

2-A-6. 他社との共同配送

<ダイハツ工業(株)>

1. 概要

| 項目 | 内容 |
|-----------|-----------------------------------|
| 物流共同化のタイプ | 同業他社との物流センター共同化 同業他社との幹線輸送の共同化 |
| 主な対象貨物 | 自動車 |
| 導入時期 | 1994年11月 |
| 月間取扱貨物量 | 3,000トン/月 |

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
- ・ 輸配送の効率化
- ・ 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

- ・ 各販社配車ヤードに輸送した積載車の復便活用。
- ・ 積載効率向上のための、他社との混載輸送 ⇒ 積載車全体の便数削減

3) 導入までの経緯

- ・ 双方にとってコストメリットのあるところから実施。

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) |
|-----------------------------------|---|
| 輸送コストの対策効果 | 30%低減 |
| トラック使用台数の対策効果 | 25%低減 |
| トラック台キロの対策効果 | 25%低減 |
| 燃料使用量(又はCO ₂ 排出量)の対策効果 | 25%低減 (低減量 40t・CO ₂ /月) |

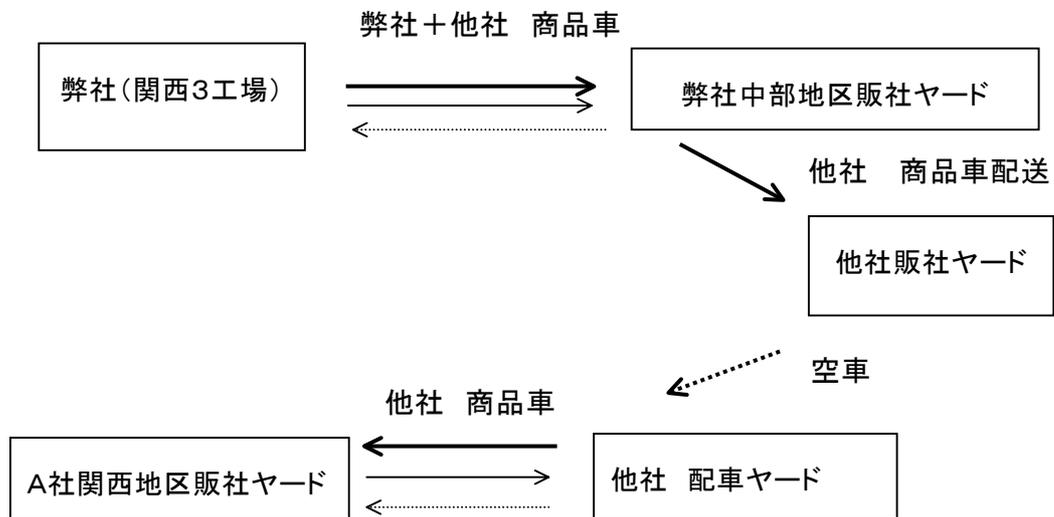
- ・ 共同輸送・共同混載輸送による積載車便数の低減（復便での空車便の削減）
⇒ 原価低減、CO₂削減に寄与
- ・ 同一方向への積載車効率アップ
大きい商品車と小さい商品車を混載することにより、積載効率アップを狙う ⇒ 便数削減に寄与

4. 事業内容

関西—中京地区間の共同輸送

対策実施後の共同物流フロー

実施後 (積載車一両の流れ)



* 従来積載車を1台ずつ別々配送を、1台でスルーに輸送することに改善

5. 課題

- ・ さらに拡大を考える場合、双方にとってメリットがなければなかなか実現化は進まない。