

2-B-5. JRコンテナ輸送化

<(株)豊田自動織機>

1. 概要

シフトした輸送機関	トラック ⇒ 鉄道
輸送ルート	高浜市 → 名古屋鉄道ターミナル 名古屋鉄道ターミナル → 上熊本鉄道ターミナル 上熊本ターミナル → 熊本市
主な対象貨物	フォークリフト
導入時期	2003年2月
月間取扱貨物量	36トン/月
荷姿	無包装
輸送容器	12ft 鉄道用コンテナ
出荷頻度	ほぼ毎日

2. 背景（実施理由、狙い、導入の経緯）

1) 実施理由

- ・ 環境問題への対応
- ・ リードタイム(受注から納入まで)の短縮
- ・ 輸送コストの低減

2) 狙い

- ・ 従来の原価低減活動では比較的手が付いていなかった物流コストに対する改善活動を展開して、製品コストを低減する。
- ・ お客様からのリードタイム短縮と少ロット納入のニーズに対応して、お客様満足度を向上する。

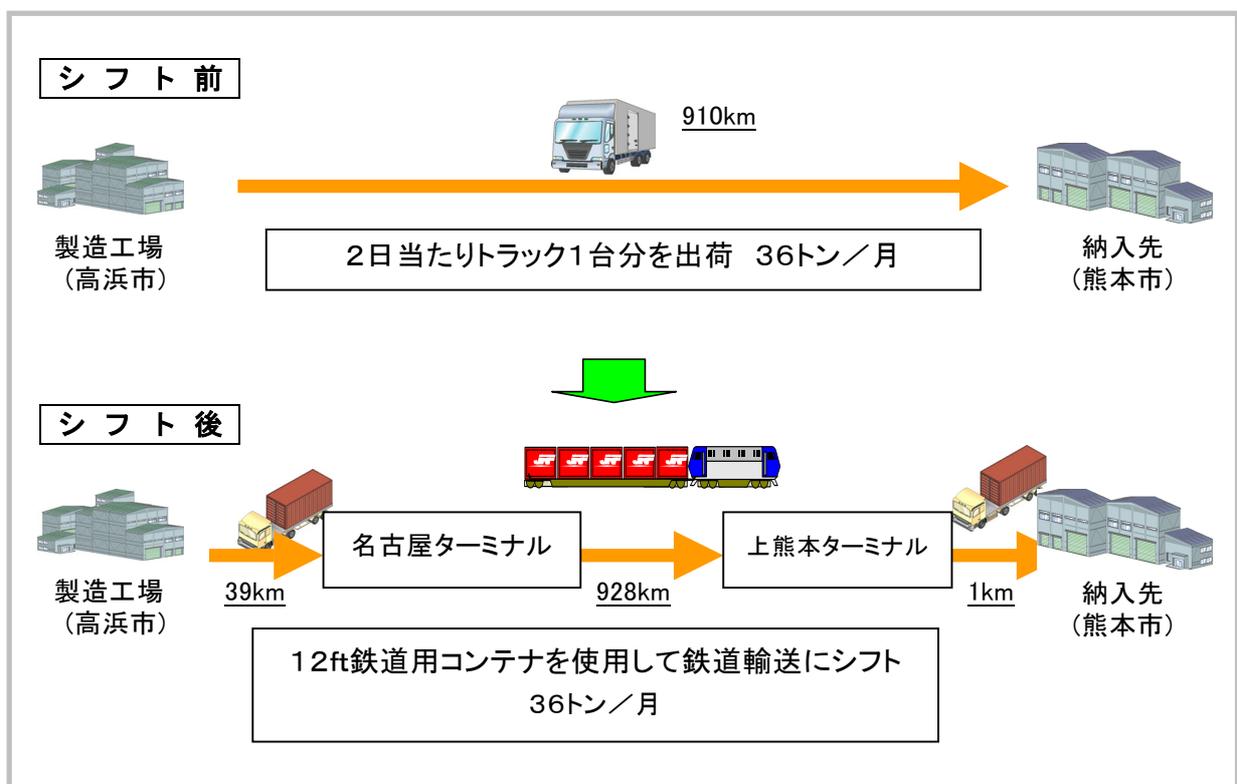
3) 導入の経緯

- ・ 地球温暖化防止対策として、CO₂ 排出量低減活動を全社的に展開することが決定された。
- ・ 対策として海上輸送と鉄道輸送を比較検討したが、海上輸送はリードタイムが現状のトラック輸送より長くなる為、鉄道輸送を採用した。
- ・ 日本通運(株)と共同で改善活動を展開して、業界で初めてフォークリフトの鉄道輸送を実施した。

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	78%
所要時間の対策効果	85%
トラック使用台数の対策効果	100% (一部トラック使用のため)
トラック台キロの対策効果	4%
燃料使用量(又はCO2 排出量)の対策効果	28%

4. 事業内容



5. 課題

- ・ コンテナサイズの種類が少なく、積載可能な製品が限定される。
- ・ コンテナの床強度が弱く、積載可能な製品が限定される。
- ・ 近距離輸送は、リードタイムがトラック輸送より長くなり 又コストも高くなる為、CO2 低減の効果はあるが採用出来ない事情がある。