

第1回 京浜港物流高度化シンポジウム ～輸出入コンテナマッチングの促進に向けて～

輸出入者・物流業者相互協力による
内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナ・ラウンドユースの推進



For Earth, For Life
Kubota

株式会社クボタ
機械海外総括部 物流企画グループ
2014年2月6日(木)

本社	大阪市浪速区敷津東1-2-47
創業	1890年(明治23年)2月 ⇒ 創業124年
設立	1930年(昭和5年)
創業者	久保田権四郎
資本金	840億円(13年3月末現在)
売上高	14,800億円(連結ベース、14年3月期見込み)
社長	代表取締役会長兼社長 益本 康男 (09年1月就任)
従業員数	10,033名(13年3月末現在、単独) 31,436名(13年3月末現在、連結)



中型トラクタ(タイ)



大型トラクタ(マレーシア)



自脱型コンバイン(中国)



中型トラクタ(タイ)



普通型コンバイン(タイ)



歩行型田植機(中国)

◇アジアは水田向けの機械が主体。日本の機械を現地向けにアレンジ。



ゼロターンモア



ユーティリティトラクタ



ユーティリティ・ビークル



ディーゼルエンジン



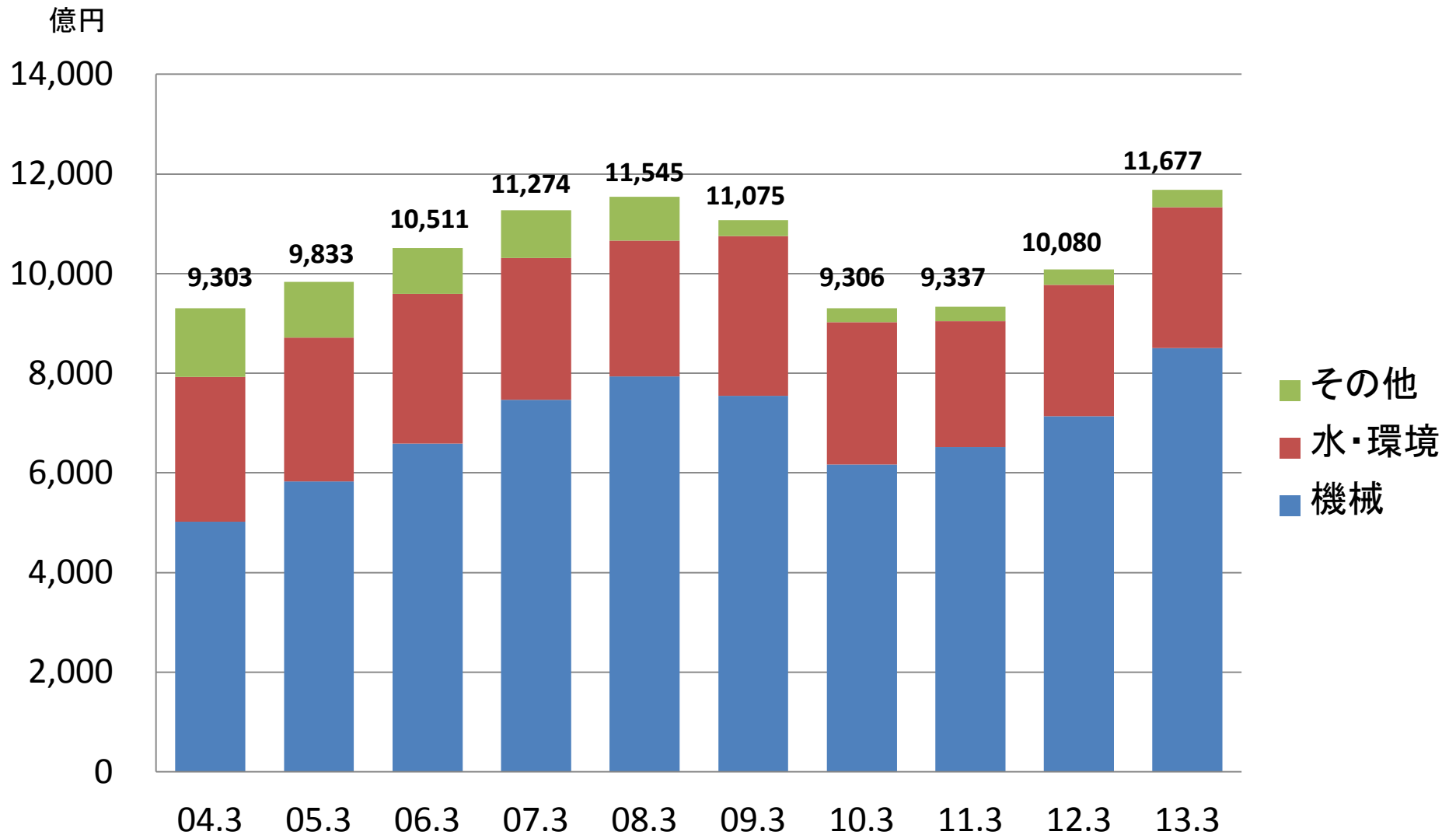
TLB(トラクタ・ローダー・バックホー)



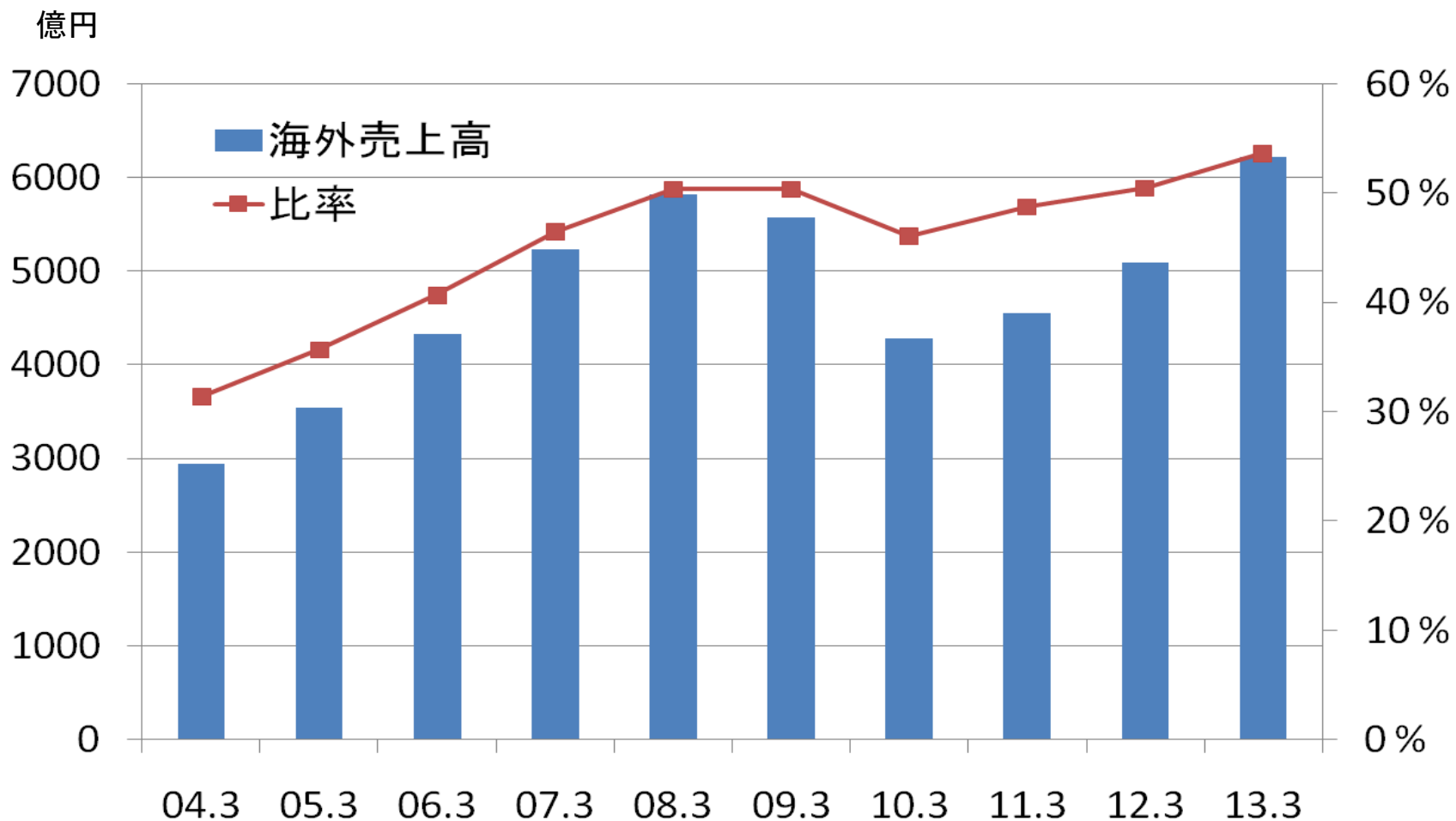
ミニバックホー

◇農業以外にも草刈、軽土木、建設工事など用途が幅広い

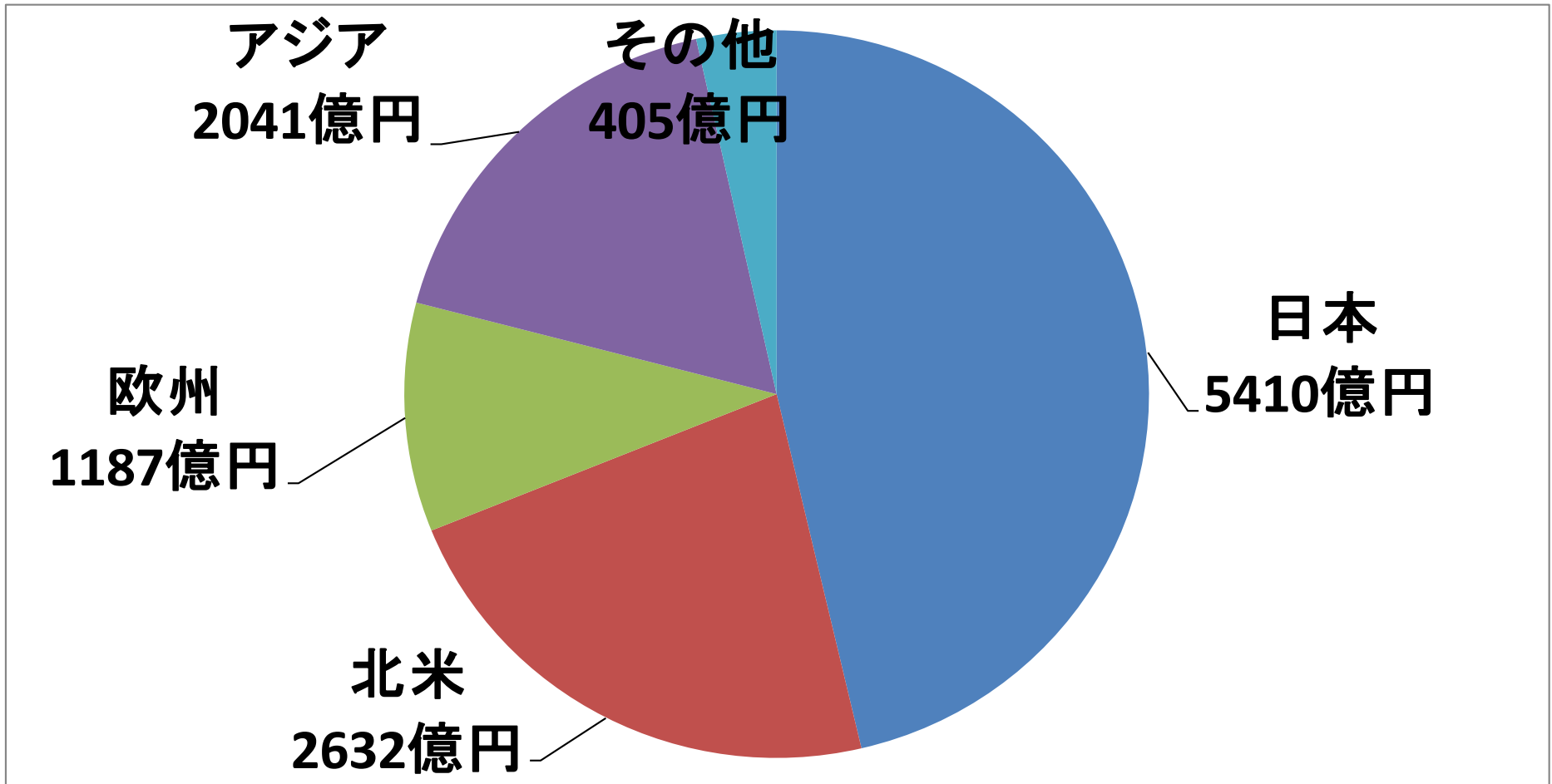
3. 連結売上高の推移(04/3～13/3月期)



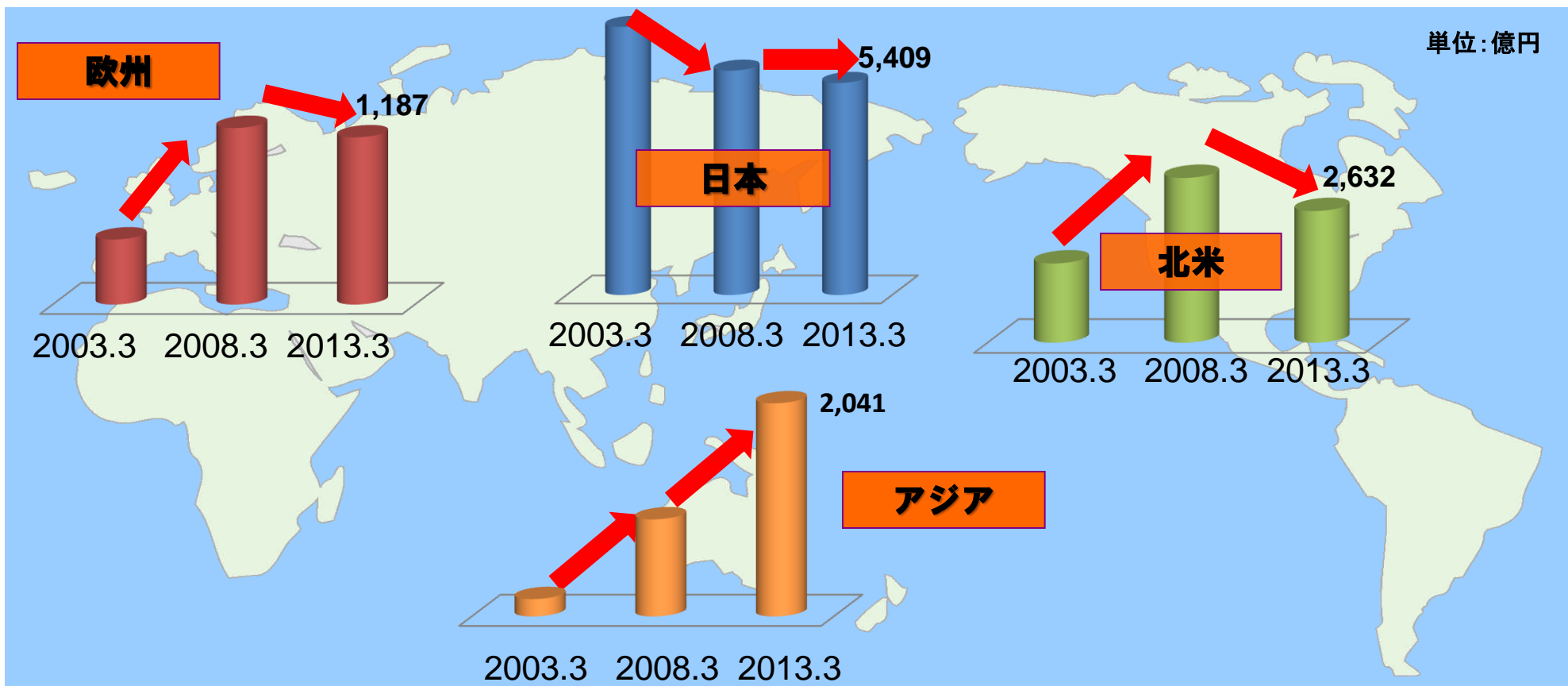
4. 海外売上高と海外売上比率の推移(04/3~13/3月期)



13年3月期の海外比率は53.7%



地域別連結売上高の推移(03.3⇒13.3)



タイを中心にアジアの伸びが顕著。

6. 海外生産拠点

主な生産拠点(略称)	所在地	主な製造事業
Kubota Manufacturing of America Corporation (KMA)	アメリカジョージア州ゲインズビル	汎用・小型トラクタ及びトラクタ用インプレメントの開発・製造
Kubota Industrial Equipment Corporation (KIE)	アメリカジョージア州ジェファーソン	トラクタ用インプレメントの製造 国内向け中型トラクタの製造
久保田農業機械(蘇州)有限公司 Kubota Agricultural Machinery (SUZHOU) Co.,Ltd. (KAMS)	中国江蘇省 蘇州	コンバイン等農業機械の製造
SIAM KUBOTA Corporation Co.,Ltd. (SKC)	タイ ナワナコン工業団地	トラクタ、エンジン等農業機械の製造

事業所名	所在地	開設年	生産品目
恩加島事業センター	大阪市大正区	大正6年	エンジン鋳物、排水集合管
堺製造所	堺市堺区	昭和12年	トラクタ、エンジン、建設機械
堺臨海工場	堺市堺区	昭和60年	エンジン
枚方製造所	大阪府枚方市	昭和37年	建設機械、ポンプ、バルブ、鋳鋼製品、新素材
宇都宮工場	栃木県宇都宮市	昭和44年	コンバイン、田植機
筑波工場	茨城県つくばみらい市	昭和50年	トラクタ、エンジン

堺が「マザー工場」。堺で生産を立ち上げ、他の拠点到展開。
例)トラクタ・エンジン(堺⇒筑波)、作業機(堺⇒宇都宮)

コンテナラウンドユースの取り組み (異業種間協力/共同事業)

- | | | |
|-------|---|-------|
| (輸出者) | 株式会社クボタ | (1社) |
| (輸入者) | 株式会社東芝、株式会社アシックス、株式会社イトーヨーカ堂、
株式会社オートウェイ、麒麟ビール株式会社、
SABIC イノベティブプラスチックスジャパン合同会社、
サントリービジネスエキスパート株式会社、株式会社ジョイフル本田、
シャープトレーディング株式会社、ナイキジャパン 合同会社、 | (10社) |
| (船会社) | NYK CONTAINER LINE 株式会社、株式会社 MOL JAPAN、
株式会社ケイラインジャパン、株式会社韓進海運、
AMERICAN PRESIDENT LINES,LTD.、
ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE LIMITED | (6社) |

(内陸コンテナターミナル事業者:ICT)	(2社)
ケービーエスクボタ株式会社、みなと運送株式会社	
(輸入海貨業者、コンテナ陸送業者)	(2社)
山九株式会社、吉田運送有限会社	
(事業体制構築支援)	(1自治体)
茨城県	

①事業活動

(1) コスト削減

(2) 荷役作業の定時率向上

②CSR活動

(1) CO2削減

(2) 東京港の抱える問題解決→CY・周辺道路の混雑緩和

(モデルケース)

(a) コンテナの搬出入数を削減(空コンテナ)

(b) 運送会社支援(事業/雇用確保、運転手労働状況改善)

①オン・シャーシでの海上コンテナラウンドユース推進

(1) 自社輸入コンテナの利用(2008～)

製造拠点	筑波工場
住所	茨城県つくばみらい市
最寄駅	つくばエクスプレス みどりの
最寄IC	常磐道 谷田部IC (車で10分)
製品	トラクタ/ディーゼルエンジン
輸出コンテナ	約8,000本/年 (20' :40' :40' HC=1:1:8) (米:欧:亜=2:1:1)
輸入コンテナ	約600本/年 (100%ラウンドユース実施)

①オン・シャーシでの海上コンテナラウンドユース推進

(2) 他輸入者(異業種他社)殿との協力

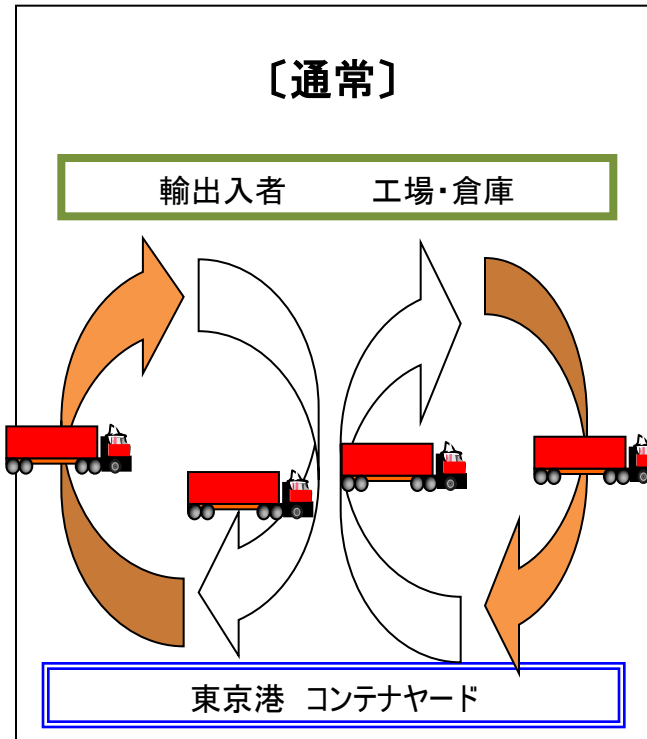
東芝殿(2010～)

アシックス殿/ナイキ殿(2011～)

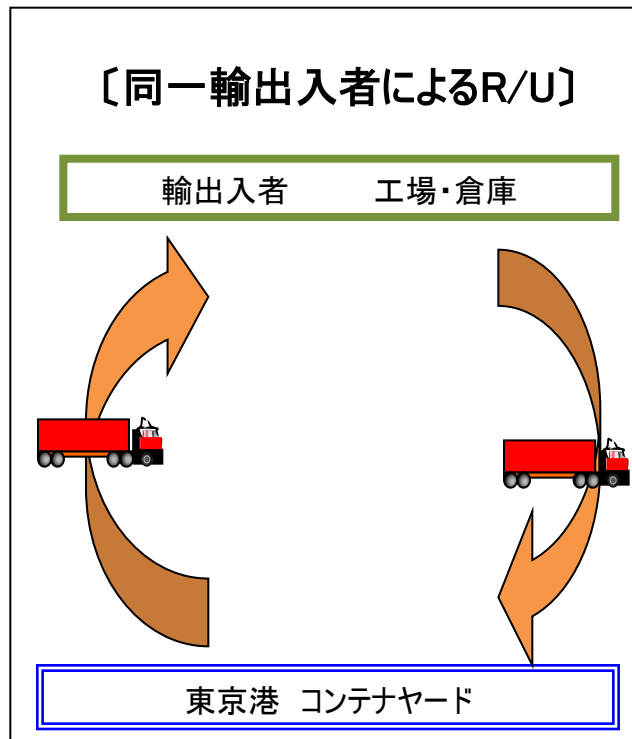
①オン・シャーシでの海上コンテナラウンドユース推進

(3) オペレーション・イメージ

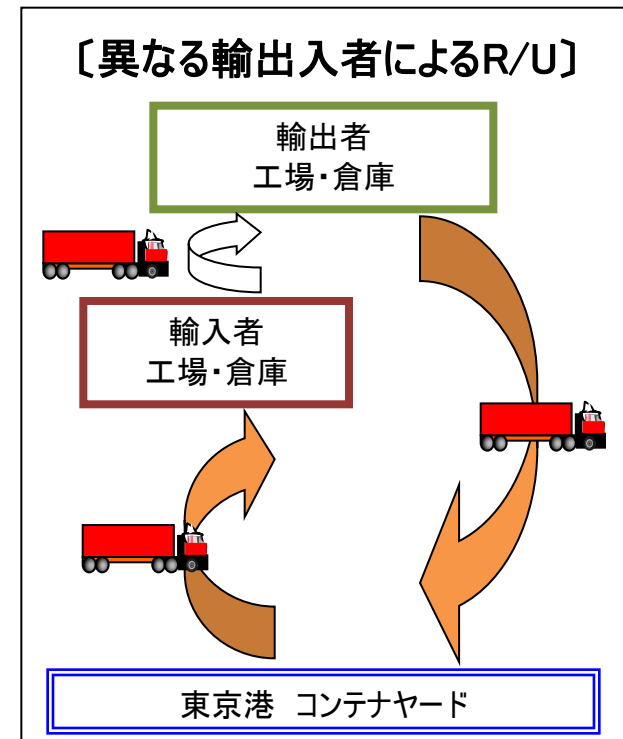
〔通常〕



〔同一輸出入者によるR/U〕



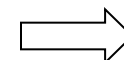
〔異なる輸出入者によるR/U〕



CYでの4回分の搬出入が2回に削減される。



実入りコンテナ



空コンテナ

①オン・シャーシでの海上コンテナラウンドユース推進

- (4) 課題
- (a) 事業者間の信頼関係(業際の設定、等)
 - (b) 船社・コンテナサイズの統一
 - (c) 日程調整(日にち/時間)

⇒⇒⇒ マッチング率が向上しない

(ラウンドユース実施数/輸出数=約30%)

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(1) ICTへの期待

- (a) マッチング率の向上(日程調整/コンテナメンテナンス)
- (b) 責任の明確化(船社の公式な空コンテナ搬出入基地)

(2) これまでのICTの課題

- (a) 計画的な在庫管理が難しい(コンテナ不足/滞留)
- (b) 必ずしもコスト削減に繋がらない
- (c) 利用船社数が限定的

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(3) ICTの課題解決策(輸出入者の連携)

(a) 計画的な在庫管理が難しい(コンテナ不足/滞留)

- ⇒ (aa) 輸出入者双方が予定を開示
(bb) 輸出予定に合致するコンテナを搬入
(cc) 無償保管は2週間程度

(b) 必ずしもコスト削減に繋がらない

- ⇒ (aa) 輸入空コンテナをICTへ運搬したトラックは
搬入済み別コンテナの輸出で必ず使用

(c) 利用船社数が限定的

- ⇒ (aa) 上記(a)(b)の実施により大手6社が契約
(空コンテナの積下し料を船社が負担)

(a)(b)2回の
マッチング作業
をICTが実施

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(3) ICTの課題解決策(輸出入者の連携)

(d) ICT事業者の選定

みなと運送株式会社つくば支店(旧TICT)

最寄IC 常磐道 谷田部IC (車で3分)

(e) 共同事業者の確保

(aa) 荷主意見交換会

(bb) 船会社、海貨業者、陸送業者

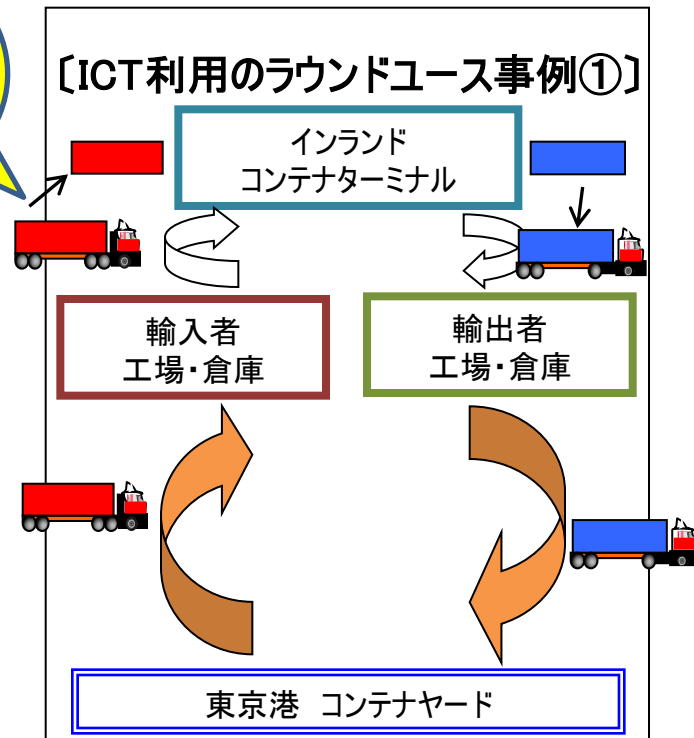
(cc) 自治体

⇒⇒⇒ 空コンテナの分布/事業者の情報が不足(課題)

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(4) オペレーションイメージ

コンテナをICT
搬入翌日以降
に輸出で使
用。



→ 実入りコンテナ

→ 空コンテナ

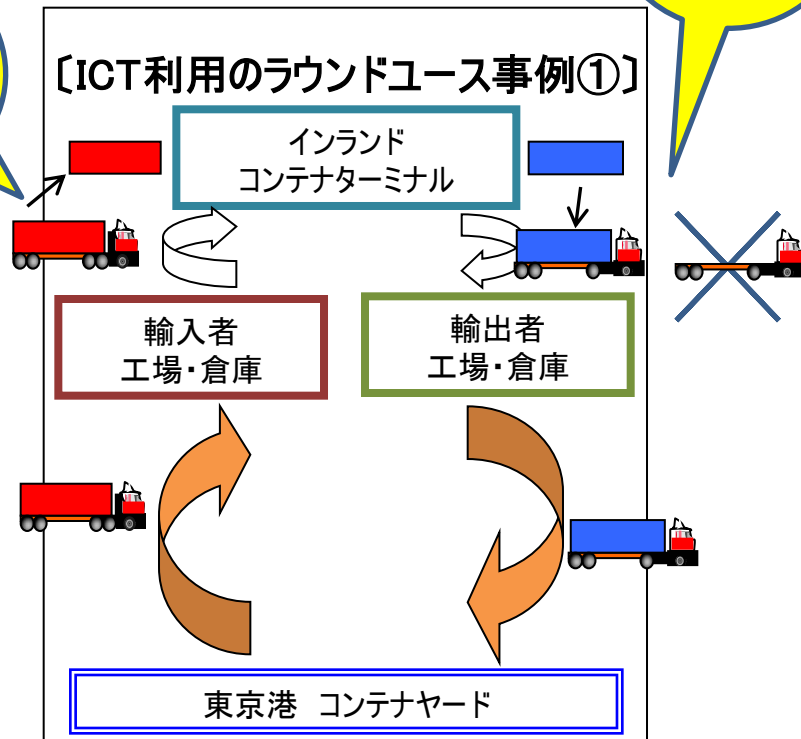
- (a) 輸入者よりコンテナ搬入情報入手
- (b) 輸出予定と合致するコンテナを
ICTへ返却依頼（この際、必ず
搬入日の翌日～2週間以内に
輸出される予定と紐付を行う為、
コンテナは絶対滞留しない）
⇒ 1つ目のマッチングを実施

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(4) オペレーションイメージ

コンテナをICT
搬入翌日以降
に輸出で使
用。

空コンテナ搬入
トラックを必ず
輸出に使用。



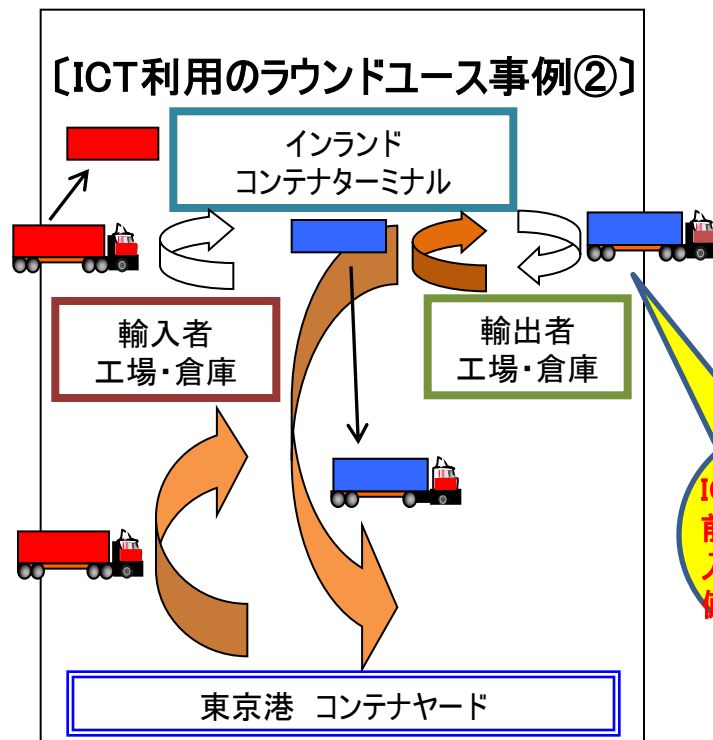
(c)空コンテナ返却後のトラックに、
ICTに搬入済み/同日荷役予定
の別空コンテナを積み替え、輸出
貨物の輸送に必ず使用する。
⇒2つ目のマッチングを実施

→ 実入りコンテナ

→ 空コンテナ

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(5) オペレーションイメージ



→ 実入りコンテナ

→ 空コンテナ

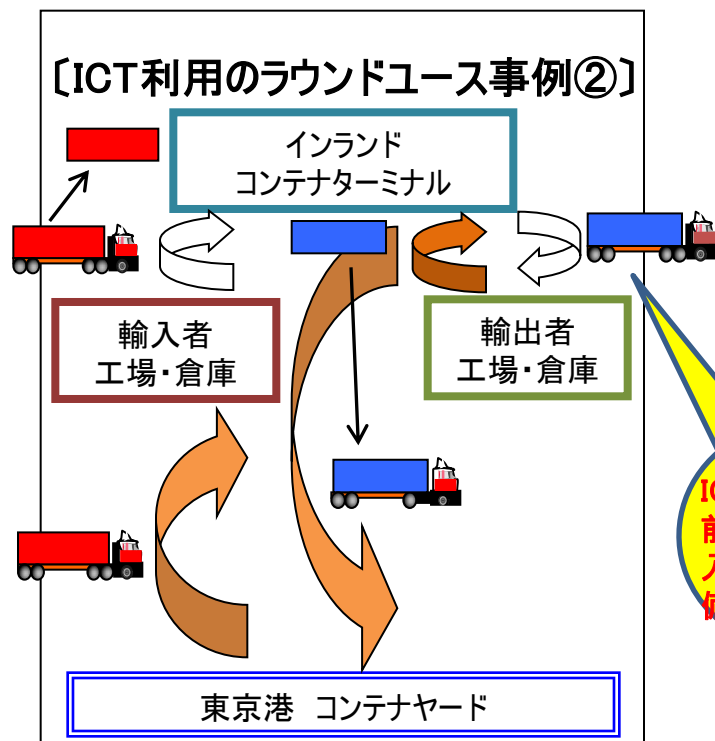
(c)空コンテナ搬入日に輸出出荷
作業が無い場合、及び空コンテナ
搬入トラックが急ぎ東京港に戻る
必要がある場合、前日までに実入
コンテナをICTに準備しておく。

ICTからの搬出
前日までに実
入コンテナ準
備。

⇒ICT/工場間輸送、並びに実
入コンテナの積み下ろし費用は
荷主が負担。

②内陸コンテナターミナル(ICT)を活用した海上コンテナラウンドユース推進

(5) オペレーションイメージ



(d)2つ(3つ)のマッチング作業はICT
事業者が実施

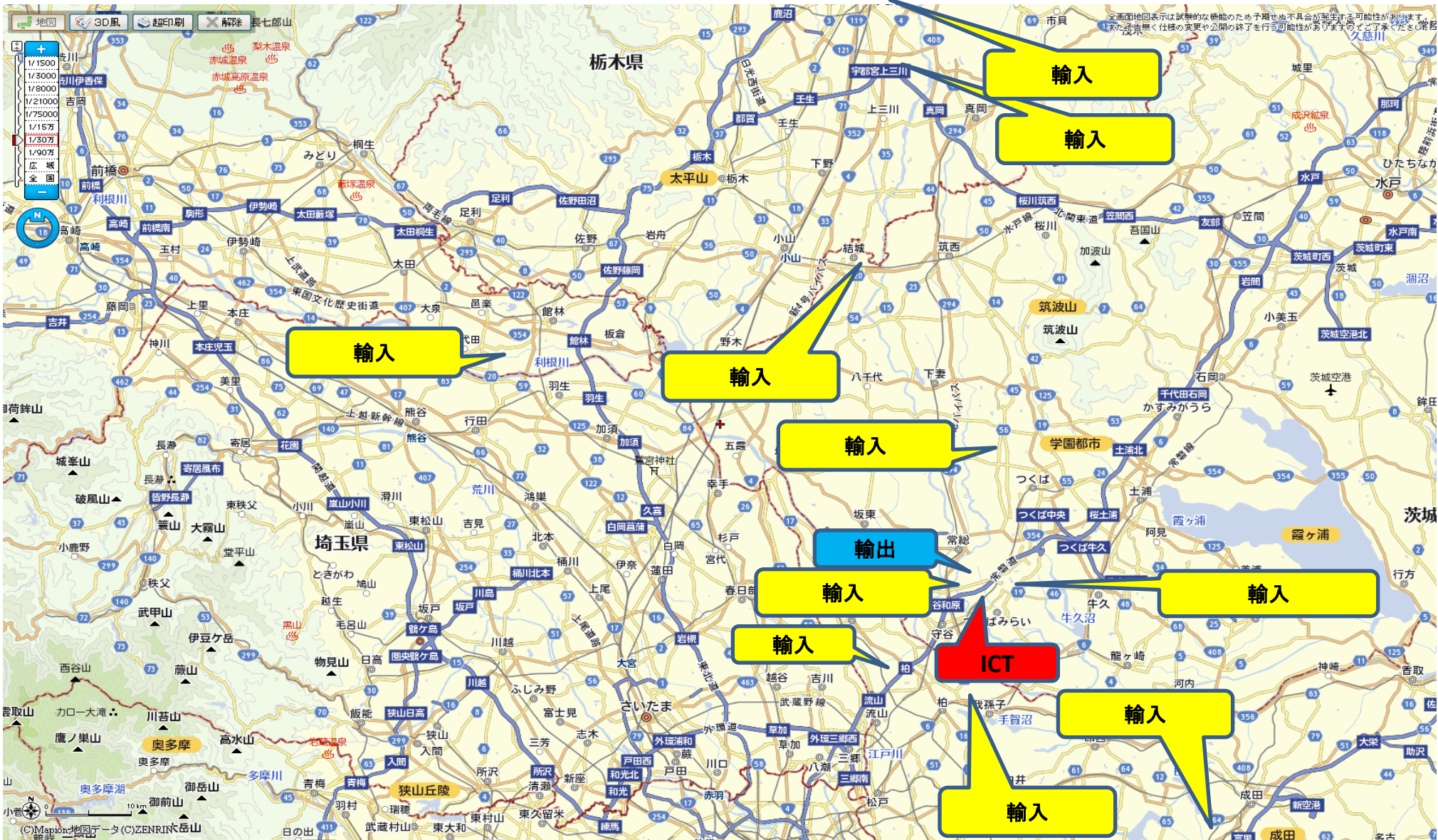
(e)コストメリットは輸入者/輸出者/
陸送業者/ICT事業者でシェア

ICTからの搬出
前日までに実
入コンテナ準
備。

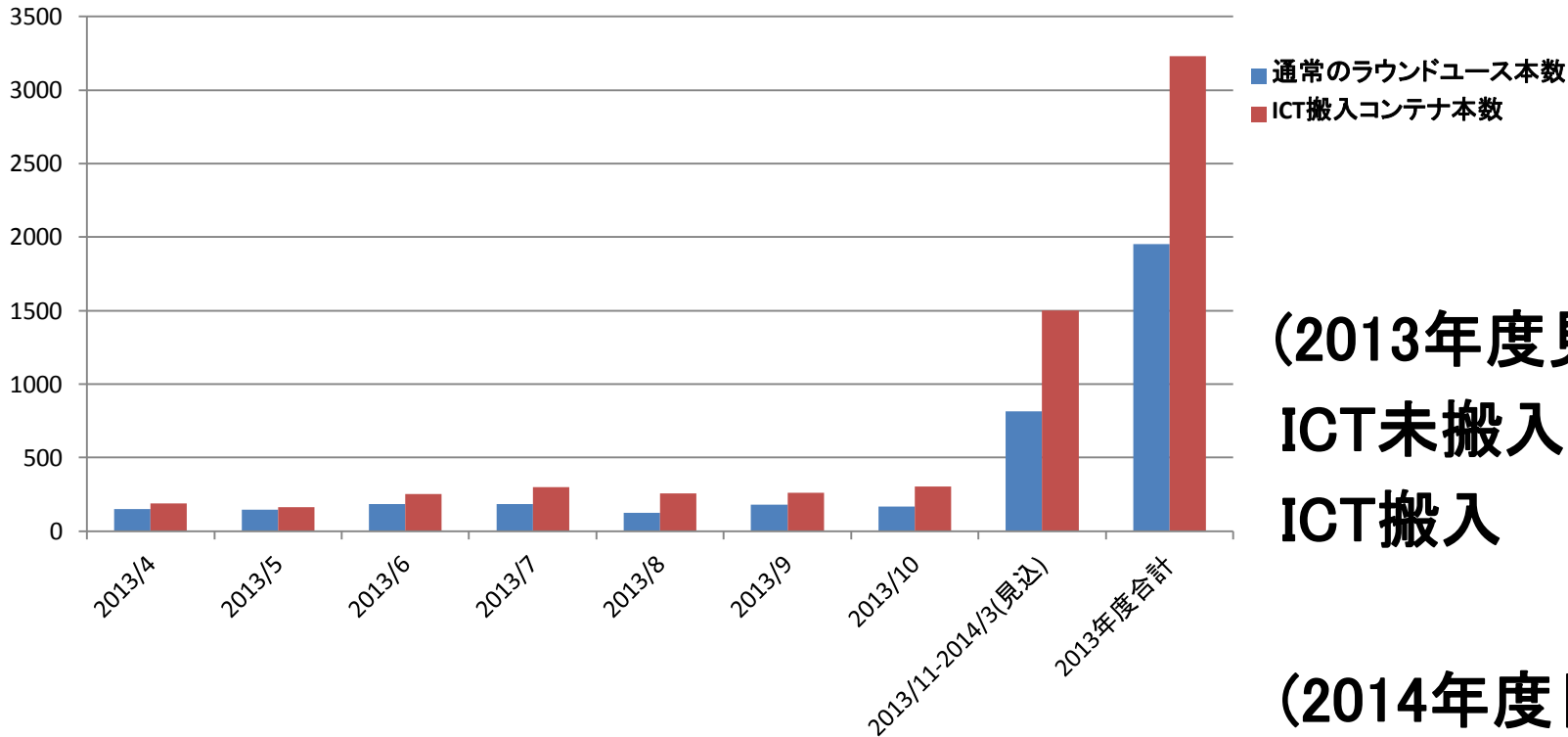
→ 実入りコンテナ

→ 空コンテナ

11. 共同事業内容



①海上コンテナラウンドユース実施本数



(2013年度見込)

ICT未搬入 約150本/月

ICT搬入 約300本/月

(2014年度目標)

ICT未搬入 約150本/月

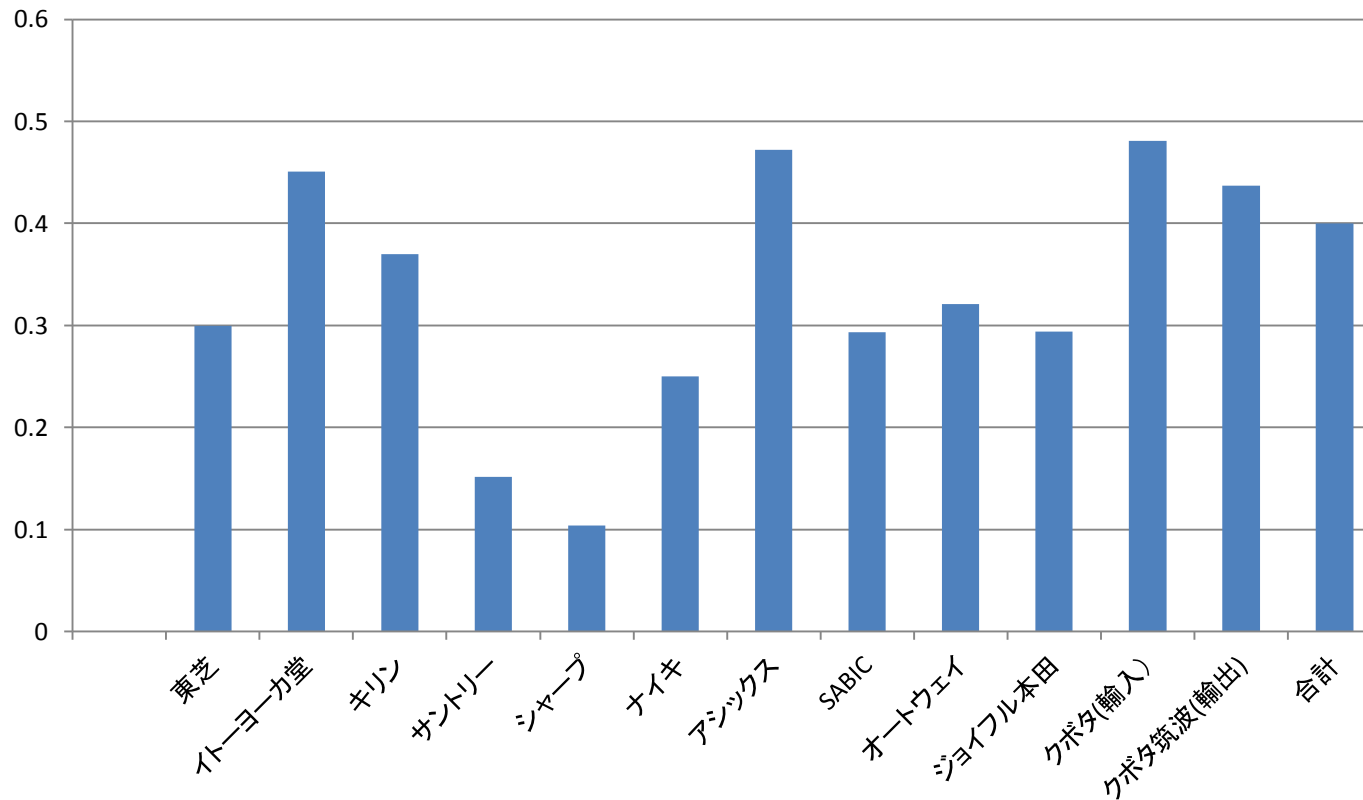
ICT搬入 約400本/月

コンテナマッチング率向上(例: 東芝殿)

2013年度4月以降、2倍の扱い(ICT未搬入/搬入合わせて)

②ラウンドユースを実施した車両のCO2排出削減(対前年比)

削減率(%)



■削減率(%)

(2013年度見込)

計725トン/年

①本事業の意義

(1) 新規性・努力度

(a) 22の企業・自治体との協力

(2) 公共性(事業活動と両立)

(a) 東京港及び周辺道路の問題解決のモデルケース

(3) 発展性

(a) 他のエリアでの実施が可能

⇒ ⇒ ⇒ 各事業者のCSR活動への意識

②今後について

(1) 本事業の更なる推進(より多くの荷主企業/物流業者との協力推進)

(a) 本事業自体の拡大

(b) 他エリアへの展開

(2) 共同事業者とのその他物流改善協力

(a) 45' コンテナの流通

(b) コンテナシェアリング

(c) 海外での物流改善協力

(d) その他

以上

輸出入者・物流業者相互協力による内陸コンテナターミナル (ICT)を活用した海上コンテナ・ラウンドユースの推進

2014年2月6日

問合せ先:

株式会社クボタ
機械海外総括部
物流企画グループ 土本哲也

電話: 06-6648-3145

E-mail: tetsuya.tsuchimoto@kubota.com


For Earth, For Life

“Earth”=地球の美しい環境を守りながら、
“Life”=人の豊かな暮らしを永遠に支えていく。
食料・水・環境問題へグローバルに挑戦するクボタの約束です。