



表紙のデザインについて

CSR方針『「和」でつなぐ人と社会』をモチーフにしたデザインを表紙としました。
 私たちは、お客様・社会・地域などさまざまな輪の中で生きています。
 社は『「和」の精神』のもと、共に手をとり暮らしやすい社会を創っていく思いを込めています。



■CSRレポート2015に関するお問い合わせ先■

フジトランス コーポレーション

CSR推進委員会 事務局 〒455-0032 愛知県名古屋市中港区入船一丁目7番41号
 TEL 052-652-7810 FAX 052-652-7110 URL: <http://www.fujitrans.co.jp> Mail: csrssl@ftc.fujitrans.co.jp



CSRレポート 2015
 FUJITRANS Corporate Social Responsibility Report



はたらく力と
みんなの思いを、
社会へ、明日へ。

Contents

- **トップメッセージ** [P3~P4]
人と人、ひとつながりの CSR
- **特集** [P5~P6]
環境 + 経営に貢献する CSR
モーダルシフトで CO2 削減と物流合理化へ
- **安全の追求・品質の向上** [P7~P12]
安全衛生管理体制の刷新
安全・安心な職場づくりのために
全ての事故ゼロを目指し「ゼロ災キャンペーン」を実施
緊急時を想定した「酸欠救助訓練」を実施
安全で正確なフォークリフトの技術を競う
海陸一体となって海難防止に最善を尽くす
洋上火災を想定した「緊急時海陸通報訓練」を実施
フジトランス品質の展開
最良の物流品質を目指して
- **法令遵守への思い** [P13~P16]
コンプライアンス勉強会の実施
ポスターや勉強会でコンプライアンスを啓蒙
コンプライアンス Q&A
- **環境への取り組み/社会・地域とともに** [P17~P22]
環境研修で自然の大切さを実感
広島土砂災害への復興支援
迅速な救助活動に対し全国大会で表彰
見学に訪れた児童・生徒たちへ業務や船舶を紹介
素足で歩ける安全な海岸を
足船清掃活動で港をきれいに
ゴミのない地域社会を願い
- **仲間を支え、皆で助け合う CSR** [P23~P24]
阪神・淡路大震災のあの時
- **2014 年度 CSR 活動事例** [P25~P26]



人と人、 ひとつつながりの CSR

代表取締役社長

系井 辰夫

小さなつながりを大切に

2015年の年頭に、当社は連鎖～「創造と挑戦の実現」の年と位置付けて「連鎖＝つながり」をキーワードに掲げました。お客さまの期待に応えるため、創造と挑戦を繰り返し、それを実現に結びつけ、自動車を中心に輸送する内航海運業では、トップシェアラーという現在の姿を築きあげてきました。その姿を未来へつなげていきたいという思いを込めました。物流とはまさに人とモノをつなげる仕事そのものです。

私自身のことを少しお話ししますと営業畑が長いのですが、その時に「人のつながり」の大切さをよく実感しました。営業の仕事は何度も足を運ばないと仕事にはつながっていかないものです。最初は何事も小さなきっかけから

始まります。お客さまの期待に応えることでお互いの信頼が積み上がって、やがて大きな仕事に結びつくことは多々ありました。だから、どんな些細なきっかけも決してないがしろにはできないのです。そうやって皆が考え努力してきたからこそ、お客さまから信頼されるようになったのではないのでしょうか。お客さまの要望に応えることが事業を通じた社会貢献です。これからのその思いを未来へつなげていかなければなりません。



『和』の精神を広く生かす

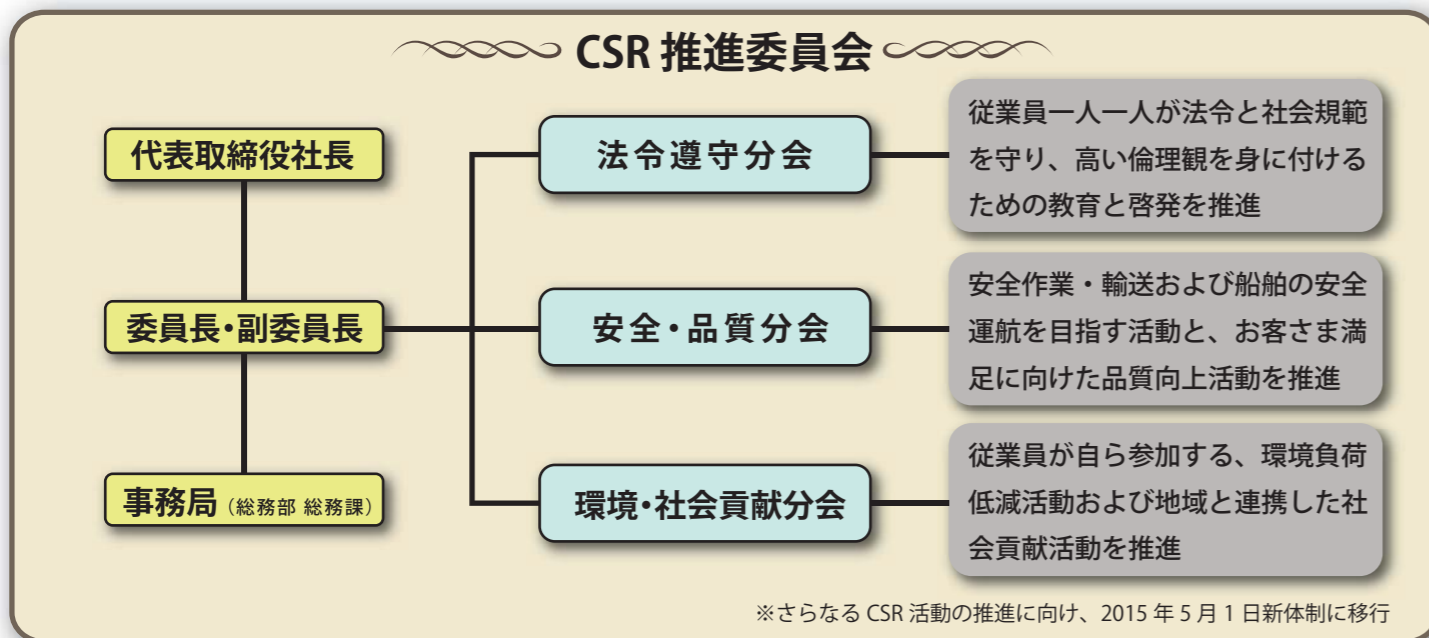
「働く」と言えば、その語源は「傍(はた)を楽にする」という説があります。「はた」は身のまわりであり、関係する人や社会でしょう。まわりの人々に気をくばり、役に立ちたいという思いを、私たち日本人は大事にしてきたのではないのでしょうか。これは、まさに当社の社是である『和』の精神です。ところが私が外国で仕事をしていた時、欧米は基本が短期商売ですから従業員たちは「こんな儲からない仕事をなんで続けるんだ」と言うわけです。金銭以外のメリッ

トも多々あるのだから、辛抱強く関係を育んでいこうなどという考え方は、なかなか理解されませんでした。では、果たして私たちは間違っていたのでしょうか。今、当社は海外においても事業を拡大していますが、幸いにして海外のパートナー企業からは大変高い評価をいただいています。これは駐在員をはじめ関係する皆さんが、CSRに通じる『和』の精神を受け継ぎ、まわりへの気くばりや役に立ちたいという思いでお客さまと接しているからだと思えます。

DNAがCSR

今回のCSRレポートでは阪神・淡路大震災を回顧していますが、あの時の災害救助の経験が、先の東日本大震災の救援活動にもさまざまな形で生かされました。東日本大震災に見舞われた2011(平成23)年は、CSRを実践する基本方針『和』でつなぐ人と社会」を策定した年でもあります。震災からの復旧は、まさに「人のつながり」の大切さをあらためて私たちに問いかけていると思えます。

当社は伊勢湾台風(1959年)に際して全社を挙げて復旧活動に尽力したことが、社会の信頼を得て発展する契機になりました。社会貢献が事業の基本にあると考えれば、当社は「DNAがCSR」と言っているのかもしれませんが、何か特別なことではなく、日常的に、ごく当たり前のこととして「CSR」を実践していければと思っています。



くるまざ 輪になって語ろう「輪座」

「輪座」は、袴を脱いで社長と従業員が自由に語り、心をつなぐ昼のひとときです。日頃の思いや、これからの仕事などオン・オフ問わず話し合いました。



環境+経営に貢献するCSR モーダルシフトでCO2削減と物流合理化へ

特集

フジトランスが提案する、環境対策を超えるモーダルシフト新時代。

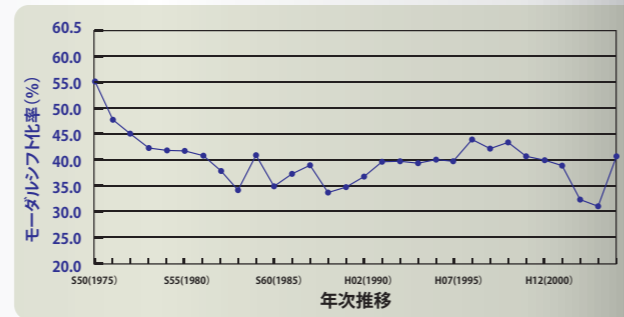
何十年に一度という大雨が降ったり日照りが起きたり、今、世界的に「異常気象」が頻発している。この急激な気候変動は地球環境全体の温暖化によるもので、その主原因は大気中のCO₂(二酸化炭素)の増加にあるというのが定説だ。大気中のCO₂は今もなお増え続けている。モーダルシフトはCO₂排出量削減につながる有力な手段であり、私たちが事業を通じて社会に貢献できる好例でもある。

■モーダルシフトでCO2削減へ

“modal”は英語で形態、“shift”は変更。しかし「モーダルシフト」は単に輸送手段の変更を意味するのではなく、それによって環境負荷が低減されること、具体的には温室効果ガスの代表格であるCO₂排出量の削減を狙いとする。CO₂の削減は、まさに「ちりも積もれば山となる」のことわざのとおり、「山」のようになった「ちり」を少しずつ減らしていくしかない。日本全体のCO₂排出量は、ざっと14億トン。世界中で最多の中国は100億トンを超えるから、経済規模にしては抑えられているという見方もできるが、それでも世界では5番目に多い。この14億トンの内訳は多い順に産業部門(35%)、業務部門(23%)、運輸部門(18%)で、運輸部門全体の約8割は自動車の排ガスによるものだ。「戸口から戸口へ」きめ細かく集荷・配達できるのはトラックならではの有用性だが、総計で約800万台を数えるとなると、CO₂やNO_x(窒素酸化物)による環境への悪影響や交通渋滞を増すことになりかねない。そこで近年では、より環境負荷が少なく大量輸送に適した輸送手段として、船舶や鉄道によるモーダルシフトが注目されるようになってきた。



今村取締役



■長距離輸送に強い船舶輸送

では、モーダルシフトはどのように進展しているのだろうか。上記グラフはかつて国土交通省がモーダルシフト化の推移を調べたものだ。これを見るとモーダルシフト化は年によってバラつきがあるうえに、必ずしも進展しているとは言えない。バラつきが生じる原因の一つは燃料価格で、高騰すればトラック輸送の割合が減少し、安値になるとトラック利用が増える。とはいえ、この30年間を見ても、内航海運も鉄道も取扱量を伸ばしてはいるものの、トラックが貨物輸送の一番手である構造には変わりがない。

しかし、距離別の輸送割合を調べてみると、見方は少々変わってくる。輸送距離が500km未満はトラックの割合が半分以上を占めるが、500km以上の長距離輸送では船舶の比重が一気に高まるのだ。国内では100km未満の短距離輸送の需要が圧倒的に多いために船舶や鉄道の貢献はわかりにくい、長距離輸送の分野ではモーダルシフトが現実のものになっている。こうした現況について貨物営業部担当 今村取締役は次のように説明する。

「トラックも鉄道も、それぞれ特性があり生かし方があると思います。お互いにその強みを生かして補い合っていくのが、これからのモーダルシフトのイメージになるでしょう。自社の物流システムに合致しにくい分野は、他といかにタイアップするかが鍵になります。たとえば『小口輸送』は今後の課題の一つです。宅配便のような小口配送は受け渡しのネットワークを構築する

必要があり、システムも膨大になる。それを自社ですべてまかない、競争に打って出るのは無理な話だ。しかも小ロットであれば、常にハンドリング(作業)増によるコストアップの問題が付きまとう。そうした課題をいかに克服していくか。ただ、当社の船は一般貨物船のカテゴリになりますから、1トン単位、つまり1P/L(パレット)から貨物を扱えます。1トンは小口とは呼べないかもしれないが、海運業界ではミニマムロットなのです。だから挑戦できます」

■強みを生かしてコラボレーション

「環境に優しい」ことがすべてに優先するわけではないのが世の中だ。地球温暖化対策の切り札として位置付けられるモーダルシフトも、環境対策上のメリットだけでは広がりにくい現実がある。ネットワーク社会の発達で、より高度な利便性を求められて近年急増したのは、宅配サービスのためのトラックだった。

しかし今、モーダルシフトの新たな可能性が拓かれようとしている。昨年、新聞紙上に相次いで「トラック運賃値上げ」の文字が躍った。背景には燃料価格の高止まりとドライバーの不足傾向がある。為替と原油価格に左右される燃料価格はプラスにもマイナスにも振れるが、就労をめぐる規制強化や人材難は人件費増に直結し、対策は容易ではない。今後も続くだろうドライバー不足とそれに伴う運賃上昇を懸念した大手企業は、早速対策に動き出した。商品輸送を船舶や鉄道にシフトしようとする動きが起き始めたのだ。船舶、鉄道、トラック輸送の「いいとこ取り」は、為替や燃料コストのリスク回避に加えてCO₂排出量削減効果も大きい。モーダルシフトは単なる環境対策ではなく、今や経営戦略の一環に位置付けられる時代を迎えた。

■課題解決で広がる可能性

時代の変化を踏まえた競争優位の確立について次のように分析する。

「当社には陸送関連会社の(株)フジトランスライナーと一体でサービスを提供できる利点があるうえ、基幹航路は一般貨物船なので混載も直積みもでき、小回りの効く対応が可能です。出発地から最終荷主までのトレースはもちろん即時に対応できるのは鉄道には無い優位性です」

経済産業省は4年前、「モーダルシフト等推進官民協議会」による鉄道・船舶へのモーダルシフトの推進に向けたレポートをとりまとめた。その中で、なぜ船舶輸送を検討するのか、逆になぜ検討しないのか、それぞれ荷主側へアンケート調査した結果が公表されている。上位5番目までの意見を以下にまとめた。左側は船舶輸送ならではの長所、右側の意見はこれからの可能性と見ることもできるだろう。

船舶利用を(検討)する可能性がある理由	船舶利用する場合の課題
1 NOxやCO ₂ 等の環境負荷削減を行うため	輸送コストが高い
2 輸送先方面への輸送枠が確保できた	出荷量の急な増減に対応できない
3 幹線輸送における運賃水準が安い	5tや10t等の輸送ロットに適合しづらい
4 輸送スケジュールが組めるダイヤとなった	輸送力を確保しづらい
5 大型コンテナ等の輸送ロットに対応した	ターミナル間での輸送が遅い 輸送障害時における対応が悪い

同報告書では荷主は物流事業者に対して競争力のある料金体系、リードタイムの改善、荷役時間の短縮を求めているとして、海陸一体の複合一貫輸送ターミナルの整備や情報共有の必要性、荷姿の標準化などを提案している。「その点、海陸一体で取り組めるのはウチの強み。港を拠点とした輸送力が評価され、特に北九州や仙台、北海道からの引き合いが増えている。

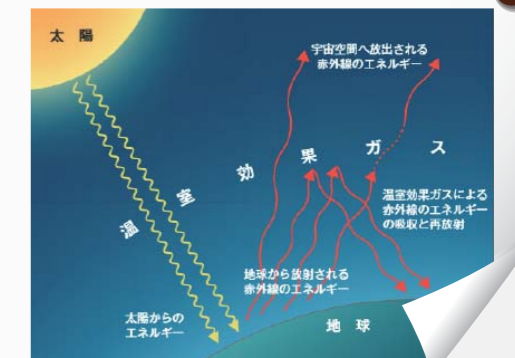
陸運に比べて海運のコストは間違いなく安い。大口のお客様に対しては納期に合わせた確実な運航で信頼を培ってきました。今後は小口輸送や新規顧客の開拓へも注力していきます。経営戦略に生かしていただけるモーダルシフトを、ぜひ提案していきたいですね」

景気の変動に柔軟に対処しつつ、お客様本位のオーダーメイドに誠実に取り組んでいく——モーダルシフトの新しい息吹がここにある。



●地球環境温暖化のメカニズムとは—

地球の気温は、太陽からのエネルギー入射と地球からのエネルギー放射のバランスによって決定される。産業革命以降、大気中の温室効果ガス濃度が上昇し、地表からの放射熱を吸収する量が増え続けてきた。人類が毎年排出する量が約260億トンであるのに対し、自然界での吸収量は約110億トンにとどまるとされる。このアンバランスを速やかに是正するために、CO₂削減が急務となっている。温室効果ガスにはCO₂をはじめ、メタン(CH₄)や一酸化二窒素(N₂O)、フロン類などハロゲン元素を含む人工ガス類がある。



安全第一のお約束

日本のほぼ中央に位置する名古屋港。港湾面積、貨物の取扱量、貿易高においても日本一を誇る港で、当社は60有余年の歴史を編んできました。荷役を伴う物流は、他分野にも増して安全管理の徹底が重要になります。

まして、多くの従業員が港湾荷役など労働集約型の事業に従事する当社では、「安全」はすべてにおいて最優先の課題であり、お客様へ「安心」をお約束する絶対条件として位置付けてきました。「安全・安心」はまさに一体。日常的なチェックと意識付けを徹底するとともに、社長を最高責任者とする安全衛生協議会を設置して、安全衛生管理と危機管理体制の一層の強化に取り組んでいます。

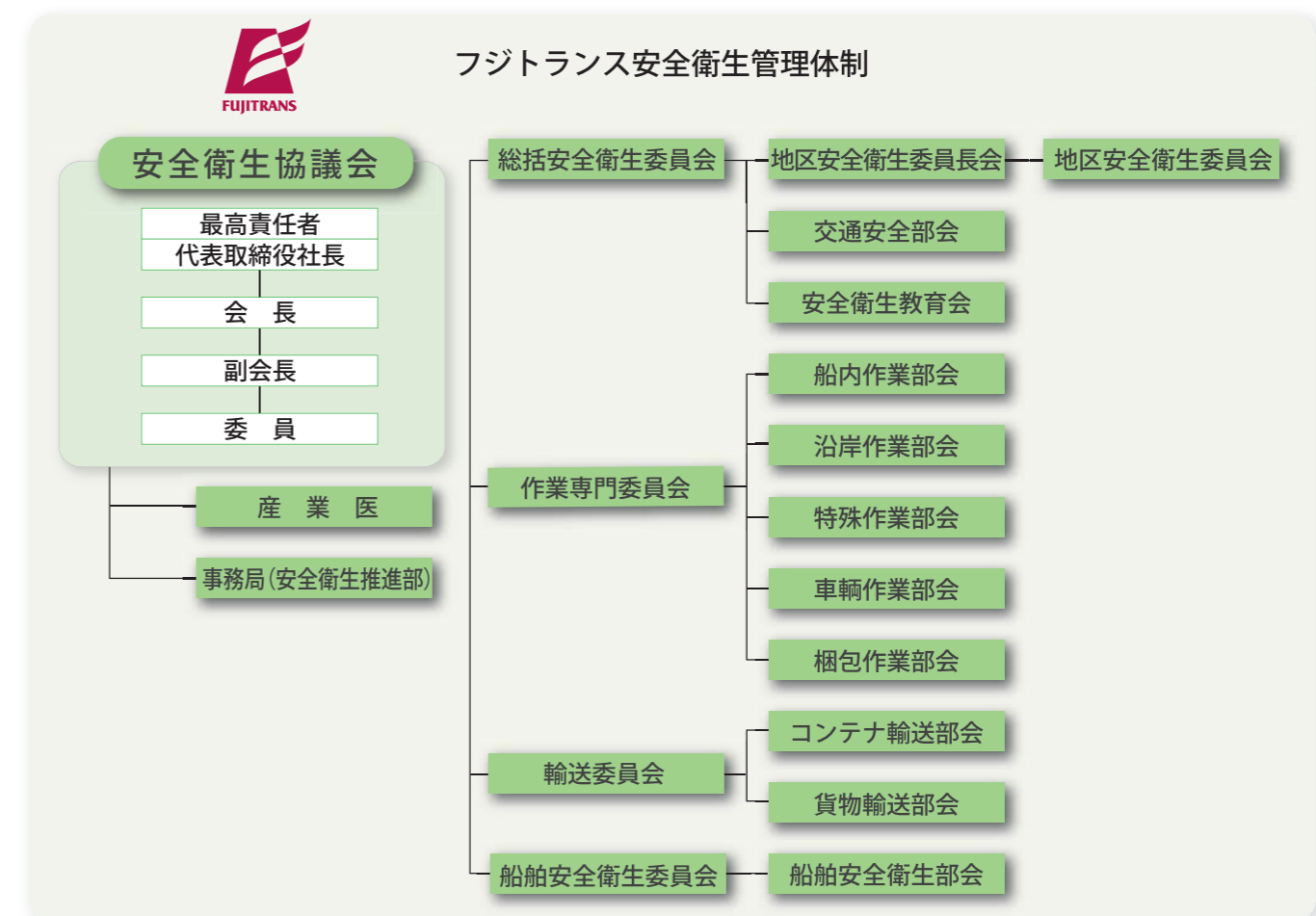


今日も明日も「ご安全に」

一歩進んだ予防安全の追求で、
事故につながるリスクをゼロに。

安全管理 安全衛生管理体制の刷新 (キックオフ式：2014年4月1日)

更なる安全の追求に向け、2014年4月1日に安全衛生管理体制を刷新しました。新体制では、各専門部会のトップを部門長にあらため、組織の安全衛生活動の強化を図ります。同日には、キックオフ式が開催され、安全衛生協議会の役員をはじめ各委員会、部会から代表者が出席し、安全作業の徹底に向けて一同で気持ちを新たにしました。





安全教育 安全・安心な職場づくりのために (2014年5月~12月)

フジトランスグループでは、階層別の安全衛生教育を全従業員を対象に実施しています。昨年は経営層と管理職が、今年度は作業や輸送に携わる現業員やドライバーの一般層、約650人が受講しました。講師による指導のもと、各自おかれた立場や役割を踏まえた中で、グループディスカッションや意見のとりまとめを行います。また、安全をテーマとしたビデオを視聴し、ヒヤリハットや危険予知活動の重要性についてもあらためて認識する場になりました。



重点テーマ

- ◎安全・品質確保への意識付け
- ◎ヒューマンエラーの防止

教育カリキュラム

主な教育内容

- ◎法の仕組み~災害発生状況
- ◎異常発生時の報連相(ビデオ:異常を異常として感じれるか)
- ◎労働災害の90%は「不注意」と「不安全行動」
- ◎危険予知(KYT)活動
- ◎日々実施するその他の危険予知活動(ビデオ:短時間KYT)
- ◎フォークリフトの危険性



【特に印象に残った講義内容】

参加者からの声
 ・危険予知(KYT)活動の重要性と進め方を学んだ
 ・指差呼称の重要性をあらためて感じた
 ・フォークリフトに基づく災害事例が印象的だった



キャンペーン 全ての事故ゼロを目指し「ゼロ災キャンペーン」を実施

(上期:2014年7月1~10日、下期:2014年12月2~11日)

職場での災害の抑止と未然防止活動の一環として、フジトランスグループ「ゼロ災キャンペーン」を開催しています。

従業員一人一人の安全意識を高め、安全・安心な職場づくりの推進を図るもので、フジトランスグループの全事業所を対象に毎年7月と12月の年2回行っています。安全衛生管理体制の見直しに伴い、今年度から主催が作業専門委員会から安全衛生協議会へと変わり、更なるグループ全体の強化に努めました。

期間中は「全ての事故ゼロ」を目標に、安全スローガンを掲げ役員をはじめ部門長、各専門部会が職場巡視を日々行い、直接指導を行うなど全員が一丸となって安全確保に取り組みました。

☆スローガン☆

上期 / 守ろう基本・守ろう手順・固い決意で「ゼロ災害」
 下期 / 安全意識を浸透し「事故ゼロ」チャレンジ



訓練 緊急時を想定した「酸素欠乏救助訓練」を実施 (2014年10月29日)

今年で14度目となる「酸素欠乏症救助訓練」を実施しました。木材チップは含水率が高く酸素を吸収するため、密閉に近いチップ専用船の船内では、温度など環境条件によっては低酸素状態になります。そのため、作業前に酸素濃度を測定するなど事前の対策が不可欠になります。万が一、酸素欠乏症になった場合を想定し、迅速に対応ができるよう、救助の流れや役割を確認しました。

訓練は、現業員が船内で酸素欠乏症で倒れたという想定のもと、要救助者(マネキン)近くに救命箱を下し、意識の有無の確認、救急車への搬送など実践を踏まえて行いました。その後の所見では一分一秒を争う中、「連携も上手く取れるようになった」「年々時間も短くなっている」などの評価の声もありました。



技能競技会 安全で正確なフォークリフトの技術を競う (2014年11月8日)

当社では、毎年フォークリフト安全運転強化キャンペーンを開催しています。フォークリフト作業は、ひとつ間違えれば人命に関わる重大災害にもつながりかねません。このキャンペーンは、こういった意味からフォークリフト運転作業従事者の技能を確認し、安全運転の重要性と更なる意識向上を図るものです。期間中には、キャンペーンの一環として、フォークリフト技能競技会が実施され、全国の事業所から選抜された15人の選手が設定されたコースの中で、日頃磨いた技術を競い合いました。



左から優勝:竹越選手、準優勝:宿口選手、3位:岩本選手

船舶安全活動 海陸一体となって海難防止に最善を尽くす (船舶安全会議：2014年4月18日、8月28日、12月8日)



海難とは、船員や船体、積荷に損傷を生ずるもので、その主な要因としては台風などによる気象、海象の影響や操縦判断の誤り、搭載機器の整備不良による故障や火災が上げられます。万が一、事故が発生すれば人的被害や海洋汚染などの重大災害にもつながりかねません。このような事態を防ぐために当社では、「船舶安全運航方針」の下、絶えず海上輸送の安全性の向上に努め、経営トップから現場までが一丸となって、様々な運輸安全に取り組んでいます。

当社では年3回、協力会社（船主）と合同で船舶安全会議を開催しています。各社からは航行中におけるヒヤリハット事例や搭載機器の不具合、改善内容が報告されるなど情報共有を図り、今後の海難防止につなげる意見交換が行われました。また、岸壁に停泊中の船舶を訪船し、機関室やデッキ、操舵室などの労働環境に危険が潜んでいないかを重点に置いた安全点検を実施しました。



訓練 洋上火災を想定した「緊急時海陸通報訓練」を実施 (2014年12月16日)

海運事業の本拠地である九号地分室では、毎年、船舶の緊急事態に備えた海陸通報訓練を行っています。訓練は、仙台港を出発し名古屋港を目指して航行中の自社船「清和丸」で火災が発生し、船員に負傷者が出たという想定のもと行われました。会議室で航行中の船舶側と陸側の事務所に分かれ、船舶側では緊急通報や消火活動、負傷者の搬送手順の確認を行い、陸側では船舶からの通報に伴う関係各所への連絡や緊急対応チームの発令、対策本部の立ち上げなど、対応手順を実践しました。参加者全員が起こりうる緊急事態に備え真剣な面持ちで訓練に取り組みました。

訓練を見守った役職者からは「心強い」「休憩中や夜間時の想定も必要」など、今後に向けた意見もありました。



品質向上 フジトランス品質の展開

CSR推進委員会 安全・品質分会では、従業員の仕事に取り組む姿勢や行動をまとめた「フジトランス品質の心得」を作成し、全従業員への浸透を図っています。

心得は当社で定める品質方針の重点項目目標である「安全を最優先し、人身・物損事故、納入遅延、誤出荷 ゼロ件」の達成と従業員の倫理的な行動を「フジトランス品質」と定め、従業員一人一人が何をすべきか、スローガン・基本指針・行動ガイドラインの内容によって構成しています。2015年度もCSR活動の一環として、社内イントラネットや安全教育の場を利用した継続的な周知に努め、従業員の意識改善によるヒューマンエラーの防止、更には、お客さまが求める物流サービスの実現につなげてまいります。



フジトランス 品質

1. 服装と挨拶

■スローガン
一人ひとりがフジトランス コーポレーションの“顔”

■基本指針
皆さん一人ひとりの行動が、フジトランス コーポレーションのイメージを作り出します。日頃から清潔感があり、好感もてる服装を心掛けましょう。また、皆さんの気持ちの良い挨拶は会社のイメージを更に良くします。一人ひとりが会社の“顔”であることを意識して実践しましょう。

■行動ガイドライン
【1】社会人として恥ずかしくない、清潔な服装で仕事に従事する
【2】社員証や名札、腕章はいつも身に付ける
【3】貸与品である制服や作業服を大切に扱う
【4】社内や社外の人に、自分から元気な挨拶をする

2. 人身・物損事故を防ぐために

■スローガン
安全を最優先!! “ルール”は自分自身を守るため

■基本指針
安全を最優先し“ルール”を守ることは、会社やお客様のためだけではなく、あなたの生活とあなたを一番心配している家族のためでもあります。“ルール”という基本を忠実に守って職務を遂行しましょう。

■行動ガイドライン
【1】決められた手順を確認して遵守する
【2】各現場で定められた安全装具を正しく着用する
【3】常に事故や怪我を「するかもしれない・させるかもしれない」を意識する
【4】異常時は勝手な判断をせず「止める・呼ぶ・待つ」を徹底する
【5】4S「整理・整頓・清潔・清掃」を徹底する

3. 納入遅延を防ぐために

■スローガン
今日できる事は明日に“先送りしない”

■基本指針
仕事を“先送りしない”ことは、明日の仕事に余裕を作り出します。明日の準備を今日のうちに済ませておくことが、スムーズな仕事運びの鉄則です。仕事には必ず納期があることを意識して業務を行いましょう。

■行動ガイドライン
【1】納期はお客様との約束、信頼関係を生む大前提であることを意識する
【2】優先順位を確認して、今日やるべき事は明日にまわさない
【3】自分の担当だけでなく、全体の納期を意識して仕事に取り組む
【4】後行程に余裕ができる、仕事のバトンタッチを心掛ける
【5】仕事の進捗を管理して、情報の共有を図る

4. 誤出荷を防ぐために

■スローガン
“確認”は私たちの責任

■基本指針
仕事は社内や社外の多くの人たちが携わっています。自分のミスが大勢の人に迷惑を掛けることを認識して、自分の仕事に責任をもって“確認”を怠らないようにしましょう。

■行動ガイドライン
【1】書類や貨物の確認は、ただ「観る」のではなく意識して「見る」
【2】慣れた仕事や急ぎの時こそ、思い込み防止のために注意深く確認する
【3】前行程の確認、後行程への連絡を怠らず、責任をもって仕事を次に繋ぐ
【4】連絡や報告は「聞き間違えない・聞き間違えさせない」を意識する

品質マネジメント 最良の物流品質を目指して

最良の物流品質を保つには、安全の確保が不可欠だと考えています。当社は、2006年にISO9001品質マネジメントシステムを認証取得し、安全で、より良質な物流サービスをお客さまにご提供できるよう努めています。営業部門や現業部門からなる品質推進委員会を開催し、受注や作業手配、通関、輸送など、物流サービスにおける問題抽出を行うなど、部門相互の連携を良くすることで敏速且つ、安全な作業につなげています。また、2014年4月には、第三者機関による更新審査を受審し、システムの適合が認められています。今後もシステムを有効に活用し、お客さまから信頼、満足いただける物流サービスをお約束いたします。



動脈を担う使命と誇りと責任と

社会を身体に例えれば、産業は器官に、物流は新鮮な血液を運ぶ動脈に例えられるでしょう。動脈があらゆる器官に活力を運ぶように、当社もまた広範な産業分野に関わりながら、小はネジ1本から大は宇宙ロケットまで、多種多様な製品の荷役や輸送、保管の役割を担っています。その大切な役割に伴って、当社の業務は労働安全や環境関連、経営や行政に関連する法規など実にさまざまな分野の法令によって規定されています。

そうした規範すべてを守り実践すること、すなわちコンプライアンス(Compliance=法令遵守)はCSRの基本であり、公正な企業活動の拠り所となるものです。当社はコンプライアンスを全社員に周知徹底するとともに、常に学び、実践により良く生かすための努力を怠りません。ひとときの遅滞もなく、社会の隅々へ活力を運び、結ぶ仕事——その大前提にコンプライアンスを位置づけています。

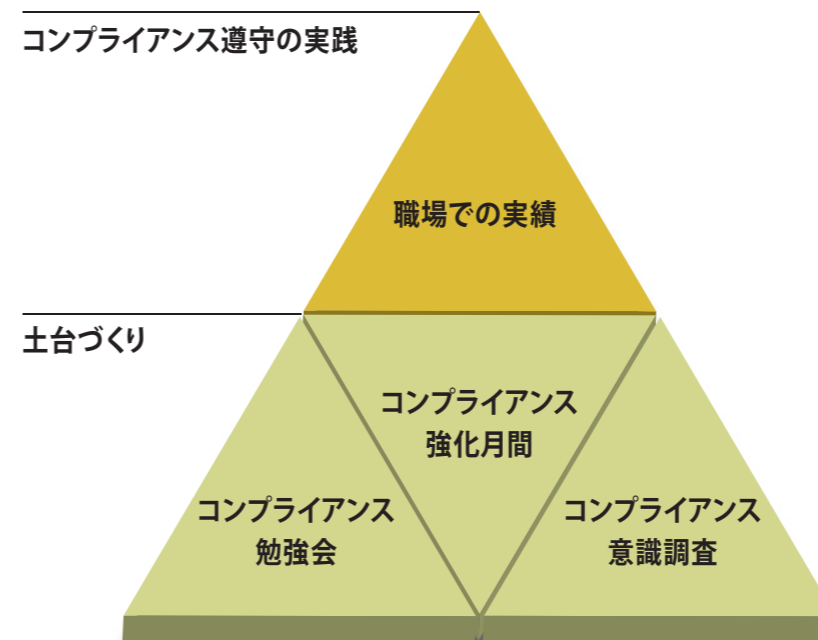


もっといい会社づくりへ

コンプライアンス・プログラムの徹底遵守で、もっといい会社づくり。



コンプライアンス遵守の実践



学習 - 実践 - 検証のサイクルでコンプライアンスを強化

コンプライアンスは単に関係法規の遵守に留まらず、良き企業市民として、また「『和』の精神」と公正を旨とする組織として、よりハイレベルな実践を志向します。コンプライアンスの実践は、全社員参加の「勉強会」や「意識調査」によって絶えず理解と検証が図られ、「強化月間」を設けて全社での取り組みを強化しています。

Compliance



学習セミナー コンプライアンス勉強会の実施

関係法令を正しく理解し、誠実で公正な企業活動を継続するために、CSR推進委員会 法令遵守分会では、年間を通じてコンプライアンス勉強会を企画し開催しています。今年度は、新たに「契約文書等の捺印方法」や「労働者派遣法」「廃棄物処理法」を加え、10のテーマで実施しました。

11月に開催された「労働者派遣法」勉強会では、外部講師をお招きして、役員をはじめ、部門長、関連会社役員ら大勢が参加し、派遣元と派遣先の責任や法改正の現状など、具体的な事例を交えた詳しい説明がされました。

関係法令を従業員一人一人が正確に把握し、業務を遂行できるよう、この勉強会を今後も企画、推進してまいります。



2014年度コンプライアンス勉強会実施状況

2014年4月	港湾運送事業法	24人
6月	港湾運送事業法	19人
7月	港湾運送事業法 貨物利用運送事業法	19人 35人
8月	倉庫業法 港湾労働法	16人 9人
9月	港湾運送事業法 労働時間適正化	13人 32人
10月	港湾運送事業法 契約文章等の捺印方法 請負・下請法	10人 48人 24人
11月	労働者派遣法	37人
2015年1月	内航海運業法	22人
3月	廃棄物処理法	27人

労働者派遣法とは

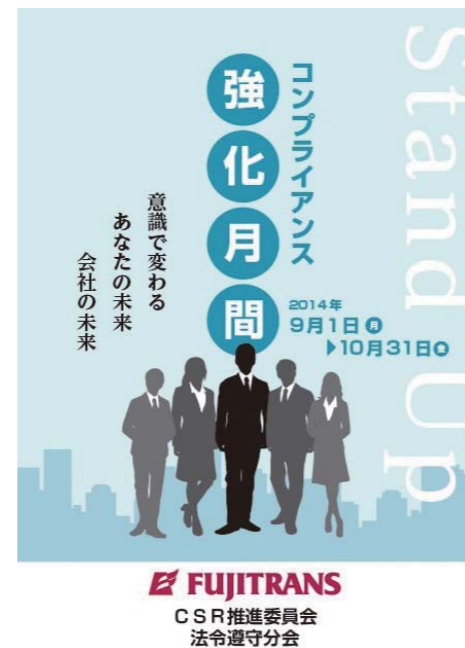
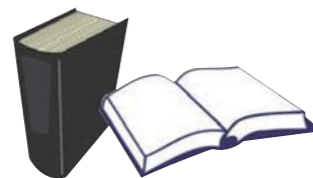
「労働基準法」など従来の法律では適用しきれなかった派遣スタッフの権利を守るために制定されました。「労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の保護等に関する法律」という正式名称からも、派遣労働者の保護のための法律であることがわかります。

キャンペーン ポスターや勉強会でコンプライアンスを啓蒙

(2014年9月1日～10月31日)

9月、10月の残暑厳しい中、何かと気が緩みがちになるこの時期に、引き締めを目的としたコンプライアンス強化月間を実施しました。

コンプライアンス情報に接する環境づくりのための啓蒙ポスターを各事業所に掲示し、9月12日に開催された部長会では労働基準法に基づいた「労働時間適正化」をテーマに勉強会を実施しました。



意識調査 コンプライアンス Q&A

法令や規則などのルールを正しく理解できているか確認するため、役員から現業員までを対象にコンプライアンス意識調査を実施しています。今回は9つの重要テーマから質問内容が正しいか誤りか(○or×)を答える方式を採って行いました。この調査の結果から課題を抽出し、次回勉強会のテーマ強化といった対策を実施することで、コンプライアンス意識の向上と理解度アップを目指しています。

9つのコンプライアンス重要テーマ

- 重要方針
- 職場環境
- 過重労働
- 労働災害
- セクハラ・パワハラ
- 偽装請負
- 独占禁止法
- 下請法
- マナー・モラル

職種別 正解率 (現業職は法令を除いた値) (梱包職は独占禁止法・下請法を除いた値)

	2013年度		2014年度
事務職	86.8%	UP	88.3%
現業職	89.9%	UP	90.2%
梱包職	95.1%	DOWN	91.4%

※梱包職の正解率低下の要因としては、若年層の正解率が昨年との比較でダウンしていることから、新人社員の増加に伴うものと考えられます。今後は、若年層に重点を置いたコンプライアンス教育の強化を図ってまいります。

コンプライアンスQ & A 出題例

過重労働編

(設問) 残業が月100時間を超えた場合、面接指導を申し出た者に対し、その上司による面接指導を実施しなければならない。
(×) 間違い。月100時間を超えた場合、申し出た者に対して医師による面接指導を実施しなければならない。

労働災害編

(設問) 通院のみのささいな怪我は労災にならないので、上司に報告する必要はない。
(×) 間違い。業務中または通勤途中に怪我をした際は、必ず報告する・させるよう指導し徹底する。

偽装請負編

(設問) 注文会社社員から請負会社社員への直接の指揮命令については、安全衛生、セキュリティ、秘密保持等に関する場合は例外的に認められる。
(○) 例外的に認められる。

独占禁止法編

(設問) 同業者間の会合で、商品や役務の価格・数量等の情報交換をするだけなら、独占禁止法上、カルテルにならない。
(×) 間違い。設問のような情報交換だけでも、暗黙の了解が成立し、カルテルの準備行為として処罰の対象になりうる。

下請法編

(設問) 下請法上、下請事業者(請負会社)には、下請取引記録の保存義務はない。
(○) 下請法は下請事業者を守る法律。親事業者にのみ2年間の保存義務が課せられる。

小さな努力を大きな希望へ

地域は企業が立脚する基盤です。企業には、事業と社会それぞれの利益を調和させつつ、地域社会とともに歩む「良き企業市民」としての役割を果たしていくことが求められます。名古屋港の歴史とともに歩み、全国へ事業を広げてきた当社にとって、地域社会への貢献はCSRの根幹を為すと言っても過言ではありません。そうした社会貢献を広義にとらえるならば、環境活動もまた一翼を担うものと言えるでしょう。当社では独自の環境方針のもと、CO2削減や省資源・省エネルギーを追求する環境活動を全社をあげて取り組んでいます。今後も物流事業を通じて、幅広い環境・社会貢献活動に注力してまいります。



気づき即行、クリーン励行

環境先進企業をめざして、あらゆる職場でエコ&クリーン活動を加速。

環境教育 環境研修で自然の大切さを実感 (新入社員グリーンオリエンテーション:2014年6月18~20日)

新入社員が「CSR活動」「環境教育」「第一次産業」をテーマに、北海道で農作業体験や植樹活動などの研修を行いました。関連会社(有)厚真ファームでは畑で1人ずつ25mのウネを作り、大根やカブ、にんじん、大豆を植えました。社有林「フジツブの森」では、ようお願いした森林組合、後志総合振興局森林室、共和町産業課のご協力のもと、アカエゾマツ70本を植樹しました。また、環境ディスカッションでは、4班に分かれて「環境・社会貢献活動の新たな企画」をテーマに検討し、それぞれのプランを発表しました。



フジツブの森 岩内郡共和町



有限会社厚真ファーム
勇払郡厚真町

北海道支店
苫小牧市

災害復興支援 広島土砂災害への復興支援 (2014年9月10日)

2014年8月20日、広島市は局地的な集中豪雨による土砂災害に見舞われ、過去30年間で最大規模とされる人的な被害が発生しました。この事態を受け、広島に出張所を構える当社では、グループをあげて被災者と被災地区を支援するため、義援金を広島市へ寄贈しました。また、社員から寄せられた救援募金を広島県共同募金会を通じて寄付しました。



人命救助 迅速な救助活動に対し全国大会で表彰

(全国港湾労働災害防止大会:2014年10月17日 東京都港区メルパルクホール)

2014年8月14日、事故はコンテナ船が着岸する際の網取り作業中に起こりました。岸壁で休憩していた当社の現業員が大きな音に気付いて飛び出したところ、他社の網取り作業員二人が車にはねられたところでした。一人が海中に転落、一人が車の下敷きになっていたため、すぐに仲間を呼び集めて救急車を手配して救助にあたりました。本船メンバーはジャコップ(縄梯子)で転落者を岸壁まで引き上げ、その他のメンバーらは車の下敷きになった作業員を救助して、救急車が到着するまで励ましながら心肺蘇生を続けました。

本社ではこの救助行動を称え、9月2日、金城オペレーションセンターにおいて人命救助功労者表彰式を行い、14人の従業員を系井社長が表彰しました。

さらに、この迅速な救助活動に対して港湾貨物運送事業労働災害防止協会は「第51回全国港湾労働災害防止大会(※)」において、「作業現場における異常事態発生に際し適切な措置により人命を救助した」として「善行賞」を授与。現業管理部(船内)の加藤現場主任が代表して表彰の栄誉を受けました。

※労働災害防止の高揚と労働安全衛生対策の効果的な推進を目的に毎年開催され、厚生労働省や国土交通省などが後援している。



人命救助功労者表彰式



表彰者

現業管理部(本港) / 鍛島 清信(監督)、川上 清次(助監督)、加藤 直樹(現場主任)、志賀 崇(現場主任)、多和田 真志、川元 良一、江頭 修、青井 孝夫、宮田昭徳、土井 伸洋、伊藤 健太、榎原 風人
コンテナ営業部 / 杉田 昌史、川崎 貴文



第51回全国港湾労働災害防止大会表彰式



教育CSR 見学に訪れた児童・生徒たちへ業務や船舶を紹介

(2014年11月4日 上多度小学校、2015年1月21日 御田中学校、22日 今池中学校)

当社は、小中学校の「総合的な学習の時間(※)」の一環である社会見学や体験学習を積極的に受け入れています。2014年11月には岐阜県養老町立上多度小学校の5年生32人が、九号地分室を訪れました。社会科の授業で「地域のもづくり」を学習している児童たちは、自動車の組立工場を見学した後、当社で完成車が、どのように輸送されるかを学び、完成車が船舶に次々と積み込まれる様子を岸壁から見学しました。

また、2015年1月には名古屋市立御田中学校の生徒6人と、今池中学校から5人の生徒たちが訪れ、海運を軸とした上多度小学校

物流業務のライドやビデオを通じて学習しました。岸壁に停泊中の「蓉翔丸」に乗船した御田中学校の生徒たちは、完成車の積み付け作業を見て驚きと興奮が隠せません。船のデッキから港を眺めていると偶然にも、入港してきた当社船舶とすれ違い、通り過ぎていく船舶の乗組員と手を振って交歓し、初めての体験に感激の様子でした。

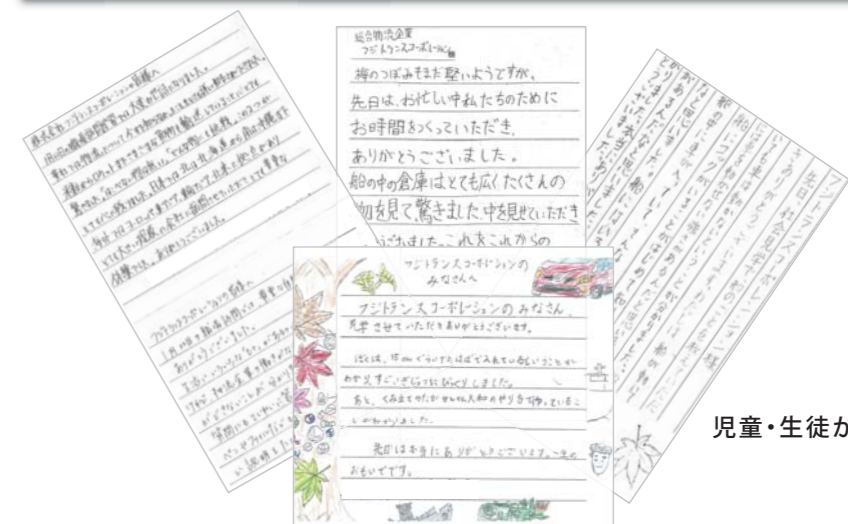
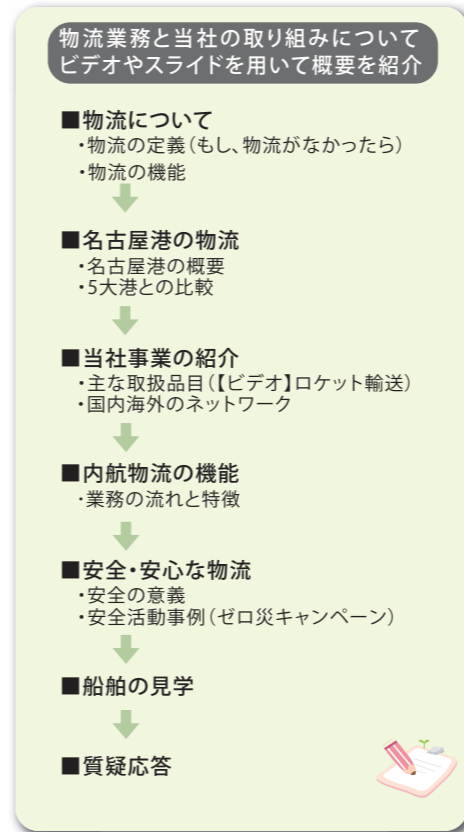
※注:社会見学や体験学習は小学校5年生から実施されている。文部科学省では「総合的な学習の時間」に関して学習指導要領の規定(小中高)により、「各学校は、地域や学校、児童の実態等に応じて、横断的・総合的な学習や児童の興味・関心等に基づく学習など創意工夫を生かした教育活動を行うものとする」と定めている。



2014年度 小中学校 社会見学 受け入れ状況

2014年 7月16日	宮城県石巻市立 大谷地小学校	29人
2014年 11月4日	岐阜県養老町立 上多度小学校	32人
2015年 1月21日	愛知県名古屋市立 御田中学校	6人
2015年 1月22日	愛知県名古屋市立 今池中学校	5人

御田中学校



児童・生徒からの感想文

環境美化 素足で歩ける安全な海岸を (2014年7月24日、8月7日)

恒例の「ビーチクリーン」活動を2014年7月と8月に行いました。清掃場所は、当社の保養所「野間寮」から徒歩5分の愛知県美浜町の若松海水浴場です。参加者は早朝の海水浴場に集まり、海岸に捨てられたペットボトルや、空き缶などのゴミを拾います。砂に埋もれたゴミを熊手でかき出し、ふるいにかけて砂を落としてから集めるのですが、中腰の姿勢での作業はとても重労働です。それでも、ゴミを拾ってきれいになった海岸を見ると、清掃を行った甲斐があったと感じます。海水浴場の安全と海岸の環境を守るため、これからもビーチクリーン活動を行っていきます。



環境美化 足船清掃活動で港をきれいに

(2014年9月17日、10月28日)

「足船」は交通船、テンダーボートとも呼ばれる多用途船で、陸地と船あるいは船同士の間で人員や物資を輸送する役目を担っています。当社では毎年この足船による港の清掃活動を実施しています。

当日は「港や川をきれいに」と書かれたノボリをはためかせた足船でガーデン埠頭を出航し、九号地岸壁から堀川河口付近の清掃を行いました。



環境美化 ゴミのない地域社会を願い

(2014年6月12日 九号地分室周辺、27日 本社周辺、2015年3月27日 飛島地区)

ISO14001環境活動の一環として事業所周辺の清掃活動を毎年実施しています。参加者からの意見により、年々清掃範囲を広げたり清掃ルートを変えるなど工夫を凝らし、活発な活動を行っています。

3月には、コンテナターミナルや倉庫が立ち並ぶ港湾エリアの飛島地区での活動を初めて実施しました。飛島地区では、弁当容器やペットボトル、時には靴やヘルメットなどの思いもよらないゴミが捨てられていて、参加者から驚きの声もあがるほどでした。今後も地域社会の一員として、地域に密着した活動を推進していきます。



仲間を支え、皆で助け合うCSR ——阪神・淡路大震災のあの時

神戸を中心に大きな被害をもたらした阪神・淡路大震災から20年。その時、直ちに展開した被災救援活動を、CSRの観点から振り返ります。

直前に空を立ち上る不思議な雲が湧いたとも、動物園の獣の様子がおかしかったとも伝えられる。しかし、それは後の話であって、その日の明け染めの空は、白い月が残るいつもの空だった。1995（平成7）年1月17日5時46分、神戸の街は観測史上初となる震度7の激震に見舞われた――。

● 阪神・淡路大震災（平成7年兵庫県南部地震）

1995年1月17日5時46分、淡路島北部の北緯34度36分、東経135度2分、深さ16キロメートルを震源とするマグニチュード7.3の地震は、神戸市と淡路島の一部で震度7に相当する揺れを発生させ、東北地方南部から九州地方にかけての広い範囲で有感を記録した。総務省消防庁の統計によれば、この地震による被害は、死者6,434人、行方不明3人、負傷者43,792人、住家全壊104,906棟、住家半壊144,274棟、全半壊7,132棟にのぼる。当社関係では、関係会社の社員家族に1人の犠牲者が出た。



■ ミナト神戸が崩壊

当時の神戸出張所長だった後藤佐一（現・フジトランス ライナー 内航営業課）は兵庫区の自宅に居た。新築したばかりの自宅は幸い被害は免れたが、停電で電動シャッターが開かず、8時頃ようやく車を出すことができた。

「ところが街はあちこちで火の手が上がっていたり車が数珠つなぎで、なかなか走れる状況ではなかった。迂回に迂回を重ねて、ようやく第4工区の事務所に着いたのは午後の2時頃だったでしょうか。行ってみると、事務所は15度ほど傾いてひどい状況でした。幸い積み荷（自動車）はほとんど船に積み込んであって助かりましたが、岸壁がガタガタになった様子を見て、これは復旧には時間がかかるぞと思いましたね」

当時の神戸出張所では、関西地区の自動車メーカーからの依頼を受け、新車を運搬船へ積み込む業務が多かったが、それが震災で不可能になったとなれば、急遽対策を打つ必要がある。後藤は加藤ら部下の安否を気遣いながらも、暗たんたる思いでひび割れた岸壁を見つめた。



後藤氏、山本氏、小島氏

■ 死を覚悟した一瞬

「最初ゴゴゴという地鳴りがあって、それからいきなりドーンで、もう上下動ですよ、パイプのベッドから身体が宙に浮く感じで。起きることもできず、布団をかぶるのが精一杯でした」

阪神電鉄住吉駅に近い神戸出張所の社宅（当時）で地震に遭遇した加藤英一（現・車輛営業部 受渡課 課長）は、前夜はなぜか外出する気になれず、部屋で少し酒を呑んだだけで就寝していた。

「大きな揺れが3回あったと思います。2回目か3回目の揺れの時、ガシガシガシガシと何かが壊れる音がしました。柱が折れ始めたかと思って、もうこれで死ぬかもしれないと覚悟しました」

しかし基礎が深く打ち込まれた建物は倒れなかった。揺れが収まると、どこからか悲鳴のような声が聞こえてきた。真っ暗闇の中で枕元の服を手探りで探し替えると、部屋の外へ出た。ドアを開けて、…息を呑んだ。「周囲は長屋のような家並みだったんですが、それがみんな潰れてしまつて…。揺れの最中に聴こえた音は、家々が倒壊する音だったんです。」



▼ 震災翌日の新聞紙面



▲ 社内報に掲載した活動報告

■ 情報も流通も寸断されて

言うまでもなく神戸は日本の大都会。何が起ころうと、その情報はすぐに伝えられるはずだが、事実はそうではなかった。朝7時のTVニュースでさえ、大阪都心のコンビニエンスストアで棚から商品が落ちた様子を映す程度で、神戸の様子は報道されなかったのだ。神戸の深刻な被害が明らかになるのは、阪神高速道路の倒壊や各所で火の手が上がる様子が、ヘリコプターでとらえられてからだった。加藤は言う。

「ようやく使える公衆電話を探し当てて本社へ報告できたのは7時半頃だったと思います。通話時間も気にして慌ていたので、『岸壁が潰れてもう駄目です!』と叫ぶぐらいしかできなかったんですけども、本社側はどうもまだ様子がわかっていない感じでした。後で知ったのですが、その時はまだTVでも大ニュースになっていなかったんですね」

神戸の震度7に対して大阪は震度4。TVのキー局は大阪に集中するため、実況を伝えるのもまずは大阪からだった。大阪梅田から電車でわずか30分。「まさか神戸が」と大阪支店のメンバーも思っていたという。

山本邦夫（現・フジトランス ライナー相談役）は、武豊の自宅で長周期の揺れを感じ、地震が案外大きいと直感した。そしていつもより早めに出動し、加藤からの電話報告を受けた。

「『大変なことです』というわずかな連絡だったが、それ以後もう通信状態が悪くなって連絡が入らんようになりました。しかしTVで刻々と伝えられるところによれば、大変な被害が出ているのがわかった。宮下公隆（現・鹿児島船舶相談役）の指示ですぐに救援に行こうということになり、対策チームを立ち上げました」

伊勢湾台風の影響と復旧の経験から、食料など救援物資の一定の備蓄はできていた。それに加えて船食や水を入れるポリタンク、ガスコンロ、現金（支援金）などを急いで手配すると、山本は自ら救援第一陣のトラックに乗り込んだ。



加藤氏

■ 一刻も早く仲間のもとへ

山本と一緒にトラックに乗った小島啓右（現・フジトランス ライナーRTS推進チーム）は、当時はまだ珍しかった「携帯電話を4台持たされた」ことを覚えている。「とにかく情報が入らなかったですからね。ポリタンクに水道水を詰めて、それを2個ずつ缶詰や米などとセットにして配れるようにしました」

震災の翌朝出発した救援トラックは大阪支店を救援拠点に決めて神戸へ向かったが、大渋滞のため現地への到着は夜になった。「従業員や関係会社の人達の住所を書き出してありましたから、途中、救

援物資を配りながら走りました。避難所へ避難していた人へも探し出して届けましたが、それは喜ばれました。不足分は大阪から次々補給するようにして、我々救援第一陣は約一週間、神戸の街を走り回りましたよ」（山本氏）

「電気が来ていなかったので高層マンションの十階へも階段で上り下りです。両手にポリタンクを下げて上りましたが、届けるとすごく喜ばれるので、それが励みになっていましたね。皆、疲れを忘れて、とにかく急ごうと必死でした。（小島氏）

道案内は加藤らが買って出た。神戸での拠点は後藤所長宅。救援活動と共に出張所の業務再開を敢行する必死の取り組みに、全員が一丸となった。



■ いのちと暮らしを守るCSR

加藤はあの朝、方々から助けを求め声の聞いたことが忘れられないという。近所の人達と協力して救出にあたったが、道具を持たない手作業では瓦礫がれきを除けるのにも苦労した。

救援トラックで走り回った山本にも苦しい思い出がある。放心した様子で飲んでたお婆さんから飲み水を求められたので、ボトルを与える。「どこでもいいからトラックに乗せていってくれ」と懇願された。座席を詰めて乗せたが、お婆さんはもう降りようとしなかった。救援に走り回らなければならなかったため、水を与え諭して降りてもらったが、今でも「あれからお婆さんはどうしただろう」と考える。もっとやれることがあったのではないかと、優しくできたかもしれない。

課題はまだある。しかしそれは可能性と同義でもある。伊勢湾台風の救護活動以来、会社は被災対策を安全活動の一環としてとらえ、食料備蓄や想定訓練を充実させてきた。東日本大震災の救援活動では神戸での経験を生かし、いち早く警察から道路通行許可証を受領して急行できた。また、大災害が発生した場合には（東北太平洋側に航路を有するRORO船社として）救援物資を自動車専用船で輸送する使命をも担っている。すべてのステークホルダーの生命と健康の維持に貢献することがCSRの大切な使命。だからこそ災害に謙虚に学び、万が一に備え、これからの防災に生かしていきたい。



宮下氏

2014 ■安全・品質 ■法令遵守 ■環境・社会貢献

- 4 安全衛生管理体制キックオフ式
安全定例トップ点検（沿岸作業）
船舶安全会議
ISO・OHSAS 更新審査
「フジトランス品質の心得」全社展開（4月～12月）
★支店・出張所 荷主主催安全キャンペーン
コンプライアンス勉強会（港湾運送事業法）
★支店・出張所 周辺美化活動
- 5 GW 連休前職場点検
安全定例トップ点検（トレーラ輸送）
階層別安全教育（5～12月）
★支店・出張所 周辺美化活動
熱中症予防キャンペーン
- 6 安全定例トップ点検（船舶漏油事故操練）
★支店・出張所 協力会社合同安全会議
★支店・出張所 荷主主催安全キャンペーン
★新門司港利用関係者業務連絡会（新門司事業所）
コンプライアンス勉強会（港湾運送事業法）
本社・九号地分室 周辺美化活動
新入社員グリーンオリエンテーション
ゼロ災キャンペーン
酷暑時激励巡視
★支店・出張所 荷主主催安全キャンペーン
★支店・出張所 協力会社合同安全パトロール
- 7 コンプライアンス勉強会（港湾運送事業法、貨物利用運送事業法）
ビーチクリーン
★支店・出張所 周辺美化活動
★小学校 校外学習受け入れ（仙台支店）
★豊橋みなとフェスティバル会場周辺清掃（豊橋支店）
- 8 安全定例トップ点検（コンテナ輸送）
船舶安全会議
コンプライアンス勉強会（倉庫業法、港湾労働法、港湾運送事業法、労働時間適正化）
ビーチクリーン
★支店・出張所 周辺美化活動
災害風化防止の日（フォークリフト）
安全定例トップ点検（船舶非常操舵操練）
★支店・出張所 荷主主催安全キャンペーン
- 9 コンプライアンス強化月間
コンプライアンス勉強会（港湾運送事業法、労働時間適正化）
足船清掃
大雨災害発生の広島県に寄付
★支店・出張所 周辺美化活動



北海道支店



新門司事業所

- 10 「事故ゼロチャレンジ」活動キックオフ式
安全定例トップ点検（船内作業）
酸素欠乏症防止キャンペーン
災害風化防止の日（酸欠）
酸素欠乏症救助訓練
★支店・出張所 荷主主催安全キャンペーン
コンプライアンス強化月間
コンプライアンス勉強会（港湾運送事業法、契約文書等の捺印方法、請負・下請法）
足船清掃
★支店・出張所 周辺美化活動
全国港湾労働災害防止大会 善行賞受賞
フォークリフト安全運転強化キャンペーン
フォークリフト技能競技会
寒冷時激励巡視
災害風化防止の日（墜転落）
安全定例トップ点検（トレーラ輸送）
コンプライアンス勉強会（労働者派遣法）
小学校 社会見学受け入れ
★支店・出張所 周辺美化活動
「ゼロ災」キャンペーン
船舶安全会議
安全定例トップ点検（船舶防火操練）
海陸通報訓練
年末年始連休前職場点検
★支店・出張所 荷主主催安全キャンペーン
★支店・出張所 協力会社合同安全パトロール
★支店・出張所 周辺美化活動



豊橋支店

- 2015
- 1 安全定例トップ点検（車輛輸送）
コンプライアンス勉強会（内航海運業法）
中学校 社会見学受け入れ
★支店・出張所 周辺美化活動
- 2 「安全安心職場づくり」活動報告会
安全定例トップ点検（コンテナ輸送）
災害風化防止の日（トレーラ）
安全定例トップ点検（船舶発航前検査点検）
年度末激励巡視
コンプライアンス勉強会（廃棄物処理法）
東日本大震災被災地に寄付
飛鳥地区 周辺美化活動
- 3

★印は支店・出張所の活動

電力・燃料（船舶・荷役機器など）使用量の推移

下の表は、2012年度から2014年度まで過去3年間の当社事業活動に伴う環境への負荷を4項目に分類したものです。環境方針に基づき、ISO14001・省資源マニュアルの活用により、電力使用量、燃料使用量を原単位（売上高1億円当たりの使用量）で管理しています。

	2012年度	2013年度	2014年度
電力	11,907千kW 原単位：20.4 kW/億円	11,240千kW 原単位：18.0 kW/億円	10,732千kW 原単位：17.2 kW/億円
燃料 ガソリン・灯油・軽油	1,089KL 原単位：1.86 KL/億円	1,181KL 原単位：1.89 KL/億円	1,133KL 原単位：1.81 KL/億円
燃料 LPG(液化石油ガス)	97.2t 原単位：0.17 t/億円	105.7t 原単位：0.17 t/億円	70.2t 原単位：0.11 t/億円
燃料 A・C重油	81,794KL 原単位：140.1 KL/億円	79,567KL 原単位：127.7 KL/億円	79,764KL 原単位：127.8 KL/億円

社用車に占めるエコカー比率の推移

ハイブリッドカーや電気自動車などのエコカー（クリーンエネルギー自動車）を積極的に導入。環境負荷低減、CO2排出抑制へ社を挙げて取り組んでいます。

	比率
2012年度	15.7%
2013年度	21.7%
2014年度	24.5%



フジツブの森

北海道岩内郡共和町にある社有林「フジツブの森」では、森を健全に保つために一部を造成し、人工林としています。「植える→育てる→伐る→使う」というサイクルを持続的に行い、森林を有効活用しながら、環境と生物多様性保護の実践の場として維持しています。造成した土地では毎年、新入社員の環境教育の一環として植樹を行っています。

	2012年度	2013年度	2014年度	計
造林事業面積 (ha)	13.96	8.87	9.06	31.89
植樹本数 (本)				
樹種	アカエゾマツ 32,260	アカエゾマツ 14,050	アカエゾマツ 20,950	67,260
環境教育他	ミズナラ 70	ミズナラ 70	アカエゾマツ 70	210
	32,330	14,120	21,020	67,470

会社概要 2015.3.31現在

名称	株式会社フジトランス コーポレーション
本社	名古屋市港区入船一丁目7番41号
設立年月日	1952年（昭和27年）9月
代表者	代表取締役社長 系井 辰夫
資本金	2億円
従業員数	1,259名
拠点	国内17拠点 海外14ヶ国25拠点
主な業務内容	港運送に関する事業、各種倉庫に関する事業、通関に関する事業、内航海運に関する事業、海上運送に関する事業、梱包事業他

