

自動車地球温暖化対策実施方針

《 1 大規模荷主 》

事業者名	アイワイフーズ株式会社	事業所名	本社工場				
取組措置		具体的取組措置			R3	R4	R5
01	荷主の物流部門における二酸化炭素排出量の把握 ----- (01) 二酸化炭素排出量の把握及び課題等の抽出	業務を委託している事業者から輸配送実績報告を受けている。燃料法、燃費法、トンキロ法による計算式を用いて二酸化炭素排出量実績を集約把握している。二酸化炭素排出量については、年2回に実施されるISO14001マネジメントレビューで報告し、課題の抽出を行っている。			○	○	○
01	荷主の物流部門における二酸化炭素排出量の把握 ----- (02) 貨物輸送事業者及び自社関連部門との情報共有及び改善のための取組実施	物流部及び輸送の業務委託業者、協力会社で定例会等を通じて情報を共有し、システムの導入や発注のルール化などCO2削減に向けた取組を検討している。			○	○	○
02	環境に配慮している貨物輸送事業者の選定 ----- (01) 貨物輸送事業者に対する法令上提出の義務がある運輸部門の二酸化炭素排出量削減に係る計画の提出確認	埼玉県地球温暖化対策推進条例に基づく、自動車地球温暖化対策計画書等を提出するように依頼し、定例会等で提出状況を確認する。			○	○	○
02	環境に配慮している貨物輸送事業者の選定 ----- (02) 貨物輸送事業者の環境配慮の確認	業務委託事業者に対して、環境関連法規(自動車NOx・PM法等)に適合した車両の使用状況について定期的な報告、未達の事業者に対して改善計画の提出を求めている。また、新規に委託する事業は、環境配慮車両の使用、ISOやグリーン経営認証等の取得状況を確認しており、未取得の事業者に対しては委託要件としている。			○	○	○
03	物流拠点の活用による輸配送の効率化 ----- ()	各センターへの入庫品の集約と輸送車両・回数の低減のため外部冷凍倉庫を活用。外部冷凍倉庫より、欲しい原材料を輸送車両の帰り便の空車を利用しコスト削減を図っている。			○	○	○
04	積載率の向上による輸配送の効率化 ----- (01) 商品・荷姿・梱包資材の形状の標準化や軽量化等による積載率の向上	商品の軽量化・段ボールの構造を変更し強度は従来通りの仕様で軽量化を実施。工場～顧客の店舗まで搬入容器の専用化で効率良く積込める。結果、90%以上の積載率を保持している。			○	○	○

自動車地球温暖化対策実施方針

<p>04 積載率の向上による輸配送の効率化 (02) 混載便の利用や共同輸配送の取組</p>	<p>一部地域でグループ会社と共同輸配送・混載取組みを実施している。</p>	○	○	○
<p>04 積載率の向上による輸配送の効率化 (03) 輸送量及び積載率を考慮した適正車種での発注</p>	<p>車種別・日別の荷量予測を軸に配送車両台数を決める。過去に各店舗が納品した容量、重量などのデータを基に最適な車両台数を決めている。</p>	○	○	○
<p>05 計画的な貨物輸送による輸配送の効率化 (01) 発注時間及び配送時間のルール化</p>	<p>午後4時までに情報システム部から物流部へ発注データが届くようルール化し、4時までに物流部へ発注された注文は、工場から9つのセンター便を通し、各店舗に配送されている。各センターは、配送時間が決まっているので、集中することなく配送されている。また、情報は、店舗まで共有されている。</p>	○	○	○
<p>05 計画的な貨物輸送による輸配送の効率化 (02) 道路混雑時の輸配送の見直し</p>	<p>道路情報収集やETC2.0導入による渋滞情報を活用することで、効率よい輸配送経路へ迂回する。特にトラックに取付けているETC装置は、高速の走行時、渋滞情報がリアルタイムで入るので、効率の良い走行ができる。</p>	○	○	○
<p>05 計画的な貨物輸送による輸配送の効率化 (03) 輸送車両の待ち時間の削減</p>	<p>各センターへの出荷毎に、接車～出荷時間が決まっており待ち時間は無い様に管理している。</p>	○	○	○
<p>06 その他輸配送の効率化により輸送距離及び回数を削減する取組 ()</p>	<p>グループ内の物流会社に一部混載している。</p>	○	○	○
<p>07 低燃費車等の積極的利用及びエコドライブの促進 (01) 貨物輸送事業者に対する、低燃費車又は省エネルギー支援機器搭載車(以下、「低燃費車等」)の利用要請</p>	<p>輸送事業者との定例会議の中で低燃費車利用の推進をしていく。また、デジタルタコメータ/ドライブレコーダを利用したエコドライブを行っている。</p>	○	○	○

自動車地球温暖化対策実施方針

<p>07 低燃費車等の積極的利用及びエコドライブの促進 (02) 貨物輸送事業者に対する、エコドライブの実施要請</p>	<p>貨物輸送業者にはアイドリング・ストップの徹底に加え、「エコドライブ10のすすめ」等の意識付けを実施要請している。</p>	○	○	○
<p>07 低燃費車等の積極的利用及びエコドライブの促進 (03) 貨物輸送事業者に対する、低燃費車等の利用状況やエコドライブの実施状況の確認、改善に向けた取組の実施</p>	<p>定例会議において、貨物輸送事業者よりエコドライブの実施報告を受け、情報の共有化に努めている。物流部門が配送業者との定例会議等で、緊密に情報交換している。</p>	○	○	○
<p>07 低燃費車等の積極的利用及びエコドライブの促進 (04) 周辺道路への路上駐停車及び構内アイドリング防止のための取組</p>	<p>委託先事業者に対し、周辺道路での路上駐停車の禁止を通達し、時間前に到着した場合は、工業団地専用トラック駐車場の利用敷地内のトラック駐車場及び工場内の休憩場で待機するよう依頼している。また、アイドリングストップを促進するために掲示物を設置する。</p>	○	○	○
<p>08 サードパーティーロジスティクスの活用 ()</p>	<p>工場～各センター～各店舗の流れでは、運送から倉庫管理を業務委託しシステム化しており連携することにより業務を効率化。</p>	○	○	○
<p>09 共同輸配送も視野に入れたモーダルシフトの推進 ()</p>	<p>関東と東北⇄北海道で海上輸送を実施。</p>	○	○	○
<p>10 ICTを活用した自動車排出温室効果ガスの削減 ()</p>	<p>動態管理システムを導入しており、車両の現在地、到着時刻、実際の走行ルート、正確な稼働状況の把握、最適なルート設定。輸送ルートの改善・ドライバーへの輸送指示・PC画面上で確認管理。</p>	○	○	○