwh	141,736	41,844	258,757	78,663	23,223
	軽油	KL	104,394	131,436	246,373	273,512	344,362
	ガソリン	KL	11,692	3,177	16,916	27,125	7,371
	天然ガス	千m ³	1,604	428	2,032	3,336	890
	LPガス	トン	8,484	2,050	10,534	25,452	6,150
	重油	KL	278	4,169	4,447	753	11,298
	重油（船舶用）	KL	58,267	90,609	148,876	173,636	270,015
	灯油	KL	1,123	883	2,006	2,909	2,287
CO ₂ 合計						585,387	665,596

種 類	単 位	日本通運単体	関 係 会 社		計
			国 内	海 外	
水道	m ³	467,684	—	—	467,684
OA用紙	万枚	28,175	7,977	—	36,152
廃棄物	一般廃棄物	トン	40,458	—	50,382
	産業廃棄物	トン	68,528	—	87,581
	合計	トン	108,986	—	137,963

- （備考）1. 日本通運単体と連結対象会社（国内219社、海外54社）、計274社（2007.3現在）を集計対象とした。
2. 日本通運単体のデータは各種ネットワークシステムにより集計し、関係会社のものはアンケート調査により集計した。
3. 関係会社のうち、国内は219社よりアンケートを回収し、海外は他の連結会社に事務所が含まれている場合や日本人駐在員不在などの12社を除く42社よりアンケートを回収した。
4. 数値は、購入金額から使用量を試算したものや、特定の月間数量から年間数量に復元試算したものを含む。
5. CO₂排出原単位は「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令」（平成18年経済産業省・環境省令第3号）より算出した。

産業廃棄物の品目別排出量（2006年度：日本通運単体）

産業廃棄物品目		マニフェスト枚数	重量 (kg)	重量構成比
1	汚泥	287	260,203	0.38%
2	廃油	307	152,366	0.22%
3	引火性廃油	7	1,650	0.00%
4	廃酸	5	19,820	0.03%
5	廃アルカリ	6	25,881	0.04%
6	廃プラスチック類	15,283	28,342,330	41.36%
7	金属くず	1,333	4,506,812	6.58%
8	ガラスくず	114	182,125	0.27%
9	ゴムくず	1	40	0.00%
10	燃え殻	0	0	0.00%
11	がれき類	58	417,072	0.61%
12	混合廃棄物	3,712	7,716,541	11.26%
13	動植物性残さ	66	309,792	0.45%
14	動物系固形不要物	0	0	0.00%
15	感染性廃棄物	3	24	0.00%
16	木くず他	3,999	26,593,238	38.81%
合 計		25,181	68,527,894	100.00%

- （備考）1. 重量および容積以外の記載になっているもの（車、ロールボックスなど）は、記載内容から重量（kg）または容積（m³）に置き換えた。
2. 容積（m³）表記になったものは、産業廃棄物品目別の比重表に基づき重量に換算した。混合廃棄物は一般廃棄物の比重を適用した。
3. 廃ダンボールなどを古紙回収業者へ引き渡している場合や、テナントビルに入居しビル全体で廃棄物が管理され費用相当も家賃に含んでいるような場合は、集計に含まれていない。
4. 上記3. と逆に、日本通運の施設に他法人が入居している場合、当社の排出量として集計されている場合もある。

PCBの管理（2006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程で適正に保管・管理しています。

機器区分	トランス	コンデンサ	安定器
保管数量(台)	29	156	6,304

PRTR法関連の届出物質排出量（2006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右のとおりです。

事業所区分	事業所数	物質取扱総量(kg/年)	主な物質名	主な用途
対象業種であるが、数量が届出数量未満の事業所	22	1,235	臭化メチル	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	25	75,737	臭化メチル、シアン化水素	輸入通関業務に付帯する業務でのくん蒸作業

引越用反復梱包資材利用によるCO₂排出量の削減効果（年度別）

商品名	原単位(kg-CO ₂)	2003年		2004年		2005年		2006年	
		件数	CO ₂ 削減量(t-CO ₂)	件数	CO ₂ 削減量(t-CO ₂)	件数	CO ₂ 削減量(t-CO ₂)	件数	CO ₂ 削減量(t-CO ₂)
旧来型	87.92585	279,331	24,560	284,053	24,976	274,486	24,134	270,326	23,769
えころじこんぼ	フルバック	5,50608	3,827	21	15,689	86	32,815	181	45,977
	セルフバック	67.14119	275,504	18,498	268,364	18,018	241,671	16,226	224,349
	計		279,331	18,519	284,053	18,104	274,486	16,407	270,326
CO ₂ 削減量(t-CO ₂)			6,041		6,872		7,727		8,453

(注) 1. 実際に提供した引越サービスにおける排出量と、すべての引越を旧来型で実施した場合の排出量の差を表した。

2. えころじこんぼ フルバック=すべて「えころじこんぼ」の資材を使用して実施した引越サービス

3. えころじこんぼ セルフバック=一部「えころじこんぼ」の資材を使用して実施した引越サービス

4. 表中の「原単位」は、使用資材1個（1枚）ごとのLCA（ライフサイクルアセスメント）原単位により、日通が取り扱った引越の平均家財分を算出。

環境会計

環境会計の導入は、環境経営評価指標として重要な指標と位置づけています。今後、より詳細な環境会計評価指標を確立するこ

とを目標としていますが、今年度は環境保全に関する主な投資額を報告します。

環境保全に関する投資（2006年度）

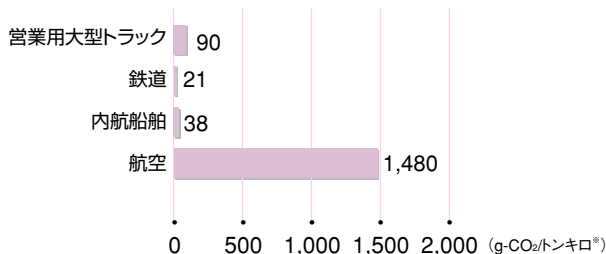
(百万円/年)

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	鉄道コンテナ(エコライナー31、ビッグエコライナー31ほか)	63
	船舶用コンテナ(R&Sコンテナほか)	70
	コンテナ搬送用の牽引車、被牽引車	601
引越用反復梱包資材への投資	えころじこんぼ、ネット付き毛布、ハイパットなど	832
車両関係投資(環境配慮車両投資など)	CNG車、ハイブリッド車、LPG車、新長期規制車、超低PM車など	3,869
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	43
環境マネジメントシステム登録費用	ISO14001、グリーン経営認証	18
緑化推進のための植栽への投資	各支店での造園工事など	20
合 計		5,516

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から鉄道・船舶を利用した輸送に切り替えることをいいます。日本通運では「グリーン物流パートナーシップ会議」が目的とする荷主企業様と物流事業者の連携・協働を進め、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へ切り替えるモーダルシフトの事例を2006年度も数多く成功させました。

輸送機関別CO₂排出原単位

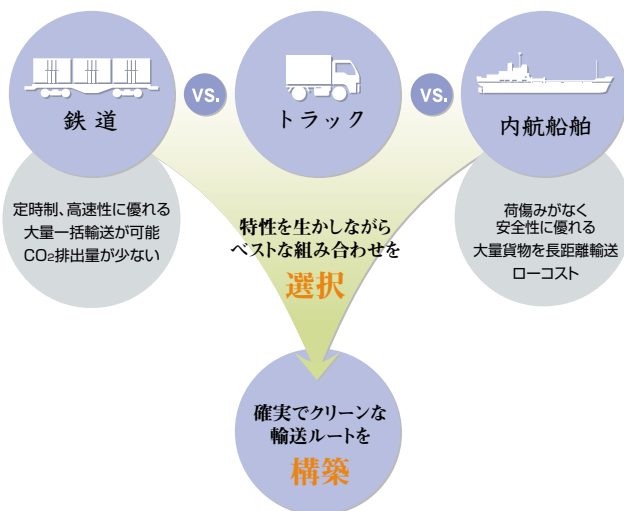


出典: 経済産業省告示第66号 (平成18年3月29日)

「貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用量の算定の方法」より

※トラックは最大積載量 10,000kg～11,999kg、積載率は100%で試算

輸送手段の特性比較



モーダルシフトによる効果 (10トンの貨物を輸送した場合を改良トンキロ法にて試算)

●鉄道輸送へのシフト例

モード 区間	鉄道貨物輸送				トラック輸送				対トラック削減効果	
	鉄道輸送距離 (km)	集配距離 (km)	エネルギー使用量 (MJ)	CO ₂ 排出量 (kg)	輸送距離 (km)	フェリー航送距離 (km)	エネルギー使用量 (MJ)	CO ₂ 排出量 (kg)	エネルギー使用量	CO ₂ 排出量
東京～大阪	552	20	3,010	142	576	0	8,006	549	62%	74%
東京～札幌	1,184	20	6,113	281	722	242	11,379	782	46%	64%
東京～福岡	1,185	20	6,118	281	1,186	0	16,485	1,130	63%	75%

●内航海運へのシフト例

モード 区間	内航海上輸送				トラック輸送				対トラック削減効果	
	海上輸送距離 (km)	集配距離 (km)	エネルギー使用量 (MJ)	CO ₂ 排出量 (kg)	輸送距離 (km)	フェリー航送距離 (km)	エネルギー使用量 (MJ)	CO ₂ 排出量 (kg)	エネルギー使用量	CO ₂ 排出量
東京～釧路	1,120	20	6,515	457	993	242	15,145	1,041	57%	56%
東京～札幌	1,048	76	6,954	487	722	242	11,379	782	39%	38%
東京～福岡	1,129	20	6,565	461	1,186	0	16,485	1,130	60%	59%

担当者から

エスビー食品株式会社様の事例



東京コンテナ支店
東京コンテナ事業所
コンテナ課 発送係
小山 亮二

エスビー食品株式会社様には以前より5トンおよび20トンコンテナによる鉄道輸送をご利用いただいていたが、地球規模での環境問題への関心の高まりと2006年4月に施行された「改正省エネ法」への対応のため、「スーパーグリーン・シャトル列車」(みどり号)にご関心をいただき、東京コンテナ支店として対応しました。

埼玉県入間郡三芳町より兵庫県西宮市まで、毎日3台～5台ほど運行している大型トラックの内、1～2台分のモーダルシフトを目指して提案しましたが、発着ともに作業上・車両運行上の条件や問題がありました。

しかし、トラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを行うためには何をすればよいかについて、エスビー食品様と日本通運の双方で打ち合わせをし、条件や問題点を一つ一つ解決していきました。その結果、計4回の試験輸送を実施し、現在は毎週木曜日発の「スーパーグリーン・シャトル列車」をご利用いただいています。



●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

鉄道輸送へのシフト

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、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、様々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、グリーン物流パートナーシップ会議のモデル事業に選ばれ、国土交通省より補助金を受けた「スーパーグリーン・シャトル列車」が、2006年3月より東京～大阪間で運行を開始しました。31フィートコンテナを毎日片道20個ずつ（そのうち10個が日本通運の扱い）輸送することでモーダルシフトの促進を図っています。

内航海上輸送システム網



内航海運へのシフト

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。

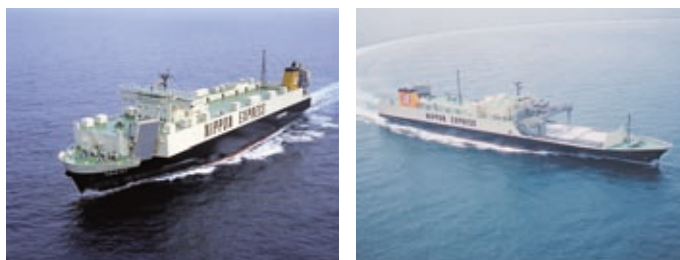
2003年度には、東京～博多間において日本通運と商船三井フェリーとの共同運航が始まりました。両社とも従来からこの区間で定期便を運航していましたが、新たに各社2隻の高速RORO船を2003年10月から2004年1月にわたって段階的に投入しました。これにより、この航路で輸送できる貨物の量が両社合計で30%増加するだけでなく、運航の高速化も図ることができました。現在、日本通運では、東京～釧路間を結ぶ「あかしあ・えりもライン」をはじめとする3つの定期航路と、商船三井フェリーの共同運航船を含めて10隻の新鋭大型船を擁し、日本各地を結んでいます。

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めています。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～東京間の高速海上輸送サービスを構築しました。

ひまわり6

ひまわり1



担当者から

株式会社白元様の事例



東京海運支店
内航営業センター
鈴木 寿

株式会社白元様は関東の栗橋工場・古河工場を生産拠点とし、カイロ・除湿剤・防虫剤などを各工場より全国向けに出荷されています。その中で各工場から福岡県粕屋郡（メインデポ）と小郡市他（大口問屋）へ、発送日より3日目の朝に納品していたトラック輸送について、日本通運の内航海運の利用による「CO₂削減効果」「トレーラ輸送によるコストメリット」「デイリー運航による物量に左右されない安定した輸送枠の確保」などの利点をご説明のうえセールスしました。その結果、2007年5月に除湿剤の輸送を

手始めにご利用いただき、その後カイロ、防虫剤の輸送へと拡大しました。

現在、トレーラ換算で月間約20台の輸送をご利用いただいておりますが、9月からは小口オーダーに対応した12フィートコンテナでの問屋直送を実施することになり、より一層のモーダルシフトを進めていただく予定です。

環境に対する認証

日本通運では各事業所の環境保全と安全性向上に対する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認証の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

グリーン経営認証制度は、国土交通省が所管している交通エコロジー・モビリティ財団が認証機関となり、環境に配慮した経営（＝グリーン経営）を推進している事業者のうち一定以上のレベルに達している事業者を、審査のうえ認証・登録する制度です。

グリーン経営認証は元来、中小トラック事業者向けの簡易版環境認証として始まった制度ですが、認可事業所ごとに取り組むことができ、環境パフォーマンス評価が重視されるうえ、第三者の審査によって認証されることから、日本通運では事業所レベルで行う環境マネジメントシステムとして有効であると位置づけており、現在トラックと倉庫の認証を中心に取得を進めています。

なお、2005年4月に閣議決定された「京都議定書目標達成計

画」の中で「運輸事業のグリーン経営普及を促進すること」とふられているだけでなく、2006年4月より施行された「改正省エネ法」の運用方針の中でも、荷主が環境に配慮している貨物輸送事業者（ISO14001やグリーン経営認証の取得事業者）を選定することを推奨しています。

2007年7月現在のグリーン経営認証の取得状況は、トラック部門では、全国に約1,030カ所ある日本通運単体のトラック事業所のうち235事業所で認証を取得し、グループ会社については11社26事業所で認証を取得しています。また2005年7月から開始された倉庫部門の認証は、日本通運単体で28事業所、グループ会社は1社1事業所で取得しています。

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知り、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 ●定期的なデ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	●効きが悪くなったなら、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

トラックのグリーン経営についての取り組み（札幌航空支店）

「グリーン経営認証」の取得を目指すうえで最初に目指したことは、従業員が一丸となって、同じ目線で取り組むことができる環境をいち早く作り上げることでした。

まず、専門的な知識や技術については、ドライバー指導員の指導のもと各ドライバーがエコドライブを実践するとともに、各担当車両の整備・点検の実施についても頭と体で習得しました。整備会社との連絡などについては、整備管理者と技能長の協力を得てルールを作り上げました。

さらに、具体的なドライバー教育のために、3人のリーダーを決め、3グループ制としました。細かい指示事項を各グループ会議の中で伝達し、その後に全体会議を行い進行状況を確認するという方法をとりました。

また、燃費の向上を図るためにデジタルタコグラフ（デジタコ）のデータを活用し、「急加速・急減速」などをなくすことで環境にやさしい運転を実践しています。

今後大事なことは、認証を取得するまでの取り組みを忘れることなく、継続していくことだと思います。全従業員が未来の環境に対する責任を自覚して行動しなければなりません。



札幌航空支店国内貨物オペレーション課主任
矢野 義典



担当者から

倉庫のグリーン経営についての取り組み（広島支店）

「グリーン経営認証（倉庫）」の取得を目指し、2006年9月より「電気使用効率 1%UP」「廃棄物 2%削減」の目標を掲げ、従業員一丸となって取り組み、2007年4月に認証を取得しました。認証取得にいたるまでには多くの苦労がありましたが、中でも従業員教育に使用する資料の作成や、明確な自主点検基準がなかった施設・設備の基準づくりが大変でした。その中で、「フォークリフトのエコドライブについて」「産業廃棄物収集・運搬マニュアル」といった資料を

独自に作成したことが、理解・実行の上で非常に有効だったと思います。

また、認証取得の取り組みを始めると同時にスタートした「月1回の周辺地域における清掃活動」は2007年7月で11回目を迎えました。認証の取得はゴールではなくスタート地点であることを認識し、「大切な地球環境」を守り後世に残していく取り組みを継続していきたいと思っています。



広島支店
光南流通センター
事業所 主任
堀井 一行

車両の低公害化と燃費改善への取り組み

日本通運では、CO₂やNO_x、およびPMの排出の削減、さらには省燃費につながる環境配慮車両の導入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もに、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。2005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、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使用をやめ、大型車の低公害化を重視した導入方針へ転換しました。2006年度はハイブリッド車や新長期規制適合車などを中心に増強し、2007年3月末までに累計2,500台の目標に対して、2,670台に達しました。

							(台)
車種	年度	2001	2002	2003	2004	2005	2006
メタノール車		33	32	31	8	1	0
天然ガス車		117	171	228	264	300	337
ハイブリッド車		30	44	61	155	229	322
電気自動車		3	2	2	0	0	0
LPG車		759	866	998	1,079	1,120	1,143
超低PM車(大型)					117	339	447
新長期規制車					14	139	421
合 計		942	1,115	1,320	1,637	2,128	2,670

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NO_x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自動車です。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蓄電し、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、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NO_x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。

エコドライブ教育

「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ドライバー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」でエコドライブを習得した指導員はそれを支店に持ち帰って仲間のドライバーに伝えるのです。

デジタル式運行記録計の導入

デジタル式運行記録計の導入により、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。

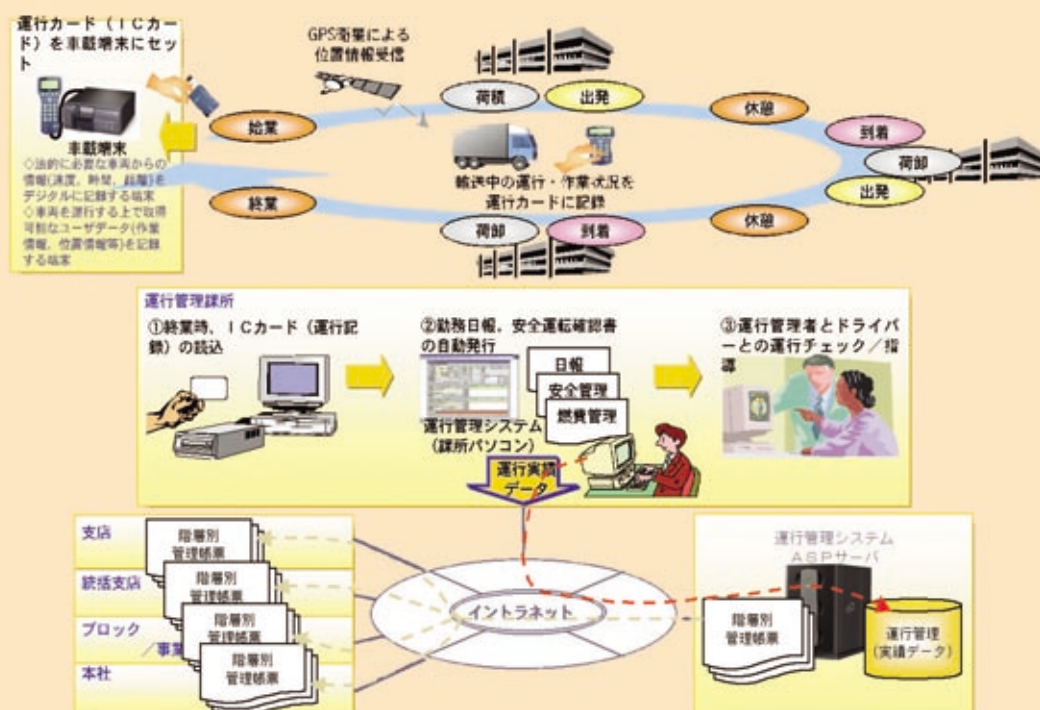
このシステムにより、速度超過、急加速、急減速、アイドリング時間およびエンジン回転オーバーなど、エコドライブに関する項目を車両ごとに計測することが可能となりました。あらかじめ設定された数値を超えた場合、発生日時、場所などのデータがカードに記録され、運行終了後の帳票出力により、運行管理者から

ドライバーに対してきめこまかい指導ができます。このような日々の運行の指導・監督を積み重ねることにより、燃費向上を図ります。

このデジタル式運行記録計を利用した運行管理システムの導入による省燃費運転の取り組みは、2006年6月、日本物流団体連合会の第7回「物流環境大賞」の「物流環境保全活動賞」を受賞しました。



デジタル式運行管理システム（イメージ図）



安全運転確認書

0点		0点		0点		0点		0点	
連続運転時間	一般速度高	速度超過時間	連続運転回数	速度超過回数	アイドリング時間	急加速回数	急減速回数	エンジンオーバー回数	エンジンオーバー時間

安全運転確認書									
運転者情報					会社情報				
氏名	所属	車種	車台番号	運転免許	会社名	支店名	車両番号	車両種別	車両年式
山田 太郎	営業部	トラック	123456789	普通	株式会社 日本物流	札幌支店	001	トラック	2005年式

項目	違反項目	違反回数	違反時間	違反地点
速度超過	速度超過	1	14:27	北海道札幌市中央区南2条1丁目2
急加速	急加速	1	14:27	北海道札幌市中央区南2条1丁目2
急減速	急減速	1	14:27	北海道札幌市中央区南2条1丁目2
アイドリング	アイドリング	1	14:27	北海道札幌市中央区南2条1丁目2
エンジンオーバー	エンジンオーバー	1	14:27	北海道札幌市中央区南2条1丁目2

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、お客様の様々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」（フルパック）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、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



ダンスの引き出しも衣類を入れたまま梱包



食器トランクくん

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、荷物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、従来の緩衝材（エアキャップや発泡スチロールなど）を使用する方式に比べ、廃棄物を大幅に減らすことができます。また、外箱自体が丈夫で特殊フィルムの緩衝力も優れているため、反復利用も可能です。モバイル、ノートパソコンからデスクトップ型まで、幅広く対応できる全10種類のサイズを取り揃えています。

主にパソコンや精密機器の修理品回収に活用されており、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

TOPICS

えころじこんぼが「すぎなみ環境賞」と「エコプロダクツ大賞国土交通大臣賞」を受賞

日本通運の引越サービス「えころじこんぼ」が2006年10月、杉並区より「すぎなみ環境賞 薄着賞（グランプリ）」を受賞しました。「すぎなみ環境賞」とは杉並区で2004年より始まった表彰制度で、環境の保全・回復等で顕著な活動を行っている個人や団体を表彰することで、区民が環境について考え、行動するきっかけにすることを目的としています。今年のテーマの一つは「過剰な包装を減らす」で表彰候補となった商品は区の広報やホームページを通じて区民に告知し、区民投票を経て最終選考委員会で選考されました。

また、2006年12月「えころじこんぼ」が第3回エコプロダクツ大賞のエコサービス部門で国土交通大臣賞を受賞しました。その受賞理由は、反復梱包資材を使うことで、引越し1件あたりの廃棄物量を70kgからゼロに、資材の生産過程および処分の際に発生したCO₂量をLCA*で93kgから20kgにして環境負荷の低減ならびに省資源化に大きく貢献したことなどが評価されたものです。



すぎなみ環境賞



エコプロダクツ大賞

●LCA：life cycle assessment ライフサイクルアセスメントとは製造から使用、廃棄にいたるまでの製品が与える環境負荷を評価する方法。

集荷・集配システムの改善

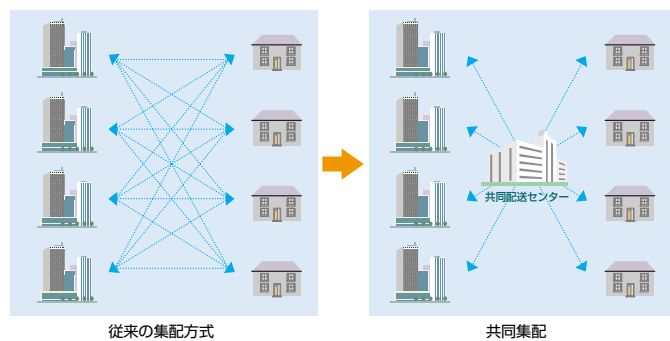
輸送システムの改善により、環境負荷を低減させる取り組みを進めています。

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



TOPICS

関西地区における酒類・飲料の共同配送事例について



京都支店洛南物流事業所洛南営業課の共配センターでは、九州のメーカーからJRコンテナで輸送される焼酎と地元の清酒および飲料を関西地区の各小売店へ共同配送しています。同様の共同配送は中部地区でも実施しています。

2006年4月より施行された「改正省エネ法」では「共同輸配送の実施」が荷主の判断基準（義務内容）に盛り込まれました。共同配送の実施による効率的な輸送の実現は省エネルギー、ひいては物流におけるCO₂削減に資するものとして全国各地で広がりを見せています。日本通運では3PL営業の一環として、これまでに数多くの共同配送事業を成功させています。

求車・求貨システムの活用

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。

以前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

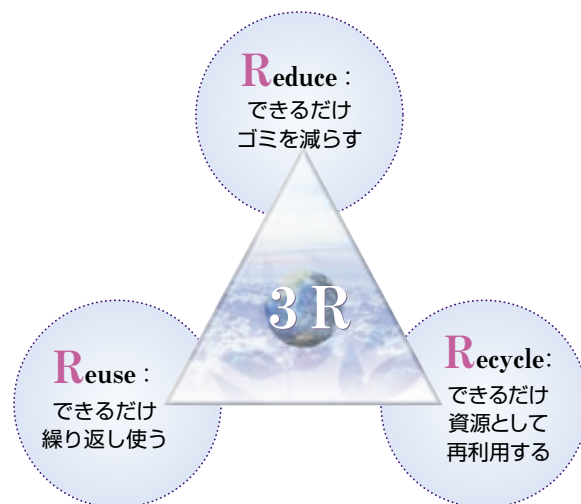
が、システムの更新時期にあたっていた2003年7月からは、旧通産省、旧運輸省の委託によって(社)日本ロジスティクスシステム協会が開発したシステムの改良版を使用しています。これによって既存の汎用コンピューターで運用できるようになりました。

廃棄物の削減と3Rの推進

日本通運ではオフィスおよび事業所から排出される廃棄物の分別を徹底することで、廃棄物の適正な処理とリサイクルの推進を進めています。またグリーン購入、節電・節水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。



グリーン購入システム「グリーンコープス」

日本通運では文具類のグリーン購入を全社的に推進するため、グループ会社である日通商事の協力を得て、2007年1月よりグリーン購入対象商品のWEB発注システム「GREEN COOPS（グリーンコープス）」の試験運用を開始しました（4月より本格稼働）。

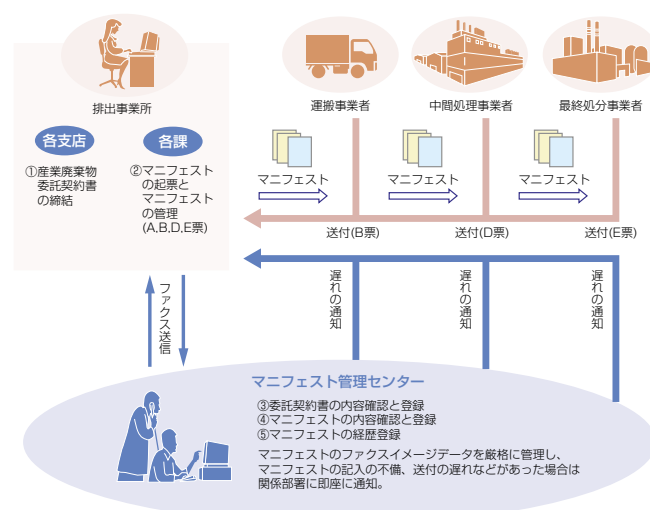
これは文具や事務機器の購入にあたって、「グリーン購入法」やエコマークなどに該当する商品を中心に選択・発注できるシステムで、環境に配慮した商品の購入を促進すると同時に、購入率を把握することも可能になりました。また、日本通運の経理システムと連動しているため、事務の簡素化も図ることができました。



マニフェスト管理システム

日本通運では2003年6月より、自社の各事業所より排出される産業廃棄物の一元的な管理を目的として、産業廃棄物のマニフェスト管理システムを運用しています。このシステムは、事業所から排出される廃棄物材などの産業廃棄物についてのマニフェストと、その廃棄物の処理を廃棄物処理業者に委託した際の契約内容に相違点がないか確認するものです。各事業所と処理業者で契約が締結された場合、もしくは事業所にてマニフェストが発行された場合は、速やかにその写しがマニフェスト管理センターに送付され、内容を確認のうえデータとして登録します。各事業所はその内容をインターネット回線を通じて利用することが可能です。

システム運用の効果として、産業廃棄物の適正処理の徹底、廃棄物排出量の把握と削減への取り組み、優良委託業者の選別などが可能となりました。



産業廃棄物の収集運搬とリサイクル輸送への取り組み

日本通運は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。全国104自治体のすべてで収集運搬業の許可を取得しており*、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も取り組んでいます。

日本通運では、鉄道や船舶と組み合わせた広域収集運搬、製造・販売と一体となった動静脈一貫物流など、他社にはまねのできない総合力と、物流企業として長年培ってきた安心・安全なサービスでお客様をサポートしています。

私たちはこれらの業務を「エコビジネス」と名づけて積極的に展開し、資源循環型社会への貢献に努めています。※一部品目については未取得

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。

例えば、自治体で回収される廃蛍光灯の処理工場までの収集運搬、工場からの排水汚泥のサーマル施設までの収集運搬などは、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行われています。また排水汚泥は、そ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。



排水汚泥等の運搬車両

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によりリサイクルが義務づけられている製品の回収のほか、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。

家電リサイクル業務への取り組みとしては、「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リサイクルプラントまでの輸送を行っています。また、その他の取り組み事例としては、自動車リサイクル、建設廃材リサイクル、容器包装リサイクルなどがあります。



指定引取場所

PCB廃棄物の運搬

1950～60年代に主にトランスの絶縁体として使用されてきたPCBは、その強い有害性により1972年に製造、使用が禁止され、PCB油およびこれを含む電気機器については、厳重に保管することが義務づけられてきました。

その後、2001年に制定された「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」により、2016年までに国内にあるすべてのPCBを廃棄処分することとなり、政府100%出資の処理事業者が、2004年12月から処理を順次開始してきております。

日本通運では処理施設への収集運搬や保管場所の移動について、特別の配慮をしながら安全で確実な作業を実施しています。



PCB廃棄物の運搬

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型産業だからこそ、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。

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。

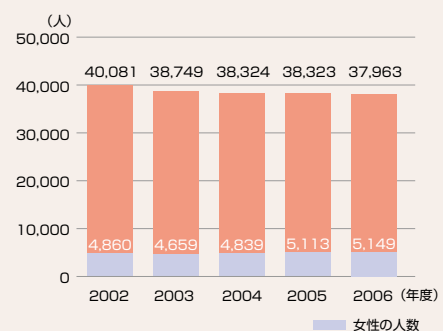
また集合教育についても、階層別講習・部門別講習・技能訓練を実施しています。階層別講習とは、社員一人ひとりが、自らの役割に応じた責任を十分果たすよう、各階層に必要な業務遂行能力、業務知識、技能、基本動作を体系的に理解・習得させ、資質の向上を図ることを目的としたものです。部門別教育とは専門的かつ実証的な知識、技能を習得させることを目的とし、技能訓練の目的は、技能や技術の向上を図るとともに、作業部門における指導員の養成により現場第一線の指導体制の確立を図り、作業品質向上の推進を図ることにあります。

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。

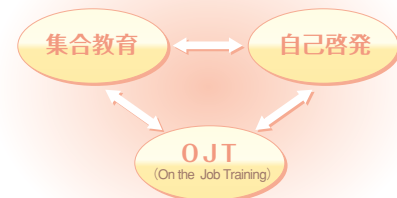
従業員の状況（2006年度）

従業員数	37,963名	平均年齢	40.6歳
男性	32,814名	平均勤続年数	17.2年
女性	5,149名	障害者の雇用率	1.97%

従業員数



教育システム



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	階層別講習 新任支店長講習ほか、合計10コース
	部門別講習 3PL提案営業講習ほか、合計89コース
	技能訓練 ドライバー指導員研修会ほか、合計46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 必須知識講習ほか、合計15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155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ごと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、2007年5月末現在、約27,000名の組合員で構成されています。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、ブロックにブロック経営協議会、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。

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、セクシュア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、万が一セクシュア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「ニツツウ・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事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。

次世代育成支援への取り組み

日本通運では、「次世代育成支援対策推進法」に基づき、「全ての社員がその能力を業務に充分発揮することを前提に、子育てをはじめとする生活全般とのバランスについて多様な考え方を尊重し、それぞれのライフデザインを自律的に実現すること、また地域における子育てを中心とする活動に積極的に貢献し、企業市民として社会的責任を果たすこと」を目指し、育児休業取得の推進、所定外労働の削減に向けた意識啓発の実施などの目標を設定した「一般事業主行動計画」を2005年4月に策定しました。計画期間の途中ではありますが、2007年3月末現在で男女合わせて97名が育児休業を取得しています。

育児休業制度を利用して

帯広支店 経理課事務センター 金津 あい子

現在、私は帯広支店経理課事務センターに所属していますが、長男出産のため2006年8月まで育児休業を取得させていただきました。出産は想像以上に大変でしたが、初めてこどもを自分の腕に抱いたときの感動と重さは、今でもはっきりと思い出すことができます。そして1年間お休みをとらせてくださった帯広支店の皆さんや、いっしょに仕事をしている事務センターの方々にはとても感謝しています。今後も仕事はもちろん、家事・育児に一層がんばり、充実した毎日を過ごしたいと思います。



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、社会的責任を果たすことだと考えます。

運輸安全マネジメント

日本通運は、2006年10月に改正施行された貨物自動車運送事業法に基づき、「運輸安全管理規程」および「安全統括管理者」を新たに作成、選任し、東京運輸支局へ届出をしました。

これは運輸事業者に対して、絶えず経営トップ主導による輸送の安全性の向上に向けた取り組みを求めるとともに、安全最優先

の方針の下、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の適切な構築を図るため、運輸事業者に対して、安全管理規程の作成等が義務付けられたものです。

なお、2006年の日本通運における労働災害死亡者数は0人でした。

2007年度 安全衛生管理方針

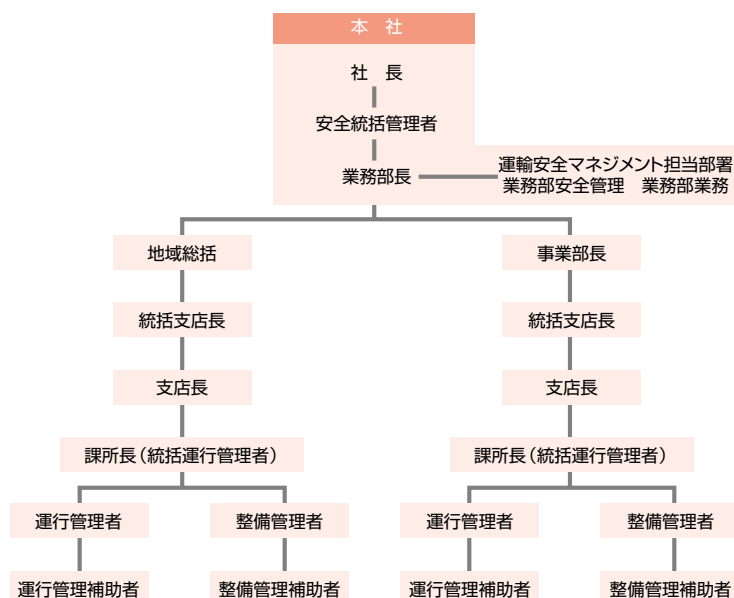
従業員の安全衛生は企業存立の基盤をなすものであり、安全衛生の確保は企業の社会的責任である。人間尊重に根ざした経営理念にもとづき以下の方針を定め実施する。

1. 関係法令及び社内規程を順守し、安全最優先を徹底する。
2. 従業員全員参加の下に安全衛生活動を実施する。
3. 全ての作業の危険予知に取り組み、先取りの安全を実現する。
4. 運輸安全マネジメント態勢の維持・向上を図って継続的改善に取り組み、輸送の安全を確保する。
5. 全ての従業員に対して作業手順及び基本動作の徹底と安全衛生に関する教育を実施する。
6. 職場安全衛生活動と5S*の推進により快適で規律ある職場づくりを実現する。
7. 心と身体の健康チェックを実践し、健康意識の向上を図る。

目 標

安全 事故・災害ゼロ
衛生 疾病損失率10%改善

運輸安全マネジメント（運行管理・整備管理）組織図



交通事故のデータ

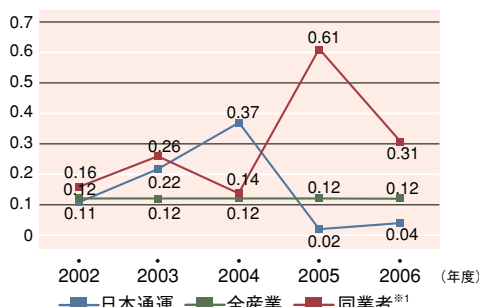
	2004	2005	2006
全国の人身事故件数	951,371	933,546	886,703
日本通運の人身事故件数	205	198	182
キロ比	1.04	1.13	1.13
台比	0.023	0.025	0.025
日本通運の死亡事故件数	1	1	2

キロ比……走行100万km当たりの交通事故発生件数

台比……保有車両1台当たりの交通事故発生件数

※キロ比、台比の交通事故に物損事故（損害額10万円を超える）を含む

強度率※2

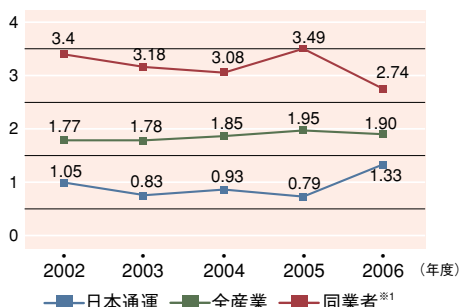


※1 同業者とは一般貨物運送事業者の数値

※2 強度率とは労働災害によるケガの程度を表す国際指標で

$$1,000 \text{ 労働時間当たりの損失日数} = \frac{\text{労働損失日数}}{\text{延べ労働時間数}} \times 1,000$$

度数率※2



※1 同業者とは一般貨物運送事業者の数値

※2 度数率とは労働災害の発生割合を表す国際指標で

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

安全性評価事業の認定取得

「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）が評価基準に基づいて点数化し、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。

2006年度「安全性優良事業所」の認定を受けた事業所は累計で749事業所となりました（全事業所の72.6%）。その他支店・作業子会社でも累計で166事業所が認定を受けています。今後日本通運では、認定を受けていない事業所の認定取得に引き続き取り組みます。



安全性優良事業所マーク

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たちで自発的にグループをつくって自主的に目的を定め、解決していく小集団活動として、1981年より展開しています。

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、職場で取り組んだ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」の中で表彰されます。

2006年は全国3,000を超えるグループの中から、金沢支店、福岡支店、四国支店、名古屋国際輸送支店が代表として選抜され、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、各支店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づけ、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）。そのほか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、2007年3月より全ドライバーを対象に検査を実施し、予防に努めています。

メンタルヘルスに関する取り組み「4つのケア」

1. セルフケア
自らのストレスへの気づきを促すため、全従業員に対し自記式のチェックシートによるストレス度チェックの実施（2007年7月）
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などによるケア
新任保健指導員を対象とした必要な知識や技能修得のための研修の実施（2007年7月～）
産業医・衛生担当者・保健指導員など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
産業医・保健指導員・日本通運健康保険組合などを通じた事業場外の専門機関の利用

より多くの人に日本通運のCSRの取り組みを知っていただくため、主として環境分野のイベントや大学への寄附講座、企業または市民対象セミナーでの講演など幅広いコミュニケーション活動を実施しています。

展示会への出展・講演会やセミナーなどでのプレゼンテーション

講演会・講習会・セミナーおよびタイトル など	主 催	開催日
大学寄附講座「21 世紀の物流と労働」 流通経済大学（新松戸） テーマ：物流と環境問題	日本通運	2006.5.17
大学寄附講座 関西大学商学部 テーマ：物流と環境問題	(社) 日本物流団体連合会	2006.5.18
環境広場さっぽろ 2006 えころじこんぼ資材展示、日本通運の環境への対応およびエコビジネスについてパネル展示	札幌市	2006.8.5～8.6
国際物流総合展 2006 ①グリーン物流推進セミナーにて講演 テーマ：輸送事業者の省エネ取り組みについて（省エネ対策関係）（9.12） ②パネル展示 日本通運の環境への対応（えころじこんぼ、モーダルシフト他）やエコビジネス関連のパネルを展示	国土交通省ほか	2006.9.12～9.15
低公害車セミナー in たかまつ 日本通運の天然ガス（CNG）車を展示	国土交通省四国運輸局	2006.9.14
大学寄附講座「21 世紀の物流と労働」 流通経済大学（龍ヶ崎） テーマ：物流と環境問題	日本通運	2006.10.11
大学寄附講座 横浜国立大学経営学部 テーマ：物流と環境問題	(社) 日本物流団体連合会	2006.10.19
環境土曜講座－「大阪の空気」第2回にて講演 テーマ：エコドライブへの取り組みとNOx・PM法への対応	大阪市立環境学習センター	2006.10.28
「グリーン物流セミナー」にて講演 テーマ：日本通運のグリーン物流への取り組み	富士通株式会社	2006.11.2
夕留ECOウィーク えころじこんぼ実演、日本通運の環境への対応についてパネル展示	省エネルギーセンター	2006.11.13～11.26
企業と環境展 日本通運の環境への対応およびエコビジネスについてパネル展示、パネルの説明「環境報告書を読む会」の実施	みなと環境にやさしい事業者会議	2006.11.14～11.22
環境・UD（ユニバーサルデザイン）・福祉の総合展	熊本県	2007.2.2～2.4
環境フェスティバル えころじこんぼ資材展示、日本通運の環境への対応およびエコビジネスについてパネル展示	奈良新聞社	2007.3.31～4.1



国際物流総合展



環境フェスティバル（奈良）



企業と環境展「環境報告書を読む会」

日本通運はかねてより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、教員の企業研修・海外からの視察団受け入れ、海外日本人学校への協力、本社ビル武道場での交流など、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、よき企業市民として社会との共生を目指しています。

「日通ファミリーコンサート」

日本通運が1995年より協賛している由紀さおり・安田祥子姉妹による童謡コンサートは、1986年の開始より20周年を迎えました。2006年11月には2000回記念公演を行い、本年度から新たに「日本通運Presents由紀さおり・安田祥子Songs With Your Life Concert～あしたへ贈る歌～」というタイトルになり、「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、姉妹が「童謡や唱歌を若い人たちに伝えたい」と、2002年より各地の中学校に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、生徒さん・教職員ならびに保護者の皆様と一緒に作る「手づくり」のコンサートで、多くの生徒さんはじめ参加者の皆様から温かい御礼と感動のお言葉をいただいています。

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。

物流博物館では物流の歴史と現在を紹介する常設展示に加え、「ダンボール工作」や「ふろしき体験」、「宅配便ドライバーの制服試着」などの体験メニューも実施しています。小中学校の見学授業や社員研修などでの団体利用のほか、特別展や映画上映会、古文書講座なども随時催され、幅広い年齢層の方々に利用されています。

日本通運は寄付や展示物の提供などを通じて、物流博物館の運営をサポートしています。



物流博物館地下1階「現代の物流展示室」

地域での貢献活動

「駅前のマル通」の時代から、日本通運は各事業所周辺の地域の皆様とともに歩んでまいりました。その地域社会への小さな恩返しの一例としては、交通安全運動への協力、学校の社会見学・職場体験受け入れ、地域の祭礼への参加、清掃活動などがあります。

日本通運の地域での貢献活動として最も事例が多いのは、地元の学校とのかかわりです。最近では単なる社会科見学や交通安全教室だけではなく、小中学校や養護学校からの職場体験の受け入れが増えています。その他、地方トラック協会や地方公共団体などとの協働による植林活動や清掃活動、地域の祭礼などへの協賛および参加、こどもやお年寄りの非常時通報体制への協力などがあります。

■地域の祭り



東京支店 大江戸舞祭



青森支店 ねぶた



盛岡支店 盛岡さんさ踊り



周南支店 サンフェスタ新南陽

■植林



秋田支店 秋田県植林祭への参加



四国支店 直島の植林

■こどもや高齢者の支援活動



大阪支店 こども110番への参加



山形支店 お年寄り見守り隊への参加

■学校とのかかわり



高知支店 ドライバーによる出張授業



津支店 交通安全教室



岡山支店 幼稚園への訪問

日本通運と山形県西置賜郡飯豊町は、2006年よりグリーンツーリズムを通じて交流を開始しました。

グリーンツーリズムとは、農山漁村の美しい山や川、水田や里山の景観を生かし、農山漁村と都市との交流を体験する旅行のことです。都市に住む人びとにとっては自然と触れ合うことで心にゆとりを持てるようになり、農山漁村にとっては地域の活性化につながります。

2005年12月、農林水産省は政府の「都市と農山漁村の共生・対流に関するプロジェクトチーム」の提言を受け、共生・対流を推進する社会実験への参加を公募し、関係省庁と連携して社会実験を実施する自治体への必要な支援を行うことを発表しました。

日本通運は、2005年に産学連携契約を交わした東京農工大学の助言をもとに、山形県飯豊町と連携してこの社会実験に応募しました。全国各地の44自治体から応募があった中、飯豊町を含む11自治体が選定され、2006年度に具体的な実験事業を実施しました。



田園風景

その内容は、2006年5月から2007年2月までの計4回、各回40名前後の日本通運およびグループ社員（一部家族含む）が飯豊町で田植えや野菜作り、稲刈りなどの農業体験、釣った魚や名産米沢牛のバーベキュー、雪国の暮らし体験、地元の語り部による民話を聞くなど、飯豊町の自然とそこに住む人びととのふれあいを体験するというものでした。

そして2007年度より日本通運は創立70周年記念事業の社会貢献活動の一環として、飯豊町の中津川地区にて継続的な森林育成事業を開始することとなりました。



田植え



森林の整備活動



秋のグリーンツーリズム

2006年の第三者意見・「環境報告書を読む会」での意見を受けて

	環境・社会報告書への意見	日本通運の対応
第 三 者 意 見	環境・社会面ともに、今年整備した管理体制をもとに、具体的な計画を立て実行することを希望します。	環境以外の目標について少ないながら開示を始めました。今後も開示を増やしてまいります。
	ステークホルダーとのコミュニケーションを積極的に行い、運輸業界全体の活発な動きにつなげていただきたい。	モーダルシフトを進めるために、日本通運の海運および鉄道の施設を案内するモーダルシフトキャンペーンを日本ロジスティクスシステム協会の依頼により行うなど、物流業界および荷主企業双方とのコミュニケーションに努めています。また、日本通運単独でのコミュニケーションも「報告書を読む会」やセミナーなどを通してNPOや学生の方々と意見を交換するなど2006年は大きな進展がありました。
「環境報告書を読む会」での意見	人権・社会面では、引き続き管理職層の女性の登用に積極的に取り組み、バランスのよい社内体制づくりに努めることが社のブランドイメージ形成にも奏効すると考えます。	女性の採用について積極的に取り組むことや女性の働きやすい環境づくりについての開示を今後も増やしてまいります。
	モーダルシフトはもっと推進すべきだ。また報告書においても特にアピールするべきだ。	昨年ステークホルダーの皆様から「なぜこれほどまでモーダルシフト推進が叫ばれながら、大きな進展を見ないのか」という質問をいただいています。弊社岡部会長の対談での発言等で今回は開示を増やしました。
	読みなれていないせいからどこから読んでいいのかわからない。メリハリがよく感じられない。	環境・経済・社会のカテゴリーごとにわかりやすい紙面づくりに心がけました。
	こうした「環境報告書を読む会」などで積極的にアピールし、広く社会にその内容を紹介して欲しい。	作成した報告書についてできるだけ多くの方に見ていただくため努力し、また説明させて頂く機会を最大限に活用するよう努めます。
	難しい印象です。ダイジェスト版を見せたいと思います。	昨年よりダイジェスト版の発行も始めましたが本年はダイジェスト版もより平易な表現に努めます。
	用語の説明を最初のページにまとめてみてもよいと思った。	今回の報告書より、それぞれページの下に用語の解説用の欄を設けました。

日本通運は、今年設立70周年の節目を迎えるにあたり、時代の動きに沿う形で経営理念を見直すとともに、2006年まで発行してきた「環境・社会報告書」を「CSR報告書」に変えるなど、次々と新しい取り組みを行っている。

さらに、日本通運では物流業界という立場を生かし、自社の特色を踏まえた多くの評価すべきCSRの活動を実施しているが、その中でも以下の3点について高く評価したい。

1. 川合社長が冒頭述べているように、経営トップ自らが主導する形で、自社が「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していくことへの決意を示している。また、日本物流団体連合会会長でもある岡部会長が対談の中で、物流業界全体でCSRの普及・浸透を図っていく上で、リーディングカンパニーとしての日本通運が果たすべき役割の重要性を語っている。このことから、会長・社長の両経営トップが、CSRの取り組みに対する的確な認識と実行に向けた意欲を有しているといえること
2. 日本通運は、CSRに関する目標および実績の管理システムについて、その構築が体系的に整いつつあり、CSRに取り組んでいく方向性は正しく進んでいるといえること
3. 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、まず「個人情報保護方針」、「環境憲章」、「コンプライアンス規程」等に焦点を絞った“守りのCSR”を展開している。その上で、「社会とのコミュニケーション」、「エコビジネス」、「物流業務における環境配慮」、「人材育成と職場環境への取り組み」、「労働安全衛生への取り組み」といった分野を中心に、ステークホルダーとの信頼関係構築に向けた“攻めのCSR”をも積極的に展開していこうとする姿勢を有していること

今後、日本通運がグローバル・ロジスティクス分野のリーディングカンパニーとして、さらに充実したCSRの取り組みを実現していくためには、CSRマネジメントシステムのPDCAサイクルが実現できるかどうか注目したい。これを実現するためには、以下の点について積極的なチャレンジを期待したい。

1. 「日本通運グループ企業理念」をもとに、新経営計画の方向性と社会の課題を的確に捉えた上でCSRを経営全体に生かすような仕組みを構築するとともに、一元的に進捗管理できるCSRマネジメントシステムの体制を構築すること
2. グループ企業を含む全ての社員に向けて、CSRに関する情報を共有化できるようなシステムおよび体制を構築し、実行に移していくこと
3. サプライチェーンマネジメントをはじめ、日本通運グループとステークホルダーとのより良好な関係構築に向け、様々な機会や媒体を用いて積極的に情報をステークホルダーに向けて開示すること

最後になるが、CSR活動を進めるあらゆる企業が、自社の取り組みに限らずサプライチェーン全体にその活動範囲を広げる中、あらゆる物資の輸送を担う物流業界が果たすべき社会的責任は極めて大きいといえる。業界全体に対して、リーディングカンパニーとしての日本通運が今後どのような一石を投じるのか注目していきたい。



経済人コー円卓会議日本委員会 専務理事
関西学院大学大学院 経営戦略研究科准教授
石田 寛

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。

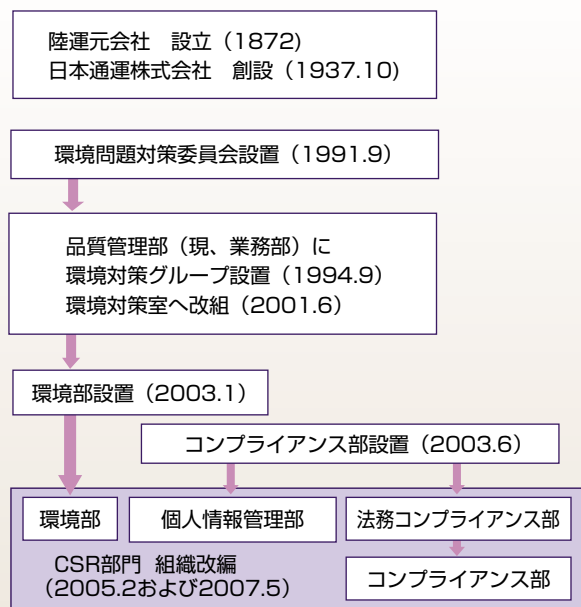
項目	指標	ページ
1 ビジョンと戦略		
1.1	持続可能な発展への寄与に関する組織のビジョンと戦略に関する声明	10-16
1.2	報告書の主要要素を表す最高経営責任者（または同等の上級管理職）の声明	1-2
2 報告組織の概要		
組織概要		
2.1	報告組織の名称	5
2.2	主な製品やサービス	4-5
2.3	報告組織の事業構造	4-5
2.4	主要部門、製造部門子会社、系列企業および合併企業の記述	4-5, 25, 31
2.5	事業所の所在国名	5-6
2.6	企業形態（法的形態）	5
2.8	組織規模	5
2.9	ステークホルダーのリスト、その特質、および報告組織との関係	8-9
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	47
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）	46
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	47
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	23
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	14-16, 26
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	42-43
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を入手できる方法（可能な場合には）	47
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	13-16
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）	13
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	13-16
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	13-16
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	10-12
3.8	取締役会への株主による勧告ないし指導のメカニズム	13
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	8-9
3.11	ステークホルダーとの協議から生じた情報の種類	42
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	42
統括方針およびマネジメントシステム		
3.13	組織が予防的アプローチまたは予防原則を採用しているのか、また、採用している場合はその方法の説明	14
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のうちの主なもの	38
3.16	上流および下流部門での影響を管理するための方針とシステム	16
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	17
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	26
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	44-45
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	総売上げ	5

項目	指標	ページ
■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 ）	22-23
EN10	NO _x 、SO _x 、その他の重要な放出物（タイプ別）	22-23
EN11	種類別と処理方法別の廃棄物総量	22-23
製品とサービス		
EN14	主要製品およびサービスの主な環境影響	22-23
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	22-23
その他全般		
EN35	種類別の環境に対する総支出	23
■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	34
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	35
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	37
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	12, 35
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	35
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	34-35
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	34-35
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）	12, 35
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	12, 36
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も含む）	12, 35
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）	14, 35
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	11
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	11, 38-41
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	12
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	11-12
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	30
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	12-13
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	15

日本通運におけるCSR活動の歩み

CSR組織と規程の変遷概要

【 組織 】



【 規程など 】

- ・ 1958.4 社訓 (われらのことば) 制定
- ・ 1992.11 日本通運の環境対策全社的取り組み開始
- ・ 1999.8 企業行動憲章制定
(2003.10 日本通運行動憲章に改定)
- ・ 2001.5 環境憲章制定
- ・ 2001.10 日通グループコンプライアンス規程制定
- ・ 2003.10 コンプライアンス規程制定 (当社)
- ・ 2003.11 内部通報制度：ニツツウ・スピークアップ規程制定
- ・ 2005.4 個人情報保護方針制定
- ・ 2007.3 プライバシーマーク取得

近年の活動年表

■ 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
- 4月 ・ 「下請代金支払遅延等防止法」改正
- 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
- 4月 ・ 「個人情報保護法」の施行
- ・ 国土交通省「エコレールマーク」制定
- ・ 東京都 環境確保条例改正施行「地球温暖化対策計画書」制度発足 (1日)
- ・ 京都市 地球温暖化対策条例施行 (1日)
- ・ 岡山県 環境負荷低減条例改正に基づく排ガス規制開始 (1日)
- ・ 経理システム変更により環境関連データの新規把握制度開始 (1日)
- ・ グリーン物流パートナーシップ会議 本会議第1回
- 5月 ・ 航空事業部門以外で最初のISO14001認証を四国支店で取得
- 6月 ・ 全社統一活動として環境保全・社会 (地域) 貢献活動 (〜7月まで)
- ・ 地球温暖化対策推進国民運動「チームマイナス6%」へ参加
- ・ 「軽装・室温28℃」の取り組み 全社で開始
- ・ 第6回物流環境大賞受賞 (商船三井フェリーとの共同運航「東京〜九州航路の新造高速 RORO 船投入」)
- 7月 ・ 上半期「モーダルシフトキャンペーン」実施
- ・ 運輸労連長崎県連「こどもトラック110番」取り組み開始
- 9月 ・ 「環境・社会報告書2005」の発行。(英文翌年3月発行)
- 10月 ・ 第4回日通フォーラム開催 (当社CSR経営への取り組みなどについて)
- 11月 ・ 本社事業所でJR新橋駅から本社ビル周辺の清掃活動実施 (本年2回目)
- ・ JILS「第一期グリーンロジスティクスエキスパート講座」開講

■ 2006年 (平成18年)

- 1月 ・ 下半期「モーダルシフトキャンペーン」実施
- 3月 ・ グリーン経営認証の倉庫・港湾運送部門で日通では初めて周南支店が審査を受ける
- ・ 奈良新聞社主催の「奈良環境フェスティバル」に奈良支店出席
- ・ 日通など4社の「グリーン物流パートナーシップ会議」モデル事業「スーパーグリーンシャトル列車：みどり号」運行開始

- ・ 日通グループCSR会議開催 (従来の日通グループ環境会議をCSR会議へ拡大)
- ・ 「みなと環境にやさしい事業者会議」設立準備会
- ・ 日通の「環境広告」を初めて全国紙 (読売) に全面掲載
- ・ 「グリーン経営認証」が173事業者に達する (31日現在)
- 4月 ・ 「改正省エネ法」の施行 (1日) (運輸部門が新たに規制対象に。燃料と電気の一体管理)
- ・ 日本政策投資銀行、当社への環境融資制度適用を決定
- 5月 ・ 農水省補助事業「飯豊町におけるグリーンツーリズム実証実験」開始 (合計4回)
- 6月 ・ 全社統一活動として社会 (地域) 貢献活動および電気使用量削減の取り組み
- ・ 上半期「モーダルシフトキャンペーン」開始
- ・ 「ブラックイلمネーション2006」に5施設で参加
- ・ 「グリーン物流パートナーシップ会議」本会議第4回
- ・ 第7回物流環境大賞「物流環境保全活動賞」受賞
- 7月 ・ 「廃棄物処理法」施行規則改正施行 (1日)
- ・ 「省エネ法」に基づき「特定輸送事業者指定通知書」の通知
- 8月 ・ JILS「第二期ロジスティクス環境会議」発足
- ・ 「環境広場さっぽろ2006」(札幌市ほか主催) に札幌支店が参加 (えころじこんぼ資料、パネル等展示)
- 9月 ・ 「環境・社会報告書2006」の発行 (ダイジェスト版を初めて発行)
- ・ 「国際総合物流展2006」へ出展
- ・ 「低公害車セミナー in たかまつ」(四国運輸局主催) に四国支店が参加 (CNG車展示)
- 10月 ・ エコリサイクル便、エコリサイクルBOX便発売
- ・ 日本物流団体連合会から、4年連続で「モーダルシフト取り組み優良事業者」を受賞
- ・ 「えころじこんぼ」が東京都杉並区から「すぎなみ環境薄着賞」(グランプリ) を受賞
- 11月 ・ 廃ダンボールからの再生紙を使用した名刺の作成
- ・ 省エネルギーセンター主催「汐留ECOウィーク」へ参加 (えころじこんぼ実演、環境関連パネル展示など)
- ・ みなと環境にやさしい事業者会議主催「企業と環境展」へ参加
- 12月 ・ 「えころじこんぼ」が「第3回エコプロダクツ大賞」(エコサービス部門) を受賞
- ・ 「第5回グリーン物流パートナーシップ会議」開催
- ・ 「交通関係環境保全優良事業者」として国土交通省より表彰 (スーパーグリーン・シャトル列車：グリーン物流パートナーシップ会議の推薦により)

■ 2007年 (平成19年)

- 1月 ・ グリーン購入率把握のためのWeb発注システム「グリーンクープス」を導入
- ・ 下半期「モーダルシフトキャンペーン」開始
- 2月 ・ 熊本県主催「環境・UD (ユニバーサルデザイン)・福祉の総合展」へ熊本支店が出席 (環境関連パネル展示)
- 3月 ・ JILS「第二期環境会議」本会議開催
- ・ 「グループCSR会議」開催
- ・ 朝日新聞、日本経済新聞へ環境 (CSR) 広告掲載
- ・ 奈良新聞社主催「環境フェスティバル」へ奈良支店が出席 (えころじこんぼ資料、環境関連パネル展示)
- ・ 「グリーン経営認証」取得事業所数が253事業所に到達 (31日現在)

環境関連データ集約連結会社一覧 273社 (2007年3月現在)

(国内)

日本トラック	広尾海運荷役	日通群馬運輸	日通富山運輸	日通四国運輸	共立空輸
徳島通運	日通帯広流通	日通前橋運輸	富山日通自動車工業	日通愛媛運輸	東北トランスポートサービス
備後通運	東根運輸	日通太田運輸	日通高岡運輸	備通物流	東京エアカーゴサービス
日本海運	港運輸送	日通宇都宮運輸	日通黒部運輸	みなと作業	成田エアカーゴサービス
日通エム・シー中国投資	港運作業	日通鹿島輸送	福井日通運輸	境港物流	日通羽田グラウンドサービス
北旺運輸	仙台日通運輸	日通茨城運輸	日通小牧運輸	日本海ポートサービス	中部エアカーゴサービス
北日本海運	日通仙南運輸	日通つくば運輸	日通名古屋運輸	日通福山鉄鋼運輸	関空トランスポートサービス
鳥井倉庫	日通相馬港運輸	筑鉄運輸	知多通運	広島日通運輸	日通旅行ビジネスサービス
東北トラック	日通仙北運輸	日通東京配送	日通守山運輸	岩国日通運輸	エヌ・エヌ・ティー
塩竈港運送	日通気仙沼運送	日通液体輸送	日通東愛知運輸	日通興作業	大阪トラベルサービス
仙台港サイロ	日通仙台港物流	日通東京流通サービス	日通三河運輸	日通広島流通サービス	ロジスティックスシステム輸送
日本海倉庫	仙台ペリカンサービス	日通東京運輸	日通津運輸	日通松江運輸	日通海運ドレージ
新潟中央運送	青森港運	日通コンシューマーサービス	日通ヤマモリ物流	ミツ輪運輸	日通名港運輸
日通名古屋製鉄作業	日通弘前運輸	日通リムーバルサービス	日通二重自動車運送	日通米子運輸	日通商事
大阪倉庫	日通八戸運輸	日通隅田川運輸	日通岐阜運輸	日通米子物流	太洋日産自動車販売
境港海陸運送	日通岩手運輸	日通神田中央運輸	日通大垣運輸	日通水島運輸	日通機工
長崎港湾運輸	日通盛岡ペリカンサービス	日通東京西運輸	日通高山運輸	日通岡山運輸	コーウン商事
函館エアサービス	日通南岩手運輸	日通東京警備	日通多治見運輸	日通下関運輸	両総商事
日本クーリエサービス	日通秋田運輸	日通山梨運送	大倉ロジテック	日通防府運輸	日通不動産
エヌ・ティ・エス	日通秋田物流	日通横浜運輸	日通大阪運輸	日通宇都運輸	日通エステートサービス
加藤運輸	日通横手運輸	日通湘南物流	日通大阪流通サービス	日通徳山運輸	日通関西エンタープライズ
ニッタ物流サービス	日通大館運輸	日通川崎運輸	日通大阪物流	日通福岡トラック	日通福岡警備保障
鳥井物流サービス	日通山形運輸	日通静岡中部運輸	日通奈良運輸	福岡ひまわり運送	日通総合研究所
日通札幌運輸	日通長井運輸	日通静岡東部運輸	日通大阪ターミナル運輸	日通八幡作業	日通情報システム
日通札幌流通サービス	日通庄内運輸	日通浜松運輸	日通兵庫運輸	日通久留米輸送	日通キャピタル
日通札幌市場荷扱サービス	日通酒田物流	日通高田運輸	日通水上運輸	日通北九州運輸	日通自動車学校
日通小樽運輸	日通郡山運輸	新潟日通運輸	日通神戸運輸	日通佐賀トラック	キャリアロード
日通札幌ターミナル物流	日通福島運輸	三条日通運輸	日通舞鶴運輸	大分運輸	日通ハートフル
日通室蘭運輸	日通会津運輸	日通小千谷運輸	日通京都市運輸	日通大分トラック	群馬流通サービス
日通函館運輸	両総通運	日通長野運輸	日通滋賀運輸	日通熊本運輸	システム・プロムープ・サービス
日通旭川運輸	日通千葉南流通サービス	信濃トラック	日通和歌山運輸	日通熊本トラック	GT-LIS
日通稚内運輸	日通千葉貨物運送	日通松本物流	日進海運	日通長崎運輸	日通北陸総合メンテナンス
日通宗谷農乳サービス	日通船橋運輸	日通諏訪物流	日通香川運輸	日通島原運送	名護イテックノロジー
北見日通運輸	日通佐倉運輸	日通諏訪運輸	日通高松流通サービス	丸五運輸	
日通釧路運輸	日通埼玉運輸	日通西宮川運輸	日通西宮川運輸	日通宮崎包装運輸	
標茶日通輸送	日通児越運輸	石川日通運輸	日通徳島運輸	日通鹿児島運輸	
日通帯広運輸	日通新座運輸	日通小松運輸	日通高知運輸		

(海外)

米国日本通運	チリ日本通運	ベルギー日本通運	日通国際物流 (珠海)	タイ日通エンジニアリング	ニュージーランド日本通運
米国日通旅行	ブラジル日通倉庫	フランス日本通運	世裕管理	NEXロジスティクス マレーシア	台湾日通国際物流
イリノイ日本通運	ブラジル日本通運	イタリア日本通運	日通備後 (深圳)	マレーシア日本通運	聯海通運
ニューヨーク日通	オランダ日本通運	スイス日本通運	日通珠海備後	マレーシア日通トランスポートサービス	NEXクローバルロジスティクス韓国
日通オハイオ運輸	オランダ日通旅行	スペイン日本通運	日通国際物流 (厦門)	フィリピン日本通運	上海徳科軟件技術
米国日通グローバルロジスティクス	日通ユーロカーゴ	ポルトガル日本通運	蘇州日通国際物流	ネップロジスティクス	(上海e-テクノロジ)
カナダ日本通運	英国日本通運	中東日本通運	日通倉儲 (嘉興)	ネップ・ディストリビューターズ・システム	
カナダ日通旅行	アイルランド日本通運	シンガポール日本通運	日通国際物流 (上海)	インドネシア日本通運	
メキシコ日本通運	ドイツ日本通運	香港日本通運	NEXロジスティクス タイ	日通インドネシア物流	
ティファナ日本通運	サンクト・ペテルブルグ日本通運	日通国際物流 (深圳)	タイ日本通運	オーストラリア日本通運	

編集後記

「CSR報告書2007」をお読みいただき、誠にありがとうございます。
日本通運は2000年に初めて「環境報告書」を発行して以来、
2005年から2006年には「環境・社会報告書」へと進化させ、このたび「CSR報告書2007」として発行するにいたりました。

今回はじめての試みとして、武蔵工業大学の増井教授と弊社岡部会長の対談が実現しました。紙面の都合上4ページにまとめましたが、持続可能な物流を目指して、日本通運のみならず物流業界全体において企業の社会的責任を果たすことの重要性が議論された対談として、第1回目のCSR報告書の特別企画という位置づけで掲載しています。

また、マネジメントのページに新たに制定した企業理念をはじめ、海外現地法人における企業行動憲章などを掲載し、日本通運グループのCSRに関する基本的な概念を中心に開示量を増やしました。

その他、今年度よりトラック等移動発生源以外のCO₂排出量について、日本通運単体と連結対象グループ会社の両方で開示するようになりました。同時に総CO₂排出量も一目でわかるように改善しています。

社員による手づくりの報告書ですが、今後も等身大の日本通運を開示することに心がけていきます。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
ホームページアドレス <http://www.nittsu.co.jp/>

当社へのご意見につきましては、上記ホームページの「お問い合わせ」のコーナーへお願い申し上げます。



With Your Life



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/>

発行年月 2007年9月

次回発行予定 2008年9月

