



コマツグループの物流効率化の取り組み ～24年問題対策と東京港活用～

**コマツ物流株式会社
2026年2月3日**

コマツの概要

| | |
|--------|------------------------------|
| 社名 | コマツ (株式会社 小松製作所) |
| 創立 | 1921年(大正10年)5月13日 |
| 本社所在地 | 東京都港区海岸一丁目2-20 (汐留ビルディング) |
| 連結売上高 | 4兆1,044億円 (2025年3月期) |
| 営業利益率 | 16% |
| 連結子会社 | 217社 (2025年3月) |
| 連結従業員数 | 66,697名 (2025年3月) |



世界シェア
2位

主要商品

建設・鉱山機械



油圧ショベル



ホイールローダー



ブルドーザー



アーティキュレートダンプトラック



モーターグレーダー



ロープショベル



ダンプトラック



ロードホールドラン



ミニショベル



フォークリフト

林業機械



ハーベスター



フォワーダー

分野別 特別仕様車



解体ロングフロント

アタッチメント・部品



ブレイカー

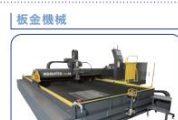


消耗部品・メンテナンス部品

産業機械他



大型プレス



水中切断ファイバーレーザー加工機



トランスファーマシン



半導体露光装置用光源



超純水加熱装置

私たちの存在意義

ものづくりと技術の革新で新たな価値を創り、人、社会、地球が共に栄える未来を切り拓く

私たちは、100年を超える挑戦の歴史のなかで培ってきた“ものづくりと技術の革新”により新たな価値を創りつづけることで、人、社会、地球が共に栄える未来を切り拓くことを目指しています。

コマツの概要

国内グループ企業

<建設・鉱山機械・ユーティリティ>

コマツカスタマーサポート（株）

コマツクイック（株）

コマツカミンスエンジン（株）

（株）アイ・ピー・エー

コマツ教習所（株）

<金融・リテールファイナンス>

コマツビジネスサポート（株）

<産業機械・その他>

コマツ産機（株）

コマツNTC（株）

（株）KELK

ギガフォトン（株）

コマツコーポレートサービス（株）

<物流>

コマツ物流（株）



建設・鉱山機械部門で世界第2位のシェアを誇る建設機械メーカー「コマツ」の物流子会社

～ コマツ物流の位置づけ ～

コマツグループで唯一物流に関する
業務を専門に行う会社です

- ✓ コマツグループ内物流のコスト、リードタイム、情報管理（見える化）を飛躍的に改善する
- ✓ 物流業務協力企業の指導、育成および社内物流技術者、専門職の育成

コマツ物流の概要

| | |
|-------|--|
| 社名 | コマツ物流 株式会社 |
| 創立 | 1972年3月6日 |
| 資本金 | 1,080百万円 |
| 本社所在地 | 東京都港区白金1丁目17-3 NBF プラチナタワー3F |
| 売上高 | 855億円（2025年3月期） |
| 従業員数 | 894人（2025年3月） |
| 事業内容 | 総合物流業 ➤ 運輸事業（国内・海外） ➤ 物流センター事業 ➤ 機械設備の移設、据付事業 ➤ 梱包事業 ➤ 商品販売事業 |

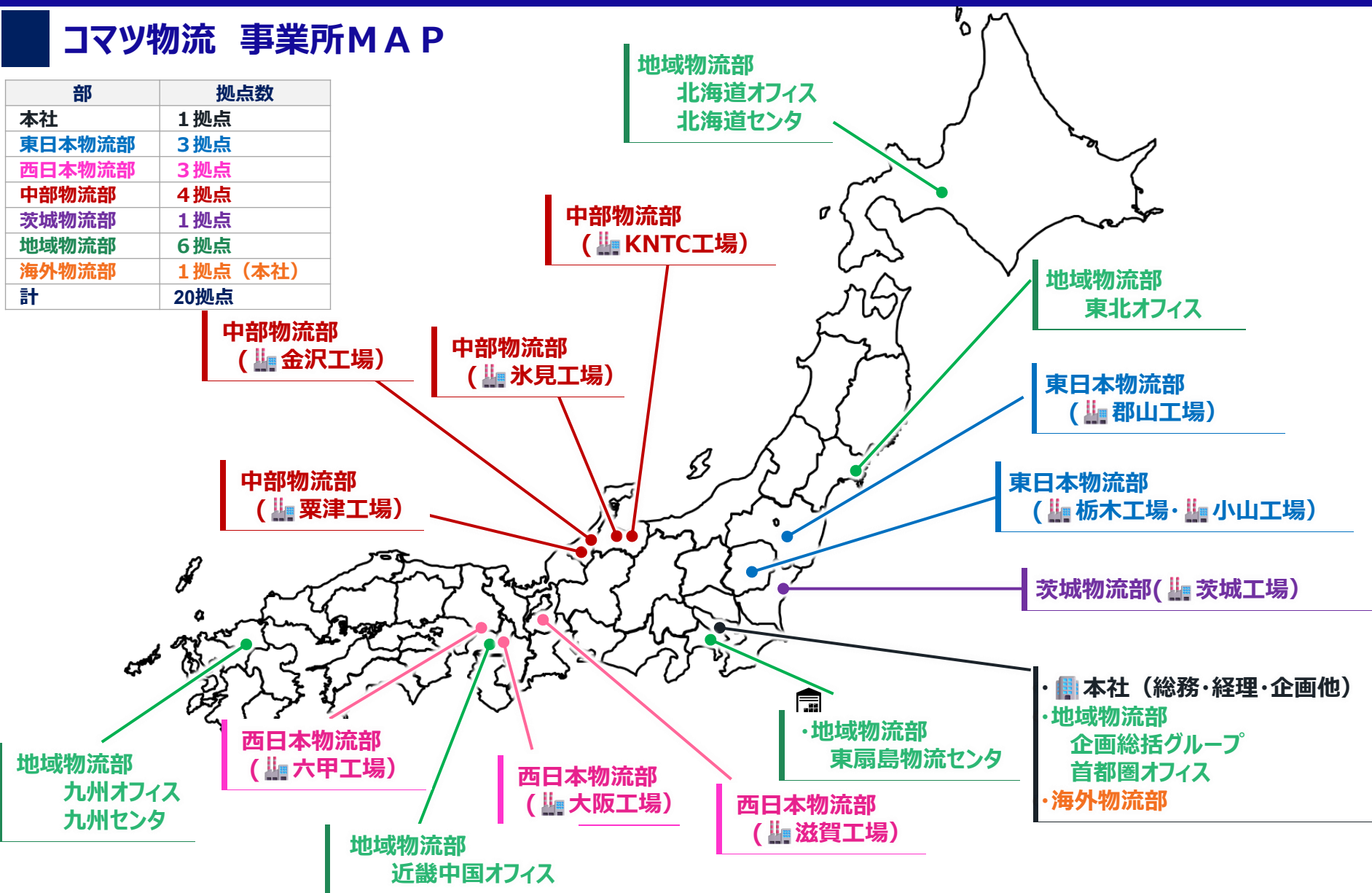
コマツ物流の事業所



コマツ物流の概要

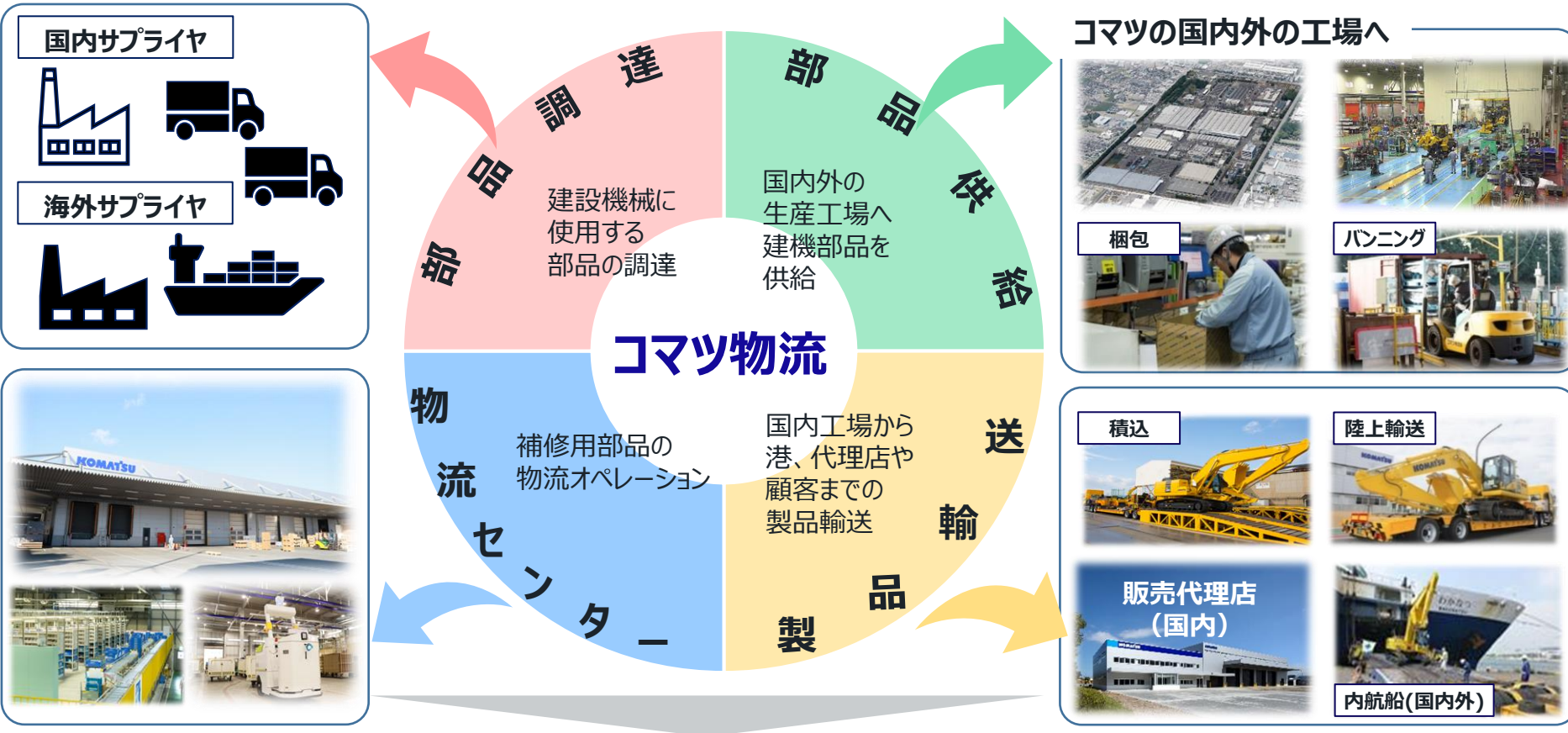
コマツ物流 事業所MAP

| 部 | 拠点数 |
|--------|----------|
| 本社 | 1拠点 |
| 東日本物流部 | 3拠点 |
| 西日本物流部 | 3拠点 |
| 中部物流部 | 4拠点 |
| 茨城物流部 | 1拠点 |
| 地域物流部 | 6拠点 |
| 海外物流部 | 1拠点 (本社) |
| 計 | 20拠点 |



コマツ物流の概要

コマツ物流の主要業務



主な運搬車両

（コマツ物流の特徴：トラック・トレーラーを持たない（ノンアセット））

海上コンテナ



トラック



トラック・トレーラー



鉄道コンテナ



内航シャーシ



24年問題への対応

安全とコンプライアンスを最優先に、運べなくなるリスクを回避
～ ドライバー労働（運転）時間短縮への対応～

モーダルシフトの拡大

CO₂削減・ドライバー拘束時間削減

対象陸送距離を300km以上(従来500km)に
拡大し、内航船航路・鉄道区間の拡大

往復輸送の拡大

空荷輸送の削減(実車率向上)

帰り荷の確保の難しいトレーラー車両の往復実車輸送
の実現

ドライバーの 拘束時間改善

構内滞在時間2 h内へ

構内滞在時間の把握と、滞在時間の短縮

中継輸送による 中距離陸送へのシフト

運転時間削減(長距離輸送削減)

モーダルシフト不可地域は中継輸送に切り替え



24年問題への対応（モーダルシフトの拡大）

モーダルシフト

■ 車体工場（ユーザー納品）・・・主に内航船利用

対象陸送距離500km→300kmに設定し、モーダル輸送を拡大中



◆ 分解部品の鉄道輸送拡大

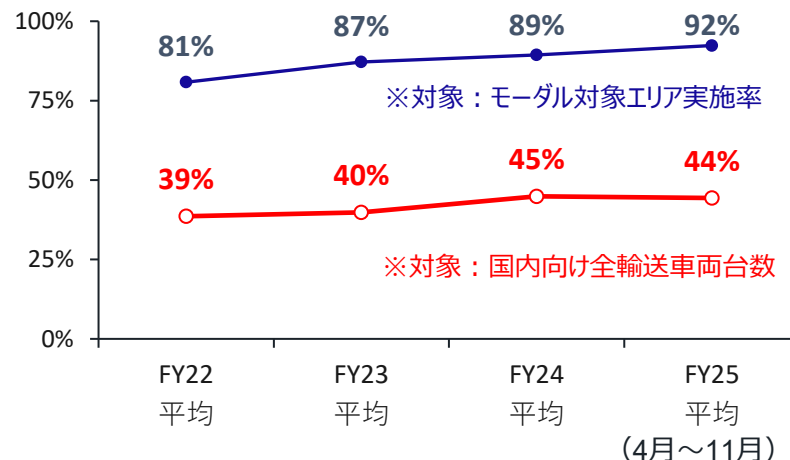


20FT鉄道コンテナ

◆ 建機本体の内航船輸送拡大



内航船モーダル輸送実施率（車体4工場）



■ 部品工場（工場間輸送）・・・主に鉄道利用

大型コンテナ（20FT・31FT）を導入し、鉄道輸送を拡大中



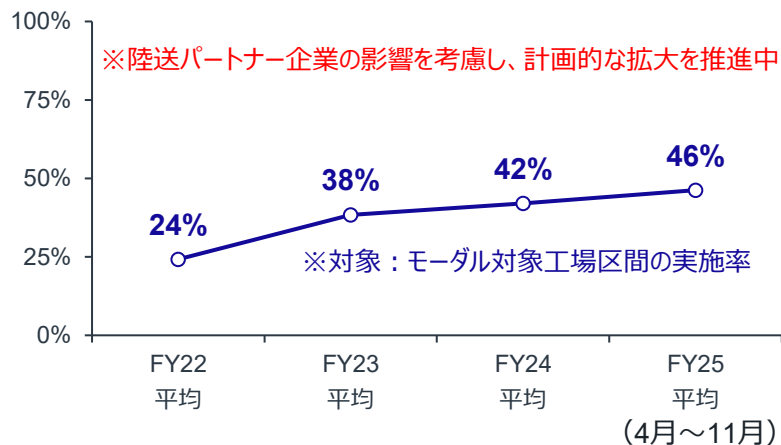
◆ 31FT私有コンテナ (郡山工場⇔大阪・六甲工場)



◆ 20FT私有コンテナ (栗津工場⇔茨城工場)



鉄道モーダル輸送実施率（工場間コンポーネント輸送）



24年問題への対応（中継輸送の拡大）

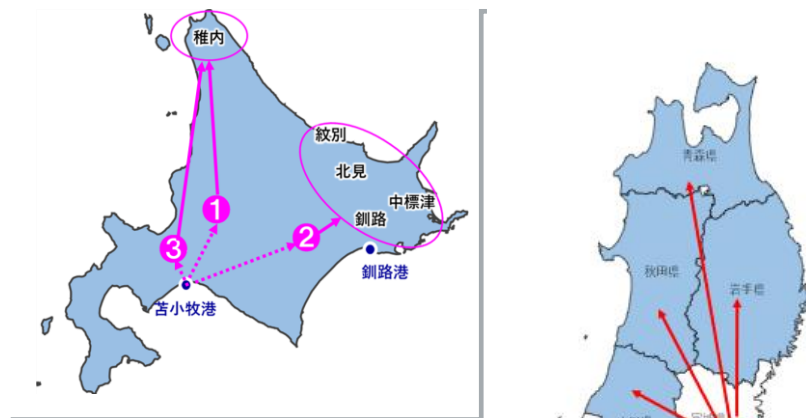
中継輸送

モーダル不可エリアは中継輸送対応展開中
（中長距離陸送削減）

中継地 19カ所設置（2025年12月末現在）

| 管轄 | No. | 位置 No. | 所在地 | 仕向地 |
|----|-----|-----------|---------|----------------------|
| 粟津 | 1 | ① | 兵庫県姫路市 | 広島・岡山・鳥取・島根 |
| | 2 | ② | 愛知県弥富市 | 三重・和歌山(南部)・静岡・山梨(南部) |
| | 3 | ③ | 新潟県上越市 | 群馬・栃木・長野(南部) |
| | 4 | ④ | 福井県敦賀市 | 神戸港 |
| | 5 | ⑤ | 兵庫県加古川市 | 広島・岡山・島根・鳥取・山口(D条件) |
| | 6 | ⑥ | 大阪府枚方市 | 岡山(B条件) |
| | 7 | ⑦ | 三重県伊賀市 | 三重・和歌山(南部) |
| 栃木 | 8 | ① | 宮城県岩沼市 | 青森・秋田・岩手・山形 |
| | 9 | ② | 石川県小松市 | 石川・福井 |
| | 10 | ③ | 愛知県名古屋 | 愛知・岐阜・三重 |
| | 11 | ④ | 富山県射水市 | 富山・石川・福井 |
| | 12 | ⑤ | 静岡県磐田市 | 静岡・山梨・岐阜 |
| | 13 | ⑥ | 長野県長野市 | 長野県内 |
| 大阪 | 14 | ① | 岡山県岡山市 | 岡山・鳥取・島根・広島・山口(東部) |
| | 15 | ② | 愛知県丹波郡 | 岐阜・長野・(静岡・山梨) |
| | 16 | ③ | 石川県小松市 | 新潟(B・D条件) |
| 地域 | 17 | ① | 北海道空知郡 | 道北地区(稚内) |
| | 18 | ② | 北海道帯広市 | 道東地区(紋別・北見・釧路・中標津) |
| | 19 | ③ | 北海道恵庭市 | 道北地区(稚内)(リフト限定) |

| | FY22 | FY23 | FY24 | FY25 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|
| 中継エリア出荷台数 | 4,145 | 4,323 | 4,397 | 2,770 |
| 内、中継台数 | 118 | 1,057 | 1,101 | 637 |
| 実施率 | 3% | 24% | 25% | 23% |



24年問題への対応（ドライバー滞在時間削減・往復輸送）

構内滞在時間 2 h 内

各工場にて構内滞在時間 2 h 内改善対応中
＜主な改善内容＞

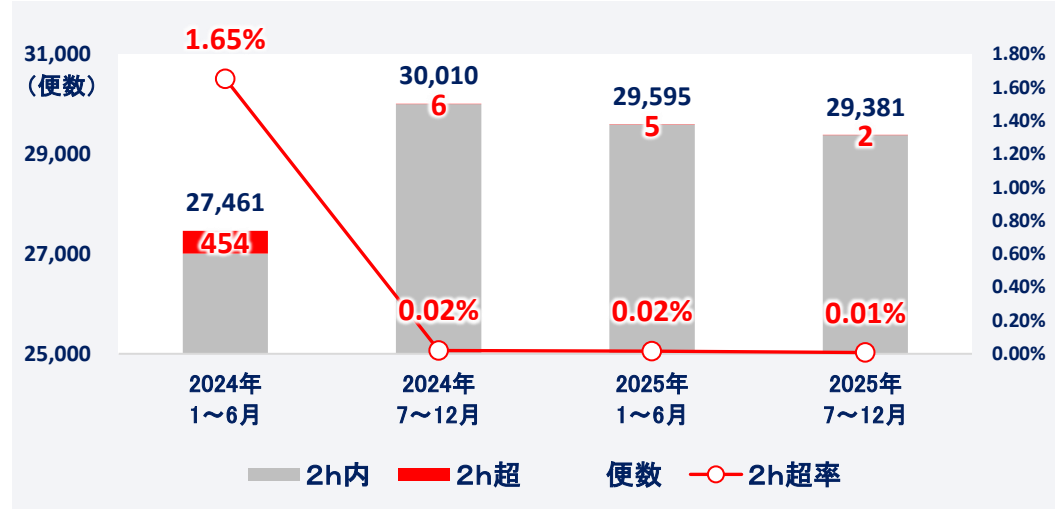
- ・集中荷卸し場の設置
- ・作業時間帯の繰り上げ
- ・作業、トラック走行禁止時間帯の緩和・解除
- ・附帯作業の自前化
- ・荷卸し場予約バースシステム導入
- ・ドライバー専用休憩、休息場の設置



・2024年 1 月 ドライバー専用の相談窓口設置
（形式：Forms or メール投稿）

70件（2025年12月末現在）の相談があり、都度改善を実施

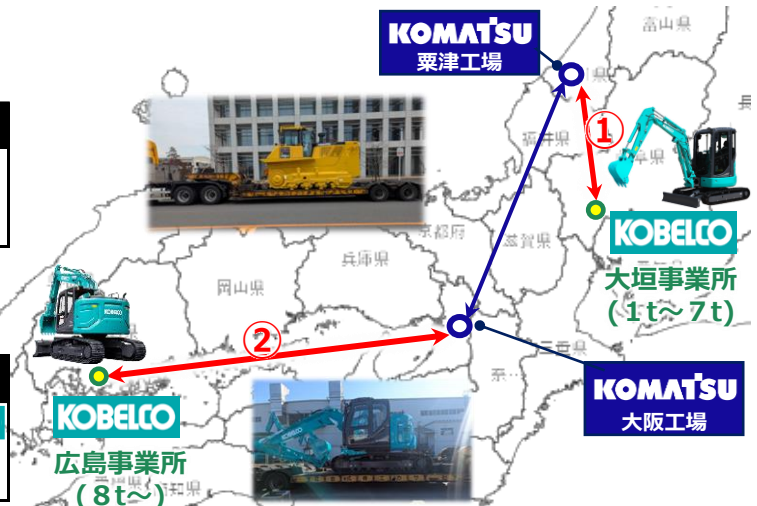
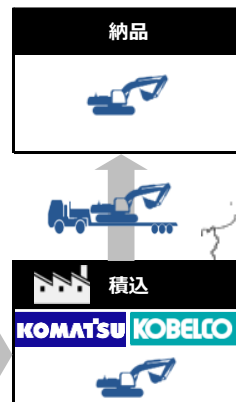
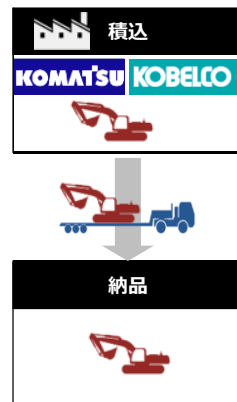
＜コマツ11工場の 2 h 超過便数・超過率状況＞



往復輸送（空荷輸送の削減）

コマツ製品の往復輸送に加え、
建設機械メーカーのコベルコ建機様
との共同往復輸送を展開中。
（将来のドライバー不足を見据え実施中）

- ①コマツ粟津工場⇔コベルコ建機大垣事業所
2025年 5 月～開始
5 月～11 月往復回数：49 回（平均 7 回/月）
- ②コマツ大阪工場⇔コベルコ建機広島事業所
2025年12月～開始



コンテナ輸送（CRU）の状況について

<中部>

■「仮）こまつインランドデポ」開設予定

- ・2026年秋開設予定
- ・敷地面積約2万平方メートル
- ・「安宅新産業団地」内（小松空港横）
- ・事業主：重光商事（金沢市）
- ・コマツ栗津工場から約8km

<中部>

■他社オンシャーシ

- ・セラミックメーカー

金沢港

仮）小松デポ

KOMATSU
栗津工場

白山

金沢

| デポ名 | オペレーター会社 | 工場への距離 (km) |
|------|----------|----------------|
| 伏見デポ | 宝梱包(株) | 13.4 大阪工場 |

<西日本>

■他社オンシャーシ

- ・文具メーカー
- ・家電メーカー
- ・飲料メーカー 等

神戸港

大阪港

伏見デポ

KOMATSU
大阪工場

<東日本>

■他社オンシャーシ

- ・家具メーカー
- ・スポーツ用品商社
- ・自動車メーカー（新規）
- ・家電メーカー（新規）等

KOMATSU
郡山工場

白河デポ

西白河デポ

ひたちなか港

KOMATSU
茨城工場

宇都宮デポ

真岡デポ

太田デポ

佐野デポ

KOMATSU
小山工場・栃木工場

古河デポ

坂東デポ

東京港

横浜港

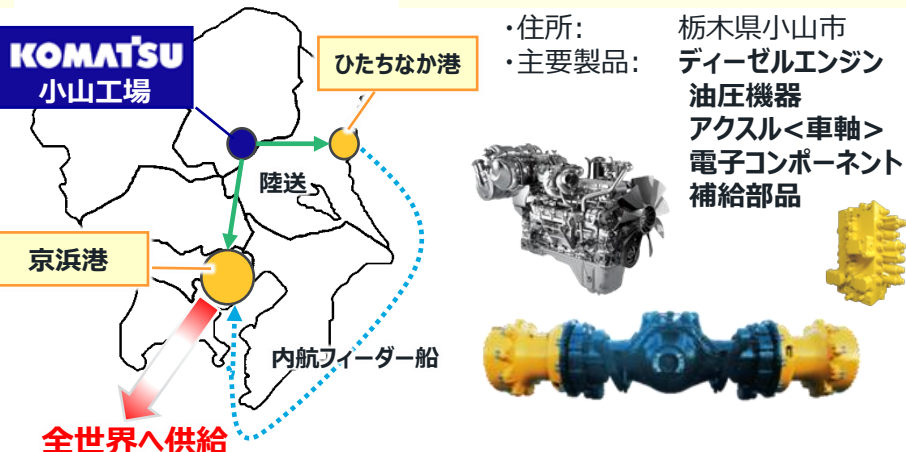
つくばデポ

| デポ名 | オペレーター会社 | 工場への距離 (km) |
|-------|----------------|----------------|
| 白河デポ | 日本通運(株) | 49.5 郡山工場 |
| 西白河デポ | 大竹運送(株) | 37.7 郡山工場 |
| 太田デポ | (株)太田国際貨物ターミナル | 47.5 小山工場 |
| 佐野デポ | 吉田運送(株) | 39.9 小山工場 |
| 宇都宮デポ | 鈴与(株) | 37.5 小山工場 |
| 真岡デポ | 芳賀通運(株) | 27.4 小山工場 |
| 古河デポ | 青伸産業運輸(株) | 19.0 小山工場 |
| 坂東デポ | 吉田運送(株) | 29.5 小山工場 |
| つくばデポ | みなと運送(株) | 58.2 小山工場 |

東京港の利用状況について

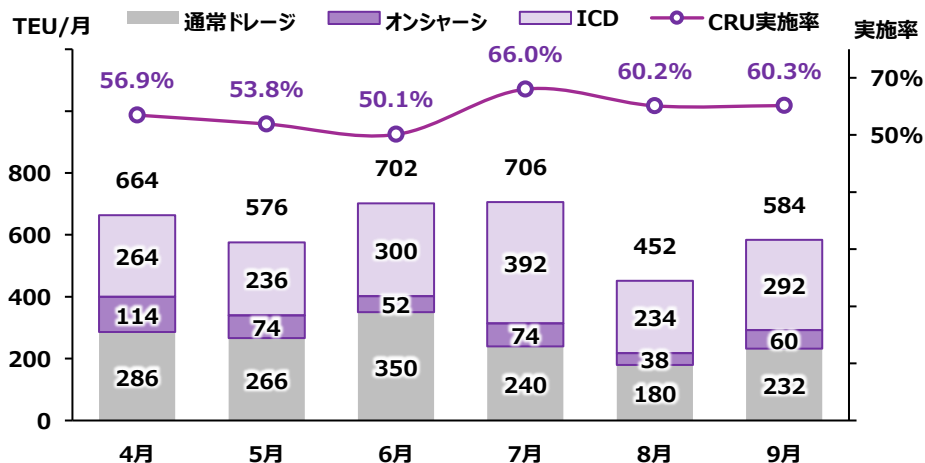
コマツ小山工場の紹介

- ✓ 小山工場では建設機械のキーコンポーネントを**自社開発・一極生産**し、国内を含めた全世界の車体工場向けに供給



東京港搬入 輸出コンテナ本数推移【FY25上期】

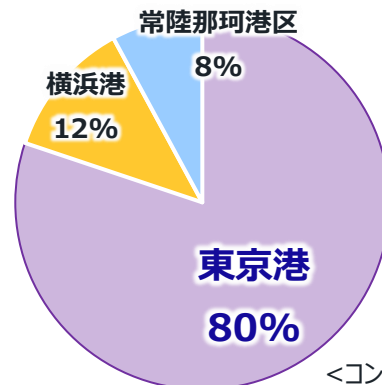
- ✓ 400～700TEU/月の海上コンテナを東京港へ搬入
- ✓ 全体の約 **6 割はコンテナラウンドユース (CRU)** を運用中



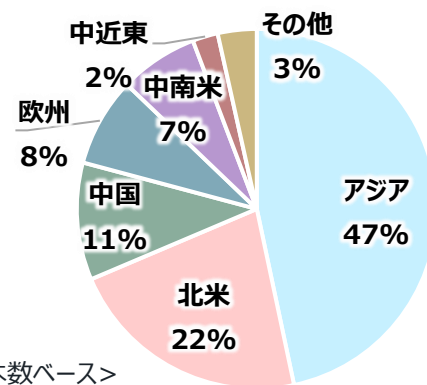
コマツ小山工場の輸出状況【FY24通期】

- ✓ 輸出量全体の **8 割を東京港を利用**し輸出
- ✓ アジア地域 (インドネシア、タイ、インド 他) を中心に**全世界へ供給**

港湾別輸出比率

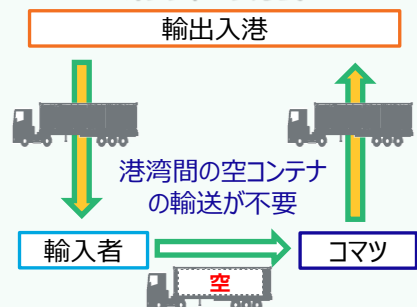


仕向地別輸出比率



コマツ小山工場が推進しているCRUパターン

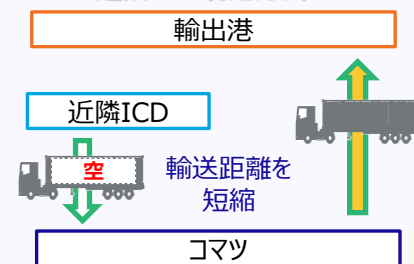
<オンシャーシ方式>



- 【メリット】
空コンテナの港湾搬出入が無くなる
⇒ **ドレイジ配車台数の削減**

- ※輸入者:
・コマツ自社輸入貨物 (海外調達品、リターンパレット等)
・輸入パートナー企業 (11社開拓)

<近隣ICD利用方式>



- 【メリット】
輸送距離が短縮する
⇒ **ドライバー拘束時間の低減**

- ※近隣ICD所在地:
真岡、佐野、板東、古河、宇都宮、つくば、太田

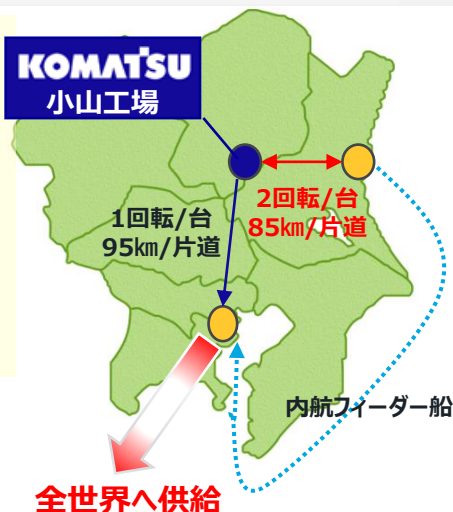
東京港へのコンテナ搬入について

内航フィーダー船の利用（茨城港 常陸那珂港区）

<内航フィーダー活用の背景>

- ✓ 港湾が北関東自動車道に直結（最寄：常陸那珂港IC）
- ✓ コンテナゲート前の待機時間ゼロ
- ✓ 工場バンニング時間の大幅短縮
→フォークリフト荷役が可能な荷姿に変更し30分でバンニング完了

高速道路利用、作業時間短縮
により**2回転ドレージ**を実現

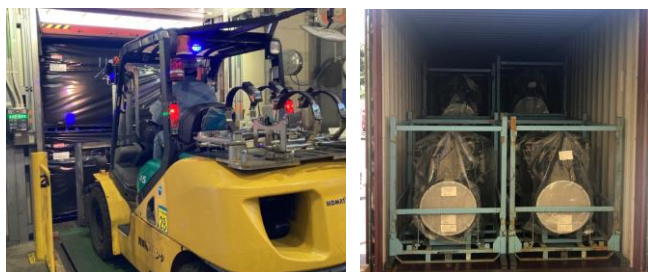


・常陸那珂港区港湾地区

北埠頭外貿



・コンテナバンニング風景



KOMATSU

東京港オフピーク搬出入モデル事業への参画

<モデル事業への参画内容>

- ✓ 東京港大井コンテナふ頭の隣にデポを設置し、混雑する午後のヤード搬入を避け、**比較的空いている午前の搬入ヘシフト**し、ゲート前待機時間を抑制
- ✓ 協力会社のデポを利活用。**道路渋滞が少ない夜間に協力会社デポへ東京港デポ間を2回転ドレージ**し、中距離ドレージ輸送を効率化

・令和7年度モデル事業の概要

○実施期間：11月4日～12月10日

○実施事業者：

荷主企業 10社

物流企業 5社

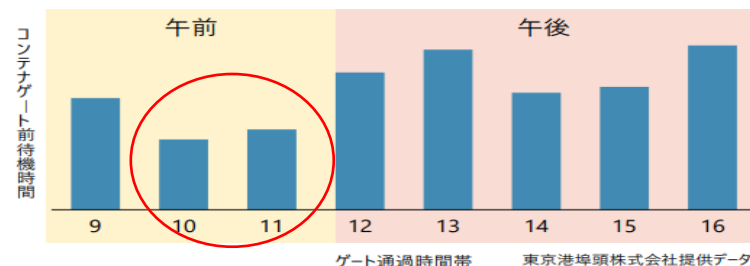
○予定本数：400本(内、コマツ50本)

※実施結果については検証中

・東京港デポ(時間貸しシャーシプールの一角)



・東京港ゲート通過時間帯別 待機時間の状況



・モデル事業参画時のドレージ運用内容

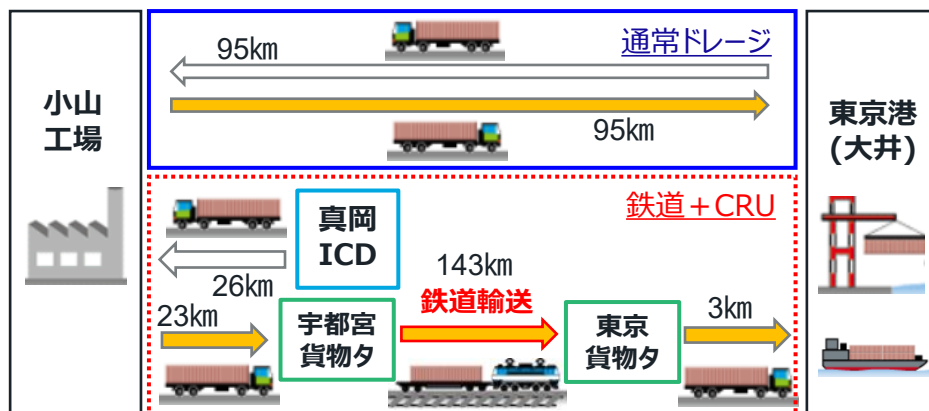


京浜港への貨物の搬入について（今後の活動）

海上コンテナの鉄道輸送（検討中）

- ✓ ドライバー拘束時間の遵守ならびにCO₂削減の観点から、京浜港向け海上コンテナ輸送の一部を全陸送から鉄道輸送への切替えを検討中
- ✓ 東京港、横浜港向けのトライアルは実施済み
- ✓ 両港向けともに輸送コストと枠の確保に課題が残るため、今後関係各所と調整を進めていく

・東京港向け海上コンテナ輸送のモーダルシフト化イメージ（CRUと組合せ）



・JR貨物東京貨物ターミナルと東京港大井ターミナルの位置関係

ターミナルが近接しており、複数回のショートドレージが可能



・期待効果

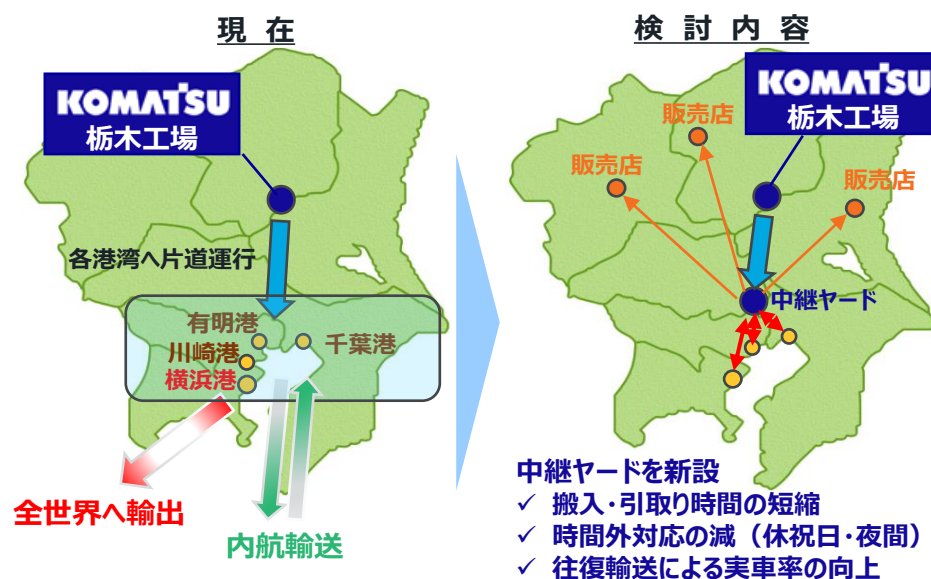
- ①.CO₂排出量 通常ドレージと比較し約6割削減
- ②.各エリア単位でのショートドレージ ⇒ ドライバー拘束時間の短縮

KOMATSU

建設機械の中継ヤード運用（関東エリア 検討中）

- ✓ 国内向け
 - ◇栃木工場製品:近畿以西(中国・四国・九州・沖縄)向けは有明港・千葉港からRORO船・フェリーで各地へ輸送
 - ◇大阪工場製品:川崎港から関東エリア販売店へ輸送
- ✓ 海外向け 横浜港からRORO船・海上コンテナで全世界へ輸出

京浜港および千葉港への貨物が集中（片道運行1回のみ/日）



・運用内容イメージ



以 上