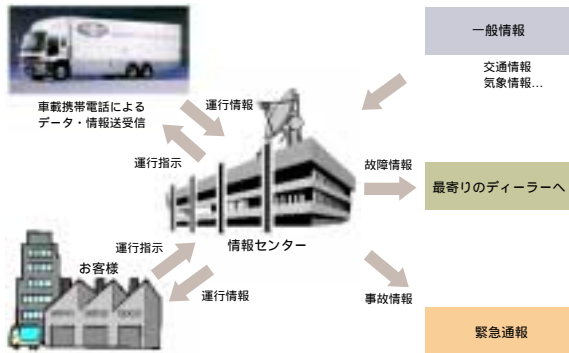


## 物流支援システムの開発

### ネットワーク・イメージ



携帯電話やGPS\*1)技術を応用した運行管理システムである「ギガッツ」を1998年に発売し、好評を博しております。

いすゞは、これをさらに高度なものとして物流効率向上・地球環境保護に貢献すべく、さまざまな技術開発に取り組んでいます。

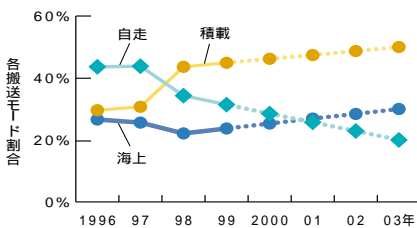
具体的には、インターネット等の情報通信技術で走行中の車両と事務所とを結び、リアルタイムな情報のやり取りを可能にしようというものです。

これにより、道路状況や求貨求車情報に則した運行管理が可能となり、車両の走行状態も即座に把握できるため、無駄な走行を省きかつ省燃費運転指導も実施することができます。

この次世代型「ギガッツ」をまもなくモニター試験を開始します。

## 自社製品・部品物流の合理化

### 車両搬送国内搬送モード推移



台車の積載テスト

### 自社製品輸送の効率化

製品車両の国内搬送過程における排出ガスや消費エネルギーの軽減のために、搬送モードを「自走輸送」から積載車による「積載輸送」と内航船による「海上輸送」へ重点をシフトしています。

積載輸送については、小型ロング車の積載化により積載率が増加しており、今後は中型車まで積載化を拡大していきます。海上輸送については、新たな海上輸送ルートの設定や納期管理を充実させることで、海上輸送の標準化をめざします。

1999年の取り組みとしては、新搬送システムをバージョンアップして、さまざまな搬送メニューからコスト・納期・搬送手段をお客様に選択していただけるようになりました。

一方で、搬送モードの割合は1999年には、積載搬送・海上輸送の比率とも、目標を達成し計画通り推移しています。

今後は市場ニーズを反映し、4~5台同時に搬送していた従来の積載車に加えて、小口搬送にも対応できる新規のハードの開発と実用化に取り組んでいきます。

トライアル段階ですが、部品等の輸送を目的に使用されている普通のウイング車の後部に連結して、商品車両2台を積載できる台車を開発中です。

### 梱包・包装資材の低減

梱包・包装資材の木材使用量を削減するために、海上輸送モードのコンテナ輸送化を積極的に推進し、木箱をリターナブルケースやスチールケースに転換しています。

1999年は、海外でのV8ディーゼルエンジンなどの新規ビジネスのKD\*2)に対しては、当初よりコンテナ・リターナブルケースを前提にして設計に取り組んできました。

今後は、木材の使用量をさらに低減するよう、梱包ケースの仕様の見直し、新規開発に力を注いでいきます。現在開発中の簡易ケースは、従来の木箱から、支柱のみが木材で、6面はスチールに置き換えました。

また、中国内陸向けのKDについては、船舶での輸送ではコンテナ化が困難な地域がありましたが、鉄道コンテナの利用を計画しています。

### 購入部品輸送の効率化

1994年より、省エネルギーなどを目的に生産調達部品の部品メーカー共同輸送に取り組み、2003年に、50%の部品メーカーを共同輸送化する方向で進めています。

\*1: Global Positioning System = 全地球測位システム

\*2: Knock Down = 製品の部品を輸出し、現地で組み立てる方式

### 梱包資材の転換

