

シャーシシェアリングの運営に係る検討

関東地方整備局 港湾空港部

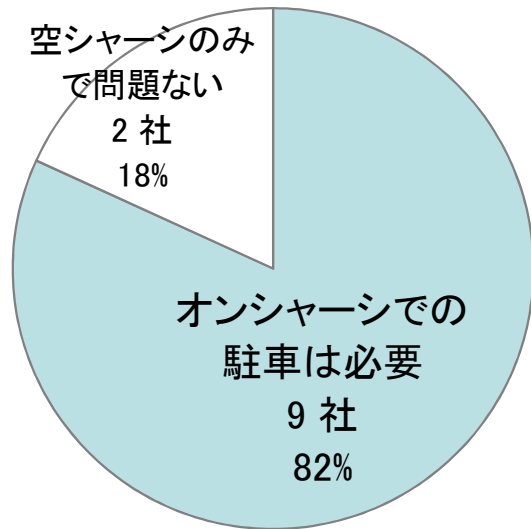
令和4年3月24日

(1) 安定的な運営のためのシャーシ稼働率の向上

<夜間オンシャーシ駐車ニーズへの対応>

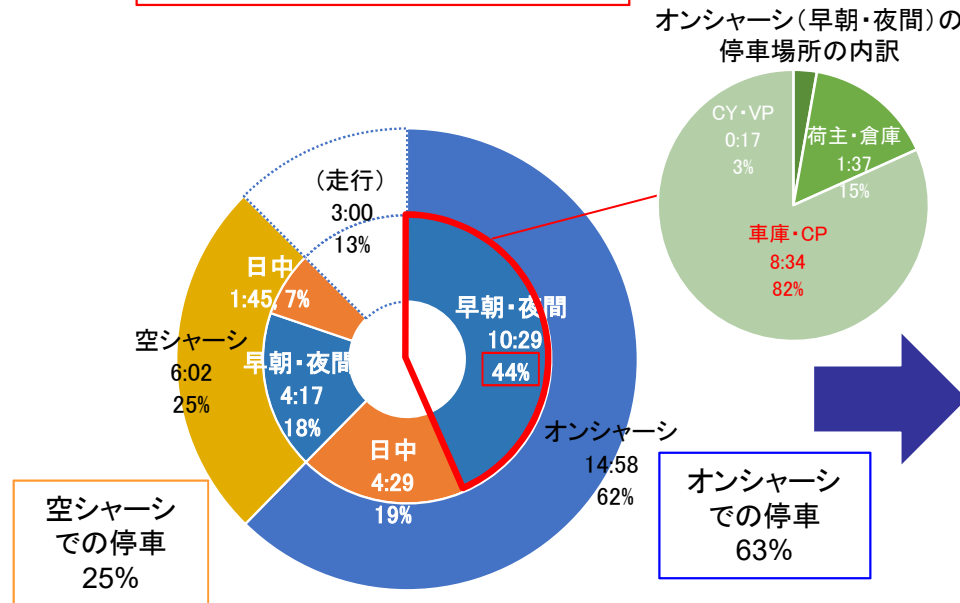
- 前回のシャーシシェアリング実証実験後のアンケートでは、11社中9社が「オンシャーシでの駐車は必要」と回答。
- 位置情報管理実験におけるシャーシの利用状況をみると、1日の44%は、早朝・夜間にオンシャーシで駐車。
- 一方、前回の実証実験においては、オンシャーシ駐車が不可であったことから、早朝・夜間の利用は26%と少なかった。
- シャーシの稼働率の向上のためには、利用ニーズに合わせ、夜間オンシャーシ駐車を可能とすることが求められる。

11社中9社がオンシャーシ
駐車は必要と回答



オンシャーシ駐車のニーズ
[シャーシシェアリング実証実験
(事後アンケート)]

早朝・夜間のオンシャーシ
での停車は44%

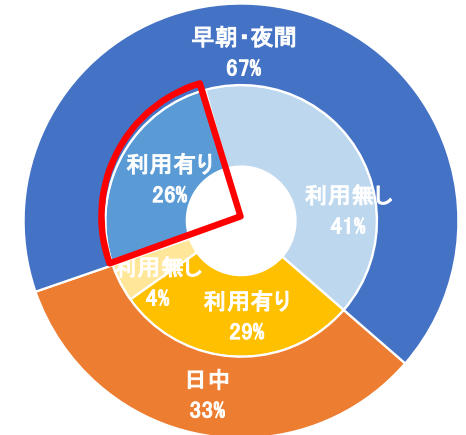


シャーシ状態別停車時間
【位置情報管理実験の結果】

※時間帯の設定
0:00~8:00 早朝、8:00~16:00 日中、16:00~24:00 夜間

(出典)位置情報管理実験時の位置情報データ分析結果
2021年2月27日(土)0:00~4月30日(金)24:00

貸出のあった日の時間帯別
利用状況をみると、
早朝・夜間は26%と少ない



予約利用時間の内訳

【シャーシシェアリング実証実験の結果】

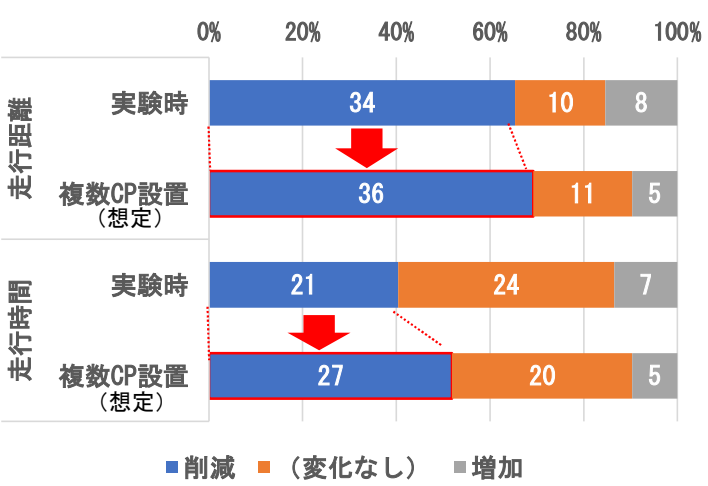
※延べ貸出日数72日(1,728時間)に対し、予約時間を時間帯で分け集計。予約が入っていない時間を利用無しとした。

(出典)シャーシシェアリング実証実験結果
2021年6月21日(月)~7月17日(土)

(2) 複数シャーシプール設置による走行距離等の削減効果の検討

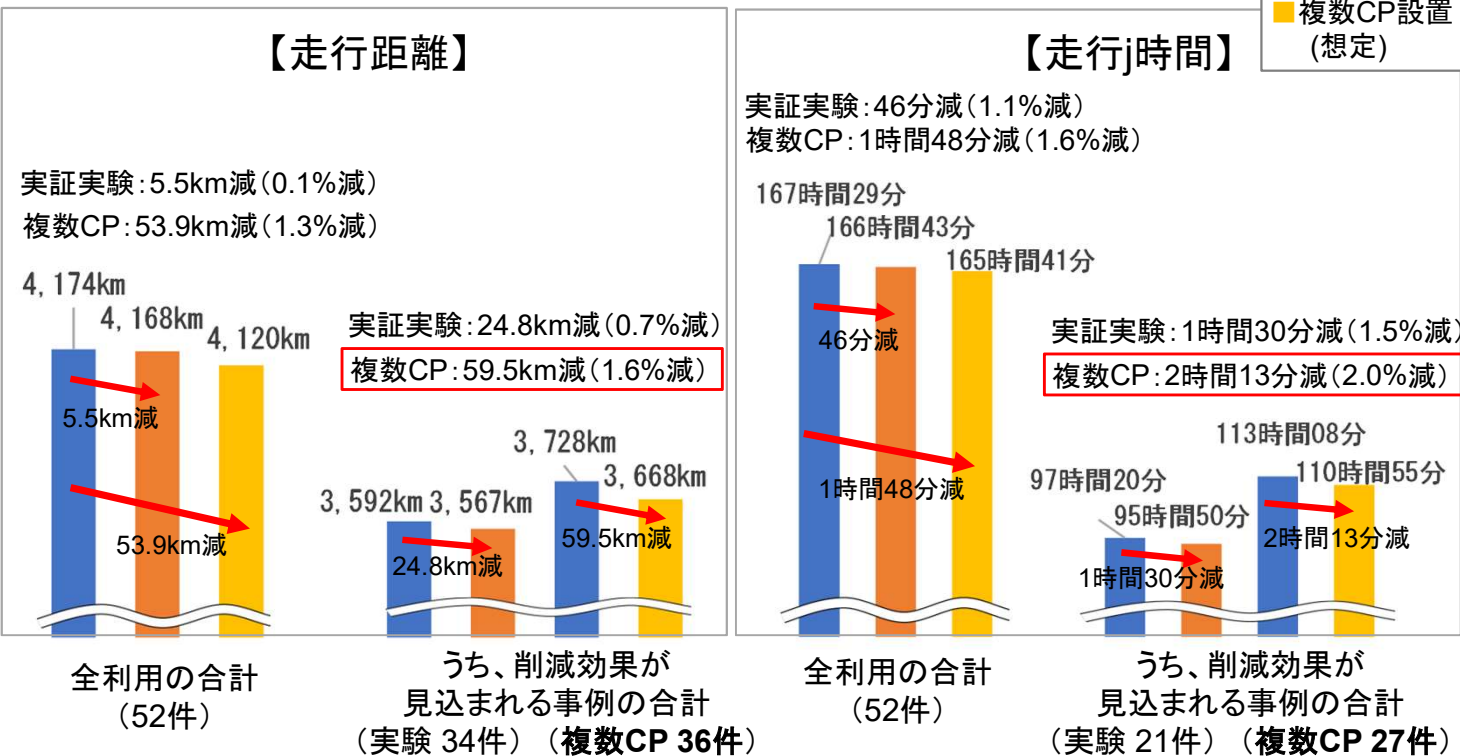
- 前回のシャーシシェアリング実証実験では走行距離・時間について、一定の削減効果が確認された。一方、業務内容によっては、シェアリングシャーシプール(CP)を利用するよりも、走行距離・時間が長くなるケースもあった。
- 南本牧ふ頭に加え、ニーズの高い本牧ふ頭にもシェアリングシャーシプールを設置し、より近いシャーシプールが利用されると仮定した場合(複数CP設置)の走行距離・時間の削減効果を試算。その結果、走行距離の削減が見込まれるものは36件(+2件)、走行時間の削減は27件(+6件)と増加。
- 削減効果が見込まれるケースにおける総走行距離は1.6%減(59.5km減)、総走行時間は2.0%減(2時間13分減)と実験時よりも削減効果が増加した。

走行距離・時間の削減効果の件数



※100m未満、1分未満の差は変化なしとした。

通常利用と実証実験・複数シャーシプールを設置した場合の比較



注1: 複数CP設置は、南本牧および本牧にCPを設け、走行距離が短くなるいずれかのCP選択するものとして設定した。本牧CPの位置は本牧D突堤海釣公園横とした。
 注2: 実験時の走行は、日報に記載されたものを発着地とした。通常時は、シェアリングCPを利用せず、通常利用している車庫・CPを発着地とした(シェアリングCPを通常利用車庫・CPに置き換え)。
 注3: 走行距離は電子地図のルート検索より設定。
 注4: 走行時間については、実験時は日報の発着時刻より算出。通常時および本牧CP利用時はGoogle Mapルート検索より、シェアリングCP発着の場合と通常の所要時間の差を求め、実験時(日報上)および本牧CP利用時の所要時間に加(除)算し、設定。

<利用条件の考え方>

- シャーシシェアリングは、コンテナ物流のインフラ設備を提供するサービスであることから、安全確保や法令遵守に取り組んでいる優良な運送事業者に限定する必要があると考えられる。
- よって、利用登録時の条件設定や利用時の違反行為に対する罰則等、利用条件を検討する必要がある。

<利用条件設定(案)>

利用登録時の条件 : 安全確保や法令遵守に取り組んでいる優良な運送事業者を確認できる条件
(Gマーク認定事業者、運営主体の条件設定など)

利用時の違反行為※に対する罰則 ※台切り路上駐車、白ナンバーによる運送事業行為など
: 利用登録解除、期間を設定した利用停止