

## 第9章

# 未来のエネルギー輸送事業へ向けて

2018年～[平成30年～]

2010年代後半の日本経済は緩やかな回復基調を続けたが、海外では2018(平成30)年以降の中国経済の減速や米中間の通商問題の深刻化、英国のEU離脱問題など世界経済に不確実性が高まった。そうしたなかで、2018年に日本は西日本豪雨、北海道胆振東部地震など相次ぐ自然災害に見舞われた。さらに2020(令和2)年には前年に中国で発生した新型コロナウイルス感染症が各国で大流行となり、世界的な規模で社会経済活動が停滞した。日本でも緊急事態宣言が発令されて社会活動が大きく制限され、同年夏に開催が予定されていた東京オリンピック・パラリンピックも1年延期される事態となった。コロナ禍による社会への影響は2021年になっても続いたが、各国では感染拡大防止への取り組みとともに、「ウイズコロナ」「ポストコロナ」の時代へ向けた模索が試みられ始めた。

このような厳しい経済環境にあって、当社事業に直接的な影響を及ぼすエネルギー分野では、地球温暖化対策の国際的な枠組であるパリ協定(2015年成立)に従って、各国で温室効果ガス排出量を実質ゼロにする脱炭素化に向けた取り組みが本格化した。日本でもガソリン車から電動車へのシフトや再生可能エネル

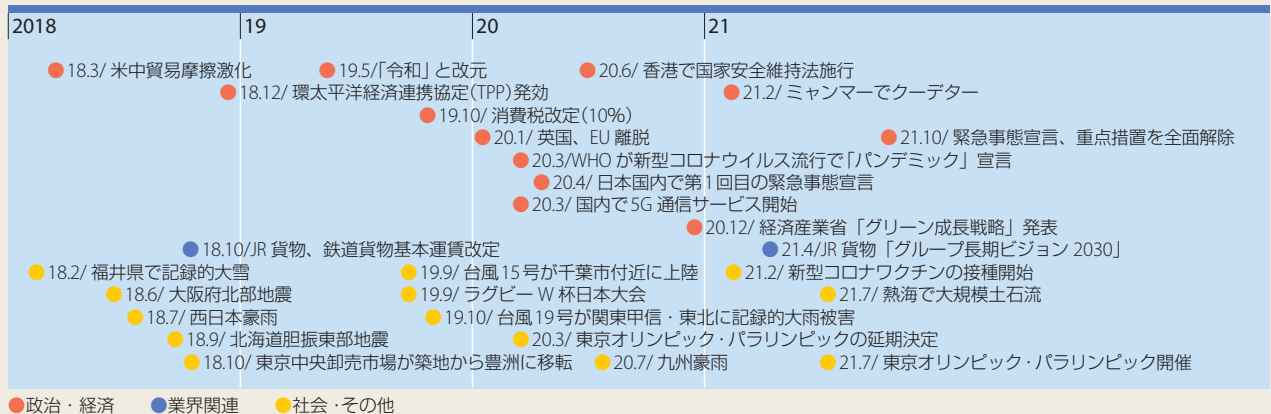
ギー、水素・アンモニアの利用拡大、CO<sub>2</sub>の再利用などを盛り込んだ「グリーン成長戦略」が発表され、官民をあげた取り組みが開始された。

この脱炭素(脱石油)社会の実現に向けた動きが加速するなかで、エネルギー関連業界は業界再編と競争激化のもとでさらなる合理化に取り組む一方、LNGや水素、アンモニアといったクリーンエネルギーの利用拡大などエネルギー構造の変化への対応に本格的に着手した。

また物流業界においては、JR貨物が2021年に「JR貨物グループ長期ビジョン2030」を発表し、貨物列車の高度利用と定温貨物列車の新設、貨物駅の機能強化、新技術の導入など、総合物流事業の推進を柱の一つとして掲げ、幹線物流鉄道ネットワークの強靱化を図るとした。

2018年6月に原昌一郎社長が就任して新しい経営体制となった当社は、JOTグループキャッチフレーズ「Shift for the Next 安全の徹底と質の高いサービスで未来への責任を果たします」のもと、この厳しい環境への船出をすることとなったのである。

### この時代の主な出来事(2018年～)



## 第1節

# 新経営体制の発足と変動する事業環境

### 新たな経営体制のスタート

2017(平成29)年度にスタートした当社グループ初の中期経営計画の初年度業績は、売上高329.5億円(対前年度比6.4%増)、営業利益11.5億円(同6.4%増)、経常利益14.7億円(同0.1%増)となった。これは、国内景気の緩やかな回復基調という追い風を背景に、各輸送事業が好調に推移したことを受けたものであった。特にLNG輸送や化成品の海外輸送など成長戦略として位置づけた事業や水素輸送、太陽光発電事業などの新規事業で前年度を上回る業績をあげたためである。

しかしその反面、物流業界全体の問題でもある乗務員不足や人件費など経費の上昇、さらには長期的な石油製品の需要減少による元売各社の経営統合や合理化の動きなどの逆風により、JOTグループを取りまく環境はさらにきびしさを増すことが想定された。

そうしたなかで、2018年6月、原昌一郎エネックス社長<sup>\*</sup>が第10代代表取締役社長に就任し、当社は新たな経営体制のもとで、山積する経営課題に立ち向かい、中計の目標達成を目指すことになった。原社長は1985(昭和60)年に当社に入社後、2011年に執行役員石油部長兼グループ環境安全部長、2012年に取締役執行役員石油部長などを歴任し、2015年にエネックスの代表取締役社長に就任するなど、主に石油輸送事業の運営に携わり、同分野における豊富な経験と実績を積み重ねてきた。

原社長は就任にあたって、「JOTグループキャッチフレーズである“Shift for the Next”のもとに中期経営計画の達成に向けた取り組みを継続する」と「JOTグループ倫理行動基準に沿ったコンプライアンス経営を推進する」ことをまず述べ、グループを取りまく事業環境が従来とは違った形の、既存事業の秩序を破壊し、産業構造を劇的に変化させる「破壊的イノベーション」の時代であることを強調した。そうした時代にあって、これまでも時代の変化に対応して新しいビジネスモデルを生み出してきた当社が、さらに今までにない市場創造を目的としたマーケティング能力が必要になるとした。

### 相次ぐ自然災害とJOTグループの対応

#### [西日本豪雨]

2018(平成30)年は相次いで自然災害が発生し、それに伴う輸送障害が当社の業務にも多くの影響を与えた。6月末から7月にかけて西日本豪雨(平成30年7月豪雨)が中国・四国地方を中心に被害をもたらし、8月には

#### \* 原昌一郎

1985年	当社入社
2009年	石油部長兼グループ環境安全部長
2011年	執行役員石油部長兼グループ環境安全部長
2012年	取締役執行役員石油部長就任
2013年	取締役執行役員石油部長兼グループ安全推進部長就任
2015年4月	エネックス常務取締役就任
2015年6月	エネックス代表取締役社長就任
2018年	当社代表取締役社長就任



西日本豪雨による濁流で線路下の土砂が流出したJR山陽線(2018年7月11日、広島県東広島市)

台風20号が上陸した。特に西日本豪雨では山陽線が不通となったため、コンテナ輸送では広島以西への貨物列車が長期運休となり、加えて北海道地区の長雨と日照不足による野菜類の生育不良と相まって発送数量・売上ともに低調となった。

#### [北海道胆振東部地震]

さらに、同年9月6日未明に発生した北海道胆振東部地震は、北海道では観測史上初となる震度7(M6.7)を観測し、道内各地に甚大な被害をもたらした。特に道内全域の約50%に電力を供給していた北海道電力苫東厚真火力発電所の緊急停止によって、日本初となる大規模停電(ブラックアウト)<sup>\*</sup>が発生し、道内全域の約295万戸が停電した。鉄道は石勝線をはじめ函館本線、千歳線、室蘭本線などの各所で軌道変位や損傷が発生し、貨物列車は本州や釧路・帯広方面が運休となり、道路も各所で通行止めとなった。

JOTグループは、地震発生直後から、関係各所の出荷受入設備やエネックスの車庫、道内の貨物駅の状態および稼働の可否確認を行い、早期の輸送開始に取り組んでいたが、午前中に道内の全交通機関の終日運転中止が決定される事態となった。

しかし、その後JOTグループに対してLNGの緊急輸送の要請があった。北海道ではLNGは日常生活になくてはならない物資であり、当社LNG部とエネックスは改めて輸送の可否を検討した。

要請のあった釧路・帯広向け輸送は通常は鉄道輸送を行っており、大雪による列車運休時には陸送対応するなど慣れた輸送区間ではあった。地震による停電で信号機が機能していないため、危険な状況下での陸送が想定されたものの、JOTグループは「LNG輸送は動く導管であり、われわれは供給網が円滑に機能するために欠かせない役割を担っている」との信念で輸送に従事しているため、輸送再開を最優先に検討した。そして、9月7日からの緊急陸送を決定した当社は、周囲の安全に細心の注意を払いながら輸送を再開し、LNGの安定供給と安全輸送という社会的な使命を遂行することができたのである。

そのほか、化成品・コンテナ部門は早期再開のためのあらゆる方策を検討しながら、幹線道路の開通、貨物列車の運転再開を待って、逐次輸送を再開した。

### 中期経営計画の目標値を達成

2018(平成30)年度は、西日本豪雨や北海道胆振東部地震など頻発した自然災害や、燃料費や人件費など経費の増加、米中貿易摩擦や英国のEU離脱問題などで減速し始めた世界経済の影響などにより減益となった。中期経営計画(2017年度～2019年度)の最終年度である2019年度末には、新型コロナウイルス(COVID-19)による「パンデミック」が発生して世界的に経済が停滞し始めたものの、まだその影響は少なく、中計期

#### \* ブラックアウト

大手電力会社の管轄する地域のすべてで停電が起こる現象(全域停電)のこと。



広い範囲で土砂崩れが発生し、土が露出した山林(2018年9月7日、北海道厚真町)

表9-1 連結売上高・経常利益の推移(2017年度～2020年度)

(単位:百万円)

年度	2017	2018	2019	2020
売上高	32,951	34,240	34,326	32,724
営業利益	1,224	1,009	1,303	1,155
経常利益	1,467	1,315	1,699	1,516

間を通じて取り組んだグループをあげた石油輸送シェアの維持・拡大を通じた収益力の強化、LNG輸送、水素輸送や、化成品輸送など成長分野の推進、グループ連携の強化等による生産性向上等が実を結んだ。その結果、売上高343億円(中計目標330億円以上)、営業利益13億円(同12億円以上)、経常利益17億円(同15億円以上)となり、目標を達成することができた(表9-1)。

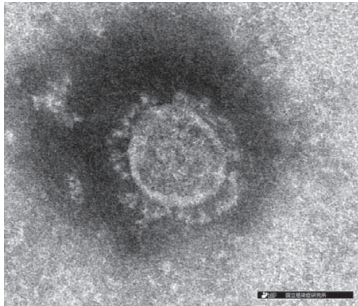
### パンデミックリスクと事業活動

新型コロナウイルスによる感染症の大流行により、先進各国ではワクチンや治療薬の開発に取り組む一方で、感染防止を目的としたロックダウン(都市封鎖)や国外への渡航・出入国制限などの応急的な措置が実施された。日本でも2020(令和2)年3月後半以降に感染が拡大し、全国の小・中・高等学校が一斉休校となった。4月には1回目の緊急事態宣言が発令されて外出自粛や経済活動の抑制が求められた。グローバル化により急速に増大した人の移動や、国および地域間の経済取引の拡大は、2000年代以降、世界経済の成長を牽引してきたが、コロナ禍においては新たなリスク要因ともなった。世界的にグローバル・サプライチェーンの脆さが顕在化するなかで、国内でもしだいに感染拡大防止と経済を両立させる施策やサプライチェーンの見直しなどが求められるようになった。

当社では、この予測困難な事業環境の激変に臨んで、2020年度からスタートさせる予定だった次期中期経営計画の策定を延期する措置をとった。また、かねてより新型インフルエンザなど感染症の蔓延等に備えて策定していたBCP(事業継続計画)に、新型コロナウイルス感染症に対応する内容を加えることとした。また、感染対策として有効とされた「3密<sup>\*</sup>」状態を低減するために、新たな人事諸制度の制定や新しい働き方に対応すべく、さまざまな取り組みを進めた。

#### [フレックスタイム制度]

フレックスタイム制度は、2019年秋頃から導入に向けた検討を開始し、翌年4月に本社従業員を対象に実施してから、1年間の運用状況を踏まえて支店・営業所への展開を検討する予定であった。しかし新型コロナウイルスの感染症が拡大したことから、当初予定を前倒しする形で2020年3月から1カ月間、車両通勤を導入している店舗を除く本社・支店・事業所・営業所で暫定的に時差勤務を行ったのち、4月に本社従業員を対象に本格導入された。本社での運用開始によって、柔軟で多様な働き方によるワークライフバランスの確立に加え、新型コロナウイルス感染症防



新型コロナウイルスの電子顕微鏡写真像  
提供:国立感染症研究所



緊急事態宣言から初の週末を迎え閑散とした東京・渋谷(2020年4月11日)

#### \* 3密

新型コロナウイルス感染症対策として、密集・密接・密閉の「3密」となる空間を避け、「ソーシャルディスタンス」をとることが推奨された。

止への一定の効果が確認されたため、同年10月、これも当初計画を前倒しして支店・営業所への導入を開始した。

**【在宅勤務制度】**

在宅勤務(テレワーク)制度は、2020年4月に新型コロナウイルスの影響により勤務に支障が生じる自宅待機従業員を対象に導入した。また、前述の小学校の一斉休校に伴い、長時間にわたる業務の中断が発生してテレワーク勤務ができない場合を考慮し、「新型コロナウイルス対策に係る特別休暇」を新設した。

7都府県を対象にした1回目の緊急事態宣言の発令を受け、全従業員を対象に同宣言発令中においては原則テレワーク勤務とするとともに、関連規程の整備を行った。

**【情報システム・職場環境の整備】**

上記の人事諸制度の変更を迅速に実施できた背景に、社内で使用している各種のアプリケーションが、クラウドベースのものに移行(表9-2)しつつあったことに加え、WEB会議システムの導入が完了していたことで、インターネット環境があれば自宅でも勤務可能な状況を確立していたことがあった。

表9-2 各種アプリケーションの移行状況

	移行前	移行後	正式稼働
電子メール	グループウェア (Lotus Notes)	Webメールシステム (CyberMail)	2020年2月
情報共有	グループウェア (Lotus Notes)	業務アプリ構築クラウドサービス (kintone)	2020年6月

一方、事務所内の感染防止策として、全従業員にマスク着用、うがい・手洗いの励行を求めたほか、飛沫飛散防止の亚克力板、非接触型の体温計、パルスオキシメーター、消毒液等の設置を進めた。

グループ各社では、タンクローリーの運転のほか製品の荷役など物流現場の最前線の業務のウエイトが高いことから、いち早く感染防止のために乗務員点呼の際の亚克力板の使用の導入や、乗務前のアルコール検知検査で使用するストローを個包装のものに替え、車両のハンドルな



消毒液(九州支店)  
亚克力板(本社)



消毒液と体温計(本社)

ど共有部分の消毒を徹底するなど、感染者を発生させることなく輸送を継続するためのさまざまな対策を実施した。

そうしたなかで当社は2020年3月に創立74周年を迎えたが、例年執り行っていた周年記念式典の開催を取りやめ、社長の挨拶も全従業員に対してメール配信することとした。その挨拶のなかで、原社長はコロナ禍における当社の役割を次のように述べ、グループが一丸となってコロナ禍に立ち向かう姿勢を明確にした。

「当社を74年間支えていただいたお客様も、同様に大変なご苦勞をされておられます。このようななか、今、当社がやらなくてはならないことは、お世話になってきたお客様のために、そして日本の社会のために、当社の社会的使命である『安全・安定輸送』を可能な限り継続することであり、それがお客様への『感謝』の気持ちを表すことになると考えています。創立記念日を迎えるにあたり、改めて『奉仕こそ我が務め』という言葉の真の意味を理解し、この国難に立ち向かっていくことが、我々に与えられた使命だと痛感しております。当社グループが一丸となって、日本の社会のために頑張ってくださいませ」

## コロナ禍と輸送事業

コロナ禍による生産活動の一部休止や個人消費の停滞などで日本経済が大きく減速するなか、2020(令和2)年度上期の事業環境は厳しいものとなった。石油輸送事業において、外出自粛や移動の制限、イベント等の相次ぐ中止、東京オリンピック・パラリンピックの開催延期、大型連休や夏季休暇の行楽・観光需要の消滅をはじめ、さまざまな社会活動の停滞によって、全油種で前年を大幅に下回った。化成品輸送事業においては、自動車の減産による影響が多方面にわたった。自動車部品は相次ぐ自動車工場の稼働停止および生産調整の影響を受け、自動車向け塗料や樹脂等を中心に化学工業品・化学品の需要も低迷し、その輸送量も顕著に減少した。また、コンテナ輸送事業では、紙・パルプの国内需要が減少し、食料工業品は外出自粛および現地生産化の影響により、清涼飲料水およびビールの輸送需要が低調に推移した。

さらに、7月の九州豪雨(令和2年7月豪雨)や9月の台風10号など大きな自然災害にも見舞われて、当社の輸送業務は一部を除いて前年実績を下回る結果となった。日本の2020年度の実質GDP成長率が-4.6%と戦後最大の落ち込みとなるなか、当社の業績も減収減益を余儀なくされた(前掲、表9-1)。

ただ、当社では懸命な営業活動の結果、2020年度下期には業績の回復傾向が見られるようになった。高压ガス輸送事業においては自動車関連産業等の需要回復によってLNG輸送量が持ち直す一方で、化成品輸送事業でも、下期は自動車産業の回復を背景に元請輸送数量も増加に転じ

たほか、ハンドソープや消毒用アルコールなどの新型コロナウイルス感染症対策関連需要で好調となった。コンテナ輸送事業では、野菜や食料工業品、自動車部品、化学工業品が減送となったものの、個人消費向けの一般貨物が「巣ごもり需要」で増送となった。グループ各社では、厳しい業績のなかでも雇用調整助成金(新型コロナウイルス感染症の影響に伴う特例)の適用を受け、従業員の雇用の維持に努めた。

営業活動はコロナ禍で直接対面から非対面へと大きく変化するなかで、営業活動や取引先との情報交換にも Web 会議システムを活用するなどの取り組みを全社で積極的に推進した。

## 第2節

# 「国内 No.1 のエネルギー輸送会社」を目指す

### 創立75周年を迎えて

2021(令和3)年3月、当社は創立75周年を迎えた。新型コロナウイルス感染者数は前年末からさらに増加基調を示し、大都市圏などでは数次にわたって緊急事態宣言が発令されて社会活動が停滞する状況にあった。75周年の記念事業については、式典の開催は感染状況から中止し、物故者法要および社内外の関係者への記念品配布を行った。

75周年の社長挨拶は全従業員に向けて書面で送付され、そのなかで原社長は、「75年間当社を支えていただきました株主の皆様やお客様をはじめ、礎を築いていただいた先輩方、そして当社グループの社員とご家族の皆さんのご尽力の賜物と、衷心より感謝と御礼を申し上げます」と謝意を示し、75周年を「感謝の年」としようと呼びかけた。さらに、現下のコロナ禍の状況とともに脱炭素社会へ向けた本格的な動きをとらえて、社長就任時に唱えた「破壊的イノベーション」の時代における市場開拓のキーワードとして「マーケティング能力の強化」を改めて強調し、変化の激しい時代に向けた準備を怠らないことの再確認を求め、将来の



物故者法要



社外向けの記念品(チタン製タンブラー)



社員向けの記念品(ティーカップ)

JOT グループの事業展望と社会における存在意義を次のように示した。

「クリーンエネルギー社会の実現には、クリーンエネルギーをいかにクリーンに輸送するか、つまり『クリーンロジスティクス』が問われる時代がやってくると考えています。当社は、75年間の経験や強みを生かして、このクリーンロジスティクスを通じて、新たな形で、お客様に貢献していきたいと考えています。鉄道輸送はもとより、燃料電池トレーラーの積極的な導入も視野に入れ、将来に向けたお客様のクリーンサプライチェーンの構築に、貢献していきたいと考えています」

さらに、そのためには「安全・安定輸送」を基盤に、「当社グループが一丸となって、組織力をもって、確実にゴールに向かって進んでいくこと」が大切であると強調した。

### 未来を見据えた組織体制づくり

2021(令和3)年4月、当社は組織改定を実施し、経営企画室と資産運用部を新設した。経営企画室は、事業環境が大きく変化するなかで、すでに検討作業を始めていた2030年に向けた経営戦略の立案と、2021年度から始まる中期経営計画の策定、そして進捗管理業務など経営政策全般を担当する責任部署として設置された。「破壊的イノベーション」の時代に対応するには何よりもスピードが必要であり、各セグメントを自由に横断して、柔軟に環境の変化に順応する事業運営が求められる。経営企画室は、そのためにあらゆる情報を集約してマーケティングを本格的に実施し、未来の予測図を描いて、激動する経営環境に対してより機動的に対応していく部署であり、さらに、労働力不足問題や規制強化などの課題に対しても、総合的かつ大局的な観点から取り組む役割も担うこととなった。

一方、資産運用部は、本業である物流事業に加え、これまで本業外の事業として運営してきた不動産賃貸事業の本格的かつ計画的な運営を所管する部署とした。

そして2021年7月、当社はグループでの指揮命令系統の統一、責務の明確化および意思決定の迅速化と機動的な業務執行のために、営業部門に3つの事業セグメントを柱とした石油輸送事業部、高圧ガス輸送事業部および化成品・コンテナ輸送事業部からなる事業部制を導入した。各事業部の特性やこれまでの組織形態を生かし、顧客への迅速な対応と安定した輸送サービスを実現するために、各事業部以下に営業部を設置した。

石油輸送事業部は鉄道輸送を所管する石油1部と自動車輸送の石油第2部、高圧ガス輸送事業部はLNG輸送の高圧ガス1部と水素輸送などの高圧ガス2部、化成品・コンテナ輸送事業部は国内業務を担当する化成品1部と海外関連の化成品2部、そしてコンテナ部に分けた(表9-3)。このうち、石油2部、高圧ガス1部、高圧ガス2部、化成品1部はエネックスとの合同部とし、グループ安全推進部も従来どおり合同部とした。



表9-3 事業部制の導入(2021年7月1日現在)

事業部名	部名(所管内容)
石油輸送事業部	石油1部(鉄道)
	石油2部(自動車)*
高圧ガス輸送事業部	高圧ガス1部(LNG)*
	高圧ガス2部(水素)*
化成品・コンテナ輸送事業部	化成品1部(国内)*
	化成品2部(海外)
	コンテナ部

注:「\*」はエネックスとの合同部

## 未来のエネルギー輸送事業へ向けて

### [持続可能な社会を目指して]

2020(令和2)年から2021年にかけては、コロナ禍によるパンデミックリスクに加え、脱炭素社会の実現に向けて加速するエネルギー構造の変化(脱石油)への対応ははまったなしの状況であった。化石燃料からの転換が加速するなかで、石油・ガスなどエネルギー関連業界は再編と競争激化のもとでさらなる合理化に取り組む一方、LNGや水素、アンモニアの利用拡大などカーボンニュートラルへの対応に本格的に着手した。JR貨物は、2021年に発表したJR貨物グループ長期ビジョン2030で、貨物鉄道インフラの利便性の追求、貨物駅の機能強化、新技術の導入などを盛り込んだ総合物流事業の推進を柱の一つとして掲げ、幹線物流鉄道ネットワークの強靱化を図るとした。貨物列車や貨物駅利用の高度化によって鉄道輸送がさらに変化していくことが想定される一方で、北海道新幹線の札幌延伸と高速化(2030年予定)に伴う並行在来線の存廃問題は、北海道発着の貨物列車の将来に直結する問題でもあるため、当社事業に大きくかかわる課題であった。

### [中期経営計画の策定]

こうした諸課題に向き合いながら、2021年5月、JOTグループは直近3年間で取り組むべき目標として、新たな中期経営計画(2021年度～2023年度)を策定し、基本方針として「事業基盤の再構築」「成長に向けた取り組み」「ESG経営の推進」の3つを掲げた。

「事業基盤の再構築」では、石油輸送事業・コンテナ輸送事業・資産運用事業を基盤事業と位置づけ、これら事業における収益の維持・確保、生産性の向上や安全設備への積極投資を図ることとした。

「成長に向けた取り組み」では、高圧ガス輸送事業・化成品輸送事業を成長事業と位置づけ、新たな市場開拓や社会的ニーズ・顧客ニーズに対応した新規事業の調査・研究を進める。

また、「ESG経営の推進」では、クリーンロジスティクス(クリーンエネルギーの低コストでクリーンな輸送)の実現、社会課題の解決やガバナンスの強化を目指す。

この中期経営計画の最終年度の数値目標は、売上高351億円(対2020年

#### \* ESG

環境(Environment)、社会(Social)、ガバナンス(Governance)の頭文字から生まれた造語で、2006年に国連主導で取り決めた「国連責任投資原則」に登場し、2010年代後半に企業の持続的な成長に欠かせない羅針盤として世界的に広まった。Eは地球温暖化対策や生物多様性の保護など、Sはサプライチェーン上の人権やジェンダーの平等など、Gは法令遵守や情報の開示などを含む。

度決算+ 30億円)、営業利益18億円(同+ 5億円)、経常利益19億円(同+ 5億円)とした。

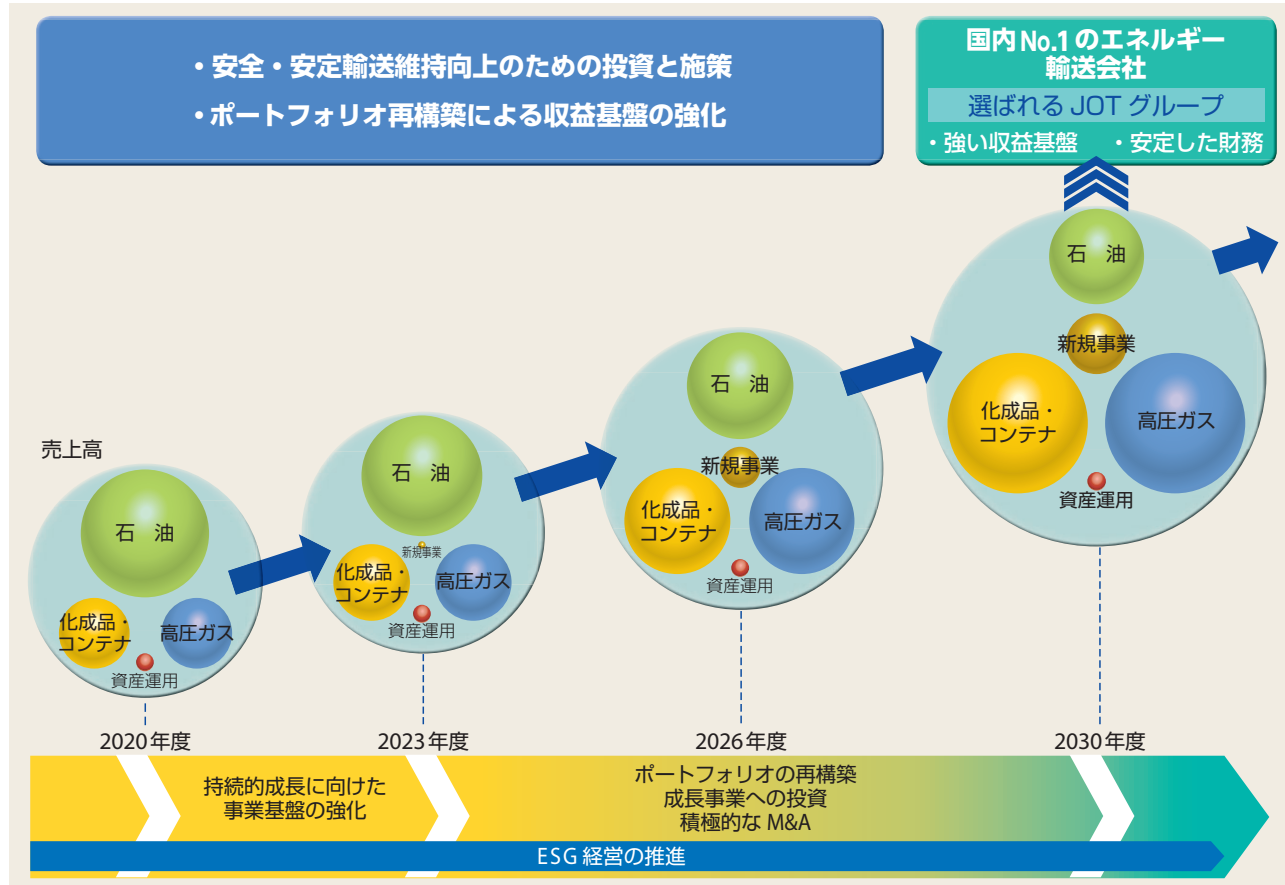
なお、2021年4月、経営企画室とLNG部(現・高圧ガス1部・2部)を中心にクリーンロジスティクスプロジェクトを組織し、クリーンエネルギー輸送の事業化と、環境負荷の低い輸送方式の確立を目指した取り組みを開始し、中期経営計画の実現に向けた第一歩を記した。

[2030年ビジョン]

中期経営計画の策定に合わせ、今後、JOTグループを取り巻く事業環境が大きく変化していくことを踏まえて、10年後のJOTグループの「あるべき姿」を展望した長期目標「2030年ビジョン」を策定した。同ビジョンでは、2030年度に「選ばれるJOTグループ」として、強い収益基盤と安定した財務体質をもつ「国内No.1のエネルギー輸送会社の実現」を目指すこととした。

そのためにこの10年間は、ESGを意識した企業活動を推し進め、まずはコロナ禍で傷んだ事業基盤の回復を図り、既存事業の維持・強化とともに、規模の縮小が予測される石油輸送事業を補完する成長事業の拡大、新規事業の立ち上げなど「事業ポートフォリオの再構築」を進め、収益基盤の強化を図っていくこととした。

「2030年ビジョン」概念図



\* \* \*

戦後間もない1946(昭和21)年3月に、前身会社である共同企業からわずかの資産と人員を引き継いで日本原油輸送株式会社として誕生した当社は、石油という公共性の高い製品の輸送を担う物流企業としてスタートした。1957年に現在の日本石油輸送株式会社に社名を変更し、輸送品目を石油から化成品、高圧ガス、生活必需品へと拡大させ、さらには水素など未来の新エネルギーへと広げている。その間、着実にグループとしての事業基盤を強化し、一丸となって鉄道輸送と自動車輸送を事業の「両輪」として、安全かつ安定した高品質な輸送サービスの提供に努めてきた。

「2030年ビジョン」として掲げた「安全・安定輸送による国内 No.1 のエネルギー輸送会社の実現」は、これまで JOT グループがライフラインを支える物流企業グループとして築き上げてきた営みの延長線上にある。時代とともに事業環境がどのように変わっても、安全・安定輸送に向けた盤石な基盤の構築は、JOT グループの変わる事のない「軸」である。社は「奉仕こそ我が務め」のもとに、「安全・フェア・信頼・チャレンジ・ハーモニー」の5つのキーワードからなる「JOT グループ・ミッション」を掲げ、キャッチフレーズである「Shift for the Next 安全の徹底と質の高いサービスで未来への責任を果たします」を胸に、100周年を目指した JOT グループの挑戦は続いていく。



**タキ 1000-1000号記念車**

2021年12月落成。タキ 1000形式1,000両目の完成を記念し、JR貨物・OT・当社をイメージした3色のラッピングを施した。投入当初は関東地区で運用される予定である