

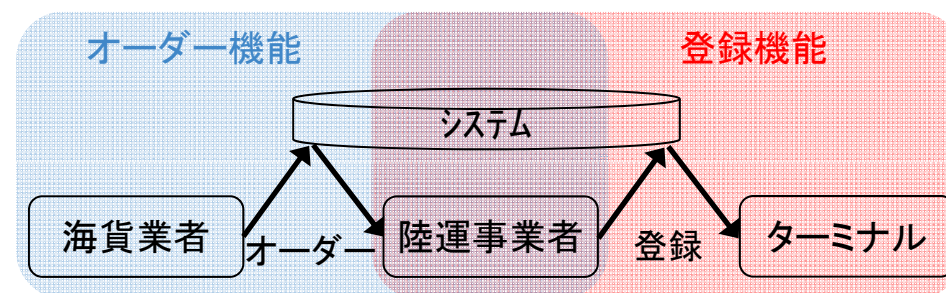
- 国際コンテナ戦略港湾では、コンテナ取扱量の増加に伴い、コンテナを搬出入するトラックによる渋滞が恒常的に発生。
- 渋滞緩和の対策として、これまでも、コンテナターミナルの容量拡大・処理能力向上、ゲート前のウェブカメラ映像の提供等の取組みを総合的に推進。
- 今般、ITを活用した効率的なコンテナ搬出入の実現を目指し、横浜港において、予約制の導入を検討。

コンテナターミナル前の渋滞状況の一例



予約制のイメージ

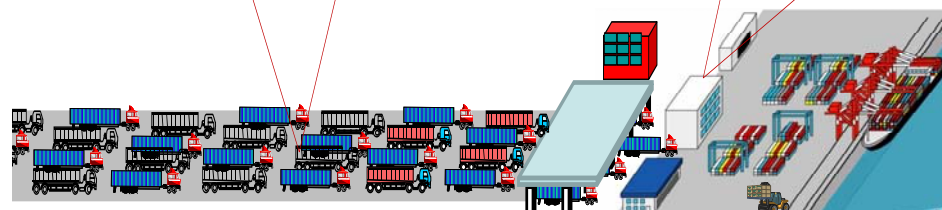
(関係者間の手続きとシステムの機能)



予約制の導入による効果

①コンテナ搬出入の
繁閑の平準化

②予約情報に基づく
荷役作業や
ゲートレーンの
運用の効率化



	プレ実証実験	実証実験
目的	○予約制の仕組みの検討に必要な基礎データを収集する。	○海貨業者、陸運事業者がシステムに習熟することによる、予約制導入に向けた環境づくり ○プレ実証実験の結果を踏まえた暫定的な仕組みの実用性の確認
実施時期	H25. 7. 4~H25. 7. 31	H26. 2. 19~H26. 3. 18
実施場所	2ターミナル（本牧BC、南本牧MC-1,2）	11ターミナル（横浜港の全ターミナル）
実施内容	① 海貨業者が、陸運事業者に対し、コンテナ搬出入のオーダーを行う。 ② 陸運事業者は、システム上で、コンテナを搬出入する時間帯(8:30~10:30等)を選択し登録する。(システム上に時間帯毎の登録状況を表示) ③ 登録車は、登録した時間帯にターミナルに行き、入場する。 ※非登録の車両があること、実験では時間帯毎の上限台数を設定していないことから、登録した時間帯でのコンテナの搬出入が確約されるものではない。	
(関係者間の手続きと、システムの機能)		

データの整理

実証実験に反映

【プレ実証実験で得られた基礎データの例】

○登録のタイミング

朝一番目の予約枠(8:30~10:30)では「前日まで」が7割超であり、その他の予約枠については「直前~6時間前まで」が最も多かった。

○登録した時間帯と実際の到着時刻のズレ

登録した時間帯どおりに到着した車両は69%、予約枠前後30分以内のズレで到着した車両は8%であった。(予約枠前後30分以内に77%の車両が到着)

○登録車・非登録車の割合

登録車が30%、非登録車が70%であった。

【暫定的な仕組み】

○登録の締切

当該時間帯の直前まで登録を可能とする。

○時間帯の刻み方

プレ実験と同様に2時間幅を基本とする。

○登録車の割合の向上

関係者の利便性向上のため海貨から陸運へのオーダー機能を導入する。

仕組みの検討