

物流の改善

物流でのCO₂や廃棄物の削減を図るため、輸送効率の改善、モーダルシフトの推進、包装・梱包材の削減などを進めています。2005年度には、改正省エネルギー法に対応し、物流の輸送トンキロの集計システムを構築、2006年度から集計を開始しました。

輸送効率の向上

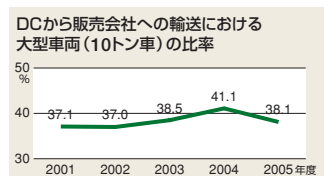
■ 輸送ルートの見直し

通常、市販用タイヤの配送は、工場から地区配送センター（DC）、タイヤ販売会社、小売店のルートで行いますが、より効率的な輸送を行うために次のような方法を採用しています。

- ① 工場から販売会社へ（DCの中抜き）
- ② DCから小売店へ（タイヤ販売会社の中抜き）
- ③ 一部レアサイズの工場からの直送（DC・販売会社の中抜き）
- ④ スノータイヤ保管の川上化（保管拠点間の横持ち輸送の削減）

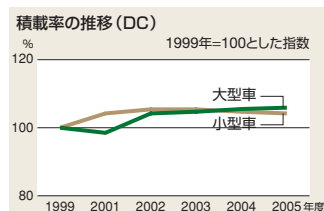
■ 輸送車両の大型化

工場からDC、自動車メーカー倉庫、港倉庫への輸送の大半は10トン車やトレーラーを使用し、車両の大型化を進めています。2005年度の大型化比率は38.1%です。



■ 積載効率の向上

計画的な積み込み、車両の大型化などにより、積載効率（1車両当たりのタイヤ積載量）を高めることで、配送回数削減を図っています。



モーダルシフトの推進

CO₂排出量の削減、大気汚染の抑制、トラック燃料使用量の削減などを目的し、モーダルシフト（船便=フェリーの使用）を進め

ています。タイヤ工場が三重、静岡、愛知県に所在する地理的制約の中で、2005年度の船便の使用状況は、北海道地区100%、東北地区52%、九州地区26%です。鉄道による輸送も検討しています。なお広島県にある尾道工場は、製品の大半が輸出向け建設車両用タイヤのため、港湾に輸送しています。

包装・梱包材の廃止

2004年度、20カ国向けの輸出用タイヤについてラッピング（包装材料）を廃止しました。この結果、ラッピング比率は2003年度10%から、2004年度、2005年度共に6%に削減されています。

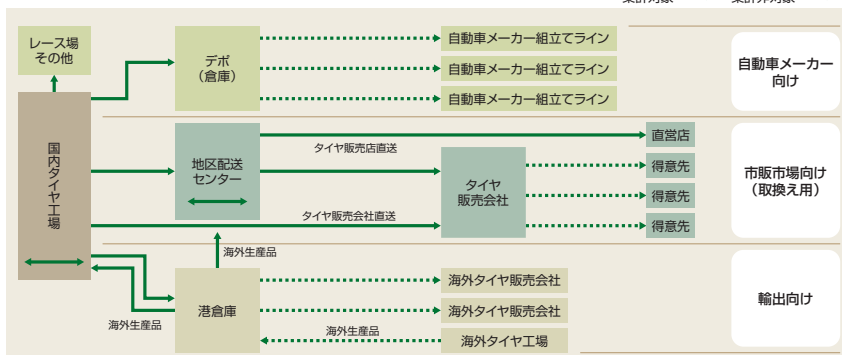
アイドリングストップの励行／共同配送

DC、販売会社倉庫などの物流拠点では、契約運行車両も含め、構内／構外駐車時のアイドリングストップを励行しています。また一部製品について、他社と連携し往復便を活用することで共同配送を行い、輸送効率の改善を図っています。

輸送時のCO₂排出量を集計開始

改正省エネルギー法（2005年8月公布）に対応し、製品・半製品配送に関する輸送トンキロ、積載効率などを計算することで、エネルギー使用量、CO₂排出量を集計できるシステムを確立、2006年度から集計を開始しました。横浜ゴムでは特定荷主の取り組みとして、タイヤとMBが一体となった物流部会を発足させ、全社的に改善活動ができる体制を確立し運用しています。

輸送で発生するCO₂排出量の集計マップ（タイヤ製品）



輸送時に発生するCO₂排出量(2006年4～5月)

	万吨キロ	エネルギー使用量	CO ₂ 排出量
タイヤ製品	25,281	1,177	3,085
MB製品	6,553	362	942
産業廃棄物	692	32	85
その他	4,040	174	456
合計	36,566	1,745	4,568

*エネルギー使用量は原油換算 (KL)、CO₂排出量はトン
*その他は工場間及び外注応援分とテストコースなどへの輸送