

環境に配慮した物流システムを構築し、CO₂排出の低減に努めています。

1 物流の合理化

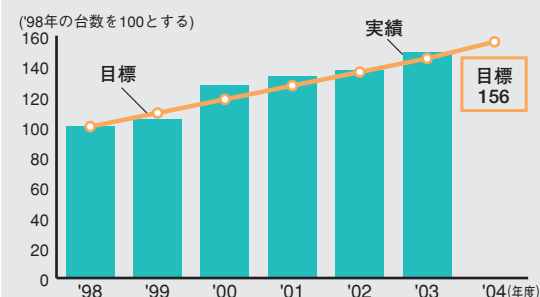
● 完成車両輸送効率向上の取り組み

小型トラックの輸送は、従来の自走式からキャリアカーでの複数台輸送へと切り替えています。出荷先によっては同業他社との共同輸送も行なっています。また、中・大型トラックの輸送では海上輸送を推進し、2002年度から近畿地区にも拡大しました。

■ キャリアカー輸送



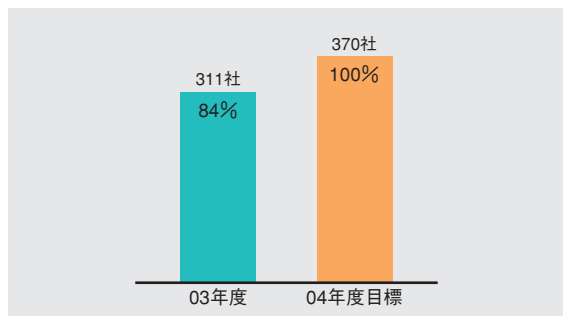
■ 海上輸送拡大指数 (北海道、近畿、中国、四国、九州地区)



● 木製パレット廃止の取り組み

調達部品の荷姿を鉄製パレットおよび樹脂BOXへ切り替え、木材の使用削減を進めています。

■ 木製パレット廃止の推移 (切り替え納入業者数)

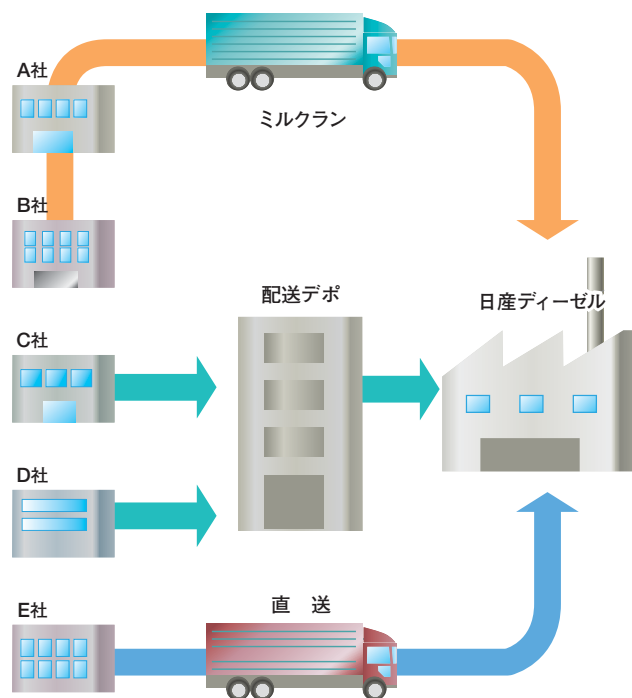


● 調達部品輸送効率化の取り組み

従来行っていた取引先ごとの部品の『送り込み方式』を『引取り方式』に変更しました。

日産圏の共同輸送、各取引先の積み合わせ輸送を行い、輸送効率の向上を推進しています。荷物量の多いルートはトレーラ化を図り、納入便台数の削減を行っています。また、部品の荷姿変更による容器への充填率向上や容器の折りたたみによるトラックへの積載率の向上も図っています。

輸送効率を考慮し、
荷物量に合わせたルートを設定しています。



① ミルクラン

各取引先を集配する混載輸送。

② 配送デポ経由

各配送デポに集約する混載輸送。

③ 取引先からの直送



● KD梱包のスチール化の取り組み

海外生産に使用する部品のコンテナ出荷の拡大に合わせ、外装箱を木製からスチール化し、木材使用の削減を進めています。さらに密閉型スチールケースから簡易型スチールクレートに変更し、材料使用量を削減しています。

■ 外装箱スチールクレート



● KD梱包のリターナブル化の取り組み

繰り返し使用するリターナブル化の取り組みでは、2000年から欧州向けスチールケースを始め、2003年にはアフリカにも拡大しました。

引き続きアジア地域への採用拡大に向けて取り組んでいます。

■ スチールケース梱包

日本より海外に向けて出荷される状態



海外より日本に向けて返送される梱包材



● 補修部品の環境への取り組み

補修用部品では、カートン梱包出荷を削減し、リターナブル容器出荷の拡大を進めています。現在、出荷件数の約50%がリターナブル容器出荷となっており、2004年度には、さらに80%まで拡大する計画です。

また、補修部品の配送についても、ルート見直しによる配送便の削減や容器充填率の向上、積載率の向上等に取り組む、配送を効率化することでCO₂排出量の低減を図っています。

■ 国内向けリターナブル容器

出荷、荷造り時



車載時の荷姿

