

2-A-5. 重量貨物共同輸送プロジェクト

<コマツ>

1. 概 要

項 目	内 容
物流共同化のタイプ	同業他社との配送の共同化 異業種との配送の共同化
主な対象貨物	建設機械他重量貨物
導入時期	2004 年 1 月
月間取扱貨物量	1,200 トン／月(活用実施)

2. 背景（実施理由、狙い、導入の経緯）

1) 実施理由

- ・ 物流コストの削減
- ・ トラック台数の削減
- ・ 環境問題(CO₂、NO_x・PM、騒音問題)への対応

2) 狙い

- ・ 関東・関西に生産の拠点と相互のマーケットがクロスしており、それを活用する。
- ・ 重量物用の同じ特殊車両を相互活用する。

3. 対策効果

項 目	対 策 効 果 (実施前を 100 とした場合の実施後の数値: 実施後／実施前×100)
トラック使用台数の対策効果	60 台／月削減
トラック台キロの対策効果	△60,000Km／月
燃料使用量(又はCO ₂ 排出量)の対策効果	△53CO ₂ トン／月

- ・ 復荷を往路配車時につけることで、
 - 1) 輸送業者は、復荷の心配なく輸送専念できる。→単価に反映
 - 2) 荷主は、復路社の割安輸送価格を利用できる。
- ・ 両社合計 34 台/月の新規配車手配を節約した結果、月 15 トン/のCO₂ 排出削減(走行距離は、東京・大阪間 500km 燃費 3km/Lとした)

4. 事業内容

1) コ マ ツ

往路:大阪・石川 → 関東・東北

パートナー

復路:関西・中国・北陸 ← 関東およびその逆向き(往復チェンジ)をエリア

2) ①両者で、車両情報等の言葉(コード化)と内容合わせ

②輸送サービス・品質合わせ

- ③往路側配車時、自社内復荷マッチングできない復路の空車情報を全面的にパートナーに提供し、提供受けたパートナーは他社車両に優先して、荷を斡旋する
- ④上記原則で部分実施(従来型)を改め、対象となる全地域・全空車情報の交換を実践している。

5. 課 題

- ・ 建設機械輸送用の特殊車両は汎用性が少なく、またマーケット地域に偏りがあり、往復の同種重量貨物を見つけにくい。
 - 1) 重量物共同輸送ベースカーゴの拡大必要
 - 2) 輸送の規制緩和＝汎用性拡大
- ・ 弊社では重量物共同輸送ポータルを開発し、大手荷主の輸送関連会社単位で、共同でできるよう準備予定。

(共同輸送ポータルイメージ図)

