

環境経営の推進

～環境への取り組みを効果的に推進し、持続可能な社会の形成を目指します～

私たちは高速道路事業者として、また社会の一員として持続可能な社会の形成を目指して、環境方針およびそれを具体化するための環境基本計画を策定し、環境への取り組みを推進していきます。

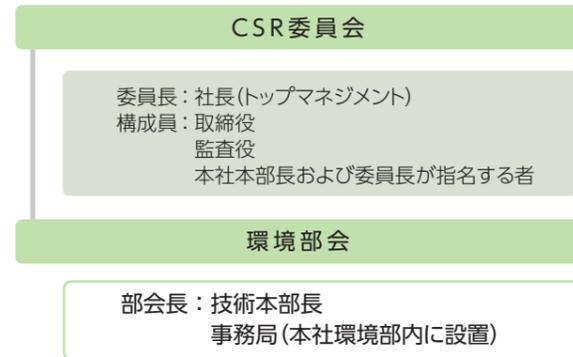
環境方針

環境への取り組みを持続的かつ効果的に推進していくため、環境活動の基本理念である「環境方針」を策定しました(2008年8月策定【2011年3月に部分改定】)。

この中で、私たちは持続可能な社会を実現するために、重点的に取り組んでいくべき3項目について宣言しています。

環 境 方 針
<p>西日本高速道路株式会社は、事業活動が環境に及ぼす影響を真摯に捉え、高速道路事業者としてまた社会の一員として、社員の一人ひとりが、環境の保全・改善に積極的に取り組み、持続可能な社会の形成を目指します。</p> <p>取り組みの実施にあたっては、環境側面に関する法規制等を遵守し、環境目的・目標を定めるとともに、それらを定期的に見直すことで継続的に改善します。</p> <p>◎低炭素社会の実現に取り組みます 未来を担う世代が生活の豊かさを実感できるよう、道路空間を活用した省エネルギー、創エネルギー及び緑化の推進に取り組みます。</p> <p>◎循環型社会の形成に取り組みます 天然資源の消費を抑制し、環境への負荷を低減するため、廃棄物等の発生抑制(リデュース)、循環資源の再使用(リユース)及び再生利用(リサイクル)に取り組みます。</p> <p>◎自然と共生する社会の推進に取り組みます 人と生きものが豊かに暮らせる社会を目指し、自然環境や人々の生活環境の保全と創出に取り組みます。</p>

環境推進体制



◎省エネルギー



LED照明の導入
(高松自動車道)

◎創エネルギー



遮音壁一体型太陽光発電
(第二京阪道路)

◎緑化



潤いある樹林の整備
(中国自動車道)

◎リサイクル



環境に配慮した製品・資材などの調達の推進
(大分自動車道)

◎自然との共生



地域の自然に配慮し整備したピオトープ
(高松自動車道)

環境基本計画

主な目標と実績は次項に掲載していますが、CO₂削減目標については2006年度比で3%削減という目標に対し、2010年度では7.5%の削減と目標を上回ることができました。

このように、環境に対する取り組みについては、2006年度より単年度ごとに行動計画を策定・評価していましたが、2010年度までの中期目標の策定であったため、現在は次期中期目標として2015年度までの目標を策定しています。

環境行動計画2010レビュー(主な目標と実績)

計画目標	活動内容	指標	目標	実績 (2010年度)	
低炭素社会の実現	円滑な交通の確保	高速道路ネットワークの整備	新規開通延長 CO ₂ 削減量	26km 49,000(t/年)	26km 49,000(t/年)
		ETC普及促進	利用率 (CO ₂ 排出量)	78%以上 21,133(t/年)	76.5% 28,068(t/年)
		本線渋滞の削減	本線渋滞損失時間 (CO ₂ 排出量)	2007年度実績に対して 工事に伴う渋滞損失時間を 15%削減する 4,478(t/年)	2007年度実績に対して 工事に伴う渋滞損失時間を 63%の増 9,601(t/年)
	省エネルギーの推進	電気使用量の削減	電気使用量 (CO ₂ 排出量)	(272,087千kWh) ▽1,425千kWh 125,384(t/年)	(270,472千kWh) ▽1,615千kWh 116,228(t/年)
		車両の燃費向上	燃費 (CO ₂ 排出量)	2006年度実績に対し 連結車両の燃費を 40%向上させる 1,380(t/年)	2006年度実績に対し 連結車両の燃費を 41%向上 1,353(t/年)
		ガス使用量の削減	ガス使用量 (CO ₂ 排出量)	ガス使用量を抑制する 69(t/年)	ガス使用量を抑制 58(t/年)
		水使用量の削減	水使用量 (CO ₂ 排出量)	高速道路(テナント以外)に要する 水使用量を削減する 584(t/年)	水使用量を抑制する 585(t/年)
	CO ₂ 吸収源対策	紙使用量の削減	紙使用量 (A4換算) (CO ₂ 排出量)	2006年度実績に対し コピー紙使用量を 21%以上削減する 1(t/年)	2006年度実績に対し コピー紙使用量を 34.3%削減 1(t/年)
		創エネルギーの推進	導入量 CO ₂ 削減量	太陽光発電の導入を推進する — —	導入を継続する — 136t
		技術開発	—	—	トンネル内照明に LED照明を導入
循環型社会の形成	CO ₂ 吸収源対策	道路緑化などによるCO ₂ の固定吸収	整備面積 CO ₂ 削減量	100ha 960(t/年)	327ha 3,139(t/年)
		高速道路以外でのCO ₂ の固定吸収	整備面積 CO ₂ 削減量	22.4ha 125(t/年)	11.3ha 55(t/年)
		廃棄物の3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	排出量	—	2007年度比 34%削減
	廃棄物の発生抑制・資源の循環的利用の促進	植物系廃棄物(草刈りなど)の有効活用を推進する	有効利用率	2006年度実績に対し 植物系廃棄物の 有効利用率を96% 確保する	99.3%
		建設副産物(建設発生土、アスファルトコンクリート塊、建設発生木材、建設汚泥)のリサイクルを推進する	リサイクル率	100%	99.2%
		休憩施設での発生ごみの再資源化を推進する	再資源化率	発生ごみのうち再資源化が可能なものは再資源化率100%を目指す	発生ごみのうち再資源化が可能なものは再資源化率100%を達成
		維持管理用車両のリユース	車両台数	リユースを継続する	リユースを継続中
	環境に配慮した製品・資材などの調達の推進	BDF使用目的の拡大	使用量 CO ₂ 削減量	10.2kl以上 24(t/年)	11.2kl 29(t/年)
		グリーン調達の推進	調達率	100%	100%
		事務用品における特定調達物品などの調達率100%を目指す 工務用資材における特定調達物品などの調達率100%を目指す	調達率	品目により異なるため未記入	品目により異なるため未記入
自然と共生する社会の推進	自然環境の保全	ロードキル防止対策を推進する	設置・改良延長	112km 112km	
	生活環境の保全	道路交通騒音対策	敷設延長 設置延長	173車線・km 3.6km	229車線・km 3km

※〔 〕内の数値は総量を表しています。
※事業計画の見直しにより目標値を一部変更しています。

お客さま

社会

投資家・国民の皆さま

社員

お取引先

環境保全

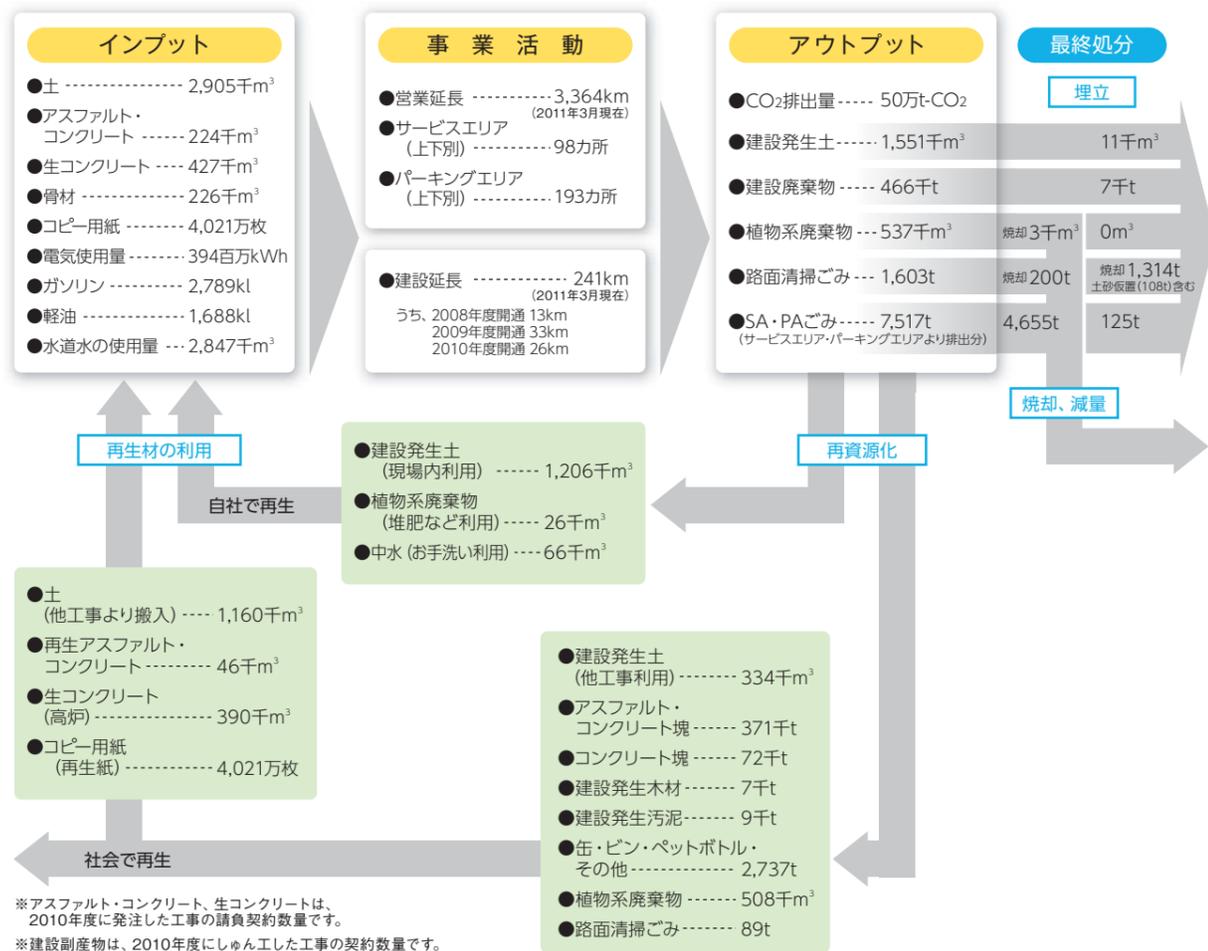
社会貢献

事業活動と環境負荷

NEXCO西日本グループでは、高速道路の維持管理、建設、サービスエリア・パーキングエリアなどの休憩施設の維持管理、その他の各事業において、事業活動が環境にどの程度負荷を与えているのかをできる限り定量的に把握するよう努めながら、環境に配慮したさまざまな取り組みを推進しています。

これら事業活動による2010年度の環境負荷のマテリアルフロー（原材料から廃棄物までのモノの流れ）は以下のとおりとなっており、主な品目としては、224千m³のアスファルト・コンクリート、427千m³の生コンクリート、226千m³の骨材、4,021万枚のコピー用紙、394百万kWhの電気使用量、4,477klの自動車燃料、2,847千m³の水道水などとなっています。

▼事業活動に伴うマテリアルフロー

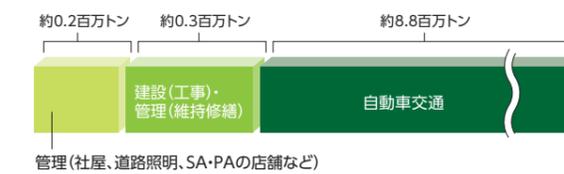


CO₂排出量の抑制を図るためには、各事業者が自らの活動により排出されるCO₂の量を算定し把握することが大切であり、NEXCO西日本では、事業活動からのCO₂排出量を把握するとともに、これらの排出抑制対策を立案・実施し、対策の効果をチェックするマネジメントシステムを構築しています。

高速道路全体のCO₂総排出量

NEXCO西日本管内において、2010年度に排出されたCO₂排出量は、約9.3百万トンと推計され、そのほとんどが日平均で約290万台の自動車交通によるものです。事業活動によるCO₂排出量は年間約50万トンであり、そのうち建設(工事)・管理(維持修繕)によるものが約6割程度で、年間約30万トンとなっています。

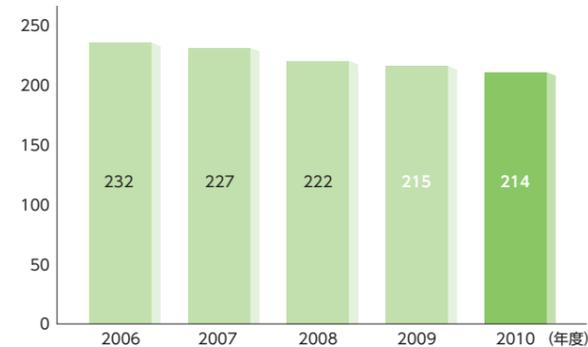
▼事業活動に伴う電気エネルギー使用量の内訳



CO₂排出量の削減経緯

NEXCO西日本が維持管理を行っている諸設備や、その他、社員の活動に伴い発生するCO₂排出量(以下、「コントロール可能なCO₂排出量」という)については、2006年度比で2010年までに3%削減を目指し、これまで削減に取り組んできました。2010年度時点において2006年度比で7.5%を削減し、目標を上回ることができました。

▼CO₂排出量の推移 ※高速道路ネットワークの整備による削減を含まない (千トン)



次期CO₂排出量の削減目標

2009年9月のニューヨークの国連気候変動サミットにおいて、我が国の目標として、温室効果ガス排出量を2020年までに1990年比で25%削減することが表明されました。これを受け、さらなる削減を目指すこととし、2020年までに25%のCO₂排出量を削減(対2009年度比)する中長期目標を掲げることにしました。

EV*1用急速充電器の整備



自動車から走行時に排出されるCO₂の量を削減し、低炭素社会の実現に寄与するため、EV・PHV*2タウン構想などに取り組んでいる自治体と連携して、EV用の急速充電器の設置を進めています。

◎2010年度設置箇所

- 沖縄自動車道 伊芸SA(上・下): 4基
中城PA(上・下): 2基
- 名神高速道路 吹田SA(上): 1基

※1 EV: 電気自動車
※2 PHV: ハイブリッド自動車のうち、家庭用コンセントなど外部電源から充電可能なもの

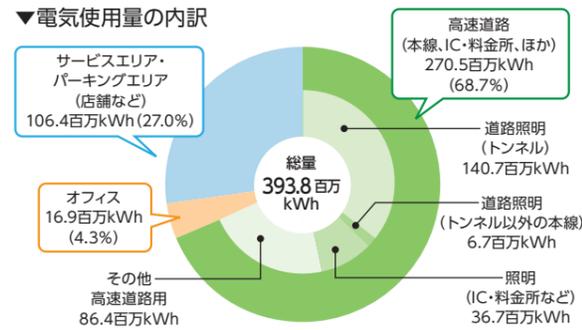
お客さま
社会
投資家・国民の皆さま
社員
お取引先
環境保全
社会貢献

低炭素社会の実現

～自動車排出ガスを抑制し、省エネルギー・創エネルギーにより低炭素社会を実現します～

円滑な交通の確保

高速道路は地域の利便性や防災機能を高めることにより、地域の発展と暮らしの向上に貢献できるほか、物流の効率化や道路の混雑緩和・走行速度の向上等による自動車排出ガスの排出抑制により、大気汚染防止や温室効果ガス排出の削減等の環境保全の効果がああります。また、暫定二車線区間の四車線化工事や、集中工事の実施、交通事故の防止および事故への円滑な対応、ETC利用促進などさまざまな対策により、高速道路本線の交通渋滞の解消に取り組んでいます。



高速道路整備

2010年度は、東九州自動車道 高鍋～西都(2010年7月開通)および、東九州自動車道 門川～日向(2010年12月開通)の計26kmの高速道路が開通しました。(CO₂削減量: 472千トン/年)

ETC普及の促進

ETC利用率は2011年3月末時点で76.5%^{*1}となりましたが、出入交通量の増加もあって料金所付近のCO₂排出量は、2006年度に比べ約3.2千トンの増加でした。

※1 無料化社会実験区間を含む

省エネルギーの推進

改正省エネルギー法の施行(2010年4月)により、事業活動でのエネルギー使用効率を毎年1%以上改善するよう、NEXCO西日本も努力義務が課せられています。以前から省エネルギーの推進に取り組んできましたが、さらなる省エネルギーに向けて取り組みの強化を図っていきます。

2010年度の事業活動により、393.8百万kWhの電気、408千Nm³の都市ガス、3,461千m³の液化石油ガス(LPG)、2,789klのガソリン、1,688klの軽油を使用し、計203千トンのCO₂^{*2}が排出されました。このうち電気の使用が82%と非常に高い割合を占めており、その内訳はグラフのとおりです。

※2 休憩施設の店舗分の数量を含む

トンネル照明のLED化で省エネルギーを推進

NEXCO西日本
四国支社 香川管理事務所
施設担当課長 平川 恵士



従来のトンネル照明には高圧ナトリウムランプを採用していましたが、より消費電力の小さい蛍光灯への交換を進めています。

NEXCO西日本ではさらに消費電力の小さいLEDを使ったトンネル照明を開発中で、高松自動車道の国分寺トンネルにおいて、2011年3月から実証実験を開始しました。

営業中の高速道路トンネルにおけるLED照明の採用は国内初となり、省エネルギー効果としては、ナトリウム灯に対して約40%、蛍光灯に対して約10%のエネルギー使用量の低減を期待しています。

エコトイレの取り組み

NEXCO西日本ではSA・PAのトイレでLED照明や節水型便器などの省エネルギー型機器を導入しています。第二神明道路 明石SAは、2階建て構造となっているため、階段スペースを利用した「ecoシャフト」によって、半地下になる1階トイレ内部へ自然光を採り入れるようにしています。



省エネルギー機器の採用

自然光の採り入れ(第二神明道路 明石SA)

創エネルギーの推進

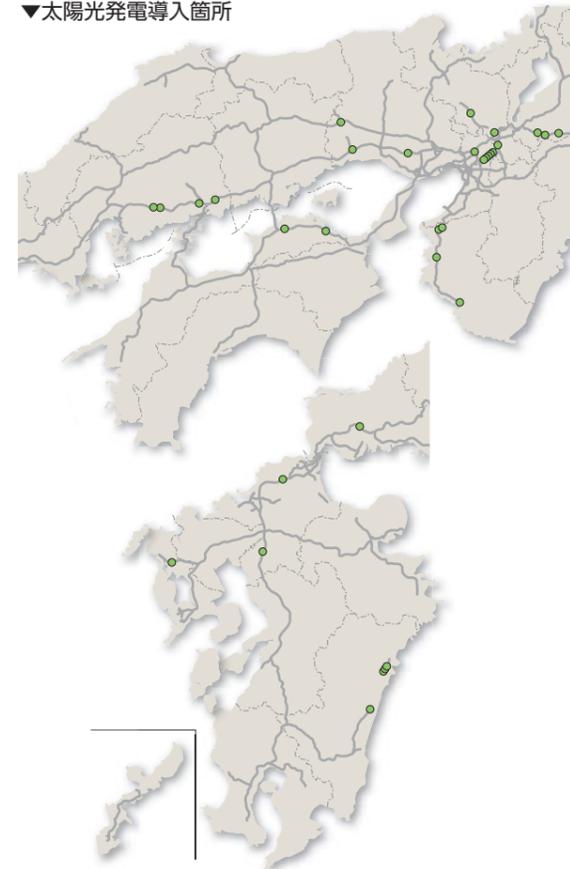
太陽光発電の導入

太陽光発電の設置により、自然エネルギーから生み出された電力を休憩施設や道路設備に活用し、CO₂排出抑制に取り組んでいます。2010年度末時点で、太陽光発電装置を33カ所に設置しており、NEXCO西日本管内の各所で設置を進めています。

▼太陽光発電の導入量(発電規模)



▼太陽光発電導入箇所

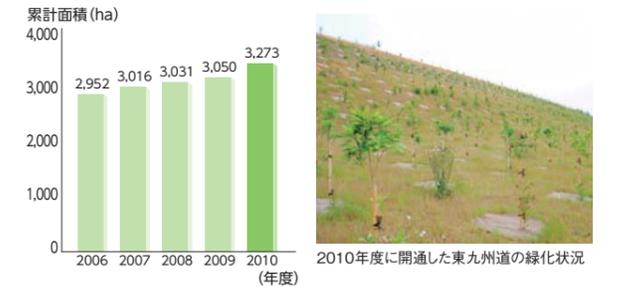


緑化の推進

樹林化の促進と再生に向けて

高速道路を建設する際には、樹木の伐採を避けて通ることはできません。NEXCO西日本では、盛土のり面やインターチェンジの園地に木を植えることにより、樹林化を推進し、現在では3,000ha以上の樹林を整備しています。

▼樹林整備の状況



また、高速道路のり面では、成長しすぎた樹木等の間伐・剪定作業を行うことにより、健全な樹林形成を促進しています。



植栽後20年以上を経て完成した樹林

高速道路樹林の間伐作業状況

パートナー会社と一体となった樹林管理について

NEXCO西日本
九州支社 保全サービス事業部
保全課 枝木 太一郎



九州支社では他支社に先駆けて、間伐等の本格的な樹林管理作業に着手しました。先行モデルでは、間伐や高切りの度合いに応じ、樹勢や雑草の繁茂状況等を把握し、維持コストのかからない樹林管理手法を確立しようとしています。整備においては計画から立案までパートナー会社と一体となって実施しました。今後は先行モデルの状況を検証しつつ、各事務所の地域特性に応じたモデル施工の準備を行っていきます。

お客さま

社会

投資家・国民の皆さま

社員

お取引先

環境保全

社会貢献

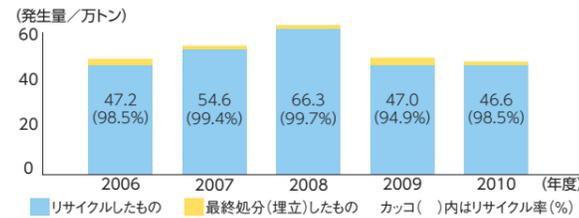
循環型社会の形成

～限りある資源を効率的に利活用し、循環型の社会を形成します～

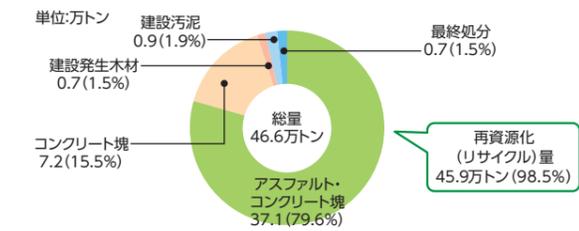
建設副産物の3R

廃棄物排出とリサイクルの状況

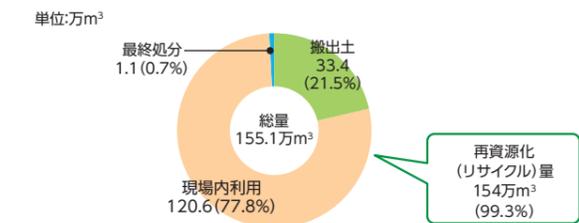
▼廃棄物排出量とリサイクル率の推移



▼建設廃棄物排出量の内訳(2010年度)



▼建設発生土再資源化の状況(2010年度)



緑のリサイクル

景観への配慮、環境保全、安全性の向上のため、高速道路の周辺に樹木や草を植えています。樹木の剪定や草刈りの際に大量の植物系廃棄物が発生します。

NEXCO西日本では、自社で8カ所の堆肥化プラントを保有し、これらの廃棄物をできる限り堆肥やチップにするなど、緑化用の資材として再利用する「緑のリサイクル」の取り組みを進めています。



緑の減量化【雑草抑制】

NEXCO西日本では、エンジニアリング九州(株)が開発したテイカカズラの選抜品種(商品名「EQカズラ」)をのり面に植栽し、除草剤で管理することで、草刈りそのものを行わずに済む工法を共同開発しています。現在、九州支社都城管理事務所が管理する東九州自動車道において、その効果について実証実験しています。

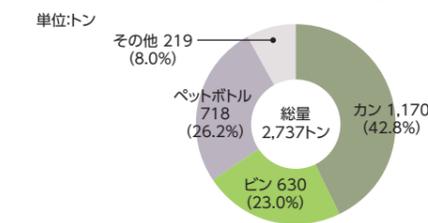


その他事業活動の3R

SA・PAのごみ3R推進

お客さまのご協力や関係機関との連携などにより、SA・PAにおけるごみの3Rを推進しています。2010年度にSA・PAで発生したごみの量は7,517トンで、そのうち36.4%にあたる2,737トンが再資源化しました。

▼SA・PAのごみ再資源化を図った廃棄物の内訳(2010年度)



大型・特殊車両のリユースを促進

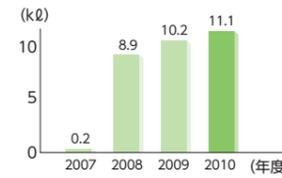
NEXCO西日本では、除雪車や路面清掃車などの大型・特殊車両について、高速道路での使用には耐えられず更新時期を迎えた際に解体処分せず、一般競争入札による売却を行っています。

これにより、高速道路で活躍した車両を再整備して国内外で再利用(リユース)したり、解体後に部品として再利用できるようになっています。

生ごみ・廃食用油のリサイクル

サービスエリア・パーキングエリアからは、大量の生ごみや廃食用油が発生します。これを有効活用するため、生ごみを堆肥化するほか、廃食用油から精製されるバイオディーゼル燃料(BDF)を路面清掃車などの燃料として使用しています。

▼BDFの使用量推移



バイオディーゼル燃料の活用でリサイクルを推進

NEXCOメンテナンス関西
姫路事業所 工事課長
瀬戸 裕義



姫路高速道路事務所では、リサイクルの一環と社会貢献事業として天ぷら油の廃油から精製して出来るバイオディーゼル燃料を購入し、一部の維持管理用車両に使用しています。導入当初は燃料の成分基準が決まっておらず、車両の不具合等の発生が懸念されましたが、導入して4年が経ち、車両のメンテナンスをこまめに行う事により全く問題なく稼働させることができています。現在は、年間9,047ℓのバイオディーゼル燃料を使用し、維持管理用車両以外の機器である発電機および建設機械等への活用も積極的に図っています。

なお、製造施設(社会福祉法人 姫路学園)では、障がい者の方々が精製の機械を操作し、250ℓ/日の製造成果を挙げています。

環境に配慮した製品・資材の調達

グリーン調達の方針と調達状況

NEXCO西日本では、国の「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」の改訂版に準じ、調達の可能性のある249品目について調達の基本方針を定めています。

事務用品は、2006年度にグリーン調達率100%を達成し、2010年度も継続しています。公共工事に関して2010年度は、対象とした62品目のうち40品目をグリーン調達しました。そのうち18品目については、すべてを環境物品で調達しています。品目によって調達状況にばらつきがあるのは、地域によって環境物品など供給状況に格差があるためですが、今後も引き続き環境に配慮した物品を可能な限り調達していきます。

▼グリーン調達品目(工事)調達実績集計表

対象年度：2010年度 発注機関：西日本高速道路株式会社

分類	品目名	単位	使用数量	数量割合(%)	
資材	建設汚泥から再生した処理土	m³	3,417	94.5	
	再生加熱アスファルト混合物	m³	45,810	75.5	
	再生骨材	m³	110,374	89.2	
	鉄鋼スラグ混入路盤材	m³	572	100.0	
	間伐材	m³	11	100.0	
	生コンクリート(高炉)	m³	390,045	91.4	
	下塗用塗料(重防食)	kg	20,384	96.9	
	低揮発性有機溶剤型の路面標示用水性塗料	kg	46,198	87.3	
	環境配慮型道路照明	灯	2,195	98.7	
	陶磁器質タイル	m²	1,326	100.0	
	合板	m²	120,165	100.0	
	フローリング	m²	15	100.0	
	木質系セメント板	m²	66	100.0	
	ビニル系床材	m²	561	100.0	
	断熱材	施設	13	92.9	
	照明制御システム	施設	17	100.0	
	変圧器	施設	7	100.0	
	ガスエンジン	施設	58	100.0	
	ヒートポンプ式空調機	施設	1	100.0	
	建設機械	排水用再生硬質塩化ビニル管	m	3,788	17.1
自動水栓		施設	6	75.0	
自動洗浄装置およびその組み込み小便器		施設	7	100.0	
水洗式大便器		施設	11	91.7	
排出ガス対策型機械(特記仕様書で規定)		機種	362	96.8	
低騒音型機械(特記仕様書で規定)		機種	284	95.3	
工法		建設汚泥再生処理工法	工事数	1	100.0
		コンクリート塊再生処理工法	工事数	8	100.0
		路上再生路盤工法	工事数	2	100.0
目的物		伐採材または建設発生土を活用したのり面緑化工法	m²	7,901	100.0
	排水性舗装	m²	1,390,421	98.1	
	透水性舗装	m²	6,041	100.0	

お客さま

社会

投資家・国民の皆さま

社員

お取引先

環境保全

社会貢献

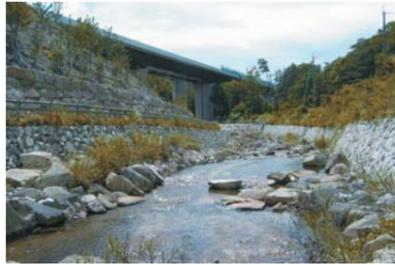
自然と共生する社会の推進

～自然環境に配慮した道路構造により、自然と共生する社会を推進します～

生物多様性の保全

自然環境への影響調査

高速道路を設計する前の段階で、自然環境に対する綿密な影響調査を行い、学識経験者を交えた委員会などにおいて、最適な沿道環境の創出方法を検討しています。また、高速道路を建設する際は、できる限り自然環境の保全に配慮するとともに、必要に応じて建設により消失する自然環境を再生・回復するなどの措置をとっています。



水中生物の移動経路を確保した準人川(新名神高速道路)



高速道路に植栽した地域性苗木(新名神高速道路)

生物多様性交流フェア展示状況

自然環境に配慮した道路構造

高速道路の建設時に河川の付け替えが必要な場合は、水中生物の移動経路を確保するなど、地域の生物に配慮した道路構造となるよう心がけています。

また、高速道路の建設予定地周辺が自然環境豊かな場合、できる限りその地域に自生する植物「地域性苗木」を高速道路に植え、沿道の自然環境に応じた環境保全措置を講じています。

地域性苗木の活用を含めた環境保全については、2010年10月の生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)に付随して開催された「生物多様性EXPO2010in大阪」や、「生物多様性交流フェア」など多くの場で広報活動を行っています。この結果、国内外のお客さまから強い関心を持っていただくとともに、土木学会「土木学会環境賞」、日本経済新聞社「日経地球環境賞」を2010年秋に受賞しました。

地域性苗木とは

その地域固有の樹木類の種子を採取し育て道路のり面に植栽するため「地域性苗木」と称しています。

地域性苗木により、地域の植物の遺伝子レベルにまで配慮した樹林を形成できます。



土木学会環境賞



日経地球環境賞

動物侵入の防止

高速道路に野生動物が侵入すると、動物が車にひかれる危険があるばかりでなく、動物をよけようとしたドライバーが交通事故に巻き込まれる恐れがあります。NEXCO西日本では動物侵入防止柵の設置、けもの道の確保、標識によるドライバーへの注意喚起といった対策を促進しています。

2010年度にNEXCO西日本管轄の高速道路で発生した動物の事故は18.6千件あり、このうちタヌキが全体の4割と最も多くを占めています。タヌキは臆病な性格で自動車のヘッドライトを見てすくんでしまう性格が災いしていると考えられます。



タヌキ等の侵入を防ぐフェンス下部の隙間対策例

標識によるドライバーへの注意喚起

道路交通騒音対策

NEXCO西日本では、騒音の緩和は道路事業者として重要な責任の一つであると認識しており、沿道地域の土地利用状況や騒音発生源、音の伝播経路、受音点などを踏まえた各種の騒音対策手法を考え合わせ、騒音対策を推進しています。

遮音壁の改良

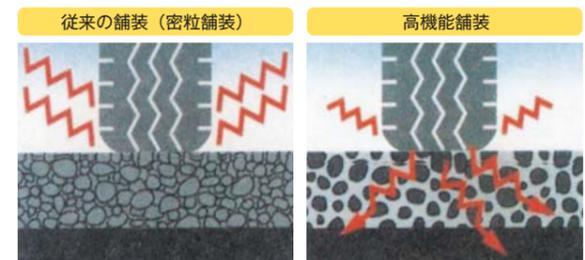
音の伝播経路を遮断するため、騒音の発生源である車道と沿道地域の間には遮音壁の設置および改良工事を行っています。2010年度は、新たに3.0kmの遮音壁を設置および改良し、NEXCO西日本における遮音壁の設置延長は、合計1,109kmとなりました。



騒音を防止する遮音壁

高機能舗装の敷設

高速道路を建設する際や、舗装を修繕する際には、高機能舗装を標準として採用しています。高機能舗装は、従来のアスファルト・コンクリート舗装と比べて騒音を低減させる効果があるほか、舗装表面の水を舗装内部へ浸透させて排水する機能があるため、雨天時や雨上がり後でも高い安全性が確保されます。



空隙の少ない舗装体であることから、タイヤと舗装の接地面に、空気逃げ道となる隙間がありません。このため、舗装の表面は、タイヤからの音を反射し、タイヤ騒音が大きくなります。

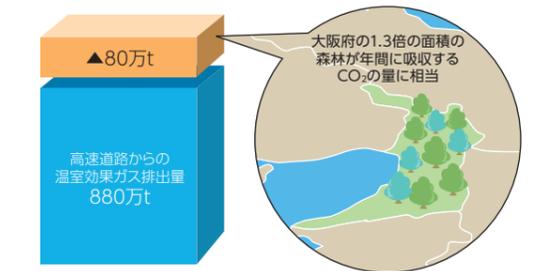
空隙が20%程度のポーラスな舗装体であることから、舗装の表面に空気逃げ道となる隙間があります。このため、舗装の表面は、タイヤからの音を隙間に逃げ込ませ、音の一部を吸収し、タイヤ騒音を小さくすることができます。

豆知識

高速・一定速度の走行による環境効果

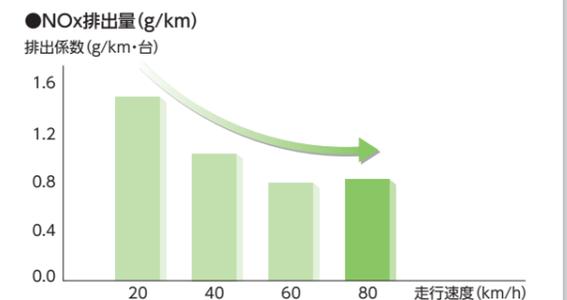
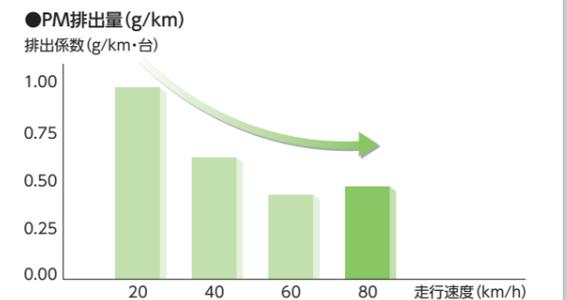
高速道路を走行する自動車からのCO₂排出量は、1年間で約880万トンと推計されています。仮に、高速道路を走るすべての自動車が、一般道路と同じ速度で走行したとすると、そのときのCO₂排出量は年間約960万トンとなります。つまり、高速道路は年間で約80万トンのCO₂排出を抑制していることになり、環境負荷の低減に大きく貢献しています。

▼高速・一定速度の走行による温室効果ガス排出の削減量



また、CO₂の排出だけでなく、自動車の走行で窒素酸化物(NO_x)、粒子状物質(PM)などが排出されます。高速道路では、一般道路に比べて自動車の走行速度が一定で速いため、環境負荷が緩和されます。

▼自動車の走行速度と環境負荷*



※「自動車排出係数の算定根拠」(2003年12月 全面国土交通省国土技術政策総合研究所)より作成。

お客さま

社会

投資家・国民の皆さま

社員

お取引先

環境保全

社会貢献