



秋田港利用事例紹介 — 弊社が歩んできた道のり —

令和8年8月26日(水)
Tianma Japan株式会社

自己紹介

会社: Tianma Japan株式会社

名前: 古賀 博樹 (ひろき)

所属: 経営管理本部 運営部

SCM・PRマネージャー

職歴: 1996年入社
生産管理・SCM・輸出管理



名前: 吉田 安柚美 (あゆみ)

所属: 経営管理本部
運営部兼購買部 主任

職歴: 2014年入社
購買・SCM・輸入管理



私たちの仕事

- ・ 国際・国内SCM管理(商流・コスト)
- ・ サプライヤー・グループからの調達
- ・ 顧客・グループへの供給
- ・ 自社内の輸出入管理(法令対応)



取組んでいること

- ・ 安定調達のための輸送管理
- ・ 倉庫・輸送効率の改善
- ・ トータルコストダウンの推進
- ・ 業務効率の改善

目次

I. 会社紹介

II. 秋田港活用事例

III. 要望事項

I. 会社紹介

天馬微電子について



- ◆設立 : 1983年
- ◆本部 : 中国深セン
- ◆上場 : 1995年深圳証券取引所にて
(SZ. 000050)
- ◆従業員数 : 約2.25万人 (全世界)
- ◆国地域 : 中国、中国香港、日本、
アメリカ、ドイツ、韓国、インド

Tianmaグループ グローバルネットワーク

Service First

Where the customer is, we are there



- Overseas Subsidiary
- Overseas branch
- Group Headquarters

Headquarter



China

Overseas subsidiaries



Japan



Korea



Europe



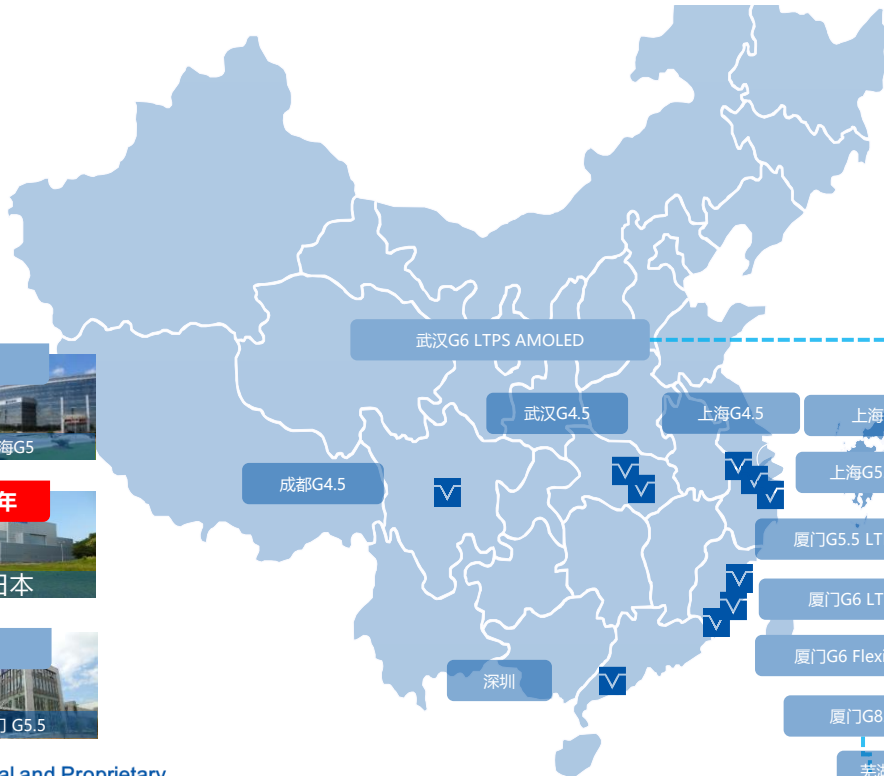
USA



India

Tianmaグループ生産拠点

生産拠点 12工場（中国11、日本1）



TO CREATE COLORFUL LIFE

世界中のお客様へ最良のディスプレイソリューションを

Tianma は中小型ディスプレイのリーディングカンパニーとして、
高品位で多彩な製品群を世界中のお客様へお届けしています。

最良のディスプレイソリューションを求めて、
これからもお客様とともに挑戦を続けていきます。

Medical



POS



Digital Camera



Automotive



Industrial



Tablet

2018~2024年
スマートフォン向けLTPSパネル出荷数量
7年連続世界トップ

2020~2024年
車載機器市場
5年連続世界トップ

Tianma Japan会社概要

西日本オフィス



秋田工場
(生産・購買・品質)



秋田市

川崎市

横浜市

大阪市

R&Dセンター



本社 (営業・品質・開発)



- ◆ 設 立 : 2003年
NECの液晶事業を会社分割
- ◆ 本 社 : 神奈川県川崎市
- ◆ 従業員数 : 約650名 (うち、秋田 約400名)
- ◆ 業 務 : カラー液晶ディスプレイ等の映像表示装置
の開発・設計・製造・販売および保守

Tianma Japan 沿革

NEC

1989 -

カラー液晶
推進開発本部発足

1990-

NEC鹿児島(K1ライン)LCD生
産開始

1992-

カラー液晶事業部発足

1994-

NEC秋田(A1ライン)
LCD生産開始

NEC

NEC液晶テクノロジー

2003 -

NEC液晶テクノロジー(株)設
立(NECから会社分割)

2009-

秋田工場に生産統合

NLT

NLTテクノロジー

2011-

NLTテクノロジー(株)に社
名変更
(実質Tianma資本7割)

2016-

Tianma Micro-
electronics Co.
100% 子会社化



Tianma Japan

2017 -

7月より
Tianma Japan株式会社
に社名変更

↑ 秋田市御所野



II. 秋田港の利用事例の紹介

世界から秋田、秋田から世界へ！

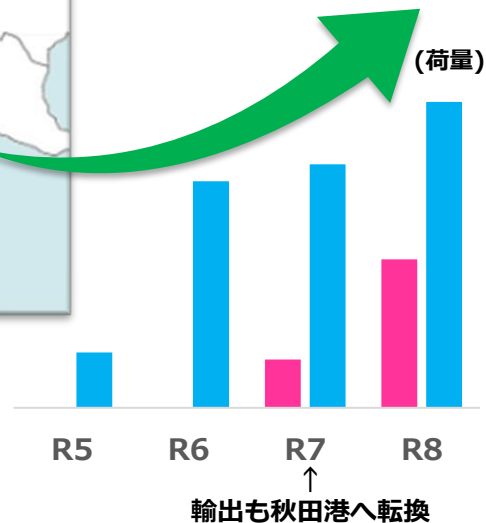


令和5年より秋田港の本格活用を開始。

当工場の主軸事業(車載)では95%以上を秋田港を利用中

- ・輸出:顧客手配
- ・輸入:自社手配

Tianma Japan, Ltd. Confidential and Proprietary

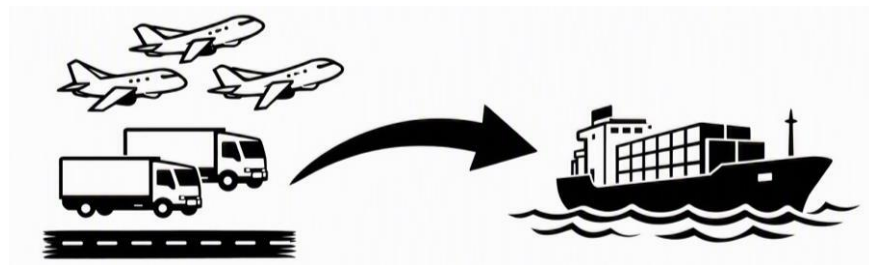


TIANMA

秋田港利用で得られた効果

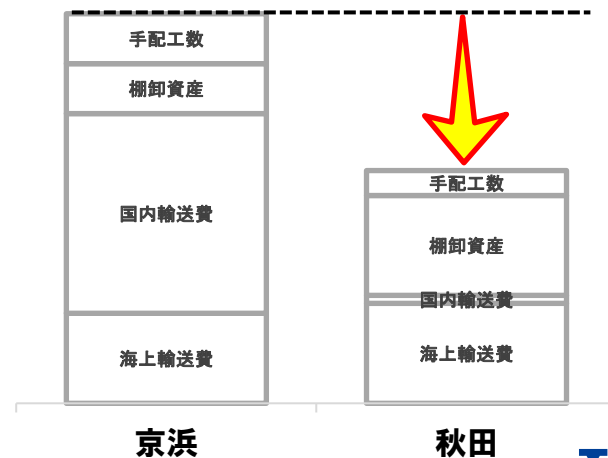
陸送リスクの排除

- ✓ ドレージ距離のミニマム化
- ✓ 長距離トラック運送からの脱却
- ✓ 大量輸送の実現



コストの最適化

- ✓ 圧倒的なコスト優位性
- ✓ サプライチェーンコストの全体最適化



弊社が歩んだ道のり

令和5年

令和6年

令和7年

令和8年

令和9年

- Phase1
航路調査
輸送データの蓄積

- Phase2
内航船の活用開始
航路別パフォーマンス評価

- Phase3
傾向分析
戦略的神戸港の活用

- Phase4
生産停止「ゼロ」達成
秋田港利用率95%以上

- Phase5
プロアクティブな管理へ

秋田港を利用するにあたり

**秋田港を新規に利用するにあたり
正直、不安でした**

顧客要求と自社対応の両立

顧客要求

Just In Time

必要なものを、必要なときに、必要な分だけ

徹底したリスクマネジメント

BCPプランの想定

材料・完成品在庫の維持



ライン停止の回避



自社対応



顧客要求の満足

変動への柔軟な対応



運営コストの最適化

輸送コストミニマム

最低限の在庫運用



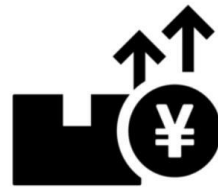
利益の創出



京浜港を使わなかった理由

京浜港からの陸送

▶ 深刻なドライバ不足
莫大な陸送コスト



関東圏で倉庫保管

▶ 管理コスト増(保管)
管理工数増(人件費)
異常時の対応力低下



秋田港しか考えられない

弊社が抱えていた悩み



PHASE1 : 輸送データの蓄積



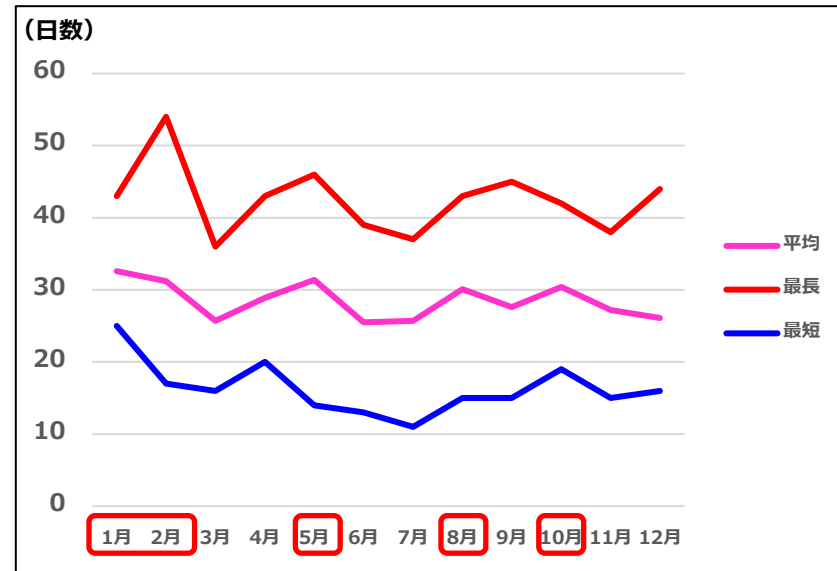
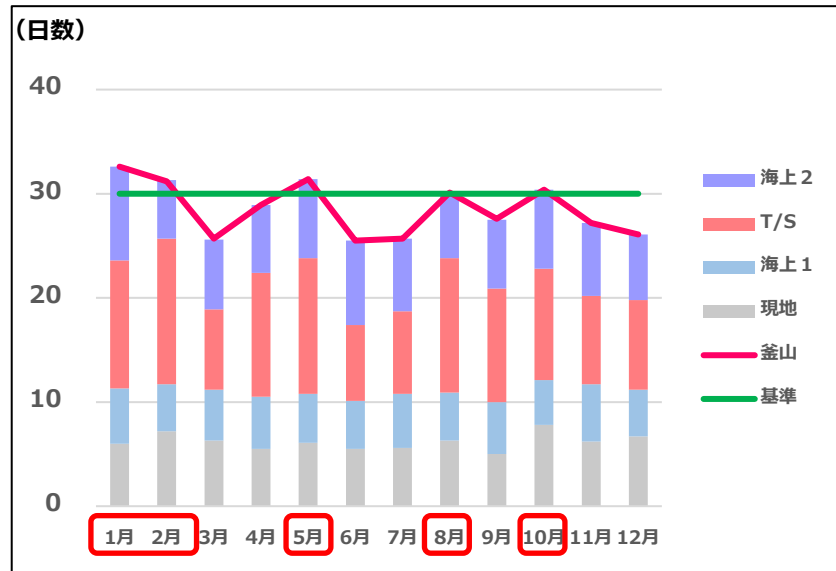
利用しないで悩むより、
利用してから判断しよう！

どのようなサービスがあるか調べて
それぞれ実績を取ってみよう！



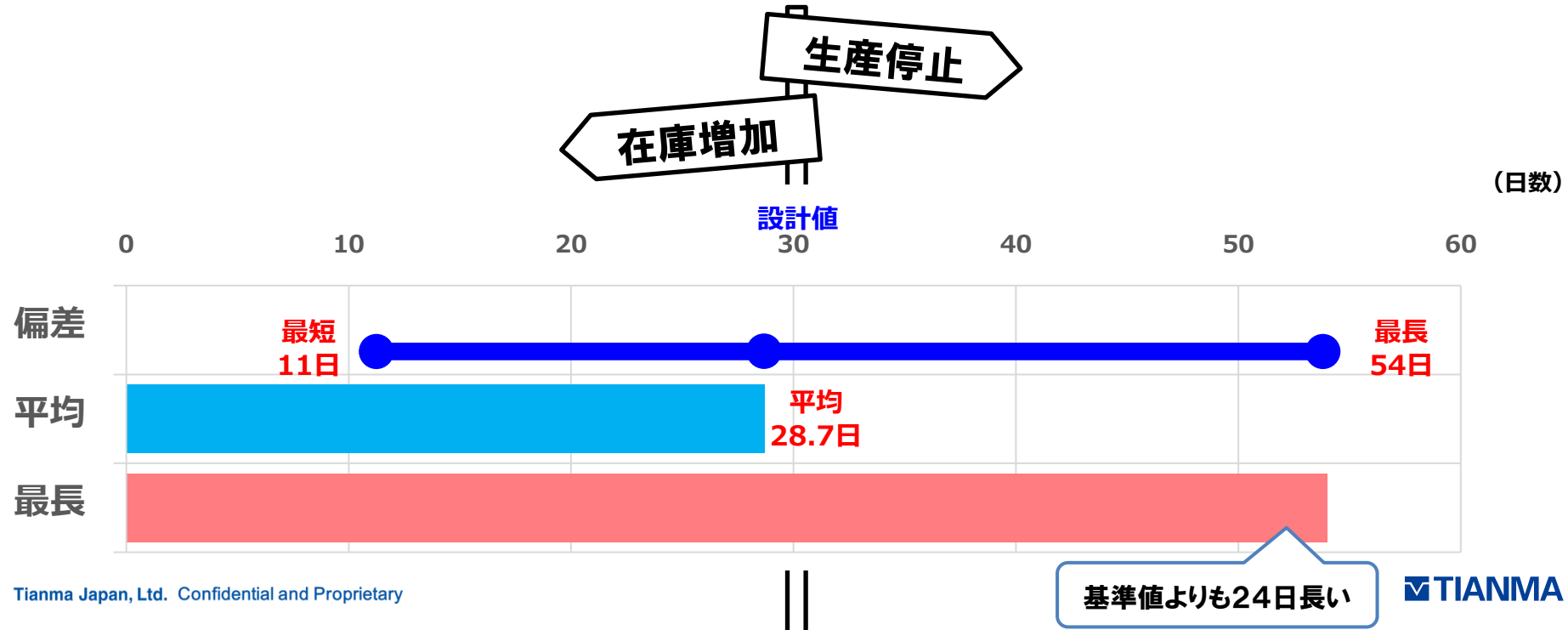
釜山港経由秋田港揚げ

特定月に輸送リードタイムの悪化が集中する
年末年始やピーク・台風シーズンにおいて遅延が顕著化する
輸送日数のバラツキが大きい

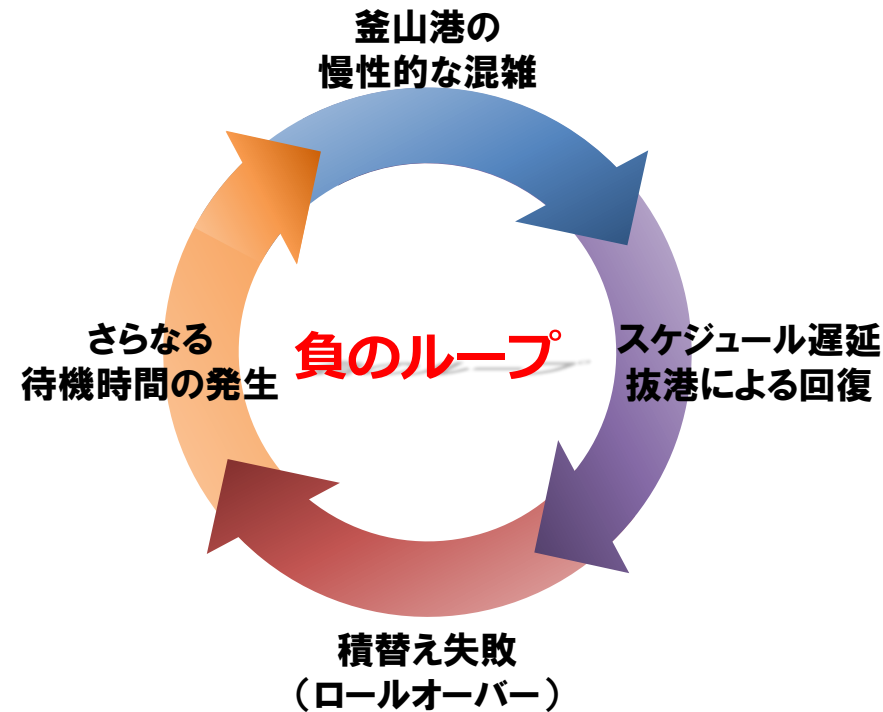


秋田港活用最大の懸念点 「不確実性」

輸送日数の「不安定なバラツキ」は、
「在庫の増加」か「生産停止」という厳しい選択に直面する



秋田港活用最大の懸念点 「不確実性」



釜山港での度重なるロールオーバーが
輸送日数の「不確実性」を極大化



秋田港を軸とするサプライチェーンの
最大の課題



PHASE2:内航船や他航路の評価

**釜山港以外の選択肢を増やしたい
神戸港や他港(新潟・仙台)をつかってみよう**



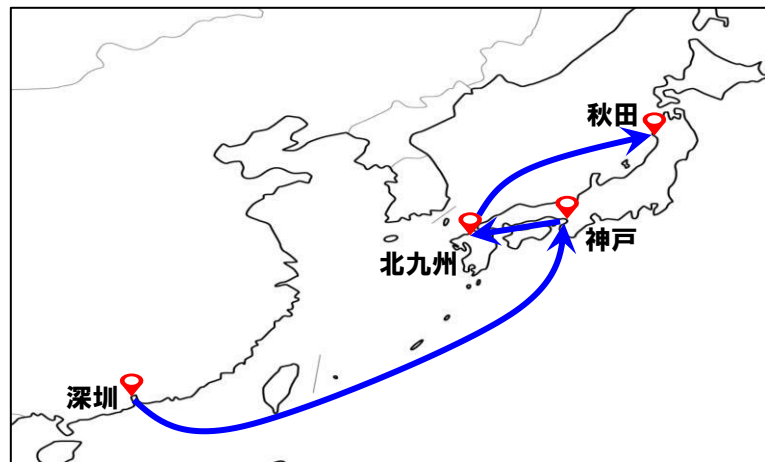
内航船フィーダーの活用(深圳の例)

釜山港経由



航路	T/S	陸送
釜山	有	無

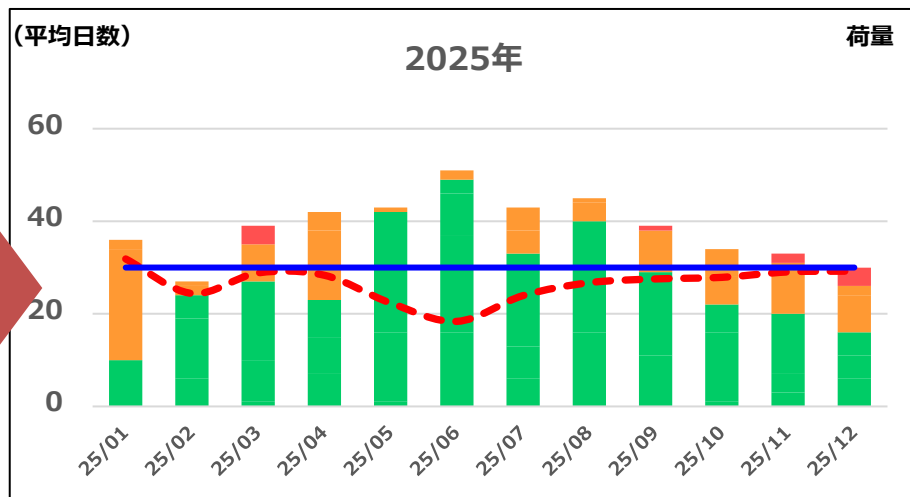
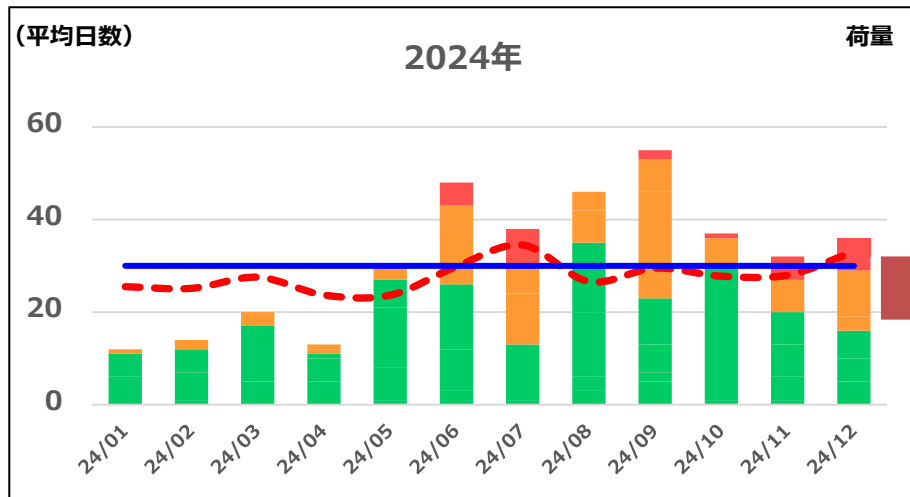
阪神港経由ルート



航路	T/S	陸送
神戸	有	無

内航船活用の効果

内航船を一部活用したことにより、
全体のバラツキが改善し、在庫枯渇リスクが軽減した！



※緑：設計値範囲内、橙：設計値+14日、赤：設計値+14日以上

⊙：輸送日数の安定性

⊗：阪神港向けのサービスが少ない(スペース確保に苦慮)

BCP:他港直行航路の試行(上海の例)

釜山港経由



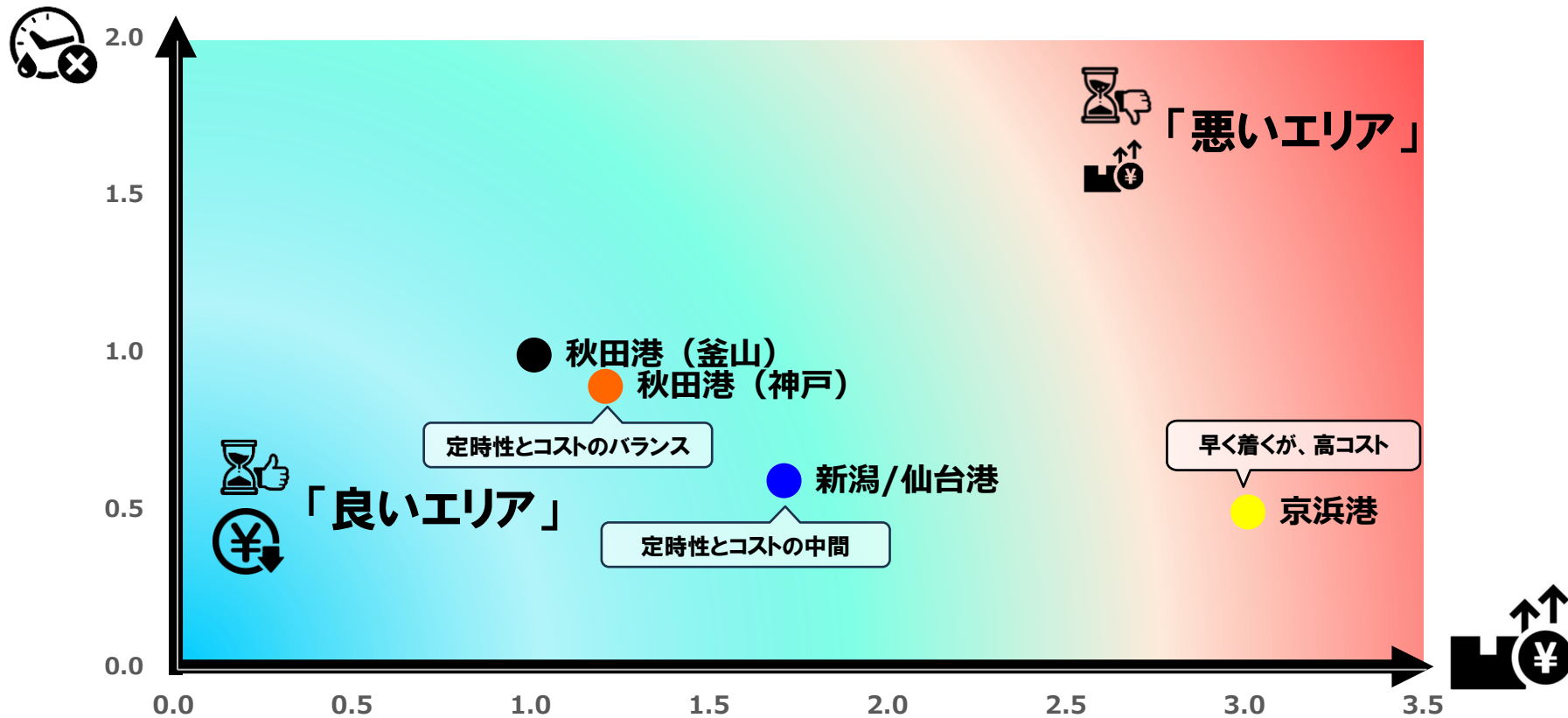
航路	T/S	陸送
釜山	有	無

他港直行航路



航路	T/S	陸送
新潟	無	直ドレー
仙台	無	直ドレー
京浜	無	デバン後トラック

輸送ルートとパフォーマンス指数





輸送ルートとパフォーマンス指数

利用港	輸送 ルート	陸送 有無	日数 指標	コスト 指標	メリット	デメリット
秋田港	釜山経由	無	1.0	1.0	コスト優位性が高い	トランシップによる遅延リスク 柔軟な対応が困難 冬場は日本海側悪天候の影響を受ける
秋田港	神戸経由	無	0.9	1.2	コスト優位性 安定した輸送日数	トランシップによる遅延リスク 冬場は日本海側悪天候の影響を受ける
新潟港	直行航路	有	0.6	1.7	日数コントロールが容易	コスト優位性が下がる 冬場は日本海側悪天候の影響を受ける
仙台港	直行航路	有	0.6	1.7	日数コントロールが容易	コスト優位性が下がる
京浜港	直行航路	有	0.5	3.0	豊富な選択肢 日数コントロールが容易	陸送コストが非常に高い 国内配送トラックの手配が困難

PHASE3: 戦略的神戸港活用に向けて

 **COST**

部分最適
海上輸送費のみの実現



全体最適
トータルコストのMin化

 **思考**

楽観的思考
「予定通り着くだろう」



徹底したリスクマネジメント
トラブルを前提としたBCPプランの策定
データ主導による「遅延の予兆」の検知

 **管理**

受動的的管理
「言われるまでわからない」



能動的 management
デジタルツールを活用した動態管理
自社で物流を選択する「自衛」の姿勢

受動的輸送から能動的輸送への転換

4. バックアップ発動

基準割れが見込まれる場合、
即座に「サブ港(新潟・仙台・東京)の利用」や「空輸」のバックアッププランを発動

3. 生産過不足評価

毎週1回関係部門が集まり、
予測される在庫計画が「基準在庫」を
割り込むかを検証

受動的輸送から 能動的輸送への転換



フォワーダーに任せるばかりではなく、
自社での自衛コントロールへ

1. 輸送データを蓄積

フォワーダーと毎月市況状況の共有 &
毎日輸送データを取得
発地別、船社別、経由港別、BL別の
データを蓄積。

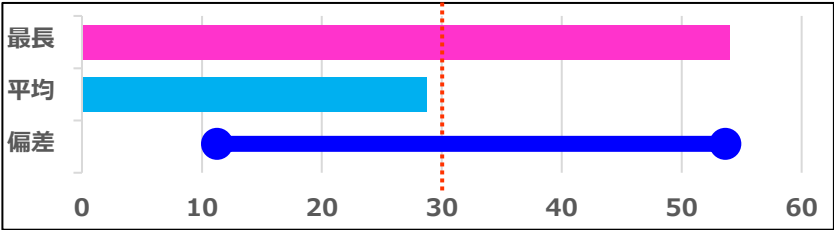
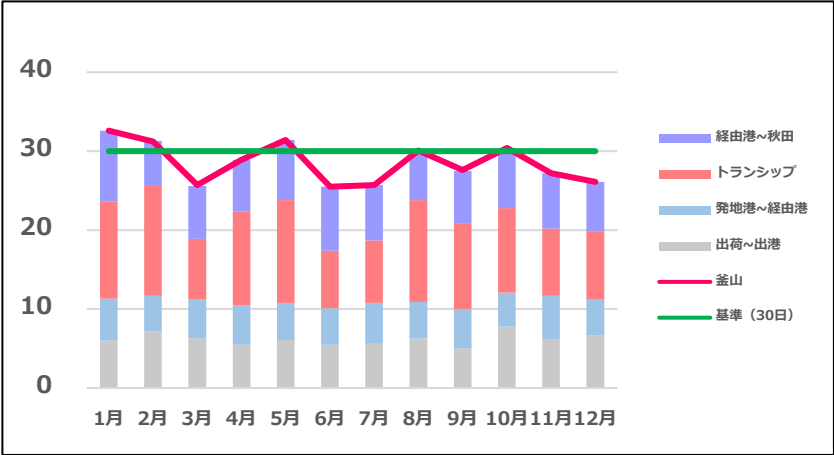
2. シミュレーション

輸送ステータス別に、
過去年同時期データや直近の傾向を反
映させたシミュレーションを実施。遅延
傾向を予測・レビュー

釜山港経由と神戸港経由の比較

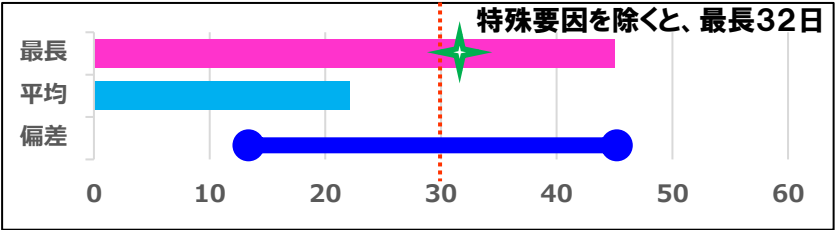
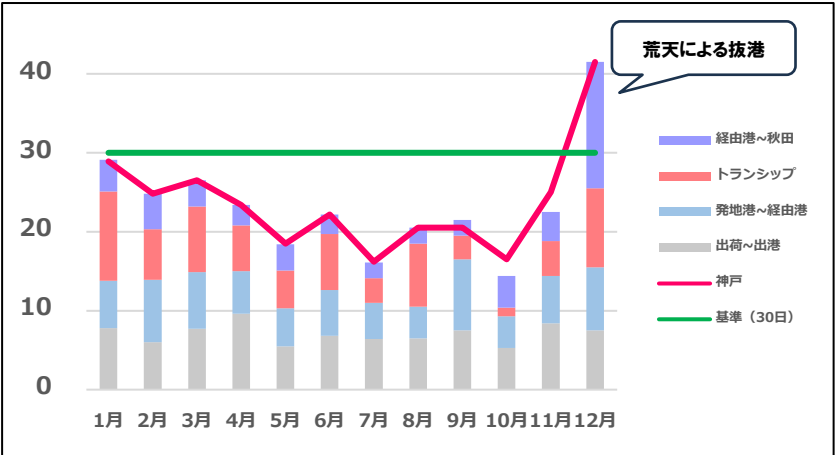
釜山

バラツキが大きい



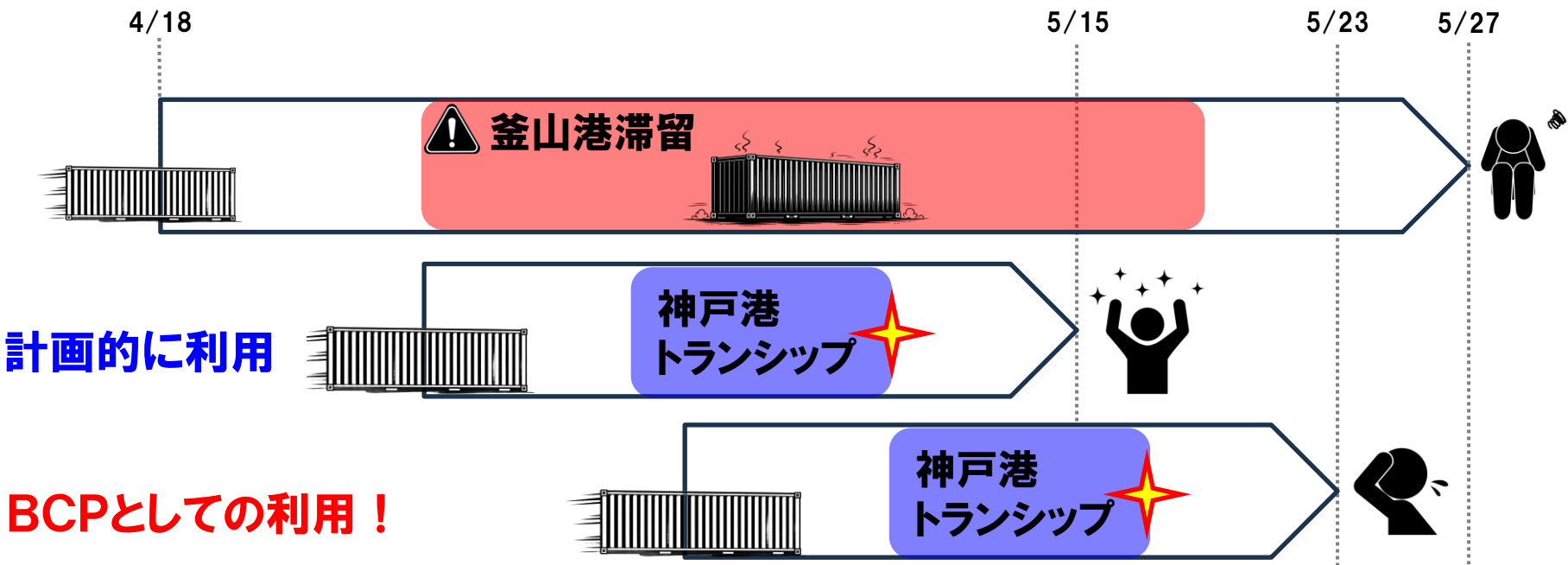
神戸

特殊要因を除き、安定



戦略的神戸港の活用例

釜山便のトランシップを待つより、遅延が分かっているならば、事前に神戸経由を利用するなどプランが立てられる



計画的に利用

BCPとしての利用！

PHASE4:秋田港を利用した成果



- 生産ライン停止「ゼロ」の達成
- 秋田港利用率95%以上
- 大幅なコスト削減と安定の両立



Next Phase is...

情報を可視化し、「未知の遅れ」を「管理可能な遅れ」へ
秋田港の利用を増やし、より使いやすい港へ



III. 要望事項

秋田港様へのお願い

- 手厚い助成金の継続
- 長期連休時の早期スケジュール確定
- LCL貨物取扱の拡充
- 各港湾状況の定期的な情報公開
- 各船社のスケジュール情報集約と公開（遅延・リスク）

よろしくお願いします！



釜山港様・船会社様へのお願い

- スムーズなトランシップの実行(長期滞貨の回避)
- 慢性的混雑の緩和
- ロールオーバー「ゼロ」
- 定時順守率の向上
- 秋田港を抜港しないでください

よろしくお願いします！



ご清聴ありがとうございました

