

【大規模荷主】

取組 No.	取 組 措 置	優良取組例
1	環境に配慮している貨物輸送事業者の選定	
1-(1)	貨物輸送事業者の環境配慮の確認	<p>貨物事業者の選定基準として①ISO14001 ②グリーン経営認証 ③エコステージ等を評価の対象にし、契約している業者の認定状況は、毎年確認している。事業者自身も2000年にISO14001を取得している。</p> <p>貨物輸送事業者選定の条件として、ISO14001の取得を物流委託業者に対して推奨している。</p>
1-(2)	貨物輸送事業者に対する自動車地球温暖化対策計画書等の提出確認	毎月、トラック、船舶、貨物の使用状況や燃費などの状況をレポートで提出してもらい評価している。
2	モーダルシフトの推進	<p>現在、貨物鉄道輸送を実施しており増加を検討しているが、空きがないため増やすことが難しい。トラック輸送も労働力不足が課題となっていることから、急ぐ必要のない商品については新たに船舶輸送を実施することを検討している。「エコルールマーク」認証取得により、積極的にCO2削減を図っている。</p> <p>貨物鉄道輸送を、熊谷→広島、2回/週、5tコンテナ×2～4台を定期便として契約している。2日後に現地到着。振動・荷崩れによる品物の破損や、トラブル時も途中下車できないという難点がある。熊谷工場⇄籠原操車場はトラック。熊谷工場で全て製造しているので、広島からの帰り荷なし。</p> <p>特に北海道や九州の輸送手段は、貨物鉄道輸送を利用し、事故等発生した場合、速やかに船舶に切替え輸送するなど、臨機応変に対応している。</p>
3	物流部門における二酸化炭素排出量の把握	<p>物流部門にて把握している。環境報告書にて開示。</p> <p>返品抑制、需要予測、生産計画精度の向上による廃棄の低減と月別実績把握。</p>
4	積載率の向上	
4-(1)	商品の規格又は荷姿の標準化による積載率の向上	パッケージの大幅な見直しを実施した。部署の垣根を越えて、物流と商品企画の両面から商品サイズ変更を検討し、今まで段ボール箱1箱に10個のところ12個まで積込み可能となるなど、実際に多くの商品のパッケージが改善された。

取組 No.	取 組 措 置	優良取組例
		<p>10面体の段ボールによる梱包での積載について成果をあげており、会社としてアピールしている。 10面体の段ボールによる梱包の対象品を増やし、現在ではほとんどの製品が対象となっている。 また、2015年4月よりパレットをT8からT11へ変更し、空スペースをなくす事で積載が約1.5倍となった。</p> <p>メーカーの名前の入ったリターナブルボックスや台車は荷受け後に返却し繰り返し使用する。 化粧品以外にも医療関係など使用が広がっており、衣料品大手メーカーや百貨店等が使用している。</p>
4-(2)	梱包資材の軽量化・小型化の実施	<p>梱包用の段ボールは、各メーカー(センター)あて配送する際の箱詰めにリサイクル利用する。 その際、隙間を埋めるため緩衝材にエアパッキングを使用しコスト削減を心掛けている。</p> <p>ハンガーは百貨店統一規格のもの。メーカー出荷から店舗の陳列まで同じものを使用。 荷台にハンガー用のポールが搭載された専用トラックで運搬。ダンボールでの運搬より積載量は1.5倍。衣類の型崩れ防止、梱包の手間削減のメリットあり。</p>
4-(3)	輸送量に応じた適正車種での発注	<p>1週間分の物量データを配送部門と連携することで、適正車種で配車して、運用している。 特にお菓子は軽量のため、2011年より、シートパレット化している。 シートパレットに変更することで、10t車一台につき16パレットから32パレットに向上し、積み下ろしの時間的な効率も上がった。</p> <p>東京本社(都内)の物流システムで策定した発注計画は、年間安定商品と新商品の区別をし、出荷に際し、拠点センターで積載率を上げ、適正車種を選定し配している。 物流センター(川島町)には、社員も常駐し、的確に対応している。</p>
4-(4)	混載便の利用又は共同輸配送の実施	<p>菓子部門では10年前から共同配送を実施しているが、今後はさらなる効率化を目指して食品業界まで取り組んだ共同配送を検討中。 都市部は、単独配送でも積載率は高いが、地方は共同配送の必要性が高い。</p> <p>納品代行システムは2002年から導入している。関東の店舗は一括で納品している。2003年から食品についても開始した。運送会社3社同士、横の関係を密にする事で更に台数を削減することができた。</p>

取組 No.	取 組 措 置	優良取組例
		<p>製薬会社との共同配送は、共配率100%で推移している。荷量が多い場合は、他部門のトラックを利用する場合もある。</p> <p>受注に関しては、メーカーからの依頼にこまめに対応し、常に共配率100%を目指す。帰り荷に関しても情報を密にし、引き取りながら空荷で戻らないよう注意している。</p>
5	低燃費車等の積極的利用及びエコドライブの推進	
5-(1)	貨物輸送事業者に対し、低燃費車又は省エネルギー支援機器搭載車の利用を推奨	<p>CNG車両の使用を要請。</p> <p>自社トラックには運行管理システムを搭載し、運転に応じて音声でドライバーに警告する。自社トラックの低燃費車導入率は60%強である。</p>
5-(2)	貨物輸送事業者に対する低燃費車等の使用状況の確認	<p>委託の運送会社との定例会にて、低燃費車の導入状況(CNG車など)の報告を受けている。</p> <p>事業所所有の車両は、10年前よりエコカーを導入しており、H26年度中に100%導入予定。今後、初期導入のエコカーは、買い替えを検討。</p> <p>また、協力会社所有の車両に対してもエコカー導入は定期的に依頼している。</p>
5-(3)	貨物輸送事業者に対し、エコドライブの推奨及び実施状況の確認	<p>荷物の積み下ろし時に「アイドリングストップ」の実施について覚書を交わし運用。</p> <p>定例会議時に、運送業者よりエコドライブの実施状況報告を受け確認している。</p> <p>委託の運送会社は自らエコドライブに取り組んでいる。自社トラックは一般道でも最速55km/時としている。ドライバーは、運転のエコ安全度が点数で評価され、高得点のドライバーは月1回の会議で表彰される。</p>
6	計画的な貨物輸送の推進	
6-(1)	発注時間及び配送時間のルール化	<p>輸送トラックが倉庫へ入ってくる際は、予約システムが構築されているので、トラックの出入りがスケジュール管理され無駄のない配送計画ができています。(1日3回、一定時間に集中しない)</p> <p>先進的取組みとして、国土交通省からの視察もあった。</p>
6-(2)	多頻度少量輸送の見直し	<p>以前は、1ケースの注文でも配送していたところを2015年1月より最低5ケースでの注文による配送を全国レベルでルール化し、運用を始めたところ。</p>
6-(3)	道路混雑時の輸配送の見直し	<p>運送業者と事前に協議し、道路混雑時の迂回促進を実施している。</p>
7	物流の効率化	

取組 No.	取 組 措 置	優良取組例
7-(1)	サードパーティーロジスティクスの活用	<p>以前は、委託の運送会社中心だったが、直接の子会社に物流のメインを移行し、さらなる効率化を目指す。委託ではなく子会社が物流を担うことで在庫や発注の状況を自社のネットワークで把握でき、空荷をつくらないようにコントロールすることができる。</p> <p>物流のアウトソーシングを行っている。 主に3社の運送会社に物流事業を委託している。</p>
7-(2)	物流拠点の活用	系列運送会社に全面委託してからは、物流拠点も全国自社物流センター6か所から委託先の拠点4か所(埼玉は川島町)に集約され、物流の効率化が図れた。
7-(3)	輸送距離及び回数を削減する取組	<p>繁忙期の外部倉庫の確保が難しいため、工場→現地に直送することで、輸送距離の短縮を図る。(工場には、1、2日分しか保管していない。) 工場近郊の本社倉庫はなるべく経由しない。(直送率70%→90%)</p> <p>本社物流システム→自社社員常駐の委託先拠点(川島町)に発注され、最適なトラックに手配することで台数を減らしている。</p>
8	貨物輸送事業者及び自社関連部門との情報共有(注)	<p>H27年度より※SCMシステム化。 &lt;補足&gt; 貨物鉄道輸送: 温度管理、揺れによる段ボール箱の痛みがネックのため減らしている。 船舶: 空きがなく増やせないため、足りていない。 トラック: SCMシステム(車のシステム化)を導入し、台数削除に寄与している。 ※SCMは、サプライチェーンマネジメントの略</p>
9	周辺道路への路上駐停車防止のための取組	<p>搬出入予約システムの構築によりトラックの待ち時間を作らないようにすることで路上駐停車の防止にもつながっている。</p> <p>委託の運送会社社員が常駐し、到着した全ての荷物を一括で受取り、売り場ごとに分けて館内で配達する。それにより、トラックの荷下ろしが簡単でスムーズに素早く行うことができ、荷捌き場の混雑防止となる。</p>
10	その他の必要な取組(注)	<p>随時、新車はアイドリングストップ車にしている。 冷蔵・冷凍車の荷受け場所に外部電源設備を設置している。</p>

(注) 貨物運送時に自動車から排出されるCO2を抑制するための取組に限る