

国土交通政策研究 第51号

交通分野における
企業の社会的責任(CSR)に関する研究

2005年 7 月

国土交通省 国土交通政策研究所

総括主任研究官 河田 守弘

前研究官 高橋 一則

(要旨)

企業が社会的責任を果たすためには、社会がそれぞれの企業に何を求めているのかを常に意識し、社会のニーズに従って取り組みを進めていくことが重要である。

この調査では、国内外の主要な交通事業者約40社のCSR報告書（環境報告書などを含む）を分析、その比較検討を行った。一言に交通事業者といっても、社会が期待する事項は、航空、海運、陸運といった交通モードによっても異なっているが、業種、企業を問わず、交通事業に対して求められている社会的責任の最大の課題は環境問題である。交通事業者の多くは、化石燃料の直接、かつ主要な消費者であるため、温室効果ガスの削減に向けたその取り組みは社会の強い関心を引いている。交通事業者は燃費の良い船舶、機材の導入や、より効率的な運行といった取り組みを行っているが、特に陸上交通においては、公共交通サービスの提供そのものが持続可能な社会の実現に貢献しているという点を、より協調しても良いのではないかとと思われる。

企業にとっては基本的に「守り」の行動ととらえられやすいリスクマネジメントと異なり、CSRへの取り組みは、より積極的な「攻め」の行動である。CSR活動に伴う経費は、企業の信頼性を向上させるための「投資」であり、CSR報告書は、企業のPRのためのツールとしての活用を考えていかなければならない。交通事業者のステークホルダーには株主、消費者、交通施設周辺の住民など多くの人が含まれる。これらの人がすべて、CSRレポートの潜在的読者であり、従って、CSRレポートは読みやすく、理解しやすい物でなければならない。従業員もまた、重要なステークホルダーであり、CSRレポートは、企業の社会的課題に対する姿勢を社内に浸透させるための教育ツールとしても重要である。

また、我が国における交通事業者の大半は中小企業であるため、社会全体へのインパクトを考えると、これら中小事業者の取り組みは重要である。中小事業者に対する社会の期待は、大企業に対するそれとは自ずと異なり、大部な報告書を作成したり、あらゆる項目で網羅的な取り組みをしたり、といったことが必ずしも求められているわけではない。むしろ、その企業が自慢できるような特色ある取り組みを積極的に紹介し、他社の参考にも資するといった姿勢が重要ではないかと思われる。また、中小交通事業者においても、環境問題への取り組みの重要性にかわりはなく、CO₂排出の現状や削減努力の効果を定量的に把握できるような仕組み作りに行政の支援も期待される。

交通事業におけるCSRの取り組みは企業の短期的な利益とは直結しておらず、このことが取り組みの広がりや遅らせる原因にもなっている。今後その促進にあたっては、CSRへの取り組みが企業の信頼性の向上につながり、従って長期的には企業の利益に反映されるものである、ということに対する期待度を上げることが行政の役割であると考えられる。多くの企業がCSRに熱心に取り組み始めたが、社会における一般的な関心はまだまだ低いと言わざるをえない。具体的には、企業の積極的な取り組みを、その社名とともに政府機関のウェブサイトで公表する、特に優れた企業に対する表彰制度を設ける、といったことが考えられよう。

キーワード：企業の社会的責任、交通事業者、環境報告書

Research on Corporate Social Responsibility (CSR) in the Transport Sector
(Abstract)

In order to be socially responsible, a company must be always sensitive to what the society expects of the company, and operate its business based on the society's needs.

In this research, we analyzed about 40 CSR reports produced by major transport companies in Japan and foreign countries. The society's expectation towards companies varies depending on the transport modes; namely, maritime, air or land transport. But the most important subject in all transport sectors is undoubtedly their attitude to the protection of the global environment. Generally speaking, transport companies are direct and major consumers of fossil energies, so their efforts to reduce the emission of greenhouse effect gases always attract the society's attention. Transport companies have taken such measures as introducing more environment-friendly vehicles/vessels and making their operation more energy-efficient, but the fact could be more emphasized that the provision of public transport services in itself, especially in the land transport sector, is a great contribution to a sustainable society.

Unlike risk management, which is defensive function of a company, CSR activities are its offensive actions. The costs incurred by CSR activities should be considered as positive investment to enhance the company's reliability, and CSR reports as important tools for the company's public relations. The stakeholders of transport companies, who are at the same time potential readers of the CSR reports, include such people as shareholders, consumers and residents around their transport facilities. To make the reports understandable to all these people, the sentences must be easy to read, and the lay out must be worked out to attract them. The employees of the companies are also important readers of the CSR reports. The reports could be used as education tools to deepen their awareness of the company's attitude towards the environment and other social causes.

Because most of transport-related companies in Japan are small to medium size businesses, their initiatives are very important when we talk about CSR in this sector. The society's expectations to small companies are naturally different from those to large companies, so the small companies are not necessarily requested to produce bulky CSR reports or to take comprehensive measures. They could be encouraged to advertise a couple of their distinctive initiatives, which might be good models for other small companies. Even for small companies, however, the emphasis on the global environment is essential. Public sector's assistance would be needed to enable quantitative analysis by these small companies of the current emission of CO₂ and the effects of their efforts to reduce it.

Because CSR initiatives in the transport sector are unlikely to be linked to short term financial benefit, it is very difficult for many transport-related companies to be motivated to promote the measures. To encourage them to be involved, the government is responsible to enhance the expectations that the CSR initiatives would certainly lead to the reliability of the company, and be linked to its long-term benefit. Although many companies have started to acknowledge the importance of CSR, the awareness of the concept on the side of the society or the general people is not yet sufficient. The government agencies should take such measures as publishing best practices and the company names on their website or initiating awarding system for excellent companies.

Keywords: CSR, transport companies, environment report

はじめに

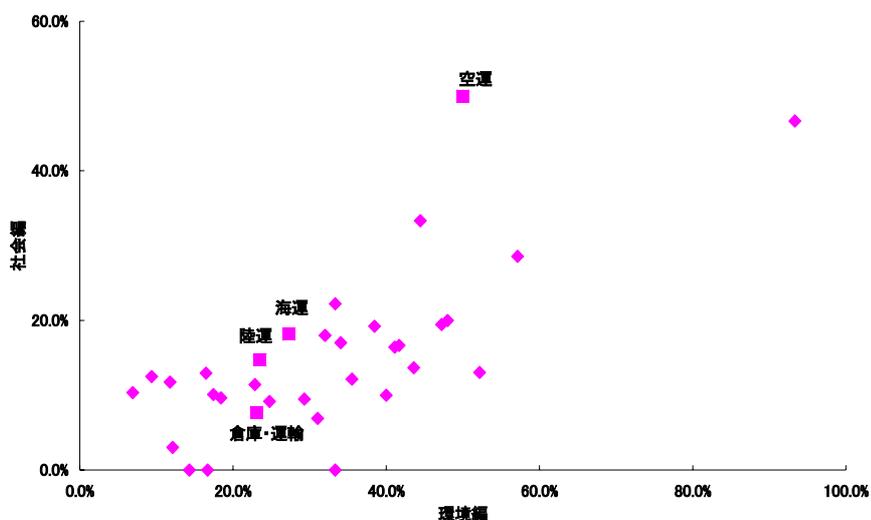
(1) 問題意識

近年、企業の社会的責任（Corporate Social Responsibility、以下「CSR」）への関心が高まっているが、昨今の企業不祥事の影響などを受けて、企業の社会的責任が改めて問われようとしている。具体的には、法令遵守や環境対策、消費者への責任等が問われることになるが、社会的責任投資（Social Responsibility Investment、以下「SRI」）の拡大と、ISOにおいてCSRのガイドラインが検討されるなど、わが国の企業も無視できない状況となりつつある。

その一方で運輸企業においては、運営・事業形態を問わず、経済発展の基盤として公共サービスの側面を多分に持っているものの、必ずしもCSRの取組に対して積極的であるとは言えない状況である。例えば日本総研が2003年に上場企業を対象に実施した「わが国企業のCSR経営の動向調査」での調査票回答率において、運輸企業は空運からの高い回答率があったものの、倉庫・運輸関連をはじめとして、全体的に積極性が弱い結果が見られる（図表1参照）。

欧米では、1990年代にCSR基準による企業評価手法の開発が進み、CSRに積極的に取り組む企業が高い評価を受ける傾向にある。米国では90年代以降、「社会的責任投資（SRI）は優れたパフォーマンスを実現する」という認識が広がり、CSR基準による銘柄選定手法の開発、確定拠出型年金制度の導入、株式市場の好調を受け、SRIの資産残高が拡大した。欧州では、CSRへの取組がリスク・マネジメント、優秀な人的資源の確保、ブランド価値形成などを通じて企業の競争力の強化に繋がるとする指摘等があり、各国政府や欧州委員会が企業の取組を後押ししている。この背景には政府機関、ユーザーをはじめとしたステークホルダーからのプレッシャーが強くなってきていることが、一つの要因として挙げられる。

図表1 2003年度「わが国企業のCSR経営の動向調査」業種別回答率



(2) 調査の目的

本研究では、交通事業者はCSRにどのように取り組むべきか、事例調査を行うこととする。なお、事例紹介においては、昨今の地球温暖化問題における交通事業者の役割に鑑み、環境問題への取組を中心に報告している。研究内容として、まず国内に目を向けてわが国交通事業者のCSRに関連する取組の現状を把握する。続いて海外交通事業者におけるCSRの取組事例を調査することによって国内外の交通事業者のCSR推進に関する認識を比較し、その認識の共通点と相違点をまとめる。更にCSRを推進する場合にはどのような課題があるのかを整理することでCSR推進活動を促進する政策の形成に貢献することを目的とする。

わが国においても、民間部門の経済活性化を一層重視する視点や民間企業部門への資金を供給する新たな仕組みを創出する視点から、政策的にCSRへの取組やCSRを促す投資行動を支援すべきという議論が出ている。また欧州同様今後ユーザーによる選別行動に対するCSR意識が強まることが考えられる。そのような状況になった場合、交通事業者においてもCSRへの取組が今以上に必要となってくることは十分に考えられ、取組の分野によっては先行していると考えられる海外の交通事業者のCSR活動への認識と、わが国交通事業者の取組の現状と関連する製造業やサービス企業の認識を把握し、それぞれの認識の類似性や相違点を明らかにすることは有意義である。

(3) 調査内容

本調査においては、文献調査を中心にCSR推進の意義に関する国内外の交通事業者の認識およびその実態を把握する。

第1章「交通事業者におけるCSR推進の必要性」では、わが国交通事業者がCSRに取り組むことの意義に関する認識について、国内外の事例からその傾向について整理を行う。日米欧において、政府やCSR推進団体等による論説から、交通事業者がCSRを推進することがどのようなメリットをもたらすと考えているかについてまとめる。

第2章「わが国交通事業者のCSR取組事例」では、わが国交通事業者のCSRへの取組について環境報告書等からの事例調査を行い、現状の取組状況について整理するとともに、わが国交通事業者がCSR推進の意義（メリットおよびデメリット）に関してどのような認識を持っているのか整理する。

第3章「海外交通事業者のCSR取組事例」では、欧米交通事業者のCSRへの取組について事例調査を行い、現状について整理するとともに、海外交通事業者がCSR推進の意義（メリットおよびデメリット）に関してどのような認識を持っているのかを整理する。

第4章では、第2章および第3章の調査結果から、わが国と欧米の交通事業者の取組状況を比較考察し、相違をまとめる。その上で、今後、わが国交通事業者がCSRへの取組を拡充する際にどのような課題・促進の可能性があるかについて考察する。

目 次

第1章 交通事業者におけるCSR推進の必要性.....	1
1-1 CSRの歴史的進展.....	1
1-2 CSR（企業の社会的責任）の考え方.....	2
1-3 CSR（企業の社会的責任）の意義.....	5
1-4 わが国でCSRが注目される背景.....	7
1-5 わが国交通事業者のCSR推進の必要性.....	7
第2章 わが国交通事業者のCSR取組事例.....	11
2-1 調査概要.....	11
2-2 空運.....	13
2-3 海運.....	15
2-4 陸運.....	15
2-5 わが国交通事業者のCSR取組の特徴.....	17
第3章 海外交通事業者のCSR取組事例.....	21
3-1 調査概要.....	21
3-2 空運.....	24
3-3 海運.....	26
3-4 陸運.....	28
3-5 海外交通事業者のCSR取組の特徴.....	29
第4章 まとめ.....	31
4-1 わが国交通事業者と海外交通事業者の比較.....	31
4-2 わが国交通事業者のCSR推進の課題.....	33
第5章 参考資料.....	37
資料1 企業の社会的責任に関する主な原理・原則.....	37
資料2 運輸・交通企業におけるCSR推進の取組.....	40
資料3 評価軸の比較（主な海外格付け機関）.....	77
資料4 国内外交通事業者比較表（空運）.....	78
資料5 国内外交通事業者比較表（海運）.....	80
資料6 国内外交通事業者比較表（陸運）.....	82
資料7 交通事業者以外の事業者の事例.....	88
資料8 交通分野における企業の社会的責任（CSR）のあり方に関する研究会における議論の概要.....	90

第 1 章

交通事業者におけるCSR推進の必要性

第1章 交通事業者におけるCSR推進の必要性

1-1 CSRの歴史的進展

近時のはやりとも言われているCSRであるが、企業行動の原理・原則が打ち出された歴史は意外と古い。すでに1976年にOECDは多国籍企業の行動原則を提唱しており、企業の持続的な成長を目指すCSR（企業の社会的責任）が本格的に提唱されてくるのは、1960年代後半から1970年代にかけての米国であったと言われている。企業は積極的に社会に貢献すべきという社会的責任積極論が提唱され、社会的責任を要求するような運動が展開された。その後企業の海外進出にともなう贈収賄といった社会・政治的な不祥事が発生し、世論の高まりから企業倫理の概念が重視され始めた。

それまでも、企業家の富の保有と慈善寄付行為に関する議論や企業の社会的責任論に関する議論は行われていたが、近年の法令遵守違反といった企業の様々な問題が顕在化することによって、それを批判する市民の動きが圧力となって、企業体制の見直しが問い直される動きがでてきている。

1997年には、英国のコンサルティング会社サスティナビリティ社の代表であるジョン・エルキントン氏が、著書“Cannibals With Forks”の中で「トリプル・ボトムライン」という考え方を提示した。これは、経済性、環境性、社会性といった観点から社会に対して価値を与えていける企業が21世紀に持続的に存在していける企業であるというものである。この概念は欧米を中心に支持されることとなった。例えばGRI¹の持続可能性報告ガイドラインでは、定義に関する議論にあまり固執していないが、取組の要素として経済、環境、社会があるとして、これら3要素を「トリプル・ボトムライン」として報告するように求めており、特徴として、①報告原則の再構築、②社会・経済側面の内容の強化、③「必須」と「任意」指標の創設、④使用の柔軟性・インセンティブ等に関する明確化を行うとともに、三要素に関する報告の指標が報告書の要件として示されている。

このような動きの背景として、私益を優先する企業に対しても公益としての社会的責任を求めるといった期待やそれを支持する市民からの突き上げがあったことが一因である。

確かに2000年の国連のグローバルコンパクトに見られるように、CSRという概念が定着してからそれほど経過はしていない（図表2）。しかし、2004年6月のISOの技術管理評議会において、CSRについてのガイドラインを今後策定することが決定される等、今後CSRの世界標準的な考え方が普及する可能性がある。

わが国においても企業の社会的責任は必ずしも新しい概念ではないとも言える面もある。例えば環境の取組に関して1960-1970年代において、公害問題やオイルショック時における企業の対応が大きな社会問題となった。近年では、相次ぐ企業不祥事や地球環境問題解決へ向けた企業の対応が厳しく問われ、CSRが注目されるに至っている。

¹「持続可能性報告書」のガイドラインを開発し、世界に普及させていくことを目的に、CERES（アメリカの環境NGO）を母体に設立された。2002年に本部を米国からオランダに移し、非営利法人格を取得している。P31参照。

図表2 企業の社会的責任に関する主な原理・原則

原理・原則	発行年	発行団体または提唱者	特徴
OECD多国籍企業ガイドライン	1976 ²	OECD	多国籍企業の行動のあり方に関する指針
セリーズ原則	1989	CERES ³	企業に対する環境倫理基準
コー円卓会議企業行動指針	1994	Caux Roundtable ⁴	日米欧の民間企業経営者が協働で策定した初めての企業行動指針
国連グローバルコンパクト (アナン事務総長により提唱)	2000	国際連合	人権、労働、環境に関する国際規範。各国の政府や企業が自主的に参加する。

(資料：各種資料から日本総研作成)

1-2 CSR（企業の社会的責任）の考え方

CSR（企業の社会的責任）については、いろいろな考え方がありこれと決まったものはない状況がある。これは国や地域によって企業に求められる役割が違っていることや企業が属している社会の要請が時代とともに変化していることが背景としてある。ここでは、欧州、米国、日本における企業の社会的責任についての考え方の特徴を把握するために、事例を中心に考察することとする。

(1) 欧州の事例

欧州では欧州委員会がCSRを欧州企業の国際競争力の源泉として位置付けており、強力に支援している。「グリーンペーパー：CSRのための欧州の枠組みの促進」（2001年7月に発行）ではCSRを企業が経済的問題だけではなく、法規制の枠組みを超えた形で、環境や社会的問題に自主的に取組むことと定義している。

- ・ CSRとは、本質的にはより良い社会、よりクリーンな環境のために貢献することを企業が自主的に決定するというコンセプトである
- ・ 社会的責任を果たすということは、法令上期待されていることを満たすだけでなく、コンプライアンスを超えて、人的資源、環境、ステークホルダーとの関係に投資することを意味する。
- ・ CSRは、言うまでもなく、社会的権利や環境基準に関する法規制に代替するものとみなすべきではない

² 1979年、1984年、1991年、2000年に改定

³ 企業の環境分野におけるより責任ある行動を促すために、1989年に設立された組織で、環境団体、社会責任投資に関心を持つ投資家、機関投資家、労働組合、宗教団体代表等から構成される。本拠地はボストン。

⁴ 日米欧の企業トップが年1回スイス・レマン湖畔のコーに集まり、企業倫理や企業行動のあり方についてグローバルな視野に立って意見交換する国際会議

更に ホワイトペーパー「CSRに関する欧州委員会からのコミュニケーション：持続可能な発展への企業の貢献」（2002年7月に発行）においては、欧州におけるCSRの定義が次のように示されている。

- ・ CSRとは、責任ある行動が持続可能なビジネスの成功につながるという認識を企業が持ち、社会や環境に関する問題意識を、その事業活動やステークホルダーとの関係の中に、自主的に取り入れていくためのコンセプトである。

（2）米国の事例

米国では、人権配慮や地球温暖化対策といったCSRの取組においても、利害関係者の要求に対してより具体的な取組に焦点が当てられている。米国の代表的なCSR推進企業団体である「Business for Social Responsibility(BSR)」ではCSRを次のように定義している。

- ・ CSRを「倫理的な価値を賞賛し、市民、コミュニティ、自然環境を尊重しながらビジネスの成功を達成すること」と定義する。また法的、倫理的、商業的、その他社会が企業に対して抱く期待に対して標準をあわせ、全ての鍵となる利害関係者の要求をうまくバランスさせるよう意思決定することを指す。

（3）わが国の事例

わが国では、昨今の企業不祥事の影響やステークホルダーと企業の関係の変化などを受けて、企業に対する社会の要請が変化してきたことに対して、企業経営者が危機感を持ち、真正面から取組を始めたことが背景にある

その一例として、「企業行動憲章」が挙げられる。1991年9月、証券会社による損失補てん問題をきっかけに旧経団連が制定した。総会屋への利益供与問題を背景に96年12月、最初の見直しが行われた。近年の2004年5月改定版では次のように記されている。

1. 社会的に有用な製品・サービスを安全性や個人情報・顧客情報の保護に十分配慮して開発、提供し、消費者・顧客の満足と信頼を獲得する。
2. 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. 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。
4. 従業員の多様性、人格、個性を尊重するとともに、安全で働きやすい環境を確保し、ゆとりと豊かさを実現する。
5. 環境問題への取り組みは人類共通の課題であり、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、積極的に行動する。
6. 「良き企業市民」として、積極的に社会貢献活動を行う。

7. 市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力および団体とは断固として対決する。
8. 国際的な事業活動においては、国際ルールや現地の法律の遵守はもとより、現地の文化や慣習を尊重し、その発展に貢献する経営を行う。
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、率先垂範の上、社内に徹底するとともに、グループ企業や取引先に周知させる。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明らかにし、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上、自らを含めて厳正な処分を行う

わが国においてCSRの定義について議論した例としては、第15回企業白書『市場の変化』と社会的責任経営—企業の信頼関係と持続的な価値創造に向けて—（2003年3月に社団法人 経済同友会発行）が挙げられる。この中では、CSRの本質について次の3つのポイントにあると示している

1. 企業と社会の持続的な相乗発展に資するものである

CSRは、社会の持続可能な発展とともに、企業の持続的な価値創造や競争力向上にも結びつく。その意味で、企業活動の経済側面と社会・人間的側面は「主」と「従」の関係ではなく、両者は一体のものとして考えられている。

2. 事業の中核に位置付けるべき投資である

CSRは、事業の中核に位置付けるべき取組であり、企業の持続的発展に向けた「投資」である。

3. 自主的な取組である

CSRは、コンプライアンス以上の自主的な取組である。

（4）CSRについての考え方の共通点

このようにCSRの考え方について、広く合意されているものは現在ないが、今までの事例から次のような共通点があると考えられる。この背景として、グローバル化、企業に対する社会からの期待、ステークホルダーの評価といった圧力、新しい指針や評価基準といった企業を取り巻く状況が変化してきたことが挙げられる。

- ・ 持続可能な社会の実現のためには、企業も積極的にその役割を果たしていくべき
- ・ 法律・規制を守るだけでなく、それ以上の取組を自主的に行っていくもの
- ・ そのような活動や基準が事業活動に組み入れられていること

1-3 CSR（企業の社会的責任）の意義

（1）欧州の事例

上記のようなCSRについての考え方をベースにCSR推進の意義についても、政府主体である欧州委員会は明確に示している。ここではCSRは、企業が個別に取り組むべきものというよりも、社会システムそのものの中に組み込まれるべきものであると考えている点が特徴的である。欧州連合（EU）は、2002年3月のリスボン特別欧州理事会において、2010年までに『より多くのより良い仕事と、より社会的に一体性を持ちながら持続的経済成長が可能な経済、世界でもっとも競争的で力強い知識基盤型経済』を実現するという目標を設定した。欧州委員会は、企業の社会的責任はこの戦略的目標にプラスに貢献するものと考え、これが2002年7月のホワイトペーパー「CSRに関する欧州委員会からのコミュニケーション」につながっている。

更にCSRに明示的には言及したものではないが、EU憲法草案第I-3条にも、上述のリスボンで掲げられた方向性が、欧州連合の目標として明確に示されている。

第I-3条 連合の目標

（略）3. 連合は均衡のとれた経済成長にもとづく欧州の持続可能な発展、完全雇用および社会的進歩をめざす高度に競争的な社会市場経済、ならびに環境の質の高水準の保護と改善に向けて活動するものとする。また連合は科学技術の進歩を推進するものとする。連合は、社会的疎外および諸差別に対抗し、社会的正義および社会的保護、男女の平等、世帯間の連帯ならびに子供の権利の保護を推進するものとする。連合は、経済的、社会的および領土的結束ならびに構成国間の連帯を推進するものとする。連合はその豊かな文化的かつ言語的な多様性を尊重し、欧州の文化遺産に保全と向上を確保するものとする。

4. より広い世界との関係においては、連合はその価値および利益を堅持し推進するものとする。連合は、平和、安全、地球の持続的な発展、人々の連帯を相互尊重、自由かつ公正な貿易、貧困の撲滅、および人権の保護、とりわけ子供の権利の保護、ならびに国際連合憲章の原則の尊重をはじめとする国際法の厳格な厳守および発展に貢献するものとする。（資料：衆議院憲法調査会事務局作成資料より）

このような動きを受けて、欧州各国政府においてもCSRを推進しようという姿勢が見られる。例えば、英国貿易産業省（DTI）は、CSRを推進することの意義として、次の3つを挙げている

- ・ レピュテーションの向上：製品・サービスのコストとベネフィット、従業員や環境、人権、地域社会への投資等の配慮によって決まる
- ・ 競争力の強化：サプライヤーや消費者との良好な関係、職場の多様化や仕事と家庭のバランス、優れた環境対策によって競争優位を図れる
- ・ リスクマネジメントの改善：財務面、法令面、環境面のリスクや消費者の行動変化に的確に対応できる。

(2) 米国の事例

米国では、あくまでも経済的成功を最終目標として、ステークホルダーからの支持を得るために社会問題の解決に企業が取組、社会の流れを先取りした取組を示すことで競争力が強まり、その目標を達成しようとしていることが伺える。その一例として、前述の BSR では、CSR を推進する意義として次を挙げている。

1. 財務パフォーマンスの改善
2. 経費の削減
3. ブランドイメージや評判（レピュテーション）の向上
4. 売上や顧客のロイヤリティ増進
5. 生産性や品質の向上
6. 従業員の採用や維持
7. 法令違反の削減
8. 資本へのアクセス

(3) わが国の事例

前述の経済同友会 第15回企業白書では、「CSR が企業の持続的発展や競争力向上に資する二つの理由」として次の2点を示している

- ・ リスクマネジメント：CSR が将来のリスクを低減する
- ・ ビジネス・ケース：CSR が将来の利益を生み出す

また(株)日本総合研究所では、CSR を積極的に推進することが、社会からの要請であると同時に、「企業業績に至る道筋」として、次の5つのパスとして考えている。

【社内に向けた道筋】

- ・ コストマネジメント/削減
- ・ リスクマネジメント

【社外との関係における道筋】

- ・ 企業イメージやブランド形成
- ・ 事業革新の実現
- ・ 従業員を惹きつける

(4) CSR の意義についての共通点

CSR の考え方と同様、企業の社会的責任(CSR)推進の意義についても様々な考え方があるが、全体的には肯定的であり批判的な意見は少ない。とりわけ「CSR の推進は企業収益の源泉である」という意見は、高い支持を得ていると考えられる。

今までの事例から次のような共通点があると考えられる。

- ・ リスクマネジメント：社会からの批判を受けないよう、社会問題の解決に積極的に取組、更に社会の流れの先取りした取組を自発的に行うことや企業価値を低減するような取組を企業が行っていないことを利害関係者に示すことで将来のリスクを低減する。
- ・ 競争力の源泉：社会や顧客のニーズにいち早く答えることが、企業イメージの向上、企業評価の向上、競争優位の確立につながる。

1-4 わが国でCSRが注目される背景

わが国において企業の社会的責任が注目される背景にはいくつかの理由が考えられる。

第一に、わが国では企業の不祥事を発生させたことに関する対応策または予防策として企業経営者自らが危機感を感じてきたことにある。従って積極的貢献よりはむしろ社会や企業自身に対して危害を与えないことについても重要視していることがある。

第二に、グローバル化の進展などに伴い、地域や国境を越えた問題に対してどう対応していけばいいかということが問われるようになってきたことがある。ここでは、グローバル市場における生産、販売、資金調達の実施により、多くの企業が他国の価値基準・ルールに直面することになったことである。環境問題、途上国での人権問題への対応等が取組の例として挙げられる。

第三に、企業活動の公正性に対する意識、社会問題の解決における企業の役割への期待の高まりがある。その場合には市民だけではなく、投資家などからの企業への監視と評価の目が厳しくなってきたことがある。

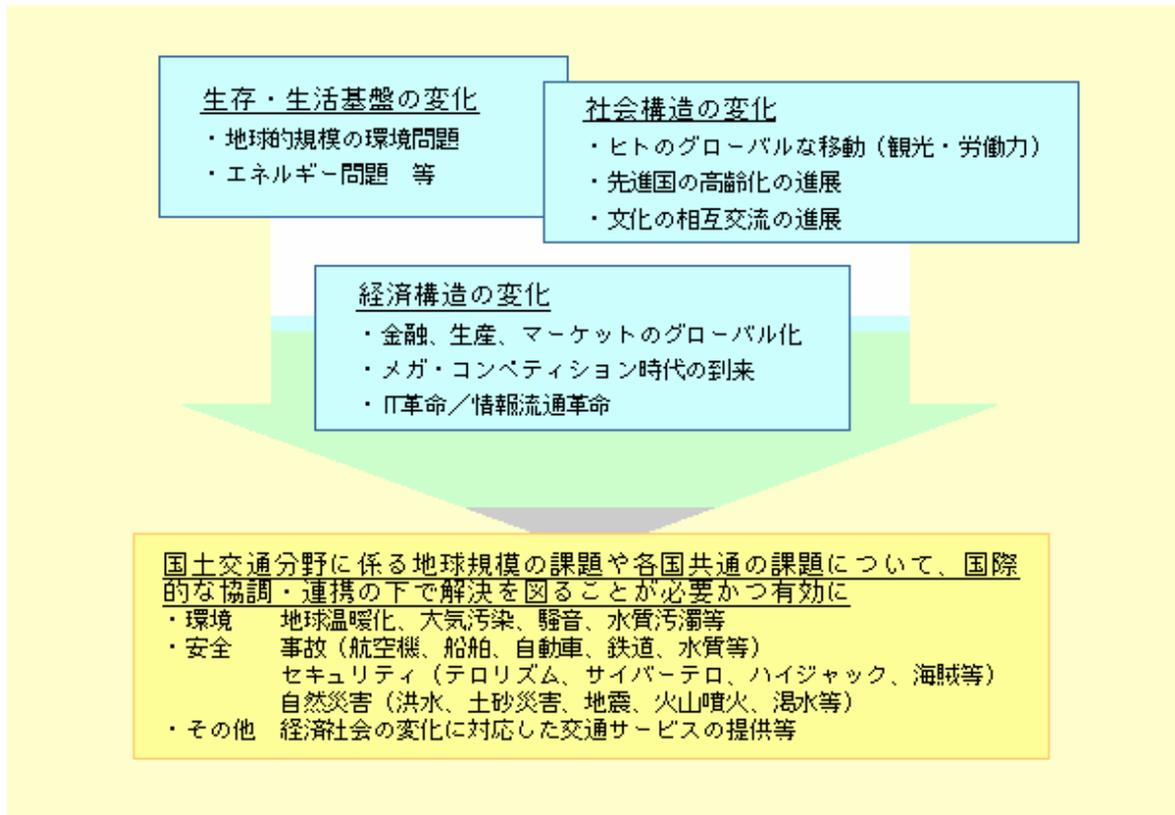
政府においても、厚生労働省が「労働におけるCSRのあり方に関する研究会」を開催し、2004年6月に中間報告書を公表している。経済産業省においても「企業の社会的責任(CSR)に関する懇談会」を開催し、2004年9月にはパブリックコメントの結果を踏まえて、中間報告書を公表している。このように企業以外でもCSRに関連する活動や議論が今後加速される可能性が出てきている。

更にCSRの活動を行うことが企業の競争力を引き上げ、企業価値を向上させる原動力になるという背景がある。例えばCSRを評価軸とする投資手法である社会的責任投資、いわゆるSRI(Socially Responsible Investment)が挙げられる。海外のSRI投資の拡大に加えてわが国のSRI投資も2003年度の800億円規模から2004年7月末では1,400億円規模にまで拡大しており、企業にとっても無視できない存在になってきている。

1-5 わが国交通事業者のCSR推進の必要性

このような国内外のCSRに関する様々な議論の中で、わが国の交通事業者にとっても取組を推進する必要があるのだろうか。運輸部門とりわけわが国の交通事業者は社会において重要な役割を担っていると考えられる。環境においては地球規模の環境問題やエネルギー問題など、グローバル化の進展にともなう社会的基盤の変化、金融・生産・市場のグローバル化といった経済構造の変化に対して解決を図ることは必要と考えられる。

図表 2：国土交通分野の社会に対する役割



（資料：平成 13 年度国土交通白書）

更にわが国の交通事業者の特徴として次のような点が見られることから、CSRのような取組が市民を始めとしてステークホルダーに対する企業の信頼性向上に繋がるとともに、市場を介して、企業の競争力を強化し、収益改善に寄与することが考えられる。

- ① 公益性の高いサービスを提供している。
 - 安全かつ確実なサービスを提供する必要性。
 - 社会経済の基幹となる社会のインフラとしての役割
 - 環境負荷への影響・責任が大きい
- ② 顧客のニーズにいち早く対応することが求められている。
 - 多様かつ絶えず変化する需要や顧客に対応する
 - 標準的なサービスを持ちつつも、顧客ニーズにいち早くサービスをカスタマイズするサービスを行っている
 - 顧客との距離も近く、地域社会に密着したサービスが求められる
- ③ 国際的事業展開の推進に積極的である。
 - 一部を除く多くの交通事業者は、日本国内を市場として成長を遂げてきた
 - 顧客企業が海外展開を進めたことに伴って、国際市場に進出した企業が多い

- そのため、国際社会からの圧力に直面する立場にある企業が多い

このような社会に対する重要な役割を担っている運輸部門とりわけ交通事業者のCSR推進の必要性は次の4点にあると考えられる。

- ・ 市場のグローバル化
- ・ 地球環境保全の重要性
- ・ 安全対応の重要性
- ・ 交通サービスの提供（通勤者の定時利用、快適性の確保）

第 2 章

わが国交通事業者のCSR取組事例

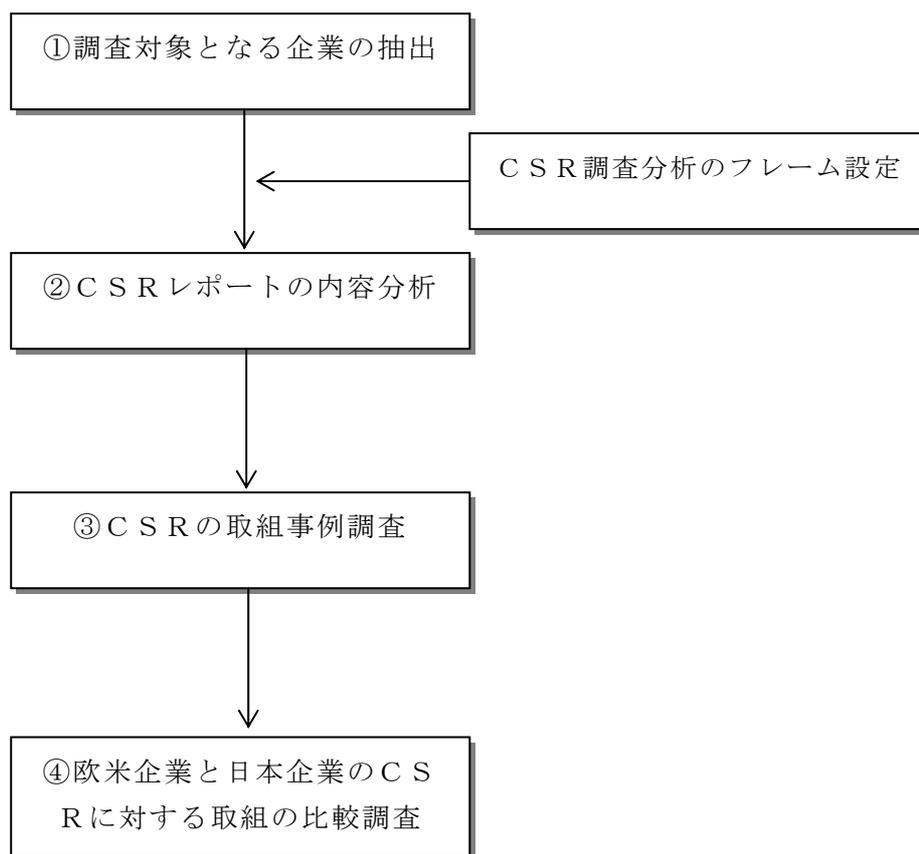
第2章 わが国交通事業者のCSR取組事例

2-1 調査概要

本調査は、交通事業者の社会的役割の重要性やその取組の特徴を探るために、各企業の取組を①全般、②社会活動への取組、③環境活動への取組といった観点で大項目、中項目、小項目に分類した。

	主な内容	大項目	中項目
①全般	企業活動を行う上での基本的な取組	会社概要、マネジメントシステム	マネジメント体制、法令遵守、第三者認証など
②社会活動	顧客、株主、従業員、地域社会に対する取組	顧客、株主、従業員、社会貢献など	顧客満足、ステークホルダー参画、労働環境、人材活用など
③環境活動	環境保全への取組	オペレーション上の取組	製品・取引先、環境保全

本調査の調査フローは次の通りである。



① 調査対象企業

調査対象企業は、「東証一部上場企業＋その他市場の時価総額の上位約 500 社」のうち、業種が「空運」「海運」「陸運」「倉庫・運輸」に分類される企業を全てリストアップした。対象とした業種別の企業数は、空運 4 社、海運 11 社、陸運 49 社、倉庫・運輸が 17 社の計 81 社であった。その中で Web および企業への電話問い合わせにより、環境報告書または社会環境報告書（環境・社会報告書）の発行の有無を確認し、現時点で発行している企業を調査対象候補とした。

発行状況は、全体の約 20%にあたる 16 社において、環境報告書または社会・環境報告書（環境・社会報告書）が発行されていた。発行されていない中では、今年度中に発行を予定している企業が 3 社あった。

業種別では、空運 2 社（対象企業は 4 社）、海運 4 社（同 11 社）、陸運 15 社（同 49 社）であった。倉庫・運輸からは報告書が発行している企業はなかった。

社会・環境報告書（環境・社会報告書）は 4 社、環境報告書は 12 社あった。

90 年代から発行している企業が 4 社、2000 年に入ってから発行している企業は 12 社におよんでいる。

② CSR レポートの発行状況から読み取れること

図表 3：わが国交通事業者報告書発行状況

業種	企業名	発行状況	発行年度	レポート名
空運	全日本空輸株式会社	○	1992	環境
	株式会社日本航空システム	○	1992	環境
海運	日本郵船株式会社	○	2002	社会環境
	株式会社商船三井	○	2000	環境・社会
	川崎汽船株式会社	○	2002	環境
	新和海運株式会社	○	2002	環境
陸運	東武鉄道株式会社	○	2003	環境
	名古屋鉄道株式会社	○	2000	環境
	佐川急便株式会社	○	1999	社会環境
	日本通運株式会社	○	2000	環境
	ヤマト運輸株式会社	○	2000	環境
	トナミ運輸株式会社	△	2004	10 月発行予定
	福山通運株式会社	△	2004	7 月発行予定
	箱根登山鉄道株式会社	△		小田急（親会社） で対応
	東京急行電鉄株式会社	○	2000	環境
	小田急電鉄株式会社	○	2000	環境
	伊豆急行株式会社	△		東急（親会社） 対応
	東日本旅客鉄道株式会社	○	1996	社会環境
	西日本旅客鉄道株式会社	○	2001	環境
	東海旅客鉄道株式会社	○	2003	環境
京阪電気鉄道株式会社	△	2004	今秋発行	

注）△は関連会社で発行しているもしくは、今年度発行予定の企業

発行状況からは、多くの企業が2000年以降環境省から発行された「環境報告書ガイドライン」（2000年度版）を強く意識して作成していることが分かった。

ヒアリングでは、「検討中である」とか「何かしなければいけないと感じている」といった意見が多くあり、現在未発行でも報告書の発行及び発行の検討を行う事業者が増えてきている。他にも、阪急電鉄のようにHPを充実させることで取組について情報発信している企業もあった。

その一方で、わが国交通事業者の発行状況は決して他業種と比較して先行しているとは言えない状況である。

2-2 空運

- ステークホルダーとの対話による双方向コミュニケーションを推進する活動がある。
- 環境負荷軽減に対する活動としては、騒音対策や省エネに重点が置かれている。
- 社会活動は地域貢献に関する取組が中心であった。

① 全般

調査対象となった企業の報告書を見ると、環境コンプライアンス、第三者意見を積極的に報告書へ反映させる、グループ企業へ対象範囲を含むといった特徴が見られた。例えば、自主的なCO2削減拡大やグループ企業を対象へ取組といった取組は第三者からの意見を反映した取組になっている。

社会活動報告の一環として、企業の概要（事業概要、収益状況等）、マネジメント体制等に関してはほとんどの企業が記載していた。以下、詳細な取組状況について「社会活動」と「環境活動」とに分けて述べる。

② 社会活動

空運企業の「社会活動」のうち、「社会貢献」に対する取組において、次の様な特徴が見られた。

- 中国への小学校寄付
- 機体工場見学航空教室

③ 環境活動

空運企業の「環境活動」のうち、次の様な特徴が見られた。

- ICAO（国際民間航空機関）の航空機騒音基準対応
- 騒音軽減運行方式
- ASK（有効座席キロ）当たり燃料消費量を使った燃料消費量・CO2排出量削減
- 定期航空協会 環境小委員会を始めとした業界ぐるみの環境への取組

④ 先進事例（全日本空輸株式会社）

全日本空輸ではステークホルダーへの情報発信およびコミュニケーションを充実するための取組に積極的である。第三者意見を積極的に報告書へ反映することや格付け機関との積極的な対話を行うことで、効果検証や取組の継続的な見直しを行っている。

1999年から中期行動計画「21世紀アクションプラン」を策定し、環境保全への取組を強化している。環境理念『地球環境への基本的な取組』を掲げ、「私たちは限りある資源と地球環境を大切にし、付加価値の高い利用に努め豊かな社会の実現を目指します。」を基本方針に環境社会貢献活動を実施している。

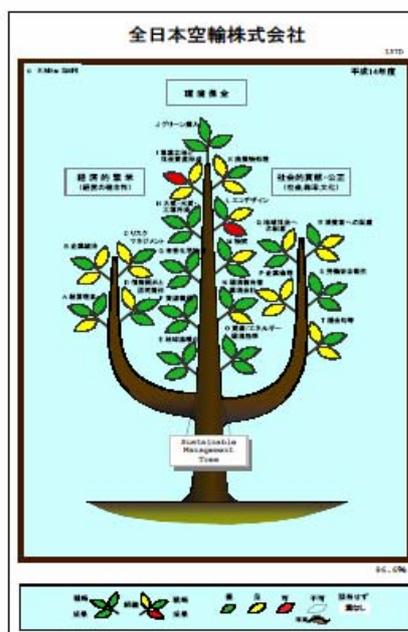
環境経営格付けの評価

ANAは2002年度から、環境経営学会(環境格付け機構)が実施した「環境経営格付け」に参加しました。

初年度である今回は国内の一流企業86社のひとつに入り、企業透明度では上位にランクされました。社内的にも各部門との共有化を行い3ボトムライン(経営の健全性、環境保全、社会への配慮)の重要性など多くを学びました。2003年度も引き続き参加を予定しています。

環境経営学会：日本の大学研究者、企業トップ、市民などで作るNPO法人。文部科学省などの補助金を得て「環境経営格付け」の世界スタンダード化をめざす。評価は3分野20項目をそれぞれ葉の色(緑、黄、赤と落葉)であらわしている。

格付け機構
Sustainable
Management
Rating
Institute



(資料：全日本空輸株式会社 環境報告書 2003年度版)

環境保全活動では、航空機運行サービスが環境に及ぼす影響を認識し、様々な環境保全活動を実施している。具体的には、2003年3月に、2007年度に向けた独自のANAエコロジープラン(ANAグループの企業活動による環境への負荷を軽減し、自然環境保護への積極的な貢献を目指したこうどう計画)を作成し、特に地球温暖化の主原因となっているCO₂(二酸化炭素)の排出軽減に向けた取組に力を入れている。

特に、航空機の燃料消費によるCO₂排出量の低減に積極的であり、その効率的な使用を目指して1990年比12%減を目指して取り組んでいる。また、事業所利用エネルギーの削減にも取り組んでいる。

2-3 海運

- 環境負荷軽減に対する活動として、モーダルシフトや海洋汚染に重点が置かれている。
- 社会活動は従業員の安全管理や危機管理に関する取組が行われている。

① 社会活動

海運企業の「社会活動」のうち、「社会貢献」に対する取組において、次の様な特徴が見られた。

- 安全運航のための独自の品質マネジメントシステム
- 危機管理（海賊・テロ対策）

② 環境活動

海運企業の「環境活動」のうち、次の様な特徴が見られた。

- モーダルシフト
- ピックアップ、デリバリー時のコンテナの効率的運用
- バラスト水
- ダブルハル導入

③ 先進事例（株式会社商船三井）

株式会社商船三井では、グループ環境憲章を制定し、「商船三井グループは、世界経済のインフラを支える総合輸送グループとして、人類全体の問題である海洋・地球環境の保全のために、企業活動全般において環境保全に配慮して行動します。」という理念のもろ、社会環境活動に取り組んでいる。

大気環境の保全活動については、船舶からのCO₂、NO_x、So_x排出量削減のため、省エネルギー機器の使用や装置の使用、船体構造の改良や状況に応じた減速航行、最適ルートを選択を行っている。また海運会社特有の取組として、海洋環境保全のために、船底への塗料をこれまでのTBT塗料⁵からTF塗料⁶の採用に切替えており、2004年3月末現在、商船三井管理船の85%が移行完了している。また、バラスト水問題⁷についても船体のフィルター開発・設置して対応している。

2-4 陸運

⁵ 有機スズ含有塗料

⁶ 有機スズを含まない塗料

⁷ 船舶を安全かつ効率的に運航するには、揚荷後など海面に浮上するスクリュウをある程度水中に沈める必要があるが、船舶では船内タンクに取り込んだバラスト水（海水）を利用して船体姿勢や喫水を調整している。このバラスト水は積地で排水されるが、これが各地固有の海洋生物などを越境移動させて既存の海洋環境に影響を与えるとして、1980年代後半から国際問題となっている。

- 通運では、大気汚染や地球環境負荷削減、騒音対策、顧客満足向上に関する取組に重点が置かれている。
- 鉄道では騒音対策、水処理、バリアフリーや安全運行に関する取組に重点が置かれている。

① 社会活動

陸運企業の「社会活動」のうち、「社会貢献」に対する取組において、次の様な特徴が見られた。

- サービス向上：サイクルトレイン、ダイヤ改正による運行列車増加
- 高齢者・障害者：バリアフリー対策（鉄道事業者）
- 顧客満足向上：総合物流サービス、IT 技術導入
- 人権：人権教育
- 安全・安定輸送（鉄道事業者）：ATC（自動列車制御装置）、ATS（自動列車停止装置）
- 災害対策

② 環境活動

陸運企業の「環境活動」のうち、次の様な特徴が見られた。

- 国際的取組への参加：クライメートセーバーズ
- サテライトセンター設置による環境負荷削減（エコカート：台車）
- ハブセンター構想
- パークアンドライド（鉄道事業者）
- 騒音・振動低減
- 雨水利用（鉄道事業者）

③ 先進事例（佐川急便株式会社）

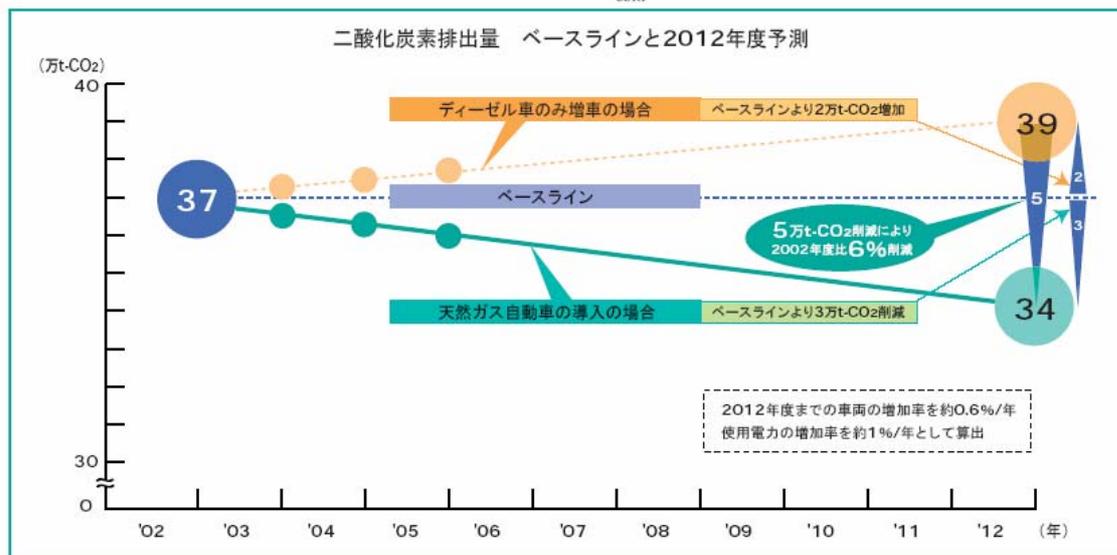
佐川急便株式会社では、「安全 環境 そしてサービス」の理念に基づき、様々な活動を行っている。温室効果ガスの CO₂ 排出削減計画を確実なものとし、環境対策をゆるぎないものとする企業として、2003 年 5 月、WWF（世界自然保護基金）のクライメート・セイバーズ協定⁸に参加すべく、「2012 年に 2002 年に比べて 6 %削減」という新たな CO₂ 削減目標を掲げ、日本企業では初めて、また物流企業としては世界で初めて正式な覚書を取り交わしている。

その他の環境保全活動としては、事業活動が環境問題、特に地球温暖化への影響が大きいことを認識し、様々な活動を行っている。例えば、天然ガス自動車の導入やそれに伴い必要なガススタンドの自社調達、化石燃料使用を低減するアイドリングストップ活動、モーダルシフトを促進するため JR 貨物との共同開発などに取り組んでいる。

⁸ WWF (World Wide Fund of Nature: 世界自然保護基金) が先進的な環境対策を進めている世界の様々な企業に向けて、より高い目標での温室効果ガス削減を呼びかけている取組。最大の特徴は、排出削減目標を第三者が検証・認定することにある。

社会貢献活動としても、「事業活動を通じた豊かな社会づくりに貢献する」との観点から、地域社会活動として小学校等における「さがわきゅうびん交通安全活動」や少年野球や少年サッカー教室開催などを行っている。更に、グループの財団を通じ、次世代を担うアジア諸国からの留学生に対する奨学金給付やラオス人民民主共和国へのトラックの寄贈による物流インフラ整備への貢献などの取組を行っている。

「クライメート・セイバーズ・プログラム」への取り組み



(資料：佐川急便株式会社 社会・環境報告書 2003)

2-5 わが国交通事業者のCSR取組の特徴

① 交通事業者に共通する特徴

わが国交通事業者の（社会）環境報告書の記載内容を見ると、全体として、環境保全の取組が充実している。

交通事業者特有の社会環境活動としては、教育施設への寄付などの社会貢献に関する取組が多い。加えて安全、騒音に関する取組が強調されていることも特徴として挙げられる。

② 業種別の特徴

●空運

ステークホルダーとの対話に積極的な点が挙げられる。騒音や省エネルギーなどの取組が強調されており、安全対策については別途冊子を発行するといった取組が実施されており、かつ重要視されている。

●海運

安全管理、危機管理に対して強調している。その他、海洋環境保全、モーダルシフトへの取組を行っている点が特徴である。

月末現在で全国452店となっている。（資料：ヤマト運輸株式会社 環境報告書2003）

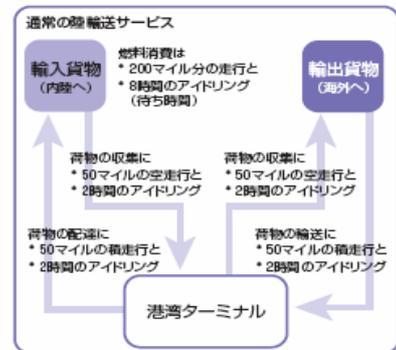
《北米法人のナショナル・トラック・プログラム》

運送業者の移動の効率的な管理と、コンテナの効率的運用を行うプログラムの推進により、排気ガスの排出抑制・削減を実現したほか、コストの削減や顧客サービスの向上をもたらし、顧客、トラック会社といった関係者にとってメリットのある取組になっている。

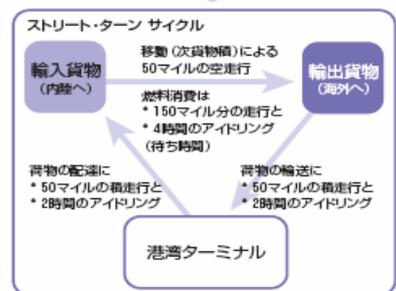
この取組はターミナルからデリバリーポイントへ、デリバリーポイントからピックアップポイントへ、さらにピックアップポイントからターミナルに戻るトラック運送業者の移動を三角管理することによって実現するものです。この取組によってゲート通過コストの削減、待ち時間の削減、および空のコンテナを運ぶコストの削減がもたらされている。

（資料：日本郵船株式会社 社会環境報告書 2003）

“ストリート・ターン” サイクル



走行距離を200マイルから150マイルへ25%短縮することにより、理論上、消費燃料も25%削減することができます。



《インターモーダル》

多くの鉄道事業者では、より便性の高い交通手段の提供とともに地球温暖化防止に向けた取組のひとつとして、各種の交通機関を効率的に組み合わせて利用する「インターモーダル」に取り組んでいる。

例として、自宅から駅まではマイカーで行き、そこから鉄道を利用する「パーク&ライド」では、自動車での移動距離が減る分、CO2削減の効果が期待できる。独自にもしくは沿線自治体などの協力を仰ぎながら、駅周辺の駐車場を整備している。

その他にも、レンタカーと組み合わせた割引切符を販売して鉄道の利便性を高め、より具体的なインターモーダルの素地づくりにも取り組んでいる。

（資料：JR 東日本 GP 社会環境報告書）

第 3 章

海外交通事業者のCSR取組事例

第3章 海外交通事業者のCSR取組事例

3-1 調査概要

① 調査対象企業

調査対象となる海外企業（欧米が対象）の選定方法は次の通り。

次の企業のうち、英文のCSRレポートをWeb上に発行している企業を対象に調査を行った。

- ・ 空運：欧米で国際線を運行している企業
- ・ 海運：「海事プレス社」ホームページ⁹、塚誠治著『21世紀の海運と造船』株式会社成山堂書店（1998）等を参考に主要企業を選出
- ・ 陸運：UIC（International Union of Rails）、EURAIL ホームページに各国の代表的鉄道として掲載された企業（国有企業を含む）、及び DowJones Sustainability Index の Industrial Transportation に分類された企業

図表 4：調査対象企業の抽出（空運）

国・地域	企業名	CSRレポート (Web上での公開)
アメリカ	アメリカン航空 (AMR Corp.)	—
	コンチネンタル航空	—
	デルタ航空	—
	ノースウエスト航空	—
	USエア	—
	ユナイテッド航空	—
カナダ	エア・カナダ	—
イギリス	ヴァージンアトランティック航空	○
	ブリティッシュ・エアウエイズ	○
	BAA	○
北欧3国	スカンジナビア航空(北欧3カ国共同)	○
	フィンランド航空	○
フランス	エールフランス	○
ドイツ	ルフトハンザ・ドイツ航空	○
スイス	スイス航空	—
ベネルクス3国	KLMオランダ航空	○
イタリア	アリタリア航空	—
スペイン	イベリア・スペイン航空	○

⁹ <http://www.kaiji-press.co.jp/link/link01.html#kaiun>

図表 5 : 調査対象企業の抽出 (海運)

国・地域	企業名	CSRレポート (Web上での公開)
アメリカ	Carnival Corporation	—
	Conoco Shipping Company (Conoco Phillips)	—
	Royal Caribbean	○
	(APL, ただし現在はシカゴホールのNOL傘下)	—
イギリス	BP Marine	—
	Cunard	—
	P&O SNC	○
	P&O Nedlloyd Container Lines	○
	Shell Shipping	—
	Associated British Ports (ABP)	○
北欧	Wallenius Wilhelmsen (ノルウェー・スウェーデン)	—
	Bergesen d.y ASA (ノルウェー)	—
	Leif Hoegh (ノルウェー)	○
	Norwegian Cruise Line (ノルウェー)	—
	Barber International Ltd. (ノルウェー)	—
	Gearbulk (ノルウェー)	—
	Odfjell Tankers (ノルウェー)	—
	J. Lauritzen A/S (デンマーク)	—
	Maersk Sealand (デンマーク)	—
	A.P. Moller Group (デンマーク)	—
フランス	CMA-CGM	—
ドイツ	Hapag-Lloyd	—

図表 6：調査対象企業の抽出（陸運）

国・地域		企業名	CSRレポート (Web上での公開)
アメリカ		UPS	○
イギリス		National Express	○
		First Group	○
北欧	デンマーク	DSB	○
	フィンランド	VR Group	○
	スウェーデン	SJ	○
	ノルウェー	NSB (Norges Statsbaner)	—
フランス		SNCF	—
ドイツ		DB (Deutsche Bahn AG)	○
オーストラリア		ÖBB (“Österreichische BundesBahnen”)	英文資料なし
スイス		SBB	○
ベネルク ス3国	ベルギー	Bergian Railways	—
	ルクセンブルグ	CFL	英文資料なし
	オランダ	NS (Nederlandse Spoorwegen)	—
イタリア		Trenitalia	—
スペイン		Renfe	英文資料なし

② CSRレポートの発行状況から読み取れること

空運についてはヨーロッパの主要な企業のほとんどがCSRレポート（環境報告書を含む）を発行しインターネットで公開しているのに対し、アメリカの主要な企業はCSRレポートをインターネットで公開していなかった。

海運についてはイギリス、北欧の企業でCSRレポート（環境報告書を含む）を発行しインターネットで公開しているのに対し、アメリカの主要な企業はCSRレポートをインターネットで公開していなかった。

陸運についてはイギリス・ドイツ・北欧・アメリカなどでCSRレポート（環境報告書を含む）を発行しインターネットで公開していた。

このことから、空運及び海運企業においては、アメリカと比較してヨーロッパの方がレポートが充実している。

3-2 空運

- 地域貢献活動として、地域コミュニティに対する職業訓練をはじめ、様々な教育プログラムの提供、寄付等への取組が見られた。
- 環境負荷軽減に対する活動としては、サステナブルツーリズムの開発やモーダルシフト等への取組が見られた。

① 全般

調査対象となった企業（図表4）の社会環境報告書の発行状況を見ると、環境報告書のみではなく、CSRレポート（または社会環境報告）を発行している企業が多かった。環境活動のみならず人権や社会貢献活動に対する取組を広く公表している企業が多い。

社会活動報告の一環として、企業の概要（事業概要、収益状況等）、マネジメント体制等に関してはほとんどの企業が記載していた。以下、詳細な取組状況について「社会活動」と「環境活動」とに分けて述べる。

② 社会活動

空運企業の「社会活動」のうち、「顧客・従業員」及び「地域」に対する取組において、次の様な特徴が見られた。

●顧客・従業員に対する取組

「対顧客」の特徴的な活動としては、9・11テロの影響もありセキュリティに対する取組が強化されていた。具体的には、荷物のスクリーニング、非常事態に備えた各国政府機関・警備機関等との連携等の取組が見られた。

また、定刻運行を含めた顧客サービスの向上に対する取組も強調されている。例えば、エコノミー症候群の予防対策を機内ビデオ放映するなど、顧客の健康に配慮した取組や、顧客からのクレーム情報を分析し、サービス向上に努める取組が見られている。

「対従業員」の特徴的な活動としては、航空業界の不況の影響もあり、「収益確保のためにはリストラもやむなし」とのスタンスを取りつつも、リストラ対象となった従業員の再就職の支援等を実施している企業が見られた。

●地域貢献に対する取組

空港は「騒音」等で近隣住民に対して迷惑をかけることから、地域住民に対する配慮には非常に気を遣っている。このような「空港周辺住民・コミュニティへの配慮」となる活動で特徴的なものとして、ブリティッシュ・エアウェイズが実施している”The British Airways Community Learning Centre”が挙げられる。ここでは、語学や職業復帰訓練など様々な教育プログラムを展開している。また、スカンジナビア航空では低所得者に対する支援活動などを行っている。

空運業は世界各国を結ぶルートを持つことから、これを生かした発展途上国への支援活

動も複数見られた。例えば、イベリア航空では、発展途上国への支援物資を「乗務員の手荷物」としての運搬する取組を行っている。また、ルフトハンザ航空等では、機内で顧客に対して途上国に対する寄付の募集を行っている。

③ 環境活動

空運業における環境活動への特徴的な取組としては、「空港へのアクセスにおける環境負荷の低減」や「空港周辺における渋滞緩和」等が挙げられる。具体的には、各企業が次の様な取組を行っている。

- ・ バージンアトランティック航空：従業員のカーシェアリングや公共交通・クルーバス・自転車の利用の推進
- ・ ブリティッシュ・エアウェイズ：空港周辺の渋滞緩和や空港へのアクセス（顧客・従業員共）に対する環境負荷低減のため、公共バスサービスを支援
- ・ ルフトハンザ航空：道路の渋滞・鉄道の混雑など移動に伴う不便を解消するため、約 50 の科学者や交通事業者と連携し「モビリティ 2020」に取り組む

また、地域への騒音負荷軽減のための夜間飛行の制限や騒音の測定に関してはどの企業も重点的に取り組んでいる。

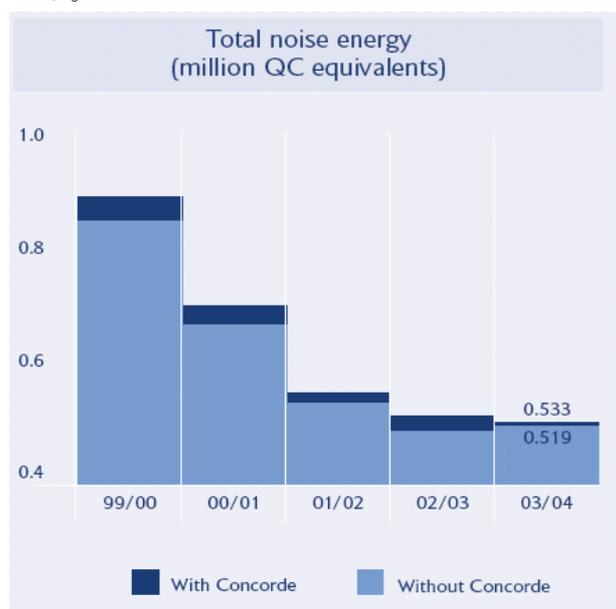
上記に加え、環境に優しい旅を提案する「サステナブルツーリズム」の開発に対する取組が試行されている。特にブリティッシュ・エアウェイズでは、英国におけるサステナブルツーリズムのための基金設立など、積極的に取り組んでいる。

④ 先進事例（British Airways・イギリス）

イギリス最大の航空会社である British Airways は、“Corporate Responsibility Board”を結成するなど積極的に CSR を推進している。

社会活動としては、地域コミュニティに配慮した活動を重視している。例として、1999 年に” The British Airways Community Learning Centre “を設立。イギリスヒースロー空港周辺を含む 2 万人以上の地域住民に対して Global Citizenship Program¹⁰や職業訓練等に積極的に取り組んでいる。

環境活動としては、主に機体の騒音、大気汚染、CO₂ 排出による気候変動、廃棄物等による環境負荷の低減に取り組んでいる。特に、騒音および CO₂ 排出削減への取組は順調に進んでいる。



(資料：British Airways 社会環境報告書 2004)

¹⁰発展途上国をはじめとする諸外国との交流に取り組むプログラム

3-3 海運

- 地域貢献活動として、海洋環境保護や教育に対する取組が見られた。
- 途上国への物資輸送支援等、海外支援を行っている企業が多い。

① 全般

調査対象となった企業（図表5）の社会環境報告書の発行状況を見ると、調査対象としたイギリスの企業3社のうち2社がCSRレポートを発行していた。その他の企業は環境報告書を発行していた。このことから、海運業ではイギリスの企業がCSRにより積極的に取り組んでいると考えられる。

② 社会活動

海運企業の「社会活動」のうち、「顧客・従業員」及び「地域貢献・社会貢献」に対する取組において、次の様な特徴が見られた。

●顧客・従業員に対する取組

全体的に、従業員の安全性確保を最も重要視している企業が多かった。逆に、「安全性」以外の項目に関しては特に取上げていない企業がほとんどであった。調査対象となった企業の中で唯一、ABP社は人権と関連した取組（公平性、機会均等）や公正取引などについてCSRレポートで述べていた。

●地域貢献・社会貢献に対する取組

地域貢献・社会貢献活動としては、途上国への物資輸送の支援など、本業を生かした活動を実施している企業が見られた（Leif Hoegh社など）。また、Royal Caribbean社のサンゴ礁の保護に対する取組、P&O SNC社のイルカの研究に対する取組など、海洋における環境資源の保護に取り組む企業が複数見られた。

これに加え、地域への環境、文化等の教育に取り組む企業が複数見られた。例えば、ABP社では港湾が地域経済および英国全体に対してどのような経済効果をもたらしているかを地域の子供たちに教えるなどの教育活動に取り組んでいる（同社では他にもエッセイ・美術コンテスト、学校へのPC等の機器の寄贈等の地域教育貢献を行っている）。

また、国際協力/海外ボランティアや途上国支援に取り組む企業が複数見られた。これは、海運業は途上国を含めた世界各国との連携が重要であることが背景にあると考えられる。具体的取組としては、中国での船の解体・リサイクル技術指導（P&O Nedlloyd社）、フィリピンでの船員指導・生活困窮者への奉仕活動（Leif Hoegh社）、インドでの学校設立やスリランカでの象の保護（P&O SNC社）などが挙げられる。

③ 環境活動

海運業において特徴的な環境への取組としては、海洋環境の保全としてバラスト水への対応、石油流出事故等への対応などが挙げられる。これに加え、取引先の環境活動に対する啓発や自社の環境パフォーマンス向上に取り組む企業が複数見られた。

④ 先進事例（Associated British Ports Holdings PLC・英国）

ABP社は英国最大の港湾会社である Associated British Ports Holdings PLC（ABP）は、英国国内における港湾施設を運営している。CSR活動においてはステークホルダーとの関係を重要視していることが取組の特徴となっている。

社会活動において特徴的な点は、地域コミュニティにおける教育活動に力を入れていることである。例えば、地域の学校の生徒に対して港湾見学の案内を行っているが、これは、港の「経済的価値」や「ABPの事業」を地域住民に知ってもらうという社会学習につながる効果を想定している。

この他の地域コミュニティへの取組として、次のような活動事例が挙げられる。

- ・ PC、教材、スポーツ用具等の学校への提供
- ・ 慈善団体への寄付等（2003年実績額 78,000ポンド）
- ・ 芸術活動等の支援（2003年実績額 20,000ポンド）
- ・ 港湾内の利用しなくなった敷地の再開発

環境活動においては、生物多様性、空気の質、気候変動および資源のマネジメント、水質のマネジメント、廃棄物のマネジメント等に注目している。環境マネジメントパフォーマンスを評価する BiE index¹¹では、ABPは168社中100位（2002年）となっている。

Performance		
Communities – key performance indicators	2003	2002
Cash contributions to charities (£)	78,000	74,000
Sponsorship (£)	20,000	43,500
Ranking in BiTC Corporate Responsibility Index	98	*
Environment – key performance indicators	2003	2002
CO ₂ emissions – UK ports (tonnes)	42,990	46,410
CO ₂ emissions – group (tonnes)	83,497	**
kWh of electricity consumed – UK ports (m)	57.8	61.8
kWh of electricity consumed – group (m)	83.0	**
Water consumption – group (m litres)	1,589	**
Dredged material – group (m tonnes)	17.0	14.8
Ship generated waste managed – group (cubic metres)	51,764	23,000

*The group did not participate in the Corporate Responsibility Index during 2002
**Data not collected during 2002

（資料：ABP 社会環境報告書 2003）

¹¹英国の企業の社会活動の促進を目的に結成された機関、「Business in the Community」が実施している環境格付

3-4 陸運

■ 公共交通の利便性向上が顧客のモーダルシフトを促すとの観点から、本業のサービス向上を強調する傾向が見られた。

① 全般

調査対象となった企業（図表6）の社会環境報告書の発行状況を見ると、アメリカ、イギリスの企業はCSRレポートを発行していたが、その他の欧州各国では環境報告書を発行していた。

② 社会活動

陸運企業の「社会活動」のうち、「顧客」及び「地域貢献・社会貢献」に対する取組において、次の様な特徴が見られた。

●顧客に対する取組

イギリスの企業は、「顧客」に対する取組としては、定時運行・安全性向上など本業に力点を置いた活動の重要性を強調している。例えば National Express 社では、「定時運行・利便性向上等に取り組むことが、公共交通の魅力を上向きさせ、ひいては環境に対して大きな貢献をすることとなる」とのスタンスで社会貢献活動報告書を取りまとめている。我が国においても、本来業務としての公共交通サービス提供そのものが環境に対する貢献である、という視点をより強く社会にアピールすることが可能ではないかと考えられる。

●地域貢献・社会貢献に対する取組

調査対象となった企業の多くがCSRレポートではなく環境報告書を発行しているため、地域貢献、社会貢献に対する取組の傾向について述べることは難しい。

一部、イギリスの企業（鉄道及びバス事業）で障害児童に対する無料旅行の提供（National Express 社）やスクールバスの運行、ヘビーユーザーへのサービス提供、僻地への路線開設、イベント時の無料運行（FirstGroup 社）への取組が見られた。

③ 環境活動

陸運業全体として、環境活動の一環として環境指標を用いたパフォーマンス評価を行っている企業が多数見られた。また、一部では環境データベースを構築している企業も見られた（ドイチェバーン社、DSB 社・デンマークが実施）。

鉄道業では、鉄道へのモーダルシフトにより総合的に環境負荷を軽減できると強調している企業が多かった。また、「線路の雑草駆除における化学品の使用」や「近隣への騒音」に対して配慮を行っている企業も多かった。

④ 先進事例（National Express Group・英国）

英国内における長距離バス、鉄道、バスの運行を行っている National Express Group では、高品質なサービスを提供し、地域住民が公共交通を利用するよう誘導することで環境に対して貢献することで、CSRの取組が「事業の収益性と企業の社会的責任が両立する関係にある」としている。

社会活動においては、安全性、定時発着、適正価格設定、アクセスの利便性、交通接続の利便性を重視した取組を行っている。

また、環境活動においては、温室効果、排出ガス、廃棄物、水、生物多様性、発着施設の土壌等の環境指標を重視している。

3-5 海外交通事業者のCSR取組の特徴

① 交通事業者に共通する特徴

海外交通事業者の（社会）環境報告書の記載内容を見ると、全体として、環境マネジメントや環境パフォーマンスに環境保全に対する取組が充実している。

交通事業者特有の社会環境活動としては、安全輸送（顧客に提供するサービスの安全性、従業員の労働環境の安全性など）や近隣への騒音対策などが挙げられる。

加えて、ドイツの企業（ルフトハンザ航空、ドイチェバーンなど）は「環境」に対する戦略策定・現状調査等を丁寧に行っていることも特徴として挙げられる。

② 業種別の特徴

●空運

環境報告書のみではなく、CSRレポート（社会環境報告）を発行している企業が多い。海運・陸運と比較して、環境のみならず人権や社会貢献活動等の社会活動への取組を強調している企業が多い。

●海運

調査対象としたイギリスの企業、3社中2社がCSRレポートを発行していた。その他は環境報告書であった。このことから、海運業ではイギリスの企業がCSRにより積極的に取り組んでいると考えられる。全体として、社会活動としては発展途上国等への支援に、環境活動としてはバラスト水への対応等に取り組む企業が多い。

●陸運

アメリカ、イギリスの企業はCSRレポートを発行していたが、他の国の陸運企業の多くは環境報告書の発行に留まっている。全体として、社会活動としては、安全輸送及び定時運行を、環境活動としては鉄道やバス等の公共交通の利用が環境負荷の低減に寄与することを強調している企業が多い。

第 4 章

まとめ

第4章 まとめ

4-1 わが国交通事業者と海外交通事業者の比較

(1) 比較方法

比較分析は、CSR調査分析のフレームに基づき、報告書の内容を分類することとした。分析のフレームは、次のような「GRIガイドライン」や「海外格付機関」の評価基準を参考に分類を決定した（資料3参照）。

【対象とした海外格付け機関など】

- A) Dow Jones Sustainability Index¹²
- B) Business in the Community¹³
- C) Ethibel Sustainability Index¹⁴
- D) Ethical Investment Research Services¹⁵ (EIRIS)
- E) Oekom Research¹⁶
- F) Global Reporting Initiative Guideline¹⁷ (GRI ガイドライン)

¹² Dow Jones Global Index に含まれる世界の企業 2,500 社に対して、「経済持続性」「環境持続性」「社会持続性」の観点から調査分析が行われ、各業種の上位 10% 以内の評価を得た企業が、インデックス構成要素として採用される。1999 年に設定された。

¹³ 英国において社会的貢献の大きいトップ 700 社を選定している。20 年以上の活動実績がある。

¹⁴ S&P Global 1200 に含まれる企業を元に従業員や就労環境に対する配慮、環境に対する配慮、ステークホルダーや企業を取り巻く社会への配慮、法令遵守やコーポレートガバナンスなど、倫理面や経済性への配慮といった領域に従って、スクリーニングを行っている。2002 年に設立された。

¹⁵ 英国を中心に機関投資家向けサービスを展開する代表的な非営利の独立系調査機関。1983 年に複数の教会と慈善事業団体によって設立された。イギリス以外の地域では調査を 9 つの調査機関に委託している。2000 年に、顧客が投資方針を入力するだけで手軽に投資先企業を選び出すことのできるソフトウェア（商品名：Ethical Portfolio Manager [EPM]）を開発した。

¹⁶ Dow Jones Stoxx 50 と Dow Jones Euro Stoxx 50 の全て、Dow Jones Stoxx 600 の 90%、MSCI World から 80% の企業と、750 社に対して、「経済合理性」「環境適合性」「社会適合性」の 3 つの観点から調査分析が行われる。1989 年に設立された。

¹⁷ アメリカ環境 NGO のセリーズ(CERES)や国連環境計画(UNEP)が中心となって「持続可能性報告書」のガイドラインを開発して、世界に広めることを目的に作成された「報告書作成のためのガイドライン」。2000 年に制定され、2002 年に改定されている。

(2) 比較結果

① 空運

発行状況としては、海外は9社中7社が社会環境報告書を発行しているのに対して、わが国は2社共に環境報告書を発行している。

【わが国・海外事業者間の共通点】

- ・ 取組に対して方針が決められており、環境会計を積極的に活用し、定量的な分析や目標設定を行うなど実績と達成目標が明確に示されている。
- ・ 業界特有の取組として、騒音対策、水汚染対策、効率的な運行が共通
- ・ 大気汚染、廃棄物の抑制はほぼ全事業者が取り組んでいる

【わが国・海外事業者間の相違点】

- ・ 海外は本業＝経済的価値という観点での取組が多い傾向が見られる
- ・ 国内が地域社会以外のステークホルダーへの関心が高くはないのに対して、海外は顧客、株主、従業員に対しても取組が行われている
- ・ 海外は安全対策や安全運行に関しての取組が強調されている
- ・ 海外ではサステナブルツーリズムの開発、カーシェアリング、モーダルシフトといった取組が行われている

② 海運

発行状況としては、海外は5社中2社が社会環境報告書を発行しているのに対して、わが国は4社中2社が社会環境報告書を発行している。

【わが国・海外事業者間の共通点】

- ・ 行動憲章など取組に対して方針が決められており、実績と達成目標が明確に示されている。
- ・ 交通事業者の中では、ISO14000シリーズの取得が進んでいる。
- ・ 社会貢献については各社それぞれ充実した取組が行われている
- ・ 業界特有の取組として、運航の安全、従業員への安全対策が特徴
- ・ 株主や従業員に対する関心が高い
- ・ 環境保全は、大気汚染、バラスト水などの水汚染対策、オゾン層、廃棄物抑制について取り組んでいる

【わが国・海外事業者間の相違点】

- ・ 海外は地域貢献に対しての関心が高い。
- ・ 海外はグリーン調達や取引先の啓蒙のように、取引先についても関心が高い

③ 陸運

発行状況としては、海外は9社中4社が社会環境報告書を発行しているのに対して、わが国は10社中2社が社会環境報告書を発行している。他の交通事業者と比較しても情報の充実度は非常に高い。

【わが国・海外事業者間の共通点】

- ・ 取組に対して方針が決められており、環境会計を積極的に活用し、定量的な分析や目標設定を行うなど実績と達成目標が明確に示されている。
- ・ 交通事業者の中では、ISO14000シリーズの取得が進んでいる。
- ・ 顧客、従業員、地域社会に対する関心が高い
- ・ 業界特有の取組として、安全運行、定時運行、モーダルシフト、騒音対策について共通点がある
- ・ 環境保全は、大気汚染、水消費、廃棄物抑制について共通点がある

【わが国・海外事業者間の相違点】

- ・ 海外は株主に対する関心が高い。
- ・ 海外は人権、勤務形態、従業員満足に対して関心が高い。国内は女性・障害者への平等性が強調されている。
- ・ 国内は環境保全、特にグリーン調達について積極的に取り組んでいる。

4-2 わが国交通事業者のCSR推進の課題

以上見てきたとおり、わが国交通事業者によるCSRの取り組みは、確実に広まりつつあるものの、第2章、第4章で検証したように、その活動はまだ発展途上にあると言える。以下、これまでの検討から浮かび上がってきたCSR推進に向けての今後の課題を、整理してみたい。

4-2-1 環境問題の重要性

CSRの取り組みは、基本的に自主的な活動であり、企業が社会の一員として社会に資する行動を、それぞれの方針に基づいて自ら実施していくことである。ただし、ここで言う「方針」は、各企業が独自の判断で決めればそれでよいというものではなく、社会がその企業に対して何を期待しているかを常に問い、それに沿った形で設定していく必要がある。

一言に交通事業といっても、海運、航空、陸運など、その業態によって、社会が企業に何を求めるかはおのずと異なる。今回の調査では、各社の報告書をもとに、交通事業者の取り組みを横断的、客観的な項目にわけて分析したが、業種、あるいは企業によって、どのような項目に重点的に取り組むかは、社会のニーズによって当然異なるわけであり、たとえば、取り組んでいる項目の多寡によって、その企業の熱意を計る、といった見方をすべきでない。

他方、交通事業全般にわたって特に社会的要請が強く、実際に多くの企業が積極的に取り組んでいるのが地球環境問題である。交通事業に共通して言えるのは化石燃料を直接消費し、温室効果ガスの排出が相対的に大きいことから、その削減に向けての努力が常に問われている。報告書の名称は「CSR 報告書」、「環境報告書」、「環境・社会報告書」など、多岐に亘っているが、CSR を何か特別なものとして意識するのではなく、その企業に対する社会的要請にいかに関心を持って積極的に応えていくか、という姿勢を重視する視点に立てば、交通事業にとってのCSR の最大の課題は地球環境問題である、という点は基本にすえるべきであろう。なお、この点から言えば、特に陸運の場合、欧米の企業がそうであるように、公共交通事業のサービス提供、利便性向上そのものが地球環境への貢献である、ということ、わが国のCSR においてもより強調してもよいのではないかと思われる。

4-2-2 「CSR=企業にとっての投資」という視点

リスクマネジメントとCSR との違いを一言で言うと、前者が「守り」、後者が「攻め」である、ということである。すなわち、リスクマネジメントの実施は企業にとって「コスト」であるのに対し、CSR は、企業の信頼性を向上させるための「インベストメント（投資）」としてとらえる視点が必要である。したがって、CSR 報告書についても、企業のPR のツールとして、その積極的活用を図っていくことが重要である。

報告書の読者として想定されるステークホルダーには、株主だけでなく、国内外の消費者、空港等交通施設周辺の住民などさまざまな類型の人が含まれる。これらすべての人に理解してもらえるような報告書にするには、できるだけ平易な書きぶりとするよう心がけるとともに、その企業の独自性が示せるようにすることが重要である。このためには、環境省のガイドラインなどを参考としつつも、特色ある取り組みを重点的に記述するなど、企業を積極的にPR するための工夫が必要である。

また、企業の重要なステークホルダーには従業員が含まれる。交通分野におけるCSR の取り組みには、陸運部門におけるエコドライブの推進のように、社員の一致協力した努力が必要になるものも含まれる。報告書は、従業員の教育、啓発のツールとしてもきわめて有益であり、そこに掲げられた理念、目標を社内で共有し、実現に向けての意識を高めていくことが重要である。

4-2-3 中小交通事業者による取り組みの促進

今回の調査は、大企業の報告書の比較検討に主眼を置いたため、中小交通事業者のCSR の取り組みの実態については十分な把握をするに至っていない。しかしながら、わが国交通事業者の大半は中小企業であるという事実を鑑みれば、これら中小交通事業者がいかに社会的信頼性を高めていくかということはきわめて重要な課題である。無論、同じ交通事業者といっても、大企業に対する社会の期待と中小企業に対するそれとはおのずと異なるのであり、中小企業が大企業と同様の網羅的な取り組みをしなければと考えたり、大部な報告書を作らなければ、と考えたりする必要はない。むしろ、その企業らしい「自慢できること」を1つでも2つでも積極的PR していく、という姿勢が重要である。

他方、先に述べたように、交通事業者のCSR の重要な柱は地球環境問題への取り組みである。この点からすれば、各中小事業者が、その企業活動から発生する地球温暖化ガス

の現状や削減努力の結果を定量的に把握できるようにするための仕組みが重要であり、行政による支援も期待される場所である。

また、大企業がその CSR を報告書などを通じて PR する際に、関連中小交通事業者の取り組みを同時に取り上げたり、あるいは、交通事業ごとの業界全体としての取り組みを促進したりすることも重要であろう。

4-2-4 社会の関心を高める努力

CSR とは、たとえ短期的な利潤につながらなくても、企業が自らの信頼性を向上させるために自主的に取り組むべきものである。これがたとえば家電や自動車のメーカーであれば、省エネ、低燃費商品の開発自体が企業の環境に対する取り組みとして取り上げられるとともに、それが消費者の利益にも直結するため、比較的企業側のモチベーションが働きやすい。これに対して交通事業の場合、企業の環境努力が競争力の優位性や消費行動に直接的には作用しない。したがって、交通事業者の CSR への取り組みを促進するためには、それが長い目で見れば企業の社会的信頼を向上させ、ひいては長期的には企業にとっての利益を生む、というプロセスへの期待度を高めることが極めて重要である。

このために、まずは CSR そのものに対する社会の認知度を高めていかなければならない。わが国の場合、企業の CSR に対する関心は高まりつつあるのに対し、社会の関心はまだまだ低いといわざるを得ない。この社会の関心を高めていくためには、企業の自主努力だけでなく、行政側の支援も重要であると考えられる。事業者によるさまざまな取り組みのうち、ベストプラクティスを政府のウェブサイトで公表したり、あるいは表彰制度を積極的に導入するなどの方策を今後も充実させていく必要があるだろう。

以上

第 5 章

参考資料

第5章 参考資料

資料1 企業の社会的責任に関する主な原理・原則

(1) OECD 多国籍企業ガイドライン

制定年
1976年、その後1979年、1984年、1991年、2000年に改定
作成機関
OECD (Organization for Economic Cooperation and Development)
経緯
<ul style="list-style-type: none"> ● 多国籍企業が国際的に企業活動を展開・拡大したことを受けて、1976年に制定された。2000年には持続的発展に向けた社会・環境に関する課題が追加され、改定が行われている。 ● 法的な拘束力はなく、採用は企業の自主性に任されている。しかし、加盟国政府が、多国籍企業に対して行動のあり方と勧告する際の指針となっている。
特徴
<ul style="list-style-type: none"> ● 企業行動の原則である。 ● 多国籍企業の行動のあり方に関する指針である。 ● OECDは検証を行わない。 ● 参画国は30カ国で、日本も参加している。
主な内容
<p>序文</p> <p>第1章 定義と原則</p> <p>第2章 一般方針</p> <p>第3章 情報開示；財務・非財情報の開示</p> <p>第4章 雇用および労使関係；労働者の権利の保護</p> <p>第5章 環境；環境マネジメントの確立など</p> <p>第6章 贈賄の防止；賄賂、不正利益供与の禁止など</p> <p>第7章 消費者利益；製品の安全性基準など</p> <p>第8章 科学および技術；事業を行う国の発展への貢献など</p> <p>第9章 競争；反競争的取り決めの禁止など</p> <p>第10章 課税；納税義務の履行など</p>

(2) セリーズ原則

制定年
1989年
作成機関
セリーズ (CERES)
経緯
<ul style="list-style-type: none"> ● 1989年、アラスカ沖でエクソン社のタンカー「バルディーズ号」が座礁し、原油流出で多大な被害を引き起こしたことをきっかけに、アメリカで環境倫理を要求する

<p>声が高まり、「環境に責任をもった経済体のための連合（CERES、シリーズ）」を組織し、10項目からなるシリーズ原則（当初「バルディーズ原則」）を作った。</p>
<p>特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 企業に対する環境倫理基準。 ● 環境団体、投資家、労働組合、宗教団体代表等が協力している。
<p>主な内容</p> <p>セリーズ原則を導入するには、自然資源の持続可能な使用、廃棄物の削減と処分、エネルギーの保全、リスクの低減、安全とサービス、環境の復元、一般大衆への情報提供、経営陣の参加、評価と年次監査といった項目を網羅することになる。</p>

（3）コー円卓会議・企業の行動原則(Caux Round Table Principles for Business)

<p>制定年</p> <p>1994年</p>
<p>作成機関</p> <p>コー円卓会議(Caux Round Table)</p>
<p>経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 欧州・米国・日本の経営者が、スイスのコー（ジュネーブ近郊）で、1986年から円卓会議を重ねて、1994年に制定・発表した企業行動指針
<p>特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 民間経営者による初めてのグローバル・スタンダードな企業行動指針。 ● 法的な拘束力はなく、採用は企業の自主的判断による。 ● コー円卓会議としては検証を行わない。 ● 共有すべき価値観として、日本の「共生」、欧州の「人間の尊厳」、米国の「ミネソタ原則」を確認している。
<p>主な内容</p> <p>序文</p> <p>第2章 一般原則；企業の責任、経済的・社会的影響、信頼の精神の重視、国際ルール・国内ルールの尊重、環境への配慮、違法行為等の防止など</p> <p>第3章 ステークホルダーに関する原則；顧客、従業員、オーナー・投資家、仕入先、競争相手、地域社会に関する責任について</p>

（4）国連グローバルコンパクト

<p>制定年</p> <p>2000年</p>
<p>作成機関</p> <p>国際連合</p>
<p>経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ● コフィー・アナン国連事務総長が、1999年の「世界経済フォーラム」において提唱した。2000年7月に国連による「グローバルコンパクト」として制定された。

特徴
<ul style="list-style-type: none"> ● 参加企業は、①経営最高責任者による「グローバルコンパクト」と「人権」「労働」「環境」に関する9原則への支持表明をすること、②「グローバルコンパクト」の普及促進を行うこと、③毎年1回、具体的活動状況を国連事務局に報告すること、が求められている。民間経営者による初めてのグローバル・スタンダードな企業行動指針。 ● 法的な拘束力はなく、各国の政府や企業が自主的に参加する。2005年3月現在、全世界でおよそ2000社、日本企業31社が参加している。
主な内容
<p>①人権；人権の保護、人権侵害へ荷担しない</p> <p>②労働；結社の自由、強制労働の排除、児童労働の禁止、雇用と職業に関する差別排除</p> <p>③環境；環境問題への予防的な取組、環境責任を果たす、環境保全のための技術開発と普及の促進など</p>

資料2 運輸・交通企業におけるCSR推進の取組

(2003年4月から2004年3月までの新聞・雑誌記事などから)

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
1	経済影響	川崎汽船	川崎汽船は英国の株式指数開発機関であるFTSE社の社会的責任投資(SRI)指標である「FTSE4・グッド・グローバル・インデックス」に採用されたと発表した。	2003/04/30, 日経産業新聞	企業価値の向上
2	推進体制	日本郵船	平成16年度4月から社会貢献準備室は当初三人体制を新設。「何ができるか、何が必要か」を検討し、十月には社会貢献室に格上げする予定。同社は十三年度から、医師や看護師の“足”として、放置自転車を世界各国に無償で運搬するなどしている。	2004/04/03, 産経新聞	社会貢献活動
3	推進体制	商船三井	商船三井は、企業の社会的責任(CSR)と呼ばれる新しい尺度を用い、経営の質を高める全社活動に乗り出す。四月に発足させた社内の事務局組織を中心に、具体的な行動規範のたたき台となるCSR推進の提言を七月末までにまとめ、今後の取組の方向性などを明確化し、CSRを核とする経営戦略への社員一人ひとりの自覚を促す。	2003/06/16, 日本工業新聞	企業価値の向上
4	推進体制	商船三井	商船三井は二十四日、二〇〇三年度の環境行動計画を発表した。オゾン層を破壊するフロンガス使用の冷凍コンテナの全廃や省エネに配慮した新型船の導入拡大などが柱。環境対策に法令順守なども含めた「企業の社会的責任(CSR)」と呼ぶ社会貢献全体への対応を経営戦略として推進するため、社内体制の整備にも乗り出す。	2003/04/25, 日本工業新聞	企業価値の向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
5	推進体制	日本郵船	日本郵船が英国の認証機関ロイズQAから六月にマルチ認証を取得。対象は世界四十カ所の拠点で、世界共通の環境方針に基づいて環境保全活動を推進する体制を整えた。	2003/07/24, 日経産業新聞	環境管理システムの構築
6	推進体制	日本郵船	日本郵船は四月一日付で、企業の社会的責任（CSR）に関する情報を社内で統括する「CSR室」を新設する。これまで安全や環境対策を推進する部署で環境報告書の作成に携わっていた人員をCSR室に移し、幅広い観点から「尊敬される企業」のあり方を考える。CSR専門の部署を設置するのは海運業では初めてという。	2004/03/10, 日経産業新聞	社会的責任に対する意識向上
7	法規制遵守	日本通運	日本通運はグループ企業を合わせた約九万人の社員を対象に、社内の不正行為などの情報を受け付ける内部通報制度を導入した。日通では過去に社員の告発を上司が握りつぶした例があったという。新制度の導入で、不正行為を隠そうとする動きをけん制する狙い。通報を受けたら社内調査チームを設置し、調査後に是正措置を打ち出す。	2003/11/07, 日経産業新聞	法の遵守
8	製品・サービス宣言	中部国際空港会社	中部国際空港会社（名古屋市）と愛知県は、来年二月開港の新空港の貨物地区で、運輸局への登録が不要な無ナンバーの貨物搬送用車両の通行帯を設置する。物流業者は貨物量や貨物の形状に応じた車両を法規制に縛られずに選ぶことが可能になる。航空貨物搬送のスピードアップにつなげるほか、新型の貨物搬送車両の開発を促進する。	2004/04/10, 日本経済新聞	製品・サービス向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
9	製品・サービス宣言	日本郵船	<p>日本郵船は9日、船舶の運航データを一元管理・解析するシステムの運用を始めたと発表した。</p> <p>船舶に備え付けたパソコンから電子メールを介して運航データを陸上に送信するALISと、寄せられたデータの中から環境関連の数値を調査解析するVEGAを新規に開発。</p> <p>88年から運用中の船舶性能解析システム、VPASも能力増強を図った。</p> <p>3システムの稼働で運航の安全性、効率性の向上に役立てるほか、顧客や荷主に対する情報提供の精度を高める。</p>	2003/06/10, 日刊工業新聞	環境保全対策強化、製品・サービス向上
10	製品・サービス宣言	東日本旅客鉄道	<p>JR東日本の大塚陸毅社長は7日会見し、東京都内で発生した工事トラブル2件の原因を発表するとともに、工事の進ちよく状況を段階的にチェックする体制を整えるなど緊急再発防止策も公表した。原因は受注業者の配線図が誤っていた、踏切の配線が抜けていたなど、単純な人的ミスが重なったとしている。</p> <p>中央線のトラブルは、先月27日夜から28日朝にかけて三鷹―国分寺間で行われた高架化工事で発生し、9カ所の配線ミスから8時間にわたって電車が不通になった。</p>	2003/10/08, 毎日新聞	製品とサービス向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
1 1	製品・サービス宣言	東日本旅客鉄道	<p>J R東日本は三十日、これまで高齢者や妊婦などを対象に、一車両当たり三席程度設けてきた「優先席」を、六月末をメドに、ほぼ倍に増やすと発表した。</p> <p>二〇〇一年末から、山手線で優先席を試験的に一列車当たり三十五席から五十六席に増やしたところ、乗客から好評だったため。</p>	2003/05/31, 日本経済新聞	製品とサービス向上、社会貢献
1 2	製品・サービス宣言	東日本旅客鉄道	<p>東日本旅客鉄道 (J R東日本) は七日、中央線や京浜東北線で先月末から相次いだ工事トラブルや事故について大塚陸毅社長が記者会見した。配線の事前試験や確認、現場の後片づけ作業を怠ったことが原因とし、工事発注先の関連会社も含めて工事体制見直しなど今後の対策を発表した。</p> <p>大塚社長は「根本に踏み込んだ対策が必要」との認識を示した。同日付でトラブルに関与した日本電設工業や東鉄工業を含む工事関連会社十社のトップを集めてミス防止徹底の緊急対策会議を開き、本社には石田義雄副社長を委員長とする大規模切り替え工事検討委員会を設置した。</p>	2003/10/08, 日経産業新聞	製品とサービス向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
13	製品・サービス宣言	東日本旅客鉄道	<p>JR東日本は、山手線で運用している「遺失物管理システム」の導入エリアを首都圏に拡大する。</p> <p>9日から180駅で同システムでの忘れ物への対応が可能になる。</p> <p>電話で案内ができる「お忘れ物取扱所」やテレフォンセンターも大幅に増やす。</p> <p>従来方法では、忘れ物は電話やファクシミリで届けられた可能性のある駅に照会し、検索している。</p>	2003/06/05, 日刊工業新聞	製品とサービス向上
14	製品・サービス宣言	東日本旅客鉄道	<p>JR東日本は9日、直営会社を設立し、衣料・食料品・雑貨の販売、保育園、医療機関などを集約した商業施設を運営する「駅構内開発小売業」に乗り出すと発表した。</p> <p>従来のテナントを入れた駅ビルや構内営業とは異なり、駅施設の特性を生かした環境計画から商業施設の管理運営、取引先の選定、売り場のマネジメント、販売促進までを一貫して展開する。</p> <p>保育園設置で女性の社会進出を支援したり、障害者やお年寄りのために施設をバリアフリー化し、「通過する駅」からコミュニティ機能を持った「集う駅」に転換させる。</p>	2003/09/10, 毎日新聞	製品とサービス向上、社会貢献

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
15	製品・サービス宣言	東日本旅客鉄道	JR東日本 横浜支社は、「交通バリアフリー法」に基づきバリアフリー施設の整備を進めており、2003年度は横浜駅（根岸線）など7駅にエレベーターとエスカレーター各10基を設置する。03年度末までに同支社管内で47駅にエレベーター47基、エスカレーター117基を整備し、同法対象駅の整備率は36%になる。	2003/05/29, 毎日新聞	製品とサービス向上、社会貢献
16	製品・サービス宣言	京王電鉄	京王電鉄は駅や電車内の忘れ物の有無をすぐに検索できる遺失物管理システムを全六十九駅に導入した。同システムは社内LAN（構内情報通信網）を活用し、各駅で登録した忘れ物情報を他の駅でも共有する仕組み。これまでは顧客から問い合わせを受けた駅係員が他の駅に電話やファクスで照会するか、忘れ物の取扱所に顧客が問い合わせるしかなく対応に時間がかかっていた。	2003/06/04, 日経産業新聞	製品とサービス向上
17	製品・サービス宣言	首都圏18鉄道事業者	「優先席付近は電源オフ、それ以外では通話をご遠慮ください」 JR東日本 と首都圏の私鉄、地下鉄計十七事業者は二十九日、各社でバラバラだった電車内での携帯電話使用のマナー呼び掛けを「優先席付近は電源オフ、それ以外は音の出ないマナーモードに設定して通話をご遠慮ください」との内容に統一することを決めた。九月十五日以降、各事業者で順次実施する。	2003/08/30, 日本経済新聞	製品とサービス向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
18	製品・サービス宣言	西日本鉄道	西鉄天神大牟田線に26日朝、九州では初めての女性専用車両がお目見えした。朝の通勤時間帯に福岡（天神）駅に着く特急などの最後尾が「男子禁制」に。ラッシュ時の痴漢被害が絶えないせいか、各駅のホームでは女性たちがさっそく列をつくり上々の滑り出し。一方、男性客のまなごしは相半ばした。	2003/05/26, 朝日新聞	製品とサービス向上
19	製品・サービス宣言	西日本旅客鉄道	JR西日本 は二十九日、時速約百三十キロの高速で走る列車からでも現場映像を本社や指令所などに送信できる新技術を開発したと発表した。国内の鉄道会社では初めて。事故や運転トラブルなどの異常発生時に的確な情報を伝えるのが狙い。昨年十一月の東海道線の救急隊員死傷事故では情報伝達の不手際が問題となっていた。	2003/05/30, 日本経済新聞	製品とサービス向上、安全対策強化
20	製品・サービス宣言	西日本旅客鉄道	JR西日本 は14日、東南海・南海地震による津波に備え、JR紀勢線の同社運行区間（和歌山—新宮間、204キロ）全線で、運行中の電車に無線連絡できる体制を整備する方針を明らかにした。現在は、津波が予想される場合でも、電車は最寄りの駅まで行って、指示を受けるしかないが、今後数年かけて無線の中継局を整備し、安全な場所で即時停車させたり、避難方法を指示できるようにする。	2004/01/15, 毎日新聞	製品とサービス向上、安全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
2 1	製品・サービス宣言	ヤマト運輸	<p>ヤマト運輸は九日、東武鉄道と共同で駅の会員専用ロッカーを使った宅配便受け渡しの試験サービスを始めると発表した。埼玉県内にある東武東上線の四駅を対象に十九日から集荷、配達を受け付ける。ヤマトは新たな集配拠点として期待しており、利用状況をにらみながら駅を利用した集配体制の整備や自前ロッカーの設置を目指す。</p>	2003/06/10, 日本経済新聞	製品とサービス向上
2 2	製品・サービス宣言	ヤマト運輸	<p>ヤマト運輸は、10年後に宅配便の事業規模を4割拡大する一方で、二酸化炭素(CO2)排出量を現状排出量以下に抑えるとする地球温暖化防止目標を策定したと発表した。このため都市部の集配では自動車を使用しない拠点を倍増し、1千店舗に拡大、脱自動車化を図る。また、同社の集配車の半分以上に当たる2万台をハイブリッド車に切り替える。</p> <p>同社は全国営業拠点5600カ所のネットワーク整備を進めている。都市部を中心に車両を使用せず、台車のみでの集配拠点を現在の500カ所から10年後には1千カ所へ倍増する。これにより環境負荷を低減する一方、集配車両3千台分の増加を抑制できるとしている。</p>	2003/09/20, 日刊自動車新聞	環境保全対策強化、製品とサービス向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
23	製品・サービス宣言	日本通運	日本通運は二〇〇四年二月、個人情報を含む文書や磁気メディアなどの輸送状況を全地球測位システム（GPS）で監視するサービスを始める。 ヤマト運輸 などの宅配便で個人情報を含む貨物の紛失が相次いだことを踏まえ、セコムと提携して輸送管理を徹底する。最大五千万円を補償する任意保険も整備。個人情報のセキュリティーに敏感な荷主に売り込む。	2003/12/30, 日本経済新聞	製品とサービス向上
24	製品責任	商船三井	商船三井 は自動車船に燃料油流出の危険を大幅に軽減する新設計を採用する。	2003/05/02, 日刊工業新聞	燃料油流出リスク低減
25	製品責任	日本郵船	日本郵船 はグループ会社のエヌワイケイ輸送技術研究所と共同で、海賊やテロリスト対策を目的とした船舶緊急通報装置「次世代シージャックアラーム」（仮称）を開発した。 シージャックアラームはNYK輸送技研が開発・運用する船舶動静管理システム「FROM」の警報機能を向上させたもので、FROMの通信手段とは別の経路を使い、乗組員が船内から警報をリモコン発信でき、発信後は1時間ごとに位置を通報する仕組み。 襲撃者が管理装置を破壊したり電源を切断しても、異常を通報できる。 また、世界のどの位置からも、おおむね1時間半以内に事故の発生を把握できるとしている。	2003/07/07, 日刊工業新聞	テロ対策

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
26	ステークホルダーとの関係	商船三井	商船三井（9104）が個人投資家向けIRを強化している。個人株主比率はもともと比率が高かったナビックスラインとの合併で三年前に二七％に達したが、現在は一六％強に低下している。取引先企業や銀行などかつての安定株主の持ち株比率は持ち合い解消で急速に低下しており、個人投資家に長期保有してもらおうことで株価の急激な変動を抑えたい考え。	2003/09/30, 日経金融新聞	国内個人投資家の比率向上
27	雇用関係	商船三井	商船三井は、来年度から課長以上の従業員の賃金体系を見直すことを明らかにした。同社は十年前から主任以上の役職を対象に業績・人事評価に基づき賞与や役職手当などで同期入社の中で格差をつける成果主義を導入しているが、来年度以降、現在の賃金体系よりも業務の実績に応じて賃金格差を広げる。	2004/01/15, 日本工業新聞	従業員の士気向上
28	雇用関係	日本郵船	ナショナルスタッフの教育・研修を包括的に行うために、この10月、MTI（マリタイムテクノロジーインスティテュート）を発足させた。	2003/12/20, 週刊東洋経済	教育・訓練
29	雇用関係	日本郵船	社員向けの保育園を開設する大手企業が増えてきた。この四月には日本郵船、トヨタ自動車などが設置。本社ビルの会議室を五千万円かけて改装、四月に開設した社内保育園「郵船チャイルドケア」	2003/05/08, 日経産業新聞	雇用インフラ整備

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
30	雇用関係	日本郵船	<p>日本郵船は、グループ全体でのグローバルな人材育成と、競争力のある技術開発を行う100%出資子会社、MTI(東京都千代田区、上江洲(うえず)由亘(よしひろ)社長)を設立した。技術開発では、収益力の向上につながる独自の技術開発を目指して、(1)地球環境の向上(2)テロ対策(3)ICタグ(荷札)を活用した総合物流機能の向上—などを主要テーマに進める。</p> <p>初年度の研究開発費は8億円を投じる。</p>	2004/04/07, 日刊工業新聞	教育訓練
31	雇用関係	日本郵船	<p>日本郵船は外航商船の航海士に初めて日本人女性を採用した。客船では採用例はあるが、コンテナ船など貨物船は完全な「男社会」。他社でもほとんど例がないという。同社は女性の就労意識の変化が進むなか、性差をなくし優秀な人材を登用する一環としている。</p> <p>採用を内定したのは鳥羽商船高専五年生の小西智子さん(20)で十一月に入社予定。日本郵船は今年入社予定で航海士、機関士合計二十一人に内定を出した。いずれも将来の船長、機関長候補となる。女性は小西さん一人で「最終的には人物本位で採用を決めた」(同社)という。</p>	2004/02/02, 日本経済新聞	性差をなくし優秀な人材を登用

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
32	雇用関係	全日本空輸	<p>冬に再流行の危険性が指摘されている重症急性呼吸器症候群（SARS＝サーズ）対策で、全日空グループは三日までに、約一万五千人の全社員にインフルエンザの予防接種を受けるよう求め、費用を全額負担することを決めた。</p> <p>SARSとインフルエンザは初期症状が似ているため、予防接種でインフルエンザを抑え、早期にSARS感染を見つけるのが狙い。</p>	2003/10/03, 日本経済新聞	安全衛生
33	雇用関係	全日本空輸	<p>全日本空輸は二十五日、客室本部東京客室部の山内純子部長が四月一日付で執行役員に就任する人事を発表した。女性の執行役員は航空業界初で、長年の客室乗務員としての経験を生かし、客室業務の改善に取り組む。</p> <p>山内部長は宮崎県内の高校を卒業後、昭和四十五年に全日空入社。スチュワーデス勤務を含め、勤続三十四年間の多くを機内で過ごしてきた。</p>	2004/03/26, 産経新聞	性差をなくし優秀な人材を登用
34	雇用関係	東日本旅客鉄道	<p>居眠り運転などを引き起こす原因として、睡眠中に気道がふさがれて呼吸が止まる「睡眠時無呼吸症候群（SAS）」がクローズアップされたのを受け、宮城県内でも、公共交通機関や輸送事業者を中心に対策に乗り出すところが増えた。「病気が原因で事故が起きれば、事業者の責任が問われる」と危機感を持つ企業も多く、早期発見に努める動きが出ている。JR東日本は3月、SASへの対応として（1）社員に対する知識の指導と啓発（2）健康管理機関での検査体制整備—などを発表。運転士を対象に、自己評価を実施させるなどしている。</p>	2003/08/14, 河北新報夕刊	安全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
35	雇用関係	西日本旅客鉄道	JR西日本 は十日、今年二月に発生した山陽新幹線運転士居眠り事故の一因となった睡眠時無呼吸症候群（SAS）について、同社のすべての運転士を対象とした検査の結果を公表した。五千五百一人の運転士のうち医師にSASで要治療と診断されたのは十五人で、いずれも乗務中の事故歴はないという。十五人を運転業務から外し、治療を受けさせた。	2003/10/11, 日本経済新聞	安全対策強化
36	顧客対策	日本郵船	海運業界でも、顧客企業への戦略提案能力を高めようという動きは共通している。例えば、 日本郵船 では、家電や小売業向けに行ってきた総合物流提案を自動車産業に対しても展開する戦略を打ち出した。これまで不定期専用船事業に位置づけていた自動車輸送事業を総合物流本部に移管。顧客である自動車関連企業に対し、資材、部品、完成車など異なる形状の荷を陸・海・空の物流インフラを駆使していかに効率よく配送するか、という物流戦略そのものを売り込む。	2003/06/30, 日経ビジネス別冊	顧客対策、製品・サービス向上
37	教育訓練	ヤマト運輸	ヤマト運輸 は環境に配慮した運転手法を推進する。宅急便や幹線輸送を担当する運転手四万五千人に、方法を分かりやすく説明した冊子を配布。年間で同社の車両が排出する二酸化炭素（CO ₂ ）の一〇%にあたる四万トンの削減を目指す。燃費の改善効果も狙う。 ポケットサイズの「エコドライブへの手引」を作成、宅急便の運転手などに配布した。発進・加速、走行、減速・停車の三段階に分け、絵を使いながら環境負荷の小さい運転手法を説明している。	2004/04/13, 日本経済新聞	教育訓練

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
38	教育訓練	日本通運	<p>交通機関のドライバーなどが一時的に意識を失う睡眠時無呼吸症候群（SAS）が社会問題化する中で、日本通運は四月半ばから全社を挙げた対策に乗り出している。</p> <p>今回の対策では、国土交通省自動車交通局が先に作成したマニュアルに基づいてSASそのものへの理解を深めてもらうほか、特にトラックドライバーについては問診スタイルのチェックを実施。検査の結果、SASの可能性が高いと診断された社員については専門医による詳しい検査を受けてもらうとともに、早期の治療を指導していく。併せて、運転前や降車時の点呼でも健康管理を徹底し、今後は定期健康診断の項目にもSASを組み入れていくとしている。</p>	2003/05/02, 交通新聞	教育訓練
39	教育訓練	日本通運	<p>日本通運は六月一日付で法令順守を徹底するコンプライアンス部を新設する。部長を含め三人の専任者を配置。不祥事が起きた場合には社内調査を担当するほか、社内教育プログラム、対応マニュアルなどを作成する。企業の不祥事が相次いでいることに対応、専門部署を設置することで社内教育などを徹底する。</p> <p>将来は支店など本社以外での教育活動が必要になるため、マニュアルや教育プログラムが完成した時点で専任者を増やす計画。日通はこれまで総務・労働部で法令順守関連業務を統括していたが、専任の担当者は置いていなかった。</p>	2003/05/22, 日経産業新聞	教育訓練、法の遵守

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
40	社会貢献	日本郵船	中部電力をはじめ日本企業7社（中部電力のほか、三菱製紙、北越製紙、イオン、 日本郵船 、東京ガス、三菱商事）は事業会社を通じて今後、ユーカリを毎年1000ヘクタールずつ牧草地に植林し、10年間で総面積1万ヘクタールを目指す。	2003/07/28, 電気新聞	社会貢献
41	社会貢献	日本郵船	日本郵船 は七日、幕末の開港期から現代に至る海運業の歴史を紹介する「 日本郵船 歴史博物館」を横浜市中区にオープンする。 ギリシア風建築で市の歴史的建造物に認定されている横浜 郵船 ビルの一階を改装した。展示室は約九百平方メートル。豪華客船「浅間丸」の全長三・六メートルの大型模型のほか、客船内で使われていた食器や絵画など二万点を収蔵している。 日本の海運業の草創期から発展期までの歴史を、音声と映像で振り返るコーナーも設けた。入館料は一般五百円、小中高生三百円。	2003/06/07, 日本経済新聞	社会貢献
42	社会貢献	日本エアコミューター	県営松本空港（松本市）発着の大阪便を運航する日本エアコミューター（JAC）は四月十一日、同空港で小中学生を対象に「航空教室」を開く。一日から福岡便にプロペラ機Q400が正式就航するのに合わせて企画。訓練教官や客室乗務員を「先生」に、滑走路や化学消防車の見学、飛行機が飛ぶ仕組みの説明などを予定している。	2004/03/29, 信濃毎日新聞朝刊	社会貢献

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
4 3	社会貢献	日本航空	日本航空システム（JAL）グループの日航財団は二十三日、小中学生とその家族を対象に地球環境講座「地球って何だろう」を開く。東海大学の坂田俊文教授を招き、地球の模型や宇宙から撮影した映像を使って地球の仕組みについて講演する。参加は無料で、申し込みはeメールで受け付ける。	2003/08/20, 日経産業新聞	地域社会、社会貢献
4 4	社会貢献	全日本空輸	全日空（東京都港区）は、地球環境や自然、生き物、資源など大切にしたいものをテーマに描いた絵本作品を募集している。子どもから大人までだれでも応募でき、大賞に選ばれると全日空が製本し、同社機内だけではなく、世界各国の図書館、学校に配布される計画だ。 環境や自然、資源を大切にすることを次の世代に伝えることをテーマにした初めての試み。タイトル1ページと本文8ページの計9ページの中に、それぞれ大切にしたいと考えていることを描き出す。	2003/06/30, 毎日新聞	地域社会、社会貢献
4 5	社会貢献	全日本空輸	全日本空輸は沖縄電力などと沖縄のサンゴ礁再生を支援する。ダイバーのボランティアを募り、五月に養殖サンゴ四百株を海に戻す。支援活動は「私の青空 美（ちゅ）らサンゴ礁再生」と名付けた。沖縄セルラー電話や産業廃棄物処理事業者のハチオウ（東京・台東）、ダイビング雑誌の「月刊ダイバー」などが協力するほか、沖縄県が後援する。	2004/03/22, 日経産業新聞	社会貢献

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
46	社会貢献	全日本空輸	<p>全日本空輸は国有林に植樹できる「分収造林契約」を林野庁と結び、二〇〇四年度から国有林への植樹キャンペーンを展開する。第一弾として静岡県天城湯ケ島町の広さ二・三二ヘクタールの国有林に今春から三年かけてヒノキ、ミズナラなど約七千本を植樹する。活動費にはグループ会社が運営するクレジットカードの手数料収入などを活用。植樹地域を順次拡大、環境配慮のイメージ構築に役立てる。</p>	2004/01/21, 日経産業新聞	社会貢献、環境配慮イメージ向上
47	社会貢献	全日本空輸	<p>90全日本空輸の大橋洋治社長が十三日、環境省を訪問し、航空・旅行業界などが提唱する「エコツーリズム」の普及策などについて小池百合子環境相と意見交換をする。</p> <p>訪問は同日午後二時からの一時間程度を予定。全日空が環境貢献活動として今年度から始めたイベント「国際環境絵本コンクール」を環境省が後援したこともあり、このほど決定した大賞受賞作品や作者などの報告と紹介も兼ねて訪問が実現した。同コンクールの審査委員長を務め、独自の環境保全活動で知られる作家のC・W・ニコル氏も同席する。</p>	2004/01/09, 日本工業新聞	社会貢献

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
48	社会貢献	東日本旅客鉄道	<p>J R千葉支社は、車いす利用者やお年寄りらが利用しやすい駅作りを目指して、千葉、蘇我など十七の駅で、エレベーターやエスカレーターなどを設置するバリアフリー化工事を進めている。</p> <p>千葉駅では今春、「年配者には下りの階段がづらい」との意見も相次いで寄せられていることなどから、五つのホームへ各一基ずつ設置している上り用エスカレーターに加え、下り用のエスカレーターも各ホームに一基ずつ設置する工事を進め、来年一月下旬ごろには完了する。</p>	2003/06/22, 東京読売新聞	地域社会、社会貢献
49	社会貢献	東日本旅客鉄道	<p>東日本旅客鉄道（J R東日本）は、東京都大田区に介護付きの有料老人ホーム「NRE大森弥生ハイツ（仮称）」を開設する。J R東日本グループでは、仙台地域で介護老人保健施設の開設や訪問介護事業など介護サービス事業を展開しており、首都圏でも有料老人ホーム事業に乗り出すことで、介護サービス事業の強化を目指す。</p>	2003/04/25, 日本工業新聞	社会貢献、サービス
50	社会貢献	ヤマト運輸	<p>ヤマト運輸は、障害者が製造した炭製品全般にかかわる業務を行う「スワン製炭」（福岡市、小倉昌男社長）を設立した。</p> <p>これまで関係会社のスワンネットが作業所で焼かれた炭を買い上げ、販売してきたが、製造の効率化、技術の向上につながる体制を整えることで、障害者の自立を一層支援するのが目的。</p>	2003/06/30, 日刊工業新聞	社会貢献（障害者自立）

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
5 1	社会貢献	ヤマト運輸	<p>県警は十七日、ヤマト運輸高知主管支店（南国市岡豊町、村上由紀男支店長）との間で、配送中の従業員らが街頭犯罪などを見掛けた際、通報に協力する安全・安心まちづくりに関する協定を結んだ。</p> <p>ヤマト運輸は県内に二十一事業所あり、約二百台の集配車両を保有。協定では、集配中の従業員が犯罪や不審者を発見したり、子どもや老人が危険な事態に遭っていれば県警に通報し、被害者を一時保護する—などとしている。</p>	2003/10/18, 高知新聞朝刊	社会貢献、地域社会
5 2	社会貢献	日本通運、ヤマト運輸	<p>山口署は2日、事件事故などの情報をいち早く地域に連絡・通報してもらうため、宅配業者2社と「宅配パトロール活動の推進に関する協定」を結んだ。調印式後に出発式があり、6台の宅配車が出動した。</p> <p>犯罪抑止対策として昨年から実施している山口市犯罪ストップキャンペーンの一環で、郵便局との協定に続くもの。日本通運防府支店とヤマト運輸山口主管支店の宅配車で、山口市内などを走る約70台が事件事故に目を光らせる。山口署は「安全で安心な街づくりを進めたい」と話している。</p>	2003/05/03, 毎日新聞	社会貢献、地域社会

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
53	安全・衛生	東日本旅客鉄道	東京都江東区潮見のJR京葉線潮見駅で、小学校一年生の杉山みなみちゃん（七つ）が快速電車にはねられて死亡した事故から十八日で一カ月。有力な目撃情報は乏しく、事故原因の解明には至っていない。みなみちゃんの両親は事故が起きた木曜日に毎週駅を訪れ、冥福（めいふく）を祈る。今回の事故でホームでの安全対策の不備が指摘されたのを受け、 JR東日本 は新列車自動停止システムの早期実用化を目指すなど、危険回避に向けた動きが始まった。	2003/10/18, 産経新聞	安全対策強化
54	安全衛生	日本郵船	東電の子会社のパシフィックLNG SHIPPING（鈴木均社長）が保有し、 日本郵船 が船舶を管理するバハマ籍のLNG船「パシフィック・ノータス」＝写真＝がこのほど、日本海事協会から国際船舶保安証書（ISSC証書）を取得した。同証書の取得は、日本の船会社が所有する船舶としては初めて。 国際船舶保安証書は、米国同時多発テロ事件を契機に、2002年12月に改正された海上人命安全条約（SOLAS条約）で義務付けられることになった証書。国際航路を運航する500トン以上の貨物船はすべて、テロ対策強化に関する同証書の来年7月1日までの取得が義務付けられている。	2003/11/05, 電気新聞	安全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
5 5	安全衛生	日本郵船	<p>日本郵船は二十四日、海上テロへの警戒強化対策を発表した。イラク情勢緊迫化で、船舶や港湾を標的としたテロの恐れが高まっているとし、社内に「海上テロ対策連絡会議」（議長・間宮忠敏副社長）を設置して情報収集能力などを高める。</p> <p>具体的には、航海中の見張り船員を増員し、不審な小型船や航空機への警戒を強化するほか、爆発物検査など保安点検を一日二回とする。また、危険指定海域での船舶の安否確認について、一日二回だった監視回数を六回に増やす。</p>	2003/12/25, 日本工業新聞	テロ対策
5 6	ISO14001 取得状況	川崎汽船	<p>川崎汽船グループの川崎近海汽船と日東物流（社長・岡田功氏、神戸市中央区、TEL 078・857・1345）がそれぞれ認証を取得。審査登録機関は日本海事協会。</p>	2003/04/30, 日本工業新聞	環境保全取組強化
5 7	ISO14001 取得状況	日本郵船	<p>日本郵船は環境管理の国際規格「ISO14001」の対象範囲を世界四十カ所に拡大した。英認証機関のロイズQAから「マルチサイト方式」と呼ばれる認証を取得、国内の環境管理の仕組みを海外拠点にそのまま移植する。コンテナ船やタンカーが立ち寄る北米、欧州、アジアの主要拠点すべてで、同じ方針と活動内容で環境保全を推進する体制を築く。</p>	2003/06/19, 日経産業新聞	環境保全取組強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
58	ISO14001 取得状況	新和海運	<p>新和海運がグループで取得した。認証機関は日本海事協会。</p> <p>認証対象は、海上輸送サービスで、船舶だけでなくグループ各社の陸上組織も含む。</p> <p>同社は今後、環境マネジメントシステムの本格運用を推進し、社有船、管理船をはじめ、陸上部門も含めた取組を進め、同時に、情報開示も積極化する。</p> <p>EMS（環境マネジメントシステム）の経営責任者は鷺見嘉一社長、環境担当役員は醍醐信之取締役。環境管理責任者は、陸上部門担当と海上部門担当の二人で構成する。本社各部門とグループ会社からそれぞれ環境担当者を配置し、環境ワーキンググループを構成している。</p>	2003/04/24, 日本工業新聞	環境保全取組強化
59	ISO14001 取得状況	日本エアシステム	<p>日本エアシステムはドック整備担当部（羽田空港）で「ISO14001」の認証を取得した。</p> <p>同社では初めてとなるが、日本航空システム（JAL）グループとしては6番目の認証事業所となる。</p>	2004/03/04, 日刊工業新聞	環境保全取組強化
60	環境配慮製品	商船三井	<p>商船三井は二〇〇四年度から〇五年度にかけて、ダブルハル（二重底）超大型タンカー（VLCC）六隻を新たに建造することを決めた。これにより、同社のタンカーのダブルハル化率は八〇%を超える。商船三井は二〇一〇年度を目標に完全ダブルハル化を進めてきたが、環境保全対策を強化するため、これを〇八年度に二年前倒しする。</p>	2003/05/09, 日経産業新聞	環境保全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
6 1	環境配慮製品	商船三井	商船三井 は二十四日、空荷状態の船体を安定させるために積み込む海水（バラスト水）が環境悪化を招いている問題で、海洋の生態系に影響を及ぼすバラスト水中のプランクトン類を安全確実に除去可能な専用フィルターの実用化にメドをつけた、と発表した。	2003/09/25, 日本工業新聞	環境保全対策強化
6 2	環境配慮製品	商船三井	商船三井 は八日、東海大学、西芝電機と共同開発してきた船舶用の風力発電装置＝写真＝を完成、実船実験を開始すると発表した。船舶用風力発電装置が実際に航行する船で利用されるのは世界初。	2004/03/09, フジサンケイビジネス	環境保全対策強化
6 3	環境配慮製品	川崎汽船	川崎汽船 は八日、米韓二社と共同研究を進めている圧縮天然ガス（CNG）輸送船の主要設計の安全性について、海上輸送の安全性を審査する米国船級協会の承認を得たと発表した。三社は二〇〇七年の商業輸送開始を目指す。天然ガスの海上輸送は液化天然ガス（LNG）が主流だが、CNGが実用化すれば、発展途上国へ容易に輸送できる。	2003/05/09, 日経産業新聞	製品とサービス向上
6 4	環境配慮製品	日本郵船	日本郵船は昨年十二月末、使用燃料を削減するための工夫を施した液化石油ガス（LPG）運搬船を就航させた。活用したのは太陽電池。甲板に広さ約十三平方メートルの太陽電池パネルを搭載し、船上で発電できるようにした。	2004/01/16, 日経産業新聞	環境保全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
6 5	環境配慮製品	日本通運	商船三井 フェリーは日本通運と共同で、十二月までに新造の高速船四隻を投入。輸送力を約30%アップさせ、航海時間も短縮させる。いずれの港でも早朝か深夜に到着できるようになり、都市部の交通渋滞を避けて朝一番の納入手配が可能になる。	2003/10/19, 産経新聞	製品とサービス向上
6 6	環境配慮製品	日本郵船	日本郵船 は水不足の離島などに大量の水を輸送できる専用の輸送船や輸送袋を開発する。地中海周辺など飲料水などの不足しやすい地域での需要を見込み、数万トンの水を輸送できるようにする。水輸送ビジネスの立ち上げを目指す。	2004/02/20, 日本経済新聞	製品とサービス向上
6 7	環境配慮製品	日本郵船	日本郵船 は昨年十二月末、使用燃料を削減するための工夫を施した液化石油ガス（LPG）運搬船を就航させた。活用したのは太陽電池。甲板に広さ約十三平方メートルの太陽電池パネルを搭載し、船上で発電できるようにした。	2004/01/16, 日経産業新聞	環境保全対策強化
6 8	環境配慮製品	佐川急便	佐川急便は一二年度までにハイブリッド車を二万台導入し、都心などで台車を使用して荷物を集荷・配達するサテライトと呼ぶ集配拠点も現在の五百カ所から千カ所に倍増。サテライト以外の通常の拠点でも配達先が密集している場合には台車で荷物を運び、なるべくトラックを使用しないようにする内容だ。	2003/11/27, 日本経済新聞	環境保全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
69	環境配慮製品	日本郵船	日本郵船 は船舶のディーゼルエンジンの排ガスに含まれる粒子状物質(PM)を捕集する装置を開発した。運航中の自動車専用運搬船に設置し、船上でデータ収集実験をはじめた。容量増加と低価格化を進め、二〇〇五年度をめどに、同社の保有船舶に順次搭載を目指す。環境に配慮した船舶の運航を推進し、外販も視野に入れる。	2004/03/24, 日経産業新聞	環境保全対策強化
70	環境配慮製品	日本郵船	日本郵船 は二十七日、二〇〇四年第二・四半期中に完成予定の二〇万重量トン以上の大型タンカー、V L C Cのカーゴタンク底板に腐食を抑える「耐孔食鋼板」を採用すると発表した。V L C Cのカーゴタンクの底板に耐孔食鋼板を採用するのは世界で初めて。	2003/08/28, 日本工業新聞	製品とサービス向上
71	環境配慮製品	日本郵船	日本郵船 は、ユニバーサル造船と共同で開発した風圧抵抗を軽減して燃費効率を高める自動車船＝写真＝を意匠登録し、他社へのライセンス供与を開始した。 推進力が高まるため、従来に比べて年間5%以上の燃料費削減につながるとしている。 日本郵船 は昨年三月に同船を開発し、これまでに計六隻を完成している。この技術は特許も出願中だが、高い知的財産性を考慮し、意匠として登録した。 船舶は風圧を受ける面積が大きく、風にあおられて斜めに進むこともあることが、燃料効率上の課題だった。	2004/04/22, フジサンケイビジネス	製品とサービス向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
7 2	環境配慮製品	日本郵船	<p>日本郵船は、04年に就航予定の大型PCTC（自動車専用運搬船）12隻を「エコシップ」にする。</p> <p>具体的には、直線翼垂直軸型風力発電装置や、固定バラストなど最新の環境対策技術を採用するもので、従来船と比較し、輸送時の自動車一台当たりの二酸化炭素（CO₂）排出量を約7%削減することができる。</p>	2003/10/21, 日刊工業新聞	製品とサービス向上
7 3	環境配慮製品	日本郵船	<p>日本郵船が保有する船舶の有害化学物質削減を加速している。海洋生態系に悪影響を与えるとされる船底の有機スズ塗料を段階的に廃止、環境負荷の少ない塗料に切り替えている。二〇〇四年度末には有機スズ塗料を使わない船舶の比率を一〇〇%にするという目標を一年前倒しで達成する見通しだ。</p>	2004/03/19, 日経産業新聞	化学物質削減
7 4	環境配慮製品	川崎汽船	<p>川崎重工業が新開発した船用電子制御ディーゼル機関の採用が決定した。川崎造船が南通中遠川崎船舶工程有限公司で建造する川崎汽船向け五千台積み自動車専用船三隻に搭載される。</p> <p>この電子制御ディーゼル機関は大型船用主機の「川崎-MAN B&W MC型ディーゼル機関」を電子制御化したもの。排気弁の開閉、燃料噴射を、高圧油を介して高速の電磁弁で制御するのが特徴。この排気弁の開閉、燃料噴射のタイミングを燃費最適モード、低NO_xモードなど各種のモードを設定して運転中に最適な制御が行える。</p>	2003/10/08, 化学工業日報	環境保全対策強化、製品・サービス向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
75	環境配慮製品	全日本空輸	全日本空輸は、省エネや安全性の向上につながる旅客機の着陸方式を導入した。水平飛行から高度を段階的に下げて滑走路に向かう従来のやり方と違い、滑走路まで一定の角度で降下し続けながら滑らかに着陸するのが特徴。六月から新千歳空港（北海道千歳市）で一部機種に限定した運用を始め、今後は対象の空港や機種を拡大していく方針だ。	2003/07/01, 日本工業新聞	環境保全対策強化
76	環境配慮製品	東日本旅客鉄道	列車も環境に優しく―。JR東日本が世界で初めて開発した電気モーターとディーゼルエンジンで発電した電力を使う低公害のハイブリッド列車「NE（New Energy＝新エネルギー）トレイン」が一日、宇都宮市のJR宇都宮駅で報道陣に公開された。	2003/07/01, 日本経済新聞	環境保全対策強化
77	環境配慮製品	東日本旅客鉄道	東日本旅客鉄道（JR東日本）は次世代の通勤電車「ACトレイン」の開発を進めている。五両編成の試験車両を製造し、昨年二月から将来の実用化に向けた走行試験を実施。旅客サービスの向上、バリアフリー強化といった開発テーマにエコロジーを加え、環境配慮の面でも「究極の車両」を目指す。	2003/05/23, 日経産業新聞	環境保全対策強化、製品とサービス向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
78	環境配慮製品	東日本旅客鉄道	JR東日本 は消費エネルギーの少ない車両の導入で省エネを推進している。二〇〇一年度の省エネ車両数は前年度比九%増の七千八百四十二台となり、約一万二千台の車両全体の六三%を占めた。一台の車両を一キロメートル動かすのに必要な単位輸送量当たりのエネルギーは十八・八メガジュールと同五%改善。二〇〇五年度までにこれを十七・五メガジュールにする計画だ。	2003/06/13, 日経産業新聞	環境保全対策強化、製品とサービス向上
79	環境配慮製品	西日本旅客鉄道	東海道・山陽新幹線が速くなったのに消費電力が減っている。山陽は阪神大震災後に電力費を35億円減、東海道も10年余りで50億円減らした。高速と省エネを両立した車両の導入が進み、料金値上げを抑える一因になった。 JR西日本 と東海は、消費電力をさらに減らした新型車両を05年春をめどに試作する方針だ。	2003/11/26, 朝日新聞	環境保全対策強化、製品とサービス向上
80	環境配慮製品	西日本旅客鉄道	新幹線を時速三百五十キロで走らせる“切り札”となる画期的な軽量化技術を、 JR西日本 と栗本鉄工所が共同開発した。車輪に二枚ずつ取り付ける鋼鉄製ブレーキディスクをアルミ合金製に替えたもので、ディスクの重量が半減し、車輪が四個付く「台車」一組あたりで二百八十キロ・グラム軽くなった。台車の軽量化は超高速走行時の振動などの問題を解決するカギで、現在の重量が技術的な限界とされていた。東京で開催中の鉄道技術国際シンポジウムで二十二日、発表した。	2003/08/22, 大阪読売新聞	製品とサービス向上、安全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
8 1	環境配慮製品	鉄道各社	自動車による輸送を、一度に大量に運べる鉄道・船舶などに切り替える「モーダルシフト」。環境負荷の低減につながるとして貨物輸送の世界では着実に進展してきたが、鉄道各社は旅客輸送にも波及させようと知恵を絞り始めた。車や自転車との組み合わせで利便性を高めて鉄道の利用を促し、増収と環境保全の“一石二鳥”を狙う。	2004/02/04, 日経産業新聞	環境保全対策強化、製品とサービス向上
8 2	環境配慮製品	ヤマト運輸	<p>ヤマト運輸は十八日、電気モーターとエンジンを併用するハイブリッド小型トラックを二〇一二年度までに二万台導入すると発表した。車両を使わずに台車のみで集配する拠点も倍増する。二〇一二年度に宅配便の取扱個数を二〇〇二年度比で四割増やししながら、二酸化炭素（CO₂）総排出量を同〇・九%削減する計画だ。</p> <p>ヤマトは現在、約三万台の集配車を運用しており、低公害の液化石油ガス（LPG）車、圧縮天然ガス（CNG）車などが占める比率は約九%。二〇一二年度には三万六千台強の集配車が必要になるとみており、うち約五五%をハイブリッド車にする。</p>	2003/09/19, 日本経済新聞	環境保全対策強化、製品とサービス向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
83	環境配慮製品	ヤマト運輸	<p>ヤマト運輸は、動力源にエンジンと電気モーターを組み合わせた小型ハイブリッドトラック（最大積載量二トン）を二〇一二年度までに二万台導入し、集配車両全体に占める低公害車の割合を現在の九%から一気に五五%へと引き上げる。</p> <p>宅配便取扱量の拡大で今後もトラック台数の増加傾向が続くため、あえて二酸化炭素（CO₂）排出総量の大幅な削減目標は定めず、宅配便一個当たりの原単位排出量を一二年度までに〇二年度比で三一・一%減らす計画だ。</p>	2003/09/22, 日本工業新聞	環境保全対策強化、製品とサービス向上
84	環境配慮製品	ヤマト運輸	<p>ヤマト運輸は、モーダルシフトを促進するためJR貨物と共同で、大阪貨物ターミナル駅構内の倉庫を利用した取組に乗り出した。</p> <p>これにより関西地区から全国へ出荷される大口顧客のクロネコメール便の輸送を鉄道利用に切り替えるほか、</p> <p>（1）幹線輸送で利用する荷物を入れるカゴである流動機材の輸送を一部、鉄道利用に切り替え（2）午前中に集配した宅急便を一部鉄道利用に切り替え—を予定する。</p> <p>同社では、今回の措置によるCO₂削減量は、年間で約1173トンと見込んでいる。</p>	2004/01/14, 日刊工業新聞	環境保全対策強化、製品とサービス向上

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
85	環境配慮製品	ヤマト運輸	地球環境にやさしい物流を目指す ヤマト運輸 は、これまでのフォークリフトに代わる荷役機器として手動で移動する「リフター」=写真=を導入。昨年度は主な宅急便センターで約四十台を試行したのに続き、本格採用に踏み切る本年度は全国でおよそ百五十台に拡大する計画だ。	2003/09/24, 交通新聞	環境保全対策強化
86	環境配慮製品	佐川急便	佐川急便は低公害車である圧縮天然ガス（CNG）車の導入台数を二〇一二年度までに二〇〇二年度の約六倍の七千台に増やす。CNGの供給スタンドも東京、大阪、名古屋地区にそれぞれ年間一、二カ所ずつ設置していく。総投資額は国からの助成金を含め三百億円以上の見込み。二〇一二年度の二酸化炭素（CO ₂ ）排出量を二〇〇二年度比六%削減する。	2003/05/30, 日本経済新聞	環境保全対策強化
87	環境配慮製品	日本通運	日本通運 が圧縮天然ガス（CNG）などを燃料とする低公害車の導入を推進している。二〇〇三年三月十一日時点の導入台数は千六十一台で、過去三年の間にほぼ倍増した。東京都が十月にディーゼル車規制を導入するなど環境規制の強化に対応し、二〇〇三年度末までに導入台数を二千台に増やす計画だ。	2003/05/16, 日経産業新聞	環境保全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
88	環境配慮製品	日本通運	<p>日本通運はこのほど、引っ越しの常識を覆す新商品「えころじこんぼ」の販売を開始した。えころじこんぼは、同社が開発した梱包資材により、引っ越しで顧客の負担を最大限に省き、作業時に発生するごみをゼロにすることを目指した商品。</p> <p>日通では、引っ越しの事前準備から収納、後片付けまでのすべての作業を同社の作業スタッフが行う。今回のえころじこんぼは梱包資材のすべてを反復利用できるもので、使用済みのダンボール箱などの廃棄物を出さない。新開発の梱包資材は現在特許申請中。</p>	2003/06/04, 化学工業 日報	環境保全対策強化
89	環境配慮製品	日本通運	<p>二酸化炭素（CO₂）の排出削減のため、岡山県内の木材加工業者と運送会社が十一月、製品輸送をトラックから船に切り替える「モーダルシフト実証実験」を始める。国土交通省の補助事業に認定され、一年間で約六割のCO₂削減を目指す。</p> <p>荷主の銘建工業（勝山町、安東俊夫社長）と、輸送を担当する日本通運岡山支店（岡山市、佐野弘明支店長）で、実験は十一月上旬から一年間</p>	2003/08/14, 中国新聞 朝刊	環境保全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
90	環境配慮製品	日本通運	<p>クレーンなどの設備を使わず、トラックなどで直接貨物を搬出入できる「RORO船」が三日未明、周南市の徳山港に入港した。大型トラックでの陸上輸送に比べて、二酸化炭素の排出量を四分の一以下に削減でき、環境に優しい輸送手段として注目を集めそうだ。</p> <p>日本通運（東京）と商船三井フェリー（同）が今月、共同で設けた航路の第一便。東京・有明―徳山―博多―岩国―有明の順に各港を回る。東京―博多を三十三時間で結ぶスピードが売りだ。</p>	2003/10/04, 中国新聞朝刊	環境保全対策強化
91	環境保全	日本郵船	<p>日本郵船は社団法人の日本物流団体連合会から「物流環境保全活動賞」を受賞した。同賞は物流部門の環境保全活動の推進や環境意識の向上に貢献した企業や個人を表彰する制度。同社独自の運航船舶管理システムによる安全運航・環境保護の徹底と、通常よりも速度を落とした航海の実施やエンジンの燃焼効率を高める助燃剤の使用など、燃費節減対策の活動が評価されたという。</p>	2003/06/12, 日経産業新聞	環境保全対策強化
92	環境保全	日本航空	<p>日本航空システム（JAL）は二〇〇二年度の輸送単位（有効トンキロメートル）当たり二酸化炭素（CO₂）排出量が一九九〇年比一二・二%減少し、業界目標を八年前倒して達成した。グループの日本エアシステム（JAS）が機種の大形化や路線の見直して燃料効率を大幅に向上させたことが寄与した。〇三年度の削減率は一三―一四%に拡大する見通し。JALは近く新たな中長期目標の策定に着手、一段のCO₂削減に取り組む。</p>	2003/10/15, 日経産業新聞	環境保全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
9 3	環境保全	日本航空	<p>日本航空システム（JAL）はグループの環境管理体制を整備する。環境監査制度を新たに導入し、系列ホテルを含めた主要拠点の廃棄物削減や化学物質管理などの取組状況をチェック。環境会計では集計対象を経営統合前の日本航空単体のみから、主要航空会社四社に拡大する。経営統合を機にグループ全体で環境保全活動を推進する体制を整え、二〇一〇年度のゼロエミッション（ごみゼロ）実現など中長期目標の達成を目指す。</p> <p>環境監査は二〇〇三年度から導入する。第一弾として上期中に産業廃棄物をテーマに実施。</p>	2003/06/06, 日経産業新聞	環境保全対策強化
9 4	環境保全	日本航空	<p>日本航空システム（JAL）グループは、機体塗装を有機溶剤の使用量が少ない静電塗装方式に切り替える。健康被害を引き起こす光化学スモッグやSPM（浮遊粒子状物質）の原因物質とされる有機溶剤が塗装作業で大気中に放散するのを減らす。日本航空が先行導入し、主翼の一部を除く全体の塗装に採用。来年四月の事業別再編を受けた機体デザイン統一に合わせ、グループ全体へと拡大する。日航は現時点で有機溶剤と塗料の総使用量を二五%ずつ減らし、年間七百五十万円のコスト削減効果をそれぞれ見込む。</p>	2003/10/07, 日本工業新聞	環境保全対策強化、コスト削減

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
95	環境保全	全日本空輸	<p>全日本空輸は環境目標を刷新した。航空機の輸送単位当たりの二酸化炭素（CO₂）排出量を二〇〇七年度に一九九〇年度に比べ二%減らし、業界団体の掲げる目標を期限、削減率ともに上回る目標を新設した。グループ全体の環境経営の強化や廃棄物の削減、グリーン購入の推進も盛り込み、環境配慮のイメージ向上とグループを含めた全社員の意識改革を促す。</p> <p>新目標は「ANAグループエコロジープラン」で、九九年に制定した中期行動計画の内容を大幅に充実させた。近く発行する環境報告書で概要を明らかにする。</p>	2003/09/26, 日経産業新聞	環境保全対策強化
96	環境保全	東日本旅客鉄道	<p>JR東日本は九月二十九日、本社二階のJRホールで初の「JR東日本グループ環境経営推進会議」を開催した。二〇〇五年度（平成十七年度）を最終年度とした中期経営構想「ニューフロンティア21」に示されているCO₂（二酸化炭素）排出量削減や廃棄物のリサイクル化などの各種の数値目標達成に向けて、本社―グループ各社が力を合わせて取り組んでいくことを確認するのが狙い。会議には本社経営管理部はじめ、グループ会社の幹部社員など、約百五十人が出席した。</p>	2003/10/01, 交通新聞	環境保全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
97	環境保全	ヤマト運輸	<p>ヤマト運輸は企業の社会的責任（CSR）として、乾電池のゼロエミッションリサイクル（廃棄物を限りなくゼロにする処理）に乗り出した。</p> <p>同社の各事業所から、使用済みとなった乾電池を北海道にある野村興産（東京都中央区、兼丸敬社長、03・5695・2530）のイトムカ鉱業所（北海道留辺蘂町）に送り、鉄や亜鉛、マンガンなどに再資源化するもの。</p>	2004/03/18, 日刊工業新聞	環境保全対策強化
98	環境保全		<p>地球環境にやさしい物流の実践に向け、日本物流団体連合会が本年度から創設した「モーダルシフト取組優良事業者公表制度」の集計がまとまり、社名が公表された。</p> <p>鉄道や海上輸送の割合の高い物流事業者では、石油類の鉄道輸送を専貨にする日本石油輸送（JOT）がシフト化率九九%で断然の一位。また、利用の増えた企業では日本触媒の物流子会社になる日触物流が、二〇〇二年（平成十四年）のデータで前年より鉄道のシェアを六%増やしてトップになった。</p>	2003/10/22, 交通新聞	環境保全対策強化

NO.	取組分類	企業名	取組内容	情報源	想定される効果
99	地域環境-大気	商船三井	<p>商船三井は目下、二〇〇二年度からの二年間で単位輸送量当たりのCO₂、NO_x排出量を〇一年度比で二%減らす数値目標の達成に取り組む。〇二年度実績はいずれも同〇・二%減にとどまったが、〇三年度には省エネ新船の相次ぐ就航などで最終的には目標クリアを目指す。</p> <p>今後は船舶関連の環境指針なども、海運に関する国連の専門機関・国際海事機関（IMO）を通じて具体化する見通し。来年度からの新中期経営計画と歩調を合わせる形で、環境負荷の中期的な削減方針もIMOの動向などを見据えてゼロからの再構築を目指し、業界リード役の地位を確立する構え。</p>	2003/06/04, 日本工業新聞	環境負荷削減

資料3 評価軸の比較（主な海外格付け機関）

分類	大項目	中項目	小項目	Dow Jones (Ver5.0)	Business in the Community	Ethibel	Ethical Investment Research Services (EIRIS)	Oekom Research
全般	会社概要 社会活動 マネジメント	社会活動報告 マネジメント体制 コンプライアンスの整備 法令遵守 事業の透明性 第三者認証（監査）		○	○	○	○	○
			環境マネジメント	○	○	○	○	○
			マネジメント体制	○	○	○	○	○
			目標設定	○	○	○	○	○
			環境負荷対応策の実	○	○	○	○	○
			従業員の教育・参画	○	○	○	○	○
			その他	○	○	○	○	○
			第三者認証（監査）	○	○	○	○	○
			ISO14001の取得状況	○	○	○	○	○
			その他の監査の実施	○	○	○	○	○
社会活動への取組み	自社事業のオペレーション 顧客 株主 従業員	ナレッジマネジメント 調達先 高年齢者・障害者への配慮 顧客満足 スチークホルダーの参画 雇用 人材の安定・確保 人材の多様性 賃金/報酬 離職率 採用 解雇 その他 労働環境 労働衛生・安全 健康 その他 人材の活用 研修および能力開発 業績給 その他 人権 女性・障害者等に対する平等性 児童労働/強制労働 労働組合 セクハラ対策 フライバシーの保護 その他人権 福利厚生 年金制度 健康保険 託児所 多様な勤務形態 その他 従業員満足 人事制度 利益の分配		○	○	○	○	○
			賞与	○	○	○	○	○
			賞与	○	○	○	○	○
			賞与	○	○	○	○	○
			賞与	○	○	○	○	○
			賞与	○	○	○	○	○
			賞与	○	○	○	○	○
			賞与	○	○	○	○	○
			賞与	○	○	○	○	○
			賞与	○	○	○	○	○
環境活動への取組み	自社事業のオペレーション 環境パフォーマンス	製品・取引先 グリーン調達 LCA エコラベル その他 温室効果ガスの排気（地球温暖化） エネルギーおよび輸 化学品の使用 土壌汚染 水汚染 その他の排気ガス 資源の利用 水消費 間接的インパクト 地域へのインパクト 予想外の環境負荷 生物多様性 オゾン層破壊 デザイン 廃棄物 その他		○	○	○	○	○
			グリーン調達	○	○	○	○	○
			LCA	○	○	○	○	○
			エコラベル	○	○	○	○	○
			その他	○	○	○	○	○
			温室効果ガスの排気（地球温暖化）	○	○	○	○	○
			エネルギーおよび輸	○	○	○	○	○
			化学品の使用	○	○	○	○	○
			土壌汚染	○	○	○	○	○
			水汚染	○	○	○	○	○
その他の排気ガス	○	○	○	○	○			
資源の利用	○	○	○	○	○			
水消費	○	○	○	○	○			
間接的インパクト	○	○	○	○	○			
地域へのインパクト	○	○	○	○	○			
予想外の環境負荷	○	○	○	○	○			
生物多様性	○	○	○	○	○			
オゾン層破壊	○	○	○	○	○			
デザイン	○	○	○	○	○			
廃棄物	○	○	○	○	○			
その他	○	○	○	○	○			
業界特有の取組み		○	△	○	○	○		
業界特有の取組み	社会貢献	途上国への寄付 財団の設立等 社会貢献プログラム NPOとの協働 緊急支援 国際協力/海外ボランティア 重点支援分野 従業員のボランティア 地域（コミュニティ含む）貢献 事業地域以外での地域貢献 給料の天引き寄付/マッチングギフト その他		○	△	○	○	○
			途上国への寄付	○	△	○	○	○
			財団の設立等	○	△	○	○	○
			社会貢献プログラム	○	△	○	○	○
			NPOとの協働	○	△	○	○	○
			緊急支援	○	△	○	○	○
			国際協力/海外ボランティア	○	△	○	○	○
			重点支援分野	○	△	○	○	○
			従業員のボランティア	○	△	○	○	○
			地域（コミュニティ含む）貢献	○	△	○	○	○
事業地域以外での地域貢献	○	△	○	○	○			
給料の天引き寄付/マッチングギフト	○	△	○	○	○			
その他	○	△	○	○	○			

※業界特有の取組み、各社が追加的に幾つかの評価項目を選択することができる

※全体的に地域文化の保護に対する配慮がなされている点が特徴的

○：公表されている評価項目に含まれている。△：必ずしも明記されていないが、評価項目に含まれると判断されるもの

資料4 国内外交通事業者比較表（空運）

分類	大項目	中項目	小項目	社会環境報告書						環境報告書					
				ヴァージンアトランティック航空(英)	ブリティッシュエアウエイズ(英)	BAA(英)	スカンジナビア航空(北欧3国)	ルフトハンザ・ドイツ航空(ドイツ)	KLMオランダ航空(オランダ)	イベリア航空(スペイン)	フィンランド航空(フィンランド)	エールフランス(フランス)	日本航空システム	全日本空輸	
全航	会社概	社会活動マネジメント	社会活動報告	Corporate and Social Responsibility (2003.3)	2002 2003 Social and Environmental Report	Annual Report 2002/03	The SAS Group's Annual Report 2003 & Sustainability Report	Balance: Facts and Figures 2002/2003	Sustainability Report 2002/2003	Annual Report on Corporate Social Responsibility	Environmental Information 2003	Environmental Report 2002-03	環境報告書	環境報告書	
			マネジメント体制	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
			コンプライアンスの整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	環境マネジメント	環境活動報告	法令遵守	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
			事業の透明性	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
			第三者認証(監査)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
			環境活動報告	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
			マネジメント体制	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
			目標設定	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
			環境負荷対応策の実施	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	第三者認証(監査)	IS014001の取得状況	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
			その他の監査の実施	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
			その他の	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	社会活動への取組み	自社事業のオペレーション	ナレッジマネジメント	△(社内コミュニケーション部の設立)							機関誌の発行、イントラネット				
			調達先												
		顧客	商品	サービス向上、他	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
				高齢者・障害者への配慮	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
				顧客満足	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
				贈収贈与・酒類	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		採主	コーポレートガバナンス	インベスターリレーション	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
政治献金				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
従業員		雇用	人材の安定・確保	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
			人材の多様性	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	賞金/報酬		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	労働環境	労働時間	労働衛生・安全	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
			健康	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
			その他	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	人材の活用	研修および能力開発	業績	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
			その他	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
			その他	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	人権	女性・障害者等に対する平等性	児童労働/強制労働	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
			労働組合	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
			セクハラ対策	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	福利厚生	年金制度	健康保険	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
託児所			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
多様な勤務形態			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
従業員満足	人事制度	利益の分配	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
		賞与	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
		ストックオプション	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		

社会活動への取組み	社会貢献	途上国への寄付	○	○ (UNICEF)			従業員が途上国への支援団体を設立、乗客へ不要外貨の募金よびかけなど	○	エクアドル・ペルーなどへの支援				中国小學校寄付		
		財団の設立等	乗客のマイレージプログラム基金を設立		税引前利益の0.15%をTrustに寄付		ハンブルク市・地元企業と環境団体の設立		障害児・者団体および各種団体への寄付				岡崎嘉平太財団		
		社会貢献プログラム		○	○		環境に関する調査・研究・開発プロジェクトに協力	○					大気観測プロジェクト 機体工場見学等		
		NPOとの協働			○	○		寄付団体との協業	スペシャル・オリンピック、障害者団体、Red Cross、臓器移植団体				環境関連団体 募金活動等		
		緊急支援						○							
		国際協力/海外ボランティア													
		重点支援分野								障害者支援、芸術作品の輸送				国際社会貢献事業	
		従業員のボランティア	コミックリーフ等	○				○	○	従業員で構成されるNGO					
		地域（コミュニティ含む）貢献		○	コミュニティーワーキングセンターの設置等	低所得世帯の支援、教育・環境リソースセンター設立、その他近隣住民への配慮	○	地域の社会的・文化的プロジェクトの支援、住民との交流						ずずらん行事等	
		事業地域以外での地域貢献		○			○		○						
	給料の天引き寄付/マッチングギフト その他								給料の天引き寄付						
	業界特有の取組み			安全輸送	安全対策		機内で途上国支援団体の活動内容のPR、寄付の呼びかけ、乗務員が勤務の際に、物資・寄付を自己の荷物として運搬、物資の輸送支援	安全輸送	乗組員の荷物として着展途上国への物資輸送の援助、ボランティアの輸送、顧客サービス向上のための教育、インターコンシップの受け入れ、定期便での臓器輸送、NGOへの割引運賃の適用			関係官庁・団体への協力	外部団体への協力		
環境活動への取組み	自社事業のオペレーション	製品・取引先	グリーン調達	○			○ (サプライヤーの評価を実施)	△取引先の環境への取り組みの評価基準を作成		○			○		
			LCA						○	△ (マテリアルフロー)					
			エコラベル												
			その他							環境意識の啓発					
		環境保全	温室効果ガスの排気（地球温暖化）	○	排出権取引、他	○	○	○	○	○	○	○	地上動力装置等	燃料削減対策等	
			エネルギーおよび輸送	○	○		○	○	○	○	○	○	省エネ委員会		
			化学品の使用				○	○	○	△	○		化学物質データ等	化学物質データ等	
			土壌汚染								○				
			水汚染			○	○	○	○	△	○	○	△	排水処理 機体水洗	
			その他の排気ガス	○		○	○	○	○	○	○	○	○	排気ガス削減等	
			資源の利用		○			mobile remote heating system, earth heat	○	天然ガスによる併給発電	△ (リサイクル)	○	○	ポリエチレンリサイクルシステム等	○
			水消費		(○)			○	○	○	○	○	○	○	
			間接的インパクト									△			
			地域へのインパクト		○				進路の取り方、周辺環境に配慮した空港拡張	○	住民への説明会等の実施など		騒音が中心		
			予想外の環境負荷												
			生物多様性		○	○									
			オゾン層破壊							○		○	ハロン回収等	代替え品推進 取り扱い改善	
		デザイン						騒音に配慮した格納庫の建設							
		廃棄物	○	○	○	○		○	○	○	○	○	機内ごみ分別等	○	
		その他	騒音	騒音	騒音、地上でのアクセス容易性	騒音・環境投資額	騒音、消費燃料の測定・削減、紙の減量、空港カフェテリアでのオーガニック製品の提供、商業目的のための野生動物の輸送拒否、有害物質使用のための統一基準の設置	騒音	騒音、紙の減量	騒音	騒音など	環境会計 騒音対策	環境会計 騒音対策 広域航法等		
	業界特有の取組み		乗客率の向上・従業員のカーシェアリングなど	サステナブルツーリズム、空港への公共アクセス			燃料削減のための定時運行・空港整備・トレーニング	効率輸送上 (モビリティチェーン)、エコツーリズム	メンテナンスの徹底、燃料効率の良い機体への切替、鉄道輸送の促進、電気自動車の導入			・騒音対策 ・従業員のモーターシフト (通勤による大気汚染の対策として)	ICAO航空機騒音基準 ICAO航空機騒音基準 騒音軽減飛行方式	ICAO航空機騒音基準 騒音軽減飛行方式	

資料5 国内外交通事業者比較表（海運）

分類	大項目	中項目	小項目	社会・環境報告書				環境報告書					
				P&O STC (英)	Associated British Ports (英)	商船三井	日本郵船	P&O Nedlloyd Container Lines (英)	Leif Hoegh (ノルウェー)	Royal Caribbean (米)	川崎汽船	新和海运	
全般	社会活動マネジメント	社会活動報告	社会活動報告	○	○	○	○	○	○		○	○	
			マネジメント体制	○	○	△	行動憲章	○					
			コンプライアンスの整備			○	○						
			法令遵守			○	○	○					
			事業の透明性	○		○	△	○					
			第三者認証（監査）		○			ISMコードの取得や他の環境評価団体に参加	FTSE 4 Good				
	環境マネジメント	環境活動報告	環境活動報告	○	○	○	○	○	○	△	○	○	
			マネジメント体制	目標設定	○	○	実績と目標	○	○		○	○	
			環境負荷対応策の実	○	○	数値明示	○	○			数値明示	○	
			従業員の教育・参画	○	○	環境教育	○	○	○	○	環境教育 環境広報活動	意識啓蒙	
その他			独自の環境基準を設定							法令がない場合、独自の環境基準を設定			
第三者認証（監査）	ISO14001の取得状況 その他の監査の実施	○ ○		○ ○	○ ○	○ ○	○ ○	○ ○		○			
社会活動への取組み	自社事業のオペレーション	ナレッジマネジメント		機関誌の発行など									
		調達先	調達先の選定 納入業者への配慮 その他		契約の公正・透明性を確保、妥当な契約締結、贈収賄・汚職の禁止								
顧客	顧客	商品	○										
		高齢者・障害者への配慮											
		顧客満足											
		贈収賄と汚職 政治献金 競争と価格設定											
株主	株主	コーポレートガバナンス		○	○	○							
		インベスターリレーション											
従業員	従業員	雇用	人材の安定・確保	○									
		人材の多様性	○										
		賃金/報酬											
		離職率	○										
		採用											
		解雇											
		その他											
		労働環境	労働時間		休日の確保など								
		労働衛生・安全	○	○	△	災害対策	○	○		○			
		健康	○	○	健康管理	疫病対策	○	○					
	その他		リスクアセスメント・外部監査										
	人材の活用	研修および能力開発	○	人材育成プログラム	DADAS（実務評価・指導システム）等				安全・技術研修				
	業績給												
	その他												
	人権	女性・障害者等に対する平等性	○										
	児童労働/強制労働												
	労働組合	○	△										
	セクハラ対策												
	ブライバシーの保護												
	其他人権		機会均等、公平性										
福利厚生	年金制度	○											
健康保険	○												
託児所													
多様な勤務形態			フレックス 休暇制度										
その他		退職または死亡手当て。法律相談・カウンセリング	保養所等										
従業員満足													
人事制度													
利益の分配	賞与												
ストックオプション		△ (Share-incentive plan)											

社会活動への取組み	社会貢献		途上国への寄付	スリランカでの象の保護のための資金援助、インドでの学校設立など		アフリカ難民寄付	○																	
			財団の設立等	途上国支援団体の共同設立など	海洋・医療・教育・芸術関係団体への寄付など															海洋関係団体への寄付など				
			社会貢献プログラム	イルカ研究など	教育のために施設を公開・レクチャー、エッセイ・美術のコンテストなど	海洋観測調査		地球深部探査大学等の交流等													Univ of Miami との共同研究など No x やバラスト水調査			
			NPOとの協働			環境NGOとの協働			○												赤十字、WWF など 表層海水調査			
			緊急支援	○																				
			国際協力/海外ボランティア	チェルノブイリへの物資の援助など				ユニセフ他		植林事業	中国での船の解体、リサイクル技術指導など										フィリピンでの船員雇用・生活困難者への奉仕活動			
			重点支援分野					グループ社会貢献活動																
			従業員のボランティア	○	△			海岸美化運動		ミレニアムファンド等														
			地域（コミュニティ含む）貢献	環境教育、環境保護、文化など	教育、文化、港湾都市の再開発など					ホスピス活動											子どものための環境保護教育など			
			事業地域以外での地域貢献																					
	給料の引き上げ/マッピングギフト																							
	その他	船員団体との協働、割引運賃の提供						日本郵船歴史博物館												アフリカへの食糧・車両の輸送支援 途上国への物資輸送支援				
	業界特有の取組み		安全性の確保	従業員の安全・健康プログラム、公正な取引への取り組み、自社の活動を社会・顧客に対して積極的にPR		MOL安全管理制度（テロ防止対策）		NAV9000（独自・安全環境基準）セキリティ委員会 緊急事態対応ネットワーク		従業員の安全・健康戦略										安全管理コード 危険管理 保守検船と安全検査 CAP（船舶状態評価プログラム）				
環境活動への取組み	自社事業のオペレーション	製品・取引先	グリーン調達	○	whole-of-life cost を考慮に入れた調達・取引	○																		
			LCA																					
			エコラベル																					
			その他	取引先の環境意識の啓発				環境関連アンケート			取引先の環境意識の啓発													
			環境保全	温室効果ガスの排気（地球温暖化）	○	○	○	燃費削減対策委員会等			○											○		
				エネルギーおよび輸送		○	省エネ設計 PBCF省エネ等	省エネ設計 自然エネルギー			○											○	電力消費削減	
				化学品の使用			船底防汚塗料	船底防汚塗料			△		△										船底防汚塗料 流出防止 有機スズ系船底塗料	
				土壌汚染							○													
				水汚染	石油流出量など	○	油汚染防止	○			○												船尾シーリング ビルジ等	
				その他の排気ガス	○	○	酸性雨対策	酸性雨対策			○		○										△	○
				資源の利用	○	○	船舶リサイクル	○			○												船舶リサイクル オフィス内対策	
				水消費	○	△			節水装置			○												
				間接的インパクト																				
				地域へのインパクト	○																			△（情報公開）
				予想外の環境負荷	○	○																		△
				生物多様性	○	○																		
				オゾン層破壊	○	○	船装備 冷凍コンテナ	フロンガス対策			○		○											○
				デザイン		△			ダブルハルタンカー															ダブルハル
				廃棄物	一般廃棄物と有害廃棄物を区別	○	廃油適正処理 船内廃棄物	○			○		○											船内廃棄物 廃油適正処理等
				その他	石油消費量の測定	ICMへの取り組み、ガラス瓶のリサイクル施設、渡漕砂の再利用など	環境会計		社会・環境報告書		リサイクル品の利用推進、Ballast Waterなど、石油消費量の測定・削減、オフィスでの紙・ごみの減		Ballast水、オフィスで使う紙・紙コップ等の減量、飛行機による出張の削減など											
	業界特有の取組み		木材パレットをPVC製にする。	サステナブル輸送ネットワーク		バラスト水対策		バラスト水対策 ストーリーターン		「安全」への取組み、コンテナの床に木材ではなく代替素材を使用、内陸輸送のための鉄道への出貨										バラスト水対策 モーダルシフト				

資料6 国内外交通事業者比較表（陸運）

【社会環境報告書】

分類	大項目	中項目	小項目	社会・環境報告書					東日本旅客鉄 道
				National Express Group (英)	SJ(スウェーデン)	UPS (米)	FirstGroup (英)	佐川急便	
全般	会社概 社会活 動マネ ジメン		社会活動報告	○	○	○	○	○	○
			マネジメント体制	○		○	○		
			コンプライアンスの整備			○			
			法令遵守						環境関連法令
			事業の透明性			○			
		第三者認証（監査）						説明責任の充 実 IRについ ての考え方	
	環境マ ネジメ		環境活動報告	○		○	○	○	○
			マネジメント体制	○	○	△	○		
			環境負荷対応策の実 施	○	○	○	○	数値明示	数値明示
			従業員の教育・参画 （従業員のモビ リティ調査）	△				環境教育	環境教育
			その他	○	○				表彰制度
		第三者認証（監査）					○	○	
		ISO14001の取得状況		○	○	○	○	○	
		その他の監査の実施			○	○	第三者検証	第三者意見 第三者審査	
	社会 活動 への 取組 み	自社事 業のオ ペレ ション	ナレッジマネジメント		△（四半期毎にベ ストプラクティス を共有）				
調達先				調達先の選定		○	△（燃料の調達）		
				納入業者への配慮 その他				○	
顧客		商品	安全運行・定時運 行、CCTVの設置な ど	安全性、定時運行		安全運行・定時運 行、快適なバス環 境整備等	サービスへの 取り組み	ホームでの安全 対策 IT技 術導入 混雑 の緩和	
			高齢者・障害者への配慮			安全なバスの開発 など	○	エスカレ ーター・エレ ベーター整備	
			顧客満足	○			○	イース（総合 物流サービ ス）クレマ ム対応	
			贈収贈と汚職 政治献金					違反や訴訟に 対応	
			競争と価格設定						
株主 従業員		従業員 雇用	コーポレートガバナンス インバスターリレーション	○		○	○	○	
			人材の安定・確保	○		○	○	△	
			人材の多様性	△		○	△（今後実施）	△	障害者雇用
			賞金/報酬	○		△			
			離職率	○		○			
			採用	○		△		○	
			解雇						
		その他				長期雇用など			
	労働環境	労働時間	△				○	労働時間短縮	
		労働衛生・安全	○	○	○	○	○	タイムアウト システム等	
		健康		○	○			健康管理	
	人材の活用	研修および能力開発	○	○	○		良い環境で新しい スキルを習得でき るよう配慮など	○	
		業績給 その他				○		人事制度・労 務管理	
		人権	女性・障害者等に対 する平等性	△	○	○		○	女性職場拡大
	福利厚生	就業機会/強制労働							
労働組合									
セクハラ対策									
プライバシーの保護									
その他人権		○	○	○			人権教育		
従業員満足 人事制度 利益の分配	年金制度								
	健康保険								
	託児所								
	多様な勤務形態	○	○	○					
	その他								
	賞与	○		○					
	ストックオプション				○				
社会貢 与	財団の設立等	財団の設立等			UPS基金を設立。基 金では別途年次報 告書を発行など	交通社会財団 先端科学技術 振興財団等	文化財団		
		社会貢献プログラム			○	セーダールンフ ト実証実験 貢献活動支援	鉄道少年団へ の支援		
		NPOとの協働			基金を通じたNPO支 援など	○			
		緊急支援							
		国際協力/海外ボランティア				○	北京国際女子 駅伝等	国際協力事業 団との提携	
	重点支援分野	従業員ボランティア （毎年3月に行われ る英国芸能人によ る慈善企画）への 参加など	コミックリリーフ			△		森作り	
		地域（コミュニティ 含む）貢献	○		○		○（スクールバス の運行、ベビー ユーザーへのサー ビス、僻地への路 線開設、イベント 時の無料運行）	美化活動 交 通安全教育等	
		事業地域以外での地 域貢献						海外企業との 協力協定	
		給料の天引き寄付/ マッチングギフト							
		その他	障害児童に対する 無料旅行の提供						
	業界特有の取組み		定時運行・安全運 行			安全運転	定時運行、事故率 の削減	○	踏み切り安全 対策、ATC （自動列車制 御装置）、 ATS（自動列 車停止装置） 改善対策

環境活動への取組み	自社事業のオペレーション	製品・取引先	グリーン調達					○	○	○	
		LCA									
		エコラベル			自社のサービスの一部にエコラベルをラベリング						
		その他							△		
		環境保全	温室効果ガスの排気(地球温暖化)	○	○	○	○	○	排出削減計画 点検	○	
		エネルギーおよび輸送	○	○	○	○	○	氷蓄熱式空調	列車運転用エネルギー削減 自然エネルギー		
		化学品の使用					氷結防止剤、他		車両工場科学物質削減等		
		土壌汚染	○						燃料貯蔵タンク点検 △		
		水汚染					△		燃料貯蔵タンク点検 オイルラップメンテ		
		その他の排気ガス	○	○	○	○	○	○	○	○	
		資源の利用					○	△(リサイクル)	○	車両リサイクル 乗車券リサイクル等	
		水消費	○				○	○		トンネル湧水 水利用	
		間接的インパクト								○	
		地域へのインパクト					△			鉄道林保護 エコツーリズム	
		予想外の環境負荷	○				○				
		生物多様性	○								
		オゾン層破壊								車両フロン処理 ○	
		デザイン								低公害車、天然ガススタンド、情報化、ECO車体	景観との調和
		廃棄物	○	△(PCB廃棄物対策)			○	○	エンジンオイル処理	施設工事・医療系廃棄物抑制等	
		その他	○				騒音			環境会計 騒音対策 電波障害対策等	
業界特有の取組み			顧客向け「旅に伴う環境負荷シミュレータ」の提供	・サプライチェーンの緑化、走行距離の削減 ・騒音対策	・グリーンツーリズム ・モーダルシフト	モーダルシフト(2ペーシ)ハブセンター構想	モーダルシフト(2ペーシ)ハブセンター構想	バーアンダライドレーン アンダーレンタカー等			

【環境報告書（海外事業者）】

分類	大項目	中項目	小項目	環境報告書					
				SBB（スイス・鉄道）	Deutsche Bahn（ドイツ・鉄道）	DSB（デンマーク）	VR Group（フィンランド）	ドイチェポスト（ドイツ）	
全般	会社概	社会活動	社会活動報告	○					
			マネジメント体制						
			コンプライアンスの整備						
			法令遵守						
			事業の透明性						
	環境マ	ネジメ	環境活動報告		○				
			マネジメント体制	目標設定	○	○	△（戦略）	△	○
			環境負荷対応策の実		○	○	○	○	○
			従業員の教育・参画		○	○	○	○	○
			その他		○	環境DBの構築など	エネルギーDB、化学品DB等環境関連ツールの整備	○	
	第三者認証（監査）	ISO14001の取得状況		○			○	○	
	社会活動への取組	自社事業のオペレーション	ナレッジマネジメント						
			調達先	調達先の選定					
				納入業者への配慮					
				その他					
顧客			商品	○				安全、危険物質の運搬に伴う安全性確保など	
		高齢者・障害者への配慮							
		顧客満足					○		
		贈収贈与汚職							
		政治献金							
		競争と価格設定							
株主		コーポレートガバナンス							
従業員		従業員	インベスターリレーション	△政府への働きかけ					
			雇用	人材の安定・確保					
				人材の多様性					
				賃金/報酬					
			離職率						
			採用						
			解雇						
			その他						
	労働環境		労働時間						
			労働衛生・安全						
			健康	○	○				
			その他			火災事故防止など			
	人材の活用		研修および能力開発						
			業績給						
			その他						
人権	女性・障害者等に対する平等性								
	児童労働/強制労働								
	労働組合								
	セクハラ対策								
	プライバシーの保護								
	その他人権					極右主義・差別に反対する雇用者・被雇用者による共同宣言			
福利厚生	年金制度								
	健康保険								
	託児所								
	多様な勤務形態								
	その他								
	従業員満足								
	人事制度								
	利益の分配	賞与							
社会貢	社会貢	ストックオプション							
		途上国への寄付					○		
		財団の設立等					環境プログラムへの寄付・支援など		
		社会貢献プログラム							
		NPOとの協働					世界銀行など		
		緊急支援			緊急時のインフラ利用など		○		
		国際協力/海外ボランティア					国連「Global Compact」への署名、GCCII(the Global Corporate Citizenship Initiative)、GDII(the Global Digital Divide Initiative)への参加		
		重点支援分野							
		従業員のボランティア							
		地域（コミュニティ含む）貢献							
		事業地域以外での地域貢献					○		
		給料の天引き寄付/マッチングギフト							
		その他							
		業界特有の取組み						発展途上国の郵便・物流技術の整備の支援、物資の輸送支援、寄付つき切手の発行	

環境活動への取組み	自社事業のオペレーション	製品・取引先	グリーン調達							
		LCA								
		エコラベル								
		その他		○					○ (環境意識の高い顧客へ授賞)	
		環境保全	温室効果ガスの排気 (地球温暖化)	再生可能エネルギー	○	○	○	○	○	○
			エネルギーおよび輸	○	○	○	○	○	○	○
			化学品の使用	PCB、雑草駆除	○	○	○	○	○	○
			土壌汚染	○	○	○	○	○	○	○
			水汚染	○	○	○	○	○	○	○
			その他の排気ガス	○	○	○	○	○	○	○
			資源の利用		△ (リデュース、リサイクル)	○	○	○	○	○ (天然ガス、district heating)
			水消費		○	○	○	○	○	○
			間接的インパクト		○	○	○	○	○	○
			地域へのインパクト	△ (騒音、景観、緑化等)	△ (事業に伴う自然破壊の防止)					近隣住民への情報開示
			予想外の環境負荷							
			生物多様性	○	○	○	○	○	○	○
			オゾン層破壊	○	○	○	○	○	○	○
		デザイン							ライフサイクルを考慮した車両のデザイン	
		廃棄物	○	○	○	○	○	○	○	
		その他	騒音・振動・電磁波	騒音・景観保全・植林	騒音、車輪・車両のメンテナンス	騒音、環境税・環境コスト	騒音、紙の減量・再生紙の利用、各種団体との情報交換			
業界特有の取組み		・ 駅での電子機器の無料回収 ・ 線路の雑草駆除への化学品の利用削減	モーダルシフト、サステナブルツーリズム				効率輸送への取り組み、代替燃料で走る車両の導入、徒歩・自転車での配達、燃料効率の良い機体への切替、梱包材のリユース・リサイクル、物流センターで配達商品の修理			

【環境報告書（わが国事業者）】

環境報告書												
分類	大項目	中項目	小項目	日本通運	ヤマト運輸	西日本旅客鉄道	東京急行	名古屋鉄道	小田急電鉄	東武鉄道	東海旅客鉄道	
全般	会社概 社会活 動マネ ジメン ト	社会活動報告		○	○	○	○	○	○	○	○	
		マネジメント体制										
		コンプライアンスの整備								コンプライア ンスマニユ アル		
		法令遵守	環境関連法規 制遵守	環境関連法令				環境関連法令		環境法令	環境関連法令	
		事業の透明性										
		第三者認証（監査）										
	環境マ ネジメ	環境活動報告		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		マネジメント体制	目標設定	○	○	○	○	○	○	○	○	○
			環境負荷対応策の実 施	数値明示	○	○	○	数値明示	数値明示	数値明示	数値明示	数値明示
			従業員の教育・参画	環境教育	環境教育	環境教育	環境教育	セミナー・見 学会	環境教育	環境教育	環境教育	○
		その他					環境賞					
		第三者認証（監査）	ISO14001の取得状況	○		○	○	○	○	○		
		その他の監査の実施				第三者意見	座談会	第三者審査				
社会活 動への 取組	自社事 業のオ ペレー ション	ナレッジマネジメント										
		調達先	調達先の選定						○			
			納入業者への配慮							○		
			その他								○	
	顧客	商品						車内案内板 つり革等			サイクルレ イン	ダイヤ改正 車両利便性向 上 高速車両 等
			高齢者・障害者への配慮					車椅子スペ ース パリアフ リー等 CSセンター		バリアフリー	バリアフリー	バリアフリー
			顧客満足									
			商品取扱いと汚職									
			競争と価格設定									
			コーポレートガバナンス インベスターリレーション									
		株主										
従業員	雇用	人材の安定・確保										
		人材の多様性										
		賃金/報酬										
		離職率										
		採用										
		解雇										
		その他										
	労働環境	労働時間										
		労働衛生・安全						ゼロ災害運動 リスクアセス メント等				
		健康										
		その他										
	人材の活用	研修および能力開発										
		業績給										
		その他										
	人権	女性・障害者等に対 する平等性			障害者就労 (スワンバ リー)			セクハラ相談 窓口等				
児童労働/強制労働												
労働組合												
セクハラ対策												
プライバシーの保護												
	その他人権											
福利厚生	年金制度											
	健康保険											
	託児所											
	多様な勤務形態											
	その他											
	従業員満足											
	人事制度											
	利益の分配	賞与										
社会貢 献		ストックオプション										
		遠上国への寄付	井戸寄付 (カ ンボジア)									
		財団の設立等	福祉財団				環境浄化財団					
		社会貢献プログラム	交通安全教育 巨樹・巨木保 護募金					△	ぐんま環境 フェスティバ ル	環境パート ナーシップク ラブ		
		NPOとの協働									○	
		緊急支援										
		国際協力/海外ボラン ティア	救援物資輸送								国際協力事業 団等	
		重点支援分野										
		従業員のボランティア					植栽ボラン ティア		△			
		地域（コミュニティ 含む）貢献	音楽宅急便 クローネコカッ プ				世田谷緑フラ ワリング	自然観察会	植樹会等	日光スギ購入 工場親子見学 会		
	事業地域以外での地 域貢献								地球環境基金 との提携			
	給料の天引き寄付/ マッチングギフト											
	その他			社内外団体活 動					環境関連施設 への派遣	高速鉄道国際 会議等		
業界特有の取組み				車両整備体制						安全・安定輸 送 新ATCシ ステム（自動 列車制御装 置） CTC （車両集中制 御） DTS （道床安定作		

環境活動への取り組み	自社事業のオペレーション	製品・取引先	グリーン調達	○	○	ガイドライン		○	○		○	
		LCA										
		エコラベル			環境マーク認定							
		その他										
		環境保全	温室効果ガスの排気(地球温暖化)		アイドリングストップ等	○			○			
		エネルギーおよび輸送	省燃費 エコドライブ 低温蓄熱等		エコドライブ等		運行エネルギー削減等	○	車両省エネルギー化(電車・バス)等	省エネルギー車 自然エネルギー等	省エネルギー車 スケジュール運転等	省エネルギー車 軽量化、電力回生、空力技術等
		化学品の使用					揮発性有機化合物等		○			○
		土壌汚染					土壌修復					△
		水汚染										
		その他の排気ガス			ディーゼル用酸化触媒等	○						
		資源の利用	反復梱包資材 折りたたみコンテナ等		エアエレメント再利用 ペットボトル文書回収等		切符・ペットボトルリサイクル		車両リサイクル 乗車券リサイクル等	乗車券・タイヤリサイクル等	電車リサイクル 乗車券リサイクル等	電車リサイクル 乗車券リサイクル等
		水消費								雨水の利用 水なしトイレ		洗浄水循環利用 雨水の利用
		間接的インパクト								森林整備		
		地域へのインパクト										
		予想外の環境負荷										
		生物多様性	○							里山保全	自然との共生活動	
		オゾン層破壊				○				○		○
		デザイン	低公害車		低公害車 LPG車燃料供給施設			環境配慮型車両	環境モデル路線			
		廃棄物	廃棄物専門処理	△		鉄道資材廃棄物削減等	○		○	△	△	ステンレス部分無塗装
		その他	展示会・シンポジウム参加		低騒音ロールボックス 超静音台車 リフター		電車騒音 テレビ電波障害 環境会計	工事中の騒音対策 環境会計	騒音低減対策 環境会計	騒音・振動低減 環境会計	環境会計	環境保全コスト 情報技術 騒音低減対策
		業界特有の取り組み		モーダルシフト(4ページに及ぶ)	サテライトセンター モーダルシフト推進		電力回生ブレーキ向上 パークアンドライド	電力回生ブレーキ ロングレール化・軽量化	パークアンドライド駐車場 駐輪場整備		工事の有道床化 線路の機能向上	線路の機能向上 リニアの環境適合性

資料7 交通事業者以外の事業者の事例

分類	大項目	中項目	小項目	イオン	ソニー	日本航空システム	全日本空輸	商船三井	日本郵船	ヤマト運輸	佐川急便	東日本旅客鉄道	東海旅客鉄道		
				環境・社会報告書	社会・環境活動報告	環境報告書	環境報告書	環境・社会報告書	社会・環境報告書	環境報告書	社会・環境報告書	社会環境報告書	環境報告書		
全般	会社概観	社会活動マネジメント	社会活動報告	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
			マネジメント体制												
			コンプライアンスの整備	○	○		環境コンプライアンス	○	○						
			法令遵守	○	○	△		海洋汚染防止規則遵守	国際規制早期取り込み	環境関連法令	環境関連法令				
			事業の透明性	○	○									説明責任の充実 IRIについての考え方	
			第三者認証（監査）	第三者評価	第三者検証報告書 第三者評価										
			環境活動報告	○	○	重点活動実績 地球環境広報	主な動き エコロジープラン等	○	○	○	○	○	○	○	○
	環境マネジメント	マネジメント体制	目標設定	○	○				実績と目標	○	○	○	○	○	
			環境負荷対応策の実	数値明示	数値明示	数値明示	数値明示	数値明示	数値明示	数値明示	数値明示	数値明示	数値明示	数値明示	
			従業員への教育・参画		環境教育	○	社内広報活動等	環境教育	環境教育	環境教育	環境教育	環境教育	環境教育	環境教育	
その他													表彰制度		
第三者認証（監査）	IS014001の取得状況	○	○												
		その他の監査の実施		環境監査規則	環境監査 第三者意見	格付け機関詳細 第三者意見	環境監査 MOL EMS 21 第三者意見	環境監査	環境監査		第三者検証	第三者意見 第三者審査			
社会活動への取組	自社事業のオペレーション顧客	ナレッジマネジメント													
		調達先	調達先の選定	○	○										
			納入業者への配慮	○	○										
			その他												
		商品	トップバリュ	○								サービスへの取り組み	ホームでの安全対策 IT技術導入 混雑の緩和	ダイヤ改正 車両利便性向上 高速車両等	
		高齢者・障害者への配慮	ハートビル法									○	エスカレーター・エレベーター整備	バリアフリー	
		顧客満足	CSオールスターズ	○									イーズ（総合物流サービス） クレーム対応	グリーン情報システム	
		贈収贈と汚職												違反や訴訟について言及	
		政治献金													
		競争と価格設定													
株主	コーポレートガバナンス	インベスタースタリレーション		○	○										
		従業員	雇用	人材の安定・確保		○									
				人材の多様性		○							△	障害者雇用	
				賃金/報酬											
				離職率											
			採用									○			
			解雇												
			その他			事業編成に伴う影響									
		労働環境	労働時間	安全衛生委員	安全衛生委員	安全衛生マネジメント			△	災害対策		○	労働時間短縮	労働災害ゼロ目標 労働安全衛生マネジメントシステム	
			労働衛生・安全	安全衛生委員	安全衛生マネジメント							○	デイトタイムライディングドライブ等		
	健康	○					健康管理	疫病対策		健康管理					
	その他														
人材の活用	研修および能力開発	○	ユニバーシティ				人材育成プログラム	DADAS（実務研修・指導システム）等			○	○			
	業績給														
	その他		Sony.people.com												
人権	女性・障害者等に対する平等性	障害者との共同事業	人権規定 女性登用								○	女性職場拡大			
	児童労働/強制労働	○	人権規定												
	セクハラ対策														
	プライバシーの保護														
	その他人権											人権教育			
福利厚生	年金制度														
	健康保険														
	託児所														
	多様な勤務形態	コミュニティ社員制度	○				フレックス 休職制度 休業所等								
	その他	○													
従業員満足															
人事制度					多様な人事制度										
利益の分配	賞与														
	ストックオプション														
業界特有の取組み					品質管理体制 修理ネットワーク 個人情報管理			MOL安全管理 テロ対策	NAV9000（独自・安全環境セキュリティ委員会 緊急事態対応ネットワーク		車両整備体制	○	踏み切り安全対策、ATCシステム（自動列車制御装置）、ATS（自動列車停止装置） 災害対策	安全・安定輸送 新ATCシステム（自動列車制御装置） CTC（車両集中制御） DTS（道床安定化	
		途上国への寄付	1%クラブ			中国小学校寄付	アフリカ難民寄付	○							
		財団の設立等	環境財団 社会福祉基金	教育財団		岡崎嘉平太財団				福祉財団	交通社会財団 先端科学技術振興財団等	文化財団			
		社会貢献プログラム		○		大気観測プロジェクト	機体工場見学	海洋観測調査	地球深部探査 巨樹・巨木保護基金	交通安全教育	モータリシフト実証実験 貢献活動支援	鉄道少年団への支援	環境パートナーシップクラブ		
		NPOとの協働	環境配慮販売システム	環境関連団体	募金活動等										
		緊急支援	募金活動	緊急人道支援	科学教育										
		国際協力/海外ボランティア	募金活動						ユニセフ他	植林事業		北京国際女子駅伝等	国際協力事業団との連携	国際協力事業団等	
		重点支援分野							グループ社会貢献活動	海岸美化運動	ミレニアムフレンズ等				
		従業員のボランティア	クリーニング活動	Someone needs you											
		地域（コミュニティ含む）貢献	植樹活動 地元雇用	地域参加					すずらん行事等		ホスピタリティ	音楽宅急便 クロネコカップ	美化活動 交通安全教育等	ステーションネットワーク 駅型保育園等 海外企業との協力協定	地球環境基金との連携
事業地域以外での地域貢献	フェアトレード コーヒー														
給料の天引き寄付/マッチングギフト		○													
その他					関係官庁・団体への協力	団体への協力		日本郵船歴史博物館	社内外団体活動	クライメートセイバース		高速鉄道国際会議等			

資料 8 交通分野における企業の社会的責任（CSR）のあり方に関する研究会
（2004年7月）における議論の概要

【議論について】

■ CSRの定義について

- 企業の立場から、CSRは信頼度を高めることに投資（インベスト）すること《後藤委員》
- CSRの定義は社会との相互交流に結びつく「明確な方針」であるべき《後藤委員》
- 今回の調査対象である、大きな規模の交通事業者のCSRとは、大企業が一般的に求められることを前提として、交通事業者として求められていることが含まれる。一例として国連の「グローバルコンパクト」が挙げられる《後藤委員》

■ 国内外交通事業者の取組み

- 海運の場合、海外大手の多くはアジアの船会社である。他業種と比較すると、これらの船会社のCSRへの取組みは遅れている《田野崎委員》
- 報告書のネーミングはその内容と一致しない場合があるので、ネーミングの違いについて重要視しなくてもよい《田野崎委員》
- 社内でCSRの取組みを進める一つの方策として、トップダウンが挙げられる。トップをセミナーに参加させたり、意識付けを行う教育を進めたりした《別所委員》
- 佐川急便のCSRの取組みはまだ十分なものではなく、その内容も環境面にウェイトが置かれているが、今後のステップとしては、会社と取り巻くステークホルダーとの関係を深めていきたいと思っている《別所委員》
- 報告書のネーミングについては、一般的に受け入れられていない、CSRの定義がはっきりしていないといった理由で「環境報告書」の名前を変えないこととしている。また全日空では、事業活動が地球環境に対するインパクトの大きさから環境報告書を重要としている。また「安全」については、「安全飛行」という報告書を別途発行している《西村委員》
- 環境報告書を書く中では「正しさの証明」を示すことが、非常に難しい。そのため的手段として、市民クラスの第三者意見をもらう、社員からのボトムアップの仕組みで社員への浸透を目指すことが挙げられる《西村委員》

■ 比較分析について

- 報告書のネーミングにこだわる必要はなく、社会・環境報告書の方が環境報告書よりも優れている論調は危険《水口委員》
- CSRの取組みはその会社にとって最も重要な問題は何かというところに焦点を当てることが必要。その分け方として「やらないとマイナス」になる問題と「やることによってプラス」になる問題の二つに分ける方法がある。更に「企業にと

ってマイナス」になる問題と「社会にとってマイナス」になる問題にも分けられる《水口委員》

- 交通業界で重要な取組みはまず「社会にとってマイナス」になる問題にまず取り組むべきである。例えば地球環境、交通サービスとそれらを両立するためのビジョンを持つこと《水口委員》
- 大企業に一般的に期待されていることはそこそこやらないと社会的信頼にはつながらない。そのため、取組みについてある程度の網羅性は企業であれば重要である。しかしそれでは十分ではなく、社会から見てやって欲しいかということに企業がいかにか答えているのか、社会との交流の中で何を果たしていくべきかが更に重要となる。これは交通事業者毎で違うと考えられる《後藤委員》
- 業種によって違う特色・特性があるので、そのようなところも評価してもらいたい《西村委員》
- CO₂に関して言えば、CO₂をどれだけ排出したかが重要ではなく、世の中が求めていることに答えるためのコミットメントを開示していくことが重要《西村委員、田野崎委員》
- 交通事業者にとってCSRの取組みにおいては、環境が一番重要である《後藤委員》
- メーカーと交通事業者のCSRは競争優位という点で決定的に違う部分がある。例えば環境への取組みは交通事業者の場合環境負荷を10%下げても売上が10%上がるわけではない《西村委員》
- しかし儲けに直接つながらなくても責任としてやっていくことが、企業の社会的責任と呼ぶべきである。短期的には儲けからなくても結果的には消費者行動につながると考えるべき《水口委員》
- 報告書は企業の取組みをPRするためのものであり、テキストになるものである。単なる環境省のガイドラインに準拠するだけではなく、いかの有効に使うかが重要《別所委員》
- 「交通事業者のCSR活動促進のために行政に求められる対応は」、社会の関心を高めることにある。国内では企業だけCSRに関心を持って社会の関心は高くない傾向があり、欧米と比較してもその点で大きな違いがある《水口委員》
- 国土交通省の環境計画、環境行動計画、今回の研究が全てリンクしていないといけない《後藤委員》

■ 交通事業者に求められる要件

- 例として、交通業界ではCSR担当部署を持っている事業者はまだ少ないということは問題かもしれない《後藤委員》
- トラック運送事業はアウトソーシングも多く、環境へのインパクトにおいてもその部分が多い。今後物流連でも業界として取組み方向となっている《別所委員》
- 交通事業者に求めるCSRとしては環境を強調する必要がある、各事業者は環境情報の提供につとめなくてはならない。特に大企業にはそのような責務がある《後藤委員》
- 中小事業者は大企業と同じような情報発信を行う必要はなく、もっと簡便なもの

で十分《後藤委員》

【論点について】

- 交通事業者にとって、CSRの意義とは何か？（将来の利益確保のための投資か？リスクマネジメントか？）
 - 企業の立場では、CSRは信頼度を高めることに投資（インベスト）すること
 - 「企業が社会の一員として社会の持続可能な発展に資する行動を、明確な方針に基づいて実施していくこと」である。この場合の「明確な方針」とは、社会の相互交流において社会の期待に沿っていなくてはならない。
- 交通事業者に求められる社会的責任は、他の業種と比べて異なるか？異なる場合、交通事業者に特に求められる要素は何か？（安全・セキュリティか？）
 - 交通業界で重要な取組みはまず「社会にとってマイナス」になる問題にまず取り組むべきである。例えば地球環境、交通サービスとそれらを両立するためのビジョンを持つことが挙げられる。
 - 儲けに直接つながらなくても責任としてやっていくことも、交通事業者の企業の社会的責任と考えられる。
- 海外の交通事業者との比較において、我が国交通事業者のCSR活動の特徴は何か？（我が国の事業者が進んでいる点は？あるいは、より積極的な取組みが求められる点は何か？）
 - 交通事業者において、環境面の取組みは重要であり、その点ではわが国の事業者は進んでいると考えられる。
 - しかしCSRの担当部署をおいている事業者はまだ少ない。
- 交通事業者のCSR活動促進のために、行政に求められる対応は何か？（法令・税制等の制度面での環境整備か？ガイドラインの作成か？）
 - 企業だけではなく、社会の関心が高めることにある。

出席外部委員（敬称略）

	氏名	所属・役職
委 員	加藤 信次	交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長
	後藤 敏彦	環境監査研究会 代表幹事
	田野崎 圭一	株式会社商船三井 経営企画部 CSR・環境室 室長
	西村 忠司	全日本空輸株式会社 環境・社会貢献部 部長
	別所 恭一	佐川急便株式会社 管理本部 環境推進室 室長
	水口 剛	高崎経済大学 経済学部 助教授