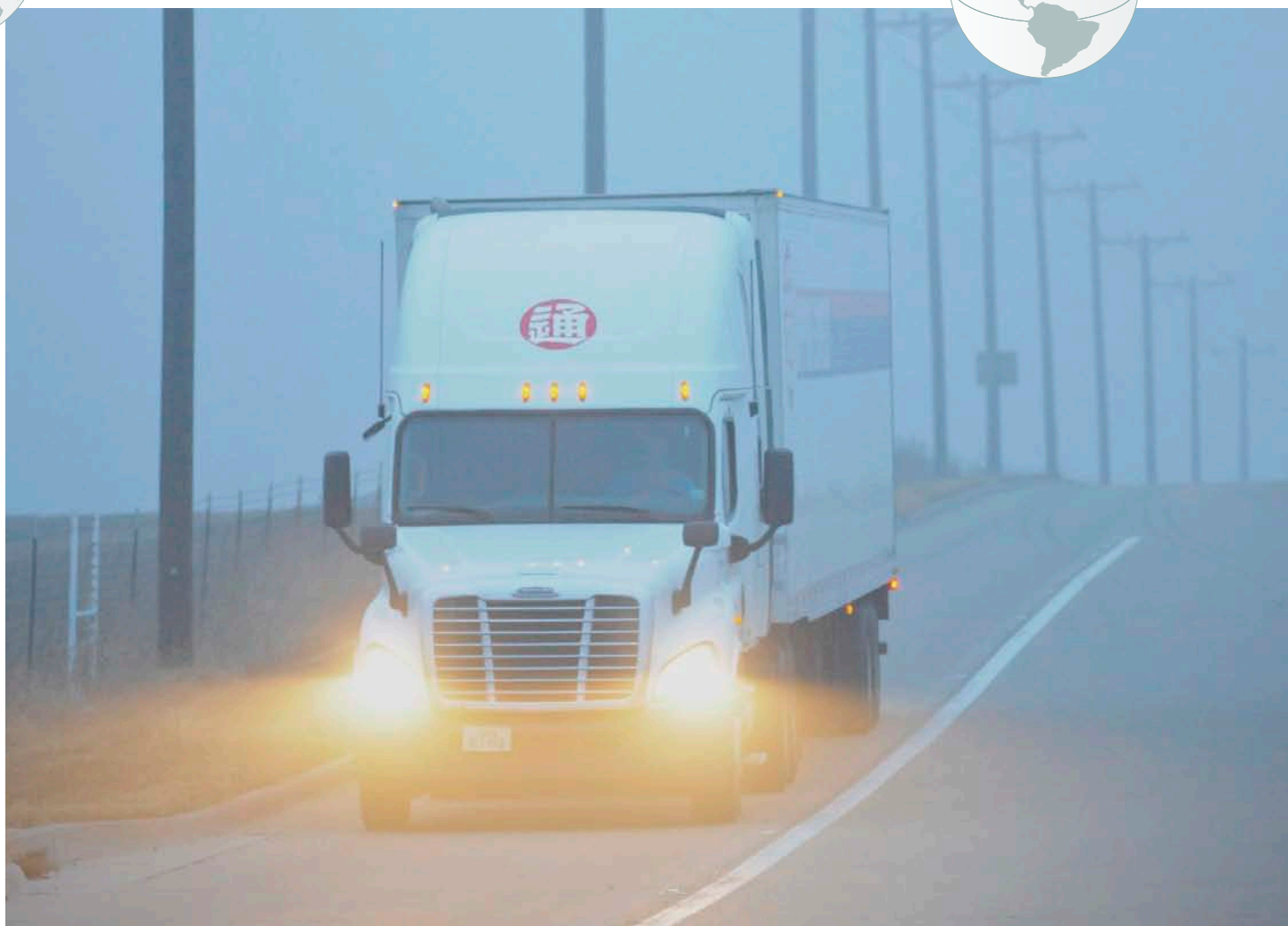


CSR REPORT 2014



世界中に、
あなたの想いもお届けします。





With Your Life  **日本通運**
NIPPON EXPRESS

編集方針

本書は、日本通運グループのCSR(企業の社会的責任)に関する考え方や取組みについて、ステークホルダーの皆様に分かりやすくご報告することを目的としています。日本通運グループのCSRへの取組みに関し、その推進体制、活動内容、実績データに加えて、こうした取組みの背景にある物流業と環境等の問題、最近の施策等をあわ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に努めました。

また、2014年度は、「対話を通じた人権デューデリジェンスの取組み」において、企業、NPO/NGO・有識者との対話や社内ディスカッション等を通じて、日本通運グループとして目指すべき方向性を確認し、グローバルでの当面の重要課題を“Nippon Express' Global CSR”として選定しました。

報告対象範囲

CSRにかかわる取組みや推進体制については、日本通運グループを対象としています(国内外のグループ会社を含む)。一部の報告については、日本通運株式会社単体のものもあります。

報告対象期間

2013年度(2013年4月1日～2014年3月31日)
(一部には、2012年度以前や2014年6月までの情報も含まれています。)

参考ガイドライン

- GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン(第3.1版)」
- 環境省「環境報告ガイドライン(2012年版)」

目次

- 3 編集方針
- 4 社長メッセージ
- 6 事業概要
- 8 グローバルアクティビティ
- 10 日本通運グループのCSR
- 12 ステークホルダーエンゲージメント
- 16 ステークホルダーダイアログ



20
地球環境への責任



38
国際社会での貢献



42
安全・安心



46
人権(職場環境)



50
コミュニティへの参画

- 54 コーポレート・ガバナンス
- 56 持続可能な物流の実現を目指して
- 58 第三者意見
- 59 主な関連会社／会社概要／編集後記

社長メッセージ

日本通運グループにとってのCSRとは、 物流を通して世界の人々のより良い暮らしと産業の発展を支え続けることです。

地球温暖化が原因と見られる自然災害や異常気象が続き、その脅威が決して一部地域のものではなくなっています。また、人々の活動がグローバル化し、経済活動が世界の隅々まで及ぶことにより、格差が顕在化しています。そのようななか、社会における企業の活動が大きくなるにつれ、持続可能な社会を守るための企業の責任はますます重くなっています。

私たちが新たに「日通グループ経営計画2015 ― 改革と躍進 ―」をスタートし1年が経過しました。「CSR経営に基づく、事業を通じた社会への貢献」を4つの基本戦略の1つとして、縁の下の力持ちの役割を果たすべく取り組んでおります。私たちは、持続可能な社会を物流を通じて実現するソリューションを提供することこそが使命であると決意しております。この決意には3つの側面があります。

1つは、私たちの活動が、地球資源を活用し、または環境に影響を与えながら価値を創造していることによりです。私たちが持続可能な活動をするためには、環境負荷を少なくし、環境保全活動に積極的に取り組む必要があります。モーダルシフトや物流共同化の推進、環境負荷の少ないトラックへの代替、森林育成活動などが一例です。

2つ目は、世界のグローバル化によるものです。いろいろな組織がその活動範囲を地球規模に拡大しており、ボーダレスな物流を提供することが持続可能な社会への貢献に不可欠です。世界に拠点を広げ、安心してお使いいただける物流サービスをグローバルに提供すべくさらに体制を整備してまいります。

3つ目は、災害などの非常時の対応です。当社は災害対策基本法により、内閣総理大臣から指定公共機関として指定されています。いかなる状況においても事業の継続を支援すべく物流サービスを提供しなければならないと決意しています。東日本大震災後の支援活動やその後の大災害時の活動を通じ、その思いをさらに強くしています。



経済のグローバル化により、企業の海外進出が続き、それにともないサプライチェーンの国際化、複雑化も進んでいます。また、それともなって環境面に留まらないさまざまな社会的課題が顕在化し、企業に対してその解決を求める声が高まりつつあります。グローバルロジスティクス企業として、世界のお客様に物流を通じて貢献することも、日本通運グループだからできる新たな価値の提供です。私たちは安全に徹し、環境に配慮し、世界を舞台にすべての力を集結し、物流から新たな価値を生み出すことに挑戦しています。

社会からの信頼がなければ、企業は存続することはできません。物流業を主業務とする当社の場合は、何よりも安全、そしてコンプライアンスが確立されていなければなりません。お客様だけでなく、株主、地域社会や行政、お取引先、従業員などに対して、公正、公平で透明なコーポレート・ガバナンス体制のもと、環境問題に取り組み、安全、品質、防災、人権などに対して真摯な努力を続け、ステークホルダーの声に耳を傾け、社会的責任を果たしていかなければなりません。これからも私たちは事業を通じて社会的課題の解決のために積極的に行動し、より良い社会の実現に貢献していきたいと考えています。



日本通運株式会社
代表取締役社長

渡邊 健二

事業概要

日本通運グループは、日本通運と子会社・孫会社294社（うち連結会社263社）及び関連会社70社の合計365社で構成され、貨物自動車運送事業をはじめとする各種運送事業、警備業、旅行業、販売事業、不動産事業、自動車運転教習業等のさまざまな事業を展開しています。

自動車輸送

全国に拠点とネットワークを有し、車両貸切による運送や特別積み合わせ運送等の一般貨物自動車運送事業を行っています。



鉄道輸送

鉄道を利用した、国内外に向けた貨物の利用運送事業を、全国の主要な貨物駅を拠点として行っています。



航空輸送

世界を網羅するネットワークと高度なノウハウを基盤に、航空機を利用した輸出入貨物及び国内貨物の利用運送事業を行っています。



引越し

国内外に広がる拠点とネットワークをもとに、トラック・鉄道・船舶・航空機すべての輸送モードを利用して、個人向けから企業向けまで豊富なサービスメニューで引越業務を行っています。



美術品輸送

豊富な経験と深い知識をもつ専門のスタッフと、空調・エアサスペンションを装備した美術品専用車で、世界に2つとない美術品の梱包・輸送業務を行っています。



警備輸送

各金融機関本店・支店間の現金・小切手等の輸送や日銀の資金輸送に加え、当社でビジネスモデル特許を取得した、店舗売上金管理の大幅な軽減を可能とするオンライン入出金機CSDサービスを展開しています。



世界

財務情報

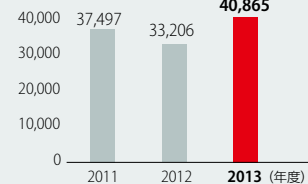
売上高(連結)

(百万円)



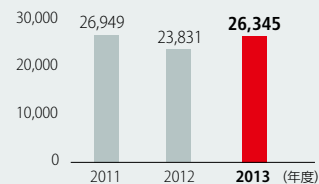
営業利益(連結)

(百万円)



当期純利益(連結)

(百万円)



総資産(連結)

(百万円)



海上輸送

輸出入貨物の複合一貫輸送を主体とする国際輸送業務、国内定期コンテナ／RORO船を主体とする内航輸送、及び全国の主要な港で船内・沿岸荷役等を主体とする港湾運送事業を行っています。



重機建設

重量品の輸送・据付工事やプラント設備建設・メンテナンス工事、ハイテク工場設備輸送・据付作業を国内外で行っています。

倉庫

倉庫は単に物品を保管する場所ではなく、流通加工や輸配送拠点としての機能も併せ持ち、物流の中核拠点として全国各地で稼働しています。



旅行・イベント

旅行業のパイオニアとして長年の経験で培ったノウハウと日通の海外ネットワークを活かして、お客様のニーズに合った細かな配慮にあふれたサービスを提供しています。



商品販売

日通商事をはじめとするグループ会社が、物流関連の資器材、車両、石油、LPガス等を主体とする各種商品の販売・リース、車両整備や保険代理店業務等を行っています。

その他事業

コンサルティングを行う日通総合研究所、ファイナンスを行う日通キャピタル、設計監理や施設管理を行う日通不動産、労働者派遣を行うキャリアロード、さらには日通自動車学校等、物流を主体に広範囲な事業を展開しています。



日通。

グローバルアクティビティ

日本通運グループは、世界40カ国229都市に広がる世界最大級のグローバルネットワークを有しています。

新設拠点

Europe



日通国際供应链管理(上海)有限公司

●ウリヤノフスク

East Asia



ベトナム日通
ハイフォン・トラックコントロールセンター

PAJU EGK

西安

重慶

●NEXT WAREHOUSE

パロダ

●インドール

●ナグプール

●ツチコリン

South Asia & Oceania



カンボジア日通

欧州地域

欧州日本通運有限会社
ドイツ日本通運有限会社
ロシア日本通運合同会社
NEXロジスティクス
ヨーロッパ有限会社
英国日本通運株式会社
アイルランド日本通運株式会社
オランダ日本通運株式会社
日通ユーロカーゴ株式会社
ベルギー日本通運株式会社
フランス日本通運株式会社
イタリア日本通運有限会社
スイス日本通運株式会社
スペイン日本通運株式会社
ポルトガル日本通運株式会社
中東日本通運合同会社
トルコ日本通運株式会社

APC LOGISTICS AB
ML MILESTONE LOGISTICS B.V.
MILESTONE FRESH B.V.
EURO OVERSEAS LOGISTICS S.A.
APC LOGISTICS A/S
OSLO TERMINALSERVICE A/S
FRANCO VAGO S.P.A.
MODA LOGISTICS S.R.L.
FRANCO VAGO U.K. LTD.
FRANCO VAGO TRANSITARIOS
LISBOA
FRANCO VAGO TRANSITARIOS
PORTO
FRANCO VAGO S.A. ESPANA
日本通運株式会社
ヨハネスブルグ駐在員事務所

東アジア地域

日通国際物流(中国)有限公司
香港日本通運株式会社
日通国際物流(深圳)有限公司
日通国際物流(珠海)有限公司
華南日通国際物流(深圳)
有限公司
広州南日貿易有限公司
日通儲運(深圳)有限公司
日通国際物流(上海)有限公司
日通国際物流(厦門)有限公司
蘇州日通国際物流有限公司
上海e-テクノロジー株式会社
大連日通外運物流有限公司
上海通運国際物流有限公司
日通搬場サービス(上海)有限公司
韓国日本通運株式会社
台湾日通国際物流株式会社
聯海通運株式会社

APC ASIA PACIFIC CARGO
(H.K.) LTD.
MULTIFREIGHT (H.K.) LIMITED
APC ASIA PACIFIC CARGO
(CHINA) LTD.
FRANCO VAGO AIR & SEA
SERVICES, LTD.
FRANCO VAGO
INTERNATIONAL LOGISTICS
(SHANGHAI), LTD.
大連日通機器製造有限公司
日通商事(武漢)倉儲有限公司
日通商事(香港)有限公司
日通商事(上海)貿易有限公司
日本備後通運上海代表処
日通国際物流(西安)有限公司
日通国際供应链管理(上海)有限公司
重慶民生日通西永物流有限公司

拠点国数

40カ国

拠点都市数

229都市

拠点総数

480拠点

海外勤務社員総数

18,628人

2014年3月31日現在

2013年度に海外に開設した新拠点、施設

2013年3月31日と2014年3月31日現在との比較

+20拠点

2013年度海外拠点の拡大

- 4月 メキシコ日通 グアナファト・ロジスティクス・センター 開設 **①**
インド日通 インドール倉庫兼事務所 開設
インド日通 ナグプール倉庫 開設
- 7月 日通国際物流(西安)有限公司 設立
ベトナム日通 ハイフォントラックコントロールセンター 開設 **②**
- 9月 日通国際供应链管理(上海)有限公司 設立 **③**
重慶民生日通西永物流有限公司 設立
韓国日通 PAJU EGKr倉庫 開設
- 11月 カンボジア日通 設立 **④**
- 12月 ロシア日通 ウリヤノフスク営業所 開設
- 1月 ブラジル日通 カジャマール・ロジスティクス・センター 開設 **⑤**
メキシコ日通 サンルイスポトシ営業所 開設
インド日通 ツチコリン事務所 開設
インド日通 パロダ事務所 開設
台湾日通 NEXT WAREHOUSE 開設



メキシコ日通
グアナファト・ロジスティクス・センター

サンルイスポトシ



ブラジル日通
カジャマール・ロジスティクス・センター

南アジア・オセアニア地域

南アジア・オセアニア日本通運株式会社
南アジア・オセアニア日本通運株式会社
ブノンペン駐在員事務所
シンガポール日本通運株式会社
オーストラリア日本通運株式会社
ニュージーランド日本通運株式会社
NEXロジスティクスマレーシア株式会社
マレーシア日本通運株式会社
マレーシア日通トランスポート
サービス株式会社
フィリピン日本通運株式会社
ネップロジスティクス株式会社
タイ日本通運倉庫株式会社
NEXロジスティクス タイ株式会社
タイ日本通運株式会社
タイ日通エンジニアリング株式会社
TBSCロジスティクス株式会社
JFE物流タイランド株式会社

インドネシア日本通運株式会社
日通インドネシア物流株式会社
インド日本通運株式会社
インド日通ロジスティクス株式会社
ベトナム日本通運株式会社
バン格拉デシュ日本通運株式会社
APC ASIA PACIFIC CARGO (S)
PTE. LTD.
APC LOGISTICS (THAI)
COMPANY LTD.
APC ASIA PACIFIC CARGO
(VIETNAM) LTD., REP. OFFICE
日通商事タイランド株式会社
日通商事インドネシア株式会社
日通商事株式会社マレーシア
駐在員事務所
カンボジア日本通運株式会社
日通商事インド株式会社
日通商事リーシング(タイランド)
株式会社

米州地域

米国日本通運株式会社
イリノイ日本通運株式会社
ニューヨーク日通株式会社
日通オハイオ運輸株式会社
米国日通グローバルロジスティクス株式会社
米国日通旅行株式会社
ASSOCIATED GLOBAL SYSTEMS INC.
カナダ日本通運株式会社
ブラジル日本通運有限会社
メキシコ日本通運株式会社
NEXグローバルロジスティクス メキシコ株式会社
マップカーゴ株式会社
FRANCO VAGO INTERNATIONAL, INC.
CENTURY ENTERPRISES, INC.
ALL AIR CUSTOMS BROKERS, INC.
FASHION LOGISTICS, INC.
FRANCO VAGO LOS ANGELES, INC.
日通商事U.S.A.株式会社

日本通運グループのCSR

企業理念、日本通運グループ行動憲章、
日本通運グループ環境憲章の精神をもとに
経営計画「日通グループ経営計画2015―改革と躍進―」が
2013年4月からスタートしています。

企業理念

行動基準、
行動規範

規程、
規範マニュアル

就業規則、コンプライアンス規程
環境規程など

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じて、人・企業・地域を結び、社会の発展を支えてきました。この数から命脈を築き、社会の発展を支え、自らを成長させ続けています。安全に運ぶ、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を創出すること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きます。

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。



日本通運グループ行動憲章

昭和38年4月1日、改定2012年4月1日

日本通運グループは、持続可能な社会の創造に向けて、以下の原則にもとづき、それぞれの事業活動を通じ、企業の社会的責任を果たしていきます。

- 顧客・社会への貢献**
 - 1. 社会の発展に貢献し、社会の発展を支えること。
 - 2. 社会の発展に貢献し、社会の発展を支えること。
- 環境への配慮**
 - 1. 環境に配慮し、社会の発展を支えること。
 - 2. 環境に配慮し、社会の発展を支えること。
- 人権の尊重**
 - 1. 人権を尊重し、社会の発展を支えること。
 - 2. 人権を尊重し、社会の発展を支えること。
- コンプライアンスの徹底**
 - 1. コンプライアンスを徹底し、社会の発展を支えること。
 - 2. コンプライアンスを徹底し、社会の発展を支えること。



日本通運グループ行動憲章

児童労働、強制労働にも配慮した人権の尊重、幅広いステークホルダーとの双方向のコミュニケーション、事業活動のグローバル化にともなう従業員の多様性の尊重等を明記するとともに、日本通運グループとしての取組みのみならず、サプライチェーン全体にCSRを踏まえた行動を促すことを明記しました。

<http://www.nittsu.co.jp/corporate/philosophy-charter/charter.html>

Vision

日通グループのあるべき姿

- ◆ グローバルロジスティクス企業
世界のお客様に物流を通じて貢献する
- ◆ 地球への責任を果たす企業
環境への配慮と低炭素社会の実現に貢献する
- ◆ 人にやさしい企業
従業員を大切に、働きがいを実現する

<http://www.nittsu.co.jp/corporate/philosophy-charter/philosophy.html>

日本通運グループ環境憲章

昭和38年4月1日、改定2012年4月1日

「環境憲章」は、社会的責任を自覚し、「環境基本法」および「環境政策」に基づき、地球環境保全に積極的に貢献する。

1. グリーン物流を推進する。
2. 資源・エネルギーの効率的な活用を努める。
3. 環境関係法令を遵守する。
4. 環境人材を育成する。
5. 環境社会貢献活動を推進する。
6. 環境に関する取組みを広く社会に発信する。
7. 環境経営推進システムの継続的改善を図る。



日本通運グループ環境憲章

日本通運グループ行動憲章で掲げた「地球環境への責任」「社会貢献活動」を特に推進するために、2012年4月、日本通運グループ環境憲章を制定しました。すべてのグループ会社に適用する規程と位置づけ、グループ全体で地球環境への責任を果たします。

<http://www.nittsu.co.jp/corporate/csr/env-charter.html>

日通グループ経営計画

2015

改革と躍進

ステークホルダー

国際関連事業売上高比率

2016年3月期

40%

国内複合事業営業利益率

2016年3月期

3%

[成長性]

グローバルロジスティクス事業の更なる拡大

[収益性]

国内事業の経営体質強化

[成長性]

グループ各社の多様性を活かした事業拡大

[社会性]

CSR経営に基づく、事業を通じた社会への貢献

日本通運グループのCSR活動

日本通運グループは、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、安全をベースに、多様な輸送モードで社会のさらなる発展のために貢献するとともに、環境保全を目指す活動にも力を注いでいきます。さらに、ステークホルダーに対する責任を果たし、ステークホルダーとの良好な関係を築きながら、企業理念の実現を目指して持続的に成長していきます。

ステークホルダーエンゲージメント

—— 対話を通じた人権デューデリジェンスの取り組み

日本通運グループは、事業のグローバル化を進める上でバリューチェーンを含めたあらゆる側面で影響を及ぼす人権課題を把握し、その対処に向けた適切な行動を取ることが必要と考えています。そのため、2012年度に引き続き経済人コー円卓会議日本委員会が主催する「ステークホルダー・エンゲージメント・プログラム」(人権デューデリジェンスワークショップ)に参加し、他の企業やNPO/NGOとの対話を進めるとともに、社内においても日本通運グループとして取り組むべき課題の設定を目指して議論を進めています。

企業10社、NPO/NGO6団体、有識者3名との対話

① 企業とNPO/NGOとの対話

(2013年7月・8月)

STEP
A

- NPO/NGOから課題提起
- 提起された課題について
企業側でまとめた内容を、
企業及びNPO/NGO間で共有

② 業界毎に重要な人権課題の特定

(2013年7月・9月)

STEP
B

- 企業側で、特定の製品またはサービスにおける
バリューチェーン及び関連する地域の把握
- バリューチェーンの整理
- 企業側で、特定の製品またはサービスにおける
バリューチェーン毎の人権課題の把握

人権課題の解決に取り組むNPO/NGOや有識者から、自らの取り組みを通して見えてきた日本企業の事業活動に対する懸念点や指摘事項等が発表され、それに対する企業側の考え方について双方で共有しました。

業界別にバリューチェーン毎に引き起こされうる人権課題に関与しうるステークホルダーを、参加企業や有識者の意見を踏まえて特定した上で、3回にわたり行った参加企業間でのディスカッションと、2014年1月に実施した国内外の各団体に対するパブリックコメントをもとに、最終的な「業界毎に重要な人権課題(第2版)」を策定しました。



物流業において重要と考える人権課題

物流業において重要と考える人権課題			具体的懸念事項 ※ 特に関連するバリューチェーンについて〔 〕内に記載	バリューチェーン			
				創る	買う	運ぶ	捨てる
事業 / サプライチェーン	職場における待遇	労働時間	• 特に繁忙期に、現場や協力会社において長時間労働が発生するおそれ			●	
		健康及び安全	• 運航船舶やターミナル等、重機械や重量のある貨物を扱う現場において、作業安全に関する指導が不十分なために、労働災害が発生するおそれ • 長時間労働によりメンタルヘルスに不調をきたすおそれ			●	
	差別	従業時	• 性別や、最終学歴の違いにより、労働条件、研修・トレーニング、昇進面において不平等な扱いを受けるおそれ。特に、港湾地域における外国人が雇用と処遇面において不当に取り扱われるおそれ			●	
		整理解雇、解職	• パートや契約社員における、無期限の雇用に対する希望が十分に考慮されない可能性			●	
コミュニティ	資源	天然資源の利用	• 燃料油の調達先において、環境汚染や大気汚染、水質劣化や生育地の破壊を引き起こすおそれ〔買〕 • 輸送ルートを通行する多くの輸送車両から排出されるガスにより、局地的に大気汚染が引き起こされるおそれ〔運〕		●	●	
社会と政府	政府との関係	賄賂と腐敗	• Facilitation Payment 等の、賄賂や腐敗にさらされるおそれ〔運〕 • ルート開発や設備投資について政府や行政と交渉を行う際に、政府との癒着、賄賂や腐敗に関与するおそれ〔創 / 買〕	●	●	●	

日本通運グループとして目指すべき方向性の確認

③ 社内の意見聴取、ディスカッション

STEP
F

- 海外グループ会社へのCSR取り組み調査を実施
- 全社員を対象としたコンプライアンスアンケートを実施(回収率82.1%)
- 社内に設置の「CSR報告書編集委員会」において社内ディスカッションを実施(2013年11月～2014年2月)

今回、海外グループ会社におけるCSR取り組み状況についてのアンケートを実施しました。これまでも実施してきたコンプライアンスアンケートですが、2013年度は対象を日本通運の全従業員(派遣社員を含む、計40,430名)に拡大して行いました。

また、CSR報告書編集のために本社各部門(営業企画部、引越営業部、エコビジネス部、通運部、海外企画部、広報部、総務・労働部、財務部、業務部、経営企画部、航空事業部、重機建設事業部、美術品事業部、CSR部)から構成された「CSR報告書編集委員会」において、部門毎にも異なるバリューチェーンの状況や②で取りまとめた「物流業において重要と考える人権課題」(左表)の内容等も踏まえて、「日本通運グループとして重要な課題は何か」をテーマにディスカッションを行いました。

④ 社外有識者とのダイアログ

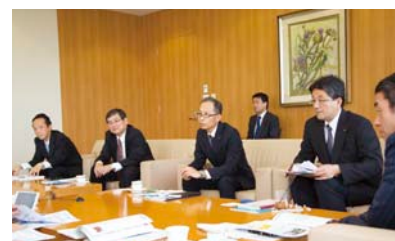
STEP
G

(2014年4月)

- 社外有識者と当社CSR部門との対話の実施

有識者と当社CSR部門が、日本通運グループのCSR活動の取り組み全般におけるあり方や方法、果たしていくべき役割等について対話を行いました。また、取り組んでいくべき重要課題についてもアドバイスをいただきました。

(詳細はP16-19をご覧ください。)



■ CSR報告書編集委員会において抽出された重要課題

- 物流インフラとしての企業価値の向上
—信頼性・サステナビリティ・ソリューション—
- グローバルロジスティクス企業としての自覚と行動
—「世界日通。」—
- “人”を大切にする企業としての企業価値の創造
—安全—



ステークホルダー・エンゲージメント・プログラム(人権デューデリジェンスワークショップ)とは

ステークホルダー・エンゲージメント・プログラムとは、主にビジネスと人権に関して様々な国々のステークホルダーの声に耳を傾け、国際的文脈に則り効果的で実効性のある活動の展開を推進することを目指した取り組みです。

主な参加団体

- NPO/NGO 計6団体
公益社団法人アムネスティ・インターナショナル日本
特定非営利活動法人ACE
特定非営利活動法人 オックスファム・ジャパン
Change Fusion財団
人身取引被害者サポートセンターライトハウス 他

- 有識者 計3名
白石 理(一般財団法人アジア太平洋人権情報センター)
熊谷 謙一(日本ILO協議会 編集企画委員) 他
- 企業(業種) 計10社
金融、情報通信、製造、物流

重要課題の選定

⑤ グローバルでの当面の重要課題

STEP
H

- グローバルで優先的に取り組むべき
当面の重要課題を“Nippon Express' Global CSR”
として選定

日本通運グループでは、人権デューデリジェンスの取り組みや社内における対話や議論、そして海外グループ会社へのCSR取り組み調査結果分析・社内コンプライアンスアンケートの抽出結果等を踏まえて、日本通運グループ行動憲章で定める項目のなかから特にグローバルで当面对応すべき重点課題を選定しました。選定にあたっては、下記の日本通運グループを取り巻く社会課題とすでに提供している社会価値も踏まえています。

“Nippon Express' Global CSR”と名付けた右記の3点からなる重点課題をもとに、今後世界40カ国、229都市に展開するグループ全体で対応する具体的な取り組み方針・目標等を定め、展開していきます。

■ 日本通運グループを取り巻く社会課題

- 地球温暖化
- 大気汚染
- 資源の枯渇
- 自然災害
- グローバル化
- インフラ整備
- 長時間労働
- 安全と労働

■ すでに提供している社会価値

- 地球環境への責任
- 国際社会への貢献
- 安全・安心
- 人権
- コミュニティへの参画
- コーポレート・ガバナンス

Nippon Express' Global CSR

1. 地球環境への責任

化石燃料を利用し、CO₂を日夜排出する物流企業として、地球環境の保護は常に意識し、取り組んでいかなければならない重要な課題です。

環境に配慮した車両や設備等の導入をはじめ、資源利用の効率化への取り組みについて、これまで同様継続的に実施していきます。

2. 良識ある企業行動

グローバルに展開するロジスティクス企業として、進出先の国や地域における法令を順守することはもちろん、今日ますます重視されるようになってきた「公正な事業慣行」への理解と実行は欠かせません。

カルテルや不当廉売、賄賂や不正行為を行わないことはもちろん、従業員へのハンドブックの配付や研修といった取り組み等を通じて良識ある企業行動への意識向上を図っていきます。

3. 人権の尊重

事業範囲の拡大にともなって、日本通運グループ自体のサプライチェーンもグローバル化が続いています。その際、特に発展途上国を中心として、職場・労働環境に留まらないより広い意味での「人権の尊重」への対応が求められており、今後事業の継続性に影響を及ぼしかねないリスクとなる危険性さえ考えられます。

グループ・グローバル全体での人権尊重意識の向上を目指した取り組みを進めていきます。

エンドースメント

経済人コー円卓会議日本委員会(CRT日本委員会)は、日本通運株式会社が、「サステナブル・ナビゲーション」のフレームワークを理解した上で、下記の取組みを行ったことを確認します。

貴社は、ニッポンCSRコンソーシアムの人権デューデリジェンスワークショップに参加され、NPO/NGO、有識者、他社とのディスカッションを通じ、物流業における人権課題をバリューチェーンに沿って特定する作業を行って来ました。また、特定された課題について、自社における既存の取組みを整理して3つの重要項目を選定され、今後の取組みの進め方について、ステークホルダーや有識者と対話をもったことを確認します。

今後は、選定された項目について、その具体的な取組み方針を定め、活動の実施へとつなげていかれることを期待します。

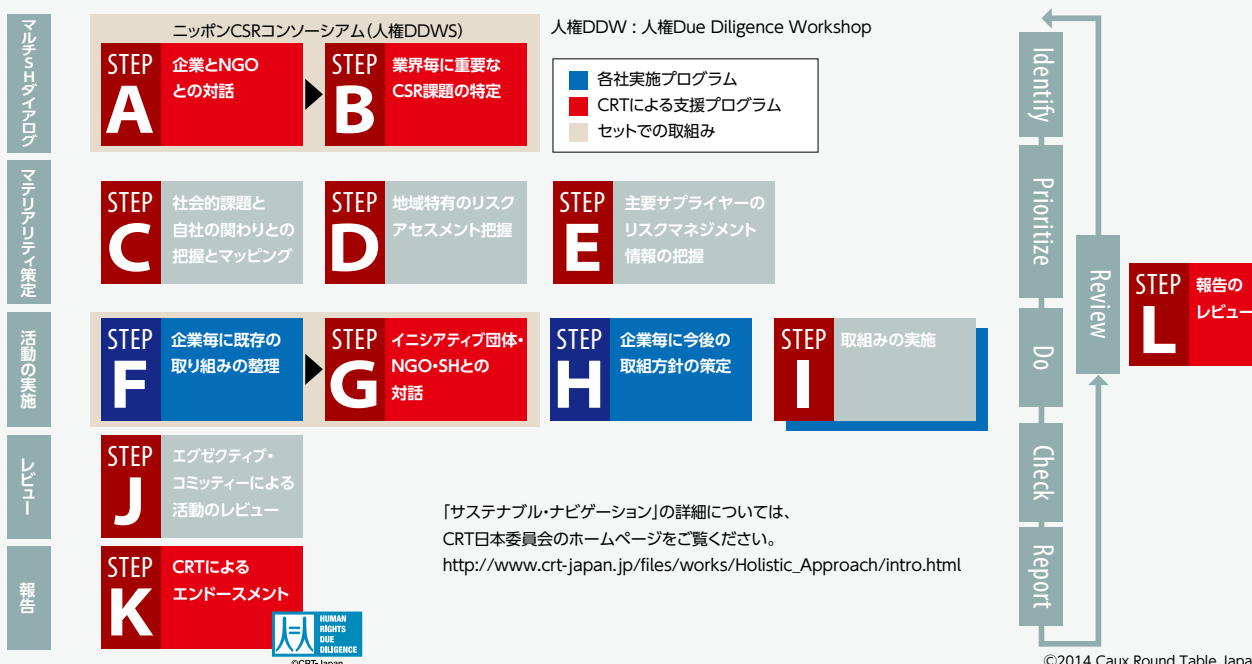


経済人コー円卓会議
日本委員会
専務理事 事務局長
石田 寛

サステナブル・ナビゲーション

サステナブル・ナビゲーションとは、経済人コー円卓会議日本委員会が取りまとめたもので、これからのCSR活動実践において必要な取組みを示しています。全部でAからLまでのステップとなっており、自社にとっての課題が何かを客観的に知り、ステークホルダーとの対話を通じながらその解決を目指して取組みを行い、その過程を報告

書という形で明らかにしていくというステップをそれぞれ表したものです。日本通運グループでは、このうちStep A,B,F,Gに取り組みしており、Hについてはグローバルでの当面の重要課題を選定しました。この報告書を通じて Step K(エンドースメント)及びL(レビュー、第三者意見)を実施しています。



ステークホルダーダイアログ

2014年4月、社外有識者と当社CSR部門が、日本通運グループのCSR活動の取組み全般におけるあり方や方法、果たしていくべき役割等について対話を行いました。また、取り組んでいくべき重要課題についてもアドバイスをいただき、日本通運グループとして目指すべき方向性を確認しました。



参加者

[社外有識者]

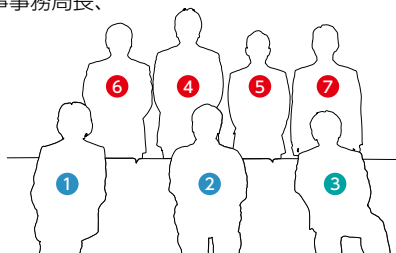
- ① 黒田 かをり氏(一般財団法人CSOネットワーク 理事事務局長)
- ② 寺中 誠氏(東京経済大学講師、元公益社団法人アムネスティ・インターナショナル日本事務局長)

[司会]

- ③ 石田 寛氏(経済人コーポ卓会議日本委員会専務理事事務局長、九州大学大学院経済学府客員教授)

[日本通運側出席者]

- ④ 鈴木 達也(CSR部長)
- ⑤ 藤木 嘉浩(CSR部専任部長)
- ⑥ 矢部 泰弘(CSR部専任部長)
- ⑦ 皆川 広久(CSR部次長)



開催概要

- テーマ
CSR方針及び
取組みテーマについて
- 日 時
2014年4月28日
- 場 所
日本通運株式会社 本社

鈴木:昨年に引き続いて黒田・寺中両氏にお越しいただきありがとうございます。

日本通運ではCSR経営の推進のために外部の方々の声を広くお伺いし、経営に反映させていくことが重要と考えております。

昨年のステークホルダーダイアログにおいてもいくつかのご指摘やご評価をいただきました。ご評価をいただいた点については昨年版のCSR報告書のなかでも触れましたし、研修等を通じて社内の共有も行っております。一方、ご指

摘をいただいた点については取組みを進めている点もあるものの、正直なところまだまだ難しい点もございます。特に女性については、もっと活躍してもらうべく会社としても取り組んでいますが、採用を強化した以降の人たちが成長するまでには、今しばらく時間がかかるようです。

昨年ご指摘をいただいた「CSR方針の世界全体へ



の広がり」という点については、具体的な形で取組みを進めておりますので、他の取組みもあわせお二方のご意見を頂戴し、今後の取組みに活かしていきたいと考えております。

1. 日本通運グループの取組みについて

(事務局より日本通運グループの事業活動の概要を説明)

有効な取組み

寺中氏: マレーシアにおける取組みについては、とても多岐にわたっていると思います。エコドライブの実践によってCO₂を削減し、CDM(P22-23参照)にも認定されており、さらには交通事故率の減少にも繋がっています。それ以外にも環境という面ではモーダルシフトを実現したり、さらにはハラル認証(P41参照)にまで取りかかられている訳ですが、特にハラル認証については物品管理や品質管理という点にまで効果が広がると言えますね。

石田氏: 社会への貢献のためには、やっぱりビジネスそのものが本業と密接に関わって成り立っているかということが大切です。



藤木: CDMに関しては、エコドライブの実施度合いに連動して報酬面でもインセンティブを与えています。また、マレーシアには連続運転時間の制限という規制はないのですが、現地で独自に上限を決めることによって、ドライバーの疲労も少なくなり、突然の欠勤も減りました。それで作業配置を組むのもスムーズにできるようになりました。

初期投資も含めて十分商売として成り立っています。

石田氏: この取組みは非常に面白いと思います。マレーシアという国は実は中東、イスラムの国々に進出する際の一番の突破口です。いきなり中東の国々に出してしまうと難しい面もありますが、資本主義とイスラムとのいわば窓口になりうる存在です。また、マレーシアはアジア地域の輸送

ネットワークである日通のSS7000のルート上にもあるわけですし、今後のグローバル戦略の拠点として位置付けていけば、成長性と社会性、グループ経営計画にも掲げている「CSR経営に基づく、事業を通じた社会への貢献」のケースにもなり得ると思います。

矢部: マレーシアについては経済成長が進んでいます。

加えて、もともとタイ・マレーシア間の長距離輸送を長らく手がけてきたために自社のドライバーが多いこと、さ



らには国民の意識も高まってきていること等、取り組みやすい環境が揃っているという側面もあります。

今後、これをどのようにマレーシア以外の国へ展開していくのか、日系企業の進出とともに海外展開を図ってきましたので、当社の海外拠点に施策を水平展開することが課題と考えています。

鈴木: 中国やインド等では過積載とみられる車両が散見される等、まだまだ安全よりも効率がより重視されている地域も多くあります。こういった地域で現地の人たちの理解を得ながら、どのように展開していくのが今後の課題ではないかと思っています。

寺中氏: その点、積載率の向上だけでなく、ハンガーにかけたままシワにならないように輸送する「アローボックス・ハンガー」(P39参照)という商品は、本当に現場の知恵ですね。

黒田氏: 本当に素晴らしいですね。

寺中氏: 「LOGI-PAY」(P38参照)をはじめとして中小事業者が利用しやすいサービスが何点か説明ありましたが、これらはフェアトレード※に最適だと思います。

※フェアトレード：開発途上国の原料や製品を適正な価格で継続的に購入することにより、立場の弱い開発途上国の生産者や労働者の生活改善と自立を目指す「貿易のしくみ」。ここでは日本国内であっても中小事業者を弱い立場にあるととらえています。

改善が望まれる点

寺中氏:企業理念、グループ行動憲章、グループ環境憲章と様々な理念や憲章がありますが、これら相互の関係性が従業員の方々に分かりづらくなっているのではないかと思います。

黒田氏:大本である理念や行動憲章が全世界で共有されているということが、これからの企業の形です。

寺中氏:日本通運グループ経営計画について、CSR経営がその柱の一つとのお話しでしたが、私は経営のすべてがCSR経営であるということだと考えています。すでにこれらの憲章類が機能して運営されている訳ですから、それをできるだけガバナンスの対象として明示された方が良いと思います。

石田氏:今の寺中さんのお話は非常に重要です。日本通運グループでは様々な形で取り組みが行われていますが、まだそれぞれの取り組みが繋がっていない、点のような形になっているのだと思います。しかし、世界各地に問題意識を持っている方々がいる。今はこの点を結んで線にしようとしている段階なんだろうと思います。その上でより効果的に、面化していく必要があるわけですが、そのときに必要なのが経営によるガバナンスです。これができなければなかなか



か面という形にまでは達しないわけで、そのためには寺中さんが仰ったように、方針を立ててやっていくべきでしょう。

2. CSR方針の世界全体への広がりについて

皆川:CSR方針の世界全体への広がりについてお話しをする前に、日本通運グループとして考えるバリューチェーンの姿(下図)についてお話しをしたいと思います。バリュー

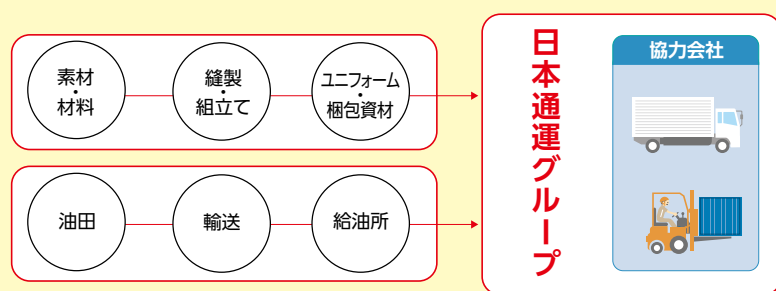


チェーンといいますと、お客様とのつながりという部分と日本通運と協力会社、あるいは資機材の納入業者との関係という部分から構成されますが、お客様との関係では、当社グループが指示を受けたり、チェックをされることはありませんが、その逆というのはなかなか難しく、影響を与えられる相手ということとなると、どうしても協力会社や納入業者ということとなります。そのため、まずはスタートとして協力会社・納入業者から取り組みをしていきたいと考えています。

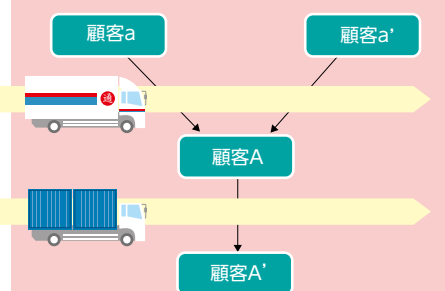
CSR方針を世界全体で共有するための第一歩として、海外の各拠点に対してCSR活動の取り組み状況について安全や良識ある企業行動、環境、人権等の行動憲章の項目に沿ってどのような取り組みを行っているかを把握するためにアンケートを実施しました。主要な拠点を中心に39の拠点から回答がありましたが、最も多い回答は人権の取り組みでした。当部が2012年度より経済人コー円卓会議の「人権デューデリジェンスワークショップ」に参加し、「ビジネスと人権」というテーマの重要性について理解を深めてきまし

日本通運グループのバリューチェーン

※赤枠は、日本通運グループの影響が及ぶ範囲



顧客のサプライチェーン



日本通運グループのバリューチェーンは、お客様とのつながりの部分と、協力会社や納入業者との関係の部分から構成されています。日本通運グループとしては、まず自社としての影響力を及ぼしやすい協力業者や納入業者との関係から取り組みを進めていきます。

たが、国内よりも海外の方が人権課題に直面しているのだというのが私共の率直な感想でした。また、環境への取り組みの回答が思ったよりも少なかったのですが、CO₂を常に排出し続ける物流業の特性として、やはり環境は欠かすことはできないものと考えています。これらの要素とともに、過去の反省を踏まえ、法令・基準に反することのない良識ある企業行動も極めて重要であると考えています。

以上のことから、グループ行動憲章8項目のなかより「地球環境への責任」、「良識ある企業行動」、「人権の尊重」の3つを選び、「Nippon Express' Global CSR」と銘打って、全世界共通の指針として進めていこうと考えています。今回、指針を取りまとめた背景には、グローバル事業の拡大とともに日本通運グループとしてのグローバルな取り組みが今後問われるだろうとの思いがあります。

黒田氏:海外からの回答のなかで、環境への取り組みが少なかったというのは意外に感じますが。

矢部:おそらく、日本国内での取り組みに比べて、各現地法人での現在の取り組みがやるべきことはやっているが、特筆するものがないと感じていたのではないかと思います。

石田氏:ここまでのお話しにも関連しますが、先ほど説明のありました日本通運グループのバリューチェーンについて、どのように考えられるでしょうか。まずは顧客よりも自社の協力会社を中心に3つのCSR方針を徹底するという説明でしたが。



寺中氏:協力会社よりも顧客の優先順位が高いのではないかと思います。

鈴木:最近では日本を経由しない第三国間輸送が大幅増えてきており、顧客が

必ずしも日本企業とは限らなくなっています。途上国だけに関係しているものもあり、先程ご指摘のあった基本方針の話はきっちりとしていくことが必要だと思います。

3. まとめ

寺中氏:これから必要なのは経営的な視点でCSRを根拠付けることだと思います。様々な他のマネジメントツールとCSRとの間で整合性を取るとともに、これらのツールを用いてCSRの取り組みを説明することが必要だろうと思います。経営的にも成り立てば世界各地の従業員も納得します。全世界共通の言語とするためにも、全般的なマネジメントの分析をCSRに入れ込んだ方がいいと思います。

黒田氏:寺中さんの話にも関連しますが、環境への取り組みはすでに経営に組み入れられ、利益も上げられる形で進んでいると思いますが、環境以外の取り組みは途



上にあるように思います。しかしこの点も積極的に進められた方がよいと思いますし、アンケート結果からすでにそういった認識を持って行動されている海外現地法人があるので、この機会を上手に捉えて経営のなかに位置付けていかれるのがよいのではないかなと思いました。

石田氏:今日も様々な取り組みが紹介されましたが、これを整理され、3つの重点項目も盛り込んだ形でストーリーを作られていくと、より日本通運グループのCSRIについて多くの理解を得ることにつながると思います。

鈴木:本日はいただいたご意見をもとに取り組みを進めてまいりたいと考えています。特に「CSR方針の世界全体への広がり」については、日本通運グループが共通の理念の下に世界で活動するためには欠くことができないものと考えておりますので、十分に議論しながら進めてまいります。

本日は貴重なご意見ありがとうございました。



国際鉄道輸送 サービスにより低炭素型 サプライチェーンの 構築をサポート

タイ-マレーシア間国際鉄道輸送サービス

2013年12月、日本通運はタイ・バンコク-マレーシア・クアラルンプールにおいて、日系企業として初となる国際鉄道輸送サービスを開始しました。専用列車により、最大27両分の貨物を一度に運ぶことで大量輸送が可能となり、同区間のトラック輸送と比較して、CO₂排出量を40%削減することができます。（日通総合研究所試算）

このような国際鉄道輸送サービスを開始した背景には、アセアン地域内のサプライチェーンの構築とサプライチェーン全体でCO₂削減を目指す日本企業の活動や政策の転換等が重要な社会課題となっていることがあげられます。今日、アセアン加盟国は、アセアン共同体の実現に向けた動きが盛んで、所得、購買力の向上から消費市場としての成長も著しく、製品の地産地消が進んできました。アセアン域内、各国間の物流はますます活発になっており、地域内サプライチェーンの構築は、その成長を支えるための重要な課題となっています。

また、アジア諸国と密接に関わりのある日本企業も、企業単位だけではなく、温室効果ガス算定のガイドラインにあるスコープ3のようにサプライチェーン全体でCO₂削減を目指す活動や政策への転換が求められています。

日本通運グループは、このような社会課題に応えるべく、地域の成長・発展を物流面からサポートするとともに、低炭素型のサプライチェーンの構築に貢献していきます。



プロジェクトスタートより2年 課題を乗り越えて、サービス開始へ

マレーシア日本通運では、マレーシアの日系自動車メーカーが製造している自動車部品を、タイのバンコク郊外にある工場にトラックで輸送していましたが、工場の生産規模拡大にともない、輸送能力増強のニーズが高まったことから、大量輸送が可能で環境に優しい鉄道輸送サービスを検討していました。

マレーシア、タイ両国については、鉄道インフラが十分発達しておらず、機関車の台数不足や輸出入通関を含め、さまざまな課題がありました。マレーシア日本通運は、KTM（マレー鉄道）、SRT（タイ国鉄）に働きかけ、約2年間の交渉、トライアル運行を経て、週1便の定期運行を実現できました。今後、運行を安定化し、増便に向けて取り組んでいます。



輸送ルート



このプロジェクトにより、CO₂がトラック輸送では12,801t-CO₂のところ、鉄道では7,653t-CO₂になり、**5,148t-CO₂ (40%) 削減** (日通総合研究所の試算)

40%

担当者からのコメント

社内のノウハウを活かし、課題を解決

SRT(タイ国鉄)、KTM(マレー鉄道)の理解をいかに得るかが最初の最も大きなハードルでした。「輸送品質は? 定時制は? コストは? 通関は?」といったように、すべてが不透明なかでのスタートでした。

幸い、当社は日本において自動車メーカー様向けに鉄道を利用した輸送を組み立てた経験、マレー半島でのトラック輸送の経験があり、これらを活かしてプロジェクトを編成し、一つ一つ課題を解決しながら取り組み、お客様はじめ関係者のご協力により定期輸送を開始することができました。

この輸送は、まだ開始して間もないですが、今後、サービスの充実を図り、数多くのお客様のお役に立てるようなマレー半島の新しい物流のしくみとして育てていきたいと考えています。



南アジア・オセアニア
日本通運株式会社
マーケティング&セールスセンター
自動車産業界部 部長

佐々木 治

担当者からのコメント

輸出入通関の実現で今後の発展を後押し

はじめにクアラルンプール-バンコク間トライアル輸送を行った後、実際にマレーシア-タイ国境のパダンベザール駅からスンガイウエイ駅(クアラルンプール)に貨物コンテナと一緒に客車にて試乗した際には、ほとんど揺れずに輸送されていることを体感でき、本サービスを構築できることを確信しました。

また、従来マレーシア-タイ国境のパダンベザール駅は本来、保税通関転送手続きしか行っておりませんでした。これは、大量のコンテナが鉄道プラットフォームで滞留することを懸念したもので、今回、当該駅で輸出入通関することによる今後の発展について重要性を説明し、ご理解いただけたことで当該駅での輸出入通関が可能となり、スムーズな一貫輸送が可能となりました。



マレーシア日本通運株式会社
ポートケラン海運支店 支店長

石中 康平



アジアでの CO₂排出量削減と 安全の両立を目指す

アジアでのエコドライブの推進

アジア経済の発展・グローバル化の波が大きくなるなか、アジアのインフラ整備が求められています。それだけに、地球環境や化石燃料枯渇といった環境問題への対応は急務であり、物流を通して人々の暮らしと産業の発展を支える日本通運グループにも課題解決に向けての大きな役割が求められています。

日本通運グループでは、燃費向上とCO₂排出量削減を目指す「デジタル式運行管理システム」と「エコドライブ」に先進的に取り組んできました。なかでも、マレーシア日本通運では、国連のクリーン開発メカニズム(CDM[※])の仕組みを利用し、新興国における温室効果ガス排出量削減のために、次のような取り組みを行ってきました。

- 燃料給油量、走行距離、輸送伝票の全データを入力、保管。
- デジタル式運行記録計の出力チャートをもとに、ドライバーに対して運転行動の改善を指導。インセンティブ支給。
- 継続的にデータ管理・ドライバー指導を行う体制を整備。

現在、これらの取り組みによる温室効果ガスの削減量を日本の排出枠として充当するため、排出権創出審査を受けています。

※CDM (Clean Development Mechanism)：京都議定書に定められた温室効果ガス排出量削減の柔軟性措置。国連によって定められた温室効果ガスの排出権を創出する制度。日本通運でも排出権を付与した輸送サービスを提供中。

CDMプロジェクトとしての経緯

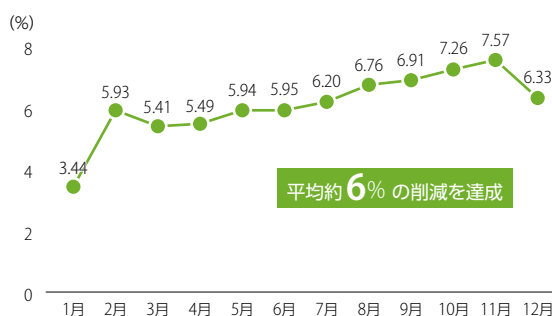
- 2009年10月** NEDOの実現可能性調査を契機に、CDM (CO₂排出権創出) プロジェクトの検討開始
- 2012年1月** CDMプロジェクトとして取り組み開始
- 2012年12月** CDMプロジェクトとして国連に登録
- 2013年8月** 第1回排出権創出審査実施



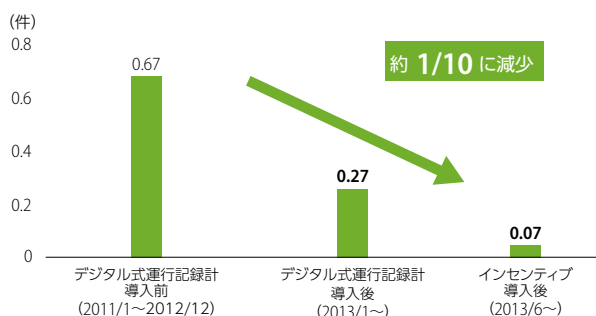
審査機関との打ち合わせ風景



2013年CO₂削減率の推移(日通トランスポートサービス)



1,000運行あたりの事故発生件数(マレーシア日本通運)





安全エコドライブと運行管理システムの導入で燃費効率と安全性が向上

運行管理システムを活用することで、ドライバーの連続運転時間を管理できるようになり、一定時間運転した後は必ず休憩をとることをルール化しました。これにより、ドライバーの疲労が解消され、欠勤や遅配が減ったことからトラックの稼働率が上昇しました。

また、ドライバーの運転行動についても、詳細なデータを収集・管理することで、車両故障や貨物ダメージがどのような運転によるものなのか分析できるようになり、具体的な運転指導を行うことができるようになりました。

さらに、安全エコドライブ研修を実施し、インセンティブを導入したことから、ドライバー自身がどのように改善したらいいのかわかり、ドライバー間で燃費効率と安全性の高い運転のノウハウを共有するようになっています。

顧客・行政機関からの評価

パナソニック マレーシア 様

- パナソニックが世界的に掲げている"Eco Concept"と合致する。今後も情報共有したい。
- 壊れやすいソーラーパネルの悪路輸送でも、貨物事故なく時間遵守だった。このように高品質な輸送を提供できるのは、安全・エコドライブの成果だ。
- パナソニックはInternational Companyであり、国を選ばず同等の品質の製品を顧客に提供しなければならない。この取組みは、是非、他国でも展開してもらいたい。

キャノンマーケティング(マレーシア) 様

- キャノングループ全体でグリーンイニシアチブを推進しており、このような取組みは日本にもローカルレポートとして報告ができる。
- 他の運送会社も営業攻勢を掛けてきているが、CDMなどがあると連携先選定の理由として非常に有効だ。
- この取組みを他国のキャノンとも情報共有したい。他国でも、同様の取組みを展開しているのか?していないのであれば、早急に展開してもらいたい。

マレーシア天然資源環境省

- 政府が進めているCO₂排出量の報告・認証スキーム作りにおいて、ベンチマーク作成に大きく影響する。法律化する可能性もあるので、是非、制度づくりに参画してもらいたい。
- インドネシアやタイ政府は、この取組みを歓迎するだろう。交通分野での問題を抱えている国々では有効な手段になり得る。

マレーシア グリーン テクノロジー コーポレーション(政府機関)

- マレーシア政府として作成中のCO₂削減策に入りたい。パートナーシップを提案させてもらいたい。

地球環境への責任

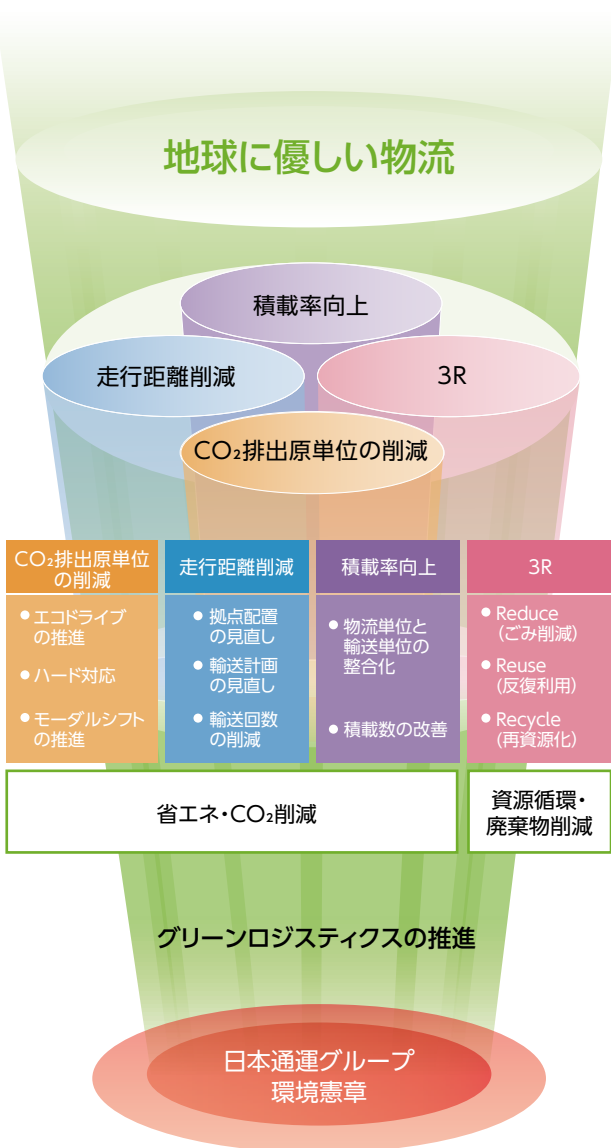
地球環境を持続可能な状態で次世代に引き継ぐことは、人類共通の大きな課題です。

今日まで社会を発展させてきた人類は、同時に温室効果ガスの排出等で地球に負担をかけてきました。

私たち日本通運グループも、公道や港湾、鉄道、空港等の公共施設を利用して事業を行いながら、地球に負担をかけてきました。ものを運ぶプロとして、世界中にお客様のものをお届けすることで社会に貢献するとともに、ムダなエネルギーの使用をなくし、温室効果ガスの削減に取り組みます。

グリーンロジスティクスの推進

私たちは「日本通運グループ環境憲章」にもとづき、新経営計画において「グリーンロジスティクスの推進」を大きな柱として「地球に優しい物流」に取り組んでいます。

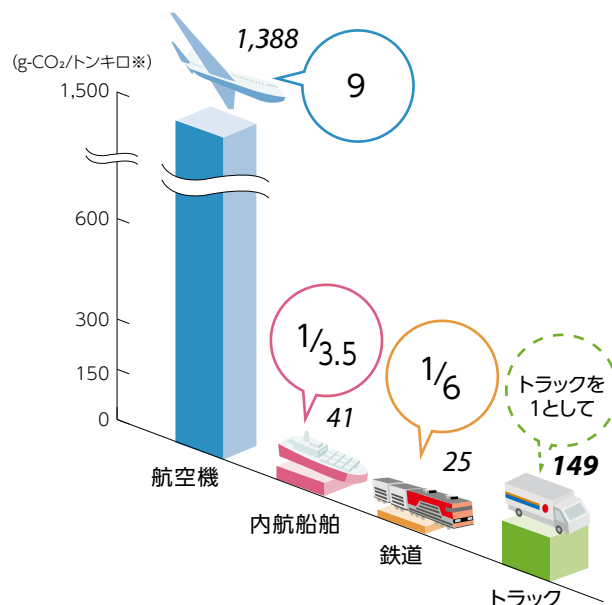


モーダルシフトの推進

■ 輸送機関別CO₂排出原単位

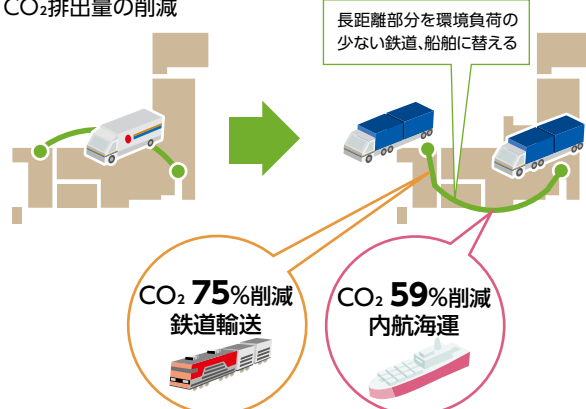
日本通運グループは、お客様企業と物流事業者の連携・協働を進め、トラック中心の輸送形態から、鉄道・船舶を多用した輸送形態へ切り替えるモーダルシフトに数多く取り組んでいます。

輸送機関別CO₂排出原単位



※出典：環境省ホームページ「温室効果ガス排出量の算定結果 温室効果ガスインベントリ（報告書、データベース）2012年度（平成24年度）温室効果ガス排出量」より

CO₂排出量の削減



10トンの貨物を東京・福岡間で輸送した場合のトラック輸送の場合との対比

■ 鉄道貨物輸送へのモーダルシフト

鉄道貨物輸送は長距離・大量になるほど効率的で、正確な鉄道ダイヤにもとづく、安心で安定的な輸送手段です。また、最も環境に優しくエネルギー効率の高い輸送機関として、CO₂の排出量の削減にも効果的であることから大きく注目されています。

日本通運では、鉄道貨物輸送の安心・安定輸送という強みを最大限に活かし、効率的な輸送手段として大量輸送から小ロット輸送までお客様とともにモーダルシフトを推進し、環境負荷の低減に取り組んでいます。

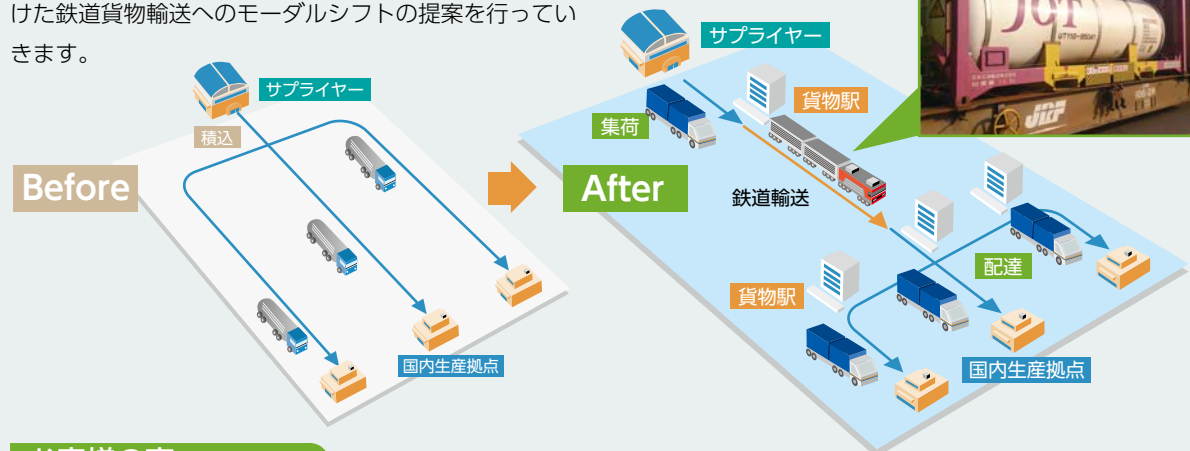
Topics

鉄道輸送への転換で、CO₂排出量84%削減を実現

BASF (ビーエーエスエフ) 様では、地球温暖化防止対策の一環として原料の国内輸送の一部を、タンクローリー車輸送からモーダルシフトすることが検討されていました。本検討に対して、日本通運では輸送手段として最も環境に優しい鉄道貨物輸送を提案しました。

液体形状の製品原料を鉄道貨物輸送するために、タンクローリー車輸送と同程度の輸送数量の確保及び各生産拠点の生産計画に合わせた製品原料の安定供給が必要となりました。これらを考慮した結果、輸送用具として20フィートISOタンクコンテナを選定し、同時に製品原料を安定供給できる体制も構築しました。

日本通運では、今後も温室効果ガス排出量の削減に向けた鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの提案を行っていきます。



お客様の声

当社は、環境に対するグローバル目標として2020年までに製品販売量1トン当たりの温室効果ガス排出量を2002年対比40%削減し、エネルギー効率(石油・ガスを除く)を35%向上させることを目指しています。

今回は鉄道貨物輸送へモーダルシフトすることにより、CO₂の排出量をタンクローリー車輸送に比べ84%削減することが可能となり、輸送コストも削減できました。加えて正確な鉄道ダイヤの運行により計画的・効率的な納入が可能となり、各製造拠点での受け入れ体制、生産計画がしやすくなりました。さらに、鉄道路線運休など有事の際も日本通運の物流ネットワークを駆使したコンテナドレージなどの代替輸送でカバー可能なことも大きな効果だと思います。

また、当社では化学物質の開発から製造、物流、使用、最終消費を経て廃棄に至るすべての過程において、自主的に「環境・安全・健康」を確保し、活動の成果を公表し、社会との対話・コミュニケーションを行う活動、「レスポンシブル・ケア®」を展開しています。この取り組みのなかでも特に「環境保護、物流安全」にモーダルシフトは大きな効果をもたらしています。

今後は、他の製造拠点への(モーダルシフトの)水平展開及び他の原料輸送の可能性を日本通運の協力を得ながら模索していきたいと思っています。

BASFジャパン株式会社
機能性材料統括本部
サプライチェーンマネジメント 小林 大介 様

■ 内航海運へのモータルシフト

日本通運グループでは、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年には、東京～博多間において高速RORO船※「ひまわり5」「ひまわり6」を投入し、日本通運と商船三井フェリー社との共同運航が始まり、2013年4月には、東京～苫小牧間に最新鋭高速RORO船「ひまわり7」が就航。現在、日本通運では2つの定期航路と商船三井フェリー社の共同運航船を含めて7隻の新鋭大型船を擁し、松山港を新たに加えた日本各地9港を結んでいます。

国内海上輸送では、CO₂排出量を減らすため、燃料消費を抑えるさまざまな取り組みを行っています。東京～九

州・瀬戸内航路に投入している「ひまわり5」「ひまわり6」は燃料噴射を速力に合わせて自動制御するエンジンを採用し、東京～苫小牧航路に新たに投入した「ひまわり7」には、さらに性能を向上させた電子制御エンジンを搭載することで燃費効率を大幅に改善しました。水面下の船体には横揺れを防止する可動式の羽根を備え、船型・プロペラスクリュー・舵にも改良を施すことで安全性と環境性と輸送力を同時に向上させることを可能にしました。

※RORO船：ROLL-ON/ROLL-OFF（ロールオン・ロールオフ）型船舶の略。ロールオン・ロールオフとは、車両が自力で乗船（roll on）し、下船（roll off）することをいう。カーフェリーも同じタイプの船舶であるが、RORO船は一般客室がない貨物専用船である。

Topics

最新鋭高速RORO船「ひまわり7」の環境効果

2013年4月に就航した当社内航システム船「ひまわり7」は従来の船と比較し、さらに一層環境に優しくなりました。もとより当社内航システム船は環境に優しい船ですが、船舶の運航効率を示す指標である輸送推進エネルギー効率（排水量Wトンの船舶を距離Dマイル移動するのに要した燃料消費量をCO₂換算したもの）で「ひまわり7

と「ひまわり1」を比較すると、下表のとおりです。

「ひまわり7」は「ひまわり1」よりも40%程度、運航エネルギー効率が改善しており、その分燃費の向上とCO₂の排出量が削減されています。

	「ひまわり1」 （計測期間：2013年10月～2014年2月）	「ひまわり7」 （計測期間：2013年7月～2014年3月）
東京⇒苫小牧（月・土 出発）	33.23 g-CO ₂ /トンマイル	19.83 g-CO ₂ /トンマイル
東京⇒苫小牧（火・金 出発）	32.05 g-CO ₂ /トンマイル	19.15 g-CO ₂ /トンマイル
苫小牧⇒東京（土・木 出発）	33.38 g-CO ₂ /トンマイル	19.63 g-CO ₂ /トンマイル
苫小牧⇒東京（月・水 出発）	33.98 g-CO ₂ /トンマイル	19.57 g-CO ₂ /トンマイル

※数値が小さいほど高効率

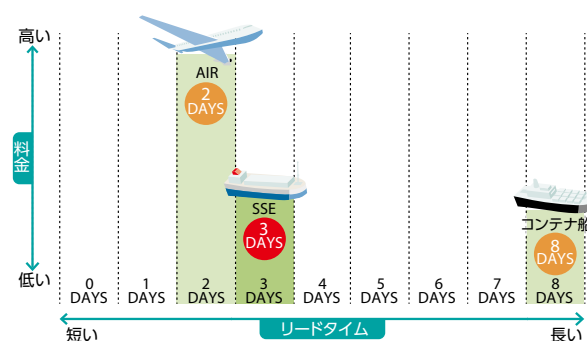


■ 上海スーパーエクスプレス

上海スーパーエクスプレス（SSE）は、トレーラでの直接積み込み・荷卸しが可能な高速RORO船を利用し、日本（博多）と中国（上海）をシームレス、スピーディーに結ぶ新しい輸送サービスです。従来の輸送手段であるコンテナ船の大量輸送・エコというメリットと、航空機輸送が持つハイスピードというメリットを併せ持ち、商品ライフサイクルがますます短縮するなか、お客様の生産・販売の効率化に貢献しています。さらに鉄道輸送コンテナを利用して上海まで輸送するRAIL&SEAの一貫サービ

ス、内航輸送とSSEを組み合わせたE-WINGサービス、国内のアローBOXを利用したアローボックス・チャイナ（大阪～上海間）と高速輸送とエコ輸送で、お客様の物流改善、サプライチェーンの課題解決に応えるソリューションを提供しています。

SSEと他の輸送機関とのリードタイム・料金比較（概算）



エコドライブの推進

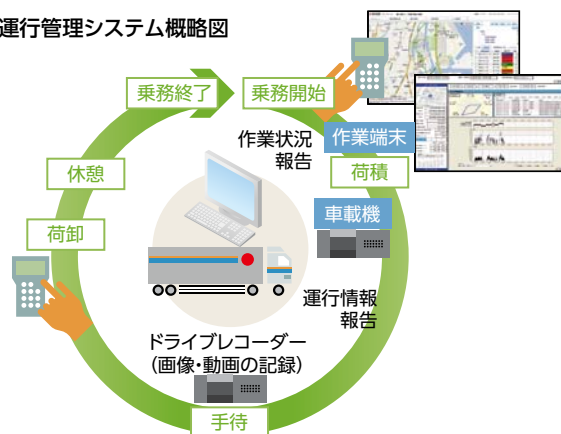
デジタル式運行記録計

デジタル式運行記録計をドライブレコーダー搭載型の新車載機に代替し、新運行管理システムとして2013年9月より順次稼働させています。これまでのシステムは、速度超過・急加速・急減速・アイドリング時間でドライバーの運転を評価し、安全エコドライブの実施状況の確認と指導に使用していました。新運行管理システムでは、速度超過・急加速・急減速に加え、電子式の振り子を利用し、右左折・旋回時の遠心力による前後・左右の動きを評価できるようになります。

また、ドライブレコーダーを搭載することにより、安全エコドライブに反する危険運転が映像記録されるため、乗務終了時のドライバーに対する指導、教育がより

具体化され、これまで以上に安全エコドライブの徹底を図ることができます。

新運行管理システム概略図



エコドライブ講習団体としての取組み

環境に優しく、燃費効率や安全性にも寄与するエコドライブ。日本通運では、これまでも社内教育施設である伊豆研修センターで燃料消費計を使用したエコドライブ研修を実施してきましたが、従業員の意識を一層強化し、エコドライブの3つの効果（環境、安全、コスト）をより大きく発揮できるようにするため、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団の認定取得を目指し、2012年12月に物流業界初のエコドライブ講習受講者

2013年度から伊豆研修センターで社内ドライバー指導員向け

163人
(2013年度)

に認定講習を行い、163人の受講生にエコドライブ講習の終了証を発行しました。

2014年度も5回の講習を予定しており、地球環境への責任を果たすべく取り組みます。



エコドライブ講習

安全エコドライブ教育

「安全エコドライブ」には「安全ドライブ」「エコロジードライブ」「エコノミードライブ」の3つの意味が含まれています。環境に配慮した運転をすることで、環境と資源の保護、コスト削減、さらには安全性も追求することが「安全エコドライブ」のねらいです。

日本通運では「安全」「エコロジー」「エコノミー」な運転を社内ドライバーに習得させるため、年間800名が受講する新社員研修及びドライバー指導員研修のカリキュラムに安全エコドライブを含めています。ドライバー指導

員は、習得した「知識」と「技術」を各職場のドライバーに対して指導し、日本通運の全ドライバーが「安全エコドライブ」を実践できるよう教育を継続しています。

修了証を受け取ったエコドライブ講習の受講生

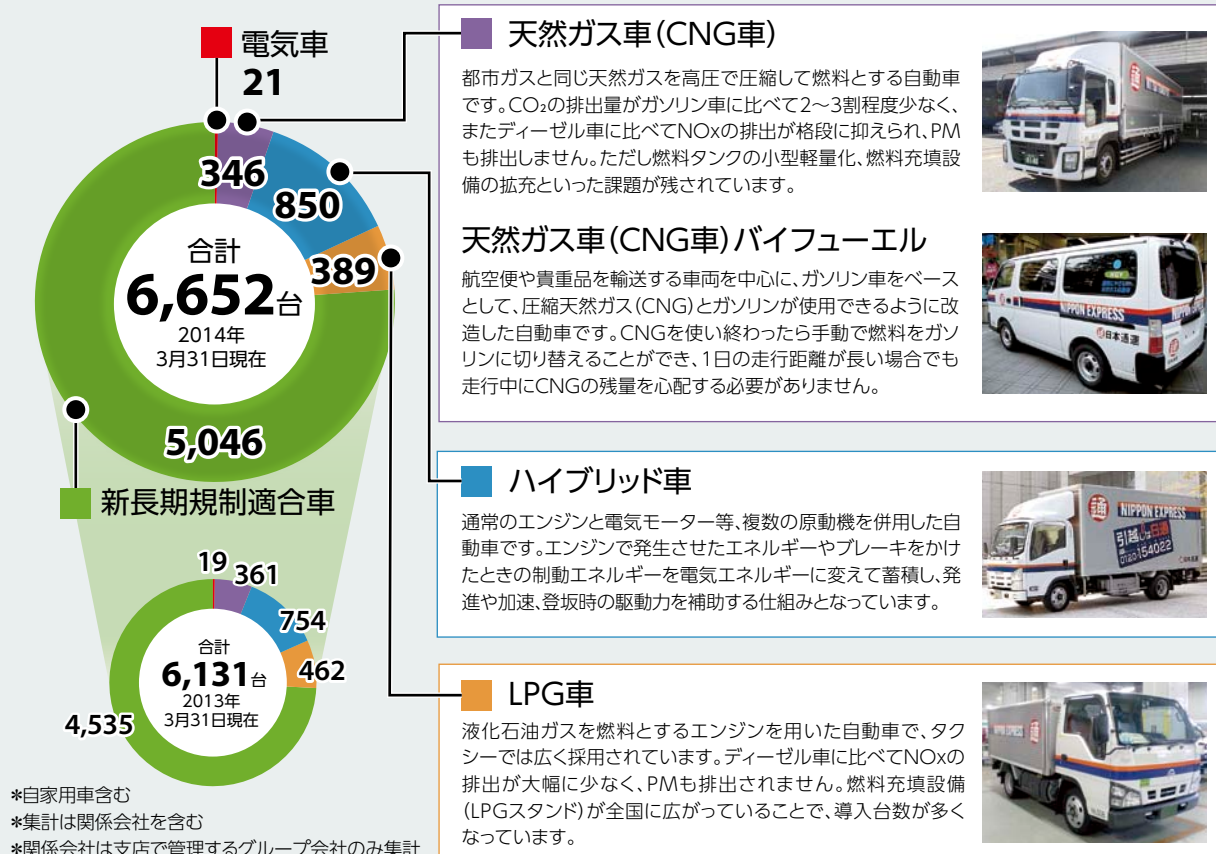


環境配慮車両(低公害車)の導入

日本通運グループでは、法規制の順守にとどまらず、各種環境配慮車両の導入を積極的に推進しています。CNG車、ハイブリッド車、LPG車とともに新長期規制

適合車など低排出ディーゼル車を中心に導入しており、2014年3月末現在6,652台(前年比521台増加)を保有しています。

日本通運グループ 環境配慮車両保有台数(2014年3月末現在)



Topics

ハイブリッドトランスポートの導入による環境への配慮

日本通運重機建設事業部では、イタリアのコメット社と共同開発したハイブリッドトランスポートを導入しました。

トランスポートはロケット等の超重量物を運搬するために使用する車両ですが、通常はディーゼルエンジンで駆動するため、屋内で使用するには建物に換気設備を設置する等、排ガス対策が必要でした。また、重量物を運搬の関係上、電動モーターだけでは走行時間や走行速度に限界がありました。

今回開発した車両は、ディーゼルエンジンによるエンジン走行と電動モーターによるバッテリー走行を切り

替えながら駆動することにより、屋内においてはバッテリー走行による駆動によって排ガスゼロを実現し、屋外ではエンジン走行による駆動によって従来と同様の重量品運搬が可能となります。

今回の工法により、排ガス設備等が不要となり、設備コストの圧縮と円滑な重量品作業が可能となります。

ハイブリッドトランスポート



環境配慮型施設の拡充

日本通運グループでは、太陽光発電設備を設置した倉庫や屋上緑化を施した建物の建築等、環境に配慮した施設を拡充しています。

環境配慮設備設置基準の制定

日本通運グループは物流施設や事務所等を新設する際、設備設置基準を2014年1月に決めました。再生可能エネルギーを積極的に活用する等、CO₂をはじめとした温室効果ガスを削減するための設備や生物多様性を促進する設備、そこに勤務する者や地域住民の安全衛生向上と事業の継続に資する設備であることを基準としています。

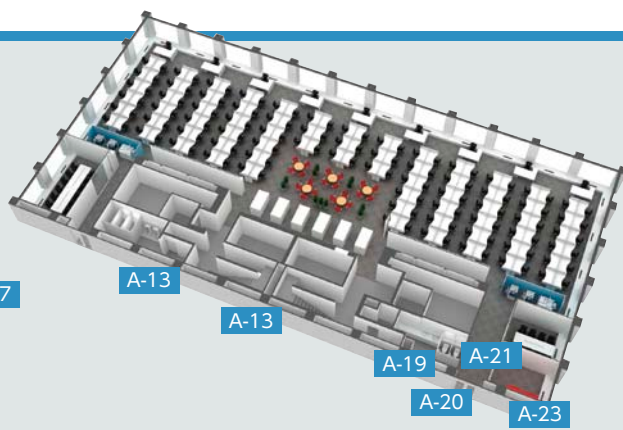
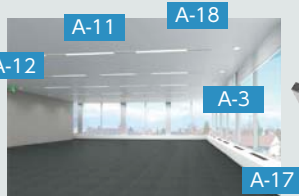
環境配慮設備の設置を基本とするもの

外 観

- A-1 高断熱仕様屋根材
- A-2 低汚染型外壁(塗装)材
- A-3 高断熱ガラス(複層ガラス・Low-Eガラス等)
- A-4 屋上緑化
- A-5 遮熱舗装
- A-6 透水性舗装(排水性舗装)
- A-7 間伐木材の利用
- A-8 生物配慮型植栽
- A-9 ハイブリッド外灯
- A-10 高効率変圧器(トッランナー)
- A-14 スケジュール制御照明
- A-15 太陽光発電設備
- A-16 非常用発電設備
- A-17 自然換気システム

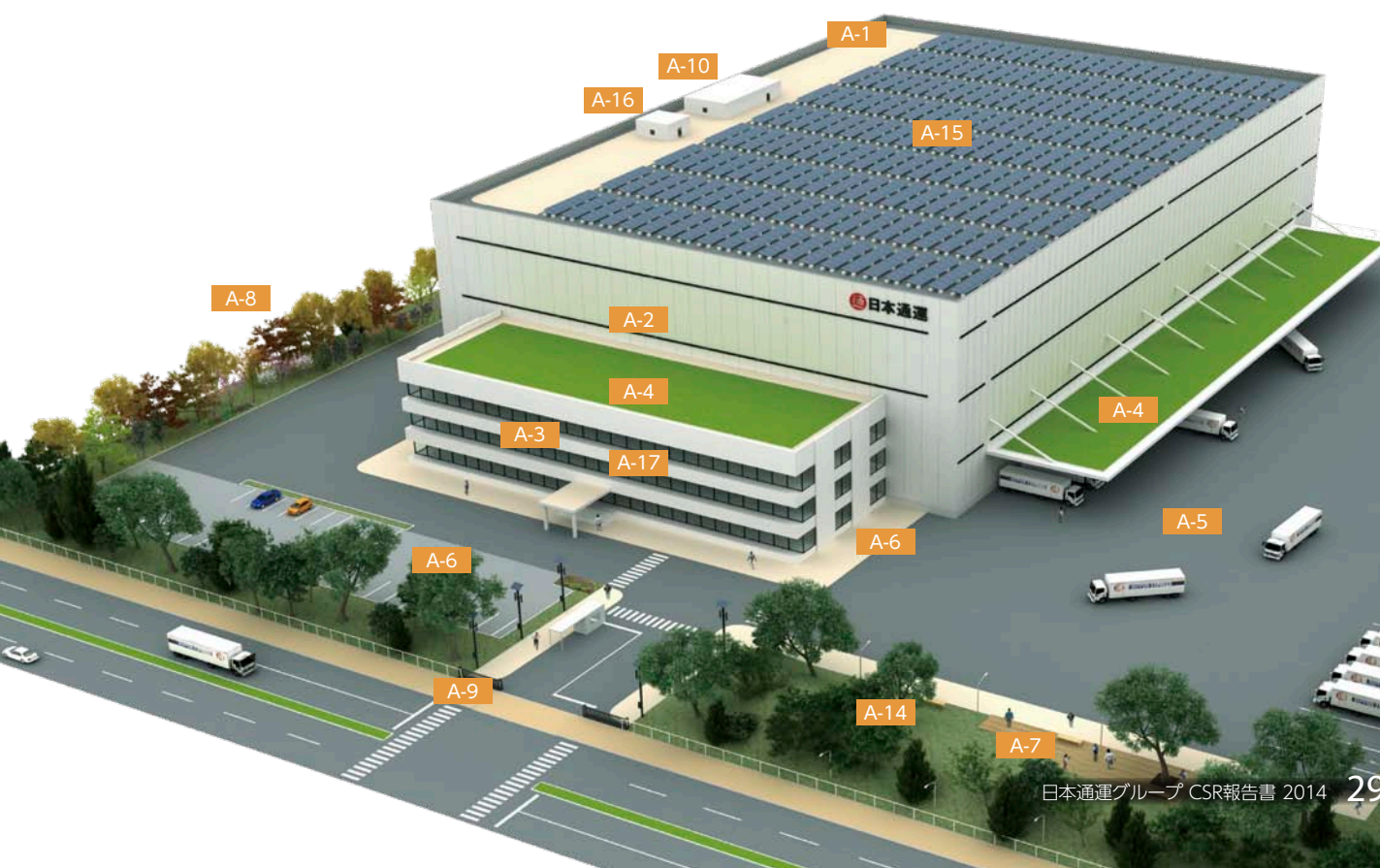
内 観

- A-3 高断熱ガラス(複層ガラス・Low-Eガラス等)
- A-11 LED照明
- A-12 LED誘導灯
- A-13 人感センサー制御照明
- A-17 自然換気システム
- A-18 全熱交換機型換気扇(ロスナイ)
- A-19 高効率ガス給湯器
- A-20 自動水栓
- A-21 節水型便器
- A-23 省エネ型自動販売機



内・外装全般に関する項目

- A-22 エコマテリアル(グリーン購入・リサイクル材利用含む)



■ 主な環境配慮型施設



東京航空支店原木インターナショナル ロジスティクスタウン No.2(BILT-2)

【2014年1月21日竣工】

A-15 太陽光パネル828枚、最大出力207kWh

A-11 A-12 全館LED

A-5 外構遮熱舗装

A-16 自家発電装置(移動可能)500KVA

A-9 外構ハイブリッド照明(太陽光、風力)

当施設は見学も可能となっており、見学者セミナールーム(写真右下)も併設しています。



千葉海運支店習志野ロジスティクスセンター

【2010年8月31日竣工】

A-9 ハイブリッド外灯

A-15 太陽光パネル2,682枚、最大出力480kWh



米国日本通運 シカゴ支店

【2011年1月6日竣工】

A-14 スケジュール制御照明システム

A-16 自家発電装置

A-13 人感センサー及び自然光センサーによる照明制御

A-20 自動水栓

A-21 節水型便器

米国グリーンビルディング協会が定める建物の環境性能を総合的に評価するLEEDのシルバー認証を取得



米国日本通運 ロサンゼルス支店

【2009年12月8日竣工】

A-1 高断熱仕様屋根材

A-3 高断熱ガラス(複層ガラス・Low-Eガラス等)

A-15 太陽光発電設備 太陽光パネル285枚
(月間総発電量約7,800 kWh)

A-3 高断熱ガラス(複層ガラス・Low-Eガラス等)

A-13 人感センサー制御照明

A-21 節水型便器

Topics

「エネルギー見える化システムNEESを活用した省エネルギーの取組み」が 第14回物流環境大賞において「物流環境大賞」を受賞

今回の取組みは、全国に約2,000ヵ所ある当社のエネルギー使用事業所のエネルギー使用量を正確に把握し、全社的に省エネの効果をあげていくことを目的としたものです。開発した「エネルギー見える化システム：NEES (NITTSU ECOLOGY & ECONOMY SYSTEM)」により、電気、軽油、ガスをはじめとした全社のエネルギー使用量及びコピー用紙購入枚数を一元管理することから着手しました。NEESシステムにより、全社のエネルギー使用量の総計を算出するとともに、各現場からデータを自

由に閲覧できるようにし、現場単位で省エネ目標の設定・取組みの検証等がPDCAサイクルで取り組めるようになりました。



一般社団法人日本物流団体連合会の第23回通常総会での受賞式

Topics

日本通運グループの太陽光発電事業

日通商事

日通商事では、福岡工場4棟の建屋屋上に太陽光発電パネルを1,072枚敷設する「太陽光発電システム」設置工事を2013年4月に完工し、電力会社への売電を開始しました。福岡工場では、発電状況を確認できる液晶モニターや太陽光発電パネルデモ機を設置していることから、太陽光発電システムの販売促進や環境教育の場としても活用していく予定です。

さらに、日通商事で販売している小規模太陽光発電システム「プチソーラー」を、4月に横浜LPガス事業所、6月に松山工場、10月に鹿児島LPガス事業所に設置し、稼働を開始しています。今後も、再生可能エネルギーによる環境に配慮した事業展開を進めていきます。

所在地	福岡工場 福岡市東区 香椎浜ふ頭 3-2-6	横浜LPガス 事業所 綾瀬市深谷上 8-17-28	松山工場 松山市富久町 393-3	鹿児島LPガス 事業所 始良市 加治木町木田 1179-1
発電開始日	2013/4/8	2013/4/30	2013/6/24	2013/10/18
発電容量	224.048kWh	19.22kWh	13.56kWh	49.5kWh
CO ₂ 削減効果	約146.7t/年	約6.55t/年	約4.65t/年	約146.7t/年



福岡整備工場上空から見た太陽光発電パネル



日通商事本社の太陽光発電パネル

日通不動産

日通不動産が事業主体となり、日本通運グループの土地を有効利用し、太陽光発電による売電事業を開始しました。静岡県伊豆の国市と長野県松本市で行っています。

所在地	松本市大字今井字野尻 4913-1	伊豆の国市韮山多田983-3
発電開始日	2013/11/1	2014/3/5
発電容量	990kWh	750kWh
年間発電量	1,308,475kWh 一般家庭(4人家族)を賅える軒数：330世帯	853,225kWh 一般家庭(4人家族)を賅える軒数：215世帯



日通不動産太陽光発電（松本）



日通不動産太陽光発電（伊豆）

廃棄物の削減と3Rの推進

3Rの推進

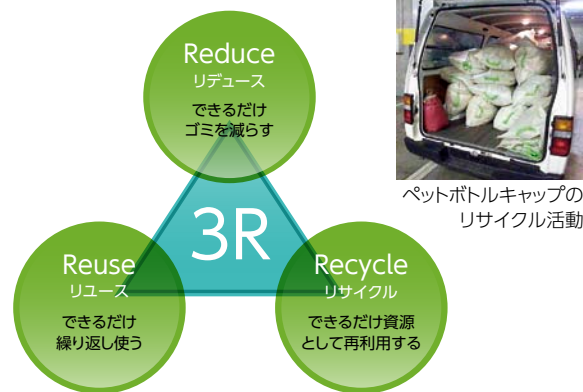
3Rは循環型社会の形成に向けた取り組みにおける大原則で、廃棄物の発生を抑制すること（Reduce：リデュース）、再利用すること（Reuse：リユース）、資源として再生すること（Recycle：リサイクル）の3つのRからなります。日本通運では、事業所の廃棄物をできるだけ減らすリデュースに重点的に取り組み、また、リサイクルしやすいよう紙類等の分別を徹底して行っています。

伊豆菰山社有林の間伐材で作った掲示板

再資源化と再利用による3Rの推進

日本通運グループでは、これまで廃棄していた海外引越しの梱包材を、徹底した分別により、単一の素材（資源）として業者に渡して再製品化してもらい、再生資材として利用しています。使用済みの再生資材は何度でも再生システムにより循環させることができます。

今後も、このような取り組みを拡大し、廃棄物とCO₂排出量の削減に努めます。



ペットボトルキャップのリサイクル活動

気泡緩衝材「えこぶち」の循環再生システム



環境配慮商品

エコと効率化を実現する日通独自の反復資材

日通の引越し「えころじこんぼ」で使用する反復資材（繰り返し使える梱包資材）はすべて日通オリジナルです。

豊富な種類の反復資材により、あらゆる家財を丁寧に素早く梱包します。また、反復資材を使用することで、段ボールや緩衝材等の使い捨て資材のムダを減らすことが可能となり、地球環境に優しいものとなっています。



「えころじこんぼ」用梱包資材

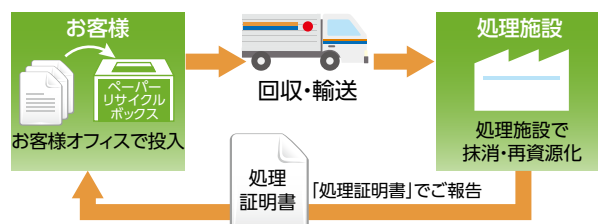


シューズボックス

ペーパーリサイクルボックス

ペーパーリサイクルボックスは、シュレッダーの代わりにオフィスに鍵付き回収ボックスを設置して、個人情報や機密書類を投函するものです。ボックスは当社が定期的に回収して、優良で信頼できる処理工場にて抹消処理を行う安全確実なサービスです。

セキュリティが万全（鍵付きボックス）であることに加えて、簡単（クリップの取り外し不要）に利用でき、コスト削減（電気不要）を実現します。最終的に、環境保護（製紙原料として再利用）に貢献することでお客様企業のCSRの取り組みのお手伝いをします。



■ オフセットエコツウ

オフセットエコツウは、国際航空貨物輸送サービスと京都メカニズム[※]にもとづくCO₂クレジット（排出権）を組み合わせた環境配慮型サービスです。

※京都議定書で定められた排出量の削減目標を達成するための柔軟性措置のことです。具体的には発展途上国で実施した温室効果ガスの排出削減量を換算することができる制度です。



オフセットエコツウは、カーボン・オフセットの信頼性確保のため、環境省基準によるカーボン・オフセット認証を取得しています。

カーボン・オフセット認証制度は、個別のカーボン・オフセットの取組みが環境省の認証基準にもとづいているかを確認し、カーボン・オフセット認証ラベルを付与する第三者認証制度です。

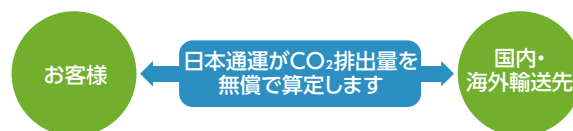
認証番号:CO2-0023

環境省カーボン・オフセット制度ウェブサイトアドレス:

<http://www.jcs.go.jp/>

認証取得者:日本通運株式会社

オフセットエコツウの仕組み



※お客様の貨物輸送におけるCO₂排出量を確かな算定基準で個別に「見える化」したうえで、それに対応するCO₂を「オフセット」します。お客様のいつもの出荷を「CSR活動」として報告することができます。

Topics

日本通運は、1999年から風力発電設備の輸送・据付作業を本格的に開始し、国内で建設された風力発電設備の約70%の輸送・据付を行っています。風力発電設備は、「羽根」「ナセル（発電機の収納部分）」「タワー」等に分けられ工場から建設地まで運び設置します。長さ40～45mにも

なるブレード（羽根）や重さ十数トンにもなるナセルを輸送するには、高度な技術が必要になります。

また、太陽光発電設備設置も多くの実績があり、お客様から高い評価を得ています。

風力発電設備

2013年11月、約1ヵ月半をかけ、日本通運グループのAPC社（APC中国、天津支店、APCスウェーデン、マルメ支店）は、中国江蘇省の港陰港からスウェーデン・カールスハムン港まで、風力発電用風車10基を輸送しました。台風の発生と出港日が重なる等したために、日程調整が難航しましたが、関係各所の連携と高い作業品質で、総量45,000m³、重量5,000tに及ぶ重機品をスウェーデンまで送り届けました。



太陽光発電設備

2013年12月、北海道室蘭市高台にある旧住宅建設地に太陽光発電設備の設置を行いました。全国でメガソーラーを建設しているいちごECOエナジー株式会社のEPCを担当した東光電気工事様からの依頼で、太陽電池モジュール4,984枚を取り付けました。いちご室蘭八丁平ECO発電所の発電容量は1,246kWで、一般家庭（4人家族）410軒分の電力をまかなえます。



いちご室蘭八丁平ECO発電所（北海道）

環境保全活動



- 1 日南町森林育成活動
- 2 伊豆荳山森林育成活動
- 3 飯豊町森林育成活動



「日通の森」での森林活動

地球温暖化防止及び生物多様性の保全のため、山形県飯豊町、鳥取県日南町、静岡県伊豆荳山の全国3ヵ所に「日通の森」を設け、従業員と家族による森林育成活動を行っています。

町役場、森林組合、NPOなど、地元の方々の協力・指導のもと、計画的に間伐や植栽を行っています。

かつてない酷暑や豪雨など気候変動が地球環境に大きく影響しているなか、当社の森林育成活動の意義と価値は、ますます高まっています。

生物多様性への取組み

山形県飯豊町では、地元の小学生とともに河川で「生き物見つけ」活動を行いました。伊豆荳山では2010年にフクロウの巣箱を設置しました。

北海道白糠町では「公益財団法人 日本野鳥の会」の協力を得て、野生生物調査や、天然記念物のシマフクロウ保護のために巣掛けの取組みも開始しています。



飯豊町森林育成活動
（「生き物見つけ」飯豊町の児童と）



■ 環境月間への取組み

日本通運グループでは、地球環境保全のため、6月の環境月間にあわせ、全国一斉清掃活動を実施しています。毎年全国で約1万人以上の従業員とその家族が参加し、拠点周辺や駅周辺、近隣の公園等の清掃等、グループ全体で環境美化に努めています。

特に本社ビルに隣接する「浜離宮恩賜庭園」では、年間を通じてボランティア活動や落ち葉集め活動を実施しています。



浜離宮での「落ち葉集め活動」

環境コミュニケーション

■ エコプロダクツ展

2013年12月12日～14日に東京ビッグサイトにおいてエコプロダクツ展が開催され、当社も参加しました。

当社ブースには「日本通運 森の広場」が登場。童話の世界のようなブース内には、「日通の森」での森林育成活動や「えころじこんぼ」等、当社の環境保全に関する取組みのパネルを展示しました。また、イベントとして、子どもたちに授業形式で当社のCSR活動を紹介する「森の学校」と食器トランクを使った「引越しゲーム」、日南町のヒノキ等のエキスをを使った「アロマ体験」を実施しました。



当社ブース「日本通運 森の広場」

環境教育

■ 従業員への環境教育

新社員研修、課長昇職時研修、次長昇職時研修時には、環境を中心としたCSR全体の教育を実施しています。加えて新社員研修時には伊豆研修センターにおいて体験学習型研修として森林育成活動の実施や、環境教育DVDの視聴、CSR部員とのダイアログを実施しています。



森林育成活動

ダイアログ

DVD視聴

■ 環境教育教材「kids X change」 キッズ エクスチェンジ

「kids X change」は、ユネスコ(国連教育科学文化機関)及びUNEP(国連環境計画)の発行する15歳から25歳までの環境教育啓蒙書「youth X change」を、日本通運が日本の小学校高学年向けに独自に作成した児童用教材です。ユネスコスクールに登録した小学校を中心に環境教育に活用されています。



環境教育教材「kids X change」

環境関連データ

日本通運グループのエネルギー使用量等(2013年度)

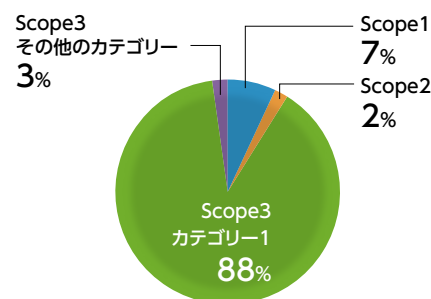
種類		単位	日本通運 単体	関係会社		計	日本通運単体の CO ₂ 排出量(t)	国内グループ会社 のCO ₂ 排出量(t)	海外グループ会社 のCO ₂ 排出量(t)
			国内	海外					
エネルギー	電気	千kWh	245,860	49,671	83,036	378,567	135,223	27,319	45,670
	軽油	kℓ	76,668	84,046	11,367	172,081	197,803	216,839	29,327
	ガソリン	kℓ	6,360	3,902	4,472	14,734	14,755	9,053	10,375
	天然ガス	千m ³	1,636	473	—	2,109	3,632	1,050	—
	LPガス	t	2,940	2,026	—	4,966	8,821	6,078	—
	重油	kℓ	207	4,604	—	4,811	561	12,477	—
	重油(船舶用)	kℓ	50,640	32,031	—	82,671	151,920	96,093	—
	灯油	kℓ	826	556	—	1,382	2,058	1,384	—
CO ₂ 合計							514,773	370,293	85,372
								国内グループ計	グループ総計
							CO ₂ 排出量(t)	885,066	970,438
							前同(t)	890,995	976,884
							対前同増減	△ 0.7%	△ 0.7%

種類	単位	日本通運 単体	関係会社		計
			国内	海外	
水道	千m ³	1,237	—	—	1,237
コピー用紙	万枚	50,588	11,210	—	61,798
廃棄物	一般廃棄物	t	19,078	2,897	21,975
	産業廃棄物	t	30,857	8,349	39,206
合計		49,935	11,246	—	61,181

(備考)

1. 日本通運単体と連結会社(国内173社、海外90社)、計263社(2014.3現在)を集計。
2. 日本通運単体および連結会社(国内)のデータはNEESシステム、DIVAシステムにより集計。連結会社(海外)はアンケート調査により集計。
3. 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3号)」より算出。
4. コピー用紙は、A4換算値。

Scope3の構成比(2013年度)



(備考)

1. Scope1、Scope2は国内外の日本通運グループ
2. Scope3は日本通運単体に関して算出

産業廃棄物の品目別排出量(2013年度：日本通運)

産業廃棄物品目		マニフェスト枚数	重量(kg)	重量構成比(%)
1	木くず	5,491	15,497,548	50.22%
2	廃プラスチック類	13,135	10,963,454	35.53%
3	混合物	728	1,638,171	5.31%
4	金属くず	887	1,173,740	3.80%
5	動植物性残さ	130	614,790	1.99%
6	がれき類	68	422,060	1.37%
7	汚泥	140	226,006	0.73%
8	廃油	164	93,356	0.30%
9	紙くず	90	90,780	0.29%
10	ガラス・陶磁器くず	199	57,620	0.19%
11	強アルカリ(有害)	5	48,420	0.16%
12	繊維くず	23	13,475	0.04%
13	廃酸	6	12,312	0.04%
14	PCB等	7	3,064	0.01%
15	その他	17	1,862	0.01%
合計		21,090	30,856,657	100%

(備考)

1. 容積(m³)表記の場合は、産業廃棄物品目別の比重表にもとづき重量に換算した。
2. 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。
3. 上記第2項と逆に、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。

PRTR法関連の届出物質排出量(2013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、対象化学物質の取扱事業所は下記のとおりです。

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	9	308	フェニトロチオン	倉庫内のくん蒸作業
対象業種ではないが、対象物質を取り扱っている事業所	18	17,360	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

引越資材CO₂排出量削減効果(2013年度)

商品名	原単位 ^{※4} (kg/件)	CO ₂ 削減量(t)	「えころじこんぼ」 CO ₂ 排出量 9,056t	「えころじこんぼ」を 使用しなかった場合 12,644t	CO ₂ 削減量 △3,588t
えころじこんぼ	フルパック ^{※1}	5.50608	38		
	ハーフパック ^{※2}	43.12909	319		
	セルフパック ^{※3}	67.14119	8,699		
計		9,056			
「えころじこんぼ」を使用しなかった場合 CO ₂ 削減量(t)		87.92585 (12,644)			△ 3,588

※1 小物の箱詰めから箱出しまで、すべておまかせいただくプラン

※2 小物の箱詰めから箱出しを、部分的におまかせいただくプラン

※3 小物の箱詰めから箱出しを、お客様に行っていただくプラン

※4 「原単位」は、引越し1件あたりのCO₂排出重量

環境会計

日本通運では、環境会計の導入を環境経営評価指標として重要な指標と位置付けています。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のみ報告します。

環境保全に関する投資

(百万円/年 各項目の10万円単位以下は切り捨て)

投資項目	主な具体例	投資額		
		2011年度	2012年度	2013年度
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)	269	232	98
	船舶用コンテナ	209	207	106
引越用反復梱包資材への投資	コンテナ搬送用の牽引車、被牽引車	668	447	794
	ネット付毛布、ハイパット等	224	142	141
車両関係投資 (環境配慮車両等)	CNG車、ハイブリッド車、LPG車、重量車燃費基準達成車等	3,343	3,315	3,259
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	32	31	32
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	20	25	25
緑化推進のための植栽への投資	森林育成事業、各支店での造園工事等	24	6	24
その他、施設の省エネ化に伴う投資	照明機器やインバータの切り替え等	115	368	252
合 計		4,907	4,777	4,731

環境に関する認証の取得

日本通運グループでは、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、2012年12月までに海外を含め15拠点で認証を取得しました。

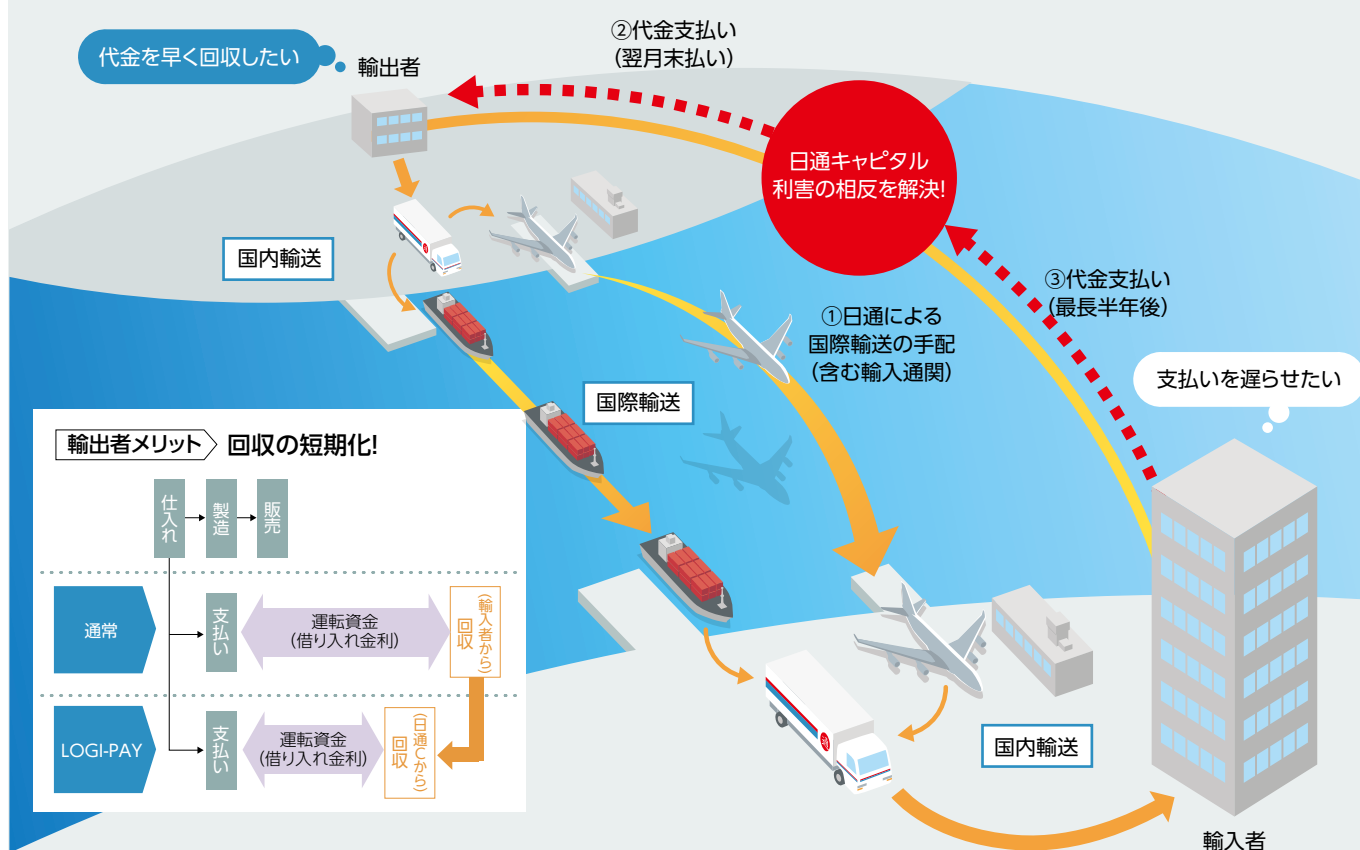
1998年6月24日(新規取得)		2005年5月31日(新規取得)	
東京航空支店	原木航空物流センター(F棟)	四国支店	四国重機建設支店
東京航空支店	原木航空物流センター(物流棟)	2007年5月10日(新規取得)	
2000年3月30日(取得拡大)		ネップロジスティックス株式会社(フィリピン)	
東京航空支店	成田空港物流センター	2010年3月24日(新規取得)	
名古屋航空支店	名古屋物流センター	華南日通国際物流(深圳)有限公司	
大阪航空支店	南港航空貨物センター	2011年3月18日(新規取得)	
福岡航空支店	福岡貨物センター	大阪支店	シャープ大阪事業所
2001年3月30日(取得拡大)		2012年12月5日(新規取得)	
広島航空支店	広島国内航空貨物センター	日通オハイオ運輸株式会社	
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		



中小事業者ニーズに対応し、 産業の活性化に貢献

1

国際物流の品代金立替えサービス「NEX-SOLUTION LOGI-PAY」

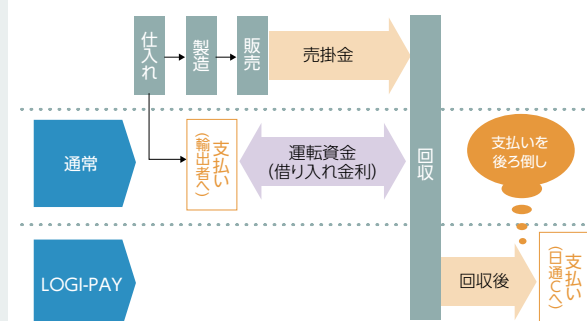


『LOGI-PAY』の代金立替えスキームで、輸出者の 代金回収、輸入者の支払いタイミングの課題を解決!

海外に進出しているお客様のなかには、日本から設備・部材を輸入する際、金融機関の審査や進出国での規制の問題等から、その代金を支払うための資金調達に時間と手間がかかるという課題を抱えているケースがあります。

当社では、100%出資のファイナンス子会社である日通キャピタル (日通C) と共同で、国際物流取引に係る品代金の立替えを行う「NEX-SOLUTION LOGI-PAY」を販売し、ファイナンス面でお客様をサポートしています。

輸入者メリット 運転資金圧縮、資金繰り改善!



2

「中小企業海外進出サポート」—大田区産業振興協会—

日本の企業の99.7%が中小企業と言われており、多くの企業が高い技術力を持ちながらも海外との取引、海外進出にさまざまな課題があり躊躇している状況があります。

約4,000社の技術力の高い工場が集積し、「モノづくりのまち」として有名な大田区に着目し、地域に密着した支援策を提供している大田区産業振興協会と提携し日本通運の物流サービスもメニューに加えることで、中小企業に一貫したサービス展開を検討しました。羽田空港国際化をむかえ都心にある羽田空港の利便性が高まり、アジア圏内製造拠点への供給スピードのアップが期待できる大田区は、羽田空港の活用モデルとしては最適です。第一弾として、羽田空港国際線を利用するキャンペーン商品としてドアツードアのハイスピードサービス(タイ・上海向け)を提供します。

また、今回の提携をきっかけに、大田区が推進する「下町ボブスレー」プロジェクトに参加することとなりました。

大田区の中小企業40社が集い、高精度の機械・金属加工技術を世界に示すために、「氷上のF1」と称されるボブスレーのマシンの開発に着手。2014年2月、ロシアソチ冬季五輪の採用を目指し、海外での初参戦である米国レイクプラシッド国際大会へ参戦しました。同プロジェクトの趣旨に賛同した当社は、米国日通の協力を得て羽田空港を経由した国際一貫輸送を提案し、中小企業の海外チャレンジに積極的にサポートを行いました。



現地のメカニックと関係者



内容(役割)

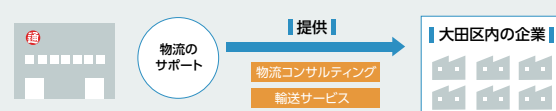
大田区産業振興協会

会報誌・メール・チラシ等で、企業の集客と海外展開支援策の周知を実施

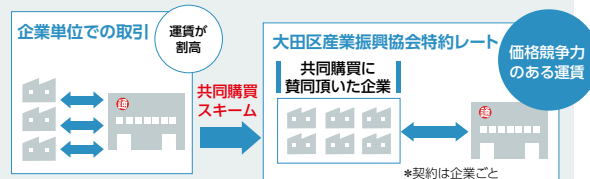


日本通運

大田区内の企業に対し、物流コンサルティングと輸送サービスを提供



大田区内の企業への特典(特約レートの適用)



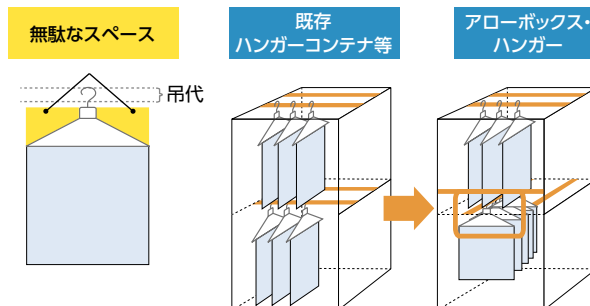
3

国際市場が求める小ロットハンガー輸送への対応
「アローボックス・ハンガー」

アパレル業界では、商品の輸入価格や物流コストの増加により、大量に在庫を抱えるリスクを最小化するため追加発注の単位も、ますます小さくなる傾向にあります。そのため、店舗への商品の補充や緊急輸送等、小ロットハンガー輸送へのニーズが高まっています。

そこで日本通運では、日本国内での安全性と利便性で実績が豊富なアローボックスを国際輸送に利用するとともに、落下防止やシワ防止、積載率の向上を図った新商品「アローボックス・ハンガー」(特許出願中)を投入して安全性の向上を図りました。

また、商品を吊るすだけで出荷可能なため、梱包資材が不要であり、店舗直納での受け入れ負担もゼロです。



国際社会での貢献

私たち日本通運グループは、安心して安全な物流エリアを拡大することで、社会の成長・発展を物流面からサポートします。日本通運グループは、1962年に米国日本通運を設立して以来、北米や欧州、アジアに加え、中南米やアフリカ大陸にも自社ネットワークを拡大し続けています。

日本国内での品質基準を堅持しながら、地域特性やお客様ニーズに柔軟に対応することで、サプライチェーンの最適化を実現し、利用しやすい物流をグローバルに実現します。

輸出拡大に貢献する海上・航空のコールドチェーン

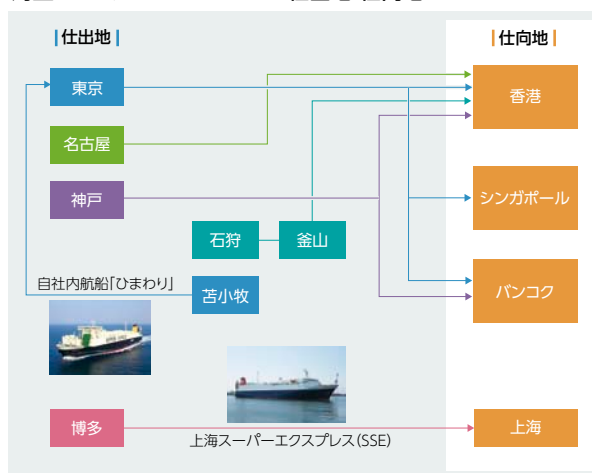
日本食の世界的ブームにより、食品や農産物の輸出は増加傾向にあり、なかでもアジア向けの輸出がその多くを占めています。日本通運は、安全でおいしい日本の食

品や農産物の品質と新鮮さを損なわず、キロ単位での低温LCL (小口貨物) サービスを提供することで、日本の食品や農産物輸出産業を広く支えています。

■ 海上冷凍輸送のリーファーLCLサービス

2011年のサービス開始当初の仕出地である東京・名古屋・神戸に加え、2013年から北海道のサービスを開始しています。仕向地は香港(東京・神戸・名古屋・北海道石狩)、シンガポール(東京・北海道苫小牧)、バンコク(東京・神戸)となっています。また、2013年5月からは、高速RORO船「上海スーパーエクスプレス (SSE)」を利用した博多発上海向けの冷凍混載サービスも開始しました。

海上リーファーLCLサービスの仕出地・仕向地

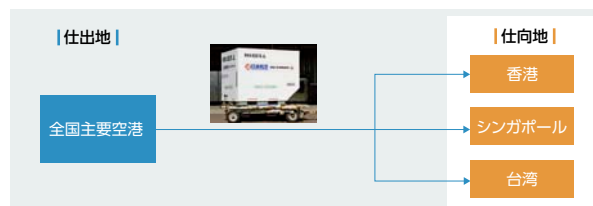


■ 航空保冷コンテナの混載サービス

これまで、航空機そのものには保冷庫がなかったことから、大量輸送が可能な一部の事業者が保冷コンテナを買い取る以外に、発泡スチロールに氷を入れる等、梱包に頼った保冷輸送が常識となっていました。日本通運は、2013年から小口貨物でも専用保冷コンテナを利用できる

新サービスを開始しました。仕出地は東京・羽田を中心に全国主要空港、仕向地は香港、台湾、シンガポールとなっています。

航空保冷コンテナの混載サービス



■ 保険

輸送の安全・安心を担保するサービスとして、生鮮食品の品質劣化や腐敗、返送等の費用を補償する新たな外航保険を提供しています。



日韓両国初のWライセンス車両 韓国シャーシの日本国内通行を開始

日本通運は、シャーシ（動力を持たない被牽引車両）の日韓相互通行プロジェクトに参画し、韓国の製造拠点から日本の製造拠点まで、同一のシャーシによる一貫輸送を実現しました。2012年10月に、日本シャーシの韓国国内通行を開始、2013年3月に、韓国シャーシの日本国内通行を開始しています。

これまで、韓国から日本に精密機器を輸送する場合、韓国の製造拠点から韓国のシャーシで港湾まで運ばれた部品は、船舶専用のシャーシに積み替えられ、フェリーまたはRO-RO船で日本まで海上輸送されたあと、さらに日本の倉庫で荷卸・荷解き・専用容器への詰め替え作業を経て、工場に運ばれていました。

そこで当社は、引き取りから納入を同一車両で行い、日韓両国の関係法令に適合したウイング式シャーシを開発・導入することで、物流のシームレス化を推進しました。積み替えによる荷痛みの回避、効率的でスピーディーな輸送を可能にしています。



日韓両国初のWライセンス車両



お客様の声

従来、韓国からの部品輸送は国際コンテナを利用した輸入を行ってきましたが、輸送のリードタイムを国内レベルにできないかを検討し、定期航路としてデイリー配船が実現しているフェリー航路に着目しました。また、リードタイム短縮による在庫削減や輸送コストの削減、輸送梱包簡素化によるCO₂削減も狙いとしており、日韓双方でのトレーラー走行は必要不可欠なものでした。現在ダブルナンバーでの輸送は順調に運用されており、初期の目的であるリードタイム短縮や在庫削減、CO₂削減も計画どおりに進んでいます。

今後、日本通運様には国際貨物輸送のリーディングカンパニーとして、輸送リードタイム短縮はもとより標準化された

ローコスト容器の開発等、顧客の物流トータルコスト低減につながる開発を続けていただきたいと思います。また、高い情報収集力を生かし、各国の規制緩和や法規動向等、最新情報の提供と、顧客の物流改革につながる活発な提案を期待しています。



日産自動車九州のみなさん



マレーシア日通 ハラル物流認証取得へ

ハラルとはイスラム法に適合しているという意味で、豚肉やアルコール等を含まない食品を指します。イスラム教を国教とするマレーシアでは、これまで食品・化粧品・医薬品等について、ハラル認証を行ってききましたが、これらの商品を輸送する物流サービスについては、制度がありませんでした。このため、マレーシアでは政府機関（イスラム開発局＝JAKIM）が2013年7月より、物流に関するハラル認証（MS2400）受付を開始し、流通に関するルールを整備しました。

運送業にハラル認証が適用されると、ハラル商品を扱っているメーカー、小売店等は認証を受けた運送業者しか利用できなくなるため、認証を取得することは、非常に重要です。

マレーシア日通では、ハラル産業開発公社（HDC）による研修を受け、書類申請をし、2014年7月の認証を予定しています。同時に、実際のハラル商品の輸送については、認証を受けた業者に委託したいと考えている顧客との折衝を開始しました。

マレーシア日通は、日系物流企業として初の認証取得を目指すとともに、イスラム法に則したハラル専用車両を導入する等、ハラル物流サービスの構築を進めていきます。マレーシアのハラル認証制度は世界的に最も認知度が高いため、マレーシアでのハラル物流認証の取得により、将来的にはマレーシア国内にとどまらず、ますます拡大する世界のイスラム市場において、国際間の輸送取扱いの拡大が期待できます。



安全・安心

Highlights

お客様の期待に応えるために、 正確な知識と技能を身につける

1

中国でフォークリフトオペレーターコンテストを開催

2014年2月11日から15日にかけて、日通国際物流(中国) 本社がある上海で第2回中国日通フォークリフトオペレーターコンテストが開催されました。このコンテストは、フォークリフト作業における安全、品質レベルの向上による他業者との差別化を目的とし、知識・技能の研鑽を行う場として年1回開催しています。

コンテスト開催にあたり、日本からベテランのフォークリフトオペレーター指導員2名を派遣。指導員候補として育成中の中国日通スタッフ4名とともにコンテスト出場者の指導、競技の採点を行いました。



フォークリフトオペレーターコンテスト(中国)

コンテストで優秀な成績を収めたスタッフのなかから、将来指導員としての活躍が期待できる人を選抜し、2014年5月に日本で実施された日通グループ全国ドライバー・フォークリフトオペレーターコンテストに参加することで、日本で培ってきた技能を中国に伝え、ワールドワイドでお客様の期待に応える品質を実現させていくための先行事例として、積極的に展開していきます。

2

社外の競技会で快挙!

日本通運グループでは、運転、作業における安全性・品質の向上を目的として、厚生労働省、国土交通省の外郭団体が主催する競技会に積極的に参加しています。出場を希望する社員は、競技会での優勝を目指し、日々、安全運転・安全作業の実践を通じ、技能の研鑽、知識の習得に励みます。そのような努力の結果、培われた技能を職場に持ち帰り、指導員として職場の仲間の技能向上に向けた指導・教育を行います。

2013年9月に開催された第28回全国フォークリフト運転競技大会では、日本通運グループの出場者4名が上位入賞しました。また、公益社団法人全日本トラック協会による、全国トラックドライバー・コンテストでは、日本通運グループの出場者10名が入賞。さらには4年連続で栄えある内閣総理大臣賞を獲得するという快挙を成し遂げることができました。



全国トラックドライバー・コンテスト

安全・安心

私たち日本通運グループは、皆様の安全・安心な暮らしに貢献できる物流を目指しています。

日本通運グループは、あらゆる物流ニーズにお応えしています。常に最優先されなければならないことは、「安全」です。

安全の確保は最も重要な社会的責任であり、そのための安全管理の取組みに特に重点を置いています。

安全の誓い 安全シンボル

安全の誓い

私たちは日本通運グループの使命は、人間尊重の理念に基づき、社会の発展と繁栄を促すことです。私たちは、その使命を遂行し、社会の発展にこそ、私たちの持続的発展を見出すために、また、全従業員とその顧客の幸福のために、安全意識の徹底に取り組んでいます。

私たちは、この覚悟に胸を打って、ここに「安全の誓い」を宣言します。

私たちは、法令・ルールを遵守し、安全を最優先します。

私たちは、過去の事故・災害を忘れず、これを教訓とします。

私たちは、日々危険予知活動を実行します。

私たちは、技能の向上につとめ、安全作業を実践します。

私たちは、常に安全意識を持ち、事故・災害ゼロを実現します。

日本通運
NIPPON EXPRESS



安全シンボル「風と光の詩—A」
作：御宿 至

2014年度安全衛生管理方針

安全衛生の確保は企業存立の根幹をなすものであり、企業の社会的責務である。

人間尊重に根ざした経営理念にもとづき、以下を定め実施する。

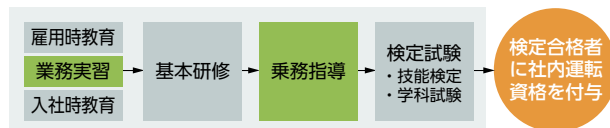
- ①安全を礎とした規律ある職場の実現
- ②社会・社内・職場のルールを守り、基本動作を必ず実践する
- ③職場が自ら問題を発見し、解決する能力を強化する
- ④メンタルヘルス対策の取組み推進
- ⑤生活習慣病予防対策の推進
- ⑥衛生管理体制におけるそれぞれの役割の徹底

教育・指導体制

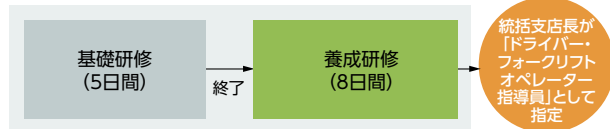
日本通運グループでは、現場での事故・災害を防ぐためにトラックドライバーやフォークリフトオペレーターの教育・研修に力を入れています。すでに免許を持っているドライバーやフォークリフトオペレーターも、日本通運独自の研修と試験を経てはじめて運転業務に就くことができます。特にドライバー・フォークリフトオペレーター指導の中核的な役割を担う社員は、研修に集中できる教育環境と万全の設備を誇る「伊豆研修センター」にて「指導員養成研修」を受講。安全確保と品質向上の両面での徹底した教育・研修を受け、「指導員」に認定された後、各支店に戻り、仲間のドライバー・フォークリフトオペレーターの指導に当たります。さらに指導員に認定さ

れた後も、技能向上と最新知識の習得のため、定期的なフォローアップ研修を受けます。

ドライバー・フォークリフトオペレーターの教育体制



ドライバー・フォークリフトオペレーター指導員制度



日通グループ全国ドライバー・フォークリフトオペレーターコンテスト

日本通運グループでは、交通ルールの順守と省燃費運転を取り入れた運転技能及び整備点検技術の向上を目指し、「日通グループ全国ドライバー・フォークリフトオペレーターコンテスト」を毎年5月に開催しています。これは交通事故・労働災害の防止、環境負荷の低減、及びローコストの推進に努めるとともに、ドライバー・フォーク

リフトオペレーターにプロとしての自覚と誇りを持たせ、社会的責務を自覚させることを目的としたものです。



安全への取り組み

■ 日通安全衛生マネジメントシステム (NSM)

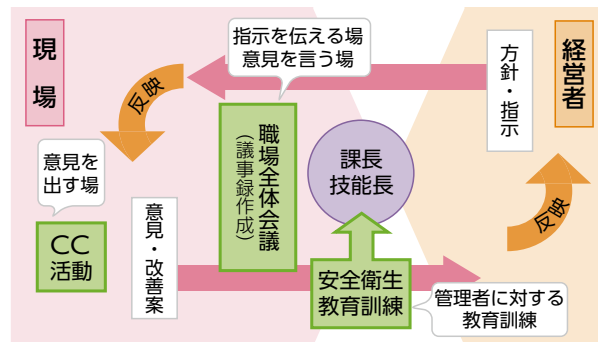
2010年4月、日本通運グループはそれまでの安全衛生管理体制を見直し、日通安全衛生マネジメントシステム (以下NSM : Nittsu Safety & Health Management System) を導入しました。このシステムは、以下の3本の柱から成り立っています。

一つ目の柱である「職場全体会議」は、会社の方針や考えを、経営トップから職場の第一線まで効果的に伝える会議です。

二つ目は「チャレンジサークル(CC)活動」です。各職場の問題点や安全確保について話し合う小集団活動です。

三つ目は管理監督者層への安全衛生教育訓練です。

NSMは、この三つの柱をPDCAの考え方で継続的に機能させながら、よりよい職場をつくりあげようとするシステムです。日本通運グループはより確かな安全衛生管理体制の構築を目指し、このNSMを推進しています。



安全関連データ

輸送の安全に関する実績額(2013年度)

項目	(単位：百万円)
安全担当人件費(全国)	1,502
教育関係(本社教育)	539
図書印刷	3
日通グループ全国安全衛生大会	1
運行管理システム(デジタルタコグラフ)関係	1,789
事故災害防止啓発用品等	8
SASスクリーニング検査	26
その他安全対策	115
計	3,983

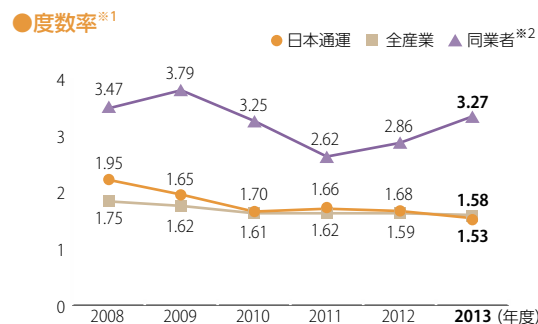
自動車事故報告規則第2条に規定する事故に関する統計(2013年度)

事故の種類	計
火災	1
路外逸脱	1
衝突	5
死傷	2
車両故障	8
健康起因	1
計	18

安全性評価事業の認定取得状況(2014年1月時点)

日本通運累計認定事業所数	553事業所
日本通運グループ認定事業所数	234事業所

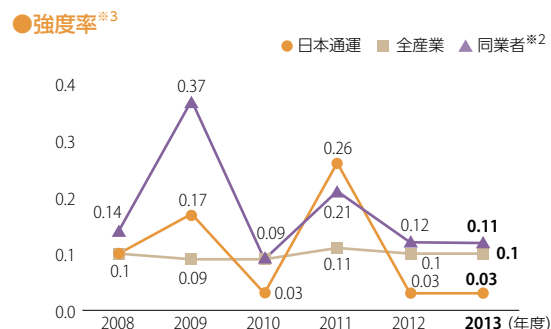
労働災害の指数



※1 度数率とは労働災害の発生割合を表す国際指標で

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

※2 同業者とは道路貨物運送業者の数値



※2 同業者とは道路貨物運送業者の数値

※3 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

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

「防振パレット」を利用した国際輸送サービス

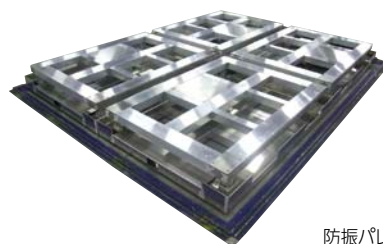
日本通運が開発した防振パレットは、衝撃を受けやすいとされている空港内での搬送作業や、航空機への積み込み、取り卸し作業における貨物への衝撃を約75%（当社従来比）緩和し、ダメージ発生リスク低減を可能としました。

また、同パレットは繰り返しの使用が可能なため、通常使い捨てとされている木製パレット、紙製パレットに比べ、地球環境にも優しいサービスとなります。

さらに、オプションとして、当社開発のGPS付きデータロガー「GLOBAL CARGO WATCHER」を併せてご利用いただくと、貨物の輸送状況・位置情報をリアルタイムで把握いただくことができます。

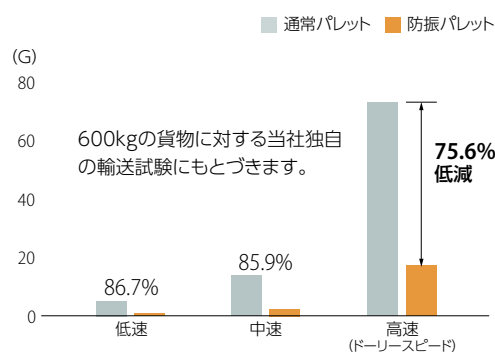
振動低減効果（高速の場合）

75.6%
(当社比)



防振パレット

防振パレットを使用したときの振動低減効果



お客様満足の上

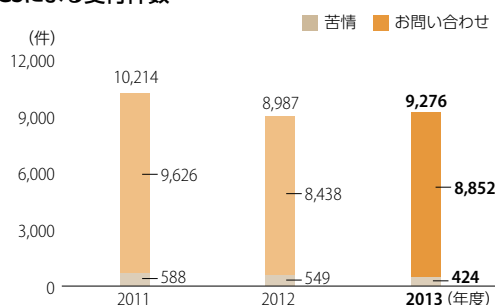
■ お客様相談受付システム

日本通運では、お客様からホームページ経由でお寄せいただいた「お問い合わせ・ご意見・苦情」を一元管理し、全社で共有するシステム「お客様相談受付システム（VOCS）」を導入しています。

お客様のお問い合わせ内容は、社会情勢や経済の変化により刻々と変化しています。定期的にホームページへのアクセス件数のレビューを実施し、ホームページ運営委員会等を経て、VOCSとホームページとの連携をさらに強化しています。

また、お客様からのお問い合わせは増える傾向にあります。お客様の利便向上を図るため、今後も「お客様の声」にもとづいて、お問い合わせ、ご要望を分析し、当社商品、サービスの向上に努めていきます。

VOCSによる受付件数



■ 最適な引越プランのご提案

引越プランナーは、お客様宅での訪問見積もりの際、タブレット端末を活用し、お客様の希望される作業内容に合った最適なプランをスピーディーにご提案します。作成した見積書は、その場で印刷できるほか、お客様のパソコンへメール送信することも可能です。



プランナーによるお客様への説明

■ 教育訓練によるクオリティの追求

全国どこでも均一で高品質な引越サービスを提供するために、各地に設けた研修センターにおいて、引越作業インストラクターによる、「梱包技術」「接客マナー」等の教育を計画的に実施して、引越作業のプロを育てています。



研修風景

人権 (職場環境)

私たち日本通運グループは、従業員一人ひとりが存分に能力を発揮できるように人材の育成を行います。

日本通運グループが求める人材とは、企業理念の実践を通じて自らの行動規範をもって自己成長を図る人です。

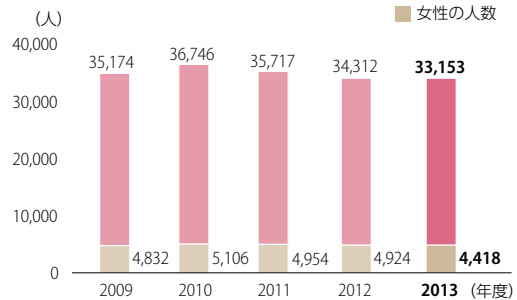
そのために、ビジョンや日本通運グループ行動憲章にもとづき、従業員を大切に、働きがいのある職場環境の実現を推進します。

人事に関する考え方

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。

従業員数



従業員の状況 (2014年3月末現在)

従業員数	平均年齢	平均勤続年数
33,153人 (男性28,735人 女性4,418人)	41.6歳	17.7年

人材育成

企業が持続的成長を果たしていくためには、「人材を育成する風土」が何より重要です。また、変化が激しく、厳しい経営環境のもと、自律型人材と次世代のリーダーを育成することが求められています。さらに、営業力・現場力の強化やCSRの実践のための教育を推進し、経営計画の実現に貢献する人材の育成を行うことも重要な課題です。

こうした要請に応えるため、2013年度からは次の教育訓練方針を定め、人材育成を推進しています。

教育訓練方針 (日通グループ経営計画2015の3ヵ年)

- A. 自律型人材の育成
- B. グローバル人材の育成
- C. プロフェッショナル人材の育成
- D. 企業理念の浸透と企業倫理の確立
- E. グループ経営の強化
- F. 人材育成部門の役割、機能強化

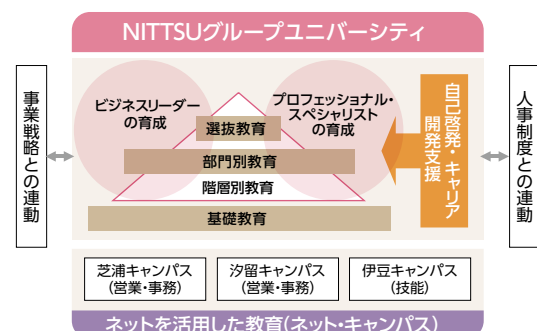
■ NITTSUグループユニバーシティ

日本通運グループでは、物流業界をリードするプロフェッショナル人材の育成を行うため、2010年4月に「NITTSUグループユニバーシティ (内部組織)」を設立しました。従来の人材育成戦略・体系を一元化したうえで、毎年見直しを行い、従業員の知識・技能の習得、向上を図っています。また、自己啓発を目的とした通信教育講座の拡充や社外講師による「NITTSUビジネススクール」の開催等、従業員が自ら取り組む「学びの場」を広く提供しています。

これらの施策により、日本通運グループの「知」と「技」

を結集し、新たな価値創造への挑戦を目指すとともに、人材を育成する風土づくりの推進に、グループを挙げて取り組んでいきます。

人材育成フレーム (全体イメージ)



海外業務研修員制度

日本通運では1958年に海外へ駐在員を初めて派遣し、1964年に海外業務研修員制度を開始しました。数名の派遣から当制度をはじめましたが、今では毎年約50人の若手社員を一年間（地域により二年間）、世界各国の海外現地法人へ派遣し、実務を通じた業務研修を実施しています。これまでに派遣した研修員数は1,600人を超え、グローバルロジスティクス企業を追求する日本通運の海外要員育成に大きく寄与しています。

55人 を22ヵ国
31社へ派遣
(2013年度)



インド日通バンガロール支店スタッフと海外業務研修

ナショナルスタッフ経営職候補者研修

海外現地法人採用者のなかから、将来の経営幹部にふさわしい人材を育成することにより、グローバルロジスティクス企業としての成長を目指しています。この研修は2012年度にスタートし、3回にわたる延べ15日間の集合教育、eラーニング、インターネット上でのディスカッションにより受講者を教育します。



ナショナルスタッフ経営職候補者研修

ダイバーシティの推進

障がい者雇用

障がいのある方の雇用促進については、全国の各拠点で職域拡大を図り、また、1997年10月には日通ハートフル株式会社を設立、1998年5月に特例子会社の認定を受ける等、積極的に取り組んでいます。日通ハートフルでは、本社ビル内のメール便事業や名刺印刷事業等を行っています。そのほか、障がいのある方を日本通運の首都圏各事業所へ派遣するといったビジネスサポート事業を展開しており、それぞれの適性に合った業務に従事しています。ビジネスサポート事業では、専任の管理者を配置し、本人、家族、特別支援学校等の方々と連携を密に取って、障がいのある方が安心して働くことできるように努めています。

障がい者雇用率の推移

2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
2.05%	2.04%	1.92%	1.95%	1.96%

女性社員の活躍

企業を発展させていくためには、女性の活躍が不可欠であることはいうまでもありません。そのため、日本通運では女性社員の雇用を積極的かつ意識的に進めています。

日本通運では伊豆研修センターにおいて、教育訓練の現場の第一線でも、女性の「フォークリフトオペレーター指導員」や教育訓練担当の女性社員が、全国の社員の円滑な教育訓練の受講を推進しています。

また、その他の教育や色々なプロジェクトで女性社員は中心的な役割を果たすとともに、商品開発や営業推進の責任者として活躍している女性社員も多く、職場の活性化に寄与しています。

社員採用数の推移

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
採用数(人)	1,107	637	505	516	499
女性の採用数(人)	281	185	157	137	153
女性の割合(%)	25.4%	27.0%	31.1%	26.6%	30.7%



渡邊社長(中央)とナショナルスタッフ経営職候補者研修の受講者たち

働きやすい職場づくり

■ 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」にもとづき、すべての社員がその能力を業務に十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仕事とのバランス、いわゆるワーク・ライフ・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や、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ています。

2005年4月から2007年9月末までの「第一次一般事業主行動計画」期間内には、男女あわせて116人が、2007年10月から2011年3月末までの「第二次一般事業主行動計画」期間内には、男女あわせて228人が、2011

年4月から2013年3月末までの「第三次一般事業主行動計画」期間内には、男女あわせて213人が育児休業を取得しました。

「第四次一般事業主行動計画」において、「育児休業の取得推進」や「所定外労働時間の削減に向けた意識啓発の実施」、また地域貢献活動の一環として「職場体験学習の受入れ」に取り組んでいます。

また、2014年3月には労使で協議のうえ、育児休業を取得できる期間の拡大、短時間勤務や子の看護休暇等の措置の対象期間の拡大等、育児休業制度の拡充を行いました。

■ 長時間労働者撲滅の取り組み

日本通運では、長時間労働の撲滅に向け、社長からのトップダウンにより、一定時間以上の超過勤務者の撲滅に取り組んでいます。具体的には、システム活用による管理等を行い、超過勤務時間が一定時間を超えそうな場合には、管理者が仕事の配分に特に注意を払い、支店の管

理部門も一体となって全体で改善を図っています。また、結果的に一定時間以上の超過勤務者が発生した場合は、役員会に報告がなされ、経営トップの強い意思のもとで改善に取り組んでいます。こうした取り組みを継続することにより、長時間労働の撲滅に取り組んでまいります。

■ 労働時間管理の取り組み

日本通運では、パソコンの稼働時間及びデジタル式運行記録計の始業・終業時刻に連動して労働時間管理を行っています。客観的なデータと連動することによって、

適正な労働時間の把握が容易になりました。

また、これらのデータを、会社として長時間労働者削減に取り組む基礎データとして活用しています。

労働組合との関わり

全日通労働組合は、1946年に発足し、2014年3月末現在、約23,350人の組合員で構成されています。日本通運と全日通労働組合は、今まで築き上げてきた相互の信頼関係のなか、お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ている企業の発展と労働環境の向上に向け努力、協力していくことを確認しています。

従業員の総意を経営に反映させるため、日本通運では、労使間のコミュニケーションを重視しており、全般的な労使協議を行う場として、本社と全日通労組中央本部間に「中央経営協議会」を、また、支店と組合支部間では「支店委員会」を設け、会社経営に関する意見交換を行っています。

さらに、ワーク・ライフ・バランスの推進や、安全衛生等の課題別に労使で専門委員会を設け、現状分析と今後の取り組みについて、協議・検討を行っています。



メンタルヘルスケア

日本通運グループでは、メンタルヘルスケアについて、正しい知識を持つことに重点をおき、また、医療の専門家へのつながりを重要と考え、以下の4つのメンタルヘルス

ケアを推進しています。

加えて、定期的にストレスチェックを実施し、ストレスサインの早期発見に活用しています。

■ セルフケア

「心の健康づくりに関する情報配信」と題して、従業員向けに定期的に案内しています。



「あなたと私のこころノート」という小冊子を作成、従業員へ配布し、本人やその家族及び職場の同僚のメンタルヘルス不調に対して、早期対処を図るために活用しています。なお、当趣旨から、ご家族にもお読みいただいています。



■ ラインによるケア

階層別教育として、課長昇職時にメンタルヘルス講習を開催しています。また、ストレスチェックの結果を用いた職場環境の把握と改善に努めています。

■ 外部の専門家・機関を利用したケア

社外相談窓口「こころとからだの健康相談」を設置しており、従業員やご家族がインターネット及び電話によって相談できます。

「こころとからだの健康相談」

- メンタルヘルス相談
- 健康相談
- 育児・介護相談 等

■ 保健スタッフ等によるケア

全国の支店に約180人の保健師・看護師の資格を持った保健指導員を配置し、メンタルヘルスの相談を受ける体制を整備しており、その保健指導員向けにメンタルヘルスのスキルアップのため、外部講師（産業カウンセラー）を招いた講習を開催しています。

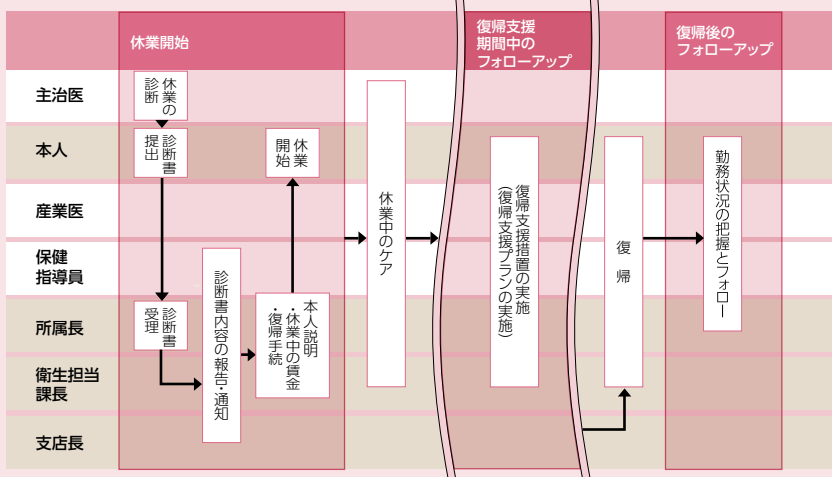


保健指導員の講習

メンタル不調者に対する「全社統一職場復帰支援プログラム」によるケア

メンタルヘルス不調による休業の各段階に対応して、全国の支店に配置する保健指導員と主治医、産業医、職場が連携し、一丸となってスムーズな職場復帰のサポートに取り組んでいます。

職場復帰支援プログラムの流れ





コミュニティへの参画

Highlights

日本通運らしい 活動を各地で展開



1

物流博物館美術品梱包講座の開催

私たちは長年培ってきた高度な輸送技術やノウハウの公開を通じて地域社会との融合を目指すとともに、世界の貴重な文化遺産の保護へ貢献しています。

「物流博物館美術品梱包講座」では、梱包の専門家である美術品事業部が講師となり、博物館学芸員資格を取得中の大学



生や博物館関係者等を対象として、美術品梱包の基本を体験していただいています。(2000年より毎年8月に開催。今年度で11回目。)

Close Up

世界の文化遺産保護への貢献

大エジプト博物館保存修復センタープロジェクトに参画し、現地スタッフに美術品取扱いの技術指導を2014年2月までに7回にわたり実施しています。



大エジプト博物館保存修復センター実技指導

2

「地球にやさしいエコな引越しをしよう!」を テーマにした出前授業を実施

「未来を担う子どもたちのための社会貢献」活動の一環として当社スタッフが学校へ出向き「出前授業」を行っています。2014年2月には、「地球にやさしいエコな引越しをしよう!」をテーマに「えころじこんぼ」を中心とした「日通の引越し」を紹介しました。

児童のみなさんに実物の資材を使って梱包・荷解き作業を体験してもらい、実際に出るゴミの量を計測、次に「えころじこんぼ」を実演し、「速い」「ゴミが出ない」「安全」という当社の引越しの特長を説明し、温室効果ガス削減のためにも、ゴミを最小限に抑えることの大切さを伝えました。



梱包・荷解き作業体験の様子



3 緊急医療器具の返却サービス「Doctor-Heli BRS (ドクターヘリ・ボードリターンサービス)」の開始

ドクターヘリは、救急医療が必要な患者様にいち早く医療スタッフを送り込み、病状に適した医療機関へ搬送するために活躍しています。ドクターヘリでの搬送では、患者様を乗せたバックボードと呼ばれる搬送器具がそのまま医療機関へ搬送されることから、後日搬送先医療機関が所有機関向けにバックボードを返却する必要があります。

そこで当社は、医療機関の負担軽減のために専用ケースを開発し、バックボード返却サービス「Doctor-Heli BRS (ドクターヘリ・ボードリターンサービス)」を開始いたしました。また、ドクターヘリによる救命救急の継続的な発展のため、認定NPO法人「救急ヘリ病院ネットワーク (HEM-Net)」の賛助会員として、「BRS」のご利用1件につき100円の寄付を行っています。



当社が開発したバックボード専用ケース

4 「特別展・マンモスYUKA」の輸送展示作業

私たちは高度な技術とノウハウを駆使した輸送を通じて、世界の人々に貴重な文化遺産に出会う感動をお届けしています。

2010年、シベリアの永久凍土からマンモスが発掘されました。「YUKA」と名付けられたマンモスは、3万9千年の時を経たにもかかわらず、手足や長い鼻等がほぼ完全な状態で残っているため、奇跡の大発見として注目を集めました。その「YUKA」がパシフィコ横浜で全世界に先駆けて一般公開されることとなり、当社はあらゆる状況を想定しながら万全の体制を整備し、最大の課題であった冷凍保存状態を維持しながら、ロシアから横浜までの輸送、会場となったパシフィコ横浜での展示作業を見事完遂しました。



Close Up

展示作業を支える輸送・梱包技術の伝承

長年培ってきた技術を次世代へ伝えていく、また、新たな技術の開発を目指し、専任スタッフの教育・育成に力を入れています。



社内研修風景



コミュニティへの参画

私たち日本通運グループは、積極的に社会とのコミュニケーションを図り、社会から信頼される存在として、社会とともに発展することを目指します。

日本通運グループの活動は、道路・鉄道・港湾・空港等の公共インフラの利用で成り立っています。

社会と密接に関わることから、日本通運グループ企業理念に掲げた「私たちの誇り それは信頼される存在であること」を実現できるよう、精力的に取り組んでいきます。

次世代とのかかわり



3人
の生徒を
受け入れ

■ 職場体験学習の受け入れ(オランダ日通)

2013年度は、アムステルダム日本人学校中学部から3人の生徒を受け入れ、オランダ日通引越部のスタッフのもとで梱包作業等の職場体験をしてもらいました。



寄附講座
累計
15回
実施

中華科技大学の田振榮校長より感謝状を授与(6月7日 台湾日通本社にて)

■ 台湾の大学と産学連携を推進(台湾日通)

台湾日通は、現地法人を設立してから25年になります。4半世紀にわたって会社が存続できたことへの感謝として、地域への社会貢献活動を推進しています。その一環として、地元大学との産学連携による寄附講座を実施しています。



25校
368人
を受け入れ

■ 寄附講座

流通経済大学や一般社団法人日本物流団体連合会が各大学で主催する寄附講座に講師を派遣し、最新のロジスティクスや物流の観点からの環境の取組みを紹介しています。



■ 職場訪問(左)・職場体験(右)の受け入れ

キャリア教育の一環として中学生や高校生が当社を訪れる機会が年々増えていきます。職場訪問では、当事業を紹介し、従業員との意見交換や、職場体験を通じて、中高生の職業意識を高めるお手伝いをしています。



54校
167人
を受け入れ

寄付活動

■ 洪水被災地への義援金(インド日通)

2013年6月、夏季モンスーンによる豪雨は、インド北部の州とネパール西部に洪水や土砂崩れの被害をもたらしました。なかでも、インドのウッタラカンド州では、5,700名以上の死亡・行方不明者が出る等、スマトラ沖地震の津波に匹敵する大災害となりました。

インド日通では、従業員から集めた寄付金と会社からの義援金を合わせて、140万ルピー(日本円で約223万円)を被災地域の人々に送りました。

■ セランゴール州の孤児院を支援(マレーシア日通)

マレーシア日通は、2013年9月にマレーシアのセランゴール州クランにあるマドラサー孤児院の子どもたちとシングルマザー計80名を、断食明けを祝う食事に招待し、子どもたちに文房具と寄付金を贈りました。マレーシア日通は、CSR活動の一環として、数年前からこのような支援活動を孤児院に対して行っており、今後も活動を継続していきます。



地域との交流



野球教室

2013年11月、さいたま市少年少女軟式野球教室に当社野球部の選手・コーチが講師として参加しました。今回は市内の野球チームに所属する小学生300人が参加しました。当社の選手・コーチによる指導や選手によるデモンストレーションを見学していただき、とても盛り上がりました。

今後も野球教室等の開催を通じて、地域の皆様へ貢献していきます。



日本通運Presents「由紀さおり・安田祥子Songs With Your Life Concert」「手づくり学校コンサート」

「21世紀の子供たちに美しい日本の歌を伝えたい、歌い継いで欲しい」—そのような思いで、由紀さおりさん・安田祥子さん姉妹が始めた童謡コンサート。日本通運は、お二人の思いに共感し、1995年からこのコンサートに協賛しています。

また、お二人が中学校を訪問し、体育館や講堂で生徒の皆さんと一緒に作りあげる文字どおりの「手づくり学校コンサート」にも2002年のスタート以来協賛。12年間に全国81校で開催しています。



青森ねぶた祭り

全国各地のお祭りに継続的に参加

日本通運グループでは、地元の方々と積極的に交流を深めながら、地域振興のために全国各地のお祭りや行事に参加・協賛しています。



幼児交通安全教室の開催

日通自動車学校山形校では、幼児向けの交通安全教室を開催し、地域の交通安全に協力しています。

寄付や展示物の提供を通じて、物流博物館の運営をサポート

物流博物館[※]は、公益財団法人 利用運送振興会によって運営されている日本で初めての物流専門の博物館です。1958年に日通本社ビル内に創設された通運史料室を前身とし、物流を広く一般にアピールすることを目的に1998年に港区高輪に開館しました。

館内には物流の昔と現在の物流産業を紹介する常設展示室や映像展示室等があり、「段ボールで運ぶ乗り物を作る」「運ぶ制服着用体験」「昔の運ぶ道具体験」「ふろしき体験」等の体験コーナーもあります。小中高生・専門学校・大学の見学や企業の社員研修などでの団体利用のほか、特別展や映画上映会、講演会等も随時開催されており、幅広い年齢層の方々に利用されています。

2013年度は、「明治・大正・昭和の鉄道貨物輸送と小運送」と題した特別展を実施。日本の近現代の物流を支えた鉄道貨物輸送と小運送（鉄道貨物取扱業）の明治～昭和戦前期の動向について、未公開資料を用いて概要を紹介しました。

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。

[※]同館には、江戸時代以降の交通運輸にかかわる文書史料約6千点、美術工芸資料約2百点、実物資料約1千点、写真資料約10数万点、映像資料約2百点等、ほかに類を見ない特徴的で貴重なコレクションが収蔵されていますが、その多くが日本通運の寄贈・所有によるものです。





コーポレート・ガバナンス

私たち日本通運グループは、「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」を基本方針として、ステークホルダーとの信頼関係向上を目指し、活動しています。

コーポレート・ガバナンスの充実・強化、コンプライアンスの徹底、潜在的风险の把握と管理、さらに経営の透明性確保は、企業に対する社会からの要請と認識して取り組んでいます。

コーポレート・ガバナンス体制

■ 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。取締役会は15名以内とし、その任期を1年としています。

また、迅速な業務執行を目的として、執行役員制を導入しています。2014年3月31日現在の取締役は14名、執行役員は29名（うち12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及び取締役会に報告することに

より、客観的な立場に立った監査機関として機能しています。2014年3月31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」等、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。

危機管理体制

■ 危機管理体制の構築

日本通運では、『危機管理規程』のもと「災害管理規程」「海外危機管理規程」「システムリスク管理規程」「新型インフルエンザ管理規程」の4つの規程から危機管理体制を構築。広域災害や新型インフルエンザ、情報システムリスクをはじめ、海外での非常事態といったさまざまなリスクへの対応を定めるとともに、「日通グループ災害対策規程」にもとづき、グループ内での連携強化を図っています。

さらに、日本通運は「災害対策基本法」や「国民保護法（武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律）」、及び2013年4月に施行された「新型インフルエンザ等対策特別措置法」に定める「指定公共機関」に指定されており、東日本大震災においても、震災発生当日からさまざまな緊急物資輸送を行う等、被災地の復旧・復興に向けた活動に取り組み、「指定公共機関」としての役割を果たしてきました。

また、緊急時の備蓄品（食料、飲料水等）や新型インフルエンザ対策のため衛生用品（マスク、手袋等）を整備するとともに、災害による電話回線の断絶にも対応できるよう、本社関係部署をはじめ、全国主要拠点には衛星携帯電話

話や災害時優先携帯電話を配備し、非常事態における迅速な連絡体制を構築しています。

■ 事業継続のための体制(BCM・BCP)

日本通運は、大規模災害や新型インフルエンザの蔓延

BCM基本方針

① 人命・安全の最優先

会社は広域災害、新型インフルエンザ、火災、テロ、システム障害、いずれのリスクが発現した場合でも、従業員とその家族、関係者の人命・安全を最優先する。

② 社会に対する貢献

会社は、非常時においても、会社が果たすべき社会的使命を遂行する。また、国や地方公共団体、地域社会等から協力を要請された場合には、可能な限りこれに応じ、社会に貢献する。

③ お客様に対する影響の極小化

会社は、非常時においても、当社の事業に支障が生じ、すべての業務を継続させることが困難となった場合には、予め定めた優先継続業務を継続または優先して復旧させ、お客様への影響の極小化に務める。

④ 法令順守の徹底

会社は、非常時においても、関係法令等を順守し業務を遂行する。

⑤ 平常時の備え

会社は、平常時から、日通グループ各社と連携を図って、非常用食糧、衛生用品の備蓄を推進し、また、必要な訓練を計画的に実行するとともに、事業の継続に必要な経営資源の確保に努め、災害等の発生に備える。

持続可能な物流の実現を目指して

日本通運グループは、指定公共輸送機関として、災害発生時の物流活動を最優先に行っています。東日本大震災発生直後は、救援物資輸送をはじめとして、生産活動や人々の生活を再び持続可能なものとするための物流に事業を通じて取り組みました。東日本大震災から時間が経過するとともに、災害に関わる取り組みも多岐にわたり、平時からの備えも重要となっています。また、気候変動による台風や大雨、竜巻、土砂崩れによる災害も頻発しており、日本通運グループは国内外ともに即応した物流を提供しています。

災害廃棄物の広域処理輸送

被災地の復興を進めるためには、岩手・宮城・福島3県だけで2千万トンを超えるといわれる（2012年5月復興庁「復興の現状と取組」）災害廃棄物処理が不可欠です。そのなかでも県外処理となる広域処理数量については、岩手県・宮城県の合算で、約62万トンもの数量となりました。

東京都をはじめ1都1府16県で実施された廃棄物の広域処理に、日本通運グループは鉄道会社や船会社と協力し、廃棄物集積場から発送側の貨物駅・港までの輸送や、受入側の貨物駅から処理場への輸送に取り組みました。具体的には、鉄道輸送用の専用コンテナを製作し、輸送に使用しました。

2011年11月から始まった岩手県・宮城県からの輸送は、2014年2月に終了し、この2年4ヵ月の間、約6.2万トンの運搬を実施しました。



石巻市雲雀野埠頭での最終の積み込み



都内中間処理施設でのダンプアップによる取卸し

伊豆大島台風による災害廃棄物の輸送

2013年10月に発生した台風26号は、東京都大島町等に大きな被害をもたらし、とりわけ、大島町西部では大規模な土石流が発生したことにより、約11万トンといわれる災害廃棄物が発生しました。

そのうち、流木や建設系混合廃棄物（約3万トン）を大島島外の東京都内の処理施設で処理することとなり、2013年12月から運搬が実施されています。

当社は、東日本大震災で発生した災害廃棄物の輸送に使用したコンテナを活用して輸送するスキームを東京都に提案し、大島町の運送会社や船会社と連携し、江東区辰巳埠頭から処理場までの運搬作業を実施しています。



大島町内における積込作業



江東区辰巳埠頭における配達車両への積込作業

Topics 1

特別な思いが込められたモアイ像をチリから南三陸町へ

宮城県南三陸町と南米・チリとの間には、チリ地震をきっかけとした交流の歴史があり、南三陸町の海岸沿いには、被災地の復興と友好、防災のシンボルとしてモアイ像が設置されていました。

ところが、2011年3月、モアイ像の頭部が東日本大震災による津波で流され、町の状況を知ったチリから新たなモアイ像が寄贈されることになりました。日本通運は、三菱商事ロジスティクス株式会社様の依頼により、日本での受け入れ準備を進めました。今回寄贈されたモアイ像は、門外不出といわれるイースター島の自然石で新たにつくられた貴重なもので、高さ2.3m、重さ1.5tにもなります。チリを出発してから、東京・大阪での展示、最終目的地の南三陸町まで半年をかけ、思いが込められた特別なモアイ像を大切に届けました。



Topics 2

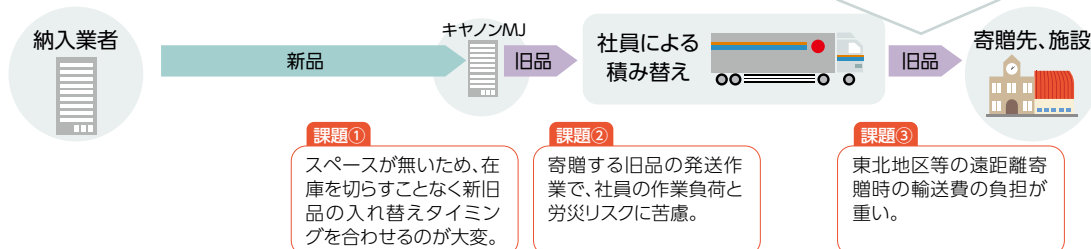
防災備蓄食料等のフードバンク寄贈にとまなう課題解決に貢献

キャノンマーケティングジャパン株式会社（キャノンMJ）様では、フードバンク活動を行っているセカンドハーベスト・ジャパン（2HJ）の活動趣旨に賛同し、防災備蓄品（食糧及び飲料水）の入れ替えに際して、賞味期限を一定期間残した状態で同NPO法人へ寄贈する取組みを行っています。

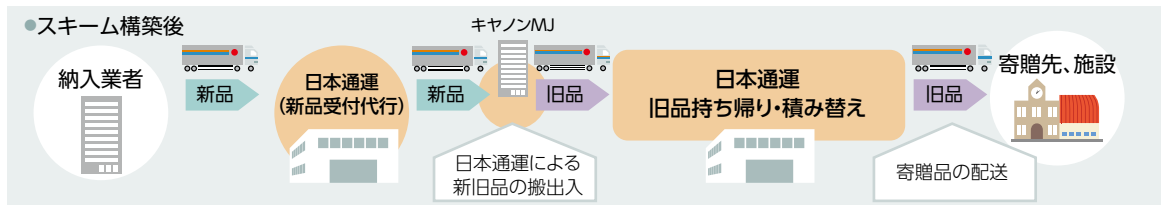
フードバンク活動とは、賞味期限内であるにもかかわらず、流通できない食品や防災備蓄食料等を寄付として受け取り、食糧を必要としている福祉施設や貧困者等に配分する活動のことです。

防災備蓄品入れ替えスキーム

●スキーム構築前



●スキーム構築後



第三者意見



経済人コー円卓会議
日本委員会専務理事 事務局長
九州大学大学院経済学府客員教授

石田 寛

日本経済の好転と共に、グローバルを舞台とした日本企業の活動が活発化しています。

「世界日通。」を標榜し、グローバルロジスティクス企業としての発展を志向する日本通運グループにとっても、国際関連事業の売上高比率が40%という目標をたて、それに近づくなど、その活躍の幅を広げています。

同様に、CSRの分野においても国内外に日本通運グループの取り組みを発信していくことが重要です。ただ、その際には日本国内のみで通用するものではなく、より多くの国々・人々が理解し、共感できるような、サステナビリティに基づく文脈に沿った形で、既存のあるいは新たな取り組みを説明できるようなストーリー設定を行っていくことが、ステークホルダーからの理解や合意を得る上でも必要になると考えます。

評価する点

2014年版の報告書において、グローバルで優先的に取り組む当面の重点課題について、“Nippon Express’ Global CSR”として3つ選定したことを評価したいと思います。これまでも数度にわたり指摘をした「CSR方針の明確化」という点について、2013年度からの取り組みであるステークホルダーとの対話を通して選定するというプロセスを通じて、取り組みを一歩進められました。

活動についての報告では、マレーシアにおける取り組みが注目に値すると思います。紹介されているタイ・マレーシア間の鉄道輸送によるモーダルシフト、安全エコドライブ教育の徹底による環境負荷低減(CDM)、更にはハラル認証所得に向けた取り組みには、環境・安全・多様化という、グローバルロジスティクス企業には欠かせない要素が含まれていると言えます。

マレーシアは経済成長が進むASEANの一員であると

ともに、イスラム教徒の人口が多いことから中東・イスラム諸国へのいわばゲートウェーの役割を果たしています。地域の実情に根ざした事業を通じた社会貢献にもつながる一例と言えるでしょう。

今後期待したい点

今回、「地球環境への責任」、「良識ある企業行動」、「人権の尊重」という、優先的に取り組む3つの項目が示されましたが、今後期待したい点として、この3項目に基づいた具体的な取り組み方針の策定と実行を挙げたいと思います。日本通運グループの取り組みは、この報告書に掲載されたもの以外にも多岐に及んでいます。一部の支店では女性の活躍を支援するための様々な取り組みが進められているとの話も伺っています。マレーシアにおける取り組みも含めた好事例を、どのようにグループ・グローバルで共有し、水平展開をはかっていくかが今後の課題といえます。

今後、法規制や文化の異なる各国・地域の事情を踏まえながら、グローバルに対して日本通運グループらしいCSR活動を進めるべく、より具体的な取り組み方針やKPIなどの取り組みを進められることを強く期待します。

この報告書の隠れた重要ポイントとして「CSR報告書編集委員会」の存在が挙げられます。本社の各部門から選ばれた委員が、4か月・7回にわたってCSRについての基礎知識を勉強したうえでこの報告書の作成に参画されています。社内各部署との理解と合意のプロセスを経て作成されると共に、徐々にではありますがCSRに対する理解を深めた社員の方々が社内へ蓄積されてきています。これらの方々が、今後の日本通運グループのCSR活動を現場から支えていかれることを心から期待しています。

主な関連会社 (2014年4月現在)

日通商事	キャリアロード	日通機工	仙台港サイロ	函館エアサービス
日通トランスポート	日通・パナソニック ロジスティクス	北旺運輸	日本海倉庫	日通旅行
日通不動産	太洋日産自動車販売	北日本海運	大阪倉庫	日本海運
日通総合研究所	日通情報システム	薦井倉庫	徳島通運	上海スーパーエクスプレス
日通キャピタル	日通ハートフル	東北トラック	備後通運	
日通自動車学校	日通エム・シー中国投資	塩竈港運送	境港海陸運送	

連結会社計263社

(海外会社については8-9ページをご参照ください)

日本通運株式会社 会社概要 (2014年3月末現在)

会 社 名	日本通運株式会社 (NIPPON EXPRESS CO., LTD.)	代 表 者 氏 名	代表取締役社長 渡邊 健二
資 本 金	701億7,527万円	株 主 数	7万1,875人
創 業	1872(明治5)年 陸運元会社 設立	従 業 員 数	3万3,153人
設 立	1937(昭和12)年10月1日	事業用貨物自動車台数	1万4,531台
本 社 所 在 地	〒105-8322 東京都港区東新橋一丁目9番3号		

編集後記

「日本通運 CSR REPORT2014」をご覧いただきありがとうございます。

編集活動を行うにあたっては、従来同様、社内各部署から委員を募り、編集委員会を編成しました。編集委員は初めにCSRに関して学習し、その理解の上で掲載記事を選定しています。今回は、参加する委員も増え、紙面もより充実したものとしたことができたと感じています。いかがだったでしょうか。

当社は、経営計画で「CSR経営に基づく、事業を通じた社会への貢献」をうたっています。縁の下の力持ちとして、持続可能な社会を創造するための事業活動を行っています。CSR報告書の編集活動を通じて改めて、仕事として当たり前に行っている物流業務が、評価をいただけたら、CSRとして意味を持っていたりすることを感じました。また、東日本大震災から3年が経過しましたが、被災地の生活を元に戻すための取組みはその内容を変え、終わることはありません。さらに気候変動の影響

により、自然災害は世界中で数多く人々の生活を脅かしています。災害復旧のための日本通運グループの活動も終わりはありませんので、継続して報告していきたいと考えております。

今回のステークホルダーダイアログでは、日本通運グループのいろいろな取組みを評価いただきましたが、それぞれの取組みが繋がっていないとのご指摘をいただきました。これらの取組みを一つひとつの独立した点から、連携した線につなげ、ひいては面として展開していくよう示唆をいただきました。世界各地での活動の点や線をつなげる役割の一部をCSR報告書が果たしたいと考えています。そのためにも日本通運グループの色々な姿、そして日本通運グループの可能性をお伝えしていきたいと考えております。

物流を通して持続可能な社会実現に取組む日本通運グループを少しでも本書でご理解いただければ幸いです。

本CSR報告書に関して忌憚のないご意見ご感想をお待ちしております。

■企画・編集

日本通運株式会社 CSR報告書編集委員会(事務局:CSR部)

■お問い合わせ先

日本通運株式会社 CSR部
〒105-8322 東京都港区東新橋一丁目9番3号
Tel.(03)6251-1418 Fax.(03)6251-6668
URL <http://www.nittsu.co.jp/>

■発行年月 2014年6月



CSR報告書編集委員会

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。



題 名 神名川横浜新開港図

作 者 歌川貞秀

制作年 万延元年(1860)2月

日本通運株式会社所蔵(神奈川県立歴史博物館寄託)

この浮世絵は、幕末・明治初期の横浜風俗を描いた「横浜浮世絵」とよばれる一連のジャンルの作品のひとつで、幕末の開港後まだ1年と経たない時期の横浜日本人町の本町一丁目通から同五丁目を描いています。この通りは道幅10メートルのメインストリートで、現在の横浜市中区本町一〜六丁目にあたります。

画面にはたくさんの荷物を積んだ荷車や、商店に荷を卸す駄馬、行き交う多くの商人、路上で商いをする者や旅姿の人々などで賑わう町の様子が細かく描きこまれています。この頃、実際にこのような賑やかな光景が展開されていたのかどうかは定かではなく、開港場・横浜の繁栄を強調して描くことは、当時の幕府の意向に沿ったものだったともいわれています。

とはいえ、この作品が世に出て今年で154年。人々の姿形は変わり、駄馬や荷車はトラックと化し、商店の家並は高層ビルに変わりました。今ではこの道路の地下をみなどみらい線が走っています。開国による海外貿易の開始によって活況を呈する横浜を描いたこの作品は、国際物流が国内経済の繁栄をもたらすさまを、そのはじまりの時期にある意味予見したものだったともいえるかもしれません。

